

**«ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ» АЖ
ТОШКЕНТ ТЕМИР ЙЎЛ МУҲАНДИСЛАРИ ИНСТИТУТИ**

**“ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКАСИ ВА СЕРВИС”
КАФЕДРАСИ**

САТТОРОВ С.Б.

**ТРАНСПОРТ ХУҚУҚИ АСОСЛАРИ
ФАНИДАН**

МАЪРУЗА МАТНИ

Тошкент – 2016

1-маъруза. Муқаддима

Режа:

1. Бозор иқтисодиёти ва транспортининг халқ хўжалигидаги аҳамияти;
2. Ташиш жараёни ҳақида умумий маълумот;
3. Ташиш жараёнининг технологик операциялари ва ташиш иштирокчиларини ҳуқуқ ва мажбуриятлари;
4. Темир йўл транспортининг ички ва ташқи фаолияти;
5. Транспорт ҳуқуқи асослари фанининг бошқа фанлар билан алоқаси.

Таянч тушинчалари. Истеъмолчиларнинг талаби, ресурслар, ишлаб чиқариш соҳаси, истеъмол доираси, моддий неъматлар, истеъмол қиймати, ташиш жараёни, технологик операциялар, техник операциялар, юк ва тижорат операциялари.

1.1. Бозор иқтисодиёти ва транспортининг халқ хўжалигидаги аҳамияти

Бозор иқтисодиёти – бу товар ишлаб чиқариш, айирбошлаш ва пул муомаласи қонун-қоидалари асосида ташкил этиладиган ва бошқариладиган иқтисодий тизимдир. Бундай иқтисодиёт эркин товар-пул муносабатларига асосланиб, унинг негизида товар ва пулнинг турли шакллардаги ҳаракати ётади. Бозор иқтисодий монополизмни инкор этади ва бозор алоқалари бутун тизимни, унинг **барча босқичлари – ишлаб чиқариш, айирбошлаш, тақсимлаш ва истеъмол жараёнларини ҳамда иқтисодий муносабатларнинг барча субъектларини қамраб олади.**

Бозор иқтисодиётининг **муҳим ва умумий** белгилари қуйидагилардан иборат: *турли шакллардаги мулкчиликнинг мавжуд бўлиши ва унда хусусий мулкчиликнинг устун туриши; тадбиркорлик ва танлов эркинлиги; рақобат курашининг мавжудлиги; давлатнинг иқтисодиётга чекланган ҳолда аралашуви; корхона ва фирмаларнинг ички ва ташқи шарт-шароитлар ўзгаришларига мослашувчанлиги.*

Бозор иқтисодиёти шароитида **истеъмолчининг талаби** қандай маҳсулот турларини ишлаб чиқариш масаласини ҳал қилишда муҳим роль ўйнайди, шунингдек, нима ишлаб чиқариш зарурлигини белгилаш кўп даражада **ресурсларни етказиб берувчиларга** ҳам боғлиқ. Ресурсларга бўлган талаб – бу ҳосилавий талаб, яъни бу ресурслар воситасида ишлаб чиқарилувчи товарлар ва хизматларга бўлган талабдан келиб чиқади. Фақат истеъмолчи талабига мувофиқ тушувчи товарларни ишлаб

чиқарувчи корхоналар фойда олиб ишлаши мумкин ва шу корхоналарнинг ресурсларга бўлган талаби кучаяди.

Бозор иқтисодиётни тартибга солиб туриш вазифасини **талаб, таклиф, рақобат ва нархлар** ёрдамида бажаради. У ўзида талаб ва таклифни жамлаб, бу билан нимани, қанча миқдорда ва қайси вақтда ишлаб чиқариш кераклигини аниқлаб беради. Бозор нарх воситасида иқтисодий ресурсларни товарларга талаб камайган тармоқлардан талаб ортган тармоқларга оқиб келишини таъминлайди. **Бозорнинг асосий вазифаси ишлаб чиқарувчилар томонидан яратилган товар ва хизматларни, иқтисодий ресурсларни истеъмолчиларга етказиб беришдан иборатдир.** Бунда бозорнинг хизмат кўрсатиш соҳаси бўлган транспортнинг шу жумладан темир йўл транспортининг аҳамияти алоҳида ўрин эгаллайди.

Транспорт, шу жумладан **темир йўл транспорти** моддий неъматлар **ишлаб чиқариш соҳасининг** мустақил тармоғи ҳисобланиб саъноат, қурилиш ва қишлоқ хўжалиги билан бир қаторда фаолият кўрсатади. Транспортнинг ўзига хос иқтисодий хусусияти шундан иборатки, у қандайдир шаклдаги янги **моддий неъматларни** яратмайди, балки саъноатда, қурилишда ва қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқарилган маҳсулотларни макондаги жойини ўзгартиради, яъни уларни ишлаб чиқариш доирасидан **истеъмол доирасига** етказиб (ташиб) беради. *Агар саъноат, қурилиш ва қишлоқ хўжалиги учун энг муҳим вазифа моддий шаклдаги маҳсулотларни ишлаб чиқариш бўлса, транспорт учун энг муҳим вазифа – ушбу маҳсулотларнинг макондаги жойларини ўзгартиришидир.* Маҳсулотларнинг макондаги жойларини ўзгартириш ишлаб чиқариш жараёнининг энг зарур шартларидан бирини ташкил этади. Чунки, *ишлаб чиқариш доирасидан истеъмол доирасига етказиб берилган маҳсулотларнигина истеъмол қиймати* пайдо бўлади. Бошқача қилиб айтганда, агар транспорт бирон-бир маҳсулотни ишлаб-чиқариш соҳасидан истеъмол соҳасига етказиб бермас экан, маҳсулотни тайёр деб бўлмайди, чунки бу тақдирда истеъмол талаби қондирилмайди.

Транспортда ҳам ишлаб чиқариш жараёни инсон меҳнати ва ишлаб чиқариш воситаларидан унумли ва самарали фойдаланиш натижасида амалга оширилади, натижада маҳсулотнинг **янги қиймати** вужудга келади. Лекин, моддий неъматлар ишлаб чиқарувчи бошқа тармоқлар сингари транспорт ишлаб чиқариш жараёнида ҳам ашё, ярим фабрикат ва тайёр маҳсулотлардан фойдаланилмайди.

Транспорт ҳалқ хўжалик маҳсулотларининг ишлаб чиқариш жараёнини давом эттириб, уни ниҳоясига, яъни истеъмол доирасигача етказиб беради. Шу сабабли транспорт ишлаб чиқариш фаолиятининг маҳсулоти шу фаолиятнинг ўзидан ажралмасдир. Транспортнинг бу фаолияти йўловчиларни, юкларни, багаж ва юк багажни ташишда фойдаланади. Мана шу **ташиш жараёни транспортнинг маҳсулоти**

ҳисобланади ва ушбу транспорт маҳсулотининг истеъмол қилиш транспорт ишлаб-чиқариш жараёни билан бир вақтда амалга ошади, ҳамда транспорт маҳсулотини сотиш ва сақлаш учун қўшимча маблағ ва харажатлар талаб қилинмайди.

Бозор иқтисодиёти шароитида темир йўл транспорти ишининг самарадорлигини оширишнинг муҳим омилларидан яна бири – бу ҳуқуқий услублар ва воситаларни янада кенгроқ қўллашдир. Хусусан, юк ташиш шартномасини тузишда, темир йўл хўжалик фаолиятининг махсус соҳаси, темир йўл шохобча йўллариини эксплуатация қилишда тарафлар муносабатларини аниқ ҳуқуқий тартибга солишда, темир йўл шохобча йўллариини эксплуатация қилиш ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузишда ва ижро этишда вужудга келадиган мунозараларни ҳаққоний аниқ ҳал этишда ҳуқуқий услуб ва воситалардан тўғри фойдаланиш темир йўл транспорти ишининг самарадорлигини янада оширади. Ҳуқуқий услуб ва воситалар ёрдамида темир йўл транспорти ишининг самарадорлигини яхшилаш учун ташиш жараёни ҳақида, уни амалга оширишда бажариладиган ҳаракатлар ва операциялар ҳақида тўлиқ тасаввурга эга бўлиш керак.

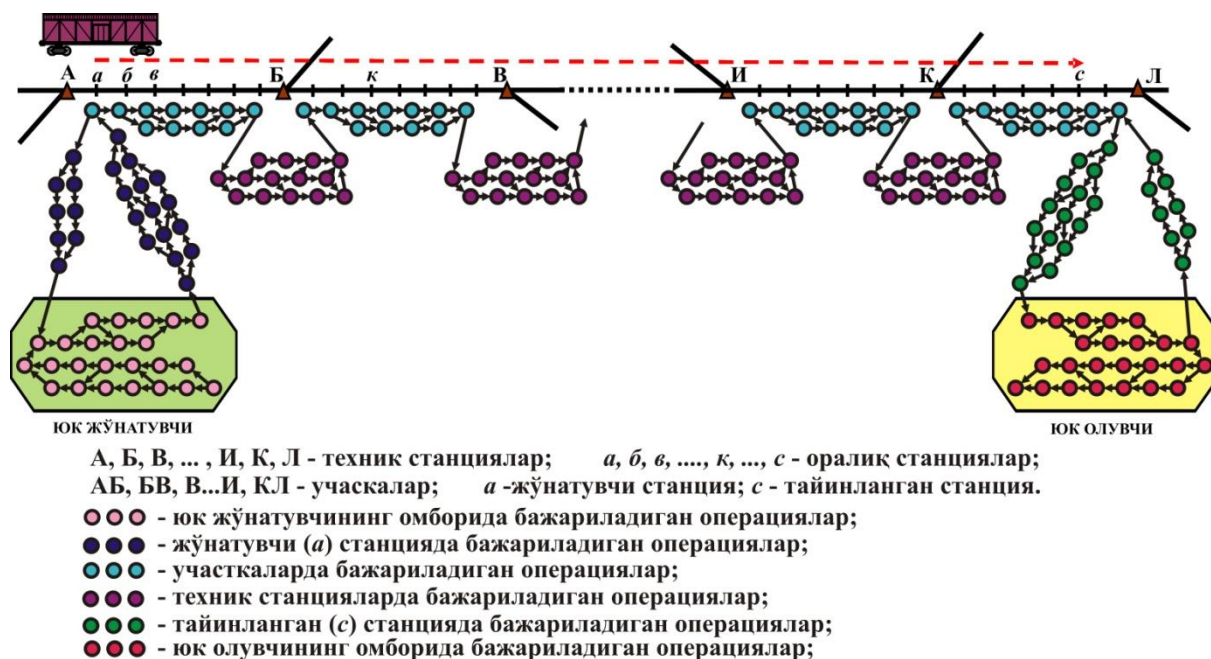
1.2. Ташиш жараёни ҳақида умумий маълумот

Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси қарорига асосан 1999 йил 15 апрелда амалга киритилган “Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг 1-моддасида ташиш жараёнига – *ташиш жараёни – юklar, йўловчилар, багаж ва юк багажни ташишга тайёргарлик кўриш, уни амалга ошириш ва тугаллаш чоғида темир йўл транспорти корхоналари бажарадиган ташкилий ва технологик жиҳатдан ўзаро боғлиқ ҳаракатлар ва операциялар мажмуи* – деб таъриф берилган. Ташиш жараёни юklarни ишлаб чиқариш жойларидан истеъмол жойларига етказиб бериш билан боғлиқ бўлган мураккаб жараён бўлиб, унга йирик операциялар мажмуасидан иборат:

- а) юklarни ташишга тайёрлаш операцияларидан;
- б) юklarни ортиш-тушириш ва омбор операцияларидан;
- в) юklarни етказиб бериш операцияларидан.

Бу операциялар ўз навбатида бошқа бир неча юзлаб майда операциялардан иборат бўлиб уларни бажаришда темир йўл транспорти хизматчилари, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар техник воситаларидан самарали фойдаланиб куч, ғайрат ва энергия талаб қилувчи ҳаркатларни амалга оширадилар. 1.1-расмда темир йўлда *а* станциясидан *с* станциясига юк ташиш жараёнининг абстракт чизмаси кўрсатилган. Юк ташиш жараёнининг абстракт чизмасидан кўриниб турибдики жўнатувчи *а* станциясидан тайинланган *с* станциясига юкни етказиб бериш учун қатор **технологик – техник** ҳамда **юк ва тижорат операцияларни** маълум

кетма-кетликда ёки биргаликда амалга ошириш керак бўлади.



1.1-расм. Темир йўлда юк ташиш жараёнининг абстракт чизмаси

Бу технологик операцияларини ташиш иштирокчилари – темир йўл, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар ўз хоҳиш – **продаси** асосида эмас, балки ташиш жараёнини ташкил этиш бўйича **умуммажбурий бўлган қонун** ва **қоидаларда** белгиланган тартибда ҳамда илғор технологияларни қўллаш ва замонавий техникалардан фойдаланиб амалга оширишлари натижасида ташиш жараёнини самарали ташкил этиш мумкин. Ташиш жараёнини ташкил этиш бўйича **умуммажбурий қонун** ва **қоидаларда** ташиш иштирокчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятларини аниқ, равшан ва муфассал белгилаб қўйилган бўлиб, ташиш иштирокчилари ўз ҳуқуқларидан тўлиқ фойдаланишлари ва ўз мажбуриятларини мукамал ва изчил бажаришлари ташиш жараёнида поездлар ҳаракат хавфсизлигини, юкларни ва ҳаракатдаги составларни асрашни ҳамда юкларни ўз муддатларида етказиб беришни таъминлайди.

1.3. Ташиш жараёнининг технологик операциялари ва ташиш иштирокчиларини ҳуқуқ ва мажбуриятлари

Ташиш жараёнининг технологик – техник ҳамда юк ва тижорат операцияларини бажариш тартиблари **темир йўл транспорти қонун ҳужжатларида**: “*Темир йўл транспорти тўғрисида*” ги Ўзбекистон Республикаси Қонунида, Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставида, юкларни ташиш Қоидаларида, юкларни ортиш ва маҳкамлашнинг Техник шартларида ва бошқаларда ҳамда станция ишларининг **технологик**

жараёнларда аниқ, равшан ва муфассал белгилаб қўйилган. Ташиш жараёнининг технологик операцияларини бажариш пайтида ташиш жараёни иштирокчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари, ушбу операцияларини амалга оширилишига мувофиқ, **муайян кетма – кетликда пайдо бўла бошлайди**. Бу ҳақида Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 1-бандида – *Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави темир йўлни, темир йўл хизматидан фойдаланувчи юридик ва жисмоний шахсларнинг ҳамда фуқароларнинг ҳуқуқи, мажбурияти ва жавобгарлигини белгилайди* – деб кўрсатиб ўтилган. Бунини, юк жўнатувчининг воситаларида ортишга темир йўл вагонларни тақдим этишда пайдо бўладиган, ташиш иштирокчилари – темир йўл ва юк жўнатувчи ўртасида Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставига мувофиқ пайдо бўладиган баъзи бир ҳуқуқ ва мажбуриятлари, мажбуриятлар бажарилмаганида эса ташиш иштирокчиларининг жавобгарлиги қуйидаги мисолларда кўриб чиқамиз.

1.1-мисол. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 53-бандига мувофиқ – *темир йўл, муайян юкни ортиш учун соз (соз), яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шартлиги, агар ортиш юк жўнатувчиларнинг воситаларида амалга оширилса вагонларнинг тижорий муносабатда яроқлилигини юк жўнатувчилар аниқлаши* – белгилаб қўйилган.

Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг бу бандидан кўриниб турибдики юк жўнатувчининг воситаларида ортишга темир йўл фақат соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни олиб кириб бериши шарт, бу темир йўлни Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставдан келиб чиқадиган **мажбурияти**. Юкни ортишга соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни талаб қилиш эса юк жўнатувчининг **ҳуқуқи**. Агар юк жўнатувчи тижорий муносабатда яроқсиз (нуқсонли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилмаган ва дезинфекацияланмаган вагонларни) вагонларни юк ортишга қабул қилишни рад этса темир йўл бошқа, тижорий муносабатда яроқли вагонларни ортишга олиб кириб бериши шарт.

1.2-мисол. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 53-бандига мувофиқ – *истисноли ҳолатларда, юк жўнатувчини розилиги билан бир жинсли юкларни ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва*

ювмасдан олиб кириб бериш мумкинлиги – белгилаб қўйилган. Бундай ҳолатларда юкларни ташиш Қоидаларининг 37-бўлими 3-§ га мувофиқ станция умумий шаклдаги (ГУ-23) далолатнома тузади ва Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 141-бандига мувофиқ, темир йўл юк жўнатувчининг фойдасига оддий вагон учун энг кам иш ҳақининг 1 баравари миқдорида ва ихтисослаштирилган вагон учун энг кам иш ҳақининг 2 баравари миқдорида жарима тўлайди, юк жўнатувчи бу вагонларни тозалаш ва юк ортиши шарт. Вагонларни тозалаш учун юк жўнатувчига темир йўл станциясининг бошлиғи ва юк жўнатувчи ўртасидаги битимда аниқланган вақт ажратилади.

Темир йўл, ортишга тозаланмаган вагонларни олиб кириб берганлиги учун Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 141-бандига мувофиқ жарима тўлаши, Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 53-бандига мувофиқ ўзига юклатилган мажбуриятни бажармаганлик учун **жавобгарлиги** ҳисобланади.

Юк жўнатувчи вагонни ортишга қабул қилиб олди. Энди у вагонга юк ортишда темир йўл транспорти қонун ҳужжатларида кўрсатилган ташиш воситаларидан самарали фойдаланиш талабларига риоя қилиши керак.

1.3-мисол. *Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 54-бандда – юк жўнатувчи вагонларга ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортиши шартлиги, юк ортишининг техник нормалари белгиланмаган юклар вагон (контейнер) ларнинг сизимидан тўла фойдаланиб, аммо уларнинг юк кўтаришидан оширмасдан юкланиши кераклиги – белгилаб қўйилган.*

Юкларнинг ташиш Қоидаларининг 3-бўлими 36-§ мувофиқ, *станция бошлиғи техник нормаларгача ёки тегишли ҳолатларда тўла сизимигача ёки юк кўтаришигача чала юкланган вагонларни қабул қилишни рад этиш ва вагонларга тўла юклашни талаб қилиш ҳуқуқига эга.* Бунда қўшимча юк ортиш учун вагонни тўхтаб туришига юк жўнатувчи масъулиятли бўлади.

Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини ва станция бошлиғининг қўшимча юк ортиш талабини рад этилишини тасдиқлаш учун жўнатувчи станцияда умумий шаклдаги (ГУ-23) далолатнома тузилади. Тузилган умумий шаклдаги (ГУ-23) далолатнома асосида юк жўнатувчидан Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 139-бандига мувофиқ жарима ундириб олинади. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 139-бандида – *вагонларни ва катта таннажли контейнерларни техник нормагача ёки тўлиқ юк кўтаришигача (сизимигача) чала юклаш (недогруз) учун юк жўнатувчи техник нормагача ёки тўлиқ сизимгача бўлган ҳар бир*

тонна чала юклаш учун 0,02 энг кам иш ҳақи миқдорида темир йўлга жарима тўлашлиги, агар юк жўнатувчи вагонга ёки контейнерга қўшимча юкласа чала юклаш учун жарима ундирилмаслиги – кўрсатиб ўтилган.

Юк жўнатувчи вагонга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортиши шартлиги, унинг Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 54-бандидан вужудга келадиган **мажбурияти**, станция бошлиғи техник нормаларгача ёки тегишли ҳолатларда тўла сифимигача ёки юк кўтаришигача чала юкланган вагонларни қабул қилишни рад этиш ва вагонларга тўла юклашни талаб қилиши, юкларнинг ташиш Қоидаларининг 3-бўлими 36-§ мувофиқ, унинг, яъний темир йўлнинг **ҳуқуқи** ҳисобланади. Юк жўнатувчи станция бошлиғини қўшимча юк ортиш талабини рад этса станцияда умумий шаклдаги ГУ-23 далолатнома тузилади ва шу далолатнома асосида юк жўнатувчидан ҳар бир тонна чала юклаш учун 0,02 энг кам иш ҳақи миқдорида темир йўлнинг фойдасига жарима ундирилади. Юк жўнатувчининг ҳар бир тонна чала юклаш учун 0,02 энг кам иш ҳақи миқдорида темир йўлга жарима тўлашлиги, унинг Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 54-бандидан вужудга келадиган **мажбуриятини** бажармаганлиги учун **жавобгарлиги** ҳисобланади. Ушбу мисоллардан кўриниб турибдики ташиш жараёнини технологик операцияларини бажариш мобайнида, уни иштирокчиларининг темир йўл транспорти қонун ҳужжатларида белгиланган ҳуқуқ ва мажбуриятлари пайдо бўладиги, улар ўз ҳуқуқларидан тўлиқ фойдаланишлари ва мажбуриятларини аниқ ва мукаммал бажаришлари шарт.

Техник ҳамда юк ва тижорат операциялари темир йўл транспорти қонун ҳужжатларига ва станция ишларининг технологик жараёнларга мувофиқ аниқ, мукаммал ва изчил бажариш натижасида маҳсулотлар ишлаб чиқариш жойларидан истеъмол жойларига **ўз муддатида, асраб етказиб берилади** ва **поездлар ҳаракати хавфсизлиги** таъминланади. Акс ҳолда юкларни етказиб беришда узилишлар, юкларни асрамай ташишлар содир бўлиши ва поездлар ҳаракати хавфсизлигига таҳдид солиниши ҳам мумкин. Техник ҳамда юк ва тижорат операцияларини бажариш тартиблари ва муддатлари намунавий технологик жараёнлар асосида ҳар бир юк ва техник станциялар учун, уларнинг техник жиҳозаниши ва маҳаллий шароитлардан келиб чиққан ҳолда ишлаб чиқилади. Мисол тариқасида 1.1-жадвалда станция омборига юкларни қабул қилиш технологик жараёнининг наъмунавий графиги келтирилган.

1.1-жадвал

**Станция омборига юкларни қабул қилиш технологик
жараёнининг наъмунавий графиги**

№	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 қайта юбориш	10	Юк саройи хизматчиси, пневмопочта
Умумий вақт		90 -110	

Технологик жараёнларда техник ҳамда юк ва тижорат операцияларини бошланиш пайти, бажариш тартиби, муддатлари ва ҳар бир операциянинг кимлар бажариши аниқ, равшан ва мукамал белгилаб қўйилади.

1.4. Темир йўл транспортининг ички ва ташқи фаолияти

Темир йўл транспортида юк, йўловчи, багаж ва юк багажларни ташишида **техник** ҳамда **юк ва тижорат** операцияларни маълум кетма-кетликда ёки биргаликда бажариш оқибатида, уларнинг макондаги жойлари ўзгартирилади - юклар ишлаб чиқариш доирасидан истеъмол доирасига, йўловчи ва унинг багажи тайинланган манзилга етказиб берилади.

Бу операцияларни норматив ҳужжатларда белгиланган муддатларда, аниқ, тўла-тўқис, қатъий ва лозим даражада бажариш юкларни тайинланган манзилларга ўз вақтида ва тўла асраб етказиб беришни, йўловчиларга эса сифатли хизмат кўрсатишни таъминлайди.

Техник операциялар мажмуаси ташиш жараёнидаги темир йўлнинг **ички фаолияти** ҳисобланиб, уларни бажаришни темир йўлнинг мутаъсадди корхоналари амалга оширадilar. **Техник операцияларга:** станциядаги маневр ишлари (маневровая работа), вагонларни ортиш – тушириш жойларига олиб кииб бериш ва олиб чиқиш (подача и уборка вагонов на места погрузки и выгрузки), вагонларни саралаш (сортировка вагонов), поезд ва составларга ишлов бериш (обработка поездов и составов), поездларни станцияга қабул қилиш (прием поездов на станцию) ва станциядан жўнатиш (отправление поездов со станции), составни

тарқатиш ва шакллаш (расформирование и формирование составов) ва шу каби операциялар мансуб бўлади.

Юк ва тижорат операциялари ташиш жараёнидаги темир йўлнинг **ташқи фаолияти** ҳисобланиб, улар мажмуаси темир йўл транспортининг давлат корхоналари, ташкилатлари, бошқа турдаги транспортлар ва жисмоний шахслар билан бўлган **тармоқлараро технологик алоқаларини ва юридик муносабатларини** тавсифлайди. **Юк ва тижорат операцияларига:** *жўнатувчилардан юкларни қабул қилиб олиш (прием грузов от отправителя) ва олувчиларга юкларни топшириш (выдача грузов получателю), юкларни тортиш (взвешивание грузов), юкларни ортиш ва тушириш (погрузка и выгрузка грузов), йўл сафарида юкларни саралаш ва қайта юклаш (сортировка и перегрузка грузов в пути следования), омборларда юкларни вақтинчалик сақлаш ва тахлаш (временное хранение и укладка грузов в складах), юк ташиш хужжатларини расмийлаштириш (оформление перевозочных документов), юк ташиш учун кира ҳақларини ва йиғимларни ҳамда заруриятли ҳолатларда жарималарни ундириш (взымание провозной платы за перевозки грузов, сборов и необходимых случаях штрафов), темир йўл шохобча йўлларида вагонларни топшириш ва улардан вагонларни қабул қилиб олиш (сдача вагонов на подъездной путь и прием вагонов с них) ҳамда бу операцияларни лозим даражада расмийлаштириш (надлежащее оформление этих операций), ва шу каби операциялар мансуб бўладилар.*

Темир йўл транспортининг тармоқлараро муносабатлари саноат ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини транспорт ташкилотларига, ташишга топшириш пайтида пайдо бўлади. Ушбу топшириш пайтида муҳим юридик акт - **маҳсулотни юкка айланиши** (ўзгариши) содир бўлади. Кейинчалик юкни товар, хом-ашё ёки ярим фабрикат сифатида истеъмол қилиш мақсадида фойдаланиш мумкин бўлишлиги учун, уни иккиламчи – **юкни товарга айланиши**, темир йўл юкни юк олувчиларга топшириш пайтида содир бўлади. Товар-моддий бойликларнинг номини бундай ўзгариши, уларни қандайдир технологик қайта ишлов беришдан ёки қўшимча ишлов бериш жараёнидан ўтишидан дарак бермайди. Транспорт ҳеч қандай янги шаклдаги маҳсулот яратмайди, балки транспорт товарни истеъмол хусусиятини ўзгартирмай товар ишлаб чиқариш жараёнини давом эттиради ва тугатади. Бу ишлаб чиқариш жараёнида фақат товарнинг ўрни ўзгаради ва шу билан бир қаторда товар истеъмол баҳосига эга бўлади. **“Маҳсулот-юк-товар”** схемасидаги бундай ўзгаришларда юк ташиш бўйича жавобгарлик билан боғлиқ бўлган комплекс операциялар ва юридик тартибли ҳаракатлар (процедуралар) вужудга келади. Темир йўлнинг тармоқлараро алоқалари ташиш жараёнининг дастлабки ва сўнги операцияларни бажаришда ва юк ташишни режалаштиришда намаён бўлади. Тармоқлараро муносабатлар

темир йўлнинг энг муҳим фаолият тури бўлган **тижорат ишларини** келтириб чиқаради.

1.5. Транспорт ҳуқуқи асослари фанининг бошқа фанлар билан алоқаси

“Транспорт ҳуқуқи асослари” фани бакалавриятнинг 5610600–Хизмат кўрсатиш техникаси ва технологияси (темир йўл транспортида) “Қўшимча фанлар” блокада ўқитилади.

Дастурни амалга ошириш ўқув режасида назарда тутилган ҳуқуқшунослик, темир йўл транспортида юк ортиш ва тушириш ишларини комплекс механизациялаш ва автоматизациялаш, юк ва тижорат ишларини бошқариш, темир йўлдан фойдаланиш ишларини бошқариш, хладотранспорт, темир йўл станция ва узеллари, транспорт логистикаси, божхона ишлари асослари фанларнинг билим ва кўникмаларига асосланади.

1-марърузага тест синов саволлари

1. – бу товар ишлаб чиқариш, айирбошлаш ва пул муомаласи қонун-қоидалари асосида ташкил этиладиган ва бошқариладиган иқтисодий тизимдир.

2. Бозор иқтисодиёти босқичига нима мансуб бўлмайди ?

3. Бозор иқтисодиёти босқичига нима мансуб бўлмайди ?

4. Бозор иқтисодиётининг муҳим ва умумий белгиларига нималар мансуб эмас?

5. Бозор иқтисодиёти шароитида қандай маҳсулот турларини ишлаб чиқариш масаласини ҳал қилишда муҳим роль ўйнайди.

6. Бозор иқтисодиётни тартибга солиб туриш вазифасини ёрдамида бажаради.

7. Агар саъноат, қурилиш ва қишлоқ хўжалиги учун энг муҳим вазифа моддий шаклдаги маҳсулотларни ишлаб чиқариш бўлса, ўзгартиришдир.

8. Ишлаб чиқариш доирасидан истеъмол доирасига етказиб берилган маҳсулотларнигина

9. – юклар, йўловчилар, багаж ва юк багажни ташишга тайёргарлик кўриш, уни амалга ошириш ва тугаллаш чоғида темир йўл транспорти корхоналари бажарадиган ташкилий ва технологик жиҳатдан ўзаро боғлиқ ҳаракатлар ва операциялар мажмуи.

10. Жўнатувчи станциядан тайинланган станциясга юкни етказиб бериш учун қатор маълум кетма-кетликда ёки биргаликда амалга ошириш керак бўлади.

11. Ташиш жараёнининг технологик – техник ҳамда юк ва тижорат операцияларни темир йўл, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар нималар асосида бажарадилар?

12. Темир йўл хизматидан фойдаланувчи юридик ва жисмоний шахсларнинг ҳамда фуқароларнинг ҳуқуқи, мажбурияти ва жавобгарлигини темир йўл транспортининг қайси қонун ҳужжатларида белгиланган?

13. Ташиш жараёнининг технологик операцияларини бажариш пайтида ташиш жараёни иштирокчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари, ушбу операцияларини амалга оширилишига мувофиқ,

2-маъруза. Темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари

Режа:

- 1. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси;**
- 2. “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни;**
- 3. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави;**
- 4. Уставга мувофиқ нашр қилинадиган норматив ҳужжатлар.**

Таянч тушинчалари. Ҳуқуқий муносабатлар, Қонун, Устав, юк ташиш Қоидалари, Техник шартлар Фуқаролик кодекси, халқаро шартнома.

Темир йўл транспорти юкларни, йўловчиларни, багаж ва юк багажларни ташишни амалга ошириш пайтида юк жўнатувчилар, юк олувчилар, йўловчилар, жисмоний ва юридик шахслар, бошқа турдаги транспорт ва транспорт воситаларининг мулкдорлари билан муайян ҳуқуқий муносабатларга киришади. Шу ўринда ҳуқуқий муносабатлар нима деган савол туғилиши мумкин. *Қонун ҳужжатлари ва ҳуқуқий нормалар билан тартибга солинадиган ижтимоий муносабатлар ҳуқуқий муносабатлар* деб аталади. Темир йўл транспортида бу **ҳуқуқий муносабатлар қуйидаги темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари билан тартибга солинади:**

- “Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни (қуйида **Қонун** деб юритилади);

- Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави (қуйида **Устав** деб юритилади);

- темир йўл транспортида юкларни ташиш Қоидалари (қуйида юкларни ташиш Қоидалари деб юритилади);

- темир йўл транспортида йўловчи, багаж ва юк багажларни ташиш Қоидалари;

- юкларни ортишни ва маҳкамлашни Техник шартлари (қуйида **Техник шартлар** деб юритилади) ва давлат темир йўл транспортини бошқариш органи томонидан тасдиқланадиган бошқа норматив ҳужжатлар.

Барча транспортларда, шу жумладан темир йўл транспортида йўловчи, багаж ва юк ташишларга Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексининг (қуйида Фуқаролик кодекси деб юритилади) 39-боби бағишланган. Темир йўл транспортининг барча қонун ҳужжатлари Фуқаролик кодексига мос келиши керак.

2.1. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси

Транспорт ҳуқуқининг фуқаролик ҳуқуқлари тизимидаги ўрнини муҳокама қилишда шундан келиб чиқиш кераки, транспорт ҳуқуқи ҳуқуқшуносликнинг мустақил соҳаси деб эътироф этилмайди. Транспортнинг фаолияти сабабидан пайдо бўлган мулккий муносабатлар фуқаролик ҳуқуқининг умумий ҳолатларига мос тушади. Транспорт ҳуқуқининг энг муҳим бўлими **ташиш шартномаси** эса Фуқаролик кодексини ҳуқуқий пойдеворига асосланган. Транспортда **мулккий муносабатларни** тартибга солиш услублари Фуқаролик кодексида баён этилган услублардан жиддий фарқ қилмайди. Фуқаролик кодексининг 39-боби (709 – 725-моддалар) йўловчи, багаж ва юк ташишга бағишланган бўлиб, унда ташишнинг умумий қоидалари, ташиш шартномаси, бир йўналишда ҳар хил транспортда юкларни ташиш, кира ҳақи, элтиб бериш муддати, юк ёки багаж йўқолганлиги, кам чиққанлиги ва уларга шикаст етказилганлиги (бузилганлиги) учун ташувчининг жавобгарлиги, юк ташишга нисбатан талаб ва даъволар ва шу каби бошқа ҳуқуқий нормалар берилган. Лекин бу бобнинг мазкур моддаларида келтирилган қоидалар йўловчи, багаж ва юк ташишларни бажаришда пайдо бўладиган ҳуқуқий муносабатларни тартибга солишда етарли эмас, ташиш жараёнининг ўзига хос махсуслигини акс эттира олмайди. Шунинг учун Фуқаролик кодекси 709-моддасида, ташишнинг умумий шартлари ушбу Кодекс, транспорт уставлари ва кодекслари, бошқа қонунлар ва уларга мувофиқ чиқарилган қоидалар билан белгиланиши кўрсатиб ўтилган.

2.2. “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни

Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси қарорига асосан 1999 йил 15 апрелда амалга киритилган **“Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонун**и (қуйида Қонун деб юритилади) [5] темир йўл транспорти қонун ҳужжатларининг асосий бош манбаларидан бири ҳисобланади. Унда темир йўл транспортининг Республикамиз ҳўжалигини иқтисодий ва ижтимоий соҳасидаги тутган ҳуқуқий ўрни белгилаб қўйилган. Қонун 28 моддадан иборат бўлиб, унинг 1-моддаси асосий тушунчаларга бағишланган. Бу моддада темир йўл транспорти (темир йўл), темир йўл транспорти корхонаси, муассасаси ва ташкилоти, темир йўл Устави, транспорт хизматлари бозори, ташиш жараёни, умумий фойдаланишдаги темир йўллар, юк, йўловчи, багаж, юк багажи, юк жўнатувчи (жўнатувчи), юк олувчи (олувчи), хавфли юклар, ажратилган минтақа, муҳофаза зоналари каби ибораларга таъриф берилган.

Қонуннинг 2-моддасида ушбу Қонун, темир йўл Устави, юклар, йўловчилар, багаж ва юк багаж ташиш қоидалари ҳамда бошқа норматив ҳужжатлар темир йўл транспорти тўғрисидаги қонун ҳужжатлари деб белгиланган. Шунингдек, ушбу моддада, агар Ўзбекистон Республикасининг халқаро шартномасида Ўзбекистон Республикасининг темир йўл транспорти тўғрисидаги қонун ҳужжатларида назарда тутилганидан бошқача қоидалар белгиланган бўлса, халқаро шартнома қоидалари қўлланилиши эътироф этилган.

Қонуннинг 3-моддаси темир йўл транспортида мулкчилик шаклига бағишланган бўлиб, бу моддада темир йўл транспортининг қайси турдаги мол – мулки мутлақ давлат мулки бўлишлиги ва қайси турдаги мол – мулки қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда хусусийлаштирилиши мумкинлиги баён этилган. Темир йўл транспорти корхоналарини ташкил этиш, қайта ташкил этиш ва тугатиш (4-модда), темир йўл транспорти корхоналари, муассасалари ва ташкилотларининг мол мулки (5-модда), темир йўл транспорти ерлари (6-модда), темир йўл транспортининг муҳофаза зоналари (7-модда) каби масалалар ҳам Қонунда ўзининг аниқ ва мукамал ҳуқуқий ўрнини эгаллаган.

Қонуннинг 8-моддаси темир йўл қатновларининг турлари ва махсус ташишларга бағишланган бўлиб, бу моддада ички қатновларга, халқаро қатновларга, тўғри аралаш қатновларга ва алоҳида муҳим давлат ва мудофаа эҳтиёжларини қондириш учун мўлжалланган махсус ташишларга таърифлар берилган. Темир йўл шохобча йўллари, уларнинг ишлаш шарт – шароитлари, ҳамда темир йўл шохобчалар йўллари мулкдорлари билан темир йўл ўртасидаги муносабатлар шартнома асосида амалга оширилиши Қонуннинг 9-моддасида белгиланган.

Кўп тармоқли темир йўл транспортини марказлашган тартибда бошқариш, давлат темир йўл транспортининг бошқариш органининг вазифалари ва ваколатлари, темир йўл транспортининг ташиш жараёни билан боғлиқ фаолиятига аралаштишга ҳеч кимнинг ҳаққи йўқлиги, ҳамда

давлат темир йўл транспортини бошқариш органининг ўз ваколатлари доирасида қабул қилган қарорлари барча юридик ва жисмоний шахслар, шунингдек, маҳаллий давлат ҳокимияти органлари учун мажбурийлиги Қонуннинг 10-моддасида таъкидлаб ўтилган.

Юкларни, йўловчиларни, багажларни ва юк багажларни ташиш тартиблари ва уларни темир йўл орқали ташиш тарифлари, бу борадаги темир йўлнинг вазифалари ва мажбуриятлари, ҳамда темир йўл транспортининг молиявий ва ҳўжалик фаолияти Қонуннинг 11-, 12-, 13- ва 14-моддаларида баён этилган.

Темир йўл транспорти корхоналарининг, темир йўл транспорти объектларининг мулкдорлари бўлган юридик ва жисмоний шахслар билан муносабатлари, ушбу Қонун, бошқа қонун ҳужжатлари, шунингдек шартномалар билан белгиланиши Қонуннинг 15-моддасида аниқ баён этилган. Темир йўл транспорти ходимларининг меҳнатига оид муносабатлари, улар ишининг сайёр хусусияти билан боғлиқ кафолатлар, бадаллар ва уларга берилган имтиёзлар, темир йўл транспортидаги интизом ва ҳисоблаш – ҳисобот вақти Қонуннинг 16-, 17-, 18- ва 19-моддаларида белгилаб қўйилган.

Қонунда ҳаракат ҳавфсизлигини таъминлашга катта аҳамият берилган, чунки йўловчиларни ҳаёти ва соғлиғи, ҳамда юк, багаж ва юк багажларни ўз вақтида асраб – авайлаб етказиб бериш, темир йўл ходимларини меҳнати ва атроф – муҳитни муҳофаза қилиш бевосита ҳаракат ҳавфсизлигига боғлиқдир. Шу боис Қонуннинг 20-моддасида ҳаракат ҳавфсизлигини таъминлаш, темир йўл транспорти ва бошқа техника воситаларидан фойдаланиш масалалари ўзининг ҳуқуқий ўрнини эгаллаган бўлса, унинг 21-моддасида темир йўл транспортида ҳаракат ҳавфсизлигига доир асосий талаблар белгилаб қўйилган.

Йўл давомида ва темир йўл бекатларида юкларни қўриқлаш, темир йўл транспорти объектларини қўриқлаш, шунингдек темир йўл транспортида ёнғиннинг олдини олишга қаратилган ишларни ўтказиш ёнғинга қарши назорат ва ёнғинларни бартараф этиш темир йўл транспорти ҳарбийлаштирилган қўриқчи бўлинмалари томонидан амалга оширилиши, темир йўл транспортининг ҳарбийлаштирилган қўриқчилиги тўғрисидаги низом ҳамда қўриқланиши ва кузатиб борилиши зарур бўлган юклар руйхати Ўзбекистон Вазирлар Маҳкамаси томонидан тасдиқланиши ва темир йўл транспортида юклар ва объектларни қўриқлашга оид бошқа масалалар Қонуннинг 22-моддасида баён этилган.

Темир йўл транспорти ишининг бузилишига сабаб бўладиган ҳалокатлар, авариялар, табиий офатларнинг ва бошқа фавқулодда ҳолатларда темир йўл транспортининг ишлаши (23-модда), темир йўл транспортида сафарбарлик тайёргарлиги ва фуқаролар муҳофазаси (24-модда) ҳамда йўловчиларни, темир йўл транспорти ходимларининг айрим

тоифаларини, юклар, багаж ва юк багажни суғурта қилиш (25-модда) каби масалалар ҳам Қонунда белгилаб қўйилган.

Қонуннинг 26-моддаси темир йўл транспорти корхоналарининг жавобгарлигига бағишланган бўлиб, бу моддада темир йўл транспорти корхоналари темир йўл ҳақини ҳамда юк, багаж ва юк багажининг ташиш ҳақини тўлаган ва йўл ҳужжатларини тўғри расмийлаштирилган йўловчи ва юк жўнатувчига, агар қонун ҳужжатларида бошқача тартиб назарда тутилган бўлмаса, ташишни рад этишга ҳақли эмаслиги, кўрсатилган. Шунингдек, темир йўл транспорти корхоналари йўловчилар, юк, багаж ва юк багаж ташиш бўйича мажбуриятларини бажармаганлиги ёки лозим даражада бажармаганлиги учун темир йўл Устави ва бошқа қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда ва миқдорда жавобгар бўлишлиги уқдириб ўтилган. Худди шунингдек, темир йўл транспорти хизматидан фойдаланувчи юк жўнатувчилар, юкни олувчилар, йўловчилар, бошқа юридик ва жисмоний шахслар ташиш жараёнининг баъзи бир жабҳаларида йўловчи, юк, багаж ва юк багаж ташиш боис вужудга келадиган ўз мажбуриятларини бажармаганлиги ёки лозим даражада бажармаганлиги учун темир йўл транспорти корхоналари олдида жавобгар бўлиш ҳолатлари Қонуннинг 27-моддасида баён этиб ўтилган.

Қонуннинг 28-моддаси талаб ва даъволарни кўриб чиқишга бағишланган. Бунда юклар, йўловчилар, багаж ва юк багажини ташиш бўйича мажбуриятлар бузилган тақдирда юк жўнатувчилар ва юкни олувчилар тегишли темир йўл транспорти корхоналарига қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда ва муддатларда талаб ва даъволар тақдим этишга ҳақли эканлиги ва бу талаб ва даъволарни кўриб чиқишнинг ўзига хос хусусияти темир йўл Уставида белгилаб қўйилганлиги уқдириб ўтилган.

2.3. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави

Темир йўл юк ташишларни амалга ошириш боис темир йўл транспорти хизматидан фойдаланувчи корхоналар, ташкилотлар, муассасалар ва фуқаролар билан муайян ҳуқуқий муносабатларга киришади. Бу ҳуқуқий муносабатлар: корхона, ташкилот ва муассасаларнинг **юкни ташишга тақдим этиш ҳуқуқи** ва темир йўл **тақдим этилган юкни ташиб бериш мажбурияти**; фуқароларни темир йўлда **сафар қилиш ҳуқуқи** ва темир йўл йўловчини ва уни багажини **йўл ҳужжатларида кўрсатилган манзилга етказиб қўйиш мажбурияти**; юк эгаларида ва йўловчиларда талаб қўйишга асос бўлганида, бундай **талаб ва даъволарни арз қилиш** ва кўриб чиқиш тартиби ҳамда қатор ташкилий, иқтисодий ва ҳуқуқий масалаларни қамраб олган. Табиийки, барча бундай масалалар темир йўл учун ҳам ва унинг хизматидан фойдаланувчи ҳамма корхона, ташкилот,

муассаса ва шахслар учун ҳам умумий, мукаммал бўлган муайян нормалар ва қоидалар билан тартибга солиниши керак.

Юк, йўловчи ва багаж ташишни амалга ошириш боис вужудга келадиган ҳуқуқий муносабатларни тартибга солишда, Фуқаролик кодексида назарда тутилган ва турли юридик ва жисмоний шахслар ўртасидаги муносабатларни белгиловчи (изоҳловчи) умумий ҳуқуқий нормалар етарли бўлмайди, чунки бу ҳуқуқий нормалар ташиш жараёнининг ўзига хос махсус шарт-шароитларини акс эттирмайди. Шу сабабли темир йўл транспорти тараққиётининг дастлабки даврларидаёқ темир йўл ва унинг мижозлари ўртасида ташиш боис вужудга келадиган муносабатларни тартибга солувчи махсус ҳуқуқий нормаларга зарурият пайдо бўлди. Барча давлатларда, темир йўл ва унинг хизматидан фойдаланувчи корхоналар, ташкилотлар, муассасалар ҳамда юридик ва жисмоний шахсларнинг ҳуқуқини, мажбуриятини ва жавобгарлигини белгиловчи, қонун кучига эга ва давлатнинг иқтисодий, сиёсий ва ижтимоий шарт-шароитлари билан боғлиқ бўлган ҳужжат – темир йўл Устави ёки шу маъно-моҳиятга эга бўлган бошқа ҳужжат (кодекс, низом) ҳисобланади. Темир йўл транспортини ибтидосидан то ҳозирги давргача, яъни чор Россия ва сўнгра собиқ Иттифок темир йўлларида бир неча бор турли нашрларда темир йўл Устави амалиётга киритилган бўлиб, улар ўша даврларнинг иқтисодий, сиёсий ва ижтимоий ҳолатларини ўзида акс эттирган.

1991 йилда Советлар тузими инқирозга учраганидан кейин унинг ўрнида мустақил давлатлар пайдо бўлди. Латвия, Литва ва Эстония Республикаларидан ташқари собиқ Иттифок Республикалари янги ташкил топган давлатлар Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлиги (МДҲ) деб ном олган ҳамжамиятга аъзо бўлиб кирдилар. Собиқ Иттифок темир йўл Вазирлиги тугатилди ва уни ўрнида мустақил давлатлар темир йўл маъмуриятлари пайдо бўлди. Мустақил давлатлар темир йўллари ишларини ўзаро мувофиқлаштириш мақсадида 1992 йилда Ҳамдўстлик давлатлари аъзоларининг ва Латвия Республикаси, Литва Республикаси ва Эстония Республикаси темир йўл транспорти бўйича **Кенгаши** таъсис этилди. Ушбу **Кенгашнинг 1992 йил 20 октябрдаги бешинчи мажлисида** Ҳамдўстлик давлатлари қатнашчилари темир йўлларида юк ва тижорат ишларини бажариш усулини, темир йўлнинг юк жўнатувчилар, юк олувчилар, йўловчилар ва бошқа турдаги транспорт билан ўзаро муносабатларини, ҳамда айрим юкларни давлатлараро қатновда ташиш шарт-шароитлар бўйича кўрсатмаларни тартибга солиш мақсадида собиқ Иттифок Министрлар Кенгашининг Қарорига мувофиқ 1964 йилдан амалиётга киритилган **Совет Социалистик Республикалари Иттифоқи темир йўл Уставини** (Устав железных дорог Союза ССР), **юкларни ташиш Қоидаларини** (Правила перевозок грузов), **юкларни ортишни ва маҳкамлашни Техник шартларини** (Технические условия погрузки и

крепления грузов) ва бошқа норматив ҳужжатларни (01.09.92. йил ҳолати бўйича ўзгартиришлари ва қўшимчалари билан) ягона қонун ҳужжатлари сифатида сақлаб қолишга қарор қилинди. Шу қарорга биноан Ҳамдўстлик давлатлари аъзолари темир йўллари ҳар бир давлатда белгиланган тартибда ишлаб чиқилган ва тасдиқланган темир йўл Устави, юкларни ташиш қоидалари ва бошқа норматив ҳужжатларни ички қатновда юк ташишда қўллашга ҳақли эканликлари кўрсатиб ўтилган.

Шунингдек ушбу собиқ Иттифоқ темир йўл Устави 1993 йил 22 мартдаги Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Россия Федерацияси Ҳукумати ўртасида транспорт соҳасида ҳамкорлик қилиш тамойиллари тўғрисидаги Битимнинг 4-моддаси, Ўзбекистон Республикаси Олий кенгашининг 1992 йил 4 январь қарорига биноан Ўзбекистон ҳудудида ички ва халқаро қатновларда қўлланилиб келинда.

Хозирда ички қатновлар учун Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 23 октябрь 2008 й. № 232 Қарори билан тасдиқланган **Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави** (қуйида Устав деб юритилади) [7] амалда, собиқ Иттифоқ темир йўл Устави эса халқаро қатновларда қўлланилмоқда. Устав темир йўлни ҳамда темир йўл транспортдан фойдаланувчи корхона, ташкилот, муассаса ва фуқароларнинг мажбурияти, ҳуқуқи ва жавобгарлигини белгилайди. Амалдаги Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави 9 та бобдан ва 156 та банддан иборат.

I-боб “Умумий ҳолатлар” га (Общие положения, 1 – 6-бандлар) бағишланган бўлиб, бу бобда Уставнинг бош вазифаси ва унинг амал қилиш соҳаси, темир йўл транспортида юкларни ташиш Қоидаларини, темир йўл транспортида йўловчи, багаж ва юк багажларни ташиш Қоидаларини ва темир йўл транспортида юкларни ортиш ва маҳкамлашнинг Техник шартларини ишлаб чиқиш ва тасдиқлаш тартиблари белгилаб қўйилган ва асосий тушинчаларга аниқ таърифлар берилган. Шунингдек бу бобда темир йўл транспортини корхоналари ҳамда юк жўнатувчи ва юк олувчи юридик ва жисмоний шахслар – юкларни ташишда давлатнинг иқтисодий манфаатларига қатъий риоя қилишлари, башорат қилинган юк ташиш ҳажмини батамом, бажаришлари, ҳаракатдаги составдан самарали фойдаланишлари, поездлар ҳаракати хавфсизлиги, темир йўлнинг вагон паркини ва ташилаётган юкларни асрашни таъминлашлари кераклиги алоҳида уқдириб ўтилган ва қурилаётган темир йўл линиялар доимий эксплуатацияга топширилгунга қадар, бу линияларда юкларни ташиш қонун ҳужжатларига мувофиқ темир йўл тасдиқлаган қоидалар бўйича амалга оширилиши ҳамда халқаро темир йўл қатновларида юк, йўловчи ва багажларни ташиш Ўзбекистон Республикасининг халқаро битим (шартнома) лари асосида амалга оширилиши белгилаб қўйилган.

II-боб “Юк хўжалиги. Йўловчиларга хизмат кўрсатиш қурилмалари” (Грузловое хозияства. Устройства для обслуживания пассажиров, 7 – 17-бандлар) деб номланган бўлиб, бу бобда темир йўл юк, йўловчи, багаж ва почталарни ташишни, тегишли операцияларни бажариш учун очик бўлган темир йўл станциялар ўртасида амалга ошириши, темир йўл станциялари вагонланган ва майда жўнатмаларда, контейнерларда ташиладиган юкларни қабул қилиш, ортиш, тушириш ва топшириш бўйича операцияларни ҳамда йўловчи, багаж ва юк багаж ташиш билин боғлиқ бўлган операцияларни амалга ошириши ва бу операциялар учун очик темир йўл станцияларининг рўйхатини темир йўлнинг раҳбарияти Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда тасдиқлаши ва Тариф қўлланмасида наشر этиш кераклиги белгиланган. Шунингдек бу бобда товар идораси, билет ва багаж кассаларини ташкил этиш, юк, йўловчи, багаж, юк багаж ва почталарни ташишда фойдаланиладиган вагон ва контейнер парки, умумий ва ноумумий фойдаланиш жойлари, ортиш – тушириш ишларини бажариш учун машина, иншоот, қурилма, мослама ва инвентарлар ҳамда ташиладиган юк ва багажларни тортиш учун вагон, товар, электрон, автомобиль ва элеватор тарозилардан фойдаланиш, тарози асбоблари белгиланган тартибда мажбурий давлат текширишига ва тамғаланишига тақдим этилиши кераклиги ҳақида баён этилган.

III-боб “Юкларни ташишни башоратлаш” (Прогнозирование перевозок грузов, 18 – 33-бандлар) да темир йўл транспортида юк ташиш йиллик ва квартал башоратлари ҳамда асосий ойлик ва қўшимча режа асосида амалга оширилиши, квартал бўйича тақсимлаган йиллик башоратлаштириш темир йўл транспортида юк ташишларни белгиланган юк номенклатуралари бўйича ажратиб, умумий юк ҳажми бўйича тузилиши, асосий ойлик юк ташиш ёйиқ режасини тақдим этиш ва асосий ойлик ва қўшимча режни бажариш тартиблари, асосий ойлик ташиш режани бажариш ҳисоб карточкасида амалга оширилиши, чала юклашни тўлдириш тартиблари, темир йўл ва юк жўнатувчи ташиш режасини бажармаганлиги учун белгиланган тартибда жавобгарликка тортилишлари кўрсатиб ўтилган.

IV-боб “Ташиш шартномасини тузиш ва ташиш ҳақларини ундириш” (Заключение договора перевозки и взимание провозных платежей, 34 – 48-бандлар) масалаларига бағишланган бўлиб, бу бобда юк жўнатувчи ҳар бир юк жўнатмаси учун жўнатувчи темир йўл станциясига тегишлича тарзда тўлдирилган, юк ташиш шартномасининг ёзма шакли ва асосий ташиш ҳужжати ҳисобланган юкхатини тақдим этиши кераклиги, юк жўнатувчи юкхатида ўзи кўрсатган нотўғри, ноаниқ ёки чала маълумотларни барча оқибатларига жавобгар бўлишлиги, юкни қайта адреслаш, юк ташиш тарифлари ва юк ташиш кира ҳақларини ундириб олиш тартиблари ҳамда йўл сафарида айрим турдаги юкларни асрашни

таъминлаш мақсадида, уларни темир йўлни ҳарбийлаштирилган соқчиларини, ҳуқуқни ҳимоя қилиш органларининг бўлинмаларини нарядлари ёки юк жўнатувчилар (юк олувчилар) нинг кузатувчилари ҳамроҳлигида қўриқлаб борилиши баён этилган.

V-боб “Темир йўлни, юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни ҳуқуқ ва мажбуриятлари” га (Права и обязанности железной дороги, грузоотправителей и грузополучателей, 49 – 74-бандлар) бағишланган бўлиб бу бобда ташиш жараёнинг дастлабки ва сўнги операцияларини амалга ошириш билан боғлиқ бўлган юк ва тижорат ишларини бажаришда темир йўлни, юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни ҳуқуқлари ва мажбуриятлари аниқ, мукамал ва батафсил баён этилган.

VI-боб “Темир йўл шохобча йўллари” (Железнодорожные подъездные пути, 75 – 91-бандлар) да идораларга қарашли ва темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлларининг таърифи берилган ҳамда темир йўлнинг темир йўл шохобча йўллари эгалари, контрагентлар ва темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахс билан ўзаро муносибатларни тартибга солиш кўрсатилган.

VII-боб “Бошқа транспорт турлари иштирокида тўғри аралаш қатновлар” га (Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта, 92 – 94-бандлар) бағишланган бўлиб бу бобда, темир йўл бошқа турдаги транспортлар билан ўзаро ҳамкорликда тўғри аралаш қатновлар тизимини ташкил этиб юкларни бутун йўл сафарига тузиладиган ягона транспорт ҳужжати асосида ташишни амалга оширилиши мумкинлиги белгиланган.

VIII-боб “Йўловчи, багаж ва почталар ташишлар” (Перевозка пассажиров, багажа и почты, 95 – 115-бандлар) да йўловчи, багаж ва юк багажларни ташиш шартлари, темир йўлни ва йўловчиларни ва багажларни ташишларда ва хизмат кўрсатишни амалга оширувчи корхоналарни ва йўловчиларни ҳуқуқ ва мажбуриятлари белгиланган ҳамда йўловчи вагонларига, темир йўл вокзалларига ва йўловчиларга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган бошқа иншоотларга қўйиладиган талаблар баён этилган.

IX-боб “Темир йўлнинг, юк жўнатувчиларнинг, юк олувчиларнинг ва йўловчиларнинг жавобгарлиги. Актлар, талаблар ва даъволар” (Ответственность железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Акты, претензии и иски, 116 – 155-моддалар) деб номланган бўлиб, бу бобда темир йўл, юк жўнатувчилар, юк олувчилар ва йўловчилар ташиш бўйича ушбу Устав асосида моддий жавобгарликка тортилишлари ва тамонларни ушбу Уставда юклатилган жавобгарликни бартараф этиш ёки ўзгартириш мақсадида олдиндан қилинган барча битимлари ҳақиқий эмас деб ҳисобланиши алоҳида белгилаб қўйилган. Шунингдек бу бобда темир йўлни юк, багаж ва юк

багажларини асраш учун, уларни етказиб бериши кечиктирилганлиги учун жавобгарлиги, ташиш режасини бажармаганлиги учун темир йўл ва юк жўнатувчининг жавобгарлиги, юк жўнатувчиларнинг, юк олувчиларнинг воситаларида ортишга, туширишга ва қайта ортишга олиб кириб берилган вагонларни тўхтаб туриши учун, контейнерларни белгиланган муддатлардан ортиқроқ ушлаб қолганлиги учун юк жўнатувчи ва юк олувчи жавобгарлиги ҳақидаги масалалар ҳамда актлар тузиш, талаб қўйиш ва даъво қўзғотиш тартиблари аниқ, мукамал ва батафсил баён этилган.

2.4. Уставга мувофиқ нашр қилинадиган норматив ҳужжатлар ва кўрсатмалар

Устав темир йўл транспортида юк ташиш режасини тузишни ва бажаришни, юкларни, йўловчиларни, багаж, юк багаж ва почталарни ташиш шартларини, темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилиш ва темир йўлни бошқа турдаги транспортлари билан ўзаро муносибатларини фақат асосий ҳолатларинигина белгилайди ҳалос. Уставнинг 1-бандида, у (яъний Устав) фақат “асосий шартларини” ёки “асосий ҳолатларини” тартибга солади деб тўғридан – тўғри айтиб ўтилган.

2.1-мисол. Уставнинг 57-бандида – темир йўл станциясининг бошлиғи юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг воситаларида ортишга ва туширишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида юк жўнатувчини ёки юк олувчини вагонларни олиб кириб беришдан 2 соатдан кеч қолмай хабар бериши шартлиги – кўрсатиб ўтилган.

Уставнинг бу бандида хабар бериш тартиблари ва воситалари, хабар беришни тасдиқлаш, шунингдек муддатларга риоя қилмасдан ёки хабар бермасдан вагонларни ортишга ва туширишга олиб кириб берилса қай йўсинда иш тутиш кераклиги ҳақида ҳеч нарса дейилмаган. Шу сабабли Устав тартибга соладиган масалаларни янада муфассал аниқлаштириш керак бўлади. Шу боис Уставнинг 2-бандига мувофиқ қатор қўшимча (уставости) норматив актлар темир йўл транспортини бошқаришни ваколатли давлат органи томонидан ишлаб чиқилади ва нашр этилади.

Уставнинг 2-бандида “**Темир йўл транспортини бошқаришни ваколатли давлат органи қонун ҳужжатларига ва ушбу Уставга мувофиқ темир йўл транспортида юкларни ташиш Қоидаларини (қуйида юкларни ташиш Қоидалари деб юритилади), темир йўл транспортида йўловчи, багаж ва юк багажларни ташиш Қоидаларини (қуйида йўловчи, багаж ва юк багаж ташиш Қоидалари деб юритилади), темир йўл транспортида юкларни ортиш ва маҳкамлашнинг Техник**

шартларини (қуйида юкларни ортишини *Техник шартлари* деб юритилади) *тасдиқлайди*” – деб кўрсатиб ўтилган.

Юкларни ташиш Қоидалари. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 2-бандига мувофиқ “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик темир йўл компаниясида юкларни ташиш Қоидалари ҳали – ҳозир ишлаб чиқиб тасдиқланганча йўқ. Ҳозирда “Ўзбекистон темир йўллари” акционерлик жамиятида собиқ Иттифок темир йўл вазирлиги 1983 йилда нашр этган ва амалга киритган юкларни ташиш Қоидаларидан [13] (Министерство путей сообщения СССР. Правила перевозок грузов, часть 1. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 1983 г, Москва «Транспорт» 1983 и Министерство путей сообщения СССР. Правила перевозок грузов, часть 2. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 сентября 1975 г, Москва «Транспорт» 1976) фойдаланилиб келинмоқда.

Юкларни ташиш Қоидаларида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш, юкларни ва ҳаракатдаги составларни асраш ҳамда атроф муҳитни ҳимоя қилиш мақсадида, юкларни транспорт тавсифномасини инобатга олган **алоҳида юкларни ташиш қоидаларини** ҳамда **станцияларда ва темир йўл шохобча йўлларида тижорат операцияларини бажариш қоидалари** келтирилган. Умумий характерга эга бўлган – юкларни тўкма ташиш, очиқ ҳаракатдаги составларда юкларни ташиш, жўнатувчининг маршрутларида юкларни ташиш, универсал контейнерларда юкларни ташиш, цистерналарда ва бункерли ярим очиқ вагонларда суюқ юкларни қуйма ташиш ва бошқа қоидалар, шунингдек муайян юкларни – тез бузилувчан, ҳайвонлар ва қушлар, осон алангаланадиган ва шунга ўхшаш бошқа юкларни ташишни тартибга солувчи қоидалар, алоҳида юкларни ташиш қоидаларига мансуб бўлади.

*Юкларни ортиш ва тушириш муддатлари, юкларни етказиб бериш муддатлари, юкларни сақлаш, юкларни ташишига қабул қилиш, юкларни топшириш, вагонларни ва контейнерларни пломбалаш, юкхатини ва ташиш ҳужжатларини тўлдириш, актлар тузиш ва бошқалар станцияларда ва темир йўл шохобча йўлларида **тижорат операцияларини бажариш қоидаларига** мансуб бўлади.* Бундан ташқари темир йўл шохобча йўлларида тижорат операцияларини бажариш махсус норматив акт – темир йўл шохобча йўллари эксплуатация қилиш Қоидалари билан тартибга солинади. Шунингдек темир йўл транспортига талабларни тақдим этиш ва кўриб чиқиш қоидаларини ҳам юкларни ташиш Қоидалари ўз ичига олган.

2.2-мисол. Юкларни ташиш Қоидаларини 3-бўлими – юкларни ташишга қабул қилиш қоидаларининг § 32, 33 ва 34 ларида, Уставнинг 57-бандига мувофиқ юк жўнатувчининг воситаларида ортишга вагонларни олиб беришни вақти ҳақида хабар бериш тартиби муфассал баён этилган. Юкларни ташиш Қоидаларини 3-бўлими, § 32 да – *станция бошлиғи юк жўнатувчиларни воситасида ортишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар бериш тартибларини белгилаши, бунда у биринчи навбатда радио, телефон, телеграф ва почта алоқаларидан фойдаланишни назарда тутиши кераклиги, агар туширишга олиб кириб берилган вагонлар билан ортиш таъминланса, вагонларни ортишга олиб кириб беришни вақти ҳақида хабар бериш талаб этилмаслиги – кўрсатиб ўтилган. Шунингдек ушбу параграфда – телефонда хабар бериш тартибларини белгилашда, юк жўнатувчи хабарни қабул қилиш учун масъулиятли шахсни тайинлаши ва станция бошлиғига унинг фамилиясини ва телефон номерини билдириб қўйиши шартлиги, ортишга вагонларни олиб кириб вақти ҳақида хабарни ёзиб бориш учун станцияда белгиланган ГУ-2 шаклдаги китоб юритилиши, унда ҳаракатдаги составларни (контейнерларни) сони ва тури ва бошқа маълумотлар кўрсатилиши – таъкидлаб ўтилган.*

Шу бўлимнинг 33-§ да – *вагонларни олиб кириб бериш хабарда кўрсатилган муддатдан кейин 2 соатдан ортиққа ушланиб қолганида вагонларни келгуси олиб кириб бериш вақти ҳақида станция юк жўнатувчига янгитдан хабар бериш шартлиги – кўрсатиб ўтилган. 34-§ да эса – олиб кириб бериш муддатида риоя қилмай вагонлар ортишга олиб кириб берилганида, юк жўнатувчи уларни станция ортишга тақдим этган пайтдаёқ қабул қилиши, бунда вагонлар:*

белгиланган муддатдан олдин олиб кириб берилганида – ушбу муддат бошланган пайтдан:

белгиланган муддатдан кеч олиб кириб берилганида ҳамда хабар бермасдан олиб кириб берилганида – вагонлар ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан 2 соат ўтгандан кейин олиб кириб берилди деб эътироф этилиши – таъкидлаб ўтилган.

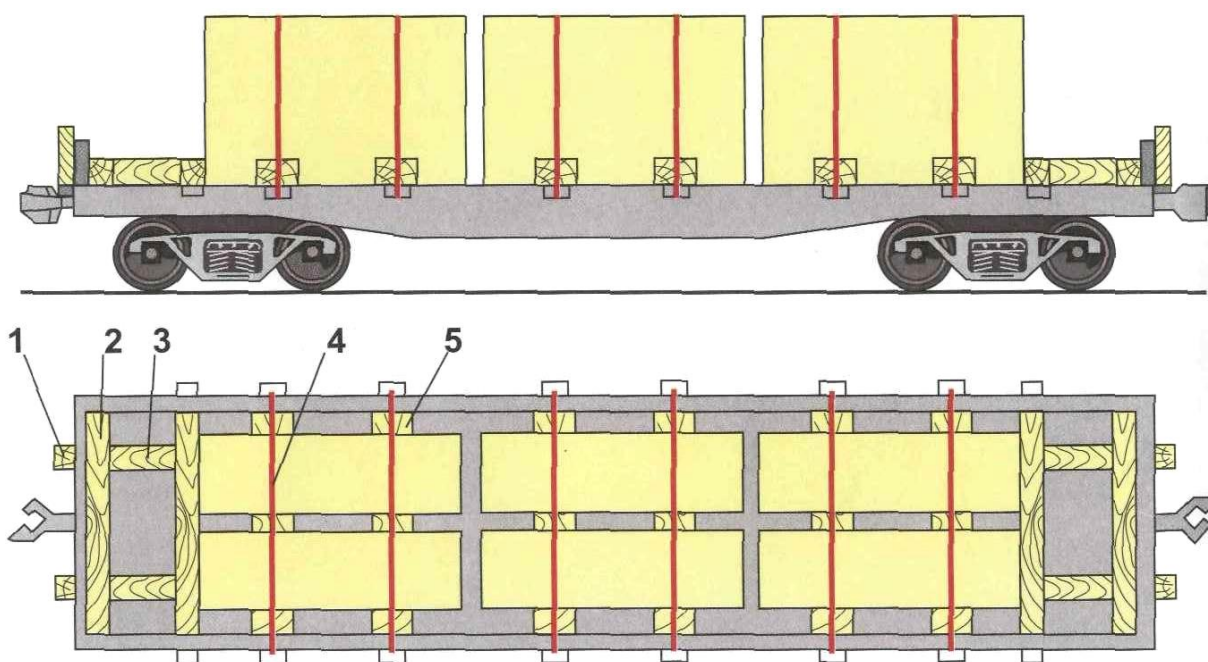
Вагонлар олиб кириб берилди деб эътироф этилиши, уларни тўхтаб туриши бошланиш пайтини билдиради. Ушбу мисолдан кўриниб турибдики, Уставнинг 57-бандида, юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг воситаларида ортишга ва туширишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар беришининг **“асосий шартларини”** ва хабар бериш темир йўл станцияси бошлиғининг **мажбурияти** эканлиги алоҳида кўрсатиб ўтилган. Юкларни ташиш Қоидаларида эса хабар бериш тартиблари ва воситалари, хабар беришни тасдиқлаш, шунингдек муддатларга риоя қилмасдан ёки хабар бермасдан вагонларни ортишга ва туширига олиб

кириб берилса қай йўсинда иш тутиш кераклиги – яъний вагонларни тўхтаб туриш қачондан бошланиши муфассал баён этилган.

Йўловчи, багаж ва юк багаж ташиш Қоидалари. 30 апрель 2001 йилда темир йўл ташишлар хавфсизлигини назорати бўйича Ўзбекистон Республикаси Давлат инспекцияси тасдиқлаган “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик Темир йўл компаниясида йўловчи, багаж ва юк багаж ташиш Қоидалари [21] тўққиз бобдан иборат бўлиб, унда йўловчиларни ташиш, қўл юки ташиш, багаж ташиш, юк багаж ташиш, ташишларни назорат қилиш қоидалари, тарифлар ва йиғимлар, багаж ва юк багаж тарифлари, йўловчи ташишларни айрим шартлари ҳамда жавобгарлик, жарималар ва тўловларни қайтариш қоидалари келтирилган.

Юкларни ортишни ва маҳкамлашни Техник шартлари. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 2-бандига мувофиқ “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик темир йўл компаниясида юкларни ортишни ва маҳкамлашни Техник шартлари ҳали – ҳозир ишлаб чиқиб тасдиқланганча йўқ. Ҳозирда “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик темир йўл компаниясида собиқ Иттифоқ темир йўл вазирлиги 1990 йилда нашр этган ва амалга киритган юкларни ортишни Техник шартлари [13]дан (Министерство путей сообщения СССР. Технические условия погрузки и крепления грузов. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 1989 г, Москва «Транспорт» 1990) фойдаланиб келинмоқда.

Техник шартлар юкларни вагонларга жойлаштириш ва маҳкамлашнинг умумий талабларини белгилайди. Техник шартларда очик ҳаракатдаги составга юкларни ортиш, жойлаштириш ва маҳкамлашда поездлар ҳаракати хавфсизлиги масалаларига алоҳида эътибор қаратилган. Унда энг кенг тарқалган юкларни (ўрмон материалларини, металл ва металл конструкцияларни, темирбетон буюмларни, ғилдиракли ва ўрмаловчи занжирли машиналарни, контейнерларни ва бошқа юкларни) вагонларга ортиш, жойлаштириш ва маҳкамлаш усуллари ва тартиблари муфассал баён этилган. Бундан ташқари, Техник шартларда бошқа барча юкларни вагонларга ортиш, жойлаштириш ва маҳкамлашни ҳисоблаш услубияти ва тажрибавий ташишлар ўтказиш тартиблари келтирилган. 2.1-расмда тўрт ўқли платформага яшикларни икки қатор бир гуруҳда жойлаштириш ва маҳкамлаш чизмаси кўрсатилган.



2.1-расм. Тўрт ўкли платформага яшикларни икки қатор бир гуруҳда жойлаштириш ва маҳкамлаш:

1 - этак устунчалари; 2- тирак тўсин; 3 – бўйланма айри тир-гак тўсинча; 4 - кўндаланг боғлагич; 5 – кўндаланг айри тиргак.

Юк жўнатувчи вагонларга юкларни Техник шартларга кўрсатилган схемаларга мувофиқ ортади, жойлаштиради, керакли воситалар ёрдамида маҳкамлайди ва юкхатида тегишли белгиларни ёзиб имзолайди. Агарда юк жўнатувчи вагонларга юкларни Техник шартларга кўрсатилган схемаларга риоя қилмай ортиши, жойлаштириши ва маҳкамлаши натижасида йўл сафарида нохуш оқибатлар – юкни силжиши, маҳкамлаш воситаларини шикастланиши ёки авариялар содир бўлса, буларни барчасига юк жўнатувчи айбдор бўлади.

2- марърузага тест синов саволлари

14. Қонун ҳужжатлари ва ҳуқуқий нормалар билан тартибга солинадиган ижтимоий муносабатлар деб аталади.

15. Темир йўл транспортида ҳуқуқий муносабатлар қайси темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари билан тартибга солинади?

16. Темир йўл транспортида ҳуқуқий муносабатлар қайси темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари билан тартибга солинади?

17. Темир йўл транспортида ҳуқуқий муносабатлар қайси темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари билан тартибга солинади?

18. Темир йўл транспортида ҳуқуқий муносабатлар қайси темир йўл транспорти қонун ҳужжатлари билан тартибга солинади?

19. Темир йўл транспортининг барча қонун ҳужжатлари
мос келиши керак.

20. Транспорт ҳуқуқининг энг муҳим бўлими ташиш шартномаси
..... ҳуқуқий пойдеворига асосланган.

21. Транспортда мулкӣ муносабатларни тартибга солиш услублари
..... баён этилган услублардан жиддий фарқ қилмайди.

22. “Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси
Қонуни давлатнинг қайси органи томонидан ва қачон амалга киритилган?

23. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави давлатнинг қайси
органи томонидан ва қачон амалга киритилган?

24. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави нечта бобдан
ибораат?

25. Қайси норматив ҳужжат Уставнинг 2-бандига мувофиқ нашир
этилади?

26. Қайси норматив ҳужжат Уставнинг 2-бандига мувофиқ нашир
этилади?

27. Қайси норматив ҳужжат Уставнинг 2-бандига мувофиқ нашир
этилади?

28. Алоҳида юкларни ташиш қоидаларини қайси норматив ҳужжатда
келтирилган?

29. Станцияларда ва темир йўл шохобча йўлларида тижорат
операцияларини бажариш қоидалари қайси норматив ҳужжатда
келтирилган?

30. Юкларни ортиш ва тушириш муддатлари ва юкларни етказиб
бериш муддатлари қайси норматив ҳужжатда келтирилган?

3-маъруза. Транспот ҳуқуқининг тушинчаси, мавзуси ва манбаалари

Режа:

- 1. Транспорт ҳуқуқи тушинчаси;**
- 2. Транспорт ҳуқуқи мавзуси;**
- 3. Транспорт ҳуқуқи манбалари;**
- 4. Қонунчилик ва транспорт ҳуқуқи нормаларини қўллаш.**

Таянч тушинчалари. Ҳуқуқ, ижтимоий муносабатлар, норма,
ижтимоий нормалар, техникавий нормалар, юк ташиш, ҳуқуқий шакл,
ҳуқуқ манбаси, вақт, макон, шахслар, юридик фактлар, ходисалар,
ҳаракатлар.

3.1. Транспорт ҳуқуқи тушинчаси

Транспорт ҳуқуқи тушинчасини таърифлашдан аввал ҳуқуқ тушучасига изох бериб ўтиш мақсадга мувофиқдир. З. Исломов ва М. Мирҳамидовлар ўзларининг “*Ҳуқуқшунослик*” номли ўқув қўлланмаларида *“Ҳуқуқ – тенглик, адолат ва эркинлик ҳолатига асосланиб, кўп жиҳатдан қонунчиликда ва бошқа ҳуқуқий манбаларда ўз ифодасини топувчи ҳамда ижтимоий муносабатларни тартибга солувчи ҳамма учун мажбурий ҳуқуқий нормалар йиғиндисидир”* – деб ҳуқуқ тушинчасига таъриф берадилар. Шунингдек улар ҳуқуқ масалалари билан инсоният жуда қадимдан ва жиддий шуғулланиб келаётганлигини, тадқиқотчиларнинг ҳар бири ҳуқуқ тушинчасига ўзларининг қарашларини синдира бориб, вақт ўтиши билан у ҳақидаги тушинчалар ўзгариб бораётганлигини, лекин унинг моҳиятини тушинишга ҳеч ким яқинлашмаганлигини таъкидлаб ўтар эканлар, рус ҳуқуқ назариётчиси Н.Н. Алексеевнинг *“Худди табиатишунослар умуман табиатнинг ўзи нима деган саволга жавоб топа олмагандек, юристлар ҳуқуқ таърифини ҳеч қачон тополмайдилар”* – деган сўзларини ва Амаркалик ҳуқуқшунос олим Лауренс Фридманнинг *“Ҳуқуқ тушинчаси шишадек нозик, совун кўпигидан ҳосил бўладиган пуфаклардек омонат, вақтдек тутқич бермас кўпдан-кўп маъноларга эга”* деган сўзларини келтирадилар [20].

Юқорида ҳуқуққа берилган таърифдаги фалсафий тушинча бўлган ижтимоий муносабатлар терминига таъриф бериб ўтишни лозим топдик, чунки бу термин ҳуқуқшуносликда, шунингдек транспорт ҳуқуқи асослари фанида жуда кўп талафуз қилинади. *Инсонларнинг ўзаро онгли муносабатлари асосига қурилган мулоқатлари жараёни ижтимоий муносабатларни ташкил этади.*

А. Саидов ва бошқалар ўзларининг “Давлат ва ҳуқуқ асослари” номли дарсликларида *“Ҳуқуқ – давлат томонидан ўрнатилган ёки мақбулланган ва унинг кучи билан ҳимоя қилинадиган умуммажбурий ҳуқ-атвор қоидаларининг тизими”*дир, деб ҳуқуқ тушинчасига таъриф берадилар. Улар “ҳуқуқ” ибораси икки: объектив ҳуқуқ ва субъектив ҳуқуқ маъносида қўлланишини таъкидлаб ўтар эканлар, **объектив ҳуқуқ** – умуммажбурий ҳуқ-атвор қоидалари йиғиндиси ва бу нормалар у ёки бу инсоннинг, субъектнинг иродаси ҳамда хоҳиш-истагидан қатъи назар мавжуд бўлишлигини, субъектив ҳуқуқ эса муайян жисмоний ёки юридик шахсга тегишли бўлган ҳуқуқ – эканлиги такидлаб ўтадилар [8].

О. Хусанов ва Х. Азизовлар ўзларининг “Давлат ва ҳуқуқ асослари” номли изохли луғатларида *“Ҳуқуқ - бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган юриш-туриш қоидалари, хатти-ҳаракатларидир”* деб оддий ва лўнда таъриф берадилар. Шунингдек улар ҳуқуқнинг мажбурийлиги давлат томонидан ўрнатилиши ва бажарилиши таъминланишини таъкидлаб ўтар эканлар, ҳуқуқ тушинчаси – фуқароларга нисбатан олинса, у Конституциявий ёки оддий ҳуқуқларга бўлинишини, Конституциявий ҳуқуқлар конституциявий нормалар билан, оддий ҳуқуқлар оддий

қонунлар билан тартибга солинишини, ҳуқуқ ўз навбатида тармоқларга: конституциявий ҳуқуқ, маъмурий ҳуқуқ, фуқаролик ҳуқуқи, жиноят ҳуқуқи, ер ҳуқуқи, аграр ҳуқуқ, меҳнат ҳуқуқи ва бошқаларга бўлинишини баён этадилар [9].

1.1-мисолдаги, муайян юкни ортишга темир йўл вагонларни тақдим этишини ҳуқуқ тушинчаси нуқтаи назаридан кўриб чиқадиган бўлсак, *темир йўл, муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекцияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши* учун ҳаракат қилишга **мажбур** – яъний бу ишларни бажариш учун темир йўл ишчи кучи, молиявий маблағ, материал воситалар ва энергия сарифлайди. Темир йўлнинг бу **мажбурий хатти-ҳаракатларини** амалга ошириши Уставнинг 53-бандида белгилаб қўйилган, Устав эса Давлатнинг ижро этувчи органи – Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 23 октябрь 2008 й. № 232 Қарори билан тасдиқланган.

Юқоридаги ҳуқуқ тушинчасига шу соҳанинг етакчи олимлари берган таърифларни ва юк жўнатувчининг воситаларида ортишга темир йўл вагонларни тақдим этиш мисолидаги темир йўлнинг умуммажбурий хатти-ҳаракатларни ҳар томонлама кенг ва чуқур мушоҳида қилиб транспорт ҳуқуқига қуйидагича таъриф бериш мумкин. *Транспорт ҳуқуқи – ташиш жараёнининг ташикий ва технологик жиҳатдан ўзаро боғлиқ операцияларини амалга оширишда бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган хатти-ҳаракатларидир.*

Бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган юриш-туриш қоидалари, хатти-ҳаракатлари, давлат томонидан белгиланадиган, кафолатланадиган ва муҳофаза қилинадиган барча учун мажбурий хулқ-атвор қоидалари бўлган **ҳуқуқ нормаларида** баён этилади. Ҳуқуқ нормасининг ҳуқуқбузарга нисбатан қўлланиши лозим бўлган давлат мажбурлов чораларини белгилайдиган таркибий қисми санкция дейилади.

Санкция – ҳуқуқ нормасини бажармаганлик учун давлат органларини қўллайдиган мажбурлов чораси. Санкция турлари ҳайфисан, жарима, озодликдан маҳрум этиш ва бошқалар бўлиши мумкин.

Норма сўзи лотинчадан таржима қилинганида “қоида”, “намуна” маъносини англатади. Жамиятда нормаларнинг икки тизими мавжуд: ижтимоий ва техникавий.

Ижтимоий нормалар – одамлар ва уларнинг бирлашмалари ўртасидаги муносибатларни тартибга солувчи умумий хулқ-атвор қоидалари бўлиб, улар “инсон – инсон” муносибатларни тартибга солади. Ижтимоий нормаларнинг турларига қуйидагилар киради: ахлоқ нормалари, жамоат бирлашмаларининг нормалари, миллий урф-одатлар нормалари, одат нормалари, анъана нормалари, маросим нормалари, диний нормалар, сиёсий нормалар, ҳуқуқ нормалари.

Техникавий нормалар – “инсон – машина” муносибатларини тартибга солади. Ташиш жараёнининг ташкилий ва технологик жихатдан ўзаро боғлиқ операцияларини амалга оширишда бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган хатти-ҳаракатлар техникавий нормалар билан тартибга солинади. Уставнинг ва юкларни ташиш Қоидаларининг нормалари – техникавий нормаларга мансуб бўлади.

Бундай техникавий нормалар билан, юқорида 1.1-, 1.2- ва 1.3-мисоллардаги Уставнинг 53-, 54-, 139-, 141-бандларида, юкларни ташиш Қоидаларининг 3-бўлими, 36-§, 37-бўлими 3-§ да ҳамда 2.1- ва 2.2-мисолларидаги Уставнинг 2-, 57-бандларида ва юкларни ташиш Қоидаларининг 3-бўлими, 32-§, 33-§ ва 34-§ ларида танишиб ўтдик.

Умуман олганда транспорт ҳуқуқи нормалари кенг маънода техникавий нормалар тизимига мансуб бўлиб, юк, йўловчи ва багаж ташишни ташкил этиш ва транспорт фаолияти боис вужудга келувчи ижтимоий муносабатларни, транспорт корхоналари ва транспорт воситаларидан фойдаланувчи унинг кўп сонли мижозлари ўртасидаги ҳамда бир турдаги транспортнинг корхоналари ўртасидаги ва шунингдек турли хил транспорларнинг корхоналари ўртасидаги муносибатларни тартибга солувчи нормалар мажмуидан иборат.

3.2. Транспорт ҳуқуқи мавзуси

Транспорт давлат иқтисодиётини боғлаб турувчи звено ҳисобланиб, барча турдаги ишлаб чиқариш, тақсимлаш ва айирбошлаш муносибатларини қамраб олган. Саноат, қишлоқ хўжалик, савдо ва бошқа соҳаларнинг бир маромда ишлаши транспорт корхоналарини мунтазам ва аниқ ишлашига, юкларни ва йўловчиларни белгиланган манзилга ўз вақтида етказиб беришига боғлиқ бўлади.

3.1-мисол. Темир йўл транспорти тўқимачилик комбинатига пахта толасини етказиб бермади. Йўл сафарида тепловоздан чиққан учқун вагоннинг тирқишидан унинг ичига тушиши натижасида пахта толаси ёниб биттди. Комбинатда газлама ишлаб чиқаришда узилишлар содир бўлади, ишлаб чиқариш воситалари – тўқимачилик станоклари тўхтаб қолади, комбинат раҳбарияти ишчиларни ҳақ тўланадиган таътилга чиқаришга мажбур бўлади ва ҳ.к., буни оқибатида эса корхона зарар кўради. Бундан ташқари шартнома бўйича газлама етказиб бериш мажбурияти бажарилмаганлиги учун комбинат савдо ташкилотларига жарима тўлади. Темир йўли пахта толасини етказиб бермаганлиги ва буни оқибатида корхонага етказилган зарар қандай ва қанча миқдорда қопланади. Бу ва шунга ўхшаш низоли масалалар транспорт ҳуқуқининг мавзусини ташкил этади.

Транспорт ҳуқуқи мавзусини аниқлаш учун, бу ҳуқуқ билан тартибга солинадиган ижтимоий муносабатларнинг махсус ўзига хос белгиларини ойдинлаштириб олиш керак. Масалан, Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 1-бандида, *Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави темир йўлини, темир йўл хизматида фойдаланувчи юридик ва жисмоний шахсларнинг ҳамда фуқароларнинг ҳуқуқи, мажбурияти ва жавобгарлигини* белгилайди, ташиш ҳажмини **бажоратлаш** ва бажоратни бажарилиши йўсинларини, темир йўл транспортида юк ташиш шартномаларини тузишни ва бажарилиши, йўловчи, юк, багаж ва почта ташишларнинг асосий шартларини, темир йўл шохобча йўлларни эксплуатация қилиш бўйича асосий ҳолатларини ҳамда темир йўлни, унинг корхоналарини, юк жўнатувчилар, юк олувчилар, йўловчилар билан ўзаро муносабатларини **тартиблаштиради** – деб белгилаб қўйилган.

Шундай қилиб юкларни, йўловчиларни, багажларни ва почталарни ташиш билан боғлиқ бўлган хизматлар кўрсатиш темир йўл транспортида **ижтимоий муносибатларнинг махсус ўзига хос белгилари** ҳисобланади. Аммо транспорт ҳуқуқи фақат темир йўлида ташишлар билан боғлиқ ижтимоий муносабатларни тартибга солибгина қолмай, балки бошқа турдаги транспортларда ташишлар билан боғлиқ ижтимоий муносибатларни ҳам тартибга солади. Демак, **транспорт ҳуқуқи мавзуси ташиш жараёнини амалга оширишда транспорт воситаларидан самарали фойдаланиб, хизматлар кўрсатиш боис вужудга келувчи транспорт корхоналари ва мижозлар ўртасидаги ижтимоий муносибатлар ҳисобланади.**

Ҳуқуқ тизимида транспорт ҳуқуқини ўрнини қуйидагилардан келиб чиққан ҳолда кўриб чиқилади. Транспорт ҳуқуқи ташишни ташкил қилиш ва транспорт корхоналари фаолияти туфайли вужудга келувчи ижтимоий муносабатларни, шунингдек транспорт корхоналарини ва уларнинг транспорт воситаларидан фойдаланувчи кўп сонли мижозлари ўртасидаги, ҳамда бир турдаги, шунингдек бошқа – бошқа турдаги транспорт корхоналари ўртасидаги муносабатларни ва ниҳоят транспорт фаолиятининг жараёнларида учраб турадиган хорижий ташкилотлар, фирмалар ва фуқаролар билан боғлиқ бўлган муносабатлари тартибга солувчи ҳуқуқий нормалар мажмуидан иборат.

Транспорт ҳуқуқида марказий ўринни **юк, йўловчи ва багаж ташишни тартибга солувчи нормалар** эгаллаган. Транспорт ҳуқуқи кенгрок маънода фақатгина ташиш мажбуриятларини белгиловчи комплекс нормалар мажмуаларини ўрганибгина қолмай, балки шу билан бирга маъмурий, меҳнат, молия ҳуқуқий муносабатларини ва шартномадан ташқари мажбуриятларини ҳам кенг маънода ўрганишга даъват этади.

Транспорт ҳуқуқининг фуқаролик ҳуқуқлари тизимидаги ўрнини муҳокама қилишда шундан келиб чиқиш кераки, транспорт ҳуқуқи

хукуқшуносликнинг мустақил соҳаси деб эътироф этилмайди. Транспорт фаолияти туфайли вужудга келадиган мулккий муносабатлар фуқаролик Қонунчилигининг умумий ҳолатларига мос тушади, транспорт ҳукуқининг муҳим бўлими – ташиш шартномаси эса фуқаролик ҳукуқи институтининг заминида барпо этилган. Транспортда мулккий муносабатларнинг тартибга солиш усуллари фуқаролик ҳукуқи усулларида жиддий фарқ қилмайди.

Юк, йўловчи ва багаж ташишни ташкил этиш ва транспорт фаолияти боис вужудга келувчи ижтимоий муносабатлар фуқаролик ҳукуқий муносабатларига асосланиши, фуқаролик ҳукуқи ҳақидаги тушинча, билим ва кўникмаларга эга бўлишни тақозо этади.

Фуқаролик ҳукуқи – фуқаролик ҳукуқий муносабатлари иштирокчилари ҳукуқий ҳолатини, мулк ҳукуқи ва бошқа ашёвий ҳуқуқларнинг, интеллектуал фаолият натижаларига бўлган ҳуқуқларнинг вужудга келиши асосларини ҳамда уларни амалга ошириш тартибини белгилаш, шартнома мажбуриятлари ва ўзга мажбуриятларни, шунингдек, бошқа мулккий ҳамда у билан боғлиқ шахсий номулкий муносабатларни тартибга солувчи ҳуқуқ нормаларини йиғиндисидан иборатдир. Фуқаролик ҳукуқи Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексига асосланади. Фуқаролик ҳукуқи товар-пул муносабатларига ва иштирокчиларнинг тенг ҳуқуқлилигига асосланади.

Фуқаролик кодексининг 39-боби (709 – 725-моддалар) йўловчи, багаж ва юк ташишга бағишланган бўлиб, унда ташишнинг умумий қоидалари, ташиш шартномаси, бир йўналишда ҳар хил транспортда юкларни ташиш, кира ҳақи, элтиб бериш муддати, юк ёки багаж йўқолганлиги, кам чиққанлиги ва уларга шикаст етказилганлиги (бузилганлиги) учун ташувчининг жавобгарлиги, юк ташишга нисбатан талаб ва даъволар ва бошқа шу каби ҳукуқий нормалар берилган. Лекин бу бобнинг мазкур моддаларида келтирилган қоидалар йўловчи, багаж ва юк ташишларни бажаришда пайдо бўладиган муносабатларни тартибга солишда етарли эмас, ташиш жараёнининг ўзига хос махсуслигини акс эттира олмайди. Шунинг учун Фуқаролик кодекси 709-моддасида, ташишнинг умумий шартлари ушбу Кодекс, транспорт уставлари ва кодекслари, бошқа қонунлар ва уларга мувофиқ чиқарилган қоидалар билан белгиланиши кўрсатиб ўтилган.

Шундай қилиб, транспорт ҳукуқи ҳуқуқшуносликнинг мустақил соҳаси, деб эътироф этилмайди. Транспорт ҳукуқи ҳуқуқшуносликнинг турли соҳалари – фуқаролик, маъмурий, халқаро, меҳнат ва бошқа ҳукуқий нормаларнинг мажмуидан иборат. Темир йўл транспорти ҳукуқи эса транспорт ҳукуқининг махсус қисмини ташкил этади (денгиз, сув, ҳаво, автомобил транспорти ҳукуқи сингари). Транспорт ҳукуқи нормалари кўп қирралиги ва мураккаблиги билан ажралиб туради, шунинг учун ҳам уларни ўрганиш, ўз мавзусига ва ўз тизимига эга бўлган,

махсус мустақил курс сифатида ажратиб қўйилган. *Транспорт ҳуқуқи тизими юк, йўловчи ва багаж ташиш жараёнида пайдо бўладиган ижтимоий муносабатларни тартибга солишни ўзига хос услубларни акс эттиради.*

Ҳозирги бозор иқтисодиёти шароитида халқ хўжалигининг барча тармоқлари шартномага асосланади. Темир йўл транспортнинг ташиш бўйича фаолияти эса бундан фарқли ўлароқ **юк ташиш режасига** асосланади. Лекин юк ташишни режали ташкил қилиш шартномалардан фойдаланишни истисно қилмайди, балки юк ташишларни ташкил қилишни тартибга солишни ҳуқуқий шакли деб эътироф қилинади.

Ўз моҳиятига кўра юк ташиш (қуйида **ташиш** деб юритилади) жараёни ниҳоятда мураккаб жараёндир ва уни бир қатор техник ҳамда юк ва тижорат операцияларни бажариш натижасида (*юкларни ташишга тайёрлаш, ортиш-тушириш ва омбор ишлари, саралаш ва маневр ишлари, поездлар ҳаракатини ташкил этиш ва ҳ.к.*) амалга оширилиши юқорида бир неча бор айтиб ўтилди. Бу техник ҳамда юк ва тижорат операциялар мустақил равишда ҳар бири алоҳида-алоҳида маълум кетма-кетликда бажарилсада, аммо ҳар бири бошқалари билан биргаликда мақсадга-моҳиятга эга бўлади. Чунки бу мақсад иқтисодий жиҳатдан юкларни макондаги жойини ўзгартиришга қаратилган. Юк ташиш жараёнининг технологик муносабатлардаги бу муштараклиги, ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатларни муштараклиги ҳам белгилайди. Шунинг учун ташиш жараёнидаги ҳар бир техник ҳамда юк ва тижорат операцияни бажариш бўйича қилинган ҳаракат маълум ҳуқуқий шаклда намоён бўлади. Шу сабабли, унинг ҳар бирига ташиш иштирокчиларининг маълум доирадаги ҳуқуқлари ва мажбуриятлари мос келади. Бу эса ўз навбатида ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатлар таркибидаги айрим мажбуриятларни ажратиб олиш имкониятини беради. Лекин, бу мажбуриятлар ўзаро шундай тифиз ва ажралмас боғланганки, худди ташиш жараёнидаги материал ҳаракатлардек, қайсики улар ҳуқуқий шакллар ҳисобланади ва уларни мажмуи эса ташиш тушунчасини ўз ичига олади.

Шундай қилиб, транспорт ҳуқуқий муносабатларининг муштараклиги ташиш жараёнининг технологик ва ташкилий ажралмаслигини юридик ифодаси ҳисобланади. Ташиш жараёнининг мураккаблиги эса ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатларнинг мураккаблигини белгилайди, қайсики бу ҳуқуқий муносабатларда ҳар бир тараф мазмунан турли ҳуқуқ ва мажбуриятларга эгадирлар.

3.3. Транспорт ҳуқуқи манбалари

Ҳуқуқнинг манбаси – деб одатда жамиятнинг барча аъзоларининг хоҳиши ва иродаси билдирилган юридик нормалар тушинилади. Тегишли давлат органлари томонидан ўрнатилган (белгиланган) қонунлар,

фармонлар, қарорлар, фармойишлар, буйриқлар, кўрсатмалар ва ҳукумлар – ҳуқуқ манбаларининг аниқ шакллари ифодасидир.

Давлатнинг бош қонуни Конституция ҳисобланади. Конституцион нормалар, бошқа барча норматив актларга нисбатан, энг юқори юридик кучга эга бўлган ҳужжат бўлиб, қонунчиликнинг юридик базасининг асоси ҳисобланади. Конституция давлат тузимини, давлатнинг бошқарув шаклини, давлат органларини тузиш тартиби, уларнинг ваколатларини, шахснинг ҳуқуқ, эркинлик ва бурчларини белгилаб қўяди. Конституция нормалари билан жамиятдаги энг муҳим ижтимоий муносабатлар мустаҳкамланади. Ўзбекистон Республикаси Конституцияси 1992 йил 8 декабрда Олий кенгаш томонидан қабул қилинган. Шу куни умумхалқ байрами деб белгиланган.

Конституция – Ўзбекистон Республикасидаги ҳуқуқнинг **бош манбаи**. Конституция турли қонунчилик соҳаларининг муштараклигини, бир бутунлигини ва ўзаро мувофиқлигини, бошланғич тамойилларининг умумийлигини таъминлайди. **Конституция ва қонуннинг устунлиги шундан далолат берадики, ҳеч ким, ҳеч бир жисмоний ва юридик шахс ўз хатти-ҳаракатини қонундан юқори қўя олмайди ва бунга ҳаққи йўқ.** Қонун ҳамма нарсадан устун туриши керак. Чунки демократик тарзда уюштирилган жамиятда қонун адолат ва тафаккур ифодасидир. **Қонуннинг энг асосий ижтимоий вазифаси – жамиятда тартиб, интизом ва барқарорликни таъминлашдан иборатдир.**

Транспорт ҳуқуқининг муҳим манбаларидан бири Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодекси ҳисобланади. Фуқаролик кодексининг 39-боби йўловчи, багаж ва юк ташишга бағишланган бўлиб, унда ташишнинг умумий қоидалари, ташиш шартномаси, бир йўналишда ҳар хил транспортда юкларни ташиш, кира ҳақи, элтиб бериш муддати, юк ёки багаж йўқолганлиги, кам чиққанлиги ва уларга шикаст етказилганлиги (бузилганлиги) учун ташувчининг жавобгарлиги, юк ташишга нисбатан талаб ва даъволар ва бошқа шу каби ҳуқуқий нормалар берилган.

“Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни, Ўзбекистон Республикаси темир йўл Устави ҳамда Вазирлар Маҳкамасининг транспорт фаолиятини тартибга солиш бўйича қарорлари ва фармойишлари ҳам транспорт ҳуқуқининг муҳим манбалари бўлиб хизмат қилади.

3.4. Қонунчилик ва транспорт ҳуқуқи нормаларини қўллаш

Қонунчилик – барча ҳуқуқ соҳаларининг етакчи тамойилларидан ҳисобланади. Қонунчиликка риоя қилиш, барча давлат органлари ва мансабдор шахслар, фуқаролар ва жамоат ташкилотлари қонунларни ва бошқа ҳуқуқий нормаларни оғишмасдан бажаришидир. Қонунчилик демократик қурилиш тамойилларидан бирини ташкил этади. Бу эса барчани

қонун олдида тенг эканлигини, яъний ҳар қандай ижтимоий муносибатлар иштирокчисини қонунга бирдай итоат этишини билдиради. **Бошқача қилиб айтганда демократик жамиятнинг биноси қонунчилик пойдевори устига қурилади. Қонунчиликка риоя қилинмас экан демократик жамият биносига шикаст етади.**

Қонунчилик умумхалқ давлатида бутун халқ манфаатларига хизмат қилади, меҳнаткашларнинг хоҳиш ва иродаси билдирилган қонунларни ҳаётга оғишмасдан сингдиришдан иборат бўлади. Қонунчилик барча ижтимоий муносибатлар иштирокчиларини ҳамжиҳатликда ҳаракатларини, тартиб ва интизомни, давлат органларини ва мансабдор шахсларни шунингдек фуқароларни қонунларга риоя қилишини таъминлайди.

Транспорт ҳуқуқ нормалари транспорт фаолияти натижасида вужудга келадиган ижтимоий муносибатларга нисбатан қўлланилади. Транспорт ҳуқуқининг ҳар бир нормаси умумий қоидалардан иборат бўлиб, қайсидир бир аниқ ҳолатгагина эмас, балки у ёки бу турдаги табиатан бир хил жуда кўп ҳолатлардаги муносибатларга ҳам тааллуқли бўлади

3.2-мисол. ФК нинг 711-моддасида – юк ташиш шартномси бўйича юк ташувчи жўнатувчи томонидан ўзига ишониб топширилган юкни белгиланган манзилга етказиб бериш ва уни олишга ваколат берилган шахсга (олувчига) топшириш, юк жўнатувчи эса юкни ташиб берганлик учун белгиланган ҳақни тўлаш мажбуриятини олади – деб кўрсатиб ўтилган.

Бу норма аниқ юк жўнатувчи ва юк ташувчи ўртасида тузилган қандайдир ягона юк ташиш шартномасини эмас, балки қаерда бўлмасин, қай вақт бўлмасин ва қайсидир юк жўнатувчилар ва юк ташувчилар ўртасида тузилган бўлмасин барча шартномаларни назарда тутди.

Транспорт қонунчилик нормаларини тўғри қўллаш учун норматив актларни амал қилиш чегарасини **вақт, макон ва шахслар фаолияти** доираси бўйича мансублигини билиш керак бўлади. Норматив актларни вақт бўйича амал қилиш чегараси уни **кучга кирган пайтдан** бошланади.

3.3-мисол. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 23 октябрь 2008 й. № 232 Қарори билан тасдиқланган Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг нормалари, “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат Акционерлик темир йўл компанияси (қуйида ЎТЙ ДАТК деб юритилади) ва темир йўл хизматида фойдаланувчи унинг миждозларининг 23 октябрь 2008 йилдан кейинги ижтимоий муносибатларигагина тааллуқли бўлиб, уларнинг бу муддатдан аввал содир этилган ижтимоий муносибатлари, бундан олдинги Ўзбекистон

Республикаси ҳудудида амалда бўлган собиқ Иттифоқ темир йўл Устави билан тартибга солиниб келинган.

Норматив актларни макон бўйича амали шундан иборатки, уларнинг амали ҳудуд бўйича чекланади. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг нормалари фақат Ўзбекистон Республикаси ҳудудида амалда бўлиб, унинг нормаларини шахслар фаолияти доираси бўйича мансублигини эса, фақат ЎТЙ АЖ ва унинг хизматида фойдаланувчи юридик ва жисмоний шахсларга ҳамда фуқароларга тааллуқли бўлади.

Ҳуқуқий нормаларни улар мазмунидаги қоидаларнинг характериға кўра қуйидаги турларға ажратиш мумкин; ваколат берувчи, мажбурият юкловчи, тақиқловчи, императив (буйриқ берувчи) ва диспозитив (тўлдирувчи). **Ваколат берувчи нормалар** – рухсат мазмунидаги нормалар бўлиб, нималарни қилиш мумкинлигини белгилайди. **Мажбурият юкловчи нормалар** – нималарни қилиш зарурлигини белгиловчи нормалар. **Тақиқловчи нормалар** – нима қилиш мумкин эмаслигини белгиловчи нормалар. **Иператив (буйриқ берувчи) нормаларда** қоида қатъий талаб шаклида акс эттирилиб, ундан бирон – бир тарзда четга чиқиш мумкин эмас. Темир йўл транспортида ташиш бўйича ҳуқуқий муносибатлар одатда императив нормалар билан татибга солинади. **Диспозитив (тўлдирувчи) нормалар** муносибат қатнашчиларига масалани мустақил тарзда тартибга солиш ва тегишли ҳуққ – атвор вариантини танлаш имкониятини беради.

Жамиятдаги у ёки бу турдаги ижтимоий муносабатларни тартибга солиш учун қонунлар ва норматив актлар ишлаб чиқилади ва нашр этилади. Маслан, фуқаронинг йўловчи поездида сафар қилиши, унинг темир йўл билан ижтимоий муносабатларни ташкил этади.

Ҳуқуқ нормалари билан тартибга солинадиган ижтимоий муносабатлар ҳуқуқий муносабатлар хусусиятига эга бўлади. **Ҳуқуқий муносабат** – унинг иштирокчилари ўртасидаги ҳақиқий юридик алоқалар бўлиб, уларнинг ўзаро ҳуқуқ ва мажбуриятларида намоён бўлади.

3.4-мисол. Фуқаронинг транспортда, шу жумладан темир йўл транспортида сафар қилиши Фуқаролик кодексининг 710-моддаси (йўловчи ташиш шартномаси), 720-моддаси (йўловчининг жўнатиб юбориш кечиктирилгани учун ташувчининг жавобгарлиги), Уставнинг VIII-боби (95 – 115-бандлари) ва йўловчи, багаж ва юк багаж ташиш Қоидалари билан тартибга солинади.

Ҳуқуқий муносабат, тузилишига кўра; *объект, субъект ва мазмун* каби элементлардан иборат. *Ҳуқуқий муносабат иштирокчиларининг ҳаракати нимага қаратилган бўлса шу нарса ҳуқуқий муносабатларнинг объекти ҳисобланади.*

3.5-мисол. Фуқаролик кодексининг 710-моддаси (йўловчи ташиш шартномаси) бўйича фуқаро транспортда сафар қилиш ҳуқуқига эга, лекин у сафар қилиши учун йўл ҳақини тўлашга мажбур. Ташувчи эса йўл ҳақини ундириб олиш ҳуқуқига эга ва йўловчини белгиланган манзилга етказиб қўйишга мажбур. Темир йўл транспортида, ушбу ҳуқуқий муносабатларнинг объекти йўловчи поезде ҳисобланади.

Ҳуқуқий муносабатларнинг иштирокчилари, яъний ҳуқуқ ва мажбурият эгалари ушбу **ҳуқуқий муносабатларнинг субъектлари** ҳисобланади. Ҳуқуқий муносабат субъектлари жисмоний ва юридик шахлардир. **Жисмоний шахслар** – ушбу давлат фуқаролари, бошқа давлат фуқаролари (ажнабийлар) ва фуқаролиги йўқ шахслар (апатридлар). **Юридик шахслар** – ташкилотлар, муассасалар, давлат органлари, фирмалар, фуқароларнинг ўзини – ўзи бошқариш органлари.

Ҳуқуқий муносабатларнинг мазмунини субъектларнинг ўз ҳуқуқ ва мажбуриятларини амалга ошириш бўйича реал ҳаракатлари ташкил этади.

3.6-мисол. Фуқаронинг темир йўл транспортида сафар қилишидаги ҳуқуқий муносабатлар мазмунини йўловчининг сафар билетини сотиб олиши, темир йўл станциясига ўз вақтида етиб келиши, билетда кўрсатилган вагонга чиқиши ва жойни эгаллаши, йўловчи поезде ни станциядан ўз вақтида жўнаши, поездда йўловчига зарур хизматларни кўрсатиш, поездни тайинланган станцияга ўз вақтида етиб келиши ва ҳ.к. лар ташкил этади.

Шундай қилиб, ҳуқуқий муносабатлар, субъектлар ўртасидаги муносабатларнинг юридик шакли бўлиб, унинг ёрдамида давлат қонун талабларига биноан ижтимоий муносабат иштирокчиларнинг **хулқ – атворини нормалаб беради**. Ҳар бир инсон ҳуқуқий муносабатларга ўзининг қандайдир сиёсий, моддий, маънавий ва бошқа ижтимоий манфаатларини ва эҳтиёжларини қондириш учун киришишади. Ушбу мақсадга субъектив ҳуқуқ ва мажбуриятлар ҳамда уларни амалга ошириш учун қаратилган юридик ҳаракатлар ёрдамида эришилади.

Ҳуқуқий муносабатлар муайян юридик фактлар мавжудлигида келиб чиқади. **Юридик фактлар** – ўзига хос ҳаётий ҳолатлар бўлиб, қонун ва ҳуқуқий нормалар уларни юридик оқибатларининг вужудга келиши, ўзгариши ёки бекор қилинишига асос бўладиган ҳолатлардир. Ҳуқуқий муносабатларда юридик фактларни тўғри аниқлаш ва тасдиқлаш муҳим аҳамиятга эга бўлиб, бусиз қонунларни тўғри қўллаш, фуқаролар ва ташкилотларнинг ҳуқуқларини ҳимоя қилиш, низоларни ҳал этиш, қонунбузарлик содир этган шахсларни жавобгарликка тортиш мумкин

эмас. Темир йўл транспортида ойлик юк ташиш режаси ва унинг асосида тузилган юк ташиш шартномаси ташиш бўйича муҳим юридик факлар ҳисобланади. *Юридик фактлар инсонларнинг хоҳиши – иродасига кўра, ҳодисалар ва ҳаракатларга бўлинади.*

Ҳодисалар инсоннинг хоҳиши – иродасига боғлиқ бўлмаган ҳолда вужудга келади. Масалан, табиий офатлар, транспортдаги авариялар, инсоннинг вафот этиши ва ҳ.к. Агар енгиб бўлмас куч ёхуд ташувчига боғлиқ бўлмаган табиий офатлар – сув тошқини ёки зилзила туфайли транспортда юк нобуд бўлганида ва юк суғирта қилинган бўлса, ушбу ҳодисалар суғирта пулини тўлашга асос бўлади.

Ҳаракатлар инсоннинг хоҳиши – иродаси асосида вужудга келадиган юридик ҳужжатлардир. Улар ҳуқуқий нормаларга амал қилиш муносибатларига кўра, ҳуқуқий ва ҳуқуққа зид ҳаракатларга бўлинадилар. Амалдаги қонунчилик нормалари асосида вужудга келадиган ҳамда шу нормалар билан тартибга солинадиган ҳаракатлар **ҳуқуқий, ҳуқуққа мувофиқ ҳаракатлар** деб аталади. **Ҳуқуққа зид ҳаракатлар** – қонун ёки ҳуқуқий нормага зид бўлган ҳаракатдир. Улар ҳуқуққа ҳилоф хатти – ҳаракат деб ҳам аталади.

3.7-мисол. Уставнинг 53-бандига мувофиқ – темир йўл муайян юкни ортиш учун *соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни олиб кириб бериши* ҳуқуқий ҳаракатлардир. Аксинча, темир йўл муайян юкни ортиш учун *нуқсонли, яроқсиз, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилмаган ва дезинфекацияланмаган вагонларни олиб кириб бериши* ҳуқуққа зид ҳаракатлардир.

Баъзи ҳолларда қонун ҳаракатсизликни ҳам ҳуқуққа ҳилоф хатти – ҳаракат сифатида эътироф этади.

3.8-мисол. Темир йўл юкларни тайинлаган станцияга белгиланган муддатда етказиб бериши шартлиги, юкларни етказиб бериб муддати ва юкларни етказиб бериш муддатларини ҳисоблаш тартиби юкларни ташиш Қоидаларида белгиланиши – Уставнинг 63-бандига кўрсатиб ўтилган. Агар темир йўл юкни ўз муддатида етказиб берсамаса, темир йўлининг бундай ҳаракатсизлиги ҳуқуқ нормасига зид бўлган қилмишлар ҳисобланади.

3- марърузага тест синов саволлари

31. - бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган юриш-туриш қоидалари, хатти-ҳаракатларидир.

32. Ҳуқуқнинг мажбурийлиги томонидан ўрнатилади ва бажарилиши таъминланади.

33. Инсонларнинг ўзаро онгли муносабатлари асосига қурилган мулоқатлари жараёни ташкил этади.

34. – ташиш жараёнининг ташкилий ва технологик жиҳатдан ўзаро боғлиқ операцияларини амалга оширишда бажарилиши мажбурийлиги ўрнатилган хатти-ҳаракатларидир.

35. “Инсон – инсон” муносибатлари қайси нормалар билан тартибга солинади?

36. “Инсон – машина” муносибатлари қайси нормалар билан тартибга солинади?

37. ташиш жараёнини амалга ошириш учун транспорт исвоситаларидан самарали фойдаланиб, хизматлар кўрсатиш бос вужудга келувчи транспорт корхоналари ва мижозлар ўртасидаги ижтимоий муносибатлар ҳисобланади.

38. Транспорт ҳуқуқида марказий ўринни қандай нормалар эгаллаган?

39. – деб одатда жамиятнинг барча аъзоларининг хоҳиш ва иродаси билдирилган юридик нормалар тушинилади.

40. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг вақт бўйича амал қилиш чегараси қачондан бошланган?

41. “Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонуннинг вақт бўйича амал қилиш чегараси қачондан бошланган?

42. Норматив актларни макон бўйича амали шундан иборатки, уларнинг амали бўйича чекланади.

43. – унинг иштирокчилари ўртасидаги ҳақиқий юридик алоқалар бўлиб, уларнинг ўзаро ҳуқуқ ва мажбуриятларида намоён бўлади.

44. – ўзига хос ҳаётий ҳолатлар бўлиб, қонун ва ҳуқуқий нормалар уларни юридик оқибатларининг вужудга келиши, ўзгариши ёки бекор қилинишига асос бўладиган ҳолатлардир.

45. инсоннинг хоҳиш – иродасига боғлиқ бўлмаган ҳолда вужудга келади.

45. инсоннинг хоҳиш – иродаси асосида вужудга келадиган юридик ҳужжатлардир.

4-март. Ташиш бўйича мажбуриятларнинг ҳуқуқий асослари

Режа;

- 1. Транспортни бошқаришдаги асосий вазифалар;**
- 2. Юкларни ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асослари;**
- 3. Темир йўл транспортида юк ташишларни режалаштириш;**

4. Режа ва шартнома юк ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатларни вужудга келиш асоси.

Таянч тушинчалари. Бошқариш, маъмурий ҳуқуқ, инсон ҳуқ-атвори, одоб модели, ҳуқуқий ҳаракатлар, ваколатлар, мажбурият, қарздор, кредитор, ташиш режаси, юк ташиш шартномаси, умумий мақсади, муайян мақсад, иқтисодий мақсад, ҳуқуқий мақсад.

4.1. Транспортни бошқаришдаги асосий вазифалар

Транспотнинг бош вазифаси транспорт тизимларини янада ривожлантириш ва такомиллаштириш ва бунини асосида жамиятнинг ташиш бўйича моддий ва манаъвий талабларини янада тўла қондиришдан иборат бўлиб, уни бошқариш туфайли вужудга келувчи ҳуқуқий муносабатлар, маъмурий ҳуқуқ усулларига мос тушади.

Маъмурий ҳуқуқ – конституциявий, фуқаролик ва жиноят ҳуқуқлари билан бир қаторда – ҳуқуқнинг асосий тармоқларига киради. “**Маъмурият**” сўзи латин тилида бошқариш маъносини билдиради. Шу боис маъмурий ҳуқуқ кўпинча бошқарув ҳуқуқи ёки бошқаришга оид ҳуқуқ деб таърифланади.

Маъмурий-ҳуқуқий бошқарув биринчи навбатда кузатиш, назорат қилиш, контроль (ички назорат) ёрдамида амалга оширилади. Ҳуқуқий тартибга ҳавф туғилган ёки айрим фуқаролар ҳуқуқбузарлик содир этган ҳолларда ижро этувчи ҳокимият органлари айбдор шахсларга нисбатан тегишли маъмурий мажбурлов чораларини қўллайдилар.

Маъмурий ҳуқуқ – ҳуқуқнинг инсон ҳуқ-атворини тартибга соладиган тармоғи бўлиб, ҳар қандай бошқа тармоқ сингари, муайян тартибга солинган юридик нормалардан иборат. Маъмурий-ҳуқуқий нормалар турли субъектларнинг – нафақат фуқаролар ва мансабдор шахсларнинг ҳуқ-атворини, балки бошқарув органларининг ҳам фаолиятини тартибини белгилаб беради.

Маъмурий-ҳуқуқий нормаларни давлат ўрнатади. Бу нормалар одамларнинг ҳар бир нормада ифодаланган лозим тарздаги одоб моделига мос келадиган хатти-ҳаракатларини йўналтиришга хизмат қиладиган оддийгина ҳуқ-атвор қоидалари эмас, балки ҳокимият кўрсатмаларидир.

Транспортни бошқариш жараёнида, транспорт тизимининг ва унинг бошқаришнинг ташкилий, иқтисодий, техник ва технологик талаблари асосида вужудга келувчи **ҳуқуқий ҳаракатлар** амалга оширилади. Бу ҳуқуқий ҳаракатлар ўзининг вазифаси ва характери бўйича турлича бўлиб, уларни амалга ошириш тартиблари маъмурий-ҳуқуқий нормаларга мос келадиган транспорт ҳуқуқи нормаларида аниқ ва муфассал баён этилган.

Бошқарув органларининг ижро этувчи – идора қилувчи фаолияти қонунларга қатъий амал қилишга асосланади ва бошқариш асослари ҳуқуқ нормаларда аниқ, мукаммал ва муфассал белгилаб қўйилган. Бошқариш органлари қонунда уларнинг **ваколатига мансуб бўлган** масалаларни ҳал қилишлари ёки амалга оширишлари мумкин.

4.1-мисол. Уставнинг 31-бандига мувофиқ – темир йўл раҳбари юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра, темир йўл сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳуқуқига эга.

Бундай ваколатга темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари ёки темир йўл станциясини бошлиғи эга эмас, яъний юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра, темир йўл сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳуқуқи **қонунда уларнинг ваколатига кирмайди.**

4.2-мисол. Уставнинг 32-бандига мувофиқ – темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари, режада назарда тутилган ёпиқ ҳаракатдаги составни очик ҳаракатдаги составга, агар юкларни ташиш Қоидаларида мазкур юк очик ҳаракатдаги составда ташишга ижозат берилган бўлса, ҳамда бир турдаги очик ҳаракатдаги составни бошқасига алмаштириш ҳуқуқига эга.

Бундай ваколатга темир йўл станциясини бошлиғи эга эмас, яъний режада назарда тутилган ёпиқ ҳаракатдаги составни очик ҳаракатдаги составга, агар юкларни ташиш Қоидаларида ушбу юкларни очик ҳаракатдаги составда ташишга ижозат берилган бўлса, ҳамда бир турдаги очик ҳаракатдаги составни бошқасига ўзгартириш ҳуқуқи **қонунда унинг ваколатига кирмайди.**

4.3-мисол. Уставнинг 33-бандига мувофиқ – темир йўл станциясини бошлиғи юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра, режа номенклатурасида назарда тутилган айрим юк гуруҳлари доирасида бир юк турини бошқасига алмаштиришга рухсат бериш ҳуқуқига эга.

Ўз ваколати доирасида бошқарув органлари норматив актлар нашр қилиш ҳуқуқига эгалар. Масалан, Қонунинг 10-моддасида, **давлат темир йўл транспортини бошқариш органи темир йўл транспортининг фаолияти масалалари ва ташишларнинг шартлари бўйича норматив ҳужжатлар қабул қилиши – кўрсатиб ўтилган.**

Давлат темир йўл транспортини бошқариш органи қандай турдаги норматив ҳужжатлар қабул қилиши Уставнинг 2-бандида кўрсатиб

ўтилган. Унда, *темир йўл транспортини бошқаришни ваколатли давлат органи қонун ҳужжатларига ва Уставга мувофиқ темир йўл транспортда юкларни ташиш Қоидаларини, темир йўл транспортда йўловчи, багаж ва юк багажларни ташиш Қоидаларини, темир йўл транспортда юкларни ортиш ва маҳкамлашнинг Техник шартларини тасдиқлаши* – белгилаб қўйилган. Муайян вазиятларда ҳуқуқий нормаларни қўллаш бошқариш фалолиятини муҳим талабларидан ҳисобланади.

4.2. Юкларни ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асослари

Юкларни ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асосларини ўрганишдан олдин мажбурият тушинчасини ойдинлаштириб олиш мақсадга мувофиқ бўлади.

Фуқаролик кодексининг 234-моддасида мажбурият тушунчаси ва унинг вужудга келиш асослари берилган. **Мажбурият** – *фуқаролик ҳуқуқий мунособати бўлиб унга асосан бир шахс (қарздор) бошқа шахс (кредитор) фойдасига муайян ҳаракатни амалга оширишга, чунончи: мол-мулкни топшириш, ишни бажариш, хизматлар кўрсатиш, пул тўлаш ва ҳоказо ёки муайян ҳаракатдан ўзини сақлашга мажбур бўлади, кредитор эса - қарздордан ўзининг мажбуриятларини бажаришнинг талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлади.*

Мажбуриятлар шартномадан, зиён етказиш натижасида ҳамда ушбу Кодексда кўрсатилган бошқа асослардан келиб чиқади [2].

Мажбурият бўйича бирон бир ҳаракатни бажаришга ёки бажаришдан ўзини сақлашга мажбур бўлган тараф – **қарздор**, ушбу ҳаракатни бажаришни ёки бажармасликни талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлган тараф – **кредитор** деб ҳисобланади. Шунга кўра мажбуриятларнинг субъектлари “қарздор” ва “кредитор” деб юритилади.

Айрим мажбуриятлар, масалан, қарз шартномасида бир тараф (қарз берувчи) фақат кредитор бўлиб ҳисобланса, иккинчи тараф (қарз олувчи) фақат қарздор ҳисобланади. Лекин кўпинча мажбуриятдаги тарафлар бир йўла ҳам кредитор, ҳам қарздор бўлиб қатнашадилар [4].

4.4-мисол. Уставнинг 53-бандига мувофиқ, темир йўлдан муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериш талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлган – юк жўнатувчи кредитор, муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб

бериши учун ҳаракат қилишга мажбур бўлган – темир йўл қарздор ҳисобланади.

Юк жўнатувчи вагонларни тижорий муносабатда қабул қилиб олганидан сўнг уларни ўрни алмашади. Юк жўнатувчининг Уставнинг 54-бандидан келиб чиқадиган мажбурияти ва темир йўлнинг ҳуқуқи пайдо бўлади.

4.5-мисол. Уставнинг 54- бандига мувофиқ вагонларга ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортишни талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлган – темир йўл кредитор, вагонларга ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортишга мажбур бўлган – юк жўнатувчи қарздор ҳисобланади.

Қарздор ўз мажбуриятларини албатта бажариши шарт, лекин кредитор ўз ҳуқуқидан ҳоҳласа фойдаланади, ҳоҳламаса йўқ.

Масалан, қарз шартномаси бўйича, қарз олувчи (қарздор) ўз қарзини албатта тўлаши шарт, агар у қарзини тўламас экан қарз берувчи (кредитор) уни устидан судда даъво қўзғотиши мумкин. Лекин қарз берувчи ҳоҳласа қарзини кечиб юбориши ҳам мумкин, **ҳеч қайси орган кредиторни ўз ҳуқуқидан фойдаланишга мажбур эта олмайди.**

Мажбурият бўйича қарздор муайян ҳаракатни амалга оширишга, ёки муайян ҳаракатдан ўзини сақлашга мажбур бўлади.

4.6-мисол. Уставнинг 53-бандига мувофиқ, юк жўнатувчининг воситаларида ортишга темир йўл вагонларни тақдим этишини мажбурият тушинчаси нуқтаи назаридан кўриб чиқадиган бўлсак, темир йўл – қарздор сифатида, муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши учун ҳаракат қилишга мажбур – яъний бу ишларни бажариш учун темир йўл ишчи кучи, молиявий маблағ, материал воситалар ва энергия сарифлайди.

4.7-мисол. Уставнинг 54-бандига мувофиқ, вагонларга ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорда юк ортиши керак бўлган юк жўнатувчи – қарздор сифатда вагонларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортишга ҳаракат қилишга мажбур – яъни бу ишларни бажариш учун юк жўнатувчи ишчи кучи, молиявий маблағ, материал воситалар ва энергия сарифлайди.

Ўз моҳияти бўйича турли – туман муайян комплекс **мажбуриятлар** тариқасида ташишда вужудга келувчи ҳуқуқий муносабатлар мураккаб тузилмага эга. Юкларни ташиш – ўзининг характери бўйича турли муносабатларни қамраб олувчи мураккаб фаолиятдир. Бу муносабатларнинг барчаси тигиз чамбарсас боғлиқ бўлсада, аммо ташишдаги икки қатор ижтимоий муносабатларни ва бинобарин икки қатор ҳуқуқий муносабатларни ажратиб олиш мумкин. Бу ҳуқуқий муносабатлар бир томондан маъмурий ҳуқуқ нормалари, бошқа томондан эса фуқаролик ҳуқуқ нормалари воситасида тартибга солинади.

Бевосита ижрочиларига – темир йўлга (темир йўл минтақавий бўлинмасига, станцияга) ва юк жўнатувчи корхоналарга етказилган **ойлик юк ташиш режаси** (куйида, ташиш режаси деб юритилади) юк ташиш бўйича улар ўртасида ҳуқуқий муносабатларни вужудга келишига асос бўлади. Ташиш режаси **маъмурий – ҳуқуқий акт** ҳисобланади. Лекин ташиш режаси фақатгина маъмурий – ҳуқуқий муносабатларни вужудга келтирибгина қолмай, балки фуқаролик – ҳуқуқий муносабатларини ҳам вужудга келтиради. Маъмурий – ҳуқуқий муносабатлар ташиш режасини эълон қилган органлар ва уларнинг адресатлари (темир йўл бошқармаси ва станция ёки вазирлик ва корхона) ўртасида вужудга келса, фуқаролик – ҳуқуқий муносабатлари ташиш режасини бажарувчилари (станция ва юк жўнатувчи корхона) ўртасида вужудга келади. Маъмурий – ҳуқуқий мажбуриятларни бажармаганлик учун темир йўл станцияси ва юк жўнатувчи корхона ўзларининг юқори ташкилотлари олдида маъмурий жавобгар бўлсалар, фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларни бажармаганлик учун темир йўл ва юк жўнатувчи бир бирларини олдида мулкый жавобгарликка тортиладилар.

Юк ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асослари мураккаб далиллар таркибидан иборат. Бу таркибнинг асосий элементлари **ташиш режаси** ва **юк ташиш шартномаси** ҳисобланиб, қайсики уларнинг мажмуаси ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатларнинг вужудга келтиради. Юк ташиш режаси **ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асоси** бўлиб ҳисобланади.

4.3. Темир йўл транспортида юк ташишларни режалаштириш

Темир йўл транспортида асосий оммавий юкларни ташиш одатда **квартал бўйича тақсимлаш билан йиллик башоратлаш** ва **ойлар бўйича тақсимлаш билан квартал режаси** бўйича амалга оширилади. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятида юк ташишни башоратлашга Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг III-боби (18 – 33-бандлари) ва юкларни ташиш Қоидаларини 1-бўлими бағишланган.

Юкларни ташишни йиллик башоратлашнинг вазифалари, йиллик башоратлаш учун асосий ва бошқа юклар номенклатураси.

Юкларни ташишни йиллик ва квартал режалаштиришдан асосий мақсад:

- юк жўнатувчиларни юкларни ташишга бўлган эҳтиёжларини тўлиқ ва ўз вақтида энг кам транспорт харажатлари билан қондиришни;
- юк ташишларни мавсумий эҳтиёжларини инобатга олган ҳолда ташиш номунтазамлигини макисимал камайтиришни;
- темир йўлни воситаларидан самарали фойдаланишни (вагонларни юк кўтаришидан ва сизимидан максимал фойдаланишни, юкларни марирутларда ташишни оширишни, ҳаракатдаги составларни бўш юришни камайтиришни ва ҳ.к.);
- юкларни марирутда ташишни инобатга олган ҳолда, юк ташиш башоратида назарда тутилган юкларни бир маромда ортишни, таъминлашдир.

Темир йўл транспортида квартал бўйича тақсимлаш билан йиллик башоратлаш **9 та номдаги асосий юклар номенклатураси:** тош кўмир; нефть ва нефть маҳсулотлари; кокс; қора металллар; қора металллар темир – терсаги; ўрмон юклари; кимёвий ва минерал ўғитлар; цемент; дон ва янчилган маҳсулотлар ва **30 та номдаги бошқа юклар номенклатураси:** қурилиш юклари; рангли маъдан ва олтингугурт хом ашёси; саноат хом ашёси ва қолиплаш материаллари; дондорлаштирилган шлак; оловбардошлар; флюслар; торф ва торф маҳсулотлари; ёнувчи сланцлар; металл конструкциялар; рангли металллар, уларнинг буюмлари ва рангли металллар темир – терсаги; химикатлар ва сода; қоғоз; омихта ем; ғўшт ва ҳайвон ёғи; балиқ; туз; шакар; картошка, сабзовот ва мевалар; қанд лавлаг и уруғлар; пахта; кунжара; қишлоқ хўжалик машиналари; автомобиллар; машина ва асбоб – ускуналар; металл буюмлар; бошқа озиқ – овқат товарлари; саноат товарлари; ҳайвонлар; контейнерлардаги юклар; бошқа ва йиғма юклар бўйича ишлаб чиқилади. Бунинг учун вазирликлар, идоралар ва ташкилотлар **жорий йилнинг 20 июлгача** келгуси йилнинг башоратларини ишлаб чиқиш учун асосий юклар ва бошқа юклар номенклатураси бўйича буюртмаларни керакли ҳисоблар ва далиллар (обоснования) билан белгиланган шаклда (юкларни ташиш Қоидалари 1- бўлим, 1- ва 4-иловалар) темир йўлга тақдим этишлари керак.

Юкларни ташишни квартал режаси ва квартал режаси учун юклар номенклатураси. Темир йўл транспортида ойлар бўйича тақсимлаш билан квартал режаси (қуйида квартал режаси деб юритилади) **43 та номдаги юклар номенклатураси бўйича ишлаб чиқилади. 32 та номдаги юклар номенклатураси:** тош кўмир; кокс; нефть ва нефть маҳсулотлари; флюслар; темир ва марганец маъданлари; рангли маъдан

ва олтингугурт хом ашёси; қора металллар; металл конструкциялар; металл буюмлар; қора металллар темир – терсаги; рангли металллар, уларнинг буюмлари ва рангли металллар темир – терсаги; кимёвий ва минерал ўғитлар; химикатлар ва сода; қурилиш юклари; саноат хом ашёси ва қолиплаш материаллари; донадорлаштирилган илак; оловбардошлар; цемент; ўрмон юклари; шакар; эшит ва ҳайвон ёғи; балиқ; картошка, сабзовот ва мевалар; туз; пахта; қанд лавлаги ва уруғлар; дон; янчилган маҳсулотлар; омихта ем; ҳайвонлар; кунжара ва қозозларни ойлар бўйича тақсимлаш билан квартал режаси **тонна ва вагонларда** амалга оширилади. **11 та номдаги юклар номенклатураси:** торф ва торф маҳсулотлари; ёнувчи сланцлар; машиналар ва асбоб ускуналар; қишлоқ хўжалик машиналари; автомобиллар; бошқа озиқ – овқат товарлари; саноат халқ истеъмол товарлари; сув транспортидан темир йўл транспортига юкларни қайта юклаш; импорт юклари; контейнерлардаги юклар; бошқа ва йиғма юкларни ойлар бўйича тақсимлаш билан квартал режаси эса фақат **вагонларда** амалга оширилади.

Юкларни ташиш учун ойлар бўйича тақсимлаш билан **квартал буюртмани** (қуйида квартал буюртма деб юритилади) юк жўнатувчи башоратланадиган **квартал бошланишига 40 кундан кеч қолмай** белгиланган шаклда (юкларни ташиш Қоидалари 1-бўлим, 4- ва 5-иловалар), керакли ҳисоб – китоблар ва далиллар билан темир йўлга тақдим қилиши керак.

Юкларни ташишни режалаштирувчи юк жўнатувчилар темир йўл транспортида юкларни ташишга **тонналарда ва вагонларда буюртма** тузишда темир йўл транспортида белгиланган **статик юклама ($P_{ст}$)**, юкларни ташишга **вагонларда буюртма** тузишда эса темир йўл транспортида белгиланган **вагонларга юклашнинг техник нормаларидан ($P_{тех}$)** фойдаланишлари керак. Белгиланган статик юклама қиймати юкларни ташишга буюртма тузилгунга қадар башоратловчи ташкилотларга хабардор қилиб қўйилади. Вагонларга юклашнинг техник нормалари **№ 160 темир йўл транспортида ташиш қоидалари ва тарифлар Тўпламида** [19] эълон қилинган.

Юк ташишни ойлик ёйиқ режасини темир йўлга тақдим этиш. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 21-банди ойлик юк ташишни ёйиқ режасига бағишланган. Режалаштириладиган ой бошланишидан **14 кундан кеч қолмай** юк жўнатувчилар темир йўлга 3 нусхада ташкилот ёки жисмоний шахснинг имзоси ва муҳри билан тасдиқланган **ГУ-12 шаклдаги юкларни ташишни ойлик ёйиқ режасини**, (қуйида ёйиқ режа деб юритилади), белгиланган номенклатурадаги юкларни тури бўйича, шу жумладан бўш хусусий ва ижарага олинган вагонларни ҳамда бўш хусусий контейнерларни

қайтаришга жўнатувчи станциялар ва тайинланган темир йўллар, темир йўл сарҳадларида эса жўнатувчи станциялар ва тайинланган станциялар бўйича тақсимлаб, тақдим этадилар.

Темир йўл транспортида **29 та номдаги юклар номенклатураси:** *тош кўмир, кокс, нефть ва нефть маҳсулотлари, торф ва торф маҳсулотлари, ёнувчи сланцлар, флюслар, темир ва марганец маъданлари, рангли маъдан ва олтингугурт хом ашёси, қора металллар, қишлоқ хўжалик машиналари, автомобиллар, кимёвий ва минерал ўғитлар, қурилиш юклари, оловбардошлар, саноат хом ашёси ва қолиплаш материаллари, донадорлаштирилган илак, металл конструкциялар, цемент, ўрмон юклари, шакар, ғўшт ва ҳайвон ёғи, балиқ, туз, дон, янчилган маҳсулотар, омихта ем, қозоғ, сув транспортдан темир йўл транспортига юкларни қайта юклаш, импорт юклари бўйича ташишни ойлик режалаштириш марказлаштирилган тартибда “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик темир йўл компанияси (ЎТЙ ДАТК)нинг юкларни ташиш бўлимида амалга оширилади. 14 та номдаги юклар номенклатураси:* *машиналар ва асбоб ускуналар, металл буюмлар, қора металл темир – терсаги, рангли металллар, уларнинг буюмлари ва рангли металллар темир – терсаги, химикатлар ва сода, картошка, сабзовот ва мевалар, бошқа озиқ – овқат товарлари, саноат халқ истеъмол товарлари, қанд лавлаги ва уруғлар, ҳайвонлар, пахта, кунжара, контейнерлардаги юклар, бошқа ва йиғма юклар бўйича ташишни ойлик режалаштириш жойларда – темир йўл минтақавий бўлинмаларининг юк ва тижорат ишлари бўлимларида амалга оширилади.*

Тонналарда ва вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича ойлик режалаштиришда, вагонлар сони ($n_{\text{ваг}}$) режалаштириладиган ойда ортиб жўнатиладиган юклар миқдорини ($Q_{\text{ой}}$) квартал башоратлашда тасдиқланган *статик юкламага* ($P_{\text{ст}}$) бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{ваг}} = Q_{\text{ой}} / P_{\text{ст}}, \text{ ваг} \quad (4.1)$$

Вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича ойлик режалаштиришда, вагонлар сони ($n_{\text{ваг}}$) режалаштириладиган ойда ортиб жўнатиладиган юклар миқдорини ($Q_{\text{ой}}$) *вагонларга юклашнинг техник нормаларига* ($P_{\text{тех}}$) бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{ваг}} = Q_{\text{ой}} / P_{\text{тех}}, \text{ ваг} \quad (4.2)$$

Вагонларга юклашнинг техник нормалари ($P_{\text{тех}}$) № 160 темир йўл транспортида ташиш қоидалари ва тарифлари Тўплами [19] дан қабул қилинади. Агар юк жўнатувчилар ёйиқ режада вагонларга юклашнинг техник нормалари бўйича талаб қилинганидан ёки топшириқда белгиланганидан камроқ статик юкламадан келиб чиқиб, кўпроқ миқдорда

вагонларни назарда тутган ҳолатларда, темир йўл юк жўнатувчи кўрсатган тонналарни ташишга қабул қилади ва вагонлар миқдорини камйтиради.

4.4. Режа ва шартнома юк ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатларни вужудга келиш асоси

Ойлик юк ташиш режаси (қуйида ташиш режаси, ойлик режа ёки режа деб юритилади) ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш **асоси** бўлиб ҳисобланади деб юқорида айтиб ўтдик. Ташиш режаси у ёки бу даврдаги транспорт ташкилотларини фаолиятининг сўнги натижалари аниқлаштириб ва бу билан транспорт маҳсулотини ишлаб чиқариш режаси ҳисобланиб, асосан **маъмурий – ҳуқуқий муносабатлар** орқали амалга оширилади.

Аммо бу режага мувофиқ транспортнинг кўп сонли мижозларнинг юк ташишларга бўлган эҳтиёжлари қондирилади. Шу боис юк ташиш режаси бир вақтни ўзида транспорт маҳсулотини тақсимлаш режаси бўлиб ҳам хизмат қилади. Чунончи, бу тақсимлаш эркин, мустақил ва тенг ҳуқуқли юридик субъектлар ўртасида эквивалент – ҳақ баравари асосида амалга оширилганлиги боис, бу муносабатлар фуқаролик – ҳуқуқий характерга эга бўлади. Шундай қилиб юк ташиш режаси маъмурий акт ҳисоблансада, фақатгина маъмурий – ҳуқуқий муносабатларнигина вужудга келтирибгина қолмай, балки фуқаролик – ҳуқуқий муносабатларни ҳам вужудга келтиради. Фуқаролик – ҳуқуқий муносабатларининг субъектлари бевосита режа ижрочилари – юк жўнатувчи ва транспорт ташкилоти (ташувчи) ҳисобланади.

Юк ташиш шартномаси (қуйида шартнома деб юритилади) ташиш бўйича **мажбуриятларнинг вужудга келиш ва шаклланиш асоси** бўлиб ҳисобланади. Юк ташишлар режали ва режадан ташқари бўлиши мумкин. Уларни расмийлаштириш шартномалари ҳам мос равишда режали ва режадан ташқари бўлиши мумкин. Режадан ташқари ташишларда шартнома, тарафларнинг норматив ҳужжатларда кўрсатиб ўтилган ўзаро муносабатлари вужудга келтирувчи ва шакллантирувчи ягона асос бўлиб ҳисобланади. Аммо, ташиш бўйича муносабатлар режага асосланган ҳолатларда ҳам, иккала тараф учун шартномавий расмийлаштиришлар мажбурийдир. Бундай ҳолат муносабатларнинг фақат иқтисодий моҳиятидан келиб чиқмайди, балки режа адресатлари билан уни бажариш шартларини ва тартибларини мувофиқлаштирмасдан ҳамда бу мақсадлар учун ўзаро ҳуқуқ ва мажбуриятларни белгиламасдан, режани бажариш мумкин эмас. Бунга шартнома ёрдамида муяссар бўлинади. Шартномани муҳим вазифаларидан бири шуки, тарафларнинг иқтисодий манфаатларини режа кўрсаткичлари билан мувофиқлаштириш, режани бажаришни мақбул (оптимал) ечимларини топишдир. Лекин шартномани

тузиш билан ташиш режасини бажариш тугамайди. Режани бажариш ташиш билан таъминланиши керак, чунки ортиш эмас ташиш режалаштирилган. Шартнома режани ойдинлаштиради ва уни бажариш воситаси ҳисобланади.

Барча мажбуриятлар, шу жумладан ташиш режаси ва ташиш шартномаси мажбуриятлари ҳам муайян мақсадларга эришишга қаратилган. Мажбурият мақсадлари ҳақида гапирганда **умумий** ва **муайян мақсадларни** ажратиб олиш керак. Барча мажбурий ҳуқуқий муносабатларнинг, шунингдек барча ижтимоий муносабатларнинг фуқаролик – ҳуқуқий тартибга солишнинг **умумий мақсади** биттаю битта. У ҳам бўлса жамиятнинг ва фуқароларнинг моддий ва маънавий эҳтиёжларини тўла қондиришдир.

Мажбуриятларнинг **муайян мақсадларини** кўриб чиқишда, ўз навбатида *иқтисодий ва ҳуқуқий мақсадларни* ажратиб олиш керак. **Иқтисодий мақсад** – бу иқтисодий моддий натижа бўлиб, бу иқтисодий моддий натижага мажбуриятни бажариш билан эришилади. Юкларни ташиш бўйича муносабатларда бундай иқтисодий мақсад юкнинг ҳудудий ҳолатини ўзгартиришдир. Мажбурият бажарилганида юридик оқибатларга олиб келувчи ёки бошқача қилиб айтганда тарафлар мажбуриятларга киришаётганларида олдиндан ўйланган ҳуқуқий натижаларга интилишларидаги ҳуқуқий самара – **ҳуқуқий мақсад** деб тушинилади. Юкларни ўз вақтида, тўлиқ асраб тайинланган манзилга етказиб бериш ва шартномани тузишда кўрсатилган шахсга – юк олувчига топшириш ташиш бўйича мажбуриятларнинг ҳуқуқий мақсади ҳисобланади, Бунда: иқтисодий мақсад – юкларни тайинланган манзилга етказиб бериш; ҳуқуқий мақсад – юкларни ўз вақтида, тўла асраб етказиб бериш ва юк олувчига топшириш.

Иқтисодий ва ҳуқуқий мақсадлар ўзаро ажралмас боғланганлар, лекин улар мос тушмайдилар, иқтисодий мақсад – бу моддий натижа, ҳуқуқий мақсад эса бу ҳуқуқий самара. Иқтисодий ва ҳуқуқий мақсадларнинг ўзаро муносибатлари шундай тавсифланадики, ҳуқуқий мақсад ҳар доим иқтисодий мақсадга итоат этади, ҳуқуқий мақсад иқтисодий мақсад билан аниқланади. Ҳуқуқий мақсадга эришиш, иқтисодий масалалар ечимини таъминлашга – иқтисодий мақсадга эришишга дават этади.

Юкларни ташиш бўйича муносабатларда иқтисодий мақсадга эришилгандагина, яъний юкнинг ҳудудий ҳолатини ўзгартирилгандагина, ҳуқуқий мақсадга – юкларни ўз вақтида, тўла асраб етказиб беришга ва юк олувчига топширишга эришиш мумкин. Иқтисодий мақсадга эришилмас экан, ҳуқуқий мақсадга эришиш ҳақида умуман гап ҳам бўлиши мумкин эмас, бу эса ташиш бўйича мажбуриятлар умуман бажарилмаганлиги билдиради. Иқтисодий мақсадга эришилди, яъни юкнинг ҳудудий ҳолати ўзгартирилди, лекин юк ўз муддатида етказиб берилмади ёки юкларни

тўла асраб юк олувчига етказиб берилмади яъни ҳуқуқий мақсадга тўлиқ эришилмади, бу эса мажбуриятларни лозим даражада бажарилмаганлигини билдиради.

Режали – шартномавий, шу жумладан юкларни ташиш бўйича мажбуриятларнинг иқтисодий мақсади давлат томонидан белгиланади ва режа актларда ўз ифодасини топади. Айнан ташиш режаси, уни бажаришда эришиладиган ва тарафлар учун мажбурий бўлган иқтисодий кўрсаткичларни аниқлабгина қолмасдан, балки бу кўрсаткичларни бажаришни ҳуқуқий мажбуриятларини ҳам белгилайди.

Мажбуриятларнинг ҳуқуқий мақсадини, бевосита тарафлар ўзларининг иқтисодий эҳтиёжларидан келиб чиқиб аниқлайдилар. Халқ хўжалигидаги турли хўжалик шартномавий мажбуриятларни (етказиб бериш, капитал қурилиш, олди – сотди ва ҳ.к.) бажариш учун тузилган ташиш шартномасининг ҳуқуқий мақсади, хўжалик шартномаларининг мақсадларидан келиб чиқиб аниқлаштирилади.

Юк ташиш режаси фақатгина кутилаётган ташиш ҳажмини ва йўналишларини аниқлаштирибгина қолмай, балки ташиш бўйича унинг юк ташиш шартнома олди босқичидаги мажбурият субъектлари: ташувчи ва юк жўнатувчини аниқлаштиради. Бинобарин режали ташишларда шартнома аллақачон маълум бўлган, режада белгиланган субъектлар ўртасида тузилади. Юк ташиш шартномасида фақат улар ҳақидаги маълумотларни аниқлаштиради, жумладан унда тарафларнинг юридик адреслари кўрсатилади, бу эса уларнинг ўз мажбуриятларини лозим даражада бажаришда, шунингдек мажбуриятлар бажарилмаганида ёки лозим даражада бажарилмаганида, тўғри ва ўз вақтида талаб (даъво) тақдим этиш учун катта аҳамиятга эга. Шунингдек шартномада унинг бажарувчилари кўрсатилади, кўпинча улар шартнома тузган субъектлар билан мос тушмайди.

Юк жўнатувчига нисбатан шартномани роли турлича бўлиб, аксарият ҳолатларда, режа бўйича юк жўнатувчи ким эканлиги аниқлашувчи маълумотларни аниқлаштиришга қаратилган бўлади. Аммо режадаги юк жўнатувчи ҳар доим ҳам шартномадаги юк жўнатувчи билан мос келмайди. (масалан, тўлиқ транспорт-экспедиция хизматлар кўрсатишда). Бундай ҳолатларда шартнома юк жўнатувчини белгилаб беради, аммо шартномада кўрсатилган юк жўнатувчи режадаги юк жўнатувчининг ўрнини боса олмайди ва шу боис режа мажбуриятларини бажаришга масъул бўлмайди.

Шартнома ташиш бўйича мажбуриятларнинг учинчи қатнашчи – юк олувчини аниқлаштиради. Юк олувчи юк жўнатувчининг ўз ҳам бўлиши мумкин ёки бошқа – учинчи шахс (амалиётда кўп учрайдиган ҳолатлар) ҳам бўлиши мумкин. Шартномадан фарқли ўлароқ режа ташиш бўйича мажбуриятларининг учинчи қатнашчини аниқлаштирмайди.

Юк ташиш режаси бир маротабалик шартномалар йиғиндиси билан амалга оширилади. Ҳар бир шартнома ойлик ташиш режа нормасини муайян миқдорда бажариб, ташиш объектини аниқлаштириш ҳамда макон ва вақт бўйича ташишни амалга ошириш шартларини муфассал белгилаш воситаси ҳисобланади. Шундай қилиб шартнома тузмасдан ташиш бўйича мажбуриятлар ўз маъно-моҳияти бўйича умуман вужудга келмайди, чунки бу пайтгача ташувчи: ташиладиган юкларнинг миқдори; юкнинг тайинланган манзили; юк олувчи ва ҳ.к. ташиши шартларига нисбатан пинҳона бўлиб турган.

Шартнома юк ташиш жараёнини қатнашчилари ҳамкорлигининг ҳуқуқий шакли ҳисобланади. Мулкӣ муносабатларнинг табиатан ўзига хослиги шундаки, кредиторлик бурчларни, хусусан мажбуриятларни бажаришда қарздорга кредиторнинг кўмаклашиш бурчини янада ривожлантириш ҳисобланади. Юк ташиш ҳуқуқӣ муносабатларда ташувчи ва юк жўнатувчининг (қарздор ва кредиторнинг) контрагентлик мажбуриятларини ажралмас боғлиқлиги шунга олиб келадики, ташиш режасини тўлиқ ва бир маромда бажаришни таъминлаш, юкларни ўз вақтида ва асраб етказиб бериш, ҳаракатдаги составлардан самарали фойдаланиш, халқ хўжалигида транспорт харажатларини максимум иқтисод қилиш уларнинг ўзаро мажбуриятлари бўлиб келади. Бу ҳақда Уставнинг 4-бандида, *темир йўл транспортини корхоналари ҳамда юк жўнатувчи ва юк олувчи юридик ва жисмоний шахслар – юкларни ташишда давлатнинг иқтисодий манфаатларига қатъий риоя қилишлари, башорат қилинган юк ташиши ҳажмини батамом, шунингдек ҳар бир юк тури бўйича тўлиқ ва бир маромда бажаришни, ҳаракатдаги составдан самарали фойдаланишни, поездлар ҳаракати хавфсизлиги, темир йўлнинг вагон паркини асрашни ва ташилаётган юкларни асрашни таъминлашлари кераклиги* – белгилаб қўйилган.

Юкларни ташиш бўйича мулкӣ муносабатларни субъектлари бўлган темир йўл, юк жўнатувчи ва юк олувчиларнинг иродаси ва тенглигини амалга ошира бориб, уларни ўз режа топшириқларини ва мажбуриятларини бажаришда, шартнома улар ўртасида ўрнатилган бевосита алоқаларни ва ҳамкорликларни таъминлайди. Шартнома, юк ташиш бўйича муносабатларнинг қатнашчилари мулкӣ мустақилигини ифода қилиш билан бир қаторда, режани энг тежамли бажаришни, бинобарин уларнинг иқтисодий мақсадларига мос тушувчи қарорлар қабул қилиш имкониятини беради.

4- марърузага тест синов саволлари

46. – ҳуқуқнинг инсон ҳуқ-атворини тартибга соладиган тармоғи бўлиб, ҳар қандай бошқа тармоқ сингари, муайян тартибга солинган юридик нормалардан иборат.

47. Уставнинг 31-бандига мувофиқ, юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра темир йўл сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳуқуқи кимининг ваколатига мансуб бўлади?

48. Уставнинг 32-бандига мувофиқ, режада назарда тутилган ёпик вагонни ярим очик вагонга, агар юкларни ташиш Қоидаларида мазкур юк очик ҳаракатдаги составда ташишга ижозат берилган бўлса, алмаштириш ҳуқуқи кимининг ваколатига мансуб бўлади?

49. Уставнинг 32-бандига мувофиқ, платформани ярим очик вагонга алмаштириш ҳуқуқи кимининг ваколатига мансуб бўлади?

50. Уставнинг 33-бандига мувофиқ, юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра режа номенклатурасида назарда тутилган айрим юк гуруҳлари доирасида бир юк турини бошқасига алмаштиришга рухсат бериш ҳуқуқи кимининг ваколатига мансуб бўлади?

51. – фуқаролик ҳуқуқий мунособати бўлиб унга асосан бир шахс (қарздор) бошқа шахс (кредитор) фойдасига муайян ҳаракатни амалга оширишга мажбур бўлади, кредитор эса - қарздордан ўзининг мажбуриятларини бажаришини талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлади.

52. Мажбурият бўйича бирон бир ҳаракатни бажаришга ёки бажаришдан ўзини сақлашга мажбур бўлган тараф ким деб аталади?

53. Мажбурият бўйича бирон ҳаракатни бажаришни ёки бажармасликни талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлган тараф ким деб аталади?

54. Темир йўл транспортида асосий оммавий юкларни ташиш қандай амалга оширилади?

55. Темир йўл транспортида қайси турдаги башоратлаш 9 та номдаги асосий юклар номенклатураси бўйича ишлаб чиқилади?

56. Темир йўл транспортида қайси турдаги башоратлаш 30 та номдаги бошқа юклар номенклатураси бўйича ишлаб чиқилади?

57. Темир йўл транспортида қайси турдаги башоратлаш 32 та номдаги юклар номенклатураси бўйича тонна ва вагонларда ишлаб чиқилади?

58. Темир йўл транспортида қайси турдаги башоратлаш 11 та номдаги юклар номенклатураси бўйича фақат вагонларда ишлаб чиқилади?

59. Темир йўл транспортида 29 та номдаги юклар номенклатураси бўйича ташишни ойлик режалаштириш қандай ва қаерда амалга оширилади?

60. ГУ-12 шаклдаги юкларни ташишни ойлик ёйиқ режасини темир йўлига ким ва қачон тақдим этилади?

61. Тонналарда ва вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича ойлик режалаштиришда, вагонлар сони ($n_{\text{ваг}}$) режалаштириладиган ойда ортиб жўнатиладиган юклар миқдорини ($Q_{\text{ой}}$) бўлиш орқали аниқланади.

62. Вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича ойлик режалаштиришда, вагонлар сони ($n_{\text{ваг}}$) режалаштириладиган ойда ортиб жўнатиладиган юклар миқдорини ($Q_{\text{ой}}$) бўлиш орқали аниқланади?

63. Ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш асоси бўлиб нима ҳисобланади?

64. Ташиш бўйича мажбуриятларни вужудга келиш ва шаклланиш асоси бўлиб нима ҳисобланади?

5-март. Ойлик юк ташиш режасини бажариш тартибини тайинлаш

Режа:

1. Ташиш режасини амалга оширишга қаратилган оператив – хўжалик ҳаракатлари;

2. Декада буюртмаси юк ортишни оператив режалаштириш воситаси;

3. Декада буюртмасини тақдим этиш муддати ва тартиби;

4. Декада топшириғи оператив режалаштиришни тугаллаш босқичи.

Таянч тушинчалари. Оператив – хўжалик ҳаракатлари, фуқаровий – ҳуқуқий санкциялар, тегишли ташиш воситаси, ташиш режасини келиб олиши, декада буюртмаси, декада топшириғи, бир текис ва бир маромда, ҳисоб карточкаси, келишилган ҳаракатлар, 3 кунга қадар, ГУ-11 шакл, 7-число, 17-число, 25-, 26-, 27- ва 28-числолар, қамайтирилган декада буюртмаси, вагонлар (контейнерлар) муайян қисмини рад этиш, тизиллаштириш, 5 кунга қадар, 3 кунлик муддат ичида.

5.1. Ташиш режасини амалга оширишга қаратилган оператив – хўжалик ҳаракатлари

Ташиш режасини **мақсади** саноатда, қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқарилган маҳсулотларни макондаги жойини ўзгартириш, яъний юкларни ишлаб чиқариш соҳасидан истеъмол жойларига етказиб бериш. Ойлик юк ташиш режаси (қуйида ташиш режаси, ойлик режа, режа деб юритилади) уларнинг тарафлари – темир йўл ва юк жўнатувчини ўртасида муайян **мажбуриятларни** келтириб чиқаради. Бу мажбуриятларга биринчи навбатда қуйидагилар: темир йўл учун – режада кўрсатилган юкни ортишга керакли миқдордаги ва тегишли ташиш воситаларни юк жўнатувчига олиб кириб бериш; юк жўнатувчи учун эса – режа кўрсатилган турдаги ва миқдордаги юкни ташишга тақдим этиш киради.

Темир йўл транспортида юкларни ишлаб чиқариш соҳасидан истеъмол жойларига етказиб бериш, яъний юкларни ташиш темир йўл ва юк жўнатувчи ўртасида тузиладиган **юк ташиш шартномаси** (қуйида шартнома деб юритилади) асосида амалга оширилади. Шу сабабли ташиш режаси тарафларни унда кўрсатилган миқдордаги юкка **шартнома тузишга мажбурлайди**. Темир йўл юк жўнатувчига вагон ва контейнерларни ортиш учун олиб кириб бериш ва юк жўнатувчи юкни ташишга тақдим этиш бўйича мажбуриятлар ўзининг махсус мазмунига эга бўлиб, уларни бажариш мустақил **фуқаровий – ҳуқуқий санкциялар** билан таъминланади. Тарафлар юкни ташишга топшириш – қабул қилиш бўйича мажбуриятларини бажариб, бир вақтни ўзида улар ўзларининг бошқа, ойлик юк ташиш режасидан пайдо бўладиган – юк ташиш шартномаси тузиш мажбуриятларини ҳам бажарадилар.

Лекин, тарафлар – темир йўл ва юк жўнатувчи юк ташиш шартномасини тузишдан аввал, ташиш режасини амалга оширишга қаратилган қатор **оператив – хўжалик ҳарактларни** амалга оширишлари керак. Ташиш режасидан пайдо бўладиган мажбуриятларни бажариш учун темир йўл ва юк жўнатувчи амалга ошириши зарур бўлган оператив – хўжалик ҳарактларни мазмуни, уларни шакли, муддатлари ва амалга ошириш кетма – кетлиги Уставда ва юкларни ташиш Қоидаларда муфассал баён этилган.

Темир йўлни ва юк жўнатувчини ойлик юкларни ташиш режасини бажариш бўйича ҳуқуқ ва мажбуриятлари дарҳол, бирданига вужудга келмайди, балки **ташиш технологиясини ривожланиши** борасида секин-аста вужудга келади. *Бир тараф ўзининг мажбуриятини бажариши, бошқа тарафни мажбуриятини вужудга келишига сабаб бўлади.*

Масалан, темир йўл ойлик юкларни ташиш режасидан вужудга келадиган мажбурияти, унда кўрсатилган **миқдордаги ва тегишли ташиш воситасини** юк жўнатувчига олиб кириб бериш. Темир йўлнинг бу мажбуриятни бажариши, юк жўнатувчининг ташиш режасидан вужудга келадиган мажбурияти, унда кўрсатилган **турдаги ва миқдордаги юкни ташишга тақдим этиш мажбуриятини** вужудга келтиради, яъни юк жўнатувчи ташиш воситаларига (вагонларга ёки контейнерларга) юк ортиши шарт. Агарда темир йўл ташиш режасидан вужудга келадиган мажбурияти **бажармас экан**, юк жўнатувчининг ташиш режадан вужудга келадиган мажбурияти, **пайдо бўлмайди**.

Ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятлар, хўжалик мажбуриятларига мансуб бўлади. Режани бажаришда темир йўл ҳам ва юк жўнатувчи ҳам ўз мажбуриятларини ҳаққоний, лозим даражада, хусусан иқтисодий усулларда ва бир бирларига ўзаро кўмаклашиб бажаришлари керак. Режани лозим даражада бажариш темир йўл ва юк жўнатувчини фақат аниқ, олдиндан келишиб олинган ҳаракатлари натижасидагина мумкин бўлади.

Ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятларни бажариш кўпчилик ҳолатларда юкни бир маротабалик жўнатиш билан чегараланиб қолмайди. Одатда ташиш режаси уларни адресатлари ўртасида узок характердаги ўзаро муносабатларни белгилайди. Ташиш режасини лозим даражада бажариш, темир йўлни ва юк жўнатувчини фақат аниқ, олдиндан келишилган ҳаракатлари натижасидагина мумкин бўлади. Ташиш режасини амалга ошириш жараёнида, ташиш воситаларини олиб кириб бериш ва юкни ташишга тақдим этиш бўйича масалаларни оператив ҳал қилишни талаб қилувчи вазиятлар вужудга келади. Бу эса, режани бажариш тартибларини келишиб олиш, уни бажаришнинг ойдан камроқ вақт оралиғида режалаштиришни амалга оширишнинг объектив заруриятларини келтириб чиқаради.

Ойлик ташиш режаси топшириқларини амалга оширишни оператив режалаштириш кетма-кет учта босқичдан иборат:

- *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари юк жўнатувчи билан ташиш режасини бажариш тартибини келишиб олиш;*
- *юк жўнатувчи юк ортишга декада буюртмасини тақдим этиш;*
- *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари ойнинг декадалари бўйича вагонларни олиб кириб бериш топширигини тасдиқлаш.*

Темир йўл минтақавий бўлинмаси бошлиғи юк жўнатувчи билан ташиш режасини келишиб олишга Уставнинг 24-банди бағишланган бўлиб унда, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари режа оyi бошланишига қадар юк жўнатувчилар билан келишиб ой давомида ва суткаларда* темир йўл минтақавий бўлинмаси бўйича юк ортишни **бир текис ва бир маромда** таъминловчи ташиш режасини бажариш тартибини ҳамда ташишни йириклаштириш ва жўнатувчининг маршрутида юкларни ташиш топширигини тайинлаш ва асосий ойлик режани бажаришни келишилган тартиби **ҳисоб карточкасига** киритилиши – баён этилган.

Уставнинг 25-бандида эса, *юк жўнатувчи декада бошланишига 3 кунга қадар* темир йўл станцияси бошлиғи орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига **декаданинг кунлари бўйича ортиш миқдорининг календар жадвали билан ортишга буюртма** (қуйида декада буюртмаси деб юритилади) тақдим этиши шартлиги – кўрсатиб ўтилган. Уч кунлик муддатга декада буюртмаси берилган кун кирмайди.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 1-бўлими 41-§ да эса, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари декада бошланишига икки суткага қадар бутун темир йўл минтақавий бўлинмаси бўйича, шунингдек йўналишлар бўйича юк ортишни бир текис таъминловчи вагонларни олиб кириб бериш декада топширигини станцияларга эълон қилиш ва станция бошлиғи темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбаридан декада топширигини олиб, декад бошланишига бир суткага қадар ҳар бир юк жўнатувчини юкларни турига ва тайинланган темир йўлларга мувофиқ декада кунлари бўйича*

вагонларни олиб кириб ҳақида хабар бериш – таъкидлаб ўтилган. Темир йўлнинг ва юк жўнатувчининг бундай олдиндан **келишилган ҳаракатлари** натижасида ташиш воситаларини олиб кириб беришнинг ва юкни ташишга тақдим этишнинг имконияти пайдо бўлади.

Уставни 24-бандининг, **ой давомида ва суткаларда** темир йўл минтақавий бўлинмаси бўйича юк ортишни бир текисда таъминлаш кераклиги ҳақидаги талабини, темир йўл минтақавий бўлинмаси ҳар суткада ҳар бир юк жўнатувчига *ўртача суткалик нормада* вагон (контейнер) олиб кириб бериши керак ва ҳар бир юк жўнатувчи мувофиқ равишда *ўртача суткалик нормадан* кам бўлмаган миқдорда юкни ташишга тақдим этиши керак мазмунида талқин қилинмайди. Агар шундай қоида мавжуд бўлганида эди ташиш режасини бажариш тартибини келишиб олиш ҳақида гап ҳам бўлмасди.

Ҳар куни юк ортишни ўртача суткалик нормада режалаштириш, фақат темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари юк жўнатувчи билан ташиш режасини бажаришни бошқача тартибини келишиб олмаганда амалга оширилади. Кўпинча темир йўлни ва юк жўнатувчини ишлаб чиқариш – хўжалик фаолиятининг махсус ўзига хослиги ойнанинг кунлари бўйича бир текис ортишдан четлашишни (оғишни) талаб қилади.

Бундай четлашишлар юк ташишларни маршрутлаштириш талабларидан, ғалла юклари ва сабзавотларнинг янги ҳосилини ойнанинг бошланишга мос келмаслиги ва бошқа сабаблардан келиб чиқади. Ҳосилни йиғиб олиш, бинобарин юкни ташишга тақдим этиш ойнанинг бошланиши билан мос тушмаслига боғлиқ бўлиб, бундай ҳолатларда ойлик юк ташиш режасини келишиб олмаслик, амалиётда салбий оқибатларга олиб келади.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси ва юк жўнатувчи келишилган ташиш режасини бажариш тартиби ГУ-1 шаклдаги ҳисоб карточкасига киритилади ва тарафлар учун мажбурий характерга эга бўлади. Юк жўнатувчи декада буюртмасини тақдим этишда ва темир йўл минтақавий бўлинмаси вагонларни олиб кириб бериш декада топшириғини тасдиқлашда унга, яъний келишиб олинган ташиш режасини бажариш тартибларига риоя қилиш керак.

5.2. Декада буюртмаси юк ортишни оператив режалаштириш воситаси

Уставнинг 24-банди, темир йўлни ва юк жўнатувчини ташиш режасини бажаришни айрим муддатлари келишиб олишга, мажбурлайди. Мазкур масалани ҳал қилишга юк жўнатувчини декада буюртмаси хизмат қилади. Декада буюртмаси декадалар ва ойнанинг кунлари бўйича ҳамда тайинланган темир йўллар бўйича ташиш режасини бажаришни аниқлаштиради ва декада буюртмаси бу жиҳати билан **юк ортишни оператив режалаштириш воситаси** ҳисобланади.

*Юк жўнатувчини темир йўлга ойлик режада назарда тутилган ташиш воситаларини декадага бериш ҳақидаги талабини қонунда белгиланган **шакли** – декада буюртмаси ҳисобланади. Декада буюртмасини **тақдим этмаслик** юк жўнатувчи ташиш воситаларини рад этган деб қаралади ва темир йўл вагонларни (контейнерларни) олиб кириб бермаганида ташиш режасини бажармаганлик учун жавобгарлик юк жўнатувчига юклатилади (юкларнинг ташиш Қоидаларини 2-бўлими 10-§). Декада буюртмасини **тақдим этилмаганлиги** ҳақида ГУ-1 шаклдаги ҳисоб карточкасида кўрсатилади.*

Юк жўнатувчи тақдим этган декада буюртмаси, вагонларни олиб кириб бериш декада топшириғини тасдиқлашда, темир йўл уни инобатга олиш **мажбуриятини** келтириб чиқаради. Шу билан бир қаторда темир йўлга тақдим этилган декада буюртмаси, юк жўнатувчига ташиш воситалари олиб кириб берилганида у юкни ташишга тақдим этиши ва ҳар бир жўнатма бўйича юк ташиш шартномаси тузиши ҳақида, шохидлик беради.

Уставнинг нормалари, темир йўлни ва юк жўнатувчини мулкӣ жавобгарлигини, тақдим этилган декада буюртмаси асосида боғлайди. *Декада буюртмаларини белгиланган муддатлардан **кечкиб тақдим этиш** ўзининг ҳуқуқий оқибатлар бўйича уни тақдим этмасликка теглаштирилади ва темир йўлга ташиш воситаларини олиб кириб бериш мажбуриятини юкламайди.* Тегишли тарзда, яъний юк жўнатувчи декада бошланишига 3 кунга қадар темир йўл станцияси бошлиғи орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига декада буюртмаси тақдим этилишига қарамай, юк жўнатувчига ташиш воситалари берилмаса ташиш режасини бажармаслик учун жавобгарлик темир йўлига юклатилади. Хўжалик судлари амалиётида декада буюртмаси, юк ташиш режасини бажармаганлик учун даъволар бўйича баҳсларни ечишда далил сифатида кўриб чиқилади.

Декада буюртмаси катта техник ва муҳим юридик аҳамиятга эга шу боис, у тегишли тарзда расмийлаштирилиши ва темир йўлга тақдим этилиши керак. Декада буюртмасини расмийлаштиришда ва темир йўлга тақдим этишда Уставда ва юк ташиш Қоидаларида уни шакли, мазмуни, муддати ва тақдим этиш тартиби ҳақидаги талабларига аниқ риоя қилиш керак. Декада буюртмаси ҳар бир ойлик юк ташиш режаси ёки юк ортишга қўшимча топшириқ бўйича алоҳида тақдим этилади.

Уставнинг 25-бандида, *юк жўнатувчи декада бошланишига 3 кунга қадар темир йўл станцияси бошлиғи орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига декаданинг кунлари бўйича юк ортиш миқдорининг календар жадвали билан юк ортишга буюртма тақдим этиши шартлиги* – кўрсатиб ўтилган. Баъзида юк жўнатувчи ўзи жойлашган райондаги станциядан эмас, балки бошқа станциялардан юк ортиб жўнатади. Бундай ҳолатларда, декада буюртмасини юк жўнатувчи қаерга – ўзи жойлашган

станциягами ёки юк ортиш станциясига топшириши керакми деган савол пайдо бўлади. Уставда ҳам, юкларни ташиш Қоидасида ҳам қайси станция орқали декада буюртмаси тақдим этилиши аниқ кўрсатилмаган. Юк жўнатувчи муайян станцияда юкни ташишга тақдим этиши ташиш режасида назарда тутилган. Фақат режада назарда тутилган станция юк жўнатувчига ҳаракатдаги составни олиб кириб беришни амалга оширади ва юкни ташишга қабул қилади, ташиш режасини бажаришни ҳисобини олиб боради. Айнан шу мулоҳазалардан келиб декада буюртмаси **юк ортиш станцияси бошлиғи** орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига тақдим этилиши керак.

Ойлик ташиш режаси ёки қўшимча режа топшириғи адресати бўлмаган станция, бошқа станциялардан юкларни ортишга декада буюртмасини юк жўнатувчилардан қабул қилмаслиги керак, хатто юк ортиш станцияси ва декада буюртмаси тақдим этиладиган станция бир темир йўл минтақавий бўлинмаси таркибига кирса ҳам. Хаттоки агар бундай декада буюртмасини бошқа станция янглиш қабул қилганида ҳам, уни тақдим этилиши ҳеч қандай ҳуқуқий оқибатларга олиб келмайди. Юк ортиш станцияси ва темир йўл минтақавий бўлинмаси юк ортишга декада буюртмаси тақдим этилмаган деб ҳисоблашга ҳақлидирлар.

*Юк ортиш станциясини **четлаб** декада буюртмаларини тўғридан – тўғри темир йўл минтақавий бўлинмасига юборишга йўл қўйилмайди.* Бундай декада буюртмалари темир йўл минтақавий бўлинмасида уларни декада топшириқларига киритиш ва ташиш восталарини юк жўнатувчига тақдим этиш мажбуриятини келтириб чиқармайди.

Декада буюртмаси ҳар бир ойлик юк ташиш режаси ёки қўшимча режа топшириғи бўйича темир йўл тасдиқлаган **ГУ-11 шакл** бўйича алоҳида тақдим этилади (8.1-расм).

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.

5.1-расм. ГУ-11 шаклдаги декада буюртмаси

ГУ-11 шаклдаги декада буюртмасига декадада юк ташишни режалаштириш учун керакли бўлган маълумотлар киритилади. Декада буюртмасида: темир йўл минтақавий бўлинмаси номи; юк жўнатувчини номи; юк ташиш қайси режа ёки қўшимча топшириқ бўйича амалга оширилиши ва режа (қўшимча топшириқ) номери; ортиш амалга ошириладиган вақт (сана, ой, йил). Декада буюртмасидаги юкни номи ташиш режасида кўрсатилган юкни номига мос келиши керак. Оператив режалаштириш учун декада буюртмасида кўрсатилган декаданинг кунлари бўйича юк ортишнинг календар жадвали ҳамда вагонларни сони ва тури (ёпиқ вагонлар, платформалар, ярим очик вагонлар, цистерналар, рефрижераторлар, бошқа вагонлар) муҳим аҳамиятга эга. Ташиш тонналарда ва вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича декада буюртмасида вагонлар сонидан ташқари тонналардаги юкни вазни кўрсатилади. Юк жўнатувчи декада буюртмасида тайинланган темир йўл, жўнатувчининг маршрутлари миқдори ва уларга қўшиладиган вагонлар сони ҳамда тайинланган ва тарқайдиган станция ҳақида ҳам маълумот беради. Декада буюртмасини корхона раҳбари имзолайди, мухир билан тасдиқлайди. Унда тақдим этиш санаси кўрсатилади.

ГУ-11 шаклдаги декада буюртмасининг барча графалари тўлдирилмаса, станция бундай чала тўлдирилган декада буюртмасини қабул қилиши керак эмас. Чунончи, баъзи бир юк жўнатувилар тайинланган темир йўллар бўйича юк ортиб жўнатишни декада режалаштиришида қийинчиликларни сезиб, бу маълумотларни декада буюртмасида кўрсатмайдилар. Бундай декада буюртмалари юк ортиш станцияси қабул қилишни рад этиши керак, чунки уларда тайинланган темир йўллар бўйича **оператив режалаштириш** учун керакли маълумотлар мавжуд эмас.

5.3. Декада буюртмасини тақдим этиш муддати ва тартиби

Декада бошланишига **3 кунга қадар** декада буюртмаси юк ортиш станцияси бошлиғи орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига тақдим этилиши керак. Бу муддатга уни тақдим **этиш куни кирмайди**. Чунончи, декада буюртмаси иккинчи декадага **7-числодан**, учинчи декадага **17-числодан**, биринчи декадага эса режа ойидан олдинги ойнинг кунлар сонига мувофиқ **25-, 26-, 27- ва 28-числоларидан кечикамай** тақдим этилиши керак.

Баъзи бир юк ортиш станциялари Уставнинг 25-бандида белгиланган муддатдан, яъни декада бошланишидан **тўрт, беш ёки олти кун олдин** тақдим этилган декада буюртмаларини юк жўнатувчидан қабул қилишни рад этадилар. Бундай рад этиш **ҳуқуқа хилоф** ҳисобланади, чунки муддатдан илгари берилган декада буюртмаси – асосий мақсад декадада юк ортишни **оператив режалаштиришга** тўсқинлик қилмайди.

Муддатдан кечикиб декада буюртмаси тақдим этилганда иш бошқача тус олади. Уставнинг 25-бандида белгиланган муддатдан кечикиб юк жўнатувчи тақдим этган декада буюртмасини, транспорт қонунчилиги декада буюртмасини тақдим этмасликка тенглаштиради. Масала шундан иборатки, декадада юк ортишни оператив режалаштириш жуда қисқа муддатда – уч кунда амалга оширилади. Бу вақт ичида юк ортиш станцияси ва темир йўл минтақавий бўлинмаси тақдим этилган декада буюртмасини кўриб чиқиш, юк ортишга декада топшириғини тасдиқлаши ва уни ҳар бир юк жўнатувчига етказиш бўйича жуда катта миқдорда оператив – ҳўжалик ҳаракатларини амалга оширишлари керак. Декада бошланишига **3 кундан кеч қолиб тақдим этилган** декада буюртмасини темир йўл минтақавий бўлинмаси одатда кўриб чиқа олмайди ва юк ортишга декада топшириғига киритмайди.

Юк ортиш станциясига кечикиб тақдим этилган декада буюртмасини, юк жўнатувчининг темир йўл минтақавий бўлинмасига декадада ташиш воситаларини беришга илтимоси деб қаралади. Юк жўнатувчи талаб қила олмайди, чунки уни тақдим этиш учун муддатни ўтказиб юборди. Декада буюртмаси кечикиб тақдим этилган бўлсада, унда

кўрсатилган миқдордаги юкни тайинланган темир йўллар бўйича тақдим этиш **мажбурияти** ҳисобланади (ташиш воситалари олиб кириб берилганида).

Кечикиб тақдим этилган декада буюртмаси темир йўл учун ташиш воситаларини олиб кириб бериш бўйича мажбуриятни келтириб чиқармайди. Лекин темир йўл халқ хўжалик манфаатларидан келиб чиққан ҳолда, ташиш режасини ҳаққоний бажариш учун зарур чора ва тадбирларни кўриши керак, хаттоки юк жўнатувчи хатога йўл қўйган ҳолатда ҳам. Агар темир йўл имкониятларни қидириб топиб ташиш воситаларини берса, юк жўнатувчи улардан фойдаланиши керак. Шу сабабли юк ортиш станцияси кечикиб тақдим этилган декада буюртмасини рад этишга **ҳақли эмас**. Кечикиб тақдим этилган декада буюртмаси фақат темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари **декада тоширигига киритгандагина** темир йўлда ташиш воситаларини юк жўнатувчига олиб кириб бериш **мажбуриятини** келтириб чиқаради.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 2-бўлими 4-§ га мувофиқ, *юк жўнатувчи декада буюртмасида, ташиш режаси бўйича ўртача суткалик юк ортиш нормасидан келиб чиқиб муайян декадага тўғри келадигандан кам бўлмаган, вагонлар (контейнерлар) миқдорини кўрсатиши шарт, агар Уставнинг 24-бандига мувофиқ, ой бошлангунча ташиш режасини бажаришни бошқача тартиби келишиб олинган бўлмаса*. Бошқа сўз билан айтганда декадага тўғри келадиган вагонлар (контейнерлар) миқдори, ўртача суткалик юк ортиш нормасини **декададаги кунлар сонига кўпайтириш** йўли билан аниқланади (ойнинг учинчи декадасида кунлар сони 8 дан 11 гача ўзгариб туради).

5.1-мисол. “Н” корхонасида январь ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Декадаларда кўрсатиладиган вагонлар сони қуйидагича аниқланади.

Ўртача суткалик юк ортиш нормаси: $n_{\text{ўр.сут.}} = 100 / 31 = 3,23 \text{ ваг/сут.}$

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

II-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

III-декадада $3,23 \times 11 = 34$ та ваг.

кўрсатиши керак.

5.2-мисол. “Н” корхонасида февраль ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Декадаларда кўрсатиладиган вагонлар сони қуйидагича аниқланади.

Ўртача суткалик юк ортиш нормаси: $n_{\text{ўр.сут.}} = 100 / 28 = 3,57 \text{ ваг/сут.}$

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада $3,57 \times 10 = 36$ та ваг;

II-декадада $3,57 \times 10 = 36$ та ваг;

III-декадада $3,57 \times 8 = 28$ та ваг.

кўрсатиши керак.

Лекин, юк жўнатувчи режа оyi бошлангунга қадар темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари билан ташиш режасини бажаришнинг бошқача тартибини келишиб олган бўлса, декада буюртмасида юк ортишга келишиб олинган норма кўрсатилади.

5.3-мисол. “Н” корхонасида мартъ ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Юк жўнатувчи режа оyi бошлангунга қадар темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари билан ташиш режасини ойнинг декадаларида мувофиқ равишда: 20, 40 ва 40 вагондан бажариш тартибини келишиб олган.

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада 20 та ваг;

II-декадада 40 та ваг;

III-декадада 40 та ваг.

кўрсатиши керак.

Транспорт конунчилиги юк жўнатувчига ўртача суткалик ёки келишиб олинган **юк ортиш нормасидан кўпроқ миқдордаги** вагонларга (контейнерларга) декада буюртмаси тақдим этишга тўсқинлик қилмайди. Бундай декада буюртмасини, юк жўнатувчи ишлаб чиқариш заруриятидан келиб чиқиб, юк ташишни йириклаштириш ва олдинги декадада йўл қўйилган чала юклашларни тўлдириш учун тақдим этиши мумкин.

Шуни алоҳида такидлаб ўтиш кераки, тасдиқланган ташиш режаси юк ташишни ташкил қилиш асоси бўлиб ҳисобланади. Шу боис биринчи декадага тақдим этилган буюртмада вагонлар (контейнерлар) миқдори ойлик ташиш нормасида кўрсатилган вагонлар (контейнерлар) миқдоридан зиёд бўлмаслиги керак, иккинчи ва учинчи декадаларга эса буюртмада кўрсатилган вагонлар (контейнерлар) миқдори – шу нормадан мазкур ойнинг олдинги декадаларда ҳақиқий ортилган вагонлар (контейнерлар) миқдорини айриб аниқланади. Кўрсатилган шарларга риоя қилмай тақдим этилган декада буюртмаларини темир йўл бажариш учун қабул қилишга ҳаққи йўқ.

5.4-мисол. “Н” корхонасида апрель ойига 120 та вагонда юк ортиш режалаштирилган.

Юк жўнатувчи: I-декадада 70 та вагонга буюртма берди (120 та вагонгача буюртма бериши мумкин), ҳақиқатан эса 50 та вагонга юк ортиб жўнатган.

Юк жўнатувчи: II-декадага 60 та вагонга буюртма берди ($120 - 50 = 70$ та вагонгача буюртма бериши мумкин), ҳақиқатан эса 40 та вагонга юк ортиб жўнатган.

Юк жўнатувчи: III-декадада $120 - 50 - 40 = 30$ та вагонга буюртма бериши шарт.

Юк жўнатувчи ўртача суткалик ёки келишиб олинган юк ортиш нормасидан кам миқдорда вагонларга (контейнерларга) декада буюртмаси бериши мумкин. **Камайтирилган декада буюртмасини** тақдим этиш оқибатлари турлича бўлиши мумкин. Бу оқибатлар баъзи бир сабабларга боғлиқ бўлганлиги боис, юк жўнатувчи ташишга тақдим этиладиган юк миқдорини камайтиради.

Тақдим этилган декада буюртмаси шундан шохидлик берадики, юк жўнатувчи унда кўрсатилган миқдордаги юкни ташишга тақдим этишга тайёр. Шу сабабли камайтирилган декада буюртмаси ташиш воситаларининг муайян қисмини рад этиш деб қаралади. Рад этилган ташиш воситаларининг бу миқдори, ўртача суткалик (келишиб олган) юк ортиш нормаси ва декада буюртмасида назарда тутилган вагонлар (контейнерлар) тафовутига мос келиши керак.

Агар юк жўнатувчи темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг юк ортишга олдинги декада топшириғини ошириб бажарган бўлса, унинг декадада назарда тутилган вагонлар (контейнерлар) **муайян қисмини рад этиши ҳуқуққа хилоф** бўлмайди. Юк жўнатувчи ошириб бажарилган топшириқни (ортиқча юклашни) инобатга олиб, навбатдаги декадага юк ортиш миқдорини декада буюртмасида назарга олиши мумкин.

Биринчи декададаги ортиқча юклашлар иккинчи декадага буюртма тақдим этишда инобатга олинади, биринчи ва иккинчи декадалардаги ортиқча юклашлар эса – учинчи декадага буюртма беришда инобатга олинади. Лекин юк жўнатувчи биринчи декадага буюртма беришда вагонлар (контейнерлар) миқдори ўртача суткалик (келишиб олган) юк ортиш нормасига аниқ мос келиши керак. Олдинги ой режасини ошириб бажариш жорий ойда инобатга олинмайди.

5.5-мисол. “Н” корхонасида январь ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Декадаларда кўрсатиладиган вагонлар сони қуйидагича аниқланади.

Ўртача суткалик юк ортиш нормаси: $n_{\text{ўр.сут.}} = 100 / 31 = 3,23 \text{ ваг/сут.}$

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

II-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

III-декадада $3,23 \times 11 = 34$ та ваг.

кўрсатиши керак.

Агар юк жўнатувчи I-декада топшириғини 10 та вагонга ошириб бажарган бўлса, яъний $33 + 10 = 43$ та вагон юк ортиб жўнатган бўлса,

II-декада учун декада буюртмасида $33 - 10 = 23$ та вагон кўрсатиши керак.

Агар юк жўнатувчи II-декада топшириғини 5 та вагонга ошириб бажарган бўлса, яъний $23 + 5 = 28$ та вагон юк ортиб жўнатган бўлса,

III-декада учун декада буюртмасида $34 - 5 = 29$ вагон кўрсатиши керак.

Жами учта декада буюртмасида кўрсатилган вагонлар миқдори:
 $\sum n = 33 + 23 + 29 = 85$ ваг;

Жами учта декада ортиб жўнатилган вагонлар миқдори:
 $\sum n = 43 + 28 + 29 = 100$ вагон бўлиши мумкин, агар юк жўнатувчи III-декада буюртмасида кўрсатилган барча вагонларга юк ортиб жўнатса.

Юк жўнатувчи, фақат олдинги декадаларда ҳақиқий ортиқча юклашларни инобатга олиб, камроқ миқдордаги ташиш воситаларга декада буюртмасини тақдим этиши мумкин. Декада буюртмасида вагонларни (контейнерларни) миқдори, олдинги декадаларда вужудга келган ортиқча юклашлардан камроқ кўрсатиш, режадаги ташиш воситаларни муайян қисмини рад этиш деб қаралади.

5.6-мисол. “Н” корхонасида январь ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Декадаларда кўрсатиладиган вагонлар сони қуйидагича аниқланади.

Ўртача суткалик юк ортиш нормаси: $n_{\text{ўр.сут.}} = 100 / 31 = 3,23 \text{ ваг/сут.}$

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

II-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

III-декадада $3,23 \times 11 = 34$ та ваг.

кўрсатиши керак.

Юк жўнатувчи I-декада топшириғини 5 та вагонга ошириб бажарган, яъний $33 + 5 = 38$ та вагон юк ортиб жўнатган.

Юк жўнатувчи II-декада учун декада буюртмасида $33 - 5 = 28$ та вагон кўрсатиши керак, лекин 23 та вагон кўрсатган.

Бундай ҳолатда юк жўнатувчи $28 - 23 = 5$ та вагонни рад этган ҳисобланади. Темир йўли юк жўнатувчига юк ортиш учун 23 та вагон олиб кириб берган тақдирда ҳам юк жўнатувчи 5 та вагонга юк ортилмаганлик учун жавобгар бўлади.

Олдинги декадада амалга оширилган ортиқча юклашни инобатга олиб камроқ миқдордаги ташиш воситаларга декада буюртмасини тақдим

этиши юк жўнатувчининг **мажбурияти эмас**, балки **ҳукуқи ҳисобланади**. Лекин у ҳар доим ҳам ўзининг ҳукукидан реал фойдалана олмайди. Мазкур ҳолатлар амалиётдаги вазиятларда ўз тасдиғини топмокда. Юк ортишга декада буюртмаси иккинчи декадага 7-, учинчи декадага эса 17- числода тақдим этилади. Декада буюртмаси тақдим этилгандан кейинги уч кун ичида темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг декада топшириғини бажариш бўйича вазият ўзгариши мумкин. Масалан, декаданинг биринчи етти кунида декада топшириғи бажарилиши ёки орқади қолишга йўл қўйилган бўлиши мумкин, кейинги қолган уч кунда эса вагонларни олиб кириб беришни **жадаллаштириш** натижасида декада топшириғини ошириб бажаришлиши мумкин. Ортиқча ортиб жўнатилган вагонлар миқдорини навбатдаги декадага юк ортишни режалаштиришда юк жўнатувчи инобатга ололмайди, чунки декада буюртмаси тақдим этиб бўлинган. Башарти олдинги декадада ортиқча юклашни ҳисобга олмай, ўртача суткалик (келишиб олган) юк ортиш нормасига мувофиқ декада буюртмаси тақдим этилган ва темир йўл уни тўлиқ қабул қилган бўлса, юк жўнатувчи декада буюртмасида кўрсатилган барча миқдордаги юкларни ташишга тақдим этиши керак.

5.7-мисол. “Н” корхонасида январь ойига 100 та вагонда юк ортиш режалаштирилган. Декадаларда кўрсатиладиган вагонлар сони қуйидагича аниқланади.

Ўртача суткалик юк ортиш нормаси: $n_{\text{ўр.сут.}} = 100 / 31 = 3,23 \text{ ваг/сут.}$

Декада буюртмасида юк жўнатувчи: I-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

II-декадада $3,23 \times 10 = 33$ та ваг;

III-декадада $3,23 \times 11 = 34$ та ваг.

кўрсатиши керак.

I-декададанинг биринчи етти куни мобайнида юк жўнатувчи 20 та вагонга юк ортиб жўнатиш кутилаётганлиги боис, ўртача суткалик юк ортиш нормасига мувофиқ II-декадага буюртмада $3,23 \times 10 = 33$ та вагон кўрсатган. Лекин у, декаданинг кейинги қолган уч кунда эса вагонларни олиб кириб беришни жадаллаштириш натижасида декада топшириғини ошириб бажарган, 38 та вагонга юк ортиб жўнатган. Ортиқча 5 та ортиб жўнатилган вагонлар миқдорини навбатдаги декадага юк ортишни режалаштиришда юк жўнатувчи инобатга олиб 28 та вагонга буюртма бера олмайди, чунки декада буюртмаси тақдим этиб бўлинган.

Юк жўнатувчи I-декадада ортиқча юклашни ҳисобга олмай, ўртача суткалик юк ортиш нормасига мувофиқ II-декадага буюртмани 33 та вагонга тақдим этган ва темир йўл уни тўлиқ қабул

қилган, юк жўнатувчи декада буюртмасида кўрсатилган барча микдордаги юкларни 33 та вагонга ортиб жўнатиши керак.

Бундай вазиятда юк жўнатувчи I-декададаги 5 та вагонга ортиқча юклашни III-декадада инobatга олиб $34 - 5 = 29$ та вагонга буюртма бериши мумкин.

Жами учта декада буюртмасида кўрсатилган вагонлар микдори:
 $\Sigma n = 33 + 33 + 29 = 95$ ваг;

Жами учта декада ортиб жўнатиш вагонлар микдори:
 $\Sigma n = 38 + 33 + 29 = 100$ вагон бўлиши мумкин, агар юк жўнатувчи II-декада ва III-декада буюртмасида кўрсатилган барча вагонларга юк ортиб жўнатса.

Олдинги декада топшириғини ошириб бажариш билан боғлиқ сабабларга кўра, ўртача суткалик юк ортиш нормаси микдорида белгиланган юк, жорий декада топшириғини бажариш учун керакли микдорда юк жўнатувчида бўлмаслиги мумкин. Лекин бу вазият юк жўнатувчини ташиш режасини бажармаслик учун жавобгарликдан озод қилмайди. Мутлоқ равшанки, бундай ҳолат юк ортиш декада топшириғини ошириб бажаришга юк жўнатувчини рағбатлантирмайди.

Амалиётда бошқача вазият ҳам вужудга келиши мумкин, қачонки декаданинг биринчи етти кунда темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг юк ортишга топшириғи ошириб бажарилган ва юк жўнатувчи декада бўйича муайян микдорда вагонларга топшириқдан зиёд юк ортилишини мўлжаллайди. Шу асосда ортиқча юклашни тахмин қилиб навбатдаги декадага буюртмада камроқ микдорда вагонлар кўрсатади. Лекин, декада тугашига қолган уч кунда, вагонларни юк ортишга олиб кириб бериш камайиши оқибатида декада топшириғини ошириб бажариш рўй бармади. Бундай ҳолатларда, яъний жорий декадада юк ортиш топшириғи ошириб бажарилиши тахмин қилиниб навбатдаги декадага буюртмада камроқ микдорда вагонлар кўрсатилиши, лекин декада топшириғини ошириб бажариш рўй бермаганда, юк жўнатувчининг бундай декада буюртмаси, юкларни ташиш Қоидаларга мувофиқ, ўртача суткалик юк ортиш нормасидан келиб чиқиб назарда тутилгандан кам микдордаги вагонларга тақдим этилган, бинобарин тегишли микдордаги вагонлар рад этилган ҳисобланади. Бундай ҳолатда темир йўл тегишли микдордаги рад этилган вагонларни олиб кириб бермасликка ва **ташиш режасини бажармаслик учун жавобгарликни юк жўнатувчига юклашга ҳақли.**

Вужудга келган вазиятдан чиқиш мумкин, агар юк жўнатувчи темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг юк ортишга топшириғини ошириб бажарганида, унга жорий декаданинг биринчи числосидан кеч қолмай тақдим этилган декада буюртмасини тузатишга ҳуқуқ берилса.

Транспорт қонунчилигида юк ортиш станциясига декада буюртмасини топшириш тартиби белгиланмаган. Декада буюртмаси

аксарият кўпчилик ҳолатларда бевосита станция бошлиғига ёки унинг кўрсатмасига бўйича бу вазифа станциянинг бошқа хизматчисига юклатилади (станция бошлиғининг юк ва тижорат ишлари бўйича муовинига, товар идорасининг мудирига, товар кассирига). Декада буюртмаси ойлик юк ташиш режасини бажаришни оператив режалаштиришни фақатгина белгиланган шакли бўлмай, балки тарафларнинг ўзаро муносабатини ва жавобгарлигини белгилайди, шу боис декада буюртмасини, юк ортиш станциясига имзолатиб топшириш керак. Декада буюртмасини қабул қилган станция хизматчиси уни нусхасини имзолаб ва станция календар штемпелини босиш йўли билан қабул санасини тасдиқлаши керак.

5.4. Декада топшириғи оператив режалаштиришни тугаллаш босқичи

Ойлик ташиш режасини оператив режалаштиришнинг тугаллаш босқичи **юк ортишга вагонларни олиб кириб беришнинг декада топшириғи** (қуйида декада топшириғи, топшириқ деб юритилади) ҳисобланади. Станция бошлиғи юк жўнатувчилардан юк ортишга декада буюртмаларини қабул қилиб, уларни умумлаштиради ва темир йўл минтақавий бўлинмасига йиғма буюртмани топширади. Йиғма буюртма, декаданинг ҳар бир кунлари ва бутун декада бўйича ташиш режасини бажариш учун вагонларга (контейнерларга) станциянинг эҳтиёжини ҳамда кутилаётган юкларни, ҳаракатдаги составларни турлари ва тайинланган темир йўллар бўйича маълумотларни, ўз ичига олади.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси декада топшириғини ишлаб чиқишда ойлик ташиш режаси, юк жўнатувчиларнинг юк ортишга декада буюртмалари ва олдинги декадаларда режани ҳақиқий бажарилиши ҳақидаги маълумотлардан фойдаланади. Фақат барча кўрсатилган факторларни тегишли тарзда таҳлил қилиш, темир йўлга юк ортишга вагонларни олиб кириб беришга асосланган топшириқ беришга имкон беради.

Лозим даражада расмийлаштирилган ва тақдим этилган декада буюртмаси, темир йўл минтақавий бўлинмасига уни декада топшириғида инобатга олиш мажбуриятини келтириб чиқаради. Кечикиб тақдим этилган декада буюртмасини темир йўл минтақавий бўлинмаси кўриб чиқмаслик ва юк ортишга вагонларни олиб кириб бериш декада топшириғида инобатга олмаслик ҳуқуқига эга. Агар кечикиб тақдим этилган декада буюртмаси декада топшириғига киритилса, темир йўл умумий асосларда юк жўнатувчини ташиш воситалари билан таъминлаши шарт. Бундай ҳолатда темир йўл кечикиб тақдим этилган декада буюртмасига, ташиш режасида назарда тутилган вагонларни (контейнерларни) юк жўнатувчига

олиб кириб бериш мажбуриятдан уни озод қилувчи вазиятлар тариқасида, илова қила олмайди.

Юк жўнатувчини лозим даражада расмийлаштирмаган декада буюртмасини темир йўл бажаришга қабул қилмаслик ҳуқуқига эга эканлиги юқорида айтиб ўтилди, лекин бу буюртма қабул қилиниб юк ортишга вагонларни олиб кириб бериш декада топшириғида инобатга олинса, у лозим даражада расмийлаштирилган декада буюртмасидек ҳуқуқий оқибатларни келтириб чиқаради.

Ўртача суткалик юк ортиш нормасидан келиб чиқиб декадада назарда тутилгандан **кўпроқ ташиш воситаларига** тақдим этилган декада буюртмасини **бажаришга қабул қилиш ва декада топшириғида инобатга олиш мумкин**. Бунда темир йўл декада топшириғига аниқ мувофиқликда вагонларни (контейнерларни) юк ортишга олиб кириб беришни таъминлаши, юк жўнатувчи эса улардан фойдаланиши шарт.

Ўртача суткалик юк ортиш нормасидан келиб чиқиб декадада назарда тутилгандан **камроқ ташиш воситаларига** декада буюртмаси тақдим этилганда, декада буюртмасидан келиб чиққан ҳолда **декада топшириғи берилиши керак**. Масала шундан иборатки, камроқ ташиш воситаларига берилган декада буюртмасини, юк жўнатувчи ташиш воситаларини **тегишли қисмини рад этган** деб қаралади. Рад этилган ташиш воситаларини декада топшириғига киритиш, сўнгра тасдиқланган декада топшириғига мувофиқ жўнатувчига юк ортишга вагонларни олиб кириб бериш самарасиз. Бундай оператив режалаштириш ҳаракатдаги составларни унимсиз тўхтаб туришини ва маневр ишларига қўшимча харажатларни келтириб чиқаради. Рад этилган ташиш воситаларини бошқа жўнатувиларга юк ортишга олиб кириб бериш мақсада мувофиқ бўлади.

Амалиётда – декадага белгилаб қўйилган барча микдордаги вагонларга, унинг кунлари бўйича **номунтазам юк ортиш** назарда тутилган (декаданинг баъзи кунлари юк ортиш назарда тутилган ва баъзи кунлар юк ортиш назарда тутилмаган) декада буюртмасини юк жўнатувчи темир йўлга тақдим этиши қандай ҳуқуқий оқибатларга олиб келади деган савол пайдо бўлди. Бу саволга давлат арбитражи қуйидагича жавоб берган – темир йўл юк ортишни бир текис ва бир маромда таъминлаш масадида, режа бўйича ўртача суткалик юк ортиш нормасидан келиб чиқиб декада буюртмасини қабул қилиш **ҳуқуқига** эга. Лекин декадага белгилаб қўйилган барча микдордаги вагонларга декада буюртмаси берилганда, унинг айрим кунларида юкни ташишга тақдим этмаслик **вагонларга юк ортиш рад этилган деб қаралмайди**.

Шундай қилиб, декаданинг айрим кунларида юк ортиш назарда тутилмаган декада буюртмасини, шу кунларда вагонларни рад этилган деб ҳисобланмайди, агарда у ўртача суткалик юк ортиш декада нормасига мувофиқ бўлса. Декаданинг айрим кунларида юк ортиш назарда тутилмаган декада буюртмаси, юк жўнатувчи таклиф этган декадада

ташиш режасини бажаришнинг варианти деб қаралади. Лекин темир йўл бу вариантга рози бўлмаслиги ҳам мумкин ва топшириқни декаданинг барча кунлари бўйича вагонларни бир текисда юк ортишга олиб кириб беришни назарда тутиб тасдиқлайди. Бундай ҳолатда тарафлар юк ортишни тасдиқланган топшириққа мувофиқ амалга ошириши керак.

Вагонларни юк ортишга олиб кириб бериш декада топшириғини ишлаб чиқишда темир йўл минтақавий бўлинмаси юк жўнатувчининг декада буюртмасидан ташқари ойлик ташиш режасини ҳақиқий бажарилишини эътиборга олади. Темир йўлга юк жўнатувчи каби олдинги декада топшириғини ошириб бажаришни инобатга олиш ҳуқуқи берилган. Мазкур декадада ортиқча миқдорда ортилган вагонларни темир йўл навбатдаги декадага топшириқ тасдиқлашда инобатга олиши мумкин. Бундай ҳуқуққа, темир йўл минтақавий бўлинмаси фақат декада топшириғини тузишда ва тасдиқлашда эга бўлади, уни амалга ошириш жараёнида эмас.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси декада топшириғида ўртача суткалик юк ортиш декада нормасига тўғри келадигандан кўпроқ миқдордаги вагонларни (контейнерларни) тизлаб кўрсатиши мумкин. Уставнинг 28-бандига мувофиқ, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари юк жўнатувчи билан келишиб маршрутлар тузиш ва ташишни йириклаштириш учун ҳамда асосий ойлик режа бўйича чала юклашни тўлдириш учун юк ортишга вагон ва контейнерларни олиб кириб беришни тизлаштириши (сугушати подачу) мумкин.*

Вагонларни бундай тизлаштириб олиб кириб бериш маршрутлар тузиш учун, ташишни йириклаштири ҳамда олдинги даврдаги чала юклашларни тўлдириш учун амалга оширилади.

Декада топшириғи ойлик ташиш режасига батамом мос бўлиши керак, шу сабабли топшириқ биринчи декадага ойлик режа нормасидан зиёд бўлмаслиги керак, топшириқ иккинчи ва учинчи декадаларга шу нормадан олдинги декададаги ҳақиқий ортилган вагонларни айриб аниқланади.

5.8-мисол. “Н” корхонасида апрель ойига 120 та вагонда юк ортиш режалаштирилган.

Юк жўнатувчи: I-декадада 70 та вагонга буюртма берди (120 та вагонгача буюртма бериши мумкин).

Темир йўл минтақавий бўлинмаси биринчи декадага 70 та вагонга юк ортиш топшириғини тасдиқлаган. Юк жўнатувчи эса ҳақиқатан эса 50 та вагонга юк ортиб жўнатган.

Юк жўнатувчи: II-декадага 60 та вагонга буюртма берди (120 – 50 = 70 та вагонгача буюртма бериши мумкин).

Темир йўл минтақавий бўлинмаси иккинчи декадага 60 та вагонга юк ортиш топшириғини тасдиқлаган. Юк жўнатувчи эса ҳақиқатан эса 40 та вагонга юк ортиб жўнатган.

Юк жўнатувчи: III-декадада $120 - 50 - 40 = 30$ та вагонга буюртма бериши шарт.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси учинчи декадага 30 тадан зиёд бўлмаган вагонга юк ортиш топшириғини тасдиқлаши шарт.

Бундай қоидага риоя қилмаслик темир йўл учун нохуш мулкый оқибатларга келтириб чиқариши мумкин. Ойлик ташиш режасидан зиёд миқдордаги ташиш воситаларига тақдим этилган юк жўнатувчининг декада буюртмаси, юк ортишга вагонларни (контейнерларни) олиб кириб бериш топшириғига киритилмайди. Бундай юк ташиш режадан устидан (сверх плана) ҳисобланади ва уни амалга ошириш учун юк жўнатувчи Уставнинг 30-бандида назарда тутилган тартибда темир йўлга буюртма бериши керак. Уставнинг 30-бандида, *темир йўл раҳбари ва темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари асосий ойик режа устидан (сверх плана) ёки режадан ташқари (вне плана), яъний асосий ойлик режани бажариши учун зарар етказмасдан қўшимча режа бўйича юкларни ортишга рухсат бериш ҳуқуқига эгаллиги, режа устидан ёки режадан ташқари юк ортиши учун юк жўнатувчи ортиш кунни бошланишига 5 кунга қадар темир йўл раҳбарига ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига буюртманома тақдим этиши шартлиги, бундай буюртманомани темир йўл станцияси бошлиғи орқали ҳам тақдим этиши мумкинлиги, режа устидан ёки режадан ташқари ортишни амалга ошириши имконияти мавжуд бўлмаган ҳолларда темир йўл раҳбари ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари 3 кунлик муддат ичида арз этувчига бундай ташишни рад этиши ҳақида хабар қилиши шартлиги* – баён қилинган.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 1-бўлими 41-§ да эса, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари декада бошланишига икки суткага қадар бутун темир йўл минтақавий бўлинмаси бўйича, шунингдек йўналишлар бўйича юк ортишни бир текис таъминловчи вагонларни олиб кириб бериш декада топшириғини станцияларга эълон қилиши ва станция бошлиғи темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбаридан декада топшириғини олиб, декад бошланишига бир суткага қадар ҳар бир юк жўнатувчини юкларни турига ва тайинланган темир йўлларга мувофиқ декада кунлари бўйича вагонларни олиб кириб ҳақида хабар бериши* – таъкидлаб ўтилган. Декада топшириғидаги маълумотлар ГУ-1 шаклдаги ташиш режасини бажариш ҳисоб карточкасига киритилади.

5- марърузага тест синов саволлари

65. Ташиш режасини мақсади нима?
66. Ойлик юк ташиш режасидан темир йўл учун биринчи навбатда келиб чиқдиган мажбурият нимадан иборат?
67. Ойлик юк ташиш режасидан юк жўнатувчи учун биринчи навбатда келиб чиқдиган мажбуриятлар нималардан иборат?
68. Темир йўл ва юк жўнатувчи юк ташиш шартномасини тузишдан аввал, ташиш режасини амалга оширишга қаратилган қандай ҳарактларни амалга оширишлари керак?
69. Режа мажбуриятларни бажариш учун темир йўл ва юк жўнатувчи бажариши зарур бўлган оператив – хўжалик ҳарактларни мазмуни шакли, муддатлари ва бажариш кетма – кетлиги қайси норматив ҳужжатларда баён этилган?
70. Темир йўлни ва юк жўнатувчини ойлик юкларни ташиш режасини бажариш бўйича ҳуқуқ ва мажбуриятлари қандай вужудга келади?
71. Ойлик ташиш режаси топшириқларини амалга оширишни оператив режалаштириш нечта босқичдан иборат?
72. Ойлик ташиш режаси топшириқларини амалга оширишни оператив режалаштиришни биринчи босқичи нимадан иборат?
73. Ойлик ташиш режаси топшириқларини амалга оширишни оператив режалаштиришни иккинчи босқичи нимадан иборат?
74. Ойлик ташиш режаси топшириқларини амалга оширишни оператив режалаштиришни учинчи босқичи нимадан иборат?
75. Уставнинг 25-бандида мувофиқ, юк жўнатувчи темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига декада буюртмасини қачон ва қандай тақдим этиши шарт?
76. Юк жўнатувчини темир йўлга ойлик режада назарда тутилган ташиш воситаларини декадага бериш ҳақидаги талабини қонунда белгиланган шакли бўлиб нима ҳисобланади?
77. Қайси вазиятда юк жўнатувчи ташиш воситаларини рад этган деб қаралади.
78. Декада буюртмасини тақдим этилмаганлиги ҳақида кўрсатилади.
79. Юк жўнатувчи тақдим этган декада буюртмаси қайси ҳужжатни тасдиқлашда, темир йўлни уни инобатга олиш мажбуриятини келтириб чиқаради?
80. Декада буюртмаларини белгиланган муддатлардан кечикиб тақдим этиш қандай ҳуқуқий оқибатларга олиб келади?
81. Декада буюртмаси ким орқали темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига тақдим этилиши керак?
82. Юк ортиш станциясини четлаб декада буюртмаларини тўғридан – тўғри темир йўл минтақавий бўлинмасига юборишга

83. Декада буюртмаси ҳар бир ойлик юк ташиш режаси ёки қўшимча режа топшириғи бўйича қандай тақдим этилади?

84. Декада буюртмаси иккинчи декадага қайси числода кечикамай тақдим этилиши керак?

85. Декада буюртмаси учинчи декадага қайси числода кечикамай тақдим этилиши керак?

86. Декада буюртмаси иккинчи декадага қайси числода кечикамай тақдим этилиши керак?

87. Декадага тўғри келадиган вагонлар (контейнерлар) миқдори қандай аниқланади?

6-маруза. Юк жўнатувчига ташиш воситаларни тақдим қилиш

Режа:

1. Темир йўл юк жўнатувчини таъминлаши керак бўлган ташиш воситаларини миқдори;

2. Юк жўнатувчига муайян турдаги ҳаракатдаги составни тақдим этиш;

3. Станция жўнатувчига вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар бериши;

4. Темир йўл юк жўнатувчига тегишли ҳолатдаги вагонни тақдим этиши.

Таянч тушинчалари. Мажбуриятларни лозим даражада бажариш, вагонлар сонини ($n_{\text{ваг}}$), ортиб жўнатиладиган юкни тоннадаги миқдорини ($\sum P$), белгиланган статик юклама ($P_{\text{ст}}$), вагонларга юклашнинг техник нормаси ($P_{\text{тех}}$), қўшимча миқдордаги вагонлар, очиқ ҳаракатдаги состав, тез бузилувчан юклар, умумий фойдаланиш жойлари, ноумумий фойдаланиш жойлари, жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш, олдиндан хабардор қилиб қўйиш, ГУ-2 шаклдаги хабар бериш Китоби, 50 вагондан зиёд, жадвал бўйича, вақт интервалига риоя қилиб, ҳисоб суткасини, тўлиқ муддат, тўлиқ бўлмаган муддат, соз, яроқли, юк қолдиқлари, ахлатлар.

6.1. Темир йўл юк жўнатувчини таъминлаши керак бўлган ташиш воситаларининг миқдори

Темир йўлнинг ойлик юк ташиш режасидан келиб чиқадиган энг муҳим мажбурияти, режа нормасини бажариш учун **юк жўнатувчига ташиш воситаларини тақдим қилишдан иборат**. Кўпчилик ҳолатларда вагонларни (контейнерларни) жўнатувчига юк ортишга олиб кириб бериш, юкни ташишга тақдим этишга олиб келади.

Шунингдек темир йўлни ташиш воситаларини юк ортишга олиб кириб бериши ва жўнатувчининг юкни ташишга тақдим этиш бўйича ўзаро муносабатлари, ташиш жараёнини дастлабки босқичи – юкни ортиб жўнатиш бўйича **технологик операцияларини** тузилмавий қисми ҳисобланади. Ташиш жараёнининг муваффақиятли амалга ошириш аксарият ҳолатларда, унинг дастлабки босқичидаги технологик операцияларни тўғри ташкил қилишга ва лозим даражада бажаришга боғлиқ бўлади. Ташиш воситаларини юк ортишга олиб кириб бериш бўйича **мажбуриятларни лозим даражада бажариш** уларни миқдори ва ҳолати, юк ортишга олиб кириб бериш жойи, муддати ва тартиби ҳақидаги шартларга риоя қилишни билдиради. Темир йўл юк жўнатувчини таъминлаши керак бўлган ташиш воситаларини миқдори **ойлик юк ташиш режасида** белгиланган. Жўнатувчига юк ортишга олиб кириб берилиши керак бўлган ташиш воситаларини миқдори декада ва суткалар бўйича бажаришнинг айрим муддаларида аниқлаштирилади. *Темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг декада топшириғида, декадага жами ва декаданинг ҳар бир суткасида юк жўнатувчига олиб кириб бериладиган вагонлар (контейнерлар) миқдори кўрсатилади.* Юк ортиш станцияси ҳар суткада юк жўнатувчига декада топшириғига аниқ мувофиқликда вагонларни (контейнерларни) юк ортишга олиб кириб бериши керак. Декада топшириғида назарда тутилган суткалик нормадан **кам миқдорда ташиш воситаларини** юк жўнатувчига тақдим этиш, темир йўлга мулкый жавобгарликни келтириб чиқаради.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг декада топшириғида назарда тутилгандан **ортиқ миқдордаги ташиш воситаларини** станция фақат юк жўнатувчининг ёзма илтимоси бўйича ёки олиб кириб беришни тигизлаштириш тартибида тақдим этиши мумкин (юкларни ташиш Қоидаларининг 2-бўлими 9-§). Уставнинг 28-бандига мувофиқ, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари юк жўнатувчи билан келишиб маршрутлар тузиш ва ташишни йириклаштириш учун ҳамда асосий ойлик режа бўйича чала юклашни тўлдириш учун юк ортишга вагон ва контейнерларни олиб кириб беришни тигизлаштириши (сугушати подачу) мумкин.* Вагонларни олиб кириб беришни тигизлаштириш, юк жўнатувчи билан келишиб, темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг буюриғи асосида амалга оширилади. Шундай қилиб, суткалик нормадан ортиқ миқдорда ташиш воситаларини олиб кириб беришни шарти юк жўнатувчининг розилигини олиш ҳисобланади.

Вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича ойлик режалаштиришда, вагонлар сони ($n_{\text{ваг}}$) режалаштириладиган ойда ортиб жўнатиладиган юклар миқдорини ($\sum P$) вагонларга юклашнинг *техник нормаларига* ($P_{\text{тех}}$) бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{ваг}} = \sum P / P_{\text{тех}}, \text{ ваг} \quad (6.1)$$

Юк ташиш тонна ва вагонларда режалаштирилганда, **режалаштирилган миқдордаги тонналар** ортиб жўнатилганида режа бажарилган ҳисобланади. Юк жўнатувчига тақдим этиладиган вагонлар сонини ($n_{\text{ваг}}$), ортиб жўнатиладиган юкни тоннадаги миқдорини ($\sum P$) белгиланган статик юкламага ($P_{\text{ст}}$) бўлиш орқали аниқлайди:

$$n_{\text{ваг}} = \sum P / P_{\text{ст}}, \text{ ваг.} \quad (6.2)$$

Лекин юк вагонлари бир хил эмас. Вагонларга юклашнинг техник нормаси ($P_{\text{тех}}$, куйида техник норма деб юритилади) уларнинг тавсифномаси ва уларга ортिलाдиган юкнинг турига мувофиқ турлича бўлиб, **№ 160 темир йўл транспортида ташиш қоидалари ва тарифлар Тўпламида** [18] (Министерство путей сообщения Российской Федерации. Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта № 160. М.: Транспорт, 1992. – 96 с.) эълон қилинган. Шу сабабли ташиш режасини турли миқдордаги вагонлар билан бажариш мумкин.

6.1. мисол. Статик юклама $P_{\text{ст}} = 50$ т ҳисобидан келиб чиқиб, $\sum P = 900$ т юк: $n_{\text{ваг}} = 900/50 = 18$ вагонга режалаштирилган.

Техник нормаси $P_{\text{тех}} = 60$ т бўлган вагонлар юк ортишга олиб кириб берилса, режани бажариш учун $n_{\text{ваг}} = 15$ вагон керак бўлади.

Бу ташиш режасини техник нормаси $P_{\text{тех}} = 45$ т бўлган $n_{\text{ваг}} = 20$ вагон билан ҳам бажариш мумкин.

Юқорида кўрсатилган вазият темир йўлни режа нормасини бажариш учун юк ортишга олиб кириб бериладиган вагонлар сонини тузатишга мажбур этади.

Юк жўнатувчи ташиш режасида назарда тутилган миқдордаги барча вагонларга юк ортиб ва уларни техник нормасини бажариб, тонналарда ташиш режасини бажармаслиги мумкин. Бундай ҳолатларда юкларни ташиш Қоидаларининг 1-бўлими 42-§ га мувофиқ, *режа нормасидаги барча вагонлардан фойдаланилганда ва уларни техник нормаларини бажарилганида, тонналарда ташиш режаси бажарилмаган ҳолатларда (тонна ва вагонларда режалаштириладиган юклар бўйича) темир йўл ташиш режасини тонналарда бажариш учун керакли бўлган **қўшимча миқдордаги вагонларни** юк ортишга олиб кириб бериши шарт.* Темир йўл режа бўйича тайинланган вагонларга нисбатан юклашнинг техник нормаси катта бўлган вагонларни жўнатувчига юк ортишга олиб кириб бериши мумкин. Бунда ташиш режасини бажариш учун камроқ миқдорда вагонлар зарур бўлади.

Юк ортиш режа нормасини бажариш фақатгина бўш вагонларни (контейнерларни) эмас, балки юкли вагонларни (контейнерларни) юк

жўнатувчига олиб кириб бериш билан ҳам таъминланади. Жўнатувчи юкли вагонлардан юкни тушириб олганидан сўнг уларга юк ортади. Вагонлардан юкни тушириш ва сўнгра уларга юк ортиш бўйича жуфтлашган операциялар темир йўлга ҳам ва юк жўнатувчига ҳам фойдали. Улар вагонни айланишини тезлаштиради, юк ортишга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича маневр ишларни камайтиради. *Лекин ҳисоб суткасида режа бўйича юк ортишни таъминлашга юкли вагонларни олиб кириб беришни қайд қилиш шу шарт билан мумкин бўладики, темир йўл юк жўнатувчига юкли вагонларни жуфтлашган операцияларга – юк туширишга ва галдаги юк ортишга, тўлиқ муддатларда олиб кириб берган бўлса.* Бунда вагонларни юк ортишга олиб кириб беришни қайд қилиш улар **ҳақиқатан** туширилган пайтдан эмас, балки юк тушириш учун **белгиланган вақт** ўтган пайтдан ҳисобланади.

6.2. Юк жўнатувчига муайян турдаги ҳаракатдаги составни тақдим этиш

Ташиш режасини бажаришнинг зарур шарти юк жўнатувчига **муайян турдаги** ҳаракатдаги составни тақдим этишдир. Ҳаракатдаги составни турини танлаш ташиладиган юкни **характерига** ва **хусусиятига** боғлиқ бўлиб, танлаб олинган ташиш воситаси ташилаётган юкни асрашни ва транспорт воситаларидан самарали фойдаланишни таъминлаши керак.

Ташиш учун вагонларни турини аниқлаш алоҳида юкларни ташиш қоидаларида белгилаб қўйилган. **Очиқ ҳаракатдаги составда** ташишга рухсат берилган юкларни рўйхати юкларни ташиш Қоидаларининг 20-бўлимини иловасида келтирилган. Йилни вақтларига ва темир йўлни иқлим зоналарида жойлашишига қараб **тезбузилувчан юклар** ёпиқ ва изотермик вагонларда ташилади (юкларни ташиш Қоидаларининг 31-бўлими). Юкларни ташиш Қоидаларининг 41-бўлими № 1 иловасида цистерналарда ва бункерли ярим очик вагонларда ташиладиган юкларни рўйхати келтирилган бўлиб, рўйхатда кўрсатилган ҳаракатдаги составларни темир йўл Уставнинг 53-бандига мувофиқ, *қуюладиган юкни (маҳсулотни) турига мувофиқ олиб кириб бериш керак.* Темир йўлнинг тасарруфидаги универсал контейнерларда қўланса хидли, контейнернинг девори ва полини ифлослантирувчи юкларни, ҳамда рангли ва қора металлларнинг темир терсаглари ташишга рухсат берилмайди (юкларни ташиш Қоидаларининг 25-бўлими 33-§).

Ойлик ташиш режасида (ГУ-12 шакл) нафақат вагонларни умумий миқдори ҳақидаги, балки уларни турларини тақсимланиши бўйича: ёпиқ вагонлар, платформалар, ярим очик вагонлар, цистерналар, музликлар, рефрижераторлар ва бошқалар ҳақидаги маълумотлар келтирилади. Декадининг ҳар бир кунларда вагонларни тури бўйича юк ортишни режалаштириш, юк жўнатувчининг декада буюртмасида ва темир йўл

минтақавий бўлинмаси раҳбарининг декада топшириғида амалга оширилади.

Ойлик ташиш режасида **назарда тутилмаган вагонларни** юк ортишга олиб кириб беришга рухсат берилмайди. Аммо, Уставнинг 32-бандига мувофиқ, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари режада назарда тутилган ёпиқ ҳаракатдаги составни очигизга, агар юкларни ташиш Қоидаларида мазкур юк очик ҳаракатдаги составда ташишга ижозат берилган бўлса, ҳамда бир турдаги очик ҳаракатдаги составни бошқасига алмаштириш ҳуқуқига эга.* Режада назарда тутилган ҳаракатдаги составни, Уставнинг 32-бандига асосан алмаштириш **юк жўнатуви**нинг **розилигисиз** амалга оширилади. Агар ташишга тақдим этиладиган юк, очик ҳаракатдаги составда ташиладиган юклар рўйхатида (юкларни ташиш Қоидаларининг 20-бўлимини иловасида) келтирилмаган бўлса ёпиқ вагонларни платформаларга ёки ярим очик вагонларга алмаштиришга **истисно тариқасида** рухсат берилади. Бундай алмаштириш юк олувчининг розилиги билан юк жўнатувчининг ёзма аризасига кўра темир йўлнинг **юк ва тижорат ишлари бошқармасининг бошлиғининг** рухсати билан амалга оширилади. Алмаштирилган ҳаракатдаги составда юк ташишда, юкхатини “Особые заявления и отметки отправителя” графасида юк жўнатувчи “Согласен на перевозку на открытом подвижном составе, с грузополучателем согласовано” деб белгилаб (ёзиб) қўяди.

Юкни ташишга тақдим этиш ва вагонларга ортиш умумий ва ноумумий фойдаланиш жойларида амалга оширилади. Бу ҳақда Уставнинг 10-бандида, юкларни *ортиш ва тушириш темир йўлнинг тасарруфидаги станциянинг омборларида ва майдонларида (умумий фойдаланиш жойлари), шунингдек ташкилотларнинг ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги рельс ёни омборларида, майдонларида ва бошқа жойларда (ноумумий фойдаланиш жойлари)* амалга оширилади – алоҳида тақидлаб ўтилган. Шунга мувофиқ темир йўл вагонларни юк ортишга олиб кириб беради. **Умумий фойдаланиш жойларига** станциянинг юк районларидаги ёпиқ омборлар, ёпиқ ва очик платформалар, очик майдонлар, эстокадалар ва бошқа юк иншоотлари мансуб бўлиб, уларда барча юк жўнатувчиларнинг ва юк олувчиларнинг юклари билан ортиш ва тушириш бўйича операциялар амалга оширилади. Бундан фарқли ўлароқ **ноумумий фойдаланиш жойлари** муайян юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг тасарруфида бўлади. Уларга ташкилотларнинг ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги рельс ёни омборлари, майдонлари, ҳамда Уставнинг 14-бандига мувофиқ, *темир йўл ташкилот ва жисмоний шахсларга юкларни тахлаш учун вақтинчалик фойдаланишга тақдим этган ажратилган минтақадаги бўш ер участкалари* – мансуб бўлади. Темир йўл шохобча йўллари кимнинг – темир йўлнинг ёки корхонанинг тасарруфида бўлишидан қатъий назар, улар ноумумий жойларга мансуб бўлади.

Станциянинг умумий фойдаланиш жойларидан юкни ортиб жўнатиш амалга оширилганда **темир йўлнинг локомотивида** тегишли юк ортиш фронтларига (омборларга, майдонларга) вагонлар олиб кириб берилади ва жойлаштириб чиқилади. Темир йўл шохобча йўлидаги юк жўнатувчига **вагонларни олиб кириб бериш жойи**, унга кимнинг – темир йўлнинг ёки темир йўл шохобча йўли эгасининг (қуйида шохобча эгасининг деб юритилади) локомотивида хизмат кўрсатилишига боғлиқ. Агар темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасини локомотивида хизмат кўрсатилса, темир йўлнинг локомотиви **вагонлари чиқариб қўйиладиган йўлга** (вагонларни топшириш йўлига) олиб кириб беради. Вагонларни ундан кейинги ҳаракати ва юк ортиш фронтларига олиб кириб бериш ва жойлаштириб чиқиш шохобча эгасининг локомотивида амалга оширилади. Агар темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилса, темир йўлнинг локомотиви вагонлари **юк ортиш фронтига олиб кириб беради ва жойлаштириб чиқади**.

Уставнинг 31-бандига мувофиқ, *темир йўл раҳбари юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра темир йўл сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳуқуқига эга*. Уставнинг 32-бандига мувофиқ эса, *темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини темир йўл минтақавий бўлинмаси сарҳадида ўзгартириш ҳуқуқига эга*. Бундай ҳолатларда, **ўзгартирилган режада** кўрсатилган станциядарда юк ортишга вагонларни олиб кириб бериш амалга оширилади.

6.3. Станция жўнатувчига вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар бериши

Юк жўнатувчини воситаларида юк ортиш амалга оширилса станция юк жўнатувчига вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида **олдиндан хабар** бериши керак. Уставнинг 57-бандига мувофиқ, *темир йўл станциясининг бошлиғи юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг воситаларида ортишга ва туширишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида юк жўнатувчига ёки юк олувчига вагонларни олиб кириб беришдан 2 соатдан кеч қолмай хабар бериши шарт*.

Вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақидаги **хабар сутка давомида** (туну-кун) берилиши керак. Корхона хабарни қабул қилиб олиш учун **масъул шахсни** тайинлаши шарт, уни фамилияси ва телефон номери станция бошлиғига билдириб қўйилади. Агар юк ортиш, ушбу темир йўл шохобча йўлида юк туширишдан, бўшайдиган вагонлар ҳисобидан таъминланадиган бўлса, юк ортиш учун бўш вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар бериш керак бўлмайди. Вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақидаги хабарни бериш тартиби темир йўл шохобча йўлини

эксплуатация қилиш шартномасида ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасида назарга олинади. Вагонларни ортишга ёки туширишга олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар беришни ёзиб бориш учун станцияда **ГУ-2 шаклдаги хабар бериш Китоби** юритилади (Книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку, Юк ташиш Қоидаларни 12-бўлимнинг 24-§). ГУ-2 шаклдаги хабар бериш Китобининг саҳифалари (6.1-расм) саккизта графадан иборат бўлиб уларда: хабар беришни тартиб рақами, юк жўнатувчининг (юк олувчининг) номи, вагонни (контейнерни) номери, юкни номи, ортишга ёки туширишга вагонларни олиб кириб беришни режалаштирилган вақти, хабар бериш вақти, хабарни ким қабул қилганлиги (фамиляси, мансаби) ва иловалар ёзиб борилади.

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

6.1-расм. ГУ-2 шаклдаги хабар бериш Китобининг саҳифаси

Темир йўл шохобча йўлларида вагонлар хабар бермасдан олиб кириб берилганида (шартномада шундай назарда тутилган бўлса) олиб кириб берилган вагонлар хабар беришга белгиланган муддат ўтганидан сўнг корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобланади. Вагонлар хабардаги муддатдан илгари олиб кириб берилганида, вагонлар шу хабардаги муддатдан бошлаб корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобланади.

Хабарда кўрсатилган муддатга зид, вагонлар кечикиб олиб кириб берилганида, агар кечикиш икки соатдан ошмаса, вагонлар ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан бошлаб корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобланади. Кечикиш икки соатдан ортиқ бўлса, вагонлар корхонага хабар бермасдан олиб кириб берилган деб ҳисоб қилинади (юк ташиш Юк ташиш Қоидаларни 12-бўлимнинг 55-§).

Ўртача суткалик юк ортиш ёки юк тушириш 50 вагондан зиёд бўлса, темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва темир йўл

шохобча йўлидан қайтариш жадвал бўйича ёки олиб кириб беришлар ўртасидаги вақт интервалига риоя қилиб белгиланиши мумкин.

Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига вагонларни юк **жўнатувчиларни воситасида ортишга** ёки **юк олувчиларни воситасида туширишга** олиб кириб бериш, одатда вагонларни олиб кириб беришдан икки соатдан кеч қолмай хабар бериши бўйича амалга оширилади (Уставнинг 57-банди). Юк ташиш Қоидаларни 3-бўлимининг 34-§ га мувофиқ, вагонлар олиб кириб бериш муддатига риоя қилмай ёки хабар бермай юк ортишга олиб кириб берилганида, юк жўнатувчи уларни станция тақдим этган пайтдаёқ қабул қилиб олади, бунда вагонлар:

- хабардаги белгиланган муддатдан олдин олиб кириб берилганида – ушбу муддат бошланган пайтдан вагонлар олиб кириб берилган деб ҳисобланади;

- хабардаги белгиланган муддатдан кеч олиб кириб берилганида ҳамда хабар бермасдан олиб кириб берилганида – вагонлар ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан 2 соат ўтгандан сўнг олиб кириб берилган деб ҳисобланади.

Вагонларни олиб кириб берилган деб ҳисоблаш уларни **масъулиятли** тўхтаб туришини бошланиш пайтини билдиради. Вагонларни олиб кириб бериш пайтини белгилаш, уларни тўхтаб туриши ва ойлик юк ташиш режасини бажармаганлик учун жавобгарликни аниқлашда муҳим аҳамиятга эга. Юк жўнатувчига юкларни ортиш учун муайян муддат берилади (юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлими, 1-, 2-, 3- ва 4- иловалари). Уставнинг 56-бандига мувофиқ, *юк жўнатувчилар (юк олувчилар) юкларни ортишини ва туширишини белгиланган муддатларда амалга оширишлари шарт.* Темир йўл бўш вагонларни юк жўнатувчига шундай ҳисоб билан олиб кириб бериш керакки, уларни **масъулиятли** тўхтаб туриши бошланиш пайтдан токи **ҳисоб суткасини** тугашигача (Тошкент вақти билан соат 20⁰⁰ гача) вагонларга юк ортишга **тўлиқ муддат** мавжуд бўлиши керак. Ушбу шарт амал қилинганида режа нормаларини бажаришга бўш вагонлар **олиб кириб берилган** деб ҳисобланади.

6.2. мисол. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига соат 14.00 да юк ортишга 4 та бўш вагонларни олиб кириб бериш ҳақида станция хабар берган. Темир йўл вагонларни юк ортишга 15.00 да, яъний хабардаги муддатдан 1 соатдан кейин олиб кириб берган. Юк ташиш Юк ташиш Қоидаларни 12-бўлимининг 55-§ га мувофиқ вагонларни масъулиятли тўхтаб туриши, уларни ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан 15.00 дан бошланади. Юк ортиш муддати 2 соат 30 мин. Ҳисоб суткаси тугашигача 20.00 - 15.00 = 5.00 соат вақт мавжуд. Ҳисоб суткаси тугашигача юк ортиш учун тўлиқ муддат мавжуд, яъний 5.00 соат > 2 соат 30 мин. Бундай ҳолатда

олиб кириб берилган вагонлар суткалик режа нормаларини бажаришга олиб кириб берилган деб ҳисоб қилинади.

6.3. мисол. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига соат 14.00 да юк ортишга 4 та бўш вагонларни олиб кириб бериш ҳақида станция хабар берган. Темир йўл вагонларни ортишга 17.00 да олиб кириб берган, яъний хабардаги муддатдан 3 соатдан кейин. Юк ташиш Юк ташиш Қоидаларни 12-бўлимининг 55-§ га мувофиқ вагонларни масъулиятли тўхтаб туриши, уларни ҳақиқий олиб кириб берилган пайитдан 2 соатдан кейин, яъний 19.00 дан бошланади. Юк ортиш муддати 2 соат 30 мин. Ҳисоб суткаси тугашигача $20.00 - 19.00 = 1.00$ соат вақт мавжуд. Ҳисоб суткаси тугашигача юк ортиш учун тўлиқ муддат мавжуд эмас, яъний $1.00 \text{ соат} < 2 \text{ соат } 30 \text{ мин}$. Бундай ҳолатда олиб кириб берилган вагонлар суткалик режа нормаларини бажаришга олиб кириб берилган деб ҳисоб қилинмайди.

Шунингдек жуфтлашган операцияларга олиб кириб берилган юкли вагонлар, улардаги юкни туширишга ва уларга галдаги юк ортишга тўлиқ муддатларда олиб кириб кириб берилганда ҳам суткалик режа нормаларини бажаришга ҳисоб қилинади. Қачонки вагонлар юк ортишга тўлиқ бўлмаган муддат билан олиб кириб берилганда, агар ҳисоб суткаси тугашигача уларга ҳақиқатан юк ортиб бўлинган бўлса, бунда суткалик режа нормаларини бажаришга вагонлар олиб кириб берилган деб ҳисоб қилинади.

6.4. Темир йўл юк жўнатувчига тегишли ҳолатдаги вагонни тақдим этиши. Темир йўл режа нормаларини бажариш учун нафақат маълум миқдорда балки тегишли ҳолатдаги ташиш воситаларини жўнатувчига юк ортишга олиб кириб бериши керак. Нуқсонли ҳаракатдаги составга юк ортиш, юкни йўқолишини, кам чиқишини, бузилишини ёки шикастланишини келтириб чиқариши мумкин ҳамда поездлар ҳаракат хавфсизлигига таҳдид солади. Шулардан келиб чиқиб, Уставнинг 53-бандида, *темир йўл, муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекцияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шартлиги* – белгилаб қўйилган.

Вагонлар ҳам **техник** ва ҳам **тижорий** муносабатда соз бўлиши керак. Ташиш воситаларининг ҳолати Ўзбекистон Республикаси темир йўлларида техникавий фойдаланиш Қоидалари талабларига тўлиқ жавоб берса улар **техник жиҳатдан соз** деб ҳисобланади. Ташиш воситалари тижорий созлиги ташилаётган юкларни **асрашни тўлиқ таъминлаши** керак.

Вагонларни техник жиҳатдан созлигини аниқлаш темир йўлнинг зиммасига юклатилади. Вагонларни техник кўриқдан ўтказмасдан ва уни вагон хўжалиги ишчилари томонидан ВУ-14 шаклдаги Китобга **яроқли** (годным) деб эътироф этилганлиги ҳақида ёзмасдан вагонларни юк ортишга олиб кириб бериш тақиқланади.

Уставнинг 53-бандига мувофиқ, *ҳаракатдаги составни муайян юкни ташиши учун **тижорий муносабатда яроқлилигини**: вагонларни – юк жўнатувчи, агар юк ортиш унинг воситасида амалга оширилса ёки темир йўл агар юк ортиш темир йўлнинг воситаларида амалга оширилса; контейнерларни, цистерналарни ва бункерли ярим очиқ вагонларни – юк жўнатувчи аниқлайди.*

Юк ортишга олиб кириб берилган вагон ёки контейнер ўзининг техник ёки тижорий ҳолати бўйича ташилаётган юкни асрашни таъминламас экан, юк жўнатувчи бундай ҳаркатдаги составга юк ортишни рад этиши шарт. Юк ортишга нуқсонли ҳаракатдаги составни олиб кириб бериш, темир йўл юк ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятини лозим даражада бажармаганлигидан гувоҳлик беради. Юк жўнатувчи **нуқсонлилик** сабабли юк ортишни рад этган вагон ва контейнерлар, режа нормасини бажариш учун олиб кириб берилган деб ҳисоб қилинмайди. Уларни ўрнига темир йўл яроқли ҳаракатдаги состани олиб кириб бериши керак.

Олдинги ташилган **юк қолдиқларидан** ва **ахлатлардан** тозаланмаган ҳаракатдаги составларни юк ортишга олиб кириб бериш жиддий бузғунчилик ҳисобланади ва юк жўнатувчи уларни қабул қилишни рад этишга ҳақли. Лекин юк жўнатувчи, олдинги ташилган юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаган ҳаракатдаги составларни, юк ортишга қабул қилиши ҳам мумкин. *Тозаланмаган ҳаракатдаги составни юк ортишга олиб кириб беришга фақат юк жўнатувчининг розилиги билан йўл қўйилиши, бундай ҳолатда темир йўл юк жўнатувчининг фойдасига оддий вагон учун **энг кам иш ҳақининг 1 баравари** миқдоридан ва ихтисослаштирилган вагон учун **энг кам иш ҳақининг 2 баравари** миқдоридан жарима тўлашлиги, юк жўнатувчи эса бу вагонларни тозалаши ва юк ортиши шартлиги, вагонларни тозалаши учун юк жўнатувчига темир йўл станциясининг бошлиги ва юк жўнатувчи ўртасидаги битимда аниқланган вақт ажратилиши* –Уставнинг 141-бандига кўрсатиб ўтилган.

Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан юк ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти, Юк ташиш Қоидаларни 37-бўлимнинг 3-§ га мувофиқ умумий шаклдаги ГУ-23 актида қайд қилинади, актни станция қабул қилувчи топширувчиси ва юк жўнатувчининг ваколатли вакили имзолайдилар. Акт темир йўлга жарима тўлаш ҳақида талаб қўйиш учун асос бўлиб хизмат қилади. Агарда, станция тозаланмаган вагонларни олиб кириб берганлиги учун умумий шаклдаги

ГУ-23 актини тузишдан бош тортса, юк жўнатувчи бу ҳақида темир йўл минтакавий бўлинмаси раҳбарига шикоят қилиши керак.

Жуфтлашган операцияларни амалга оширишда (тушириш-ортиш), масала бошқача тартибда ҳал қилинади. Корхона юк олувчи сифатида, вагондаги юкни тушириб олганидан сўнг, уни юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозалаши керак (Уставнинг 58-банди), сўнгра юк жўнатувчи сифатида вагонга юк ортиши керак.

Уставнинг 58-бандида, *юк олувчи вагон (цистерна) ва контейнердаги юкни **тўлиқ тушириб** олиши шартлиги, юк туширишдан сўнг вагон ва контейнерлар ҳам ички ва ҳам ташқи томонидан тозаланиши кераклиги, вагонларни юк туширишдан сўнг тозалаши юк олувчилар бажарадилар, агар тушириш уларнинг воситаларида амалга оширилган бўлса ёки темир йўл бажаради, агар тушириш темир йўлнинг воситаларида амалга оширилган бўлса, контейнерларни тозалаши барча ҳолатларда юк олувчилар бажарадилар* – деб кўрсатиб ўтилган.

Юкларни ташиш Қоидалари бўйича вагонни тозалаш юк жўнатувчига юклатилган бўлса, у тозаланмаган вагонни юк ортишга қабул қилишни рад этишга ҳақли эмас. Чунончи, Уставнинг 53-бандига мувофиқ, *қуюшга махсус цистерналарни тайёрлашни юк жўнатувчилар амалга оширадилар*. Юк жўнатувчи махсус цистернанига махсулотни қуюшдан олдин уни тозалаши ва заруриятли ҳолатларда эса ювиши керак.

6- маръузага тест синов саволлари

88. Темир йўл юк жўнатувчини таъминлаши керак бўлган ташиш воситаларини

89. Декадага жами ва декаданинг ҳар бир суткасида юк жўнатувчига олиб кириб бериладиган вагонлар (контейнерлар) миқдори қайси ҳужжатда кўрсатилади?

90. Декада топшириғида назарда тутилган суткалик нормадан кам миқдорда ташиш воситаларини юк жўнатувчига тақдим этиш,

91. Юк ташиш тонна ва вагонларда режалаштирилганда, режа бажарилган ҳисобланади.

92. Вагонларга юклашнинг техник нормаси ($P_{\text{тех}}$) қайси ҳужжатда эълон қилинади?

93. Темир йўл ҳисоб суткасида режа бўйича юк ортишни таъминлашга олиб кириб берган юкли вагонларни қайд қилиш қандай шарт билан мумкин бўлади?

94. Очiq ҳаракатдаги составда ташишга рухсат берилган юкларни рўйхати қайси норматив ҳужжатда келтирилган.

95. Ойлик ташиш режасида назарда тутилмаган вагонларни юк ортишга олиб кириб беришга

96. Бир турдаги очик ҳаракатдаги составни бошқасига алмаштириш ҳукуки кимга берилган?

97. Ташишга тақдим этиладиган юк, очик ҳаракатдаги составда ташиладиган юклар рўйхатида келтирилмаган бўлса ёпик вагонларни платформаларга ва ярим очик вагонларга алмаштиришга истисно тариқасида ким рухсат беради?

98. Истисно тариқасида ёпик вагонларни платформаларга ва ярим очик вагонларга алмаштирилганда юкхатини қайси графасида, ким, қандай белги қўйади?

99. Уставнинг 10-бандига мувофиқ, юкни ташишга тақдим этиш ва вагонларга ортиш қаерларда амалга оширилади?

100. Умумий фойдаланиш жойларига қайси жойлар мансуб бўлади?

101. Ноумумий фойдаланиш жойларига қайси жойлар мансуб бўлади?

102. Ноумумий фойдаланиш жойларига қайси жойлар мансуб бўлади?

103. Ноумумий фойдаланиш жойларига қайси жойлар мансуб бўлади?

104. Уставнинг 31-бандига мувофиқ, ким юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра темир йўл сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳукукига эга?

105. Уставнинг 32-бандига мувофиқ, ким юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра темир йўл минтақавий бўлинмаси сарҳадида режада назарда тутилган жўнатувчи темир йўл станциясини ўзгартириш ҳукукига эга?

106. Темир йўл станциясининг бошлиғи юк жўнатувчининг воситасида ортишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида юк жўнатувчига қачон хабар бериши шарт?

107. Вагонларни ортишга ёки туширишга олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар беришни ёзиб бориш учун станцияда қандай шаклдаги ҳужжат юритилади?

108. Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига вагонларни юк жўнатувчиларни воситасида ортишга олиб кириб бериш қандай амалга оширилади?

109. Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига жўнатувчининг воситаларида юк ортишга вагонлар хабардаги белгиланган муддатдан олдин олиб кириб берилганида қай йўсинда иш тугилади?

110. Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига жўнатувчининг воситаларида юк ортишга вагонлар хабардаги белгиланган муддатдан кеч олиб кириб берилганида қай йўсинда иш тугилади?

111. Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига жўнатувчининг воситаларида юк ортишга вагонлар хабар бермасдан олиб кириб берилганида қай йўсинда иш тугилади?

112. Қандай шартга амал қилинганида режа нормаларини бажаришга бўш вагонлар олиб кириб берилган деб ҳисобланади?

113. Уставнинг 53-бандига мувофиқ, темир йўл муайян юкни ортиш учун қандай вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шарт?

114. Уставнинг 53-бандига мувофиқ, темир йўл муайян юкни ортиш учун қандай вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шарт?

115. Уставнинг 53-бандига мувофиқ, темир йўл муайян юкни ортиш учун қандай вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шарт?

116. Ташиш воситаларининг ҳолати қайси норматив ҳужжат талабларига тўлиқ жавоб берса улар техник жиҳатдан соз деб ҳисобланади?

117. Қандай ҳолатда ташиш воситаларининг тижорий жиҳатдан соз деб ҳисобланади?

118. Вагонларни техник жиҳатдан бешикастлигини аниқлаш кимнинг зиммасига юклатилади?

119. Вагонларни техник кўриқдан ўтказмасдан ва уни вагон хўжалиги ишчилари томонидан вагонларни ортишга олиб кириб бериш тақиқланади.

120. Вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

121. Вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

122. Контейнерларни, цистерналарни ва бункерли ярим очик вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

123. Юк жўнатувчини розилиги билан темир йўл юк ортишга тозаланмаган ҳаракатдаги составни олиб кириб берганида, темир йўл юк жўнатувчини фойдасига оддий вагон учун қанча миқдорда жарима тўлайди?

124. Юк жўнатувчини розилиги билан темир йўл юк ортишга тозаланмаган ҳаракатдаги составни олиб кириб берганида, темир йўл юк жўнатувчини фойдасига ихтисослаштирилган вагон учун қанча миқдорда жарима тўлайди?

125. Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан юк ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти, қайси шаклдаги актида қайд қилинади?

126. Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан юк ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти қайд қилинган умумий шаклдаги ГУ-23 актни кимлар имзолайдилар?

7- маъруза. Юкни ташишга тақдим этиш

Режа:

1. Юкни тури ва миқдори бўйича ташишга тақдим этиш;
2. Юкни ташишга тайёрлаш;
3. Режалаштирилган миқдордаги юкни ортиб жўнатиш;
4. Юкни ортиб жўнатишда вагонларни юк кўтаришидан самарали фойдаланиш.

Таянч тушинчалари. Юк ташиш шартномаси, юкни тури, юкни алмаштириш, давлат стандартларидаги яроқли идиш, ностандарт идиш, нотранспортабель юк, юкларни тамғалаш, қўшимча кафолат, тамғалар мавжудлиги, товарни тамғалаш, транспортга оид тамғалаш ва махсус тамғалаш, манипуляция нишонлари, хавфлилик ёрлиқлари, ИСО, Р780 тавсияси, эҳтиётлик билан, мўрт, исшдан кўрқади, намликдан кўрқади, совукдан кўрқади.

7.1. Юкни тури ва миқдори бўйича ташишга тақдим этиш

Юк жўнатувчини юк ташиш режасидан вужудга келадиган асосий мажбурияти **юкни ташишга тақдим этиш иборат бўлиб**, юк жўнатувчи бу мажбуриятни бажариши юк ташиш шартномасини тузиш учун зарур шартлардан ҳисобланади. Бу мажбуриятни лозим даражада бажариш, **юкни тури ва миқдори, идиши ва ўровига, тамғалашга, керакли ҳужжатларни тақдим этишга, ташиш воситаларидан самарали фойдаланишга ва бошқа шартларга** нисбатан белгиланган талабларга риоя қилиш натижасида таъминланади.

Ташишга тақдим этилиши керак бўлган **юкни тури** ГУ-12 шаклдаги ойлик юк ташиш режасида ёки юк жўнатувчининг бир маротабалик буюртмаси (режадан ташқари ёки режа устидан ташишларда) кўринишидаги тарафларнинг (темир йўлнинг ёки юк жўнатувчининг) битимида белгиланган. Юк жўнатувчи фақат шу турдаги юкни ташишга тақдим этиши керак. Аммо режа номенклатурасида назарда тутилган бир гуруҳ доирасидаги юкни, шу номенклатура гуруҳидаги бошқа турдаги юкка алмаштиришга рухсат берилади, чунки ташиш режасини бажариш фақат миқдор бўйича эмас, балки юкларни ҳар бир турлари бўйича алоҳида ҳисобга олинади. Уставнинг 33-бандига мувофиқ, *темир йўл станциясини бошлиғи юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра режа номенклатурасида назарда тутилган айрим юк гуруҳлари доирасида бир юк турини бошқасига алмаштиришга рухсат бериш ҳуқуқига эга*. Бир номенклатура гуруҳ доирасидаги юкни, бошқа номенклатура гуруҳ доирасидаги юкка алмаштиришга йўл қўйилмайди.

Эслатма: Темир йўл транспортида юк ташиш ва бошқа хизматларга шартномавий тарифларнинг (қуйида шарномавий тарифлар деб

юритилади) 1.7 (4) калькуляцияси бўйича юкни турини алмаштиришга станция йиғим ундиради (2012 йилда бу йиғим 11050 сўм бўлган).

Юк жўнатувчи ойлик режада кўрсатилган **микдордаги юкни** ташишга тақдим этиши шарт. Юк жўнатувчи, темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарининг декада топшириғига мувофиқ декада ва декаданинг суткалар бўйича юкни ташишга тақдим этишнинг алоҳида муддатларига, риоя қилиши керак. Юк жўнатувчининг юкни ташишга тақдим этиш бўйича оператив – хўжалик ҳаракатларини: юкни ташишга тайёрлаш; юкни ташиш воситаларига ортиш ва ташиш ҳужжатларини расмийлаштириш каби операцияларга бўлиш мумкин. Агар юкни ортиш темир йўлга юклатилган бўлса, юк жўнатувчида юкни вагонга ортиш ўрнига, уни умумий фойдаланиш жойларида топшириш мажбурияти вужудга келади.

7.2. Юкни ташишга тайёрлаш

Жўнатувчининг юкни ташишга қулай (транспортабель) ҳолатга келтириш мажбурияти билан боғлиқ бўлиб, Уставнинг 49-бандига мувофиқ, *юкларни ташишда йўқолишдан, кам чиқишдан, бузилишдан ва шикастланишдан ҳимоя қилиш учун идишларга зарурият бўлса, юк жўнатувчилар уларни тегишли **давлат стандартларидаги соз идишда**, идиши ва ўровига стандартлар белгиланмаган юкларни эса, уларни тўлиқ асрашни таъминлайдиган соз идишда ташишга тақдим этишлари кераклиги, қишлоқ хўжалик маҳсулотларини, юкларни ташишда асрашни таъминловчи **ностандарт идишларда**, ташишга қабул қилиш мумкинлиги* – белгилаб қўйилган. Идиш ва ўров қандай талабларга мос келиши давлат стандартларида ва техник шартларда, транспорт норматив ҳужжатларида белгиланади. Идиш ва ўровга белгиланган стандартлар ва техник шартлар ёки тегишли ҳолатларда идиш ва ўровнинг характериға нисбатан шартномада белгиланган талаблар мавжуд бўлмаса, қандай идиш юкни характериға ва ташиш шартларига жавоб беришини ва уни ташишда асрашни таъминлаш учун етарли эканлигини ташувчи аниқлайди. Темир йўл сифатсиз идишдаги нотранспортабель юкни ташишга қабул қилишни рад этишга фақатгина ҳақли бўлибгина қолмай, балки рад этиши керак. Лекин бу, нуқсонли идиш ёки ўровдаги юкни ташишга қабул қилиш ҳолатларида уни асрашга ташувчи муқаррар жавобгар бўлади деган хулоса келиб чиқмайди. Бу масала ташилаётган юкларни асрашга транспорт ташкилотларини жавобгарлигининг умумий асосларидан (фақат айблилик учун жавобгарлик), идиш ёки ўровнинг камчиликларидан, юкни қабул қилиш ва уни ташиш шарт-шартларидан келиб чиқиб ҳал қилинади.

Ташишга тақдим этилаётган баъзи бир юклар тамғаланиши керак. **Юкларни тамғалаш** (маркалаш) алоҳида жой (ўрин)даги юкни у ёки бу партияга мансуб эканлигини, тайинланган манзилни ва юк олувчини

ташиш ҳужжатларига мурожаат этмасдан аниқлаш имкониятини беради, ҳамда юкнинг ўзига хос махсус хусусиятига хизматчиларни эътиборини жалб қилади. Юк тамғаси ҳар хил нишон, шартли белги, расм ва ёзув кўринишида бўлиши мумкин. Юкларни тамғалаш уч турдан: **товарни тамғалаш, транспортга оид тамғалаш ва махсус тамғалашдан** иборат.

Товарни тамғалаш савдо ташилотларига ва истеъмолчиларга маълумот бериш учун керак бўлади. Товар ишлаб чиқарувчи товар тамғасини унинг ички ўровига тасвирлаб қўяди. Унда товарнинг ранги, ишлаб чиқарилган вақти, Давлат стандартининг рақами кўрсатилган бўлади.

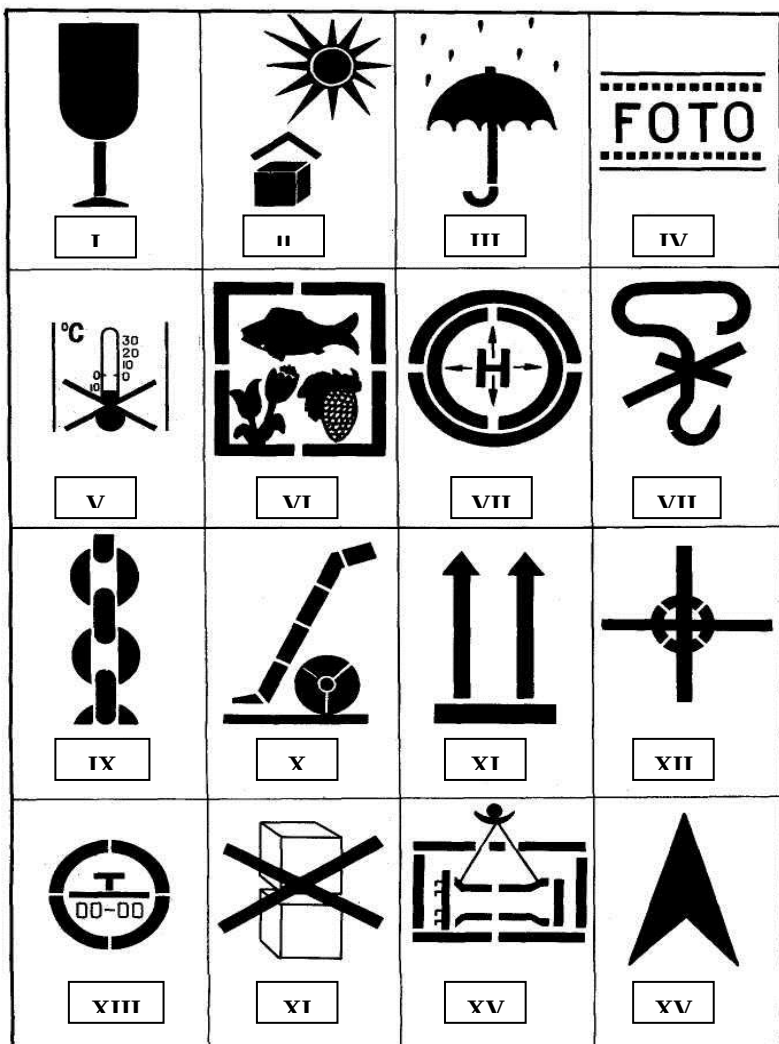
Транспортга оид тамғалаш асосий, қўшимча ва ахборот ёзувларидан иборат бўлади. Бу ёзувларда юк олувчини, тайинланган станцияни ва темир йўлни номлари, жўнатиладиган юклар сони ва ҳар бир юк жойини тартиб рақамии, юк жўнатувчини пункт, станция ва темир йўлни номлари, темир йўлга оид тамғалаш, юк жойларининг вазни, габарит ўлчамлари ва ҳажми ҳақида маълумот берилади. Идиш-ўровли ва донали юкларга транспортга оид тамғаларни (темир йўлга оид тамғадан ташқари) юк жўнатувчи тасвирлаб қўйиши керак.

Махсус тамғалаш-манипуляция нишонлари ва хавфлилик ёрлиқларидан иборат бўлиб, юкнинг идишига (ўровига) уларни юк жўнатувчи тасвирлаб қўяди. **Манипуляция нишонлари**-бу юк билан муносабатда (муомалада) бўлиш услубларини кўрсатувчи тасвирдир. Манипуляция нишонлари ва хавфлилик ёрлиқлари юкнинг ўзига хос хусусиятлари ҳақида огоҳлантиради, ҳамда хизматчиларга маҳсулотни ортиш-тушириш, сақлаш ва ташиш услублари ҳақида маълумот беради. Тамғалаш юкларни ташиш, ортиш-тушириш ва омбор операцияларини бажариш жараёнида тўлиқ асрашни таъминлашга қўшимча кафолот яратади. 7.1-расмда манипуляция нишонлари кўрстилган бўлиб, улар стандартлаш бўйича халқаро ташкилат ИСО (**ISO – International Organisation for standartisation**)нинг P780 тавсиясига тўлиқ мос тушади.

Агар юк билан муносабатда бўлиш усуллариининг манипуляция нишонларида ифода этиш имконияти бўлмаса, у ҳолда огоҳлантириш уст хатларини қўллашга ижозат берилади, масалан «Устига қўйилмасин» ва ҳ.к. Хавфли юк жойларига (ўринларига) юкни хавфлили тоифасини, таърифловчи махсус **тамға-ёрилиқ** тасвирланади. Агар алоҳида юк жойи ҳар турли хавфлилик тоифасидаги юклардан иборат бўлса унда юк жойида тегишли миқдорда хавфлили ёрилиғи бўлиши керак.

Ёғоч ва фанера яшиқларда, массаси 1 кг дан ва ҳажми 1 л дан ортиқ бўлмаган майда қадоқланган хавфли моддалар ташилганида, идишнинг (яшиқнинг) ташқи сиртқиға **«Майда қадоқланган идишларда»**, **«Усти»** , агар шиша идишлар мавжуд бўлса, **«Эҳтиёт бўлинг»**, **«Ойна»** каби уст хат ёзиб қўйилади.

Тамғалаш юкни хусусийлаштириш (индивидуаллаш) имкониятини яратиб, ташиш жараёнида ва ортиш – тушириш ишларини амалга оширишда, уни асрашни таъминлашда **кўшимча кафолат** ҳисобланади. *Темир йўл юкларда жўнатувчи тасвирлаган тамгалар мавжудлигини* текшириши керак, лекин темир йўлга тамгани тўғрилигини ва тамгани юкни характериға мувофиқлигини текшириш мажбурияти юклатилмайди. Шу сабабли, тамганинг камчиликлари боис юк шикастланганида ёки бузилганида темир йўл жавобгарликка тортилмайди, лекин ташиш қоидалари талабларига зид юкни ташишга тамғасиз қабул қилган бўлса жавобгарликдан озод этилмайди.



1.2-расм. Манипуляция нишонлари

I-эхтиётлик билан, мўрт; II-исшдан кўрқади; III-намликдан кўрқади; IV-нурланишдан кўрқади; V-совукдан кўрқади; VI-тез бузилувчан юк; VII-герметик ўров; VIII-бевосита илгакда кўтарилмасин; IX-осиш (илиш) жойи; X-аравадада кўтариладиган жой; XI-усти, тўнкарилмасин; XII-оғирлик маркази; XIII-тропик ўров; XIV-устма-уст тахлаш тақиқланади; XV-бевоста юкдан кўтарилсин; XVI-шу жойдан очилсин.

7.3. Режалаштирилган микдордаги юкни ортиб жўнатиш

Ойлик юк ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятларнинг муҳим тузилмавий қисми, режалаштирилган микдордаги юкни ортиб жўнатишдир. Юкни вагонга ортишни темир йўл ёки юк жўнатувчи амалга оширади. Уставнинг 52-банди юк ортиш ва юк тушириш бўйича мажбуриятларни қуйидагича тақсимлайди:

а) **темир йўл** - керакли қурилмалар ва механизмларга эга бўлган умумий фойдаланиш жойларида амалга оширади, хавфли, тез бузилувчан юклар ва юкларни ташиш Қоидаларида кўрсатиб ўтилган бошқа юклар бундан мустасно;

б) **юк жўнатувчилар ва юк олувчилар** – ноумумий фойдаланиш жойларида, ҳамда умумий фойдаланиш жойларида – хавфли ва тез бузилувчан юкларни, ҳом ҳайвон маҳсулотларини, оғир вазинли (бир жойда 0,5 тоннадан зиёд) ва ногабарит юкларни, махсус ҳаракатдаги составда қўйма, сочма ва тўкма ташиладиган юкларни ва юк жўнатувчиларни ёки юк олувчиларни кузатувчиси назоратида ташиладиган юкларни, амалга оширадилар.

Контейнерларга юк ортишни ҳар доим юк жўнатувчи амалга оширади. Юк жўнатувчилар билан алоҳида шартнома бўйича, темир йўл ноумумий фойдаланиш жойларида Уставнинг 52-банди “б” пунктида кўрсатилганидан бошқа юкларни ортиш-туширишни бажаришни амалга ошириши мумкин. Темир йўлнинг кучи ва воситаларида бажарилган юкларни ортиш ва тушириш учун юк жўнатувчилар ва юк олувчилар тузилган шартномага мувофиқ **ҳақ тўлашлари** шарт.

Уставнинг 55-бандига мувофиқ, ташиладиган юкни ортиш учун зарур бўлган **ташиш мослама ва материалларни юк жўнатувчи тайёрлаши керак**. Уларга остлик, қистирма, сим, устун, брезент ва бошқалар мансуб бўлади. Ташиш мосламаларини юкни ортишда ўрнатишни кимнинг воситасида ортиш бажарилишига қараб юк жўнатувчи ёки темир йўл амалга оширади. Ташиш мосламаларини ўрнатилганлиги ҳақида юк жўнатувчи **юкхатида** кўрсатиши мумкин.

Уставнинг 56-бандига мувофиқ, *юк жўнатувчилар юкларни ортишни белгиланган муддатларда амалга оширишлари шарт*. Умумий фойдаланиш ва ноумумий фойдаланиш жойларида юк жўнатувчиларнинг воситаларида юкларни ортиш муддатларини темир йўл белгилайди. *Юкларни вагонларга механизациялашмаган усулда ортиш муддати юкларни ташиш Қоидаларини 13-бўлимининг 1-иловасида, механизациялашган усулда эса унинг 3-иловасида келтирилган*.

Агар корхонада юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлимининг тегишли иловаларида назарда тутилмаган ортиш – тушириш машиналаридан фойдаланилса ёки механизациялашган усулда юқоридаги иловаларда назарда тутилмаган юклар билан ортиш ва тушириш операциялари амалга оширилса, ортиш ва тушириш муддатини корхона темир йўл бошқармаси билан биргаликда ишлаб чиқади ва темир йўлга тасдиқлашга тақдим этади. Бундай муддатларни ишлаб чиқиш юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлимининг 5-иловасида келтирилган **“юкларни вагонларга механизациялашган ортиш ва тушириш муддатларини ҳисоблаш тартиби ҳақида услубий Кўрсатма”** га мувофиқ амалга оширилади.

Юкни ташишга топширишни муҳим шартларидан бири, уни **вазнини** аниқлашдир. Юкни вазни бир тарафлама тартибда аниқлаш мумкин ва уни тўғрилигини эътироф этиш учун, бошқа тараф бу маълумотларни текшириши шарт эмас. Уставнинг 60-бандида, *юкни вазнини: **темир йўл** – умумий фойдаланиш жойларида унинг кучлари ва воситаларида юк ортилганида ва **юк жўнатувчи** - ноумумий фойдаланиш жойларида ҳамда умумий фойдаланиш жойларида унинг кучлари ва воситаларида юк ортилганида аниқлаши, юк вазнини андаза (трафарет) бўйича, стандарт бўйича, ҳисоб йўли билан, ўлчаш бўйича ёки шартли аниқлашни барча ҳолатларда юк жўнатувчи амалга ошириши – белгиланган*.

Баъзи бир ҳолатларда (бошоқли, дуккакли экинларининг донларини ва мойли экинларнинг уруғларини ҳамда улардан қайта ишлаб чиқарилган махсулотлар: омихта емлар, кунжара, шўрха ва кепак каби сочма ташиладиган ғалла юкларини ортиб жўнатишда юк жўнатувчида вагон ва элеватор тарозилар мавжуд бўлмаса) юкни вазни темир йўлнинг қабул қилувчи топширувчиси станциянинг вагон тарозисида юк жўнатувчининг тарозибони билан биргалика аниқлайдилар ва юкхатини имзолари билан тасдиқлайдилар (Уставнинг 60-банди).

Юк жўнатувчи темир йўлнинг қабул қилувчи топширувчиси билан “биргаликда” юкни вазнини аниқлаши, тайинланган станцияда юк олувчига юкни топширишда вазин камомадига темир йўл мукаррар жавобгар бўлишини билдирмайди ва бу масалани ечишда, ташилаётган юкларни асраш учун тарафларнинг жавобгарлигини тартибга солишда умумий қоидаларни қўллашни истисно қилмайди. Юкни вазнини аниқлашда темир йўл қабул қилувчи топширувчиси қатншишининг

ҳуқуқий оқибатлари юкни ортиш билан боғлиқ бўлиб ва у ёки бу тарафлар айбсизлигини исбот қилиш мушқиликларини тақсимлашдан иборат бўлади. Юкхатида юкни вазнига нисбатан жўнатувчи станция қабул қилувчи топширувчисининг имзо қўйиш факти, унда кўрсатилган маълумотларнинг тўғрилигини тасдиқлайди. Юк кам чиққанида юкхатида кўрсатилган маълумотларни нотўғрилигини ва ўзининг айбсизлигини исбот қилиш мушқиликлари темир йўлнинг зиммасига тушади.

Барча ҳолатларда, қачонки юкни вазнини жўнатувчи аниқлаган ва юкхатида кўрсатган бўлса, жўнатувчи кўрсатган маълумотни юкни қабул қилиб олган пайтдан бошлаб токи юк олувчига топшириш пайтигача темир йўл текшириши мумкин. Уставнинг 36-бандида, *юк жўнатувчи юкхатида ўзи кўрсатган нотўғри, ноаниқ ёки чала маълумотларни барча оқибатларига жавобгар бўлиши ва темир йўл бу маълумотларни тўғрилигини текшириш ҳуқуқига эга, ҳамда юк жўнатувчини кўрсатган юк вазнини танлаб тортиш йўли билан тизимлашган тартибда текширишни таъминлаши* – кўрсатиб ўтилган. Лекин бундай текшириш қачон амалга оширилганлиги ҳуқуқий муносабатда катта аҳамиятга эга. Агар юкхатида жўнатувчи кўрсатган юкни вазни, жўнатувчи станцияда юкни қабул қилиб олишда тортиш йўли билан текширилса, жўнатувчи юкхатида нотўғри кўрсатган юкни вазнини тўғрилаш икониёти мавжуд бўлади, чунки бундай текширишда юк жўнатувчининг торозибони албатта қатнашади. Лекин йўл сафаридаги станцияда ёки тайинланган станцияда юкни олувчига топшириш пайтда юкни вазнини тортиб текширишда каттагина муаммо вужудга келади. *Ташишга юкни вазнини текширмай қабул қилиш оқибатида, юкни олувчига топшириш пайтида камомад мавжуд бўлса, темир йўлни айблилик презумпцияси вужудга келади.* Юк жўнатувчини юкхатида кўрсатган юк вазнини танлаб тортиш йўли билан текшириш умумий шаклдаги ГУ-23 актида расмийлаштириш керак, акт тузилмаса юкни вазни ҳақиқатан текширилганлиги юридик аҳамиятга эга бўлмайди, гарчанд текширишда темир йўлни ва жўнатувчининг вакиллари қатнашган ва юкхатида тегишли белги мавжуд бўлса ҳам.

Юкни вазнини юкхатида тўғри кўрсатиш, юкни кам чиққиши ҳамда вагонларга техник нормаларгача чала юклашда мулки жавобгарликни аниқлашда катта амалий аҳамиятга эга.

7.1-мисол. Темир йўл “Кўмир” ишлаб чиқариш бирлашмасидан вагонларга чала юклаш учун акцептсиз тартибда жарима ундириб олган. Бирлашма давлат арбитражига жаримани қайтариб беришни даъво қилиб мурожаат қилиб ўз талабини, вагонларга техник нормаларгача юк ортилган лекин юкхатида вазн нотўғри кўрсатилган деб, ваз қилган. Давлат арбитражи, ҳар бир вагондаги чала юклаш юкхатида жўнатувчи ўзи кўрсатган вазиндан келиб чиқиб аниқланганлигини кўрсатиб, даъвони рад этди.

7.4. Юкни ортиб жўнатишда вагонларни юк кўтаришидан самарали фойдаланиш. Юк жўнатувчи ҳаракатдаги составни қабул қилиб, Уставнинг 54-бандига мувофиқ, *унга темир йўл белгилаган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юклаши шарт.* Юклашнинг **техник нормалари белгиланмаган юклар** вагон (контейнер) ларнинг сиғимидан тўла фойдаланиб, аммо уларнинг юк кўтаришидан оширмасдан юкланиши керак. Жўнатувчи станция бошлиғи (ДС) **техник нормагача** ёки тегишли ҳолатларда тўла сиғимгача ёки юк кўратишгача чала юкланган вагонларни қабул қилишни рад этиш ва қўшимча юк ортишни талаб қилиш ҳуқуқига эга, юкларни ташишни алоҳида шартлари бўйича вагонга тўла юклашни амалга ошириш мумкин бўлмаган ҳолатлар бундан мустасно (юкларни ташиш Қоидалари 3-бўлим 36-§). Вагонга қўшимча юк ортиш учун вагонни тўхтаб туришга юк жўнатувчи масъулиятли бўлади.

Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини ва станция бошлиғининг қўшимча юк ортиш талабини рад этилишини тасдиқлаш учун жўнатувчи станцияда **умумий шаклдаги акт** (ГУ-23) тузилади. Тузилган умумий шакилдаги акт асосида ва Уставнинг 139-бандига мувофиқ, вагонларни ва контейнерларни техник нормасигача ёки тўлиқ юк кўтаришигача (сиғимигача) **чала юклаш** (недогруз) учун юк жўнатувчидан техник нормагача ёки тўлиқ сиғимгача бўлган ҳар бир тонна чала юклаш учун **0,02 энг кам иш ҳақи** миқдорида темир йўл фойдасига жарима ундириб олинади.

Уставнинг 54-бандига мувофиқ, *жўнатувчи темир йўл станциясида вагон (контейнер) ларнинг юк кўтаришидан зиёд юк ортиш аниқланган ҳолатларда темир йўлнинг талаби бўйича юк жўнатувчи ортиқча юкни тушириб олиши шарт.*

Вагонларга юклашнинг техник нормалари бажарилмаганида, юк жўнатувчи бир вақтни ўзида ташиш тонна ва вагонларда режалаштирилган юклар бўйича ташиш режа нормаларини ҳам бажармайди. Бундай ҳолатларда юк жўнатувчи Уставнинг 139-бандига мувофиқ, вагонларни техник нормаларигача **чала юклашни ҳар бир тоннасига 0,02 энг кам иш ҳақи миқдорида** ва Уставнинг 120-бандига мувофиқ, ташиш режасини бажариш учун олиб кириб берилган вагонларга **ҳар бир ортилмаган тонна учун 0,1 энг кам иш ҳақи миқдорида** темир йўл фойдасига жарима тўлайди, темир йўл эса қўшимча вагонлар беришга мажбур эмас.

Уставнинг 54-бандига мувофиқ, *юкларни ташиш Қоидаларига ва юкларни ортишни ва маҳкамлашни Техник шартларига риоя қилиб юк ортиш жўнатувчининг мажбуриятига киради.* Юкларни ташиш Қоидаларни ва Техник шартларни талабларига риоя қилиш ҳаракат хавфсизлигини ва юкларни асрашни таъминлайди. Айниқса очик ҳаракатдаги составларга юкларни ортишда бу муҳим аҳамиятга эга. Техник шартларда темир йўлда ташиладиган асосий категориядаги оммовий

юкларни вагонларга жойлаштиришга ва маҳкамлашга қўйилган талаблар келтирилган.

Жойлаштириш ва маҳкамлаш усуллари Техник шартларда ишлаб чиқилмаган юкларни вагонларга жойлаштириш ва маҳкамлаш техник шартларда назарга тутилмаган усулларида (непредусмотренными техническими условиями) амалга оширилиши керак. Юк жўнатувчи юкни вагонга жойлаштириш ва маҳкамлаш чизмасини ҳисоб китоблар билан ишлаб чиқиши ва юкни вагонга жойлаштириш ва маҳкамлаш чизмаси ҳисоб китоблар билан биргаликда белгиланган тартибда темир йўл минтақавий бўлинмасида тасдиқланиши керак. Техник шартларга ёки тасдиқланган чизмаларга риоя қилмай вагонларга жойлаштирилган ва маҳкамланган юкларни ташишга қабул қилишни станция рад этиши шарт.

Юк ортиш қоидаларига риоя қилмаслик кўпинча юкларни шикастланишини ва бузилишини келтириб чиқаради ва бунинг оқибатида мулкӣ жавобгарликни ташувчи ёки юк жўнатувчи зиммасига юклаш масаласини ҳал қилиш зурурияти вужудга келади. Амалдаги қонунчиликда ким юк ортишни амалга оширган бўлса, юк ортиш шартлари ва қоидаларининг нуқсонларини барча салбий оқибатлари ана ўша тараф зиммасига юклаш умумий қоидалардан келиб чиқилади. Баъзи бир ҳолатларда темир йўл юк жўнатувчиларнинг воситаларида юк ортишни **“кузатади”**. Бундай **“кузатишдан”** мақсад вагонларни юк кўтаришидан (сиғимидан) самарали фойдаланишни ва ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш, ҳамда юк ортиш қоидаларини бузилишини олдини олишдир. Бу **“кузатиш”** юк жўнатувчи юк ортиш қоидаларининг барча кўрсатмаларига аниқ риоя қилишини кафолатла олмайди ва юк жўнатувчини уларни шикастланиши билан боғлиқ салбий оқибатлар учун жавобгарликдан озод қилмайди. Арбитраж амалиётида, юкхатида юк ортишни тўғрилиги ҳақида темир йўлнинг қабул қилувчи топширувчиси белгисини мавжуд бўлиши, юк шикастланганида, уни вагонга ортган жўнатувчини жавобгарликдан озод қилиш учун асос бўлиб хизмат қила олмайди, агар иш материалларида юкни ортиш ва маҳкамлаш нотўғрилиги исбот қилинса. Шу билан бир қаторда бундай ҳолатларда, юк ортишни кузатган ўзининг хизматчиси йўл қўйган хатолар учун темир йўл жавобгарликдан озод қилинмайди. Бундай йўл қўйилган хатолар исбот қилинганида, нотўғри юк ортиш келтириб чиқарган юкни шикастланиши учун жавобгарлик **“аралаш айблилик”** принципи бўйича аниқланади.

Юк жўнатувчи ортишда ташиш воситаларини шикастланишдан ва уларни қисмларини йўқолишдан асраши керак, акс ҳолда унга жарима шаклидаги мулкӣ жавобгарлик юклатилади. Уставнинг 142-бандига мувофиқ, *юк жўнатувчининг воситаларида ортишда вагонлар контейнерлар шикастланганлиги учун ёки вагон (контейнер) қисмлари йўқолганида, юк жўнатувчи темир йўл тасдиқлаган баҳолаш қайдномаси бўйича, шикастланган (йўқолган) вагон ёки контейнернинг қисмларининг*

баҳосини ўн баравари миқдорида темир йўлга жарима тўлайди ва ўта юклаш, нотўғри ортиш, жойлаштириш ёки нотўғри маҳкамлаш сабабли ҳаракатдаги составни шикастланишидан темир йўлга етган зарарни ҳам қоплаши шарт.

Юк ортилган ёпик, изотермик ва ихтисослаштирилган вагонлар, цистерналар ва контейнерлар пломбаланиши керак. Юк ортилган вагонларни пломбалаш – ташишга қабул қилинган юкни асрашни таъминловчи воситалардан бири ҳисобланади. Уставнинг 61-бандига мувофиқ, юк ортилган цистерналар, ёпик, изотермик ва ихтисослаштирилган вагонлар **пломбаланган** бўлиши керак: темир йўлнинг тамбалаш – пломбалаш мосламаси (пломбаси) да, қачонки темир йўл юк ортса; юк жўнатувчининг тамбалаш – пломбалаш мосламаси (пломбаси) да, қачонки юк жўнатувчи юк ортса. Вагонларда тамбалаш – пломбалаш мосламаси (пломба) сиз ташишга рухсат берилган юклар рўйхати, тамбалаш – пломбалаш мосламаси (пломба) ни тайёрлашнинг техник шартлари ҳамда вагон ва контейнерларни пломбалаш тартиблари юкларни ташиш Қоидаларида белгиланади. Тамбалаш – пломбалаш мослама (пломба) ларини, пломбалаш тискиларини, вагон ва контейнерларни пломбалаш учун симларни темир йўл ҳақ эвазига тақдим этади.

Юк ташишни ҳужжатлар билан расмийлаштириш темир йўлнинг ва юк жўнатувчининг мажбуриятига киради. Уставнинг 34-бандига мувофиқ, юк жўнатувчи ҳар бир юк жўнатмаси учун жўнатувчи темир йўл станциясига, тегишлича тарзда тўлдирилган **юкхатини** тақдим этиши керак, қайсики у темир йўл транспортида **асосий юк ташиш ҳужжати** ва **юк ташиш шартномаси** ҳисобланади. Юкхати юк ташиш шартномаси тузилганлигини, бинобарин тарафлар юк ташиш режасидан вужудга келган мажбуриятларини бажарганликларини тасдиқлайди. Юк жўнатувчи юкхати билан бирга юк ташиш Қоидаларида назарда тутилган ҳужжатларни (тезбузилувчан юкларга сифат гувоҳномаси ёки сертификат, ҳайвонларга, қўшларга, асалариларга, хом ҳайвон маҳсулотларига ветеринар шоходатномаси, карантин ҳужжатлари) ҳам тақдим этиши керак. Темир йўл юкни қабул қилиб олганидан сўнг, юкхати асосида йўл қайдномасини расмийлаштиради. “Темир йўлда юкларни ортиш ва туширишни ҳисоб қилиш бўйича Йўриқномага” мувофиқ йўл қайдномаси тузилганидан кейин муайян ҳисоб суткасида вагонлар ва контейнерлар ортилган деб ҳисобланади.

7- маръузага тест синов саволлари

127. Юк жўнатувчини юк ташиш режасидан вужудга келадиган асосий мажбурияти нимадан иборат?

128. Жўнатувчининг юкни ташишга такдим этиш мажбуриятини лозим даражада бажариши қандай талабларга риоя қилиш натижасида таъминланади?

129. Жўнатувчининг юкни ташишга такдим этиш мажбуриятини лозим даражада бажариши қандай талабларга риоя қилиш натижасида таъминланади?

130. Жўнатувчининг юкни ташишга такдим этиш мажбуриятини лозим даражада бажариши қандай талабларга риоя қилиш натижасида таъминланади?

131. Ташишга такдим этилиши керак бўлган юкни тури қайси ҳужжатда белгиланган?

132. Юк жўнатувчиларнинг илтимосига кўра режа номенклатурасида назарда тутилган айрим юк гуруҳлари доирасида бир юк турини бошқасига алмаштиришга рухсат бериш ҳуқуқига ким эга?

133. Юкларни ташишда йўқолишдан, кам чиқишдан, бузилишдан ва шикастланишдан ҳимоя қилиш учун идишларга зарурият бўлса, юк жўнатувчилар уларни қандай идишларда ташишга такдим этиши керак?

134. алоҳида жойдаги юкни у ёки бу партияга мансуб эканлигини, тайинланган манзилни ва юк олувчини ташиш ҳужжатларига мурожаат этмасдан аниқлаш имкониятини беради, ҳамда юкнинг ўзига хос махсус хусусиятига хизматчиларни эътиборини жалб қилади?

135. Қандай тамғалаш мавжуд эмас?

136. савдо ташкилотларига ва истеъмолчиларга маълумот бериш учун керак ва унда товарнинг ранги, ишлаб чиқарилган вақти, Давлат стандартининг рақами кўрсатилган бўлади.

137. асосий, қўшимча ва ахборот ёзувларидан иборат ва унда юк олувчини, тайинланган станцияни ва темир йўлни номлари, жўнатиладиган юклар сони ва ҳар бир юк жойини тартиб рақамии, юк жўнатувчини пункт, станция ва темир йўлни номлари, темир йўлга оид тамғалаш, юк жойларининг вазни, габарит ўлчамлари ва ҳажми ҳақида маълумот берилади.

138. манипуляция нишонлари ва хавфлилик ёрлиқларидан иборат бўлиб, юкнинг идишига уларни юк жўнатувчи тасвирлаб қўяди ва у юк билан муносабатда бўлиш услубларини кўрсатади.

139. Хавфли ва тез бузилувчан юкларни, ҳом ҳайвон маҳсулотларини умумий фойдаланиш жойларида вагонларга ортишни ким амалга оширади?

140. Ногабарит юкларни, махсус ҳаракатдаги составда қуйма, сочма ва тўкма ташиладиган юкларни умумий фойдаланиш жойларида вагонларга ортишни ким амалга оширади?

141. Юк жўнатувчиларни ёки юк олувчиларни кузатувчиси назоратида ташиладиган юкларни умумий фойдаланиш жойларида вагонларга ортишни ким амалга оширади?

142. Ноумумий фойдаланиш жойларида вагонларга юк ортишни ким амалга оширади ?

143. Қаерда ва қайси ҳолатда темир йўл юкни вазнини аниқлайди ?

144. Қаерда ва қайси ҳолатда юк жўнатувчи юкни вазнини аниқлайди?

145. Юк жўнатувчи ҳаракатдаги составни қабул қилиб, Уставнинг 54-бандига мувофиқ, унга темир йўл кам бўлмаган миқдорларда юк ортиши шарт.

146. Юклашнинг техник нормалари белгиланмаган юклар вагонларга қанча миқдорда юкланиши керак?

147. Юклашнинг техник нормасигача чала юкланган вагонларни қабул қилишни рад этиш ва қўшимча юк ортишни талаб қилиш ҳуқуқига ким эга?

148. Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини ва станция бошлиғининг қўшимча юк ортиш талабини рад этилишини тасдиқлаш учун жўнатувчи станцияда қандай шаклдаги акт тузилади?

149. Техник нормагача ёки тўлиқ сиғимгача бўлган ҳар бир тонна чала юклаш учун юк жўнатувчидан темир йўл фойдасига қанча миқдорида жарима ундириб олинади?

150. Юк жўнатувчининг воситаларида ортишда вагонлар шикастланганлиги учун ёки вагон қисмлари йўқолганида, юк жўнатувчи қанча миқдорда темир йўлга жарима тўлайди?

8-маруза. Юк ташиш шартномасининг юридик табиати

Режа:

- 1. Юк ташиш шартномасининг тушунчаси;**
- 2. Юк ташиш шартномаси ташиш режаси амалга оширувчи восита;**
- 3. Юк ташиш шартномаси мустақил турдаги шартнома;**
- 4. Юк ташиш шартномасининг тарафлари ва иштирокчилари;**
- 5. Юк ташиш шартномасининг шакли**

Таянч тушинчалари. Фуқаролар ва юридик шахслар, хоҳиш-ирода, фуқаролик ҳуқуқлари ва бурчлари, ваколат берилган шахс, юк ташувчи, юк жўнатувчи, оммавий шартнома, фуқаролик – ҳуқуқий муносабатлари, мулкӣ жавобгарлик, тегишли миқдордаги ва турдаги ташиш воситалари, муайян турдаги ва миқдордаги юк, юкхати, мустақил турдаги шартнома,

режали шартнома, ҳаққоний, муддатли, ҳақ эвазига, ўзаро, ҳукукий муносабатларнинг иштирокчиси, учинчи шахс фойдасига тузилган шартнома, учинчи шахс –ҳукуқи ва мажбуриятлари, масъулиятли сақлаш

8.1. Юк ташиш шартномаси тушунчаси

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексининг 709-моддасида – *йўловчи, багаж ва юк ташиш (қўйида ташиш деб юритилади) шартномаси асосида амалга оширилиши*, кўрсатиб ўтилган [2]. Йўловчи, багаж ва юк ташиш шартномасининг **тарафлари фуқаролар ва юридик шахслар** бўлади. Барча шартномалар, шу жумладан ташиш шартномасини фуқаролар ва юридик шахслар ўз хоҳиш-иродасидан келиб чиққан ҳолда, Фуқаролик кодексининг 354-моддаси талабларига мувофиқ эркин тузадилар.

Шартнома жамиятда моддий ва номоддий неъматларни ишлаб чиқариш, истеъмол қилиш соҳасида эҳтиёж ва таклиф қилиш масалаларини оқилона белгилаш, тўғри ҳал қилиш учун кенг имконият яратади. Шу боис Фуқаролик кодекси 2-кичик бўлимининг 26-, 27- ва 28-боблари шартнома тўғрисидаги умумий қоидаларга, шартнома тушинчаси ва шартларига, шартнома тузишга ва шартномани ўзгартириш ва бекор қилишга бағишланган. Фуқаролик кодексининг 353-моддасида – *икки ёки бир неча шахснинг фуқаролик ҳуқуқлари ва бурчларини вужудга келтириши, ўзгартириши ёки бекор қилиши ҳақидаги келишув шартнома дейилиши*, кўрсатиб ўтилган. Шартномани кенг кўламда қўлланиши жамиятнинг турли соҳаларда, жумладан транспортда йўловчи, багаж ва юк ташишда мулкӣ муносабатларни ҳуқуқий тартибга солиш соҳасида демократик тамойилларнинг ривож топишидан дарак беради. Шартноманинг ўзи ўз маъноси ва моҳияти билан демократияни ифода этади. Унинг бундай хусусиятининг ўзига хос маъноси унда қатнашувчи тарафларнинг ҳақиқий хоҳиш ва иродаларини ифода этишдан иборат.

Фуқаролик кодексининг 711-моддаси юк ташиш шартномаси таърифига бағишланган бўлиб унда, *юк ташиш шартномаси бўйича юк ташувчи, жўнатувчи томонидан ўзига ишониб топширилган юкни белгиланган манзилга етказиб беришга ва уни олишга ваколат берилган шахсга (олувчига) топшириши, юк жўнатувчи эса юкни ташиб берилганлик учун белгиланган ҳақни тўлаш мажбуриятини олиши*, юк ташиш шартномаси тузилганлиги тегишли транспорт Устави ва Кодексида назарда тутилган ҳужжат (транспорт юкхати, коносамент ёки юкка доир бошқа ҳужжат)ни тузиши ва уни юк жўнатувчига топшириши йўли билан тасдиқланиши – кўрсатиб ўтилган. Мазкур моддада юк ташиш шартномасининг берилган таърифи транспортнинг барча турларига жорий қилинади.

Юк ташиш шартномасининг **тарафлари** транспорт соҳасида хўжалик юритувчи субъектлар ва юк жўнатувчилар бўлади. **Юк ташувчи** сифатида бу шартномада юк ташиш фаолияти билан шуғулланиш ҳуқуқига эга бўлган транспорт эгалари қатнашадилар. **Юк жўнатувчилар** сифатида бу шартномада корхоналар ҳам, фуқаролар ҳам иштирок этишлари мумкин. Юкни олувчи юк жўнатувчининг ўзи бўлмасдан, балки бошқа шахс бўлганида юк ташиш шартномасида қатнашувчи тарафлар билан бир қаторда бундай шахс ҳам юк ташувчига нисбатан шартномадан келиб чиқадиган ҳуқуқ ва бурчларни бевосита олувчи бўлади.

Умумий фойдаланишдаги транспортда ташиш шартномаси оммавий шартнома бўлганлиги сабабли, Фуқаролик кодексининг 358-моддаси қоидалари қўлланилади. Оммавий шартнома биринчи галда истеъмолчилар, фуқароларнинг манфаатларини ҳимоя қилишга қаратилган. Унинг воситасида бозор муносабатларида монополия ҳолатини эгаллаган тадбиркорлар томонидан ўзбошимчалик, яккахокимлик ҳаракатларига мумкин қадар йўл қўймаслик, бундай ҳолларнинг олдини олиш масалаларини ҳал қилиш мақсад қилиб қўйилган. Оммавий шартноманинг хусусияти шундан иборатки, чакана савдо, умумий фойдаланиш транспортда юк ва йўловчиларни ташиш, ишлар бажариш ёки хизмат кўрсатиш, алоқа хизмати, энергия билан таъминлаш, тиббий хизмат ва шу каби фаолиятлар билан шуғулланувчи тижоратчи ташкилотлар, корхоналар ўзларига мурожаат қилган ҳар бир шахсга нисбатан бир хил ва бир текисда муомалада бўлишлари керак. Шартнома шартлари, масалан, унинг нархи ҳамма истеъмолчилар учун баб-баробар. Айрим истеъмолчилар қонун ҳужжатларида белгиланган имтиёзлардан фойдаланишлари мумкин [4].

8.2. Юк ташиш шартномаси ташиш режаси амалга оширувчи восита

Ойлик юк ташиш режасини унинг бевосита ижрочиларига – темир йўлга ва юк жўнатувчига етказиш улар ўртасида **ҳуқуқий муносабатларни** вужудга келтиради. Ташиш режаси маъмурий – ҳуқуқ акти ҳисоблансада, у нафақат маъмурий – ҳуқуқий муносабатларни балки **фуқаролик – ҳуқуқий муносабатларини** ҳам келтириб чиқаради. Маъмурий – ҳуқуқий мажбуриятларни бажармаслик учун темир йўл ва юк жўнатувчининг корхонаси ўзларининг юқори ташкилотлари олдида жавобгар бўладилар, аммо тарафлар ўртасидаги фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларни бажармаслик, уларни бир бирлари олдида **мулкий жавобгарликка** тортилишларига олиб келади.

Юк ташиш режасидан вужудга келадиган фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларига биринчи навбатда: темир йўл учун – режада назарда тутилган **тегишли миқдордаги ва турдаги ташиш воситаларини** (вагон

ва контейнерларни) юк ортиш учун жўнатувчига олиб кириб бериш; юк жўнатувчига эса – режада назарда тутилган **муайян турдаги ва миқдордаги юкни** ташишга тақдим этиш, мансуб бўлади. Ташиш воситалари юк жўнатувчига олиб кириб берилганидан ва юк ташишга тақдим этилганидан сўнг (агар юк жўнатувчи мазкур юкни ташиш шартларига риоя қилган бўлса), **юк ташиш шартномаси** тузилади.

Ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятларни бажариш тарафларни юк ташиш шартномасини тузишга киришишларини билдиради. Ташиш режаси юк ташиш шартномасини тузиш йўли билан амалга ошади.

Юк ташиш бўйича умумий ҳуқуқий муносабатлар тузилмаси анчагина мураккаб бўлиб, у бевосита ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятларнинг, унинг таркибий қисми бўлган юк ташиш шартномасини тузиш мажбурияти ва юк ташиш шартномасидан вужудга келадиган мажбуриятларнинг йиғиндисидан иборат. Юк ташиш шартномасидан вужудга келадиган мажбуриятларга Уставнинг 35-банди бағишланган бўлиб унда, ***юк ташиш шартномаси бўйича юк жўнатувчи ёки юк олувчи юк ташиш учун темир йўлга тегишли бўлган барча тўловларни тўла-тўқис тўлаш мажбуриятини олади, темир йўл эса юк жўнатувчидан қабул қилиб олган юкни тайинланган темир йўл станциясига етказиб беришни ва юк олувчига топшириш мажбуриятини олади*** – деб кўрсатиб ўтилган.

Юк жўнатувчининг юкни ташишга тақдим этиши ва темир йўл уни қабул қилиши шартнома аҳамиятига эга бўлган юкхати асосида амалга оширилади. *Юк жўнатувчи ҳар бир юк жўнатмаси учун жўнатувчи темир йўл станциясига, тегишлича тарзда тўлдирилган юкхатини тақдим этиши кераклиги, қайсики у темир йўл транспортида **асосий юк ташиш ҳужжати** ва юк ташиш шартномаси ҳисобланиши* – Уставнинг 34-бандида баён этилган. Юк ташиш шартномасини темир йўл ва юк жўнатувчи тарафлар керакли мажбуриятларга ва шартларга риоя қилиб тузадилар.

Фуқаролик-ҳуқуқий санкциялари фақатгина ташиш режасидан вужудга келадиган ташиш воситаларини олиб кириб бериш ва юкни ташишга тақдим этиш мажбуриятидан иборат бўлмай, балки ташиш режасидан вужудга келадиган юк ташиш шартномасини режада назарда тутилган йўналишлар бўйича тузиш мажбуриятидан ҳам иборатдир. Тарафлар шартнома тузмасдан режадан келиб чиқадиган: темир йўл – ташиш воситаларини олиб кириб бериш ва юк жўнатувчи – юкни ташишга тақдим этиш бўйича мажбуриятларини ҳаққоний бажара олмайдилар, бинобарин режани бажармаслик учун мулкӣ жавобгарликка тортиладилар. Шу боис режадан вужудга келадиган ташиш воситаларини олиб кириб бериш ва улардан фойдаланиш мажбуриятни таъминловчи

санкция, бир вақтни ўзида юк ташиш шартномасини тузиш мажбуриятига ҳам хизмат қилади.

Шунинг билан бирга, юк ташиш бўйича ҳуқуқий муносабатлар қатнашчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари ташиш жараёнининг баъзи жабҳаларидаги бошқа мажбуриятларнинг мазмунларини ҳам ташкил қилади. Булар: *умумий ва ноумумий фойдаланиш жойларида темир йўлни, юк жўнатувчини ва юк олувчини юкларни вагонларга ортиш ва тушириш бўйича Уставнинг 52-бандидан; темир йўл муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекцияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериш бўйича Уставнинг 53-бандидан; юк жўнатувчи вагонларга ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортиш бўйича Уставнинг 53-бандидан; темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларидан (Уставнинг 83- ва 86-банларидан) ва бошқа шартномалардан вужудга келадиган мажбуриятлардир.*

8.3. Юк ташиш шартномаси мустақил турдаги шартнома

Юк ташиш шартномаси – **мустақил турдаги шартнома** бўлиб, унинг предмети транспорт хизмати, яъний юкларни ташиш бўйича хизмат ҳисобланади. Юк ташиш шартномасини, шу жумладан темир йўлда юк ташиш шартномасини **асосий мазмуни**, ташувчи (темир йўл) тайинланган пунктга юкни етказиб бериш ва уни юк олувчига топшириш бўйича ўзига мажбурият олишдан иборатдир.

Темир йўл юк ташиш шартномаси одатда **режали** шартнома ҳисобланиб, у темир йўл ва юк жўнатувчи учун мажбурий бўлган режа асосида ва режани бажариш мақсадида тузилади. Режали шартнома тузиш шартнома мазмуни режа топшириқларига мос келиш тамойилларига (принципларига) таянади ва режани аниқловчи кўрсаткичларга уни бажариш жараёнида эришилади. Лекин режали шартнома режа топшириқларини оддий такрорлаш ҳисобланмайди. Ташишни режалаштириш бўйича муносабатларда, ҳатто ҳар бир партидаги юкни ортиб жўнатишни таъминланиш бўйича қанчалик даражада аниқлаштиришга муяссар бўлишга қарамай, тарафларни эркин хоҳиш-иродасига ҳавола қилинадиган масалалар учун ўрин қолади. Чунки режалаштириш қанчалик мукаммал ва муфассал бўлмасин, у ҳар бир жўнатмани ташиш шарт шароитларини инобатга ололмайди. Бу масалани эса шартнома ҳал қилади. Темир йўл транспортида ташиш бўйича муносабатлар одатда императив нормаларда тартибга солинади, шу сабабли тарафларни хоҳиш-иродасига ҳавола қилинадиган ташиш шартларини белгилаш чегараси темир йўлда нисбатан тор. Юкларни ташиш

шартларига ва шартнома мазмунини индивидуаллаштиришга нисбатан келишиб олиш рамкаси чекланганлиги, шартномани тузишда белгиланган тартибларга тарафлар қатъий риоя қилиш шартлигига илова қилинади. Шундай бўлса ҳам, юк ташиш бўйича мажбуриятларда шартнома, унинг субъектларининг ҳуқуқ ва мажбуриятларини вужудга келиши ва шаклланиши учун ҳуқуқни пайдо қилувчи аҳамиятини йўқотмайди. Масалан, шартнома юк жўнатувчига: ташиш кира ҳақни ва бошқа йиғимларни тўлаш мажбуриятини; тайинланган станция районида юк олувчи мавжуд бўлмаганида юк билан қандай йўсинда иш тутиш кераклиги ҳақида кўрсатма бериш ва бошқа мажбуриятларини пайдо қилади. Шартнома юк ташувчи учун эса: юкни тўла асраш мажбуриятини; тайинланган манзилга юкни белгиланган муддатларда етказиб бериш мажбуриятини; юкни олувчига топшириш каби мажбуриятларини пайдо қилади. Ташиш режаси эса юқорида назарда тутилган қатор мажбуриятларни вужудга келтирмайди. Улар ташиш шартномасидан вужудга келади ва юк ташиш бўйича мажбуриятларнинг ажралмас таркибий қисмини ташкил этади. Бинобарин, шартнома нафақат ташиш режасини аниқлаштирувчи восита, балки қатор муайян мажбуриятларни, режа билан бирга эса – ҳуқуқий муносабатларни пайдо қилувчи таркибий элементи сифатида юридик асос ҳисобланади. Юзага келиши билан ташиш бўйича мажбуриятларни тўлиқ ҳажимда вужудга келтирувчи юридик фактларни таркибини шартнома тугаллайди.

Юк ташиш шартномаси ҳаққонийдир. Уни тузиш учун темир йўл ва юк жўнатувчининг битими етарли бўлмай, балки жўнатувчи юкни темир йўлга топшириш керак, чунки темир йўл ўзига ишониб топширилган юкни тайинланган манзилга етказиб беришга ваъда беради. Шунинг учун темир йўл юкни ташишга қабул қилиб олган пайтдан бошлаб, шартнома тузилган ҳисобланади. Жўнатувчи юкни топшириши ва ташувчи уни қабул қилиб олиш ҳаракатлари ташиш шартномасини тузилганлиги ҳақида гувоҳлик беради. Ташувчи юкни қабул қилиб олган пайтдан бошлаб юкни **йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши, шикастланиши ва етказиб берилиши кечиктирилганлиги** учун, жўнатувчи эса **кира ҳақини ўз вақтида тўламаганлиги** ва ташишга тақдим этилган юкни **нотўғри номлаш** учун жавобгар бўлади.

Юк ташиш шартномаси муддатлидир, яъни унинг фаолият муддати, ташиш мажбуриятларини ижро этиш муддати билан белгиланади ва бу муддат юкларни етказиб бериш асосида аниқланади. Юкларни етказиб бериш муддати темир йўл юк ташиш шартномасининг мажбурий шартларидан ҳисобланади. Чунки ташиш мажбуриятларини ижро этиш юкни топшириш билан тугайди. Ташиш шартномасини ижро этиш муддати ўзида, юкни етказиб бериш муддатидан ташқари, уни тайинланган станцияда топшириш учун керакли бўлган вақтни ҳам камраб олади.

Юкларни етказиб бериш муддати тарафларни битими билан эмас, балки норматив хужжат – юкларни ташиш Қоидалари асосида аниқланади.

Юк ташиш шартномаси ҳақ эвазига тузиладиган шартномалар турига киради, чунки шартноманинг ҳар бир тарафи ўзининг маълум мулкӣ манфаатларини қаноатлантиришини назарда тутадилар. Фуқаролик кодексининг 355-моддаси ҳақ эвазига ва текинга тузиладиган шартномаларга бағишланган бўлиб унда, *шартнома бўйича тараф ўз бурчиларини бажарганлиги учун ҳақ олиши ёки унга бошқа муқобил тўлов тўланиши лозим бўлса, бундай шартнома ҳақ эвазига тузилган шартнома бўлиши* – кўрсатиб ўтилган. Юк жўнатувчи кўрсатилган темир йўл хизмати учун тарифга мувофиқ юк ташиш кира ҳақларини ва қўшимча йиғимларини тўлайди.

Бундан ташқари, **юк ташиш шартномаси ўзародир**, чунки шартноманинг ҳар бир тарафи маълум ҳуқуқларга ва мажбуриятларга эга бўлиб ўзининг ҳар бир ҳаракатига, бошқа тарафнинг маълум ҳаракатларини талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлади. Темир йўл юкни етказиб беришга ваъда беради, юк жўнатувчи эса бунинг учун юк ташиш ҳақини тўлашга ваъда беради.

8.4. Юк ташиш шартномасининг тарафлари ва иштирокчилари

Юк ташиш шартномасидаги тарафлар юк жўнатувчи ва темир йўлдир. Агар ташиш шартномаси бўйича юк жўнатувчини ўзи юк олувчи бўлса ташиш шартномасидан вужудга келадиган ҳуқуқӣ муносабатларни иштирокчилар мазкур шахслар билан чекланади. Аммо юкхатида юк олувчи сифатида юк жўнатувчи эмас балки бошқа шахс кўрсатилади. Бундай ҳолатларда ташиш шартномаси тузишда қатнашмаган ва уни тарафи бўлмаган **юк олувчи** шартномадан вужудга келадиган ҳуқуқӣ муносабатларнинг **иштирокчиси** бўлади.

Ташиш шартномасини тузишда қатнашмаган юк олувчи, тайинланган пунктда темир йўлдан **юкни топшириш** ҳақида талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлади. Мазкур юк олувчи адресига юкни етказиб бериш бўйича темир йўл **мажбуриятини бажармаганида**, юкни йўқолганлиги боис юк олувчи темир йўлга талаб тақдим этишга ҳақли бўлади. Темир йўл **мажбуриятларини лозим даражада бажармаганида** эса юк олувчи унга юкни кам чиқиши, бузилиши ва шикастланиши ҳамда юкни ўз муддатида етказиб берилмагалиги бўйича талаб қўйиш ҳуқуқига эга бўлади. Уставнинг 147-бандида, *темир йўлга, ушбу Уставдан келиб чиқадиган даъво қўзғатишдан аввал унга албатта талаб қўйилган бўлиши шартлиги* ва юк йўқолганда, юк кам чиққанида, бузилганида ёки шикастланганида, юкни етказиб берилиши кечиктирилганида, багаж йўқолганида, темир йўл тарифлари, жарималари ва йиғимлари нотўғри ундириб олинганида, ҳусусий (приват) вагонлар шикастланганида ёки

йўқолганида талаб қўйиш тартиблари, кимлар талабни қўйиши ва талаб қўйишда қадай ҳужжатлар тақдим этилиши кўрсатиб ўтилган.

Бундан ташқари, юк олувчи ташиш шартномасидан вужудга келадиган бошқа талабларни ҳам темир йўлга тақдим этиши мумкин. Масалан, Уставнинг 52-бандига мувофиқ, *керакли қурилмалар ва механизмларга эга бўлган умумий фойдаланиш жойларида хавфли, тез бузилувчан юкларни ва юкларни ташиш Қоидаларида кўрсатиб ўтилган юклардан бошқа юкларни вагонларга ортишни ва улардан туширишни темир йўл амалга ошириши* – кўрсатиб ўтилган. Ушбу ҳолатда юк олувчи юкни вагондан тушириб беришни ва юкни умумий фойдаланиш жойларидан ташиб кетиш учун автотранспортга юкни ортиб бериш ҳақида темир йўлдан талаб қилишга ҳақли бўлади. Буларни барчаси юк ташиш шартномаси **учинчи шахс фойдасига** тузилган шартнома деб эътироф этишга асос бўлади. Фуқаролик кодексининг 362-моддаси учинчи шахс фойдасига тузиладиган шартномага бағишланган бўлиб, унда *тарафлар қарздор ижрони кредиторга эмас, балки шартномада кўрсатилган ёки кўрсатилмаган, қарздордан мажбуриятни ўз фойдасига бажаришни талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлган учинчи шахсга бажариши мажбур деб белгилаб қўйган шартнома учинчи шахс фойдасига тузилган шартнома дейлиши* – баён этилган. Аммо учинчи шахс фойдасига тузилган шартноманинг шундай бир ўзига хослиги борки, учинчи шахс – юк олувчи нафақат тегишли талаб қилиб ҳуқуқига, балки **мажбуриятларга** ҳам эга бўлади.

Юк ташиш шартномаси бўйича юк олувчи нафақат ҳуқуқларга эга бўлибгина қолмай, балки унга муайян мажбуриятлар ҳам юклатилади. Уставнинг 65-бандига мувофиқ, *юк олувчи ўз адресига етиб келган юкни қабул қилиб олиши ва станциядан ташиб кетиши шарт*. Шунингдек, юкни тушириш юк олувчининг мажбуриятига кирса, у вагондаги юкни ўз воситасида тушириб олиши ва ташиш учун темир йўл билан тўлиқ ҳисоб китоб қилиши шарт. Юк олувчини бу мажбуриятлари Уставнинг 52-бандига мувофиқ, *ноумумий фойдаланиш жойларида барча юкларни ва умумий фойдаланиш жойларида – хавфли ва тез бузилувчан юкларни, ҳом ҳайвон маҳсулотларини, оғир вазинли (бир жойда 0,5 тоннадан зиёд) ва ногабарит юкларни, махсус ҳаракатдаги составда қўйма, сочма ва тўкма ташиладиган юкларни ва юк жўнатувчиларни ёки юк олувчиларни кузатувчиси назоратида ташиладиган юкларни вагонлардан туширишни амалга оширишдан* – иборат. Шунингдек Уставнинг 67-бандига мувофиқ, *юк тайинланган темир йўл станциясида, юкхатида кўрсатилган юк олувчига, темир йўлга тегишли бўлган барча ҳақларни тўлаганидан кейин топширилиши, юк олувчи йўл қайдномаси (дорожные ведомости га юкни қабул қилиб олганлиги ҳақида имзо чекиши* – кўрсатиб ўтилган.

Юк олувчини ҳуқуқи, темир йўл ва юк жўнатувчи **ташиш шартномасини тузган пайтда** вужудга келади (шу пайтдан эътиборан юк

олувчида юкни тайинланган станцияга етказиб беришни талаб қилиш ҳукуқи пайдо бўлади). **Юк тайинланган станцияга етиб келганида** эса, юк олувчини мажбуриятлари – юкни қабул қилиб олиш ва станциядан ташиб кетиш ёки тегишли ҳолатларда вагондаги юк ўз воситаларида тушириб олиш, ташиш учун темир йўл билан тўлиқ ҳисоб китоб қилиш ва бошқалар вужудга келади.

Юк олувчини мажбуриятини вужудга келиши уни юкни қабул қилиб олишга розилик билдириши билан боғлиқ эмас. Хатто юк олувчини адресига у буюртма бермаган юк етиб келганида ҳам, барибир юк олувчи уни қабул қилиб олиши ва ташиш воситаларидан юкни тушириб олиши ёки омбор майдонларини бўшатиб юкни станциядан ташиб кетиши шарт. *Юк жўнатувчининг бу мажбурияти Уставнинг 66-бандида, юк жўнатувчи ва юк олувчи ўртасида етказиб бериш шартнома-сида назарда тутилмаган юк етиб келган тақдирда, юк олувчи бундай юкни темир йўл станциясидан масъулиятли сақлашига қабул қилиб олиши шартлиги* – аниқ белгилаб қўйилган.

Тайинланган станцияга юк ташишни етказиб бериб, темир йўл ташиш шартномасидан вужудга келган мажбуриятини бажаришни тугаллаш учун ҳаққоний имконият яратади. Агар юк олувчи юкни қабул қилиб олмаса, темир йўл етиб келган юкни топшира олмайди. Юк олувчи фойдасига тузилган ташиш шартномасида унинг адресига етиб келган юкни қабул қилиб олиш бўйича мажбуриятни юклаш, темир йўлга ташиш бўйича мажбуриятларни ҳаққоний бажаришни таъминлайди.

Темир йўл транспортида юкларни ташиш маҳаллий қатновларда (местной сообщении) ва бевосита тўғри қатновларда (прямой сообщении) амалга оширилади. Бир темир йўл ҳудудида юкларни ташишга маҳаллий қатновлар, икки ва ундан зиёд темир йўллар иштирокида юк ташишларга бевосита тўғри қатновлар дейилади. Бевосита тўғри қатновларда йўл сафаридаги юк ташиш иштирокчилари бўлган барча темир йўллар, ташиш шартномаси тарафлари ва иштирокчилари ўртасида мураккаб ҳуқуқий муносабатлар пайдо бўлади. Бевосита тўғри қатновларда ташиш шартномасини тузган юкни жўнатувчи темир йўл, бевосита тўғри қатновга кирган барча темир йўлларнинг қонуний вакили ҳисобланади ва унинг ваколати темир йўл нашр этган норматив ҳужжатларга асосланади.

8.5. Юк ташиш шартномасининг шакли

Юк ташиш шартномаси ёзма шаклда тузилади. Темир йўл Уставининг 34-моддасига мувофиқ, *юк жўнатувчи ҳар бир юк жўнатмаси учун жўнатувчи темир йўл станциясига, тегишлича тарзда тўлдирилган юкхатини тақдим этиши керак, қайсики у темир йўл транспортида асосий юк ташиш ҳужжати ва юк ташиш шартномаси* ҳисобланади. Юк ташиш ҳужжатини мазмуни ва шакли Уставда ва юкларни ташиш

Қоидаларида белгиланади. Асосий юк ташиш ҳужжати ҳисбланган юкхати бутун йўл сафарида юк билан тайинланган станциягача етиб боради ва тайинланган станцияда юк билан бирга юк олувчига берилади. Юкхати ташиш шартномасининг мажбурий ёзма шакли ҳисобланади, чунки юк жўнатувчи фақат юк билан бирга юкхатини тақдим этган тақдирдагина ташиш шартномаси тузилган ҳисобланади. Юкхатини расмийлаштирмай туриб ташиш шартномаси вужудга келмайди. Шу боис ташиш шартномаси учун **конструктив** аҳамиятга эга

Юкхати **ҳисоб-китоб** аҳамиятига ҳам эга бўлиб, унда юкни ташишга қабул қилишдаги ва уни топширишдаги кира ҳақлари ва бошқа йиғимлар бўйича темир йўл билан бажарилган ҳисоблар акс эттирилади. Юкхати ташиш шартномасини тузиш фактига ва унинг мазмунига нисбатан ҳам **далиллик** аҳамиятига эга. Юк ташиш шартномаси одатда ташиш режаси асосида мавжуд бўлишлиги боис, юкхати нафақат ташиш шартномасидан вужудга келадиган мажбуриятларни балки юкни тури, тайинланган станциялар, темир йўллар ва бошқаларга нисбатан ташиш режасидан вужудга келадиган мажбуриятлар мазмунини ҳам акс эттиради. Бундан ташқари, юкхати **легитимик** ҳужжат ҳисобланиб, у баъзи бир ҳолатларда (юк кам чиққанида, бузилганида, шикастланганида ва ҳ.к.) темир йўлга талаб қўйишда уни тақдим этиш керак бўлади.

Юкхатини юк жўнатувчи тузади ва станцияга визалаш учун тақдим этади. Бу билан юк жўнатувчи ташиш шартномасини тузишга ўзининг ҳоҳишини билдиради. Лекин ҳали буни шартнома тузишга (офертага) таклиф этиш даражасига етган деб таърифлаб бўлмайди. Фақат юк юкхати билан бирга темир йўл омборига топширилса, юк жўнатувчининг воситаларида юк ортилганида эса, юк ортиш тугаганидан сўнг ва вагонга ёки контейнерга ортилган юк ташишга тақдим этилганида, юк жўнатувчининг ташиш шартномасини тузишга сўнгги қарори намоён бўлади. Станция юкхатини визалаш ёки юк жўнатувчининг воситаларида юкни ортишдан олдин темир йўлнинг қабул қилувчи топширувчиси юкхатини қабул қилиши ташиш шартномасини тузилган пайти деб эътироф қилинмайжи. Бу ҳаракатларнинг ҳар бирида темир йўл шартнома тузишга қаратилган ҳоҳишини билдиради, аммо ҳали буни ташиш шартномасини тузишган розилик (акцепта) бериш деб бўлмайди. *Юк ташиш шартномасини тузилган пайти темир йўл юкни ташишга қабул қилиб юк жўнатувчига юк паттасини берган пайтдан бошланади.*

Юкхатидан ташқари юкни ташишга қабул қилишда жўнатувчи станция **йўл қайдномасини** (дорожной ведомость) тузади, қайсики у юкхати билан биргаликда юк билан тайинланган станциягача етиб боради. Йўл қайдномаси учта вароқдан: йўл қайдномасини ўзи; **йўл қайдномасининг корешоги** ва юкни ташишга қабул қилиш паттаси (юк паттаси) дан иборат. Юк паттаси юк жўнатувчига берилади, корешок жўнатувчи темир йўлда қолади. *Тайинланган станцияда юк олувчи йўл*

қайдномасига юкни қабул қилиб олганлиги ҳақида имзо чекади. Юк олувчи имзолаган йўл қайдномаси тайинланган темир йўлда сақланади.

8-марърузага тест синов саволлари

151. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексининг 709-моддасида – йўловчи, багаж ва юк ташиш асосида амалга оширилиши, кўрсатиб ўтилган.

152. Йўловчи, багаж ва юк ташиш шартномасининг тарафлари кимлар бўлади?

153. Икки ёки бир неча шахснинг фуқаролик ҳуқуқлари ва бурчларини вужудга келтириш, ўзгартириш ёки бекор қилиш ҳақидаги келишуви деб аталади.

154. Ойлик юк ташиш режасини унинг бевосита ижрочиларига – темир йўлга ва юк жўнатувчига етказиш улар ўртасида нимани вужудга келтиради?

155. Ташиш режаси маъмурий қандай келтириб чиқаради?

156. Тарафлар ўртасидаги фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларни бажармаслик нималарга олиб келади?

157. Юк ташиш режасидан вужудга келадиган фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларига биринчи навбатда темир йўл учун нималар мансуб бўлади?

158. Юк ташиш режасидан вужудга келадиган фуқаролик – ҳуқуқий мажбуриятларига биринчи навбатда юк жўнатувчи учун нималар мансуб бўлади?

159. Юк ташиш шартномаси қачон тузилади?

160. Ташиш режаси қандай амалга ошади?

161. Юк ташиш шартномаси бўйича юк жўнатувчи қандай мажбуриятини олади?

162. Юк ташиш шартномаси бўйича темир йўл қандай мажбуриятини олади?

163. Темир йўл транспортида асосий юк ташиш ҳужжати ва юк ташиш шартномаси бўлиб нима ҳисобланади?

164. Юк жўнатувчи ҳар бир юк жўнатмаси учун жўнатувчи темир йўл станциясига, тегишлича тарзда тўлдирилган тақдим этиши керак.

165. Юк ташиш шартномаси – шартнома бўлиб, унинг предмети транспорт хизмати ҳисобланади.

166. Юк ташиш шартномасини асосий мазмуни нимадан иборат?

167. Юк ташиш шартномасидаги тарафлари кимлар?

168. Юк ташиш шартномасининг иштирокчиси ким?

169. Юк ташиш шартномасидаги учинчи шахс ким?

170. Юк олувчини ҳуқуқи қачон вужудга келади?

171. Юк олувчини мажбуриятлари қачон вужудга келади?
172. Юк олувчи қайси ҳужжатгага юкни қабул қилиб олганлиги ҳақида имзо чекиши керак?

9-маруза. Темир йўл шохобча йўллари эҳтиётхона қилишнинг ҳуқуқий тартибга солиш

Режа:

- 1. Темир йўл шохобча йўлининг тушунчаси;**
- 2. Темир йўл шохобча йўллари эҳтиётхона қилишнинг тартибга солувчи қонун ҳужжатлари;**
- 3. Темир йўл шохобча йўли эҳтиётхона қилиш шартномасини тушунчаси;**
- 4. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини тушунчаси.**

Таянч тушунчалари. Ташкилотларнинг мулки, жисмоний шахсларнинг мулки, идораларга қарашли, темир йўлнинг тасарруфида, технологик юк ташиш, темир йўл шохобча йўлининг чегараси, ажратилган минтақа, технологик ташишлар, шохобча эгалари, темир йўл шохобча йўлида ҳаракатни ташкил қилиш ва хизматлар кўрсатиш ҳақидаги Йўриқнома, станциянинг техник – тақсимот акти, шохобча эгасининг локомотиви, темир йўлнинг локомотиви, вагоннинг айланиш муддати, вагонларга юкларни ортиш ёки юк тушириш муддати, контрагентлар

9.1. Темир йўл шохобча йўлининг тушунчаси

Темир йўл шохобча йўллари ва уларни эҳтиётхона қилишга Қонунининг 9-моддаси, Уставининг 14-банди, VI-боби (75 – 91-бандлар) ва 137-банди ҳамда юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими бағишланган.

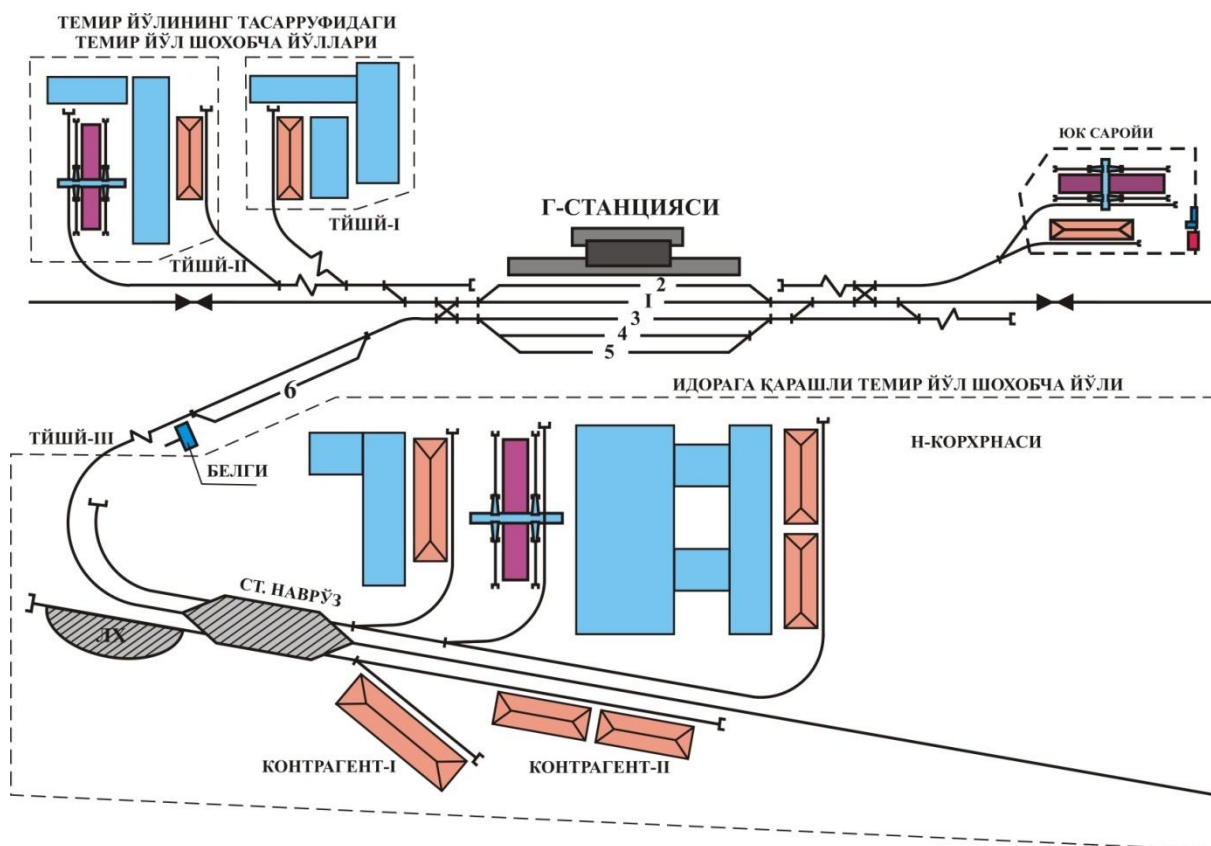
Уставнинг 75-бандига мувофиқ, айрим ташкилотларга ва жисмоний шахсларга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган, умумий темир йўл тармоғи билан узлуксиз релсли излар орқали боғланишда бўлган йўллар **темир йўл шохобча йўллари**га мансуб бўлади. Темир йўл шохобча йўллари ташкилотларнинг ва жисмоний шахсларнинг мулки бўлган идораларга қарашли ёки темир йўлнинг тасарруфида бўлиши мумкин.

Темир йўл шохобча йўл (**ТЙШЙ**) ларини иқтисодий аҳамияти шундан иборатки, улар умумий темир йўл тармоқларини бевосита ишлаб – чиқарувчи ва истеъмол жойлари билан боғлаб туради. Жуда кўп миқдорда юкларни темир йўл юк жўнатувчилардан темир йўл шохобча йўлларида

ташишга қабул қилиб олади ва юк олувчиларга темир йўл шохобча йўлларида топширади (13.1-расм).

*Темир йўл шохобча йўллари ташкилот ва жисмоний шахсларнинг мулки бўлган идораларга қарашли ёки темир йўлнинг тасарруфида бўлиши мумкин. Агар темир йўл шохобча йўлида нафақат темир йўлда юк ташиш жараёнининг дастлабки ва охирги операциялари, балки **технологик** юк ташиш ишлари ҳам бажарилса, бундай темир йўл шохобча йўли идоранинг тасарруфида бўлади ва шу идоранинг **мулки** ҳисобланади. Темир йўл шохобча йўли идорага қарашли бўлса, унинг чегарасида **"Темир йўл шохобча йўлининг чегараси"** белгиси ўрнатилади. Бундай белгини ўрнатиш жойини темир йўл белгилайди. Темир йўл шохобча йўлининг магистрал темир йўлга туташиб стрелкаси ва туташиб стрелкасидан "Темир йўл шохобча йўлининг чегараси" белгисигача бўлган йўлнинг қисми темир йўлнинг тасарруфида ва унинг балансида бўлади.*

Ажратилган минтақа чегарасида ташкилот ва жисмоний шахсларнинг темир йўл шохобчалари йўллари, омборлари ва қурилмалари билан банд бўлган ер участкасини темир йўл белгиланган тартибда ташкилот ва жисмоний шахсларга вақтинчалик фойдаланиш учун бериб туради. Ажратилган минтақа чегарасидаги ер участкаларини **шай ва соз ҳолатини таъминлаш** бўйича харажатларни қоплаш учун темир йўл шартномавий тарифлар бўйича ташкилот ва жисмоний шахслардан ҳақ ундиради. Ер участкаларини вақтинчалик фойдаланишга топшириш **темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари** ва ер участкасини ижарага олувчи **ташкилот раҳбари ёки жисмоний шахс** имзолайдиган шартномада расмийлаштирилади.



9.1-расм. Оралик станциясига туташган умумий (юк саройи) ва ноумумий фойдаланиш (темир йўл шохобча йўллари) жойлари

I-бош йўл; 2-йўловчи поездлар учун йўл; 3-, 4- ва 5- қабул қилиш – жўатиш ва маневр ишлари учун йўллар; 6-чиқариб қўйиладиган йўл.

Уставнинг 76-бандига мувофиқ, **технологик ташишлар билан боғлиқ бўлмаган** янги қурилган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари шартномага мувофиқ темир йўлга техник хизмат кўрсатишга ёки Ўзбекистон Республикаси Президенти, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси қарорига мувофиқ белгиланган тартибда темир йўлнинг мулкига ўтказилиши мумкин.

Темир йўл шохобча йўлини эгаси (қуйида шохобча эгаси деб юритилади) лойиҳада назарда тутилган барча қурилиш ишларини бажарганларидан ва қурилиш ташкилотларидан темир йўл шохобча йўлини доимий эксплуатацияга қабул қилиб олганларидан сўнг, уларни темир йўлнинг тасарруфига топшириш амалга оширилади.

9.2. Темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилишнинг тартибга солувчи қонун ҳужжатлари

Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларининг ҳуқуқий мақоми Қонунининг 9-моддасида белгилаб қўйилган. Темир йўл шохобча йўлларини асосий қоидалари Уставининг VI-бобида баён этилган. Уставга темир йўл фаолиятини тартибга солувчи ҳамма қоидалар киритилмай, унда фақатгина темир йўл ва у хизмат кўрсатадиган мижозлар ўртасидаги асосий ҳуқуқий муносабатларгина белгилаб қўйилган. Темир йўл Устави бу ҳуқуқий муносабатларнинг фақатгина асосий қоидаларини ўз ичига олган ва бу асосий қоидалар, мазкур Уставнинг 2-моддасида кўрсатиб ўтилган норматив ҳужжатларда ўзининг ривожини топади.

Шулардан бири юкларни ташиш Қоидалар бўлиб, бунда айрим турдаги юкларни ташиш тартиблари, станцияларда ва темир йўл шохобча йўлларида тижорат операцияларини бажариш қоидалари ва бошқа қоидалар берилган. Юкларни ташиш Қоидаларининг I-қисми, 12-бобида **темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилиш Қоидалари** баён этилган. Бундан ташқари темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилиш норматив ҳужжатларидан яна бири бу **1-сонли тариф кўрсатмаси [21]** бўлиб, унда вагонларни темир йўл шохобча йўлларига олиб кириб бериш ва олиб чиқиш йиғимлари ва вагонларни нормадан ортиқ тўхтаб туриши учун жарималар ва уларнинг ҳисоблаш тартиблари берилган.

Станциянинг тижорат ҳисоботларини юритиш Йўриқномасида вагонларни юкларни ортиш – тушириш ишларида турган вақтини ҳисоблаш, ҳужжатларини расмийлаштириш тартиблари баён этилган. Махсус норматив актларга **темир йўл шохобча йўлига хизмат кўрсатиш ва ҳаракатни ташкил қилиш ҳақида Йўриқнома** киради. Бундай Йўриқнома идораларга қарашли ҳар бир темир йўл шохобча йўли учун тузилади. Йўриқномани шохобча эгаси станция бошлиғи билан келишиб ишлаб чиқади ва Ўзбекистон Республикаси ЎТЙ ДАТК нинг темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари тасдиғидан ўтказади. Темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига хизмат кўрсатиш ва манёвр ишларини ташкил қилиш тартиби **станциянинг техник – тақсимот актида** (техническо-распорядительной акт, қуйида ТРА деб юритилади) ва унга илова қилинган темир йўл шохобча йўли йўлларининг қайдномасида кўрсатилади.

9.3. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини тушинчаси

Қонуннинг 9-моддасига мувофиқ, *идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари жумласига хўжалик юритувчи субъектларнинг мулки бўлган ва умумий фойдаланишдаги темир йўллар билан туташадиган темир йўллар мансуб бўлиши, идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларининг ишлаш шарт-шароитлари қонун ҳужжатлари билан ҳамда*

идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларининг мулкдорлари ва темир йўл транспорти корхоналари ўртасидаги муносабатлар **шартнома** билан белгиланиши – баён этилган.

Темир йўл шохобча йўлларининг мулкдорлари ва темир йўл транспорти корхоналари ўртасидаги муносабатлар темир йўл шохобча йўли кимнинг тасарруфида эканлигига ва унга кимнинг локомотиви хизмат кўрсатилишига мувофиқ **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** ёки **вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** асосида тартибга солиниши Уставнинг 83-, 85- ва 86- бандларида белгиланган. Уставнинг 83-банди темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасига бағишланган бўлиб, унда идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларига эга бўлган ташкилот ва жисмоний шахслар билан темир йўлини ўзара муносабатлари **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** асосида тартибга солиниши, ташкилот ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлларига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ҳамда маневр ишлари **уларнинг локомотивларида** амалга оширилиши, ташкилот ва жисмоний шахсларнинг ўз локомотивлари бўлмаса вагонларни олиб кириб беришни ва олиб чиқишни ва маневр ишларини белгиланган ҳақ эвазига **темир йўлнинг локомотивида** амалга оширилиши, вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартиби, ҳамда идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида вагон ва контейнерларнинг айланиш муддати темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида белгилаб қўйилиши – кўрсатиб ўтилган.

Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш русча “**подача и уборка вагонов**” сўзининг таржимаси бўлиб, бунда вагонларни станция йўлларида темир йўл шохобча йўлининг ортиш – тушириш жойларига ёки бошқа махсус жойларига маневр локомотиви билан олиб кириб бериш ва у жойлардан станцияга олиб чиқиш тушинилади.

Агар темир йўл шохобча йўли (қуйида *шохобча йўли* деб ҳам юритилади) идораларга қарашли бўлса ва уларнинг локомотивларида вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш амалга оширилса **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** тузилади. Шартнома тарафлари темир йўл (темир йўл минтақавий бўлинмаси) ва темир йўл шохобча йўли эгаси (қуйида *шохобча эгаси* деб ҳам юритилади) деб аталувчи ташкилот ёки жисмоний шахслар бўлиши мумкин (ташкилот қуйида корхона деб ҳам юритилади).

Темир йўл шохобча йўлининг **иш технологиясини**, темир йўл шохобча йўли кимнинг тасарруфида эканлигига қараб эмас, балки шохобча йўлига **кимнинг локомотивида** вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш, ҳамда маневр ишлари бажарилишига қараб белгиланади. Ташкилот ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлларида вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишни, ҳамда маневр ишларини

шохобча эгасини локомотиви бажаради. Агарда шохобча эгасида локомотив мавжуд бўлмаса, темир йўл шохобча йўллари вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишни, ҳамда маневр ишларини **темир йўлнинг локомотиви** бажаради.

Темир йўл шохобча йўлига **шохобча эгасининг локомотивида** хизмат кўрсатилса, темир йўл ташкилот ва жисмоний шахсларга хизмат кўрсатиш бўйича ўзига ҳеч қандай **мажбурият олмайди**. *Мазкур шартнома бўйича темир йўлга фақат вагонларни чиқариб қўйиладиган (қабул қилиш-топишириш) йўлга олиб кириб бериш мажбурияти юклатилади.* Вагонларни у жойдан кейинги ҳаракати ва уларни ортиш ёки тушириш фронтларига жойлаштириб чиқиш шохобча эгасинининг локомотивида бажарилади. Темир йўл шохобча йўлида вагонларга юк ортиб ёки вагонлардан юк тушириб бўлинганидан сўнг шохобча эгасинининг локомотиви уларни чиқариб қўйиладиган йўлга олиб чиқиб қўйади. Мазкур шартномада, яъний **темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида** шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва уларни қайтариш тартиблари (жадвал бўйича, вақт интервали ёки хабар бериш бўйича), бир вақтни ўзида олиб кириб бериладиган вагонларни сони, вагонни айланиш муддати (шохобча эгаси темир йўлдан вагонларни қабул қилиб олган пайтдан токи вагонларни темир йўлга топшириш пайтигача бўлган вақт) ва бошқа шартлар келишиб олинади ва кўрсатилади.

Темир йўл шохобча йўлига **темир йўлнинг локомотивида** хизмат кўрсатилганда ҳам **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** тузилади, лекин у бошқа шаклда тузилади ва бошқа маънога эга бўлади. Мазкур шартнома бўйича темир йўл ташкилот ёки жисмоний шахсларга хизмат кўрсатиш бўйича ўзига **мажбурият олади**, *вагонларни юк ортиш ёки тушириш жойларига олиб кириб бериш ва юк ортиш ёки тушириш фронтларига жойлаштириб чиқиш ишларини темир йўл бажаради ва юк операциялари тугаганидан сўнг темир йўлнинг локомотиви юк ортиш ёки тушириш жойларидан вагонларни станцияга олиб чиқади.* Вагонларни юк ортиш жойларига олиб кириб бериш ва олиб чиқиш учун ва маневр ишларига шохобча эгаси белгиланган тарифлар бўйича темир йўлга ҳақ тўлайди. Мазкур шартномада, яъний **темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида** юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами, вагонларни юк операцияларида тўхтаб туриш муддати кўрсатилади ва улар шартноманинг энг аҳамиятли шартларидан ҳисобланади.

Шундай қилиб темир йўл шохобча йўли эмас, балки **локомотив кимнинг тасарруфида** эканлиги шартноманинг асосий талаблари (шартлари) мазмунини белгилайди. *Темир йўл шохобча йўлига шохобча*

эгасинининг локомотивида хизмат кўрсатилганида, шохобча йўлда вагоннинг айланиш муддати белгиланади. Темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида эса, темир йўл бевосита юк ортиш – юк тушириш фронтларига олиб кириб берган вагонларга юкни ортиш ёки юк тушириш муддати белгиланади.

Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида **контрагентлар** ҳам бўлиши мумкин. Контрагентларга ва уларнинг идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларидаги ҳуқуқий мақоми ва фаолиятига Уставнинг 85-банди бағишланган бўлиб унда, **контрагентларга**, яъний бошқа ташиқлотлар ва жисмоний шахсларнинг идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида ўзларининг омборлари ёки унга туташадиган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари бўлган ташиқлотларга ва жисмоний шахсларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича хизмат кўрсатиш тартиблари бевосита контрагент ва тасарруфида идораларга қарашли темир йўл шохобча йўли ва локомотив бўлган ташиқлот, жисмоний шахс ўртасида тузилган шартномада белгиланиши, темир йўл олдида **контрагентларда вагонларни тўхтаб туриши учун жавобгарлик** тасарруфида идораларга қарашли темир йўл шохобча йўли ва локомотиви бўлган **ташиқлот** ёки **жисмоний шахс** зиммасида бўлиши, идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида **темир йўл ва контрагент** ўртасида вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси тузилиши ва барча ҳисоб китоблар бевосита уларнинг ўртасида бажарилиши – баён этилган.

Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлига **шохобча йўл эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида**, ташиқлот ва жисмоний шахсларнинг идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида ўзининг темир йўл шохобча йўли, алоҳида фронтли юк ортиш ва юк тушириш хусусий ёки ижаравий омборлари бўлган **контрагентларга** вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича хизмат кўрсатиш тартиблари бевосита контрагент ва тасарруфида идораларга қарашли темир йўл шохобча йўли ва локомотив бўлган ташиқлот ва жисмоний шахс ўртасида тузилган шартномада белгиланади ва **темир йўл контрагентга хизмат кўрсатиш бўйича ўзига ҳеч қандай мажбурият** олмайди. Контрагентларда вагонларни тўхтаб туриши учун жавобгарлик тасарруфида идораларга қарашли темир йўл шохобча йўли ва локомотиви бўлган ташиқлот ва жисмоний шахс зиммасида бўлади. Қачонки идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлига **темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида**, контрагентларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш, ҳар бир контрагент билан темир йўл тузган вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси шартлари асосида амалга оширилади ва **темир йўл контрагентларга хизмат кўрсатиш бўйича ўзига мажбурият** олади. Темир йўл олдида

вагонларни тўхтаб туриши учун жавобгарлик контрагентда зиммасида бўлади.

9.4. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини тушинчаси

Уставнинг 86-бандида темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлларида рельс ёни омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахсларнинг ҳуқуқий мақоми белгилаб қўйилган. Бу бандда, *темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахс билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси асосида тартибга солиниши, темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ва маневр ишлари белгиланган ҳақ эвазига темир йўлнинг локомотивида амалга оширилиши, темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлини шай ва соз ҳолатини таъминлашни ва жорий таъмирлаш темир йўлнинг воситаларида ва ҳисобидан амалга оширилиши, ташкилот ва жисмоний шахс ҳудуди сарҳадларидаги йўллари, ҳамда юк ортиш ва тушириш фронтларини ахлатлардан ва қордан тозалаш ҳамда ёритиш **ташкилат ёки жисмоний шахснинг воситаларида ва ҳисобидан амалга оширилиши** – белгиланган. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартибларини, вагонларга юкларни ортиш ёки юк тушириш муддати ва темир йўл шохобча йўлининг бошқа ишлаш шарт – шароитларини белгилайди. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини темир йўл (темир йўл минтақавий бўлинмаси) ва темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари ва ортиш – тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахслар билан тузади.*

Темир йўлини тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида алоҳида фронтли юк ортиш ва тушириш хусусий ёки ижаравий омборлари ва ортиш – тушириш майдонлари бўлган ташкилотлар ёки жисмоний шахслар билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари ҳар бир ташкилот ёки жисмоний шахс билан **тузилган вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** билан тартибга солинади. Темир йўлини тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига темир йўл локомотивларида хизмат кўрсатилади ва темир йўл ташкилотга ёки жисмоний шахсга хизмат кўрсатиш бўйича ўзига мажбурият олади, чунки вагонларни бевосита темир йўл шохобча йўлидаги ортиш ва тушириш жойларига олиб кириб

бериш ва олиб чиқиш темир йўлнинг зиммасида бўлади. Ушбу ҳолатда шартнома, хизмат шартномаси элементларини ўз ичига олади.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома (қуйида шартнома) **лари** замонавий техник нормалар ва воситаларни қўллашга асосланган темир йўл шохобча йўли ишининг технологиясини ва темир йўл шохобча йўли туташган станция ишининг технологиясини инобатга олган ҳолда ишлаб чиқилади. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси **Устанинг 90-бандига мувофиқ 5 йил муддатга тузилади.**

Қурилаётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартиби ва қурилаётган темир йўл шохобча йўли эгаси билан темир йўлнинг ўзаро муносабати *“қурилаётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишнинг вақтинчалик битими”* асосида тартибга солинади. Бу битим 1 йил муддатга тузилади.

9-мартга тест синов саволлари

173. Айрим ташкилотларга ва жисмоний шахсларга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган, умумий темир йўл тармоғи билан узлуксиз релсли излар орқали боғланишда бўлган йўллар мансуб бўлади.

174. Темир йўл шохобча йўллари кимларнинг тасарруфида бўлиши мумкин?

175. Қандай ҳолатда темир йўл шохобча йўли (ТЙШЙ) идоранинг тасарруфида бўлади ва шу идоранинг мулки ҳисобланади?

176. Темир йўл шохобча йўли, унинг чегарасида "Темир йўл шохобча йўлининг чегараси" белгиси ўрнатилади.

Технологик ташишлар билан боғлиқ бўлмаган янги қурилган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари мувофиқ темир йўлига техник хизмат кўрсатишга ўтказилиши мумкин.

178. Технологик ташишлар билан боғлиқ бўлмаган янги қурилган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари мувофиқ белгиланган тартибда темир йўлнинг мулкига ўтказилиши мумкин.

179. Технологик ташишлар билан боғлиқ бўлмаган янги қурилган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари мувофиқ белгиланган тартибда темир йўлнинг мулкига ўтказилиши мумкин.

180. Темир йўл шохобча йўллари эксплуатация қилиш Қоидалари қайси норматив ҳужжатда баён этилган?

181. Темир йўл шохобча йўллари мулкдорлари ва темир йўл транспорти корхоналари ўртасидаги муносабатлар нима асосида тартибга солинади?

182. Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларига эга бўлган ташкилот ва жисмоний шахслар билан темир йўлини ўзара муносабатлари асосида тартибга солинади.

183. Темир йўл шохобча йўлининг иш технологиясини нимага қараб белгиланади?

184. Ташкилот ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлларига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш, ҳамда маневр ишларини бажаради.

185. Агарда шохобча эгасида локомотив мавжуд бўлмаса, темир йўл шохобча йўлларига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишни, ҳамда маневр ишларини бажаради.

186. Вагонни айланиш муддати қайси шартномада кўрсатилади?

187. Темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасининг энг аҳамиятли шартлари нималарда иборат?

188. Темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасинининг локомотивида хизмат кўрсатилганида, шохобча йўлда

189. Темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида темир йўл бевосита юк ортиш – юк тушириш фронтларига олиб кириб берган

190. Контрагентлар кимлар?

191. Контрагентлар кимлар?

192. Контрагентларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича хизмат кўрсатиш тартиблари қайси шартномада белгиланади?

193. Темир йўл олдида контрагентларда вагонларни тўхтаб туриши учун жавобгарлик кимнинг зиммасида бўлади?

194. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари бўлган ташкилот билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари қайси шартнома асосида тартибга солинади?

195. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ва маневр ишлари кимнинг локомотивида амалга оширилади?

196. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлини шай ва соз ҳолатини таъминлашни ва жорий таъмирлаш кимнинг воситаларида ва ҳисобидан амалга оширилади?

197. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлини ташкилот ҳудуди сарҳадларидаги йўлларни, ҳамда юк ортиш ва тушириш фронтларини ахлатлардан ва қордан тозалаш ҳамда ёритиш кимнинг воситаларида ва ҳисобидан амалга оширилади?

198. Темир йўл шохобча йўлинини эксплуатация қилиш шартномаси ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси неча йил муддатга тузилади?

199. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини кимлар ўртасида тузилади?

10-март. Темир йўл шохобча йўллари экиплатация қилиш шартномавий муносабатлари мазмуни

Режа:

1. Темир йўл шохобча йўлини экиплатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларининг турлари;

2. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи;

3. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш тартиби;

4. Олиб кириб бериладиган вагонлар сони;

Таянч тушинчалари. Мулкдорлар, тасарруфида, шохобча йўли экипининг локомотиви, темир йўлининг локомотиви, контрагент, ташкилот, жисмоний шахс, чиқариб қўйиладиган йўл, шохоча экипи, хиқариб қўйиладиган йўлнинг номери, юк ортиш ва тушириш фронтлари, қабул қилиш-топшириш операциялари, вагонларни техник ва тижорий кўриги, ҳаракат хавфсизлиги, юкларни асраш, ВУ-14 шаклдаги Китоб, ВУ-25 шаклдаги акт, ўн баравари миқдорида,

10.1. Темир йўл шохобча йўлини экиплатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларининг турлари

Қонуннинг 9-моддасида, *идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари экиплатация мулкдорлари ва темир йўл транспорти корхоналари ўртасидаги муносабатлар шартнома билан белгиланиши* – кўрсатиб ўтилган, яъний темир йўл шохобча йўллари экиплатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузиш темир йўл учун ҳам шунингдек ташкилот ва жисмоний шахслар учун ҳам **мажбурийдир**. Темир йўл шохобча йўли кимнинг тасарруфида экнилиги ва шохобча йўлига кимнинг локомотивида хизмат кўрсатилишига мувофиқ тўртта турдаги шартномалар ва бир турдаги вақтинчалик битим мавжуд.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими – темир йўл шохобча йўллари экиплатация қилиш Қоидаларининг 2-, 3-, 4-, 5-, ва 8- иловаларида темир йўл шохобча йўллари экиплатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларининг ҳамда вақтинчалик битимнинг намунавий шакллари келтирилган:

а) темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида);

б) темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида);

в) вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси (контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида);

г) темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси;

д) қурилаётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишнинг вақтинчалик битими.

Қайси намунавий шартнома асосида шартнома тузиш масаласи, темир йўл шохобча йўли **кимни тасарруфида эканлигига** ва **кимнинг локомотивида хизмат кўрсатилишига**, ҳамда **темир йўл шохобча йўли қурилаётганлигига** ёки доимий эксплуатацияга топширилганлигига боғлиқ бўлади. Намунавий шартнома шаклини тўғри танлаб олиш катта аҳамиятга эга, чунки унга тарафлар ўртасида тузилаётган шартноманинг мазмуни боғлиқ бўлади.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси мазмунини, биринчи навбатда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ва маневр ишларини бажариш **кимнинг тасарруфидаги локомотивида** амалга оширилиши белгилайди. Шунинг учун темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш намунавий шартномасининг **икки шакли** тасдиқланган: **бири** - шохобча йўл эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўллари учун, **иккинчиси** - темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўллари учун.

Контрагентларга хизмат кўрсатишда ҳам шартнома мазмунини локомотив кимнинг тасарруфида эканлиги белгилайди. *Агар контрагентга шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилса темир йўл билан контрагент ўртасида ҳеч қандай шартномавий муносабатлар ўрнатилмайди.* Контрагентларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича хизмат кўрсатиш тартиблари бевосита **контрагент** ва тасарруфида идораларга қарашли темир йўл шохобча йўли ва локомотив бўлган **ташкилот ва жисмоний шахс** ўртасида тузилган шартнома асосида белгиланади ҳамда темир йўл олдида контрагентларда вагонларни тўхтаб туриши учун **жавобгарлик ташкилот ва жисмоний шахс** зиммасида бўлади.

Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлига, шунингдек ушбу шохобча йўлдаги контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида темир йўл контрагент билан **“Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** (контрагентга темир йўлининг

локомотивида хизмат кўрсатилганда)” ни тузади ва барча ҳисоб китоблар бевосита уларнинг ўртасида бажарилади.

Темир йўлининг тасарруфидарги темир йўл шохобча йўлига темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилади, ушбу шохобча йўлдаги алоҳида фронтли юк ортиш ва тушириш хусусий ёки ижаравий омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ҳар бир ташкилот ёки ҳар бир жисмоний шахс билан темир йўл **“темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси”** тузади, шу шартнома асосида уларга вагонларни олиб кириб беради, олиб чиқади ва барча ҳисоб китоблар бевосита уларнинг ўртасида бажарилади.

Куриляётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартиби ва куриляётган темир йўл шохобча йўли эгаси билан темир йўлининг ўзаро муносабати **“куриляётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишнинг вақтинчалик битими”** асосида тартибга солинади.

10.2. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи темир йўл шохобча йўлига (қуйида шохобча йўли деб юритилади) хизмат кўрсатадиган локомотив кимнинг тасарруфида эканлигига боғлиқ. Ташкилот (корхона) тасарруфидаги шохобча йўлига, **унинг локомотивида** хизмат кўрсатилганида темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида (қуйида шартнома деб юритилади) **чиқариб қўйиладиган** (қабул қилиш-топшириш) деб номланувчи йўл белгиланади. Корхона адресига етиб келган юкли вагонларни ёки юк ортишга олиб кириб бериладиган бўш вагонларни темир йўл чиқариб қўйиладиган йўлга олиб кириб беради ва шу йўлда темир йўл вагонлари корхонага топширади. Қабул қилиб олинган вагонларни чиқариб қўйиладиган йўлдан шохобча эгаси ўзининг локомотивида вагонларни юк ортиш ёки тушириш жойларига олиб кириб беради. Шохобча йўлида вагонлар билан юк ортиш ва тушириш ишлари бажарилганидан сўнг шохобча эгаси уларни шу чиқариб қўйиладиган йўлга олиб чиқиб қўяди ва темир йўлга топширади.

Чиқариб қўйиладиган йўлнинг номери **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 3-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 2-илова):

§ 3. Сдаваемые на подъездной путь вагоны подаются локомотивом дороги на путь, дальнейшее продвижение вагонов производится локомотивом ветвевладельца.

Возвращаемые с подъездного пути вагоны доставляются локомотивом ветвевладельца на путь – деб назарда тугилган.

Агар станция чегараси ташқарисида жойлашган чиқариб қўйиладиган йўлга темир йўл вагонларни олиб кириб берса, корхонадан вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш учун № 1 тариф қўлланмасига [18] мувофиқ йиғим ундирилади.

Корхонанинг тасарруфидаги шохобча йўлига **темир йўлнинг локомотивида** хизмат кўрсатилганида шартномада чиқариб қўйиладиган йўл белгиланмайди, чунки темир йўл юк ортиш ва тушириш фронтларига вагонларни олиб кириб бериши ва уларнинг ихтисослаштирилишига мувофиқ жойлаштириб чиқиши керак ва бу ҳақида намунавий шартнома шакллариининг тегишли параграфларида алоҳида такидлаб ўтилган.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида) ва **вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** (контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганда) намунавий шакллариининг 2-§ларида (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 3- ва 4-иловалари):

§ 2. Подача и уборка вагонов производится локомотивом дороги с расстановкой вагонов по фронтам погрузки и выгрузки.

Расстояния для взывскания платы за подачу или уборку вагонов принимается км в оба конца – деб назарда тугилган.

Худди шунингдек, темир йўлнинг тасарруфидаги шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасида ҳам чиқариб қўйиладиган йўл белгиланмайди, чунки темир йўлнинг тасарруфидаги шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ҳамда уларни юк ортиш – тушириш фронтларига жойлаштириб чиқиш **темир йўлнинг локомотивида** амалга оширилади.

Темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси намунавий шаклининг 3-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 5-иловада) фақат:

§ 3. Расстояние для вызывскания платы за подачу или уборку вагонов принимается км – деб назарда тугилган.

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи шохобча йўлига хизмат кўрсатувчи локомотив кимнинг тасарруфида

эканлигига боғлиқ бўлади. Шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида қабул қилиш-топшириш операциялари **чиқариб қўйиладиган йўлда**; шохобча йўлига темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида эса қабул қилиш-топшириш операциялари **юк ортиш ва тушириш жойларида** амалга оширилади.

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 6-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 2-иловада):

§ 6. Осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении производятся на приеме-сдаточных путях – деб назарда тутилган.

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 6-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 3-илова) ва **вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** (контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганда) намунавий шаклининг 5-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 4-илова):

§ 6 (§ 5). Сдача и прием вагонов и грузов производятся в местах погрузки и выгрузки в соответствии с Правилами – деб назарда тутилган.

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи **темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** намунавий шаклининг 6-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 5-илова):

§ 6. Сдача и прием вагонов и грузов производятся в местах погрузки и выгрузки в соответствии с Правилами – деб назарда тутилган.

10.3. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш тартиби

Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш вагонларни **техник ва тижорий кўригидан** иборат. **Шохобча эгасининг локомотивида** хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида вагонларни **техник ва тижорий муносабатда кўриқдан ўтказиш ва топшириш қабул қилиш-топшириш йўлида** бажарилиши кўрсатилади. Бундан фаркли равишда **темир йўлнинг локомотивида** хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини

эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш шартномаларида вагонларни ва юкларни кўриқдан ўтказиш ва топшириш юк ортиш ва тушириш жойларида амалга оширилиши назарда тутилади. Қабул қилиш ва топшириш операцияларини вақт нормаси битта вагон учун 1 минут ва бир вақтни ўзида топшириладиган вагонлар партияси учун 30 минутдан зиёд бўлмаслиги керак.

Юк ортишга олиб кириб бериладиган вагон ва контейнерлар **ҳаракат хавфсизлиги** ва **юкларни асраш** талабларига жавоб бериши керак. Станцияда юк ортишга олиб кириб бериладиган ҳар бир вагон **техник хизмат кўрсатишга** ва **тижорий кўриқка** тақдим этилиши шарт. Вагонларни техник хизмат кўрсатишга тақдим этмасдан ва уни вагон хўжалиги ишчилари томонидан ВУ-14 шаклдаги Китобга **яроқли** (годным) деб эътироф этилганлиги ҳақида ёзмасдан вагонларни ортишга олиб кириб бериш тақиқланади.

Вагонларга техник хизмат кўрсатиш тартиби “*Эксплуатациядаги вагонларга хизмат кўрсатиш бўйича Йўриқнома*”да (Совет по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества. Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации. Москва 2009 г. – 210 с.) баён этилган тартибда амалга оширилади. Вагонларни тижорий кўриғи “*Поезд ва вагонларни тижорий кўриғи Қоидалари*”да назарда тутилган тартибда амалга оширилади.

Корхоналарнинг темир йўл шохобча йўлига вагонларни топширишда ва улардан вагонларни қабул қилишда вагонларни техник ҳолатини назорати *топшириш техник пункти, станция ёки вагонларга техник хизмат кўрсатиш пунктнинг Намунавий технологик жараёнларига* мувофиқ амалга оширилади.

Топшириладиган вагонни номерини ВУ-14 шаклдаги Китобга ёзиб, бир вақтни ўзида топшириш техник пункти, темир йўл станцияси қабул қилувчи топширувчиси ва темир йўл шохобча йўли эгасининг вакили кўриқдан ўтказадилар. Станцияда шикастланган вагонлар аниқланганида, вагон кўриқчиси шикастланган вагонларга ВУ-25 шаклдаги акт тузиб, вагонларга **техник хизмат кўрсатиш пункти** (пункт технического обслуживания, қуйида **ПТО** деб юритилади) сменаси раҳбари орқали вагон депоси ва станция раҳбарларига суриштирув олиб бориш учун ВУ-23 шаклда хабар беради. Бунда шикастланиш ёки деталлар ва узеллар мавжуд бўлмаган ва нуқсонлар аниқланган вагонлар, махсус мосламаларнинг ҳолати **ВУ-15 шаклдаги вагонларни аслича кўриқ Китобига** ёзилади. Вагонлар кўриғи тугаганидан сўнг топширувчи ва қабул қилувчи тараф кўриқчилари ВУ-15 шаклдаги Китобда, ҳар бир вагон номери қаршисига аниқланган нуқсонларни кўрсатиб, ёзувларни таққослайдилар ва ўз имзолари билан тасдиқлайдилар. ВУ-15 шаклдаги Китобга фақат нуқсонлар аниқланган, деталлар мавжуд бўлмаган ёки шикастланган вагонлар номерлари ёзилади.

Вагонлар шикастланган барча ҳолатларда ВУ-15 шаклдаги Китобдаги ёзувлар ВУ-25 шаклдаги акт тузишга асос ҳисобланади ва бу актни шикастланган вагонни қабул қилувчи вагон кўрикчиси расмийлаштиради. ВУ-25 шаклдаги акт Устанинг 142-бандига мувофиқ, *темир йўл шохобча йўлида юк жўнатувчиларнинг ёки юк олувчиларнинг воситаларида юк ортишда ёки туширишда вагонлар, контейнерлар шикастланганлиги учун ёки вагон (контейнер) қисмлари йўқолганида юк жўнатувчи, юк олувчи темир йўл тасдиқлаган баҳолаш қайдномаси бўйича, шикастланган (йўқолган) вагон ёки контейнернинг қисмларининг баҳосини ўн баравари миқдорида темир йўлга жарима тўлашга* – асос ҳисобланади.

Бўш вагонларни тижорий муносабатда корхона қабул қилиб олиши, ташиладиган юкни асрашни таъминлаш нуқтаий назаридан, мазкур юкни ташишга уларни яроқли эканлигини билдиради. Уставнинг 52-бандига мувофиқ, темир йўл шохобча йўлида, яъний ноумумий фойдаланиш жойларида барча юкларни вагонларга ортиш юк жўнатувчиларнинг воситаларида амалга оширилади, бионбарин Уставнинг 53-бандига мувофиқ, *ҳаракатдаги составни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини юк жўнатувчи аниқлайди, темир йўл муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекцияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шарт.*

Юкли вагонларни тижорий муносабатда қабул қилишда (топширишда) вагондаги юкка кириш имконияти йўқлиги, очиқ ҳаракатдаги составга ортилган юкни ҳолати, тамбалаш – пломбалаш мосламасининг (запорно – пломбирочные устройства, куйида ЗПУ деб юритилади) кимга тегишли эканлиги ва созлиги, бурама симларни созлиги, люклар ҳолати ва ҳ.к. аниқланади. Уставнинг 88-бандига мувофиқ, *идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида ҳамда темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўллари ташкилотлар, жисмоний шахслар худуди сарҳадларида ва уларнинг юк ортиш ва тушириш фронтларида юкли ва бўш вагонларни кўриқлаш ташкилотларнинг ва жисмоний шахсларнинг воситаларида ва ҳисобидан амалга оширилади.*

Юкли вагонлар чиқариб қўйиладиган йўлда топширилаётганда, вагон ва юкларни топширишдан сўнг кўриқлаш корхона зиммасига юклатилади. Бу ҳолатда юкни вазни ва жойлар сонини **текшириш** ҳақида талабни корхона вагонларни топшириш пайтида маълум қилиши керак. Уставнинг 70-бандига мувофиқ, *тайинланган темир йўл станциясида темир йўл қуйидаги вазиятларда юкни вазнини, жойлар сонини ва ҳолатини текшириши шарт (мажбур):*

- **нуқсонли** вагонда юк етиб келганида, қайсики нуқсонлилик характери ташилаётган юкларни асрашга таъсир қилиши мумкин бўлса;

- агар ташии ҳужжатларида **тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сини** мавжудлиги ҳақида белги бўлсаю, тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сисиз, шикастланган тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)си билан ёки йўл сафаридаги темир йўл станциясининг тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)си билан вагонда юк етиб келганида;

- очиқ ҳаракатдаги составларда ташиида ёки ёпиқ вагонларда тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сисиз ташиида, қачонки бундай ташиилар юкларни ташии Қоидаларида назарда тутилган бўлса, юклар кам чиқиш, бузилиш ва шикастланиш **аломатлари** билан етиб келганида;

- тез бузилувчан юклар **етказиб бериш муддати**га риоя қилмай етиб келганида;

- **темир йўл ортган** яроқли ва соз (бешикаст) вагонда, жўнатувчи темир йўл станциясининг соз (бешикаст) тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)си билан, ҳамда очиқ ҳаракатдаги составларда ёки ёпиқ вагонларда тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сисиз, қачонки бундай ташиилар юкларни ташии Қоидаларида назарда тутилган бўлса, кам чиқиш, бузилиш ёки шикастланиш аломатларисиз юклар етиб келганида;

- темир йўл умумий фойдаланиш жойларида **туширган** юкларни топширганида.

Юқорида кўрсатилган ҳолатларда идишли ва донали юкларни темир йўл фақат шикастланган жойлар вазнини ва юк ҳолатини текириши билан топширади. Юкни ҳолатига таъсир қилувчи шикастланган идиш ёки бошқа вазиятлар аниқланганида темир йўл шикастланган жойларни очиб фактуралар ва ҳисоблар бўйича юкни шикастланган жойларидагина текириши ўтказиши шарт.

Агар жўнатувчи темир йўл станциясида аниқланган юк вазни, тайинланган темир йўл станцияда маълум бўлган юк вазнига нисбатан тафовути, тарозиларни кўрсатиш фарқи нормасидан ёки юкларни тортиш аниқлиги нормасидан, ҳамда юкларни ташии Қоидаларида белгиланган ушбу юк вазнинг табиий камайиш нормасидан зиёд бўлмаса юкни вазни тўғри деб ҳисобланади.

Юк жўнатувчининг воситаларида ортилган ва яроқли ва соз (бешикаст) вагонда юк жўнатувчининг соз (бешикаст) тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сида ҳамда очиқ ҳаракатдаги составларда ёки ёпиқ вагонларда тамбалаи - пломбалаи мослама (пломба)сисиз, қачонки бундай ташиилар юкларни ташии Қоидаларида назарда тутилган бўлса, кам чиқиш, бузилиш ёки шикастланиш **аломатларисиз** юклар етиб келганида юкларни топширишни темир йўл юк жойлари сонини, ҳолатини ва вазнини текширмай амалга оширади.

Юк олувчининг талаби бўйича юкни вазнини ва ҳолатини текириши учун темир йўл шатрномавий тарифларда назарда тутилган тартибларда ва миқдорларда ҳақ ундиради.

Чиқариб қўйиладиган йўлда вагонлар топширилганидан сўнг, вагон ва ЗПУ (пломба)ларни шикастланиши учун корхона жавоб беради.

Темир йўл шохобча йўлига темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганида вагон ва юкларни корхонага топшириш ва корхонадан қабал қилиш юк ортиш ва тушириш жойларида (юк ортиш ва тушириш фронтларида) амалга оширилади. Бунда вагонларни шохобча йўлининг юк ортиш ва тушириш жойларига қўйиш пайтигача ва вагонларни у жойлардан олиш пайтидан бошлаб вагон ва юкларни қўриқлаш темир йўлининг зиммасида бўлади (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 29-§). Вагонлар шохобча йўлининг юк ортиш ва тушириш жойларига қўйилган пайтдан токи вагонлар у жойлардан олиш пайтигача вагон ва юкларни қўриқлаш корхонанинг зиммасида бўлади.

Темир йўл шохобча йўлига бўш ва юкли вагонларни топшириш ГУ-45 шаклдаги қабул қилувчи топширувчи эсдалигида, аслича вароқда ёки ГУ-46 шаклдаги вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномасида топширувчи ва қабул қилувчи тарафларнинг имзоси билан тасдиқланади. Заруриятли ҳолатларда умумий шаклдаги ГУ-23 акти (темир йўл юк жўнатувчини розилиги билан бир жинсли юкларни ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва ювмасдан олиб кириб берганида, вагонда пломба мавжуд бўлмаганида ёки пломба шикастланганида ва бошқа ҳолатларда) ёки ГУ-22 шаклдаги тижорат акти (юк кам чиққанида, бузилганида ёки шикастланганида ва бошқа ҳолатларда) тузилади. Умумий шаклдаги ГУ-23 актини ва ГУ-22 шаклдаги тижорат актини тузиш тартиблари юкларни ташиш Қоидаларининг 37-бўлимида назарда тутилган.

10.4. Олиб кириб бериладиган вагонлар сони

Шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида чиқариб қўйиладиган йўл белгиланиши билан бир қаторда, унда корхонага олиб кириб бериладиган вагонлар сони ёки поезднинг максималь рухсат берилган вазни кўрсатилади. Шунингдек шохобча йўлидан Ўзбекистон Республикаси темир йўлларида техникавий фойдаланиш Қоидалари (Государственная инспекция Республики Узбекистан по надзору за безопасностью железнодорожных перевозок «УЗГОСЖЕЛДОРНАДЗОР». Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан. Ташкент 2001 г – 160 с.)га мувофиқ шаклланган тўлиқ составлардаги вагонлар ёки шартномада белгилангандан кам бўлмаган гуруҳ вагонлар темир йўлга қайтарилади.

Корхонага олиб кириб бериладиган вагонлар сони ёки поезднинг максималь рухсат берилган вазни **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўл шохобча йўли эгасининг

локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 4-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 2-илова):

§ 4. Количество вагонов в каждой сдаваемой ветвевладельцу передачу устанавливается не более осей, по весу не более т брутто.

С подъездного пути вагоны возвращаются по дороге целыми составами, сформированными в соответствии с ПТЭ, или группами не менее осей.

При недостатке на подъездном пути вагонов для формирования установленной группы допускается возврат меньшего количества вагонов – деб назарда тугилган.

Темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида шартномада олиб кириб бериладиган вагонлар сони кўрсатилмайдиган, чунки бундай шартномада бирданига юк ортиш ва тушириш fronti белгиланади.

Бирданига юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 8-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 3-илова):

§ 8. На подъездном пути устанавливается одновременный фронт погрузки и выгрузки для однородных грузов в следующих размерах:

а)	по	погрузке
.....		
б)	по	выгрузке
.....		

Размер одновременной подачи вагонов.

На подкадку и откатку вагонов средствами ветвевладельца добавляется время мин на вагон – деб назарда тугилган.

Бирданига юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси (контрагентга темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 7-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 4-илова):

§ 7. На подъездном пути устанавливается одновременный фронт погрузки и выгрузки для однородных грузов в следующих размерах:

по	погрузке
.....	
по	выгрузке
.....	

размер одновременной подачи вагонов.

На подкадку и откатку вагонов средствами контрагента добавляется время мин на вагон – деб назарда тугилган.

Бирданига юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб

бериш ва олиб чиқиш шартномаси намунавий шаклининг 8-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 5-илова):

§ 8. Фронт одновременной погрузки и выгрузки однородных грузов устанавливается в следующих размерах:

по погрузке

по выгрузке

Размер одновременной подачи

На подкадку и откатку вагонов средствами предприятия добавляется время мин на вагон – деб назарда тутилган.

Агар юк ортиш ёки тушириш фронтида вагонларни ўрнини алмаштириш шохобча йўлидаги мавжуд маневр воситаларида (масалан, маневр чиғирларида) ёки юк ортиш ва тушириш ишлари кўчма (ҳаракатланувчи) механизмларда амалга оширилса, маневр локомотиви иш вақтини қисқартириш мақсадида олиб кириб бериладиган вагонлар ўлчами фронтнинг сифимидан катта бўлиши ҳам мумкин.

Темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганда ҳар бир олиб кириб бериладиган партиядаги вагонлар сони асосан чиқариб қўйиладиган йўлнинг узунлигига, темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганда эса – юк ортиш ва тушириш фронтининг сифимига боғлиқ бўлади. Бундан ташқари локомотивни қуввати, йўлнинг бўйланма профили, юк ортиш ва тушириш фронтида вагонларни ўрнини алмаштириш учун қўшимча йўлларнинг мавжудлиги инобатга олинади.

10-мартузага тест синов саволлари

200. Қонуннинг 9-моддасида, идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларининг мулкдорлари ва темир йўл транспорти корхоналари ўртасидаги муносабатлар билан белгиланиши – кўрсатиб ўтилган.

201. темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузиш темир йўл учун ҳам шунингдек ташкилот ва жисмоний шахслар учун ҳам

202. Темир йўл шохобча йўли кимнинг тасарруфида экнлигига ва шохобча йўлига кимнинг локомотивида хизмат кўрсатилишига мувофиқ

203. Қайси норматив ҳужжатда темир йўл шохобча йўлларини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларининг намунавий шакллари келтирилган?

204. Қайси турдаги шартнома мавжуд эмас?

205. Қайси турдаги шартнома мавжуд эмас?

206. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси мазмунини нима белгилайди?

208. Контрагентларга хизмат кўрсатишда шартнома мазмунини нима белгилайди?

209. Агар контрагентга шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилса темир йўл билан контрагент ўртасида

210. Контрагентларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш бўйича хизмат кўрсатиш тартиблари нима асосида белгиланади?

211. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси (контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганда) кимлар ўртасида тузилади?

212. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси (контрагентга темир йўлининг локомотивида хизмат кўрсатилганда) қайси ҳолатда темир йўл контрагент билан тузади?

213. Темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси кимлар ўртасида тузилади?

214. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш жойи нимага боғлиқ?

215. Ташкилот тасарруфидаги шохобча йўлига, унинг локомотивида хизмат кўрсатилганида темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида нима белгиланади?

216. Чиқариб қўйиладиган йўлнинг номери қайси шартномада назарда тутилади?

217. Корхонанинг тасарруфидаги шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида шартномада

218. Корхонанинг тасарруфидаги шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида шартномада нима учун чиқариб қўйиладиган йўл белгиланмайди?

219. Нима учун темир йўлнинг тасарруфидаги шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасида чиқариб қўйиладиган йўл белгиланмайди?

220. Қабул қилиш-топшириш операцияларини жойи боғлиқ бўлади.

221. Шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида қабул қилиш-топшириш операциялари қаерда амалга оширилади?

222. Шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида қабул қилиш-топшириш операциялари қаерда амалга оширилади?

223. Қабул қилиш-топшириш операцияларини бажариш иборат?

224. Шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида вагонларни техник ва тижорий муносабатда кўрикдан ўтказиш ва топшириш каерда бажарилиши кўрсатилади?

225. Вагонларни техник хизмат кўрсатишга тақдим этмасдан ва уни вагонларни ортишга олиб кириб бериш тақиқланади.

11-маруза. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузиш

Режа:

- 1. Шартнома шакллари ва тарафлари;**
- 2. Шартнома тузишга тайёргарлик кўриш ва темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқиш актини тузиш;**
- 3. Шартномани имзолаш ва келишмовчиликларни тартибга солиш;**
- 4. Келишмовчиликларини хўжалик судига кўриб чиқишга топшириш;**
- 5. Контрагентлар билан шартнома тузиш;**

11.1. Шартнома шакллари ва тарафлари

Шартнома шакллари. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузиш темир йўл учун ҳам, корхоналар учун ҳам мажбурийдир. Уставнинг 83-бандига мувофиқ, *идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида эга бўлган ташкилот ва жисмоний шахслар билан темир йўлни ўзаро муносабатлари темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси асосида тартибга солинади.*

Уставнинг 86-бандида эса, *темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахс билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси асосида тартибга солиниши* – кўрсатиб ўтилган.

Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида шохобча эгасининг контрагентларига, яъний бошқа ташкилотлар ва жисмоний шахсларнинг идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида ўзларининг омборлари ёки унга туташадиган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари бўлган ташкилотларга ва жисмоний шахсларга вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш, темир йўл ҳар бир шундай контрагент билан тузган

вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси шартларига мувофиқ амалга оширилиши – Уставнинг 85-бандида баён этилган.

Темир йўл шохобча йўли қуриладиган пайтда уларга вагонларни олиб кириб бериш, темир йўл минтақавий бўлинмаси қурилиш ташкилоти ёки темир йўл шохобча йўли қуриладиган корхона билан тузадиган вақтинчалик битим шартларига мувофиқ амалга оширилади (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 16-§).

Тарафлар ўртасидаги тузиладиган шартномалар ва битим темир йўл тасдиқлаган ва юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими – темир йўл шохобча йўллариининг эксплуатация қилиш Қоидаларининг 2-, 3-, 4-, 5-, ва 8- иловаларида келтирилган **намунавий шаклларга** мос келиши керак. Қайси намунавий шартнома асосида шартнома тузиш масаласини ечиш, темир йўл шохобча йўли кимнинг тасарруфида эканлигига ва шохобча йўлига кимнинг локомотивида хизмат кўрсатилишига ҳамда шохобча йўли қурилаяптими ёки доимий эксплуатация топширилганми, ана шуларга боғлиқ. Намунавий шартнома шаклини тўғри танлаб олиш катта аҳамиятга эга, чунки намунавий шартнома шаклини тўғри танлаб олишга тарафлар ўртасида тузиладиган шартномани мазмуни боғлиқ бўлади.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини мазмунини, биринчи навбатда шохобча йўлига кимнинг тасарруфидаги локомотивда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш ҳамда маневр ишлари амалга оширилиши белгилайди. Шу боис темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини икки намунавий шакли тасдиқланган: бири – **шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўллари учун**, иккинчиси – **темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўллари учун**. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобчаларига ҳар доим темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилади. Бундай темир йўл шохобча йўллари учун ягона шаклдаги намунавий шартнома назарда тутилган.

Шартнома тарафлари. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тарафлари **темир йўл ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси** ва тегишли **корхона**, вақтинчалик битимда эса **темир йўл минтақавий бўлинмаси** ва **қурилиш ташкилоти** ёки темир йўл шохобча йўли қуриладиган **корхона** бўлади. Темир йўлни номидан темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларига имзо қўйиш ҳуқуқи шохобча йўлининг юк айланмасига боғлиқ равишда **темир йўлни раҳбарига** ёки **темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига** берилган.

Уставнинг 90-бандига мувофиқ, *темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш*

шартномаларини: юк айланмаси бир суткада 50 тагача вагон бўлганида темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари ва ташилот раҳбари; юк айланмаси бир суткада 50 тадан зиёд вагон бўлганида темир йўлни раҳбари (ёки унинг топириги билан темир йўл минтақавий бўлинмасини раҳбари) ва ташилот раҳбари имзолайдилар.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 43-§га мувофиқ, темир йўл шохобча йўлини ўртача суткалик юк айланмаси ($n_{\text{ўр}}$) бир йилда ортилган ($\sum n_{\text{ўр.орт}}$) ва туширилган ($\sum n_{\text{ўр.туш}}$) вагонлар сонини, шу йилдаги кунлар сонига бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{ўр}} = (\sum n_{\text{ўр.орт}} + \sum n_{\text{ўр.туш}}) / 365, \text{ ваг.} \quad (11.1)$$

Иш характери мавсумий бўлган темир йўл шохобча йўлларида ўртача суткалик юк айланмаси ($n_{\text{м.ўр}}$) мавсумда ортилган ($\sum n_{\text{м.орт}}$) ва туширилган ($\sum n_{\text{м.туш}}$) вагонлар сонини шу мавсумдаги кунлар ($N_{\text{м}}$) сонига бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{м.ўр}} = (\sum n_{\text{м.орт}} + \sum n_{\text{м.туш}}) / N_{\text{м}}, \text{ ваг.} \quad (11.2)$$

Шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлини юк айланмасини аниқлашда, шохобча эгасининг ва контрагентларнинг юк айланмаси жамланиши кераклиги инобатга олинади. Бу, асосий шохобча эгаси ва унинг контрагентларининг юк айланмаси жамланганида: ўртача суткалик юк айланмаси **50 вагондан зиёд бўлса** шартномани асосий шохобча эгаси (корхона раҳбари) билан **темир йўл раҳбари, 50 вагондан кам бўлса**, шартномани асосий шохобча эгаси (корхона раҳбари) билан **темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари** имзолашини билдиради.

Темир йўл шохобча йўлига **темир йўлнинг локомотивида** хизмат кўрсатилса бошқача қоида қўлланилади. Асосий шохобча эгаси ва унинг контрагентлари билан шартномалар тузишда, уларнинг ҳар бирларининг юк айланмалари алоҳида инобатга олинади. Агар асосий шохобча эгасининг темир йўл шохобча йўлида ёки қайси бир контрагентнинг ўртача суткалик юк айланмаси **50 вагондан зиёд бўлса** шохобча эгаси билан темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини ва барча контрагентлари билан вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини **темир йўл раҳбари** имзолаши керак. Масалан, асосий шохобча эгасининг темир йўл шохобча йўлининг ўртача суткалик юк айланмасидан келиб чиқиб шартнома темир йўл раҳбари имзоласа, у ҳолда мазкур темир йўл шохобча йўлидаги барча контрагентлар шартномани темир йўл раҳбари имзолайди, ҳатто ўртача суткалик юк айланмаси 50 вагондан кам бўлганлари билан ҳам. Агар асосий шохобча эгасининг темир йўл шохобча йўлининг ва ҳар бир

контрагентларнинг ўртача суткалик юк айланмаси **50 вагондан кам бўлса**, у ҳолда шохобча эгаси билан темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини ва барча контрагентлари билан вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини **темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари** имзолаши керак. Бундай амалиёт мазкур темир йўл шохобча йўли бўйича барча комплекс шартномаларни бир ташкилот – темир йўл ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси тузишини таъминлайди.

Агар темир йўл раҳбари топшириғи бўйича шартномани темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари имзоласа, шартномада **ёзма топшириқнинг санасига ва номерига** илова қилинади.

11.2. Шартнома тузишга тайёргарлик кўриш ва темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқиш актини тузиш

Темир йўл шохобча йўлини қурилиши тугаганидан ва қуриб битказилган шохобча йўли эксплуатация топширилганидан сўнг, шохобча эгаси **темир йўл шохобча йўлига хизмат кўрсатиш ва ҳаракатни ташкил қилиш ҳақида Йўриқнома** (қуйида Йўриқнома деб юритилади) ишлаб чиқиши керак. Йўриқнома станция бошлиғи билан келишиб олинади ва уни темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари тасдиқлайди. Йўриқнома тасдиқланмагунча темир йўл шохобча йўлига вагонлар олиб кириб бериш тақиқланади (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 22-§). Хусусан, Уставнинг 78-бандига мувофиқ темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси тузишга, *янги қуриб битказилган темир йўл шохобча йўлини доимий эксплуатацияга очиш ва бу йўлга ҳаракатдаги составларни олиб кириб беришга, лойиҳага мувофиқ йўлни қуриш бўйича ишлар амалга оширилганидан, мазкур темир йўл шохобча йўли қабул қилинганидан ва темир йўл шохобча йўлига хизмат кўрсатиш тартибларини темир йўл белгиллаганидан сўнг рухсат берилади.*

Уставнинг 76-бандига мувофиқ, **технологик ташишлар билан боғлиқ бўлмаган** янги қурилган идораларга қарашли темир йўл шохобча йўллари шартномага мувофиқ темир йўлга техник хизмат кўрсатишга ёки Ўзбекистон Республикаси Президентининг, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарорига мувофиқ белгиланган тартибда темир йўлнинг мулкига топширилиши мумкин. Бунда шохобча йўлини темир йўл балансига қабул қилинганидан сўнг корхона билан вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини тузади. Темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига хизмат кўрсатиш ва манёвр ишларини ташкил қилиш тартиби **станциянинг техник – тақсимот актида (ТРА)** ва унга илова қилинган темир йўл шохобча йўли йўлларининг қайдномасида кўрсатилади. Барча ҳолатларда шартнома лойиҳасини тузишгача станция бошлиғи корхонанинг вакиллари билан темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқади.

Уставнинг 90-бандига мувофиқ, *темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси 5 йил муддатга тузилади*. Темир йўл корхона билан биргаликда олдинги тузилган шартнома амал муддати тугашига **икки ойдан кеч қолмай** янги шартнома лойиҳасини ишлаб чиқишга киришишлари шарт. Янги шартнома олдинги шартноманинг амал муддати тугаш кунидан кеч қолмай тузилиши керак.

Янги шартнома тузишга қадар, шунингдек дастлабки шартнома тузишда ҳам, янги шартнома шартларини белгилаш мақсадида темир йўл корхона билан биргаликда темир йўл шохобча йўлини ва унинг техник жиҳозланишини **кузатиб** чиқадиладар. Кузатиб чиқиш натижалари темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш Қоидаларининг 6-илоvasида (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 6-илова) келтирилган шаклдаги **актда** (қуйида кузатиб чиқиш акти деб юритилади) расмийлаштирилади. Кузатиб чиқиш актда янги шартнома лойиҳасини ишлаб чиқиш учун зарур бўлган маълумотлар: темир йўл шохобча йўлини узунлиги; вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишга ҳақ ундириладиган масофа; юк айланмасини миқдори ва характери; юк ортиш ва тушириш фронтининг узунлиги; бир жинсли юклар бўйича омбор майдонларини ихтисослаштирилганлиги; шохобча йўли, иншоотлар ва омборларнинг темир йўл ажратилган минтақасида банд этган ер участкаларининг миқдори; юк ортиш – тушириш машиналарининг ва қурилмаларининг мавжудлиги ва уларнинг паспорт унимдорлиги; вагонни айланиш муддатини аниқлаш учун маълумотлар; контрагентларнинг мавжудлиги ва шу кабилар кўрсатилади.

Кузатиб чиқиш актини темир йўлнинг ва корхонанинг ваколатли вакиллари имзолайдилар. Корхона вакилида темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш Қоидаларининг 7-илоvasида (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 7-илова) келтирилган шаклдаги ишочнома бўлиши керак. Корхона раҳбари имзолаган ва муҳир билан тасдиқланган, кузатиб чиқишда қатнашиш ва кузатиб чиқиш актини имзолаш ҳуқуқи берилган ишончномани корхона вакили станция бошлиғига тақдим этиши керак. Ишончнома кузатиб чиқиш актига тиркаб қўйилади.

Шартномани – темир йўл раҳбари ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари имзолашидан қатъий назар, кузатиб чиқиш актини темир йўл тарафидан **станция бошлиғи, ҳаракат тафтишчиси, йўл устаси** ва темир йўл минтақавий бўлинмасининг темир йўл шохобча йўллари бўйича **катта нозир** имзолайдилар. Темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқишга **ёнгиндан сақлаш** ва **санитария вакиллари** ҳам жалиб қилиниши керак.

Темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқиш актига киритилган маълумотлар билан корхона вакили норози бўлган тақдирда ҳам актни имзолаши ва актда ўзининг мулоҳазали фикрларини ёзиб қўйиши шарт.

Темир йўл шохобча йўлини кузатиб чиқиш акти икки нусхада тузилади, улардан бири корхонада қолади. Темир йўл учун шохобча эгаси кузатиб чиқиш актига, ихтисослаштирилган йўллар ва омбор майдонлари кўрсатилган юк ортиш ва тушириш фронтлари қайд қилинган темир йўл шохобча йўлини масштабли схемасини илова қилади (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 9-§).

Темир йўл шохобча йўлини икки тарафлама кузатиб чиқиш акти асосида шартнома лойиҳасини темир йўл ишлаб чиқади. Шартнома лойиҳасини ишлаб чиқиш Уставнинг 87-бандига мувофиқ, *илгор техник нормаларни ва воситаларни қўллашга асосланган темир йўл шохобча йўли иш технологияларини ва туташган темир йўл станциясини иш технологияларини инобатга олган ҳолда ишлаб чиқилади*. Бу, темир йўл шохобча йўлидаги техник имкониятларни оқилона фойдаланиб ҳар бир ишлаб чиқариш операцияси минимал муддатда амалга оширилиши билдиради.

11.3. Шартномани имзолаш ва келишмовчиликларни тартибга солиш

Икки тарафлама кузатиб чиқиш акти асосида темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси лойиҳасини темир йўл ишлаб чиққанидан сўнг, уларни охириги расмийлаштириш, имзолаш, зарурият пайдо бўлганда эса келишмовчиликларни тартибга солиш босқичи кириб келади. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш Қоидаларининг II-бобида (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 11-§) шартномани имзолаш муддатлари ва тартиби, хўжалик судигача шартнома бўйича келишмовчиликларни тартибга солиш, темир йўл тартибга солинмаган келишмовчиликларни ҳал қилиш учун хўжалик судига топшириш муддати белгиланган.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини расмийлаштириш қуйидаги тартибда амалга оширилади.

а) шартнома лойиҳасини темир йўл (компания ёки минтақавий бўлинма) ишлаб чиқади. Икки нусхада имзоланган шартнома лойиҳаси корхонага имзолаш учун юборилади. Темир йўлдан олинган шартнома лойиҳасини корхона имзолаши ва ўн кунлик муддатда темир йўлга (компанияга ёки минтақавий бўлинмага) қайтариши шарт. Ўн кунлик муддат: шартнома лойиҳаси хабарчи билан юборилганида – шартнома лойиҳасини қабул қилишни имзолаш кундан, почтада юборилганида – адресат жойлашган пунктдаги почта бўлимининг календар штемпелидаги кундан, ҳисобланади.

Агар шартнома лойиҳасини имзолашда, унинг шартлари бўйича корхонада эътироз пайдо бўлса, бундан қатъий назар корхона шартнома лойиҳасини имзолаши шарт, келишмовчиликлар баённомаси тузади ва уни икки нусхада имзоланган шартнома лойиҳаси билан биргаликда темир йўлга (компанияга ёки минтақавий бўлинмага) қайтариб юборади. Келишмовчиликлар мавжудлиги шартномада кўрсатилади. Корхона, имзоланган шартнома лойиҳаси ўн кунлик муддатда темир йўлга қайтармаса, шартнома темир йўлнинг таҳририятида кучга киради.

б) темир йўл келишмовчиликлар баённомасини олганидан сўнг 25 кундан кеч қолмай уни кўриб чиқиши шарт. Келишмовчиликларни кўриб чиқиш куни ҳақида темир йўл келишмовчиликлар баённомасини олганидан сўнг 10 кунлик муддатда ва уни кўриб чиқиш кунидан 10 кундан кеч қолмай корхонани хабардор қилиши керак.

Агар темир йўл 10 кунлик муддатда келишмовчиларни кўриб чиқиш кунини белгиламаса шартнома корхонанинг таҳририятида кучга киради. Белгиланган муддатда корхона вакили келишмовчиликлари кўриб чиқиш учун ҳозир бўлмаса шартнома темир йўлнинг таҳририятида кучга киради.

в) тарафлар тартибга солинмай қолинган келишмовчиликлар баённомада расмийлаштирилади ва темир йўл баённома имзолангандан сўнг ўн кунлик муддатда келишмовчиликларини ҳал қилиш учун хўжалик судига топширади. Агар белгиланган муддатда келишмовчиликлар баённомасини темир йўл хўжалик судига ҳал қилиш учун топширмаса, шартнома корхонанинг таҳририятида кучга киради.

Юқорида баён этилганлардан кўриниб турибдики, хўжалик шартномалари тузишда одатда қўлланиладиган тартибдан мазкур тартибни қуйидаги тафовутлари мавжуд:

- шартнома лойиҳаси белгиланган муддатда қайтарилмаса, у кучга киради (темир йўл шартнома тузишга мажбурлаш ҳақида хўжалик судига мурожаат қилиши шарт эмас);

- келишмовчиликларни кўриб чиқиши куни ўз вақтида белгиланмаса, шартнома келишмовчиликлар баённомаси таҳририятида кучга киради;

- келишмовчиликларини кўриб чиқишига белгиланган муддатда келишмовчиликлар баённомасини тузган тараф ҳозир бўлмаса, шартнома келишмовчиликлар баённомасини инобатга олмай кучга киради;

- келишмовчиликларни кўриб чиқиш ва низони хўжалик судига топшириш учун алоҳида муддатлари қўлланилади.

Шартнома лойиҳасини темир йўл тарафидан ким – темир йўл раҳбари ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари имзолаганига қараб шартнома лойиҳасини юбориш, келишмовчиликларни кўриб чиқиш учун чақириш, келишмовчиликлари кўриб чиқиши ва тартибга солинмаган келишмовчиликларни хўжалик судига топшириш темир йўл компаниясига ва темир йўл минтақавий бўлинмасига юклатилади.

Темир йўл раҳбари топшириғи бўйича темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари имзолаган шартнома бўйича келишмовчиликлар темир йўл компаниясида келишиб олинади. Тартибга солинмай қолинган келишмовчиликлар темир йўл раҳбари ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари ва корхона раҳбари имзолайдиган баённомада расмийлаштирилади ва темир йўл компанияси ёки темир йўл минтақавий бўлинмаси хўжалик судига кўриб чиқиш учун топширилади.

11.4. Келишмовчиликларини хўжалик судига кўриб чиқишга топшириш

Шартнома бўйича келишмовчиликларни хўжалик судига темир йўл топширишда: масалани аҳамиятли жиҳати баён этилган аризани; темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини нусхасини; келишмовчиликлар баённомасини; низоли масалаларни кўриб чиқиши баённомасини, темир йўл шохобча йўлини схемасини, технологик жараёнларни ва бошқа ҳужжатларни тақдим этиши керак. Бундан ташқари темир йўл хўжалик судига мурожаат қилганида корхона имзолаган шартномани қайтариб юборган санани, келишмовчиликлар баённомасини темир йўл олган санани, келишмовчиликларни кўриб чиқиши куни ҳақида корхонага чақириқ юборилган санани тасдиқловчи ҳужжатларни ҳам тақдим этиши керак. Бунда хўжалик суди имзоланган шартнома лойиҳасини темир йўлга қайтариш муддатига, келишмовчиликларни кўриб чиқиш санаси белгилашга, хўжалик судига топшириш муддатига риоя қилмасликдан ҳамда келишмовчиликларни кўриб чиқиш учун корхона вакили ҳозир бўлмаслигидан келиб чиқиб, ким тарафидан риоя қилмасликка йўл қўйилганлигига қараб шартнома темир йўлнинг ёки корхонанинг таҳририятида кучга кирганлигини инобатга олади. Шунинг учун, агар хўжалик суди кўрсатилган муддатларга риоя қилмаслик ёки келишмовчиликларни кўриб чиқиш учун корхона вакили ҳозир бўлмаслиги фактини аниқланса, хўжалик суди аризани қабул қилишни рад этади, бу ҳолатлар низо кўриб чиқиладиган вақтда аниқланса ишни кўриб чиқиш тўхтатилади.

Хўжалик суди тарафлар муддатларга риоя қилишини текширишда, агар муддатни тугаши дам олиш кунига тўғри келиб қолса, дам олиш кунидан кейинги биринчи ишчи кунини муддатни тугаши деб ҳисобга олади.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш Қоидаларида ва бошқа норматив актларда имзоланган шартнома лойиҳасини қайтариш муддатини узайтириш, келишмовчиликлари кўриб чиқиш ва низони хўжалик судига топшириш санасини белгилашни қайта тиклаш назарда тутилмаган. Шунинг учун қайси бир тараф бу муддатлардан бирини

ўтказиб юборганлик фактини хўжалик суди аниқласа ўтказиб юборилганлик сабабларини муҳокама қилмайди, балки шартнома олди низоси бўйича аризани қабул қилишни рад этади ёки ишни кўриб чиқиш тўхтатилади ва тарафларга кимнинг тахририятида шартнома кучга кирганлигини тушинтиради.

Шартномани алоҳида шартлари бўйича низони хўжалик судига топширмасдан, шартнома кимнинг тахририятида кучга кирганлигини хўжалик судидан тушинтиришни талаб қилиниши мумкин. Масалан, корхона имзоланган шартнома лойиҳасини тайинланган адресат пунктидаги почта бўлимининг календар штемпелидаги санадан ўн кунлик муддатда темир йўлга қайтариши шарт – кўрсатмаси, ушбу санадан ўн кунлик муддатни ҳисоб қилишда бу кўрсатмани янглиш қабул қилиниши мумкин. Хоссатан, муддатни ҳисоблаш унинг бошланиши белгиланган куннинг эртасидан бошланади. Бундай ҳолатда имзоланган шартнома лойиҳасини қайтариш учун ўн кунлик муддат календар штемпелидаги санадан кейин навбатдаги (кейинги) кундан ҳисобланади.

Кўрсатилган муддатни нотўғри ҳисоблаш, имзоланган шартнома лойиҳаси ўз вақтида қайтарилмаган ва у темир йўлнинг тахририятида кучга кирган деган янглиш хулосага олиб келиши мумкин. Бунинг оқибатида, темир йўл келишмовчиликларни кўриб чиқиш учун корхонага таклиф юбормайди ва шартнома корхонанинг тахририятида кучга киради. Ҳар бир тараф шартнома унинг тахририятида кучга кирган деб ишонишга, охир – оқибатда шартномани қўллаш тартиби ҳақида, вагонларни тўхтаб туришига темир йўл жарима ундириши тўғрилиги ҳақида ва бошқа низоларга олиб келиши мумкин.

11.5. Контрагентлар билан шартнома тузиш

Асосий шохобча эгаси тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида омборлари ёки унга туташган темир йўл шохобча йўли бўлган корхоналарга, яъний контрагентларга вагонларни олиб кириб бериш шартлари ва уларни олиб чиқиш тартиблари бевосита контрагент ва асосий шохобча эгаси ўртасида тузиладиган шартномада аниқланади. Бу шартнома темир йўл хизмати кўрсатиш шартномаси деб аталади. Бу шартномада темир йўл қатнашмайди. Бундай шартнома асосий шохобча эгаси локомотивида контрагентга вагонлар олиб кириб берилганида ва олиб чиқилганида тузилади. Агар асосий шохобча эгаси темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилса, темир йўл ва контрагент ўртасида одатдаги вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси тузилади. Бундай ҳолатда контрагентга ҳам темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилади.

Лекин бундай шартнома, фақат асосий шохобча эгаси ўзининг йўлларида контрагентнинг вагонларни ўтказишга розилик берганидагина,

имзоланиши мумкин. Асосий шохобча эгаси ва контрагент ўртасида асосий шохобча эгаси йўлларида фойдаланиш (йўлларни таъмирлаш, шай ва соз ҳолатини таъминлаш, уларни амортизацияси билан боғлиқ ҳақлар бўйича ҳисоблар ва бошқалар) билан боғлиқ муносабатлар вужудга келади.

11-мартга тест саволлари

226. Идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларида эга бўлган ташкилот ва жисмоний шахслар билан темир йўлни ўзаро муносабатлари

227. Темир йўлнинг тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида рельс ёни омборлари ва ортиш-тушириш майдонлари бўлган ташкилот ва жисмоний шахс билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари

228. Темир йўл шохобча йўли қурилатган пайтда уларга вагонларни олиб кириб бериш нимага мувофиқ амалга оширилади?

229. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини тарафлари кимлар?

230. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини тарафлари кимлар?

231. Темир йўлни номидан темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасига имзо қўйиш ҳуқуқи кимга берилган?

232. Темир йўлни номидан вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасига имзо қўйиш ҳуқуқи кимга берилган?

233. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини қайси ҳолатда темир йўл раҳбари ва ташкилот раҳбари имзолайдилар?

234. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасини қайси ҳолатда темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари ва ташкилот раҳбари имзолайдилар?

235. Темир йўл шохобча йўлини юк айланмаси бир суткада 50 тадан зиёд вагон бўлганида вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини кимлар имзолайдилар?

236. Темир йўл шохобча йўлини юк айланмаси бир суткада 50 тагача вагон бўлганида вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини кимлар имзолайдилар?

237. Темир йўл шохобча йўлини юк айланмаси қандай аниқланади?

238. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш янги шартномаси лойиҳасини ишлаб чиқишга қачон киришилади?

239. Янги шартнома тузишга қадар темир йўл корхона билан биргаликда қандай ишни амалга оширадилар?

240. Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини ким ишлаб чиқади?

241. Икки нусхада имзоланган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳаси қаерга имзолаш учун юборилади?

242. Темир йўлдан олинган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини корхона неча кунлик муддатда имзолаб темир йўлга қайтариши шарт?

243. Темир йўлдан олинган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини имзолашни ўн кунлик муддати қайси кундан ҳисобланади?

244. Темир йўлдан олинган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини имзолашни ўн кунлик муддати қайси кундан ҳисобланади?

245. Корхона имзоланган темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини ўн кунлик муддатда темир йўлга қайтармаса нима бўлади?

246. Агар темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳасини имзолашда, унинг шартлари бўйича корхонада эътироз пайдо бўлса қай йўсинда иш тутилади?

247. Темир йўл темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартнома лойиҳаси бўйича корхонадан келишмоқчиликлар баённомасини олганидан сўнг уни неча кундан кеч қолмай кўриб чиқиши шарт?

12-маъруза. Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликнинг ҳуқуқий асослари

Режа:

- 1. Ташиш жараёнида вагонларни тўхтаб туриши;**
- 2. Вагонларни юк операцияларда тўхтаб туришларни нормалаш;**
- 3. Ортиш ва тушириш фронти;**
- 4. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартиби**

12.1. Ташиш жараёнида вагонларни тўхтаб туриши

Вагонлардан фойдаланиш самарадорлигини оширишни энг муҳим шартларидан бири уларнинг тўхтаб туришларини камайтиришдир. Ҳозирги пайтда вагон ўзининг айланишининг (оборота вагона) 11,7% вақтида ҳаракатда бўлса, қолган 88,3 % вақтида ҳар хил тўхтаб туришларда, шундан 3,3 % да оралик станцияларда, 41,7 % да техник станцияларда ва 43,3 % да юк ортиш ва тушириш ишларини бажариш станцияларида тўхтаб турмоқда.

Вагоннинг айланиши, деб вагонга юк ортиш бошланган пайтдан токи кейинги юк ортишчага бўлган даврдаги операцияларни бажаришга сарфланган вақтга айтилади. Вагоннинг айланиши қуйидаги элементлардан:

- а) вагоннинг участкаларда бўлган вақтидан;
- б) вагоннинг техник (участка ва саралаш) станцияларида бўлган вақтидан;
- в) вагоннинг ортиш ва тушириш станцияларида бўлган вақтидан, иборат.

Вагонларни тўхтаб туришини батамом тугатиш ҳақида гапиришни ўзи ақилга сиғмайди. Вагонлар юк операцияларини бажариш учун юк ортиш ва тушириш жойларига олиб кириб беришни кутиб тўхтаб туради, юк ортиш ва тушириш ишларини бажариш пайтида, вагонларни тозалашда ва ювишда тўхтаб туради, юк ортиш ва тушириш жойларидан станция йўллариغا олиб чиқишни кутиб тўхтаб туради, оралик, участка ва саралаш станцияларида турли техник ҳамда юк ва тижорат операцияларини бажариш пайтида тўхтаб туради. Шунингдек, темир йўл шохобча йўлларида ва станцияларда манёвр ишлари учун ҳам вақт керак бўлади. Бундай тўхтаб туришлар транспорт жараёнининг ажралмас бир қисмидир. Темир йўл транспортида ҳар бир техник ҳамда юк ва тижорат операцияларни бажаришни технологик жараёнлари (технологические процессы) ишлаб чиқилган ва уларни бажариш муддатлари белгиланган, яъний нормаланган. Темир йўл транспорти қонунчилиқ ҳужжатларида эса уларнинг бажариш тартиблари белгилаб қўйилган.

Аммо, вагонларни технологик жараёнларда белгиланган нормалардан зиёд тўхтаб туришлари, уларни юк ташиш жараёнида узилишларни келтириб чиқаради, **юкларни етказиб бериш** (сроки доставки) кечикади, вагон айланишини узайиб ташиш воситаларига бўлган эҳтиёжни ошириб юборади.

Темир йўлнинг асосий сифат кўрсаткичларидан бири **вагоннинг айланиши** (оборот вагона) ҳисобланади. Вагоннинг айланиши (Θ), суткалик юк ортиш (U_n) ва вагон парки (n) ўртасидаги аналитик боғланиш қуйидаги кўринишга эга

$$\Theta = n / U_n, \text{ сутка} \quad (12.1)$$

бу ерда n – вагон парки, ваг;

U_n – суткалик юк ортиш, ваг/сут.

Ушбу аналитик боғланишдан кўриниб турибдики вагоннинг айланиши (Θ) қанча кам бўлса белгиланган миқдордаги юкни ортиш (U_n) учун шунча кам вагонлар (n) керак бўлади ёки аксинча вагоннинг айланишини узайиши белгиланган миқдордаги юкни ортиш учун шунча кўп вагонлар керак бўлади, яъни

$$n = U_n \cdot \Theta, \text{ ваг} \quad (12.2)$$

Вагон айланишини камайтиришни асосий заҳираларидан бири, бу ташиш жараёнидаги барча техник ҳамда юк ва тижорат операцияларини технологик жараёнларда белгиланган муддатларда ва темир йўл транспорти қонунчилиқ ҳужжатларида белгиланган тартибларда аниқ, мукамал, тўла – тўқис ва изчил бажаришдир. Станцияларда турли техник ҳамда юк ва тижорат операцияларида вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туришларини бартараф этиш биринчи навбатда темир йўлчиларнинг ўзларигагина боғлиқ бўлса, аммо 80 % дан ортиқ ортиш ва тушириш операциялари амалга оширалдиган **темир йўл шохобча йўлларида** (подъезных путях) вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туришларидан халос бўлиш учун юк жўнатувчиларнинг, юк олувчиларнинг, темир йўл шохобча йўли эгаларининг ва темир йўлнинг ўзаро аниқ ҳамкорлиқдаги ҳаракатлари натижасидагина эришиш мумкин.

Ҳозирда станциянинг умумий ва ноумумий фойдаланиш жойларида юк жўнатувчиларнинг ва юк олувчиларнинг воситаларида ортишга, туширишга ва қайта юклашга олиб кириб берилган вагонларни белгиланган муддатлар (норма) дан зиёд тўхтаб туришлари ачинарли аҳволда бўлиб қолмоқда. Бу эса вагоннинг айланишини узайтириб, темир йўлнинг юк ташиш ишларини самарали ташкил қилишга салбий таъсир қилмоқда.

Қонунининг 27-моддасида – юк жўнатувчилар ва юк олувчилар вагонлар ва контейнерларнинг юкни ортиш, тушириш ёки қайта юклаш пайтида белгиланган **технология нормаларидан** ортиқча кечиктирганлик (бекор ушлаб турганлик) учун, шунингдек уларни юкни ортиш, тушириш ва қайта юклаш учун етказиб бериш пайтида куттириб қўйиш орқали ёки жўнатувчига боғлиқ бўлган бошқа сабабларга кўра кечиктирганлик (бекор ушлаб турганлик) учун ҳамда маҳсулотларни экспортга етказиб бериш бўйича божхона, чегара органлари ёки бошқа давлат органлари томонидан белгиланган талабларни бажаришда вагонларни ва контейнерларнинг кечиртирилганлигига сабаб бўлган тарзда бузганлик учун қонун ҳужжатларида белгиланган миқдорларда жарималар тўлаш тарзда жавобгар бўлишлари белгилаб қўйилган.

Бундай жарима санкцияларини тўғри тадбиқ этишда вагонларни юк операцияларида тўхтаб туришини нормалаш, вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилиш ҳамда вагонларни тўхтатиб туриши учун жавобгарлик субъектларини тўғри аниқлаш катта ҳуқуқий аҳамиятга эга бўлади.

12.2. Вагонларни юк операцияларда тўхтаб туришларни нормалаш

Юкларни ортиш ва тушириш муддатлари (сроки погрузки и выгрузки грузов) юк станциялари ишини технологик жараёларини ҳамда темир йўл шахобча йўлларини технологик жараёнларини ишлаб чиқишда, вагонни айланишини ҳисоблашда, темир йўл шахобча йўлларига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш интервалини аниқлашда ва бошқаларда фойдаланилади. Уставининг 56-бандида, *юк жўнатувчилар (юк олувчилар) юкларни ортиш ва туширишни белгиланган муддатларда амалга оширишлари шартлиги кўрсатиб ўтилган.*

Юкларни ортиш ва тушириш муддатлари - бу механизациялашган ёки механизациялашмаган усулда юкларни ортишга ва туширишга сарифланадиган вақт бўлиб, тайёрлаш, ёрдамчи ва тугатиш операцияларга сарифланган вақтни ҳам инобатга олади.

Умумий фойдаланиш (места общего пользования) ва ноумумий фойдаланиш (места необщего пользования) жойларида юк жўнатувчиларнинг ва юк олувчиларнинг воситаларида юкларни ортиш ва тушириш муддатларини темир йўл белгилайди:

а) механизациялашган усулда ортишда ва туширишда – ортиш ва тушириш учун мўлжалланган механизм, қурилма ва иншоот воситалари қўлланилиши ва улардан максимал фойдаланишни инобатга олган ҳолда, ҳисоблаш йўли билан;

б) механизациялашмаган усулда ортишда ва туширишда – юкларни ташиш Қоидаларида белгиланган муддатларда.

Оралик станцияларда юкларни ортиш ва тушириш муддатлари ушбу участкада манёвр ишларини ташкил этишни инобатга олиб белгиланади.

Уставнинг 56-бандига мувофиқ ишлаб чиқилган юкларни ортиш ва туширишнинг аниқ муддатлари **юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлимининг 1-, 2-, 3-, ва 4-иловаларида келтирилган.**

12.1-мисол: а) идишли ва донали юкларни тўрт ўқли вагонларга механизациялашмаган усулда ортиш учун 2 соат 15 дақиқа муддат белгиланган. Шунинг алоҳида таъкидлаб айтиб ўтиш лозимки, бу муддат битта вагон учун эмас, балки ортиш фронтига нечта вагон сифси, шу гуруҳ вагонлари учун белгиланган;

б) вазни 31 – 50 кг гача бўлган қоплардаги идиш – ўровли юкларни тўрт ўқли битта вагонга механизациялашган усулда ортиш учун 1,31 соат муддат белгиланган.

Юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлими 9-§ да фронтга сиғадиган барча гуруҳдаги вагонлар учун механизациялашган усулда ортиш ва тушириш учун вагонларни тўхтаб туриш муддати мазкур юкни вагонга (дан) механизациялашмаган ортиш ёки тушириш муддатидан зиёд бўлмаслиги кўрсатиб ўтилган.

12.2-мисол. Агар вазни 31 – 50 кг гача бўлган қоплардаги идиш – ўровли юкларни механизациялашган усулда ортиш фронтининг сиғими тўрта вагон бўлса, фронтга бир вақтни ўзида олиб кириб берилган тўрта тўрт ўқли вагонга вазни 31 – 50 кг гача бўлган қоплардаги идиш – ўровли юкларни ортиш муддати $t_n = 1,31 \times 4 = 5,24$ соат эмас балки $t_n = 2$ соат 15 дақиқа қилиб белгиланади.

Агар, корхонада юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлимининг тегишли иловаларида назарда тутилмаган ортиш – тушириш машиналаридан фойдаланилса ёки механизациялашган усулда юқоридаги иловаларда назарда тутилмаган юклар билан ортиш ва тушириш операциялари амалга оширилса, ортиш ва тушириш муддатини корхона темир йўл бошқармаси билан биргаликда ишлаб чиқади ва темир йўлга тасдиқлашга тақдим этади. Бундай муддатларни ишлаб чиқиш юкларни ташиш Қоидаларининг 13-бўлимининг 5-иловасида келтирилган **“юкларни вагонларга механизациялашган ортиш ва тушириш муддатларини ҳисоблаш тартиби ҳақида услубий Кўрсатма”** (методические указания о порядке расчета сроков на механизированную погрузку и выгрузку грузов из вагонов) га мувофиқ амалга оширилади.

Агарда темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларида вагонларни тўхтаб туриш нормалари мавжуд бўлмаса, чунончи ортиш ва тушириш муддатлари Қоидалар бўйича аниқланмаган ёки белгиланган тартибда тасдиқланмаган бўлса, вагонларни тўхтаб туриши учун темир йўл жарима ундиришга ҳақли эмас, чунки жарима ундиришга ҳуқуқий асосни ўзи мавжуд эмас (РСФСР Давлат арбитражининг 2 октябрь 1984 й. № С-13/211 тушинтириши).

Олти ва саккиз ўқли вагонларда юк ташилганида тўрт ўқли вагонлар учун белгиланган муддатлар 50 ва 100 % гача мувофиқликда оширилади, лекин, тўкилувчан юкларни вагон тўнтаргичларда ёки остки туйнуклардан туширилиши бундан мустасно.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ёки вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномасини (договоры на

эксплуатацию подезных путей и на подачу и уборку вагонов) **тузишда ва қайта тузишда юкларни ташиш Қоидаларида** (13-бўлим, 1-, 2-, 3- ва 4-иловалар) **кўрсатилган муддатларни тарафлар битимлар билан ўзгартира олмайдилар.** Бирдан – бир истисно, оралиқ станцияларда ортиш (тушириш) муддати учун назарда тутилган бўлиб, бу муддатлар ушбу участкада манёвр ишларни ташкил этишни инобатга олиб белгиланади (ТЙУ нинг 56-банди).

Темир йўл шохобча йўлларида юкларни ортиш ва тушириш ишларини амалга оширувчи корхоналар билан темир йўлнинг ўзаро муносабатлари:

- **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида);

- **темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси** (темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида);

- **вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси** (контрагентга темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганда);

- **темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси;**

- **қурилаётган темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқишнинг вақтинчалик битим,** асосида тартибга солиниши ҳақида олдинги маърузаларимизда айтиб ўтилди. Уларнинг энг муҳим шартлари бири ортиш ва тушириш фронтининг ўлчамини ҳамда вагонларнинг тўхтаб туриш ва айланиш муддатини белгилашдир.

12.3. Ортиш ва тушириш fronti

Юк ортиш ва тушириш fronti (фронт погрузки и выгрузки) *деб бир вақтнинг ўзида юкларни ортиш ва тушириш учун белгиланган омбор ёки очиқ майдон йўлларнинг бир қисмига айтилади.* Шартномаларда юк ортиш ва тушириш fronti ўлчамини ҳаққаоний белгилаш темир йўл учун ҳам ва шохобча эгалари учун ҳам, шунингдек контрагентлар учун ҳам биринчи даражали аҳамиятга эга. Темир йўл шохобча йўлида вагонларни тўхтаб туриши вақтлари, вагонларни белгиланган муддат (норма) лардан зиёд тўхтаб туриши учун мулкый жавобгарлик бевосита юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчамига чамбарчас боғлиқ.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларини тузиш олдидан юк ортиш ва тушириш fronti ўлчамини белгилаш масалалари бўйича жуда кўп бахслар пайдо бўлади. Фронтнинг ўлчами (сиғими, вагонларда) қанча катта бўлса, етиб келган юкларни тушириш ёки ташиш режасини бажариш учун олиб кириб берилаётган бўш вагонларга юк ортиш шунча тезлашади. Бундай ҳолатда тарафлар фронт сиғимини оширишга интилишлари

керакдек бўлиб кўринади. Лекин, юк ортиш ва тушириш фронтининг сифимини катта бўлиши ортиш ва тушириш ишларини бир вақтнинг ўзида бажариш учун анчагина кўпроқ меҳнат ҳаражатларини талаб қилади. Шунинг учун корхоналар юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчамини қискартиришга, темир йўл эса уни кўпайтиришга ҳаракат қилади. У ва бу талаблар ҳар доим ҳам асосли бўлавермайди. Юк ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами омборнинг турига ва ортиш-тушириш ишларининг услубига боғлиқдир.

Темир йўл шохобча йўлларининг эксплуатация қилиш Қоидалари (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12-бўлими) темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ҳамда вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларда юк ортиш ва тушириш фронтларининг ўлчамлари аниқлаш тартибларини баён этади.

Механизациялашмаган ортиш-тушириш усулида фронтнинг ўлчами бир жинсли юкларни (однородные грузы) бир вақтни ўзида (одновременно) ортиш ёки тушириш учун ишлатиладиган омбор (юк ортиш ва тушириш) йўлининг фойдали узунлигига ($L_{ом}$) жойлаштириб чиқиладиган **вагонлар сонидан** ($n_{фр}$) келиб чиқиб белгиланади ва қуйидаги формула орқали аниқланади,

$$n_{фр} = L_{ом} / l_v, \text{ ваг.} \quad (12.3)$$

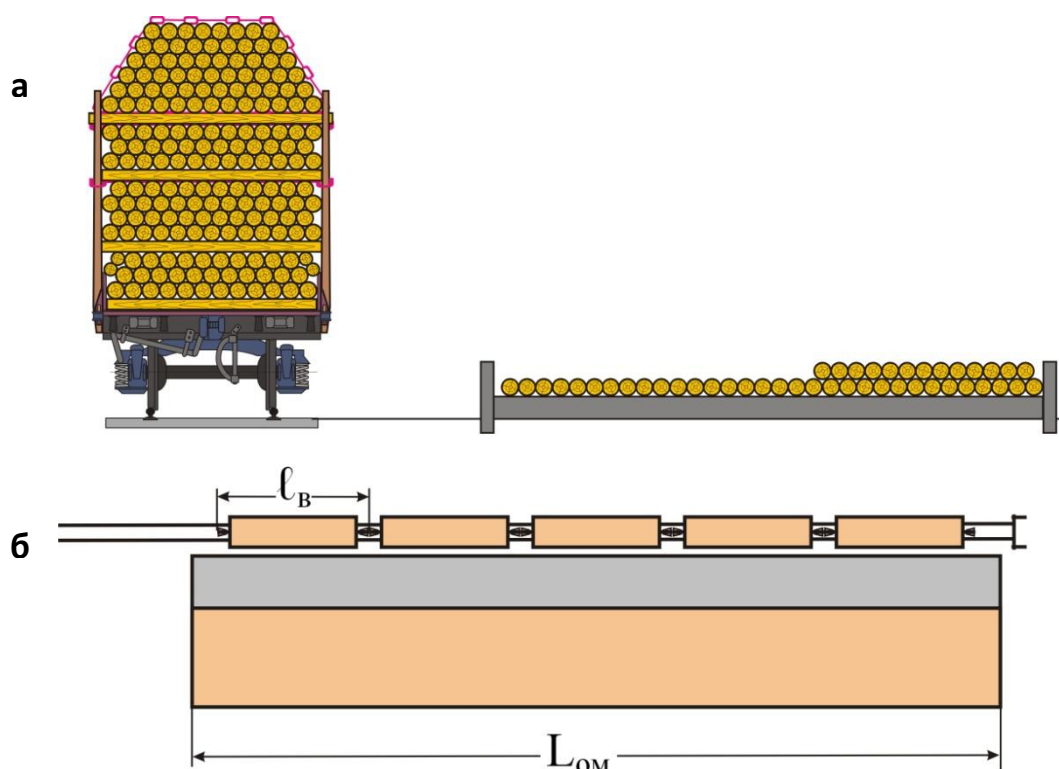
бу ерда l_v – автоулагич илашиш ўқлари бўйича вагоннинг узунлиги, м.

12.3-мисол. Ўрмон юкларини тушириш учун (12.1-расм) очик майдоннинг узунлиги $L_{ом} = 75$ м ва платформанинг автоулагични илашиш ўқлари бўйича узунлиги $l_v = 14,62$ м бўлса, механизациялашмаган тушириш усулида бу очик майдон фронтининг сифими,

$$n_{фр} = 75 / 14,62 = 5,13 = 5 \text{ та вагонни}$$

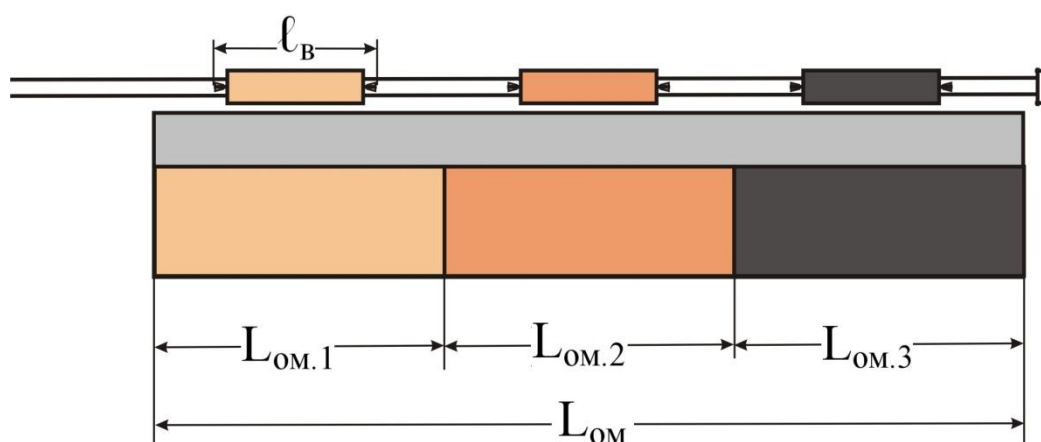
ташқил этади (бутунлаш ҳар доим кичик томонга амалга оширилади).

Юкларни ташиш Қоидаларини 13-бўлимининг 2-иловасида ўрмон юкларини очик вагонлардан туширишга $t_{юк} = 3$ соат 10 мин. вақт белгиланган, бу вақт битта вагонни тушириш учун эмас, балки тушириш frontiга олиб кириб берилган гуруҳдаги барча, яъний 5 та вагонни тушириш учун муддат (норма) ҳисобланади.



12.1-расм. Ўрмон юкларини тушириш учун очик омбор чизмаси:
а – кўндаланг кесими; б – тархи.

Фронтларни бир жинсли юклар бўйича ажратиш ушбу юклар учун омбор майдонларини **доимий ихтисослаштирилгандагина** мумкин бўлади (12.2-расм). *Бир хил усулда (тўкма, сочма, қуйма ва ҳ.к.) ташиладиган ва биргаликда сақлаш мумкин бўлган юклар бир жинсли юклар* деб ҳисобланади.



12.2-расм. Бир жинсли юклар учун ихтисослаштирилган
очик майдон чизмасининг тархи

12.4-мисол. Узунлиги $L_{ом} = 75$ м бўлган очик майдон учта турдаги юкларни: ўрмон юкларини ($L_{ом.1} = 25$ м), ғиштни ($L_{ом.2} = 25$ м) ва металл арматураларни ($L_{ом.3} = 25$ м) тушириш учун доимий ихтисослаштирилган, бунда механизациялашмаган ортиш усулида ҳар бир участка очик майдон фронтининг сиғими,

$$n_{фр} = 25 / 14,62 = 1,71 = 1 \text{ та вагонни}$$

ташқил этади, яъний узунлиги $L_{ом} = 75$ м бўлган очик майдонга бирданига фақат 3 тадан ортиқ бўлмаган вагонни: 1 та платформада ўрмон юкларини, 1 та платформада ғиштни ва 1 та платформада металл арматураларни туширишга олиб кириб бериш мумкин бўлади.

Агар станцияга, шу доимий ихтисослаштирилган фронтда туширишга иккита платформада ғишт етиб келган бўлса, аввал ихтисослаштирилган фронтга тушириш учун биринчи вагон олиб кириб берилади. Биринчи платформадаги ғиштлар тушириб бўлингандан кейин, бўш платформани ихтисослаштирилган фронтдан олиб чиқиб, уни ўрнига иккинчи юкли платформани туширишга олиб кириб берилади.

Фронт бўйича юкларни ортиш ёки туширишга ҳар хил муддатли вагонлар жойлаштириб чиқлганда, бу гуруҳдаги ортишга ёки туширишга энг катта муддатли вагонга белгиланган вақт барча гуруҳдаги вагонларга ягона муддат ҳисобланади. Юқоридаги 12.4-мисолдаги ихтисослаштирилган очик майдоннинг ҳар бир участкасига ҳар хил муддатли: $t_{юк.1} = 3$ соат 10 мин., $t_{юк.2} = 2$ соат 40 мин. ва $t_{юк.3} = 2$ соат 40 мин. вагонлар олиб кириб берилганида, **гуруҳдаги барча вагонлар учун $t_{юк.} = 3$ соат 10 мин. ягона тўхтаб туриш муддати қилиб тайинланади.**

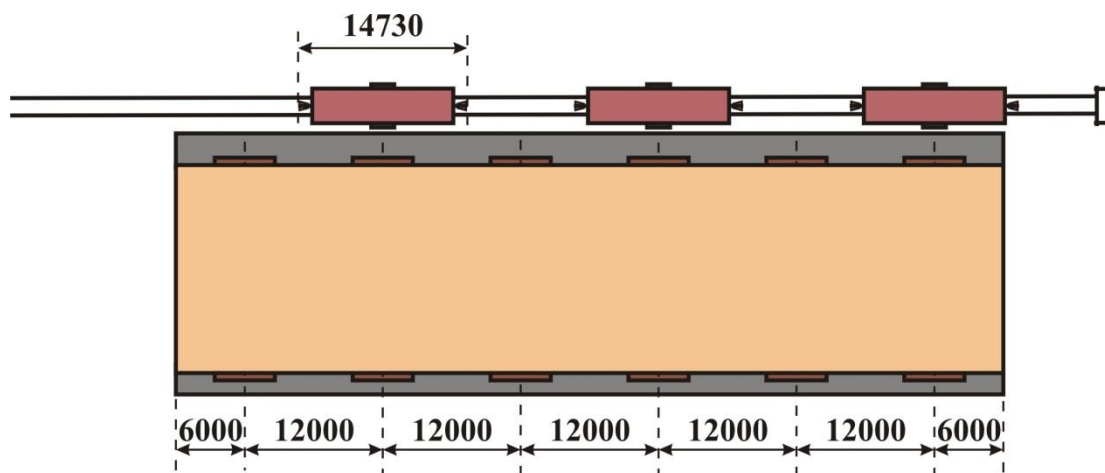
Агар доимий ихтисослаштирилган фронтнинг фақат бир участкасига юк ортишга ёки туширишга вагон олиб кириб берилса, фронтнинг шу участкасида ортिलाдиган ёки тушириладиган юк учун юкларни ташиш Қоидаларида белгиланган вақт тўхтаб туриш муддати қилиб белгиланади. Юқоридаги 12.4-мисолдаги ихтисослаштирилган очик майдоннинг иккинчи участкасига вагонни тўхтаб туриш муддати $t_{юк.2} = 2$ соат 40 мин.

Ёпиқ омборларда сақланадиган юклар учун ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами ёпиқ омбордаги эшиклар сони бўйича аниқланади, чунки бирданига ортиш ва тушириш учун омборга жойлаштириб чиқиладиган вагонлар сони эшиклар сонига боғлиқ бўлади (12.3-расм).

Бунда эшиклар ўртасидаги масофани ҳисобга олиш керак. Агар ҳар бир эшик қаршисига бир донадан вагон жойлаштириш учун эшиклар орасидаги масофа имконият бермаса, фронтнинг сиғими эшиклар сонидан

эмас, балки эшиклар қаршисига жойлаштириб чиқиладиган вагонлар сонидан аниқланади.

Дон, ғалла юклари бўйича экинларнинг турлари бўйича алоҳида **фронтлани** тайинлашга ижозат берилади, лекин учта экин туридан зиёд эмас (масалан, буғдой, арпа ва сули).



17.4-расм. Механизациялашмаган ортиш-тушириш усулида СП-18-72 ёпик омбор фронтига вагонларни жойлаштириб чиқиш чизмаси

Цистерналарга қуйиб ташиладиган нефть ва бошқа юklar учун ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами қуйиш ва тўкиш **тик турмаларининг сони бўйича** (по количеству стояков), рельс оралиғига тўкишда эса – тўкиш жойидаги йўлнинг **фойдали узунлиги бўйича** (по полезной длине пути) жойлаштириладиган цистерналарнинг сони бўйича аниқланади. Заруриятли ҳолатларда қуйиш ва тўкиш fronti қуйиб ташиладиган юklarнинг (равшан ва тўқ) турлари бўйича белгиланади.

Механизациялашган усулдаги ишларда, қуйиб ташиладиган юklarдан бошқа, барча юklar учун ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами **механизмларнинг сонидан** ва уларнинг **қайта ишлаш қобилиятидан** келиб чиқиб аниқланади. Йўлнинг сиғими юklarни ортишни ёки туширишни механизациялашган фронт сиғимидан зиёд вагонларни олиб кириб бериш имкониятини берса, шартномада **бир вақтни ўзида** (бирданига) олиб кириб бериладиган вагон партиясининг ўлчами белгиланади. Цистерналарда қуйма ташиладиган нефть ва бошқа юklarга фронтнинг сиғими қуйиш ва тўкиш тиктурмаларнинг сони бўйича белгиланади.

Темир йўл шохобча йўлида бир вақтни ўзида (бирданига) олиб кириб бериладиган барча вагонларга вагонни айланиш муддати ёки ягона муддат белгиланса, шартномада ортиш тушириш fronti ва омбор майдонларини ихтисослаштирилганлиги кўрсатилмайди. Бундай ҳолатларда шартномада

темир йўл шохобча йўлига бир вақтни ўзида (бирданига) олиб кириб бериладиган вагонлар сони ёки поезднинг вазни кўрсатилади.

Темир йўл шохобча йўлларида юк операциялари бир вақтни ўзида ҳам механизациялашган ва ҳам механизациялашмаган усулда амалга оширилиши мумкин, бундай ҳолларда ортиш ёки тушириш фронтлари ҳар бир усул учун алоҳида – алоҳида белгиланади.

*Темир йўл билан келишмасдан (мувофиқлаштирмасдан) ташилотларнинг темир йўл шохобча йўлларида темир йўл транспорт объектларини тугатишга ҳамда **ортиш ва тушириш фронтларини қисқартиришга рухсат берилмайди.*** Бу ҳақида Уставнинг 76-бандида – *темир йўл шохобча йўлини ҳамда ортиш, тушириш ва вагон ва контейнерларни тозалаш учун мўлжалланган қурилмаларни қуриш ва қайта қуришни темир йўл билан келишилган лойиҳа бўйича амалга оширилади* – деб алоҳида такидлаб ўтилган. Темир йўл билан келишилмаган (мувофиқлаштирилмаган) идораларга қарашли темир йўл шохобча йўлларни қайта қуриш, ҳамда вагонларга юк ортиш, тушириш ва тозалаш учун мўлжалланган қурилмаларни **реконструкция қилиш лойиҳаси** темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси **шартларини ўзгартириш** ҳамда ортиш ва тушириш **фронтини қисқартириш** учун асос бўлиб хизмат қила олмайди.

12.4. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш тартиби

Темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш **хабар бериш бўйича** (по уведомление), **белгиланган вақт интервали орқали** (через установленные интервалы времени) ва **жадвал бўйича** (по расписанию) амалга оширилади. Вагонларни олиб кириб беришни тартиби темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаларида кўрсатилади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12-бўлими, 23-§).

Вагонларни олиб кириб беришни тартиби темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўл шохобча йўли эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 5-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 2-илова):

§ 5. Подача вагонов на подъездной путь и возврат их с подъездного пути производятся
.....
.....
.....

(по расписания, через интервал времени или по уведомления)

Уведомления *передаются*
..... – деб назарда тутилган.

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномаси (темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида) намунавий шаклининг 3-§да эса вагонларни олиб кириб беришни тартиби (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 3-илова):

§ 3. О предстоящий подаче вагонов дорога уведомляет ветвевладельца.

Уведомления *передаются*
.....
.....

(порядок передпчи уведомления)

– деб назарда тутилган.

Вагонларни олиб кириб беришни тартиби вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси (контрагентга темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганда) намунавий шаклининг 3-§да (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 4-илова):

§ 3. О предстоящий подаче вагонов дорога уведомляет контрагента.

Уведомления *передаются*
.....
.....

(порядок передпчи уведомления)

– деб назарда тутилган.

Темир йўл тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш шартномаси намунавий шаклининг 4-§да эса вагонларни олиб кириб беришни тартиби (юкларни ташиш Қоидаларининг 12-бўлими 5-илова):

§ 4. Подача вагонов на подъездной путь производится по уведомлениям

.....
.....
Уведомления *о подаче вагонов передаются*
.....
.....
.....

.....
.....
(порядок передпчи уведомления)

– деб назарда тутилган.

Темир йўл шохобча йўлига вагонларни хабар бериш бўйича олиб кириб беришга Уставнинг 57-бандига бағишланган унда, темир йўл станциясининг бошлиғи юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг воситаларида ортишга ва туширишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида юк жўнатувчини ёки юк олувчини вагонларни олиб кириб беришдан **2 соатдан кеч қолмай хабар бериши** шартлиги – кўрсатиб ўтилган. Вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақидаги **хабар сутка давомида** (туну-кун) берилиши керак. Корхона хабарни қабул қилиб олиш учун **масъул шахсни** тайинлаши шарт, уни фамилияси ва телефон номери станция бошлиғига билдириб қўйилади. Вагонларни ортишга ёки туширишга олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар беришни ёзиб бориш учун станцияда **ГУ-2 шаклидаги хабар бериш Китоби** юритилади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12-бўлими, § 24). Агар юк ортиш, ушбу темир йўл шохобча йўлида юк туширишдан, бўшайдиган вагонлар ҳисобидан (жуфтлашган операциялар тартибида) таъминланадиган бўлса, юк ортиш учун бўш вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар бериш керак бўлмайди.

Темир йўл шохобча йўлига хабарда кўрсатилган муддатдан вагонлар эрта олиб кириб берилганида – ушбу муддат бошланган пайтдан вагонлар корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобга олинади.

Темир йўл шохобча йўлига вагонлар хабар бермасдан олиб кириб берилганида (шартномада шундай назарда тутилган бўлса) олиб кириб берилган вагонлар хабар беришга белгиланган муддат ўтганидан сўнг корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобга олинади. Бу вақтда корхона олдинда турган вагонларга юк ортишга ёки улардан юкни туширишга ва юкни қабул қилишга ҳозирлик кўриб туриши мумкин.

Темир йўл шохобча йўлига хабарда кўрсатилган муддатга зид, вагонлар кечикиб олиб кириб берилганида, агар кечикиш икки соатдан ошмаса, вагонлар ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан бошлаб корхонага қайд қилинади ва уларни тўхтаб туриши вақти ҳисобга олинади. Кечикиш икки соатдан ортиқ бўлса, вагонлар корхонага хабар бермасдан олиб кириб берилган деб қайд қилинади (Қоидаларни 12-бўлимнинг 55-§).

Станциянинг умумий фойдаланиш жойларига вагонларни юк жўнатувчиларни воситасида ортишга ёки юк олувчиларни воситасида туширишга олиб кириб бериш, одатда вагонларни олиб кириб беришдан икки соатдан кеч қолмай хабар бериши бўйича амалга оширилади

(Уставнинг 57-банди). Юкларни ташиш Қоидаларнинг 3- бўлими, 34-§ га ва 4-бўлимининг 5-§ га мувафиқ, олиб кириб бериш муддатига риоя қилмай ёки хабар бермай вагонлар юк ортишга ёки юк туширишга олиб кириб берилганида, юк жўнатувчи ёки юк олувчи уларни станция юк ортишга ёки юк туширишга тақдим этган пайтдаёқ қабул қилиши, бунда вагонлар:

- хабардаги белгиланган муддатдан олдин олиб кириб берилганида – ушбу муддат бошланган пайтдан вагонлар олиб кириб берилган деб ҳисобланади;

- хабардаги белгиланган муддатдан кеч олиб кириб берилганида ҳамда хабар бермасдан олиб кириб берилганида – вагонлар ҳақиқий олиб кириб берилган пайтдан 2 соат ўтгандан сўнг олиб кириб берилган деб ҳисобланади.

Вагонларни олиб кириб берилган деб ҳисоблаш уларни тўхтаб туришини бошланиш пайтини билдиради.

Ўртача суткалик юк ортиш ёки тушириш **50 вагондан зиёд** бўлса, темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва темир йўл шохобча йўлидан қайтариш жадвал бўйича ёки вагонларни олиб кириб беришлар ўртасидаги вақт интервалига риоя қилиб белгиланиши мумкин.

Темир йўл шохобча йўлини ўртача суткалик юк айланмаси ($n_{\text{ўр}}$) бир йилда ортилган ($\sum n_{\text{й.орт}}$) ва туширилган ($\sum n_{\text{й.туш}}$) вагонлар сонини, шу йилдаги кунлар сонига бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{ўр}} = (\sum n_{\text{й.орт}} + \sum n_{\text{й.туш}}) / 365, \text{ ваг.} \quad (12.4)$$

Иш характери мавсумий бўлган темир йўл шохобча йўлларида ўртача суткалик юк айланмаси ($n_{\text{м.ўр}}$) мавсумда ортилган ($\sum n_{\text{м.орт}}$) ва туширилган ($\sum n_{\text{м.туш}}$) вагонлар сонини шу мавсумдаги кунлар ($N_{\text{м}}$) сонига бўлиш орқали аниқланади,

$$n_{\text{м.ўр}} = (\sum n_{\text{м.орт}} + \sum n_{\text{м.туш}}) / N_{\text{м}}, \text{ ваг.} \quad (12.5)$$

Корхона катта юк айланмасида ҳар вақт шартномада вагонларни олиб кириб беришни жадвал бўйича ёки интервал орқали назарда тутишга интилади, чунки бундай ҳолатда юк ортиш – тушириш ишларига олдиндан тайёрланиб туриш қулай. Темир йўлга эса вагонларни олиб кириб бериш хабар бериш бўйича қулай, негаки бундай ҳолатда, жадвалда белгиланган вақтни ёки олдинги вагонларни олиб кириб беришдан кейинги вақт интервалини ўтишини кутиб туришга зарурият бўлмайди.

Жадвал бўйича ёки интервал орқали вагонларни олиб кириб бериш вагон айланишини секинлаштириши боис, ўртача суткалик юк ортиш ва

тушириш 50 вагондан зиёд бўлмаганида бундай тартибда вагонларни олиб кириб беришни қўллаш мумкин эмас.

Вагонларни жадвал ёки интервал бўйича олиб кириб бериш ва олиб чиқиш муайян бир афзаллика эга бўлиб, темир йўл ва шохобча эгалари ўртасидаги ўзаро муносибатларда барқарорликни вужудга келтириб, бир маромда ишлаш имкониятини яратади. Аммо, катта бўлмаган вагон айланмасида бундай тартиб мақсадга мувофиқ эмас, темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб беришни ва олиб чиқишни кутиб вагонларни тўхтаб туришини келтириб чиқаради.

Темир йўл транспорти хизматидан фойдаланувчи корхона сутка давомида ва ҳафтанинг барча кунларида, шунингдек дам олиш ва байрам кунларида ҳам бир текисда вагонларга юк ортишни ва вагонлардан юк туширишни таъминлашлари шарт. Арбитраж органлари, дам олиш ва байрам кунлари ҳамда сутканинг кечасида вагонларни олиб кириб беришни чеклаш ҳақидаги корхоналар талабларини рад этадилар.

Юк жўнатувчилар, юк олувчилар, темир йўл шохобча йўли эгалари юк операциялари тугаганидан сўнг, вагонларни шартномада назарда тутилган тартибда темир йўлга қайтаришлари керак. Белгиланган тартибларга риоя қилинганида темир йўл шохобча йўлидан қайтарилаётган вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилиш: темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида – станция корхонадан уларни олиб чиқиб кетишга тайёр эканлиги ҳақида хабарнома олганида пайтдан бошлаб; шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида – қабул қилиш топшириш йўлида темир йўл вагонларни қабул қилиб олган пайтдан бошлаб, аммо вагонлар топширишга тақдим этилганидан 30 дақиқадан кеч қолмай, тўхтатилади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12- бўлими, 56-§).

Корхона, ташкилот ва муассасаларнинг темир йўл шохобча йўлларида топширишга тақдим этилган вагонлар, темир йўлга боғлиқ сабабларга кўра, темир йўл қабул қилиши ушланиб қолиши умумий шаклдаги (ГУ-23) актида станция ва корхона, ташкилот ва муассаса хизматчиларининг имзоси билан расмийлаштирилади, ушланиб қолиш вақти эса темир йўл шохобча йўлида вагонларни тўхтаб туришидан чиқариб ташланади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12- бўлими, 60-§).

12-мартърузага тест синов саволлари

248., деб вагонга юк ортиш бошланган пайтдан токи кейинги юк ортишчага бўлган даврдаги операцияларни бажаришга сарфланган вақтга айтилади.

249. Вагоннинг айланиши қайси элементлардан иборат эмас?

250. Вагоннинг айланиши (Θ), суткалик юк ортиш (U_n) ва вагон парки (n) ўртасидаги аналитик боғланиш қайси кўринишга эга?

251. Агар n – вагон парки, U_n – суткалик юк ортиш ва Θ – вагон айланиши бўлса: $n = U_n \cdot \Theta$, ваг. формуладан қандай хулоса қилиш мумкин?

252. Вагон айланишини камайтиришни асосий заҳираларидан бири нима иборат?

253. - бу механизациялашган ёки механизациялашмаган усулда юкларни ортишга ва туширишга сарифланадиган вақт бўлиб, тайёрлаш, ёрдамчи ва тугатиш операцияларга сарифланган вақтни ҳам инобатга олади.

254. Юкларни ортиш ва туширишнинг аниқ муддатлари қайси норматив ҳужжатда келтирилган?

255. Юкларни ташиш Қоидаларида идишли ва донали юкларни тўрт ўқли вагонларга механизациялашмаган усулда ортиш учун 2 соат 15 дақиқа муддат белгиланган, бу муддат нечта вагон учун?

256. Юк ортиш ва тушириш фронти деб нимага айтилади?

257. Темир йўл шохобча йўлида вагонларни тўхтаб туриши вақтлари нимага боғлиқ?

259. Механизациялашмаган ортиш-тушириш усулида фронтнинг ўлчами қандай аниқланади?

260. Ёпиқ омборларда сақланадиган юклар учун ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами қандай аниқланади?

261. Агар ёпиқ омборнинг ҳар бир эшик қаршисига бир донадан вагон жойлаштириш учун эшиклар орасидаги масофа имконият бармаса, фронтнинг сигими қандай аниқланади?

262. Механизациялашган усулдаги ишларда ортиш ва тушириш фронтининг ўлчами қандай аниқланади?

263. Темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш қандай тартибда амалга оширилмайди?

264. Темир йўл станциясининг бошлиғи юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг воситаларида ортишга ва туширишга вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақида юк жўнатувчини ёки юк олувчини вагонларни олиб кириб беришдан неча соатдан кеч қолмай хабар бериши шарт?

265. Вагонларни олиб кириб бериш вақти ҳақидаги хабар қачон берилиши керак?

266. Вагонларни ортишга ёки туширишга олиб кириб бериш вақти ҳақида хабар беришни ёзиб бориш учун станцияда қандай шакилдаги Китоби юритилади?

267. Агар юк ортиш, ушбу темир йўл шохобча йўлида юк туширишдан, бўшайдиган вагонлар ҳисобидан (жуфтлашган операциялар тартибида) таъминланадиган бўлса,

268. Темир йўл шохобча йўлига хабарда кўрсатилган муддатдан вагонлар эрта олиб кириб берилганида –

269. Темир йўл шохобча йўлига вагонлар хабар бермасдан олиб кириб берилганида (шартномада шундай назарда тутилган бўлса) олиб кириб берилган вагонлар

270. Темир йўл шохобча йўлига хабарда кўрсатилган муддатга зид, вагонлар кечикиб олиб кириб берилганида, агар кечикиш икки соатдан ошмаса,

271. Темир йўл шохобча йўлига хабарда кўрсатилган муддатга зид, вагонлар кечикиб олиб кириб берилганида, агар кечикиш икки соатдан ортиқ бўлса,

272. Қачон темир йўл шохобча йўлига вагонларни олиб кириб бериш ва темир йўл шохобча йўлидан қайтариш жадвал бўйича ёки вагонларни олиб кириб беришлар ўртасидаги вақт интервалига риоя қилиб белгиланиши мумкин?

13-март. Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликнинг ҳуқуқий асослари

Режа:

- 1. Вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилиш;**
- 2. Вагонларнинг тўхтаб туриши учун жавобгарликнинг субъектлари;**
- 3. Вагонларнинг тўхтаб туриши учун мулкӣ жавобгарликнинг миқдори;**
- 4. Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликдан озод қилишнинг ҳуқуқий асослари.**

1. Вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилиш.

Темир йўлни, юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни муносибатларини ҳуқуқий тартибга солишда вагонларни тўхтаб туришини лозим даражада ҳисоб қилиш биринчи даражали аҳамиятга эга. Унинг асосида вагонларни ортишда ва туширишда ҳақиқий бўлган вақти аниқланади ва белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриш учун мулкӣ жавобгарлик белгиланади. Уставнинг 84-бандига мувофиқ, *темир йўл шохобча йўлларида вагонларни ва контейнерларни тўхтаб туришини ҳисоблаш номерли усулда амалга оширилади.*

Вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилишнинг асосий хужжати бўлиб **ГУ-46 шаклдаги вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси** (ведомости подачи и уборки вагонов, қуйида ГУ-46 шаклдаги қайднома деб юритилади) хизмат қилади. ГУ-46 шаклдаги қайднома иш ҳажми катта бўлмаган темир йўл шохобча йўлларида, шу жойнинг ўзида

бевосита станциянинг юкларни қабул қилувчи топширувчиси (приемосдатчик грузов) ва корхонадан – корхона рахбари ва бош ҳисобчи имзолаган ва муҳр билан тасдиқлаб берилган **ишончнома бўйича ваколатли вакил** расмийлаштирадилар ва имзолайдилар.

Қолган барча ҳолатларда қайдномалар станцияни товар идорасида **қабул қилувчи топширувчининг эсдалиги (ГУ-45 шакл), аслича варак ва корхонанинг хабарномаси** асосида кечи билан эртаси куни соат 10 дан кеч қолмай расмийлаштирилиши ва имзоланиши керак. ГУ-46 шаклдаги қайдномани станциядан – товар идораси мудир, корхонадан – корхонанинг ваколатли вакили имзолайдилар. Штат жадвалида товар идораси мудир лавозими бўлмаган станцияларда қайдномани станция бошлиғи ёки унинг мовуни имзолайдилар.

ГУ-46 шаклдаги қайдномадаги маълумотлар билан корхона вакили **норози бўлган тақдирда** ҳам, уни имзолаши шарт ва қайдномада ўзининг мулоҳазали фикрларини ёзиб қўйишга ҳақлидир. Корхонанинг ваколатли вакили қабул қилувчи топширувчи эсдалиги (ГУ-45 шакл) ни ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси (ГУ-46 шакл) ни имзолашни рад этганида, станция **умумий шаклдаги (ГУ-23) актни** тузиши ва бу ҳужжатларда тегишли белгиларни ёзиб қўйиши шарт. ГУ-46 шаклдаги қайднома вагонларни тўхтаб туриши учун низоларни ҳал қилишда асосий ҳужжат бўлиб хизмат қилади.

Вагонларни юк ортишга ёки туширишга олиб кириб бериш вақти **ГУ-45 шаклдаги қабул қилувчи топширувчи эсдалигида** (памятка приемосдатчика, қуйида ГУ-45 шаклдаги эсдалик деб юритилади) қайд қилинади. ГУ-45 шаклдаги эсдалик умумий фойдаланиш жойларига юк жўнатувчиларнинг ёки юк олувчиларнинг воситаларида юкларни ортишга ёки туширишга вагонлар олиб кириб берилган ва олиб чиқиш пайтда тузилади. Темир йўл шохобча йўлига **темир йўлнинг локомотивида** хизмат кўрсатилганида, ГУ-45 шаклдаги эсдалик юк ортиш ва тушириш фронтларида вагонларни ва юкларни топшириш ва қабул қилиш пайтида тузилади. Темир йўл шохобча йўлига **шохобча эгасининг локомотивида** хизмат кўрсатилганида, ГУ-45 шаклдаги эсдалик чиқариб қўйиладиган йўлда вагонларни ва юкларни топшириш ва қабул қилиш пайтида тузилади. ГУ-45 шаклдаги эсдаликда вагонлар олиб кириб берилган корхонанинг номи, жойи, олиб кириб бериш санаси ва вақти, вагонларни номери кўрсатилади. Умумий фойдаланиш жойларига олиб кириб берилган вагонларга эсдаликда, булардан ташқари юкнинг номи, унинг ташиш шароити ва юк ортиш ёки тушириш усули (дастаки ёки механизациялашган) ҳамда фойдаланиладиган механизм номи кўрсатилади. Бу қўшимча маълумотлар вагонларни тўхтаб туриш нормасини аниқлаш учун керак бўлади.

Умумий фойдаланиш жойларига ва темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида, ГУ-45 шаклдаги эсдалик

икки мротаба имзоланади – вагонлар олиб кириб берилган пайтда ва юк операциялари тугаган пайтда. Темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида, эсдаликни томонлар чиқариб қўйиладиган йўлда вагонларни топширишда имзолайдилар. Умумий фойдаланиш жойларига вагонлар олиб кириб берилганида эсдалик икки нусхада тузилади: биринчи нусхаси станция учун, иккинчи нусхаси корхона учун. Темир йўл шохобча йўлига вагонлар олиб кириб берилганида эсдалик бир нусхада фақат станция учун тузилади.

Хабарнома (уведомления) - бу шундай хужжатки, бунда корхона ёзма равишда юк операциялари тугаганини ва бир вақтни ўзида фронтга олиб кириб берилган вагонлар темир йўл шохобча йўлидан олиб чиқиб кетишга тайёр эканлигини тасдиқлайди. Хабарномада корхона номи, вагонларнинг номери, юкни номи, юк операциялари тугаган сана ва вақт кўрсатилади. Хабарномани станциянинг юкларни қабул қилувчи – топширувчиси қабул қила туриб унинг иккала нусхасида қабул қилинган санани ва вақтни кўрсатади, қабул қилиб олганиги ҳақида имзо чекади, ўзини фамилиясини кўрсатади ва бир нусхасини корхонага қайтариб беради. Станция штатида қабул қилувчи топширувчи йўқ бўлса, хабарнома станция навбатчисига ёки станция бошлиғининг кўрсатмасига биноан бошқа шахсга топширилади. Баъзи бир ҳолларда корхонанинг станциядан анча олисда бўлиши, хабарномани ёзма равишда бериш вагонларни темир йўл шохобчаларида кўпроқ туриб қолишига сабаб бўлиши мумкин. Бундай ҳолатларда темир йўл хабарни телефонда қабул қилиши кейинчалик эса уни ёзма равишда тасдиқланиши кераклиги, шартнома шартларига киритилишига транспорт қонунчилигида йўл қўйилади.

Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси уч нусхада тўлдирилади: биринчи ва иккинчи нусхалар тегишли ташиш хужжатларини ишлаш бўйича технологик марказ (ТехПД)га юборилади, ТехПД уларни қайта ишлаб иккинчи нусхасини станцияга қайтаради, учинчи нусха ташкилотга ёки жисмоний шахсга берилади.

ГУ-46 шаклдаги қайднома иш ҳажми катта бўлмаган темир йўл шохобча йўлларида, шу жойнинг ўзида бевосита станциянинг ва корхонанинг хизматчилари томонидан вагонларни топширишда тузилади. Вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномасини товар идорасида тузилганида кечи билан эртаси кун соат 10 дан кеч қолмай имзоланиши керак. ГУ-46 шаклдаги қайдномани станциядан – товар идораси мудири, корхонадан – корхона раҳбари ва бош ҳисобчи имзолаган ва муҳр билан тасдиқлаб берилган **ишончнома бўйича ваколатли шахс имзолайдилар**. Штат жадвалида товар идораси мудири лавозими бўлмаган станцияларда қайдномани станция бошлиғи ёки унинг мовуни имзолайдилар.

ГУ-46 шаклдаги қайдномадаги маълумотлар билан корхона вакили норози бўлган тақдирда ҳам, уни имзолаши шарт ва қайдномада ўзининг

мулоҳазали фикрларини ёзиб қўйишга ҳақлидир. Корхона ваколатли вакили қабул қилувчи топширувчи эсдалиги (ГУ-45 шакл) ни ва вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси (ГУ-46 шакл) ни имзолашни рад этганида, станция **умумий шаклдаги (ГУ-23) актни** тузиши ва бу ҳужжатларда тегишли белгиларни ёзиб қўйиши шарт.

Вагонларни юк ортиш ва тушириш муддатларидан ортиқ тўхтаб туришини **ҳисоб қилиш ва жарималарни ҳисоблаш** ГУ-46 шаклдаги қайднома асосида амалга оширилади. Шу сабабли бу ҳужжат вагонларни тўхтаб туриши учун низоларни ҳал қилишда асосий ҳужжат бўлиб хизмат қилади.

2. Вагонларнинг тўхтаб туриши учун жавобгарликнинг субъектлари.

Вагонларни ортишда, туширишда ёки қайта юклашда белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун Устанинг-132 бандига мувофиқ **жарима тўлаш шаклидаги мулкӣ жавобгарлик** белгиланган. Уставнинг ва юкларни ташиш Қоидаларининг нормалари темир йўлнинг олдида қайси корхона ёки ташкилот вагонларни тўхтаб туришига жавобгар эканлиги аниқ кўрсатиб ўтилган.

Станциянинг ноумумий фойдаланиш жойларида ҳамда темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлларида вагонларнинг белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриши учун жавобгарлик Уставнинг 52-бандига мувофиқ вагонларга юк ортиш, тушириш ёки қайта юклаш шарт бўлган корхона зиммасига юкланади. Уставнинг 52-бандида, **“Юкларни вагонларга ортишни, шунингдек улардан туширишни:**

*а) **темир йўл** - керакли қурилмалар ва механизмларга эга бўлган умумий фойдаланиш жойларида амалга оширади, хавфли, тез бузилувчан юклар ва юкларни ташиш Қоидаларида кўрсатиб ўтилган бошқа юклар бундан мустасно;*

*б) **юк жўнатувчилар ва юк олувчилар** – ноумумий фойдаланиш жойларида, ҳамда умумий фойдаланиш жойларида – хавфли ва тез бузилувчан юкларни, ҳом ҳайвон маҳсулотларини, оғир вазинли (бир жойда 0,5 тоннадан зиёд) ва ногабарит юкларни, махсус ҳаракатдаги составда қуйма, сочма ва тўкма ташиладиган юкларни ва юк жўнатувчиларни ёки юк олувчиларни кузатувчиси назоратида ташиладиган юкларни, амалга оширадilar.*

Юк жўнатувчилар ёки юк олувчилар билан алоҳида шартнома бўйича, темир йўл ноумумий фойдаланиш жойларида ушбу модданинг “б” пунктида кўрсатилганидан бошқа юкларни ортиш-туширишни бажаришни амалга ошириши мумкин.

Темир йўлнинг кучи ва воситаларида бажарилган юкларни ортиши ва тушириши учун юк жўнатувчилар ва юк олувчилар тузилган шартномага мувофиқ ҳақ тўлашлари шарт” – деб кўрсатиб ўтилган.

Агар темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилса, вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туришига (аникроғи вагонни айланиш муддатида ортиғига) шохобча эгаси жавобгар бўлади. Шохобча эгасининг контрагентларидан темир йўл жарима ундириб олишга ҳақли эмас, ваҳоланки тўхтаб туриш контрагентнинг айби билан содир бўлганида ҳам.

Станциянинг умумий фойдаланиш жойларида вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликнинг субъектлари ҳақида масалани ечиш қийинроқ. Уставнинг 132-бандига мувофиқ – юк жўнатувчиларнинг, юк олувчиларнинг воситаларида ортишига, туширишига ва қайта ортишига олиб кириб берилган вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ ушлаб туриш (вагонларни тўхтаб туриши) учун юк жўнатувчилардан ёки юк олувчилардан жарима ундириб олиниши – белгилаб қўйилган. Шу билан бир қаторда станциянинг умумий фойдаланиш жойларида Уставнинг 52-бандига мувофиқ юк жўнатувчилар ва юк олувчилар фақат – хавфли ва тез бузилувчан юкларни, ҳом ҳайвон маҳсулотларини, оғир вазинли (бир жойда 0,5 тоннадан зиёд) ва ногабарит юкларни, махсус ҳаракатдаги составда қўйма, сочма ва тўкма ташиладиган юкларни ва юк жўнатувчиларни ёки юк олувчиларни кузатувчиси назоратида ташиладиган юкларни ортиш ва туширишни амалга оширишлари шарт. Агарда Уставнинг 52-бандига мувофиқ ортиш, тушириш ёки қайта юклаш ишларини темир йўл амалга ошириши шарт бўлса, юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни вагонларнинг белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликка тортишга темир йўл ҳақли эмас.

13.1-мисол. Станцияда керакли қурилмалар ва механизмларга эга бўлган умумий фойдаланиш жойлари мавжуд. Лекин темир йўл яшчикларга жойлаштирилган асбоб – ускунлар ортилган вагонни туширмаган. Корхона ўзи тушириб олган вагонни тўхтаб туриши учун темир йўл ундан акцептсиз тартибда жарима ундириб олган. Корхонанинг даъвосини кўриб чиққан вилоят давлат арбитражи, Уставнинг тегишли бандига мувофиқ юкни темир йўл тушириши шартлигини кўрсатиб, даъвогарга жарима суммасини қайтариб бериш ҳақида қарор чиқарди.

Вагонларни белгиланган муддатдан ортиқ тўхтаб туриши учун акцептсиз тартибда ундириб олинган жарима бўйича, қуйидаги мулкый жавобгарликка доир низо ҳам ҳўжалик амалиётида характерлидир.

13.2-мисол. Темир йўл вагонларни белгиланган муддатдан ортиқ тўхтаб туриши учун корхонадан акцептсиз тартибда жарима ундириб олган. Корхона, ўз темир йўл шохобча йўлига эга эмас ва шу боис умумий фойдаланиш жойида, темир йўл юкни тушириб бериши керак деб ҳисоблаган. Лекин корхона юкни оғир вазинлигини инобатга олмаган. Шу сабабли даъвони кўриб чиққан вилоят давлат арбитражи, Уставнинг тегишли бандига мувофиқ вагонни юк олувчи тушириб олиши шартлигига илова қилиб, корхона даъвосини рад қилди.

Баъзи бир ҳолатларда юк жўнатувчилар ва юк олувчилар юкларни ортиш ва тушириш бўйича ўз мажбуриятларини ихтисослаштирилган ташкилотлар зиммасига юклатадилар. Хоссатан, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар юкларни ортиш ва тушириш бўйича “Ўзтемирйўлконтейнер” ОАЖ нинг жойлардаги филиаллари билан Уставнинг 52-банди, “б” пунктида кўрсатилганидан бошқа юклари ортиш-туширишни ноумумий фойдаланиш жойларида амалга ошириш бўйича алоҳида подряд шартномаси тузишлари мумкин. Лекин юк ташиш режа ва шартнома мажбуриятлари бўйича барча бузилишларга юк жўнатувчилар ва юк олувчилар жавобгар бўладилар, подряд ташкилотлари эмас. Шу сабабли, юкларни ортиш ва туширишда вагонларни тўхтаб туриши учун, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар зиммасига жавобгарлик юклатилади.

3. Вагонларнинг тўхтаб туриши учун мулкый жавобгарликнинг миқдори

Уставнинг 132-бандига мувофиқ, *юк жўнатувчиларнинг, юк олувчиларнинг воситаларида юк ортишига, туширишига ва қайта ортишига олиб кириб берилган вагонлар белгиланган муддатлардан ортиқ ушланиб қолганда (вагонларни тўхтаб туриши) учун юк жўнатувчилардан ёки юк олувчилардан жарима ундириб олинади.* Станцияларда ва темир йўл шохобча йўлларида вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун мулкый жавобгарликнинг миқдори Уставнинг 132-бандига баён этилган. Мулкый жавобгарликнинг миқдори вагонни турига, тўхтаб туриш вақтига ва вагон кимнинг тасарруфида эканлигига боғлиқ. Жарима миқдори сўмларда эмас балки бозор иқтисодиётининг ўзига хослигини инобатга олган ҳолда энг кам иш ҳақидан келиб чиқиб белгиланган.

Оддий вагонларни – ёпиқ вагонларни, ярим очик вагонларни, платформаларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун ҳар бир вагон соатга қуйидаги миқдорларда жарималар ундирилади:

- тўхтаб туриш 1 дан 6 соатгача бўлганида – ҳар бир вагон соатга 0,05 энг кам иш ҳақи миқдорида;

- тўхтаб туриш 7 дан 12 соатгача бўлганида – ҳар бир вагон соатга **0,1 энг кам иш ҳақи** миқдорида;

- тўхтаб туриш 13 дан 18 соатгача бўлганида – ҳар бир вагон соатга **0,15 энг кам иш ҳақи** миқдорида;

- тўхтаб туриш 18 соатдан зиёд бўлганида – ҳар бир вагон соатга **0,25 энг кам иш ҳақи** миқдорида.

15 минутгача бўлган тўхтаб туриш ҳисобга олинмайди, 15 минут ва ундан ортиқ тўхтаб туриш тўлиқ соатга қабул қилинади.

13.3-мисол. Вагон нормадан зиёд 21 соат тўхтаб турган. Бунда жаримани ҳисоблаш қуйидагича бўлади:

- биринчи олти соат учун жарима миқдори $6 \times 0,05 = 0,3$ энг кам иш ҳақини;

- иккинчи олти соат учун жарима миқдори $6 \times 0,1 = 0,6$ энг кам иш ҳақини;

- учинчи олти соат учун жарима миқдори $6 \times 0,15 = 0,9$ энг кам иш ҳақини;

- охирги уч соат учун жарима миқдори $3 \times 0,25 = 0,75$ энг кам иш ҳақини, ташкил этади.

Жами – 2,55 кам иш ҳақи. 2,55 ни энг кам иш ҳақиға кўпайтириш натижасида вагонни нормадан зиёд 21 соат тўхтаб туриши учун жарима миқдори сўмларда аниқланади (энг кам иш ҳақи ўзгариб туриш боис, жаримани сўмлардаги миқдори келтирилмади).

Цистерналарни, цемент ташувчиларни, транспортерларни, бункерли ярим очиқ вагонларни ва бошқа махсус вагонларни (рефрижераторлардан ташқари) тўхтаб туришиға жарима миқдори **2 маротабаға**, рефрижератор вагонларни тўхтаб туришиға **3 маротабаға** оширилади.

Юк олувчиға, темир йўл шохобча йўли эгасиға боғлиқ бўлган сабабларға кўра, тайинланган темир йўл станциясида, оралиқ ва қўшни темир йўл станцияларда вагонларни туширишға, қайта ортишға олиб кириб беришни кутиб, уларни тўхтаб туриши учун жарима худди шу миқдорларда ундириб олинади.

Ташкилотларнинг ва жисмоний шахсларнинг тасарруфидаги ёки улар ижараға олган вагонлар темир йўлнинг йўлларида тўхтаб туришиға жарима **50 фоиз** миқдорида ундирилади. № 1 тариф қўлланмасида [4] жарима миқдорини аниқлаш учун ҳисоб жадвали келтирилган.

Уставнинг 136-бандиға мувофиқ – ўз вақтида юкларни туширмаганлиги ва уларни юк олувчи ташиб кетмаганлиги сабабидан темир йўл станцияларида қийинчиликлар вужудға келганида **темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари** туширилган юкларни сақлаш учун ҳақларни **беш баравар** миқдориға, темир йўл станцияларида ёки темир йўл шохобча йўлларида белгиланган муддатлардан 24 соатдан зиёд

ушланиб қолган вагонларнинг тўхтаб туриши учун жаримани эса **икки бараваргача**, бошқа давлатларнинг вагонлари учун эса **ўн бараваргача миқдорда** ошириш ҳуқуқига эга бўлишлиги – белгилаб қўйилган.

Оширилган санкциялар, яъний икки бараваргача (ўн бараваргача) жарима миқдори юк операцияларини амалга оширувчи барча корхоналарга тааллуқли бўлади. Аммо ушбу санкцияларни айрим юк олувчиларга, темир йўл шохобча йўли эгаларига ёки фақат баъзи бир юк операцияларига (масалан фақат вагонларни туширишга) киритилишига транспорт қонунчилигида йўл қўйилади. Уставда ёки юкларни ташиш Қоидаларида бундай жавобгарликнинг, яъний икки карра жаримани қайси шаклда киритилиши ҳақида алоҳида тўхталиб ўтилмаган. Одатда темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари буйруқ чиқаради ва телеграфда буйруқ тегишли станцияларга етказилади. Буйруқда вагонларни тўхтаб туриши учун оширилган санкциялар киритиладиган станциялар ва унинг муддати кўрсатилади. Агарда буйруқни амал муддати тугашигача, станция ишида қийинчиликлар бартараф этилса (яъний, вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун оширилган миқдорда жарима ҳисоблаш учун асос бўлмаса) темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари буйруқни бекор қилиши шарт.

Оширилган жарималарни киритиш ҳақида тегишли станцияларда эълон осиб қўйилиши шарт. Оширилган жарима буйруқ чиқарилган пайтдан эмас, балки станцияда бу ҳақида эълон осиб қўйилганидан 24 соатдан кейин амалга киритилади.

Уставнинг 136-бандида назарда тутилган оширилган санкцияларни киритилишини ҳаққаонийлигини хўжалик судлари кўриб чиқмайдилар. Оширилган жарима ундирилган корхона ёки ташкилот вакилларида этирозли фикрлар бўлса бу ҳақда темир йўл бошқармасига ёки прократура органларига мурожат қилишлари мумкин.

Энди, вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун мулкий жавобгарликнинг – жаримани ҳисоблашни мисолларда кўрсатиб ўтамиз:

13.4-мисол. Темир йўл шохобчасига олиб кириб берилган бешта вагон гуруҳи туширишда белгиланган муддатдан зиёд 32 соат тўхтаб турди. Жарима миқдори № 1 тариф қўлланмасида келтирилган жадвалга мувофиқ:

- битта вагон учун 5,3 энг кам иш ҳақини;
- бешта вагон учун – $5,3 \times 5 = 26,5$ энг кам иш ҳақини ташкил этади (энг кам иш ҳақи ўзгариб туриш боис, жаримани сўмлардаги миқдори келтирилмади).

13.5-мисол. Агар темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари Уставнинг 136-бандидаги ҳуқуқидан фойдаланиб оширилган жарима

ҳақида буйруқ чиқарган ва бу буйруқ станцияларда эълон қилинган бўлса, темир йўл шохобчасига олиб кириб берилган бешта вагон гуруҳини туширишда белгиланган муддатдан зиёд 32 соат тўхтаб тургани учун жарима миқдори – $26,5 \times 2 = 53$ энг кам иш ҳақини ташкил этади (энг кам иш ҳақи ўзгариб туриш боис, жаримани сўмлардаги миқдори келтирилмади).

Оширилган жарима вагонларнинг белгиланган муддатдан зиёд тўхтаб туришининг биринчи соатидан ҳисобланади.

Темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари станцияларида ёки темир йўл шохобча йўлларида белгиланган муддатлардан 24 соатдан зиёд ушланиб қолган вагонларнинг тўхтаб туриши учун жаримани икки баравар, бошқа давлатларнинг вагонлари учун эса ўн баравар миқдорда оширишни станцияларда қийинчиликлар мавжуд бўлганидагина киритади. Темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбари оширилган жарималар ҳақида буйруқ чиқармаса ва буйруқ станцияларда эълон қилинмаса оширилган жарималарни юк олувчилардан ундиришга ҳукуқий асос мавжуд бўлмайди.

Вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши ва Уставда назарда тутилган бошқа барча жарималар неустойка (бурдсизлик тўлови) турларидан ҳисобланади. Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 260-модасида, *қонун ҳужжатлари ёки шартнома билан белгиланган, қарздор мажбуриятини бажармаган ёки лозим даражада бажармаган тақдирда тўлаши шарт бўлган пул суммаси неустойка ҳисобланади. Неустойка тўлаш ҳақидаги талаб бўйича кредитор ўзига етказилган зарарни исботлашга мажбур эмас* – деб кўрсатиб ўтилган бўлиб, унга мувофиқ неустойка қонунда ва шартномада белгиланади.

Уставда назарда тутилган барча жарималар **қонуний неустойкага** мансуб бўлади. Унинг миқдори норматив актда – Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставида аниқ белгилаб қўйилган ва уни тарафлар келишуви билан ўзгартиришга **йўл қўйилмайди**. Чунончи, Уставнинг 116-бандига мувофиқ, *темир йўл, юк жўнатувчилар, юк олувчилар ва йўловчилар таъини бўйича ушбу Устав асосида моддий жавобгарликка тортиладилар*.

Темир йўлни юк жўнатувчилар, юк олувчилар ёки йўловчилар билан темир йўлга, юк жўнатувчиларга, юк олувчиларга ёки йўловчиларга юклатилган жавобгарликни бартараф этиш ёки ўзгартириш мақсадида олдиндан қилинган барча битимлари ҳақиқий эмас деб ҳисобланади ва бу ҳақида ушбу Устав ёки юкларни таъини Қоидаларида назарда тутилмаган юкхатидаги барча белгилар **юримдик қучга эга эмас**.

Вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туриши учун ундириладиган жарима ҳам, неустойка турларидан бири бўлиб қонуний неустойка ҳисобланади – унинг миқдори Уставда ва темир йўл

тарифларида аниқ белгиланган. Бу жарима бошқа барча неустойка каби темир йўлда вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туришлари келтириб чиқарган зарар мавжудми ёки мавжуд эмасми бундан қатъий назар, ундириб олинади. Шунинг учун темир йўл жаримани ундириб олишда зарарнинг мавжудлигини исбот қилиши керак эмас. Ўз навбатида юк жўнатувчилар, юк олувчилар, темир йўл шохобча йўли эгалари темир йўлда зарар мавжуд эмаслиги баҳонасида, ундириб олинган жарималарни қайтариб беришни талаб қилишга ҳақли эмаслар. Шухбасиз, бу вазиятлар жарималарни ундиришни осонлаштиради, вагонлардан лозим даражада фойдаланмаганлик билан боғлиқ бўлган ҳуқуқбузарликни тезликда фаҳимлаш имкониятини беради.

Шуни алоҳида таъкидлаб ўтиш кераки, бу неустойка истисноли ҳисобланади. Бу эса ҳуқуқни бузган корхонадан, темир йўл етказилган зарарни ундиришни талаб қилиш мумкин эмаслигини билдиради.

4. Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликдан озод қилишнинг ҳуқуқий асослари

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексининг 333-моддасига мувофиқ, *қарздор айби бўлган тақдирда мажбуриятни бажармаганлиги ёки лозим даражада бажармаганлиги учун, агар қонун ҳужжатларида ёки шартномада бошқача тартиб белгиланмаган бўлса жавоб бериши* – кўрсатиб ўтилган. Бундай ҳолатлардан бири вагон ва контейнерларнинг нормадан зиёд тўхтаб туришлари учун жарималарни ундириш бўлиб, у Уставнинг 137-бандида назарда тутилган. Унда:

а) агар вагонларни тўхтаб туриши ва контейнерларни ушланиб қолиши, темир йўл шохобча йўлида ҳаракат узилишларни келтириб чиқарган стихияли характердаги ҳодисалар сабабидан содир бўлса ҳамда стихияли характердаги ҳодисалар ёки корхонадаги авария натижасида амалдаги низомларга мувофиқ юк ортиши – тушириши ишларни бажариши тақиқланса. Авария ҳақида юк жўнатувчи (юк олувчи) темир йўл станцияси бошлигини ёзма хабардор қилади;

б) темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида белгиланган вагонларлардан (контейнерлардан) ортиқроқ вагонларни (контейнерларни) темир йўл олиб кириб берганида, вагонларни тўхтаб туриши ва контейнерларни ушлаб қолинганлиги учун юк жўнатувчи ва юк олувчи жарима тўлашдан озод этилиши – кўрсатиб ўтилган.

Уставнинг 137-бандида келтирилган вазиятлар батамом тугал ҳисобланиб, бунданда бошқа вазиятлар корхонани вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жарима тўлашдан озод этмайди, хаттоки, агар у айбдор бўлмаса ҳам.

13.6-мисол. Элеватор вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун акцептсиз тартибда ундириб олинган жарима суммасини темир йўл бошқармасидан қайтариб беришни талаб қилиб шаҳар давлат арбитражида даъво қўзғотди. Давогар ўзининг талабини қуйидагилардан келиб чиққан ҳолда асослади. Элеватор вагон депоси билан тепловоз арендасига шартнома тузган ва вагон депоси маневр ишларини амалга ошириш учун тепловоз бермай, ўз мажбуриятини бажармаган ва охир оқибатда вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туришига сабаб бўлган. Шаҳар давлат арбитражи элеватор айбини пайқамай, темир йўл бошқармасидан акцептсиз тартибда ундириб олинган жаримани қайтариб бериш ҳақида қарор чиқарди.

Назорат тартибида шаҳар давлат арбитражини, иш бўйича қабул қилинган қарорни тўғрилигини текшириб чиққан Республика арбитражи, уни Уставнинг 137-бандига мувофиқ эмаслигини эътироф этди. Тепловоз бермай ўз мажбуриятларини бажармаган вагон депосини айбига элеваторни илова қилиши инobatга олинмайди. Элеватор ўзининг вагон депоси билан ўзаро муносабатларини мустақил тарзда тартибга солишга, деподан шартномавий мажбуриятларни бажармаганлиги сабабли етказилган зарарни қоплашни талаб қилишга ҳақли. Шаҳар давлат арбитражи қарори бекор қилиниб, даъво рад этилди.

Уставнинг 137-бандидаги, вагонларни тўхтаб туриши ва контейнеларни ушланиб қолиши учун жарима тўлашдан юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни озод этадиган вазиятларни кўриб чиқамиз.

Темир йўл шохобча йўлида ҳаракат узилишларни келтириб чиқарган стихия характерли ходисалар. Бошқа сўз билан айтганда – енгиб бўлмас куч. Бу куч эса объектив бартараф этиб бўлмаслиги билан тавсифланади, чунончи мазкур вазиятда бу енгиб бўлмас куч билан боғлиқ асоратни бартараф этиш учун керакли техник ва бошқа воситалар мавжуд эмас. Агар енгиб бўлмас куч асоратдан халос бўлиш мумкин бўлса, унга илова қилиш ҳаққоний эмас.

13.7-мисол. Элеватор, вагонларни нормадан зиёд тўхта туриши учун акцептсиз тартибда ундириб олинган жарима суммасини темир йўл қайтариб беришини даъво қилиб шаҳар давлат арбитражига мурожаат қилди. Элеватор даъвони асослаш мақсадида, стихия характерли ходисалар оқибатида қабул қилувчи қурилмани сув босиб қолганлигини ва донни туширишни иложи бўлмаганлигини, ўз даъво аризасида кўрсатди. давлат арбитражи сув босиш вагонлар етиб келишига қадар содир бўлганини аниқлади ва элеватор вагонларни

тўхтаб туришидан халос бўлиши учун уларни ўз вақтида қайта адреслаши кераклигини кўрсатиб ўтди. Шундан келиб чиққан ҳолда давлат арбитражи даъвони рад этди.

Бундай қарор мутлоқ тўғри бўлиб, вагонларни тўхтаб туриши стихия характерли ходисалар оқибатида эмас, балки элеватор хизматчиларининг хўжасизлик оқибатида келиб чиққан.

Уставнинг 137-бандида, қайси воқеалар “*стихия характерли ходисалар*” тушинчасига мансуб бўлишлиги кўрсатилмаган. Юк жўнатувчиларни ва юк олувчиларни вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туришига жавобгарликдан озод қилиш учун, *стихия характерли ходиса* темир йўл шохобча йўлида ҳаракат узилишларини келтириб чиқарган бўлиши керак.

13.8-мисол. Кучли қор бўрони оқибатида вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун акцептсиз тартибда темир йўл ундириб олган жаримани суммасини қайтариб беришни даъво қилиб корхона Республика давлат арбитражига мурожаат қилди. давлат арбитражи ўзининг қарорида кучли қор бўрони бўлишига қарамай, бу вақтда вагонлар темир йўл шохобча йўлига олиб кириб берилганлигини, вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси (ГУ-46 шакл) асосида кўрсатиб ўтиб, жарима суммасини қайтариб бериш тўғрисидаги корхона даъвосини рад этди.

Юк жўнатувчини ва юк олувчини *стихия характерли ходиса* оқибатида вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туришига мулкый жавобгарликдан озод қилиш учун, темир йўл шохобча йўли кимнинг — темир йўлнинг ёки корхонанинг — тасарруфида эканлигини ва кимнинг локомотивида вагонлар олиб кириб берилганлиги ва олиб чиқилганлиги, аҳамиятга эга эмас.

Темир йўл шохобча йўлида ҳаракат узилишларини келтириб чиқарган *стихия характерли ходиса* оқибатида вагонларни нормадан зиёд турганида, умумий шаклдаги (ГУ-23) акти тузилади ва уни станция бошлиғи ва корхона раҳбари имзолайдилар. Бу акт жарима санкцияларидан озод қилиш учун асос бўлиб хизмат қилади.

Корхонада стихия характерли ходисалар ёки ҳалокат сабабли, юк операцияларини амалга ошириш тақиқланиши. Юк жўнатувчи ёки юк олувчи билан шартномавий муносабатлар билан боғлиқ бўлган бошқа корхоналарда ҳалокат содир бўлиши, уларни вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликдан озод қилмайди.

13.9-мисол. Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун акцептсиз тартибда темир йўл ундириб олган жаримани суммасини

қайтариб беришни даъво қилиб лок бўёқ заводи вилоят давлат арбитражига мурожаат қилди. Даъвогар ўз даъво аризасида, иссиқлик энергия марказида ҳалокат содир бўлиши ва буғ йўқлиги, вагонларни нормадан зиёд ушланиб қолишига, сабаб бўлди деб кўрсатди. Вилоят давлат арбитражи даъвони қаноатлантирди, лекин вилоят бош арбитражи, авария заводда бўлмаганлиги боис даъвони рад этди. Агар иссиқлик энергия маркази заводнинг тузилмавий бўлинмаси бўлганида эди, иш бошқача бўларди.

Вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туришига жавобгарликдан озод қилиш учун, *стихия характерли ҳодисалар* пайтида юк операцияларини бажариш тегишли қоидаларда, кўрсатмаларда, низомларда тақиқланган бўлиши керак. Масалан, ўрмон хўжалигида техника хавфсизлиги ва саноат санитарияси қоидаларида, момақалдироқли жала пайтида ҳамда шамолни кучи 6 ва ундан юқори баллда ўрмон материалларини стрелали, чор пояли ва минорали кранларда ортиш тақиқланади. Қачонки норматив актларга мувофиқ ортиш-тушириш ишлари тақиқланса, юк ташиш режасини бажармаганлик учун, вагонларни тўхтаб туришига ва контейнерларни ушланиб қолишига жарималар ундирилмайди.

Юк жўнатувчи (юк олуви) кохонада ҳалокат сабабли, юк операцияларини амалга ошириш тақиқланиши оқибатида вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жарима санкцияларидан озод қилишда, ҳалокат сабаблари ва бунинг учун ким айбдорлиги аҳамиятга эга эмас.

Уставнинг 137-банди бўйича жарима ҳақидаги низоларни кўриб чиқишда, корхонадаги ҳалокат сабаблари тадқиқ қилиниши керак эмаслигини, вилоят Давлат арбитражлари сўровига Республика Давлат арбитражи ўзининг жавобида кўрсатиб ўтган. Худди шунингдек вагонларни нормадан зиёд тўхтаб туриши учун жавобгарликдан озод қилиш ҳақида гап борганида, корхонадаги ҳалокат сабаблари аниқланмайди. Корхона керакли далилларни тақдим этиши керак: ҳалокат ҳақидаги тегишли актга илова қилиб, корхона раҳбари имзолаган маълумотномани ва ҳалокат ёки стихия характерли ҳодисалар шароитида ортиш – тушириш ишларини амалга ошириш тақиқланиши ҳақидаги ҳужжатни (юкларни ташиш Қоидаларнинг 12-бўлими, 61-§).

Темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида белгиланган вагонларлардан (контейнерлардан) ортиқроқ вагонларни (контейнерларни) темир йўл олиб кириб берганда. Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставнинг 137-банди, б) пункти фақат темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлларигагина тааллуқли. Агар темир йўл, *темир йўл шохобча йўлини эксплуатация қилиш шартномасида белгиланган вагонларлардан ортиқроқ вагонларни* темир йўл шохобча йўлига олиб кириб берса, вагонларни

нормадан зиёд тўхтаб туришига жавобгарликдан озод этилади, бунда ортиқча олиб кириб берилган вагонларни сони аҳамиятга эга эмас – темир йўл ортиқча бир дона вагон олиб кириб бердимиз, иккитами, бештами ёки ўнтами.

13-марърузага тест синов саволлари

273. Темир йўл шохобча йўлларида вагонларни ва контейнерларни тўхтаб туришини ҳисоблаш

274. Вагонларни тўхтаб туришини ҳисоб қилишнинг асосий ҳужжати бўлиб нима хизмат қилади?

275. ГУ-46 шаклдаги қайднома қаерда ва қачон расмийлаштирилиши ва имзоланиши керак?

276. ГУ-46 шакл нима деб аталади?

277. ГУ-46 шаклдаги қайднома нималар асосида расмийлаштирилади?

278. ГУ-46 шаклдаги қайдномани кимлар имзолайдилар?

279. ГУ-46 шаклдаги қайдномадаги маълумотлар билан корхона вакили норози бўлган тақдирда қай йўсинда иш тутилади?

280. Корхонанинг ваколатли вакили ГУ-46 шаклдаги қайднома имзолашни рад этганида қай йўсинда иш тутилади?

281. ГУ-45 шакл нима деб аталади?

282. Агар ортиш – тушириш ишлари юк жўнатувчиларини ва юк олувчиларни воситасида амалга оширилса, ГУ-45 шаклдаги эсдалик умумий фойдаланиш жойларида қачон тузилади?

283. Темир йўл шохобча йўлига темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатилганида, ГУ-45 шаклдаги эсдалик қачон тузилади?

284. Темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилганида, ГУ-45 шаклдаги эсдалик қачон тузилади?

285. – бу шундай ҳужжатки, бунда корхона ёзма равишда юк операциялари тугаганини ва бир вақтни ўзида фронтга олиб кириб берилган вагонлар темир йўл шохобча йўлидан олиб чиқиб кетишга тайёр эканлигини тасдиқлайди.

286. Станциянинг ноумумий фойдаланиш жойларида вагонларнинг белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриши учун жавобгарлик кимнинг зиммасига юкланади?

287. Темир йўлнинг локомотивида хизмат кўрсатиладиган темир йўл шохобча йўлларида вагонларнинг белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриши учун жавобгарлик кимнинг зиммасига юкланади?

288. Темир йўл шохобча йўлига шохобча эгасининг локомотивида хизмат кўрсатилса, вагонларни белгиланган муддатлардан зиёд тўхтаб туришига (аниқроғи вагонни айланиш муддатидан ортиғига) ким жавобгар бўлади?

289. Юк жўнатувчилардан ва юк олувчилардан вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриши учун қайси ҳолатларда жарима ундириб олинади?

290. Оддий вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриш 1 дан 6 соатгача бўлганида ҳар бир вагон соатга қанча миқдорда жарима ундирилади?

291. Оддий вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриш 7 дан 12 соатгача бўлганида ҳар бир вагон соатга қанча миқдорда жарима ундирилади?

292. Оддий вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриш 13 дан 18 соатгача бўлганида ҳар бир вагон соатга қанча миқдорда жарима ундирилади?

293. Оддий вагонларни белгиланган муддатлардан ортиқ тўхтаб туриш 18 соатдан зиёд бўлганида ҳар бир вагон соатга қанча миқдорда жарима ундирилади?

294. Цистерналарни, цемент ташувчиларни, транспортерларни, бункерли ярим очик вагонларни ва бошқа махсус вагонларни (рефрижераторлардан ташқари) тўхтаб туришига жарима миқдори неча маротабага оширилади?

295. Рефрижератор вагонларни тўхтаб туришига жарима миқдори неча маротабага оширилади?

14-маъруза. Вагонларнинг юк кўтаришидан самарали фойдаланишда ҳуқуқнинг роли

Режа:

- 1. Вагонларга ва контейнерларга юклашнинг техник нормалари;**
- 2. Вагонларнинг чала юклаш учун жавобгарликнинг асослари ва миқдори;**
- 3. Чала юклаш учун жаримани ундириб олишдаги айрим ҳолатлар;**
- 4. Вагонларга юклашнинг техник нормалари ва юк ташишни режалаштириш.**

1. Вагонларга ва контейнерларга юклашнинг техник нормалари

Халқ хўжалигида транспорт харажатларини камайтиришни йирик заҳираларидан бири, вагон ва контейнерларни юк кўтаришидан ва сиғимидан максимал фойдаланишдир. Аксарият оммавий юкларга **вагонларга ва контейнерларга юклашнинг техник нормалари** (технические нормы загрузки вагонов и контейнеров, қуйида техник

нормалар деб юритилади) ишлаб чиқилган ва № 160 темир йўл транспортида ташиш қоидалари ва тарифлар Тўпламида (Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта № 160, қуйида № 160 Тўплам деб юритилади) эълон қилинган. № 160 Тўпламда вагонларга ва контейнерларга юклашнинг **умумтармоқ техник нормалари** ($P_{\text{тех}}$) белгиланган. Умумтармоқ техник нормалар белгиланмаган баъзи бир юкларга темир йўл раҳбари юклашнинг маҳаллий техник нормаларини белгилаши мумкин. Бу ҳақида Уставнинг 54-бандида – *вагон (контейнер) ларнинг юк кўтаришидан ёки сизимидан максимал фойдаланиш ҳамда юкларни ташишга тайёрлаш (исканжалаш, пакетлаш, идишлаш, қисмларга ажратиш ва ҳ.к. лар) ни ва уларни вагон (контейнер) ларда жойлаштиришни илғор услубларини ҳисобга олиб, юкларни асрашни таъминлаш заруриятидан келиб чиққан ҳолда темир йўл вагонларга ва контейнерларга юклашнинг техник нормаларини тайинлаши; темир йўл раҳбари юк жўнатувчилар билан келишган ҳолда ташиладиган юкни хусусияти ва сифатига ва ҳаракатдаги составнинг турига мувофиқ вагонларга ва контейнерларга юк ортишнинг маҳаллий техник нормаларни тайинлаши мумкинлиги*, баён этилган.

Техник нормаларини ишлаб чиқиш ва тасдиқлаш учун катта тайёргарлик ишлари амалга оширилади. Дастлаб муайян юкни ташиш учун, уни ташишда асрашни таъминлаш заруриятидан келиб чиққан ҳолда ҳаракатдаги состав турлари танлаб олинади. Юкни вагонга ортишни мақбул (оптималь) схемалари ишлаб чиқилади. Баъзи бир заруриятли ҳолатларда юкни ташишга олдиндан тайёрлаш – **пресслаш, идишлаш, узеллари бўйича қисмларга ажратиш, пакетлаш** ва ҳ.к. лар инобатга олинади. Юкни вагонга оришни мақбул схемасини юк жўнатувлар, темир йўл ёки илмий муассасалар ишлаб чиқилишлари мумкин. Темир йўлнинг раҳбарининг буюриғи билан юк жўнатувчининг, темир йўлнинг, илмий муассасанинг ва юк олувчининг ваколатли вакилларида иборат комиссия ташкил этилади. Ишлаб чиқилган мақбул схем бўйича юк вагонга **комиссион ортилади** ва **тажрибавий ташишлар** амалга оширилади. Тайинланган станцияда юк вагондан комиссия назоратида туширилади. Ҳар бир тажрибавий ташишлар натижаси бўйича **акт** тузилади ва комиссия аъзолари томонидан **тасдиқланади**. Тажрибавий ташишлар тугаганидан сўнг, тузилган актлар ҳар томонлама таҳлил қилинади ва муайян юкни вагонга (контейнерга) юклашнинг техник нормалари тасдиқланади.

2. Вагонларнинг чала юклаш учун жавобгарликнинг асослари ва миқдори

Уставнинг 54-бандида – *юк жўнатувчилар вагон ва контейнерларга белгиланган техник нормалардан кам бўлмаган миқдорларда юк ортиши шартлиги*, алоҳида таъкидлаб ўтилган. **Очиқ ҳаракатдаги составга юкларни ортиш** ҳаракатдаги составнинг сифимидан тўла фойдаланиб, аммо унинг юк кўтаришидан оширмасдан амалга оширилади. **Юклашнинг техник нормалари белгиланмаган юклар** вагон (контейнер)ларнинг сифимидан тўла фойдаланиб, лекин уларнинг юк кўтаришидан оширмасдан ортилади. Поездлар ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш мақсадида Техник шартларга, агар улар мавжуд бўлмаса техник шартларда назарга тутилмаган усулларга (непредусмотренными техническими условиями, қуйида НТУ деб юритилади) мувофиқ юк оритшга қатъий риоя қилиш керак.

Вагонларнинг юк кўтаришидан ва сифимидан самарали фойдаланиш бўйича мажбуриятлар санкциялар билан таъминланган. *Жўнатувчи станциянинг бошлиғи техник нормаларгача (тўла сизимигача ёки юк кўтаришигача) чала юкланган (не догруженных) вагонларни қабул қилишни рад этиш ва қўшимча юк ортишни талаб қилиш ҳуқуқига эга*. Бунда қўшимча юк ортиш учун вагонни тўхтаб туришига юк жўнатувчи масъулиятли бўлади.

Айрим ҳолатларда, ташиш шароитлари бўйича тўлиқ юклашни талаб қилиш истисно этилади. Масалан, металл маҳсулотларини вагонларга ортишда, яна бир бўлинмайдиган жойни – боғлом ёки пакетни ортиш, вагоннинг юк кўтаришидан (руҳсат берилган ўта юклашни инобатга олиш билан) ортиқ бўлишига олиб келса, қўшимча юклашни талаб қилишга йўл қўйилмайди. Худди шунингдек, ўрмон материалларини вагонларга қўшимча юклаш мумкин бўлмайди, агарда охириги қаторни жойлаштириш белгиланган юклаш габаритидан чиқиб кетишга олиб келса. Товарларни экспортга етказиб беришда юк жўнатувчи ва темир йўл буюртмачини талаби бўйича вагонларга белгиланган техник нормалардан кам юклашни таъминлашлари шарт (чунки экспортга жўнатиладиган товарлар миқдори буюртма-наряд бўйича аниқланади).

Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини ва станция бошлиғининг юк ортиш талабини рад этилишини шохидлаш учун жўнатувчи станцияда умумий шаклдаги акт (ГУ-23) тузилади. Тузилган умумий шаклдаги актни станциянинг юкларни қабул қилувчи топширувчиси ва юк жўнатувчининг ваколатли вакили имзолайдилар. Агар вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик, яъни чала юклаш кейинроқ аниқланса – умумий шаклдаги акт **чала юклаш аниқланган станцияда тузилади**. Тузилган умумий шаклдаги акт (ГУ-23) асосида юк жўнатувчидан Уставнинг 139-бандига мувофиқ **жарима ундириб олинади**. Уставнинг 139-бандида – *вагонларни ва катта таннажли контейнерларни техник нормагача ёки тўлиқ юк кўтаришигача (сизимигача) чала юклаш (недогруз) учун юк жўнатувчи техник*

нормагача ёки тўлиқ сизимгача бўлган ҳар бир тонна чала юклашга 0,02 энг кам иш ҳақи миқдорида темир йўлга жарима тўлашлиги, агар юк жўнатувчи вагонга ёки контейнерга қўшимча юкласа чала юклашга жарима ундирилмаслиги – кўрсатиб ўтилган.

Шуни алоҳида таъкидлаб ўтиш лозимки поездлар ҳаракат хавфсизлиги таъминлаш мақсадида вагонларга уларнинг юк кўтаришидан зиёд юк ортишга умуман рухсат берилмайди. Шу боис Уставнинг 54-бандида – *жўнатувчи темир йўл станциясида вагон (контейнер)нинг юк кўтаришидан зиёд юк ортиш аниқланган ҳолатларда темир йўлнинг талаби бўйича юк жўнатувчи ортиқча юкни тушириб олиши шартлиги* – алоҳида таъкидлаб ўтилган. Уставнинг 139-бандида эса – *йўл сафарида ёки тайинланган темир йўл станциясида вагонларни (контейнерларни) юк кўтаришидан зиёд юк ортилганлиги аниқланса, юк жўнатувчидан вагоннинг (контейнернинг) юк кўтаришидан зиёд ортилган юк вазни учун тарифнинг беш карраси миқдорида жарима ундирилиши ва бундан ташқари, вагоннинг (контейнернинг) ўта юкланиши оқибатидаги транспорт ходисаси юз берган ҳолларда, юк жўнатувчи Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатларида белгиланган жавобгарликка тортилиши ва темир йўлнинг зарарларини қоплаши – белгилаб қўйилган.*

Йўл сафарида ёки тайинланган станцияда аниқланган чала юклаш учун жарима, жўнатувчи станция орқали юк жўнатувчидан ундириб олинади. Чала юклаш учун жавобгарликни юк олувчи зиммасига юклаш ғариқонуний ҳисобланади.

3. Чала юклаш учун жаримани ундириб олишдаги айрим ҳолтлар

Юк жўнатувчи юкхатида кўрсатган юк массаси ва станция тарозида тортишда аниқланган ҳақиқий юк массаси ўртасидаги айирмани (тафовутни) чала юклашга **ҳисоб қилинмайди.**

14.1-мисол. Темир йўл шахтадан умумий шаклдаги акт (ГУ-23) асосида жарима ундириб олган. Шахта ундириб олинган жаримани қайтариб бериш ҳақида даъво билан давлат арбитражига мурожаат қилган. Умумий шаклдаги актдан шу нарса маълум бўлдики темир йўл шахта ташишга тақдим этган кўмир ортилган вагонларни тарозида тортиш натижасида, юк жўнатувчи юкхатида кўрсатган вазинга нисбатан, чала юклашни аниқлади ва бунинг учун жарима ҳисоблаган. Давлат арбитражи Уставнинг 139-бандига мувофиқ, темир йўл фақат техник нормаларгача вагонларга чала юклашга жарима ундиришга ҳақли, бу ҳолатлар эса умумий шаклдаги актда акс эттирилмаганлигини кўрсатиб ва шу боис даъвони қаноатлантиди.

Шуни алоҳида таъкидлаб ўтиш лозимки чала юклашни, техник норма ва юк жўнатувчи юкхатида кўрсатган юк массаси ўртасидаги айрима бўйича аниқлаш мумкин ва бунинг учун вагондаги юкни вазнини тарозида тортиш талаб этилмайди.

14.2-мисол. “Кўмир” ишлаб чиқариш бирлашмаси темир йўлга вагонларни техник нормаларгача чала юклаш учун ундириб олинган жаримани қайтариб бериш ҳақида даъво билан давлат арбитражи мурожаат қилди. Давлат арбитражи иш бўйича қарорида: умумий шаклдаги актда ҳар бир вагонга техник нормага нисбатан чала юклашлар, юк жўнатувчи юкхатида ўзи кўрсатган вазиндан келиб чиқиб аниқлангани, кўрсатиб ўтди. Шу сабабли жаримани қайтариш ҳақидаги даъво рад қилинди. Юк жўнатувчи ортиб жўнатилган маҳсулотни ҳақиқий вазни, юкхатида кўрсатилганидан кўпроқ деб илова қилишини инобатга олиб бўлмайди.

Баъзи бир юк жўнатувчилар чала юклашлар учун жавобгарлик, фақат умумтармоқ техник нормаларни бажармаганлик учун келиб чиқади деган хато фикрга борадилар. Умумтармоқ техник нормалар белгиланмаган баъзи бир юклар учун Уставнинг 54-бандига мувофиқ – *темир йўл бошлиғи юк жўнатувчилар билан келишган ҳолда ташиладиган юкни хусусияти ва сифати ва ҳаракатдаги составнинг турига мувофиқ вагонларга ва контейнерларга юк ортишнинг маҳаллий техник нормаларни тайинлаши мумкинлиги*, ҳақида юқорида айтиб ўтилди. Шунингдек мазкур темир йўлда оммовий ташиладиган юклар учун, темир йўл бошқармаси ҳаракатдаги составларни қайта жиҳозлаш ёки бошқа чора тадбирлар қўллаш натижасида вагонларга кўпроқ юк ортиш схемаларини ишлаб чиқиши ва чора тадбирлар натижасида умумтармоқ техник нормаларда назарда тутилганидан зиёд бўлган маҳаллий техник нормаларни тасдиқлаши мумкин. Барча бундай ҳолатларда юк жўнатувчилар вагонларга юк ортишда маҳаллий техник нормаларга риоя қилишлари шарт.

Темир йўл транспортининг бош вазифаларидан бири ташилаётган юкларни асрашдир (Уставнинг 124-банди). Лекин вагонларга юклашнинг техник нормалари баъзи бир ҳолатларда бу талабларга жавоб бермайди.

14.3-мисол. Асбест цемент буюмлар заводи шиферни 100 дондан тахлаб, вагонга ортиб жўнатган. Бундай усулда ортишда вагондаги юкни вазни 45 тоннани ташкил этиб, темир йўл белгилаган техник нормаларидан 13 тоннага кам бўлган. Шу боис темир йўл заводга каттагина жарима ҳисоблаб, бу суммани заводдан акцептсиз тартибда ундириб олган.

Завод ундириб олинган жарима санкцияларини асосиз деб ҳисоблаб, ундириб олинган суммани қайтариб беришни даъво қилиб бир неча бор давлат арбитражига мурожаат қилган. Бу даъволарни ечишда давлат арбитражи **икки ҳуқуқ нормалари коллизиясига**: вагонларга юклашнинг техник нормаларига ва ГОСТ га дучор бўлди. Вагонларга юклашнинг техник нормаларини бажариш учун шиферни 145 – 150 донада тахлаш керак бўлади (фақат шундагина вагонга 58 тонна шиферни жойлаштириш мумкин). Лекин бунда шиферни синиши 16,5 % ташкил этади, ГОСТ 9423 – 57 талабларига мувофиқ ташишда шиферни синиши 4,1 % ни ташкил этиши керак, бунга эса шиферни 100 донадан тахлаб ортишда эришилади.

Темир йўл шифер учун белгилаган вагонларга юклашнинг техник нормалари юкни ташишда асрашни таъминламаслиги ва ГОСТ га зид бўлганлиги боис давлат арбитражи завод даъвосини қаонатлантирди.

Темир йўлнинг айби билан юк жўнатувчилар вагонларга юклашнинг техник нормаларини бажариш имкониятидан маҳрум бўлсалар, темир йўл жарима санкцияларини қўллашга ҳақли бўлмайди.

14.4-мисол. Ўрмон саонат хўжалиги техник нормаларни бажариш учун, ярим очик вагонларга ўрман юklarини учта штабелда ортиши керак. Бундай усулда юк ортиш фақат, юк жўнатувчи ярим очик вагонни этак эшиклари очиб ортганидагина мумкин бўлади. Аммо, темир йўл тўкилувчан юкларни ташишда нобудгарчиликни камайитириш мақсадида, ярим очик вагонларни эшиклари пайвандлаб қўйиш ҳолатлари учраб турибди. Лекин шундай бўлсада белгиланган техник нормагача юкланмаган вагонларга, этак эшиклари ҳолати бўйича юклашнинг дифференциал техник нормалари мавжуд эмаслигига темир йўл илова қилиб, жарима санкциялари қўлламоқда.

Бундай вазиятларда жарима санкцияларини қўллашнинг қонунийлиги эҳтимолдан узоқ. Бунда фуқаролик қонунчилигининг умумий тамойиллари – бошқа томонни айби билан мажбуриятини бажармаган шахс жавобгарликдан озод этилиши кераклигидан келиб чиққан ҳолда иш кўриш керак. Бундан ташқари темир йўл юк жўнатувчига режани бажариш учун керак бўлган қўшимча микдорда вагонлар бериши керак.

4. Вагонларга юклашнинг техник нормалари ва юк ташишни режалаштириш

Темир йўлда ташиладиган юкларнинг аксарияти тонналарда ва вагонларда режалаштирилади. Юк ташиш режаси **43 та номдаги юклар номенклатураси** бўйича ишлаб чиқилади. 30 та номдаги юклар номенклатураси бўйича (14.1-жадвал) режалаштириш **тонналарда ва вагонларда**, 13 та номдаги юклар номенклатураси бўйича эса (14.2-жадвал) фақат **вагонларда** амалга оширилади.

14.1-жадвал

Тонналарда ва вагонларда режалаштириладиган юклар номенклатураси

	Юкларнинг номи	Шифри		Юкларнинг номи	Шифри
	Тош кўмир	Б	7	Оловбардошлар	АС
	Кокс	Г	8	Цемент	А Ш
	Нефть ва нефть маҳсулотлари	Е	9	Ўрмон юклари	ББ
	Флюслар	Ф	0	Шакар	БК
	Темир ва марганец маъданлари	Ц	1	Ўғит ва ҳайвон ёғи	БО
	Рангли маъдан ва ол-тингугурт хом ашёси	Ш	2	Балиқ	БР
	Қора металллар	А	3	Картошка, сабзовот ва мевалар	ВБ
	Металл конструкциялар	М	4	Туз	ВГ
	Металл буюмлар	А	5	Пахта	ГА
0	Қора металллар темир-терсаги	А	6	Қанд лавлаги ва уруғлар	ГД
1	Рангли металллар, уларнинг буюмлари ва ранг-ли металллар темир – терсаги	Л	7	Дон	ГЕ
2	Кимёвий ва минерал ўғитлар	А	8	Янчилган маҳсулотлар	ГЗ
3	Химикатлар ва сода	М	9	Омихта ем	ГО
4	Қурилиш юклари	О	0	Ҳайвонлар	ГП
5	Саноат хом ашёси ва қолиплаш материаллари	Ц	1	Кунжара	Ж М
6	Донадорлаштирилган шлак	Ф	2	Қоғоз	ГС

Вагонларда режалаштириладиган юклар номенклатураси

	Юкларнинг номи	Ш ифри		Юкларнинг номи	Ш ифри
	Торф ва торф маҳсулот-лари	О		Саноат халқ истеъмол товарлари	ВР
	Ёнувчи сланцлар	С		Сув транспортидан те-мир йўл транспортига юкларни қайта юклаш	ГХ
	Машиналар ва асбоб ускуналар	М О		Импорт юклари	ГФ
	Қишлоқ хўжалик машиналари	А З	0	Контейнерлардаг и юклар	ГЯ
	Автомобиллар	А К	1	Бошқа ва йиғма юклар	Г Ю
	Бошқа озиқ – овқат товарлари	В Е			

Юк жўнатувчи тонналарда ва вагонларда **юкларни ташишни ойлик ёйиқ режасида** (қуйида ёйиқ режа деб юритилади) керакли вагонлар сонини ($n_{\text{ваг}}$), **белгиланган статик юклама** ($P_{\text{ст}}$) қийматидан келиб чиқиб аниқлайди (юкларни ташиш Қоидаларнинг 1-бўлими, 16-§), яъний:

$$n_{\text{ваг}} = \sum P / P_{\text{ст}}, \text{ ваг.} \quad (14.1)$$

бу ерда $\sum P$ – ортиб жўнатиладиган (режадаги) юкни тоннадаги миқдори,

m ;

$P_{\text{ст}}$ – белгиланган статик юклама, $m/\text{ваг}$.

Статик юклама – бу битта ҳисоб (учетный) вагонига тўғри келадиган **ўртача юк массаси** бўлиб вагонларга жами ортилган юкларни тоннадаги миқдори ($\sum P'$) ни шу юклар ортилган жами вагонлар сони ($\sum U$) га бўлиш орқали аниқланади:

$$P_{\text{ст}} = \sum P' / \sum U, m/\text{ваг} \quad (14.2)$$

Темир йўл транспортида тўрт ўқли вагон битта ҳисоб вагони деб қабул қилинган. Олти ўқли вагон бир яримта, саккиз ўқли вагон эса иккита ҳисоб вагонига тенг. Белгиланган статик юклама қиймати юкларни ташишга буюртма тузилгунга қадар юкларни режалаштирувчи ташкилотларга хабардор қилиб қўйилади.

Юк жўнатувчилар юкларни ташишга **вагонларда буюртма** тузишда эса керакли вагонлар сонини ($n_{\text{ваг}}$), темир йўл транспортида белгиланган

вагонларга юклашнинг техник нормаларидан ($P_{\text{тех}}$), фойдаланишлари керак, яъний:

$$n_{\text{ваг}} = \sum P / P_{\text{тех}}, \text{ т/ваг} \quad (14.3)$$

бу ерда $P_{\text{тех}}$ – вагонларга юклашнинг техник нормаси, т/ваг.

Ойлик юк ташишларни режалаштиришда, юк жўнатувчилар режалаштириладиган ой бошланишидан **14 кундан кеч қолмай** темир йўлга 3 нусхада ташкилот ёки жисмоний шахснинг имзоси ва муҳри билан тасдиқланган ГУ-12 шаклдаги ёйиқ режа белгиланган номеклатура бўйича тақдим этади.

Ташкилотлар ёки жисмоний шахслар белгиланган статик юкламани ва вагонларга юклашнинг техник нормаларини инобатга олган ҳолда юк ташишнинг ойлик ёйиқ режасини тузишлари керак. Ташиш учун керакли вагонлар миқдорини аниқлаш устиворлиги (прерогатива) темир йўлга тегишли бўлади. Агарда юк жўнатувчилар юкларни ташишни ойлик ёйиқ режасида техник нормалар ($P_{\text{тех}}$) бўйича талаб қилингандан ёки топшириқда белгилангандан камроқ статик юкламадан ($P_{\text{ст}}$) келиб чиқиб кўпроқ вагонларни назарда тутган бўлсалар, бундай ҳолатларда темир йўл юк жўнатувчи кўрсатган тонналарни ташишга қабул қилади ва вагонлар миқдорини камайтиради (юкларни ташиш Қоидаларнинг 1-бўлими, 25-§).

Юк жўнатувчига юк ташиш режасини бажариш учун ўртача – ҳисоб вагони эмас, балки муаян юклаш техник нормасига эга бўлган аниқ бир турдаги вагон берилади. Юк жўнатувчи эса техник нормага сўзсиз риоя қилиниши керак. Шунинг учун тоннадаги юк ташиш режаси, режалаштирилганга қараганда кўпроқ ёки камроқ миқдордаги вагонлар билан бажарилиши мумкин. Бундан ташқари юк жўнатувчи тиғизлаб юклаш (уплотненные) усулларида фойдаланиб, вагонларга техник нормаларда назарда тутилганидан кўпроқ юкни жойлаштириши мумкин. Бундай ҳолларда Уставнинг 29-бандига мувофиқ – *тонналарда ва вагонларда ташиш режалаштириладиган юклар бўйича, юк жўнатувчи ортиси режасини тонналарда бажарганида юкланмай қолган вагонлар чала юклашга ҳисобланмайди ва юкларни ташиш Қоидаларида назарда тутилган ҳолларда режа бўйича кейинги сутка ҳисобига вагонларни олиб кириб берилган деб ҳисобланади.* Уставнинг 121-бандига мувофиқ эса – *ташиш тонна ва вагонларда режалаштириладиган юк бўйича режа тонналарда бажарилганида, ташиш режасини бажармаганлиги учун юк жўнатувчи жарима тўлашдан озод қилинади.*

Фақат вагонларда ташиш режалаштириладиган юкларга ҳам бу тааллуқли бўлади. Тиғизлаб юклаш натижасида техник нормалардан зиёд юк ортиб бўшатилган вагонлар миқдори ГУ-1 шаклдаги ҳисоб карточкаси қайд этиб қўйилади.

Юклашнинг техник нормаси, статик юкламадан кам бўлган вагонлар ортиш учун олиб кириб берилганида юк жўнатувчи тонналарда юк ташиш режасини бажариш имкониятида махрум бўлиши мумкин. Бундай ҳолатларда темир йўл юк жўнатувчига қўшимча миқдода ташиш воситаларини бериши керак.

Юк жўнатувчи ортиш учун олиб кириб берилган вагонларга техник нормалардан кам миқдорда юк ортиганида иш бошқача тус олади. Бу ҳолатда юк жўнатувчи тонналарда юк ташиш режаси бўйича чала юклашлар учун жавобгар бўлади, темир йўл эса қўшимча вагонлар беришга мажбур эмас. Юкларни ташиш Қоидаларнинг 2-бўлими, 11-§ да бундай ҳолатлар ҳақида алоҳида таъкидлаб ўтилган – *вагонга юклашнинг техник нормасини бажармаслик сабабли, режа бўйича тонналардаги чала юклашлар учун юк жўнатувчи айбдор бўлади.*

Вагонга (контейнерга) юклашнинг техник нормасини юк жўнатувчи темир йўл юкхатида кўрсатади. Бу мақсадлар учун темир йўл станциялари тасдиқланган техник нормалар ҳақида юк жўнатувчиларни маълумотлар билан таъминлаши шарт. Техник нормаларни мавжуд эмаслиги юкхатида белгилаб ўтилиши лозим.

Ҳозирда, баъзи бир ҳолатларда юк жўнатувчи корхона ва ташкилотлар чала юклашлар учун жарима тўлашга дучор бўлмаслик мақсадида, темир йўл юкхатида юк вазнини сохталаштириб, яъни мазкур юк учун белгиланган техник нормаларни кўрсатяптилар. Ҳақиқатда вагонга техник нормадан кам ёки кўп, баъзида эса вагоннинг юк кўтаришдан зиёд юк ортишлар ҳам аниқланмоқда. Темир йўл ҳар доим ҳам вагонга ортилган юкнинг ҳақиқий вазни аниқлаш имкониятига эга эмас. Чала юклашларни фақат станция вагонларни назорат қайта тортишларда аниқлаши мумкин. Аммо ҳар доим ҳам темир йўл бундай имкониятларга эга эмас ва темир йўл қонунчилиги темир йўлни бунга мажбур ҳам этмайди. Уставнинг 36-бандида – *юк жўнатувчи юкхатида ўзи кўрсатган нотўғри, ноаниқ ёки чала маълумотларни барча оқибатларига жавобгар бўлиши, темир йўл бу маълумотларни тўғрилигини текшириш ҳуқуқига эга, ҳамда юк жўнатувчини кўрсатган юк вазнини танлаб тортиш йўли билан тизимлашган тартибда текширишни таъминлаши – кўрсатиб ўтилган ҳалос.*

Бир томондан бу ҳолатлар станция учун манфаатли бўлиб, бундай ҳаракатлар натижасида унинг миқдор ва сифат кўрсаткичлари яхшиланиши, бунинг натижасида эса материал рағбатлантириш фонди ва мукофотлар ўсиб боради. Шу сабабли қатор темир йўл транспорти хизматчилари юкхатида юк вазнини қўшиб ёзишга кўз юмоқдалар.

14-мартга тест синов саволлари

296. Вагонларга ва контейнерларга юклашнинг техник нормалари қайси норматив ҳужжатда эълон қилинган?

297. Юк жўнатувчилар вагон ва контейнерларга қанча миқдорда юк ортишлари шарт?

298. Очiq ҳаракатдаги составга юкларни ортиш қандай амалга оширилади?

299. Юклашнинг техник нормалари белгиланмаган юклар вагон (контейнер)га қандай ортилади?

300. Поездлар ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш мақсадида мувофиқ ҳаракатдаги составларга юк ортишга қатъий риоя қилиш керак?

301. Жўнатувчи станциянинг бошлиғи техник нормаларгача чала юкланган вагонларни қабул қилишни

302. Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини ва станция бошлиғининг юк ортиш талабини рад этилишини шохидлаш учун жўнатувчи станцияда қандай шаклдаги акт тузилади?

303. Вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик фактини шохидлаш учун жўнатувчи станцияда тузилган умумий шаклдаги ГУ-23 актини кимлар имзолайдилар?

304. Агар вагонга техник нормадан кам юк ортилганлик, яъний чала юклаш кейинроқ аниқланса қай йўсинда иш тутилади ?

305. Чала юклаш учун тузилган умумий шаклдаги акт (ГУ-23) асосида

306. Вагонларни ва катта таннажли контейнерларни техник нормагача чала юклаш учун юк жўнатувчи техник нормагача бўлган ҳар бир тонна чала юклашга

307. Жўнатувчи темир йўл станциясида вагоннинг юк кўтаришидан зиёд юк ортиш аниқланган ҳолатларда қай йўсинда иш тутилади?

308. Йўл сафарида ёки тайинланган темир йўл станциясида вагонларни юк кўтаришидан зиёд юк ортилганлиги аниқланса, қай йўсинда иш тутилади?

309. Вагоннинг ўта юкланиши оқибатидаги транспорт ходисаси юз берган ҳолларда қай йўсинда иш тутилади?

310. Йўл сафарида ёки тайинланган станцияда аниқланган чала юклаш учун жарима кимдан ундириб олинади?

311. Чала юклаш учун жавобгарликни юк олувчи зиммасига юклаш

312. Юк жўнатувчи юкхатида кўрсатган юк массаси ва станция тарозида тортишда аниқланган ҳақиқий юк массаси ўртасидаги айирмани

313. Чала юклаш қандай аниқланади?

314. Чала юклашни аниқлаш учун вагондаги юкни вазнини

315. Темир йўл бошлиғи юк жўнатувчилар билан келишган ҳолда ташиладиган юкни хусусияти ва сифатига ва ҳаракатдаги составнинг турига мувофиқ вагонларга ва контейнерларга юк ортишнинг маҳаллий техник нормаларни тайинлаши мумкин.

15-маъруза. Ташиш воситаларини тозаланмаганлиги учун жавобгарлик

Режа:

- 1. Юк ортишга ташиш воситаларини олиб кириб бериш тартиби ва уларни юк ортишга тижорий муносабатда яроқлилигини аниқлаш;**
- 2. Юк жўнатувчини розилиги билан бир жинсли юкларни ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва ювмасдан олиб кириб бериш;**
- 3. Юк туширишдан сўнг ташиш воситаларини тозалаш, ювиш ва дезинфекация қилиш;**
- 4. Вагонларни тозалаш, ювиш ва дезинфекация қилиш учун йиғим ставкалари.**

1. Юк ортишга ташиш воситаларини олиб кириб бериш тартиби ва уларни юк ортишга тижорий муносабатда яроқлилигини аниқлаш

Темир йўл, муайян юкни ортиш учун соз, яроқли, юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса – ювилган ва дезинфекацияланган вагонларни ва контейнерларни олиб кириб бериши шартлиги – Уставнинг 53-бандида белгилаб қўйилган. Вагонларни ювиш ва дезинфекация қилиш, алоҳида юкларни ташиш Қоидаларида назарда тутилган ҳолатларда амалга оширилади. Чунончи, балиқ ва бошқа юкларни хиди, шунингдек озроқ бўёқ хиди бор бўлган вагонларни, **иссиқ сувда ювиб сўнг шомоллатиб**, тез бузилувчан юкларни ортишга олиб кириб беришга ижозат берилади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 31-бўлими 11-§). Ғалла юкларини ортиш учун тозаланган, заруриятли ҳолатларда эса **ювилган** вагонлар берилади. Ювилган вагонларга куритилмасдан дон ортилади, аммо вагонларни поли темир йўлни кучи ва воситаларида артиб чиқилади (юкларни ташиш Қоидаларнинг 18-бўлими, 5-§). Ҳайвонларни ва қушларни ортиш учун **ювилган**, насилдор ҳайвонларни ортиш учун эса – **ювилган ва дезинфекация** қилинган вагонлар олиб кириб берилиши керак (юкларни ташиш Қоидаларнинг 32-бўлими, 4-§). Шунини алоҳида таъкидлаб ўтиш керакки, вагонларни ювишдан ва дезинфекация қилишдан қатъий назар, улар юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, техник жиҳатдан соз ва тижорий жиҳатдан яроқли бўлиши керак. **Тозаланмаган вагонларга юк ортишга йўл қўйилмайди.** Тозаланмаган ташиш воситаларига юк ортиш билан боғлиқ барча асоратларга, мазкур юкни

ташиш учун вагон ва контейнерларни **тижорий яроқлилигини** қайси томон аниқлаши шарт бўлса, шу томон **жавобгар** бўлади.

Контейнерларни, цистерналарни ва бункерли ярим очик вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини юк жўнатувчи аниқлаши ва вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини – юк жўнатувчи, агар юк ортиш унинг воситасида амалга оширилса ёки темир йўл, агар юк ортиш темир йўлнинг воситасида амалга оширилса аниқлаши – Уставнинг 53-бандида белгилаб қўйилган.

Чунончи, тозаланмаган цистерна ёки бункерли ярим очик вагонга суюк юкларни қуюш натижасида, уларни бузилиши учун жавобгарлик юк жўнатувчига юклатилиши **суюк юкларни вагон-цистерналарда ва бункерли ярим очик вагонларда ташиш Қоидаларида** (юкларни ташиш Қоидаларнинг 41-бўлими, 13-§) қайд қилинган.

2. Юк жўнатувчини розилиги билан бир жинсли юкларни ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва ювмасдан олиб кириб бериш

Фақат, *истисноли ҳолатларда, юк жўнатувчини розилиги билан бир жинсли юкларни ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва ювмасдан олиб кириб бериш мумкинлиги – Уставнинг 53-бандида кўрсатиб ўтилган.* Вагонларни юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаганлиги боис юк жўнатувчи уларни ортишга қабул қилишни рад этса, темир йўл рад этилган вагонларни ташиш режасини бажариш учун олиб кириб берилган деб ҳисоб қила олмайди. Бундай ҳолатларда темир йўл рад этилган вагонларни олиб чиқиб, уларни ўрнига юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланган, соз ва яроқли вагонларни олиб кириб бериши керак. Акс ҳолда темир йўлга юкларни ташиш режасини бажармаганлик учун жавобгарлик юкланади. Шунингдек, темир йўл юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаган вагонларни юк жўнатувчига **масъулиятли тўхтаб туришга** ҳисоб қилишга ҳам ҳақли эмас.

Аммо, юк жўнатувчи тозаланмаган вагонларни юк ортишга қабул қилиши мумкин. *Тозаланмаган ҳаракатдаги составни юк ортишга олиб кириб беришга фақат юк жўнатувчининг розилиги билан йўл қўйилиши, бундай ҳолатда темир йўл юк жўнатувчининг фойдасига оддий вагон учун энг кам иш ҳақининг 1 баравари миқдорида ва махсус вагон учун энг кам иш ҳақининг 2 баравари миқдорида жарима тўлашлиги, юк жўнатувчи эса, бу вагонларни тозалаши ва юк ортиши шартлиги, вагонларни тозалаш учун юк жўнатувчига темир йўл станциясининг бошлиги ва юк жўнатувчи ўртасидаги битимда аниқланган вақт ажратилиши, туширишдан (тўкишдан) сўнг тозаланмаган ҳаракатдаги состав*

топирилган ҳолларда юк олувчи темир йўлнинг фойдасига ана ўша миқдорда жарима тўлашлиги –Уставнинг 141-бандида кўрсатиб ўтилган.

Жуфтлашган операцияларни амалга оширишда (тушириш-ортиш), масала бошқача тартибда ҳал қилинади. Корхона юк олувчи сифатида, вагондаги юкни тушириб олганидан сўнг, уни юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозалаш керак (Уставнинг 58-банди), сўнгра юк жўнатувчи сифатида вагонга юк ортиши керак.

Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти, юкларни ташиш Қоидаларнинг 37-бўлими, 3-§ га мувофиқ умумий шаклдаги ГУ-23 актида қайд қилинади, актни станциянинг қабул қилувчи-топирувчиси ва юк жўнатувчининг ваколатли вакили имзолайдилар. Акт темир йўлга **жарима тўлаш ҳақида талаб қўйиш** учун асос бўлиб хизмат қилади. Агарда, станция тозаланмаган вагонларни олиб кириб берганлиги учун умумий шаклдаги ГУ-23 актини тузишдан бош тортса, юк жўнатувчи бу ҳақида темир йўл минтақавий бўлинмаси раҳбарига **шикоят** қилиши керак.

15.1-мисол “Азот” бирлашмаси тозаланмаган 2290 та вагонларни олиб кириб берганлиги учун жарима ундириш ҳақида темир йўлга Республика давлат арбитражида даъво қўзғотди. Иш материалларидан, хусусан умумий шаклдаги актлардан, транспорт прокуратураси маълумотномасидан, шу нарса аниқландики темир йўл ортишга 204 та тозаланмаган вагонларни олиб кириб берган, Қолган вагонларни тозаланмаган ҳолатда олиб кириб берилган фактини давогар исбот қилиб бера олмади. Бирлашманинг, станция акт тузишдан бош тортганлигига илова қилиши даъвони қаноатлантиришга асос бўла олмайди, чунки станциянинг акт тузишни рад этиши темир йўл бўлими бошлиғига шикоят қилинмаган. Шулардан келиб чиқиб Республика давлат арбитражи темир йўлдан 204 та вагонни тозаланмаганлиги учун жарима ундиришни, қолган вагонлар учун даъвони рад этишни ўз қарорида кўрсатиб ўтди.

3. Юк туширишдан сўнг ташиш воситаларини тозалаш, ювиш ва дезинфекция қилиш

Юк олувчи вагон (цистерна) ва контейнердаги юкни тўлиқ тушириб олиши шартлиги, вагондан (цистернадан) туширишдан (тўкишдан) сўнг юкларни қолдиришда айбли шахслар Ўзбекистон Республикаси қонунчилигига мувофиқ жавобгарликка тортилиши, юк туширишдан сўнг вагон ва контейнерлар ҳам ички ва ҳам ташқи томонидан тозаланиши кераклиги, цистерна ва бункерли ярим очиқ вагонлардан маҳсулотларни тўлиқ тўкиб олиш амалга оширилиши

(қачонки стандартларда юк қолдиқлар мавжудлигига рухсат берилган ҳолатлар бундан мустасно), қозон ва бункер ички сиртидан қовушқоқ маҳсулотлар чиқариб юборилиши – Уставнинг 58-бандида белгилаб қўйилган.

Вагонларни туширишдан сўнг тозалаш тартиблари юкларни ташиш Қоидаларида белгиланган. Юк олувчи ёки туширишни амалга оширувчи ташкилот вагондан юкни тўлиқ тушириб олиши, юкни маҳкамлаш учун фойдаланилган воситалардан вагонни бўшатиши, уни ичини ва сиртини юк қолдиқларидан ва ахлатдан тозалаши, заруриятли ҳолатларда эса белгиланган тартибда ювиш ва дезинфекация қилиши, вагон эшикларини, бортларини, юклаш ва тушириш туйнуклари қопқоқларини, тўкиш асбоблари тиқинларини беркитиши ва маҳкамлаши керак (юкларни ташиш Қоидаларнинг 4-бўлими, 22-§). Юк олувчи суюқ юкни тўкиб олганидан сўнг, цистернани (бункерли ярим очик вагонни) юк қолдиқларидан, ифлослардан, қордан ва муздан шунингдек цистерна қозонини (бункерни) ташқи сиртини тозалаши, ундаги белги ва трафаретларни аниқ равшан кўринишигача тозалаб артиши, тўкиш асбобларининг деталларини, тиқинларни, штангаларни ва цистарнани бошқа жиҳозларини, агар улар юкни тўкишда олиб қўйилган бўлса, ўз жойларига ўрнатиши шарт. Бундан ташқари, агар цистерна тўлиқ юк ҳужжатлари билан рўйхатга олинган жойига қайтариладиган бўлса, юк олувчи бўш цистернани ўзининг пломбаси билан пломбалаши керак (юкларни ташиш Қоидаларнинг 41-бўлими, 23-§).

Юк олувчи очик ҳаракатдаги составдан юкни тушириб олганидан сўнг, вагон кузовини ички ва ташқи сиртларини тозалаш билан бир қаторда вагонни барча деталларини (аравача, автотиркагич ва бошқаларни) юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозалаши шарт.

Юк олувчи ҳайвонларни ва қушларни тушириб бўлганидан сўнг **гўнгни** ва **тўшама қолдиқларини** вагоннинг эшик оралиғи бўшлиғига тўплаб (йиғиб) қўйиши шарт (III категория вагонлардан ташқари). Гўнг ва тўшама қолдиқлари тўплаб бўлинганидан сўнг, **вагонларни ветеринар-санитар қайта ишлаш бўйича Йўриқномага** мувофиқ вагон санитар қайта ишлашга юборилади. Гўнг ва тўшама қолдиқлари тўплашга юк олувчининг талаби бўйича, станция бошлиғи етиб келган вагонларни сонига ва маҳаллий шароитларга қараб қўшимча вақт ажратиши мумкин. Бу вақт ёзда 30 дақиқадан ва қишда 1 соатдан ортиқ бўлмаслиги керак (юкларни ташиш Қоидаларнинг 32- бўлими, 26-§).

Вагонда ташилган юк қандайдир **касалликлар билан зарарланганлиги** эътироф этилган ёки зарарланганлиги гумон қилинганида, юк олувчи вагонни астойдил ювиши ва зарарсизлантириши, юк қолдиқларини ва ахлатларни эса йиғиштириши ва ёқиб юбориши шарт.

Вагонларни юк туширишдан сўнг тозалашни юк олувчилар бажаришлари, агар тушириш уларнинг воситаларида амалга оширилган

бўлса ёки темир йўл бажариши, агар тушириш темир йўлнинг воситаларида амалга оширилган бўлса ва барча ҳолатларда контейнерларни тозалашни юк олувчилар бажаришлари, шуниндек юк жўнатувчилар ва юк олувчилар ўртасидаги битим бўйича тўқшидан сўнг махсус цистерналарни ички сиртини тозалашни амалга оширмаслик мумкинлиги – Уставнинг 58-бандида кўрсатилган.

Ҳайвонларни, қушларни, хом ҳайвон маҳсулотларини ва тез бузилувчан юкларни ташишдан сўнг вагонларни тозалашни, **ювишни** ва заруриятли ҳолатларда **дезинфекация** қилишни юк олувчини ҳисобидан темир йўлни воситаларида амалга оширилади.

Қўланса хидли ва ифлослантириучи юкларни, юк олувчи вагондан тушириб олганидан сўнг, вагонни ўзи тозалайди, ювишни эса юк олувчини ўзи ёки уни ҳисобидан темир йўл амалага оширади. Ташишдан сўнг вагонлар ювилиши шарт бўлган тўкма юклар рўйхати, юкларни ташиш Қоидаларнинг 19- бўлими, 4-илоvasида келтирилган. Буларга, туйилган ганч, оҳок, бўр, писта кўмири, цемент ва бошқалар мансуб бўлади.

Қандайдир касалликлар билан зарарланган донни ташишдан сўнг, уни тушириувчи ташкилот вагонни ва ғалла қалқонини дезинфекация қилиши шарт. Темир йўл бу ташкилот билан шартнома бўйича, қўшимча ҳақ эвазига дезинфекация қилиши мажбуриятини ўз зиммасига олиши мумкин.

4. Вагонларни тозалаш, ювиш ва дезинфекация қилиш учун йиғим ставкалари

Вагонларни тозалаш, ювиш ва дезинфекация қилиш учун йиғим ставкалари темир йўл транспортида юк ташиш ва бошқа хизматларга шартномавий тарифлар калькуляциясида белгиланган.

Агар юкни тушириш станциясида дезинфекация пункти бўлмаса, юк жўнатувчидан вагонларни дезинфекация қилишга **йиғимдан** ташқари, бундай пункт мавжуд бўлган яқинроқдаги станцияга етказиш учун **кира ҳақи** ундирилади. Кира ҳақлари ва йиғимлар ФДУ-92 шаклдаги қўшимча тўловлар учун жамғариш карточкалари ёки турли йиғимлар паттаси бўйича ундириб олинади.

Баъзи бир юк олувчилар вагонни ювишга ёки дезинфекация қилишга ундириб олинган йиғимларни, темир йўл ҳақиқатан бу операцияларни бажарилганлигини исбот қилиши шарт деган нотўғри фикрга борадилар.

“Бор” бирлашмаси, жамғариш карточкаси бўйича станция вагонларни ювиш учун ундириб олган йиғим суммани темир йўл қайтариб беришини даъво қилиб, шаҳар давлат арбитражига мурожжат қилди, Бирлашма ўзининг даъво аризасида вагонлар юк туширишдан сўнг ювилмаган, шу сабабли темир йўл йиғим ундириб

олишга ҳақли эмас деб даъво қилди. Шаҳар давлат арбитражи қуйидагилардан келиб чиқиб даъвони рад этди. Юкхатидан кўриниб турибдики, вагонда олтингугурт ташилган. Юкларни ташиш Қоидаларнинг 19-бўлими, 4-иловасига мувофиқ, олтингугурт ташилган вагонлар уни туширишдан сўнг ювилиши шарт. *Вагонлардан қўланса хидли ва ифлослантирувчи юкларни юк олувчиларни воситаларида тушириб олинганидан сўнг вагонларни ювишни юк олувчилар ёки юк олувчилар ҳисобидан темир йўл бажарishi* – Уставнинг 58-бандида кўрсатилган. Бу ишни даъвогар, яъний юк олувчи бажармаган. Юк олувчи ҳисобидан вагонни ювишни темир йўл амалга оширади. Устав, ювиш учун ундириб олинган йиғимни, вагонни ювилганлигини тасдиқловчи ҳужжатларни темир йўл тақдим этиши билан боғламайди. Шаҳар давлат арбитражи қарорини Республика давлат арбитражи ўз кучида қолдирди.

Юк туширишдан сўнг ювилмаган вагонни қабул қилишда (агар юк, юкларни ташиш Қоидаларнинг 19-бўлими, 4-иловасида назарда тутилган бўлса) умумий шаклдаги ГУ-23 акт тузилади ва актни станциянинг юкларни қабул қилувчи топширувчиси ва юк олувчини ваколатли вакили имзолайди. Чунки хўжалик амалиётида, баъзи бир юк олувчи вагонларни ўзим ювганман деб даъво қилиш ҳолатлари ҳам учраб туради.

Металлургия комбинати вагонларни ювиш учун ундириб олинган йиғим суммасини қайтариб беришни темир йўлдан даъво қилиб Республика давлат арбитражига мурожаат қилди. Даъвогар вагонларни ўзим ювганман деб даъво қилди. Иш материалларидан шулар аён бўлдики, вагонлар ювилмаганлиги ҳақида умумий шаклдаги ГУ-23 акти тузилмаган, жамғариш карточкасини комбинат вакили имзоламаган, уни комбинат ваколатли вакили имзолашни рад этганлиги ҳақида тузилган акт эса даъвогарга юборилмаган. Шу сабабли Республика давлат арбитражи комбинат даъвосини қаноатлантирди.

Туширишдан ёки тўкишдан сўнг юк олувчилар тозаламаган вагон ва контейнерларни токи улар тозаламагунгача темир йўл қабул қилиб олмаслик ҳамда вагонларни тўхтаб туриши ва контейнерларни ушланиб қолиши учун Уставнинг 132-бандига мувофиқ жарима ундириб олиш ҳуқуқига эгалиги – Уставнинг 58-бандида белгилаб қўйилган. Лекин темир йўл тозаланмаган вагонларни қабул қилиб олиши ҳам мумкин, Бунда темир йўл юк олувчидан Уставнинг 141-бандига мувофиқ, *оддий вагон учун энг кам иш ҳақининг 1 баравари миқдорида ва махсус вагон учун энг кам иш ҳақининг 2 баравари миқдорида жарима ундиради*. Юк олувчининг воститасида вагонлардан юк туширилганидан сўнг, юк

қолдиқларидан ва ахлатлардан уларнинг тозаланмаганлиги ҳақида умумий шаклдаги ГУ-23 акти тузилади ва актни станциянинг юкларни қабул қилувчи топширувчиси ва юк олувчининг ваколатли вакили имзолайдилар.

Баъзи бир ҳолатларда юк олувчилар, юкхати бўйича мазкур ташишга алоқадор бўлмаган, олдин ташилган юк қолдиқлари ва ахлатлари мавжуд вагонларни тозалашни рад этадилар. Лекин вагонда бундай юкларни мавжудлиги юк жўнатувчи амалдаги қоидаларга зид равишда, тазаланмаган вагонга юк ортиб жўнатганлидан гувоҳлик беради. Уставнинг 144-бандига мувофиқ – *тайинланган темир йўл станциясига юк етиб келганида, мазкур ташиш бўйича барча жавобгарлик юк олувчининг зиммасига юклатилиши*, кўрсатилган. Шунга кўра юк олувчи вагонни ҳар қандай юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозалаш шарт. Бундай ҳолатларда юк олувчи юк жўнатувчидан, уни айби билан темир йўлга тўлаган жарима ва йиғим суммаларини, шунингдек ташиш билан боғлиқ зарарни ундириб олиши ҳақида Уставнинг 144-бандида, *юк олувчи юк жўнатувчининг нотўғри ҳаракатлари сабабидан темир йўлга ташиш билан боғлиқ тўлаган харажат ва зарарларни юк жўнатувчидан ундириб олиши мумкинлиги* – кўрсатиб ўтилган.

Транспорт қонунчилигида вагонларни ва контейнерларни тозалаш учун алоҳида вақт ажратилиши назарда тутилмаган. Лекин юкларни ташиш Қоидаларида баъзи бир юкларни тушириб олишда вагонларни тозалашга алоҳида вақт ажратилади. Чунончи, ҳайвонларни ва қушларни тушириб бўлганидан сўнг, гўнг ва тўшама қолдиқлари тўплашга юк олувчининг талаби бўйича, станция бошлиғи етиб келган вагонларни сонига ва маҳаллий шароитларга қараб қўшимча вақт ажратиши мумкин. Бу вақт ёзда 30 дақиқадан ва қишда 1 соатдан ортиқ бўлмаслиги керак (юкларни ташиш Қоидаларнинг 32- бўлими, 26-§).

“Акрихин” заводи темир йўл билан *темир йўл шохобча йўли эксплуатация қилиш шартномасини* тузишда, унга вагонларни тозалаш учун қўшимча вақт берилишини шартнома шартига киритилишини даъво қилиб шаҳар арбитражига мурожаат қилди. Шартнома олди низосини кўриб чиққан шаҳар давлат арбитражи, вагонларни тозалаш учун керакли вақт, вагонларни тўхтаб туриши (айланиши) вақтига критилганлигини кўрсатиб ўтиб, шарномани темир йўлнинг редакциясида қабул қилиниши ҳақида қарор чиқарди.

Юк олувчи бошқа корхона тасарруфидаги темир йўл шохобча йўлида юк туширишни бажарганида ҳам, Уставнинг 141-бандида назарда тутилган вагонларни тазаланмаганлиги учун мулкый жавобгарлик, унинг зиммасига юклатилади. Транспорт қонунчилигида, контрагентлар вагонлардан юкларни тўлиқ тушириб олишини ва тозалашини текшириш темир йўл шохобча йўли эгасига юклатилмаган, бундай текширишни

фақат темир йўл амалга оширади ва темир йўл олдида вагонларни тозалаш учун юк олувчи жавобгар бўлади ваҳоланки, Уставнинг 85-бандига мувофиқ, *темир йўл олдида вагонларни тўхтаб туриши учун контрагентлар жавобгар бўлмаган* - тақдирда ҳам.

Юкни туширишдан сўнг вагонларни тозалаш мажбуриятини, вагонларни юк ортиш тугаганидан сўнг тартибга келтириш заруриятидан фарқ қилиш керак, агар Уставда ёки юкларни ташиш Қоидаларида бундай тартибга келтириш назарда тутилган бўлса. Чунончи, очик ҳаракатдаги составларга (платформаларга, ярим очик вагонларга) юк ортилганидан сўнг, юк жўнатувчи вагон кузови ташқи қисмини ва бошқа деталларини юк ифлослардан тозалаш билан бир каторда, уларни ҳимоя плёнкаси ёки эмульсия ифлосларидан ҳам тозалаши шарт (юкларни ташиш Қоидаларнинг 20- бўлими, 11-§). Шунингдек, юк жўнатувчига цистерна ва бункерли ярим очик вагонларни ташқи сиртини қуюшдан сўнг ифлослардан тозалашни, ҳамда қуюш жараёнида ифлосланган белги ва ёзувларни аниқ асл ҳолига келтириш мажбурияти юклатилади (Уставнинг 51-банди, Қоидаларни 41-бўлимининг 17-§и).

Туширишдан ёки тўкишдан сўнг юк олувчилар тозаламаган вагонларни (ёпиқ вагонларни, платформаларни, ярим очик вагонларни, цистерналарни, бункерли ярим очик вагонларни ва бошқаларни) ва контейнерларни токи улар тозаламагунгача темир йўл қабул қилиб олмаслик ҳамда вагонларни тўхтаб туриши ва контейнерларни ушланиб қолиши учун Уставнинг 132-бандига мувофиқ жарима ундириб олиш ҳуқуқига эгаллиги – Уставнинг 58-бандида ёки *туширишдан (тўкишдан) сўнг тозаланмаган ҳаракатдаги состав (ёпиқ вагонлар, платформалар, ярим очик вагонлар, цистерналар, бункерли ярим очик вагонлар ва бошқалар)) топширилган ҳолларда юк олувчи темир йўлнинг фойдасига оддий вагон учун энг кам иш ҳақининг 1 баравари миқдорида ва махсус вагон учун энг кам иш ҳақининг 2 баравари миқдорида жарима тўлашлиги* – Уставнинг 141-бандида белгилаб қўйилган бўлсада, лекин Уставда юк жўнатувчилар юк ортишдан сўнг тозаланмаган вагонларни топширишлари учун мулкый жавобгарлик умуман назарда тутилмаган. Охир оқибатда вагонлар юк ортишдан сўнг одатда тозаланмаяпти, натижада юкларни ташиш Қоидаларнинг 20-бўлими, 11-§, Уставнинг 51-банди ва юкларни ташиш Қоидаларнинг 41-бўлими, 17-§ талабларига риоя қилмаган юк жўнатувчиларга темир йўлда таъсир этиш учун ҳуқуқий восита мавжуд эмас. Вагонлар юк ортишдан сўнг тозаланмаганлиги, бу вагонлар тайинланган манзилларга етиб келиб, юк туширишдан сўнг юк олувчига вагонларни тозалаш бўйича мушқилликларни келтириб чиқармоқдаки, улар ортишдан сўнг тозаланмаганлиги боис, юк туширишдан кейин бу вагонларни тозалаш қўшимча тўхтаб туришларни ва харажатларни келтириб чиқармоқда.

Бундай вазиятларга қарши курашни кучайтириш мақсадида, транспорт қонун ҳужжатларида ортишдан сўнг юк жўнатувчилар вагонларни тозалаш шарт бўлса, Уставнинг 58-бандига – юк ортишдан сўнг тозаланмаган вагонларни токи улар тозаламагунгача темир йўл қабул қилиб олмаслик ҳамда вагонларни тўхтаб туриши учун Уставнинг 132-бандига мувофиқ жарима ундириб олиш ҳуқуқига эга, деган ва Уставнинг 141-бандини – юк жўнатувчи тозаланмаган вагонларни топширган ҳолатларда темир йўлга фойдасига оддий вагон учун энг кам иш ҳақининг 1 баравари миқдорида ва махсус вагон учун энг кам иш ҳақининг 2 баравари миқдорида жарима тўлайди, деган жумла билан тўлдириш керак.

15-мартга тест синов саволлари

316. Темир йўл, муайян юкни ортиш учун қандай вагонларни олиб кириб бериши шарт?

317. Темир йўл ҳайвонларни ва қушларни ортиш учун қандай вагонларни олиб кириб бериши керак?

318. Темир йўл насилдор ҳайвонларни ортиш учун қандай вагонларни олиб кириб бериши керак?

319. Тозаланмаган вагонларга юк ортишга

320. Тозаланмаган ташиш воситаларига юк ортиш билан боғлиқ барча асоратларга,

321. Контейнерларни, цистерналарни ва бункерли ярим очик вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

322. Агар юк ортиш темир йўлнинг воситасида амалга оширилса вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

323. Агар юк ортиш юк жўнатувчининг воситасида амалга оширилса вагонларни муайян юкни ташиш учун тижорий муносабатда яроқлилигини ким аниқлайди?

324. Қандай ҳолатда ортиш учун вагонларни тозаламасдан ва ювмасдан олиб кириб бериш мумкин?

325. Вагонларни юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаганлиги боис юк жўнатувчи уларни ортишга қабул қилишни рад этса,

326. Темир йўл юк қолдиқларидан ва ахлатлардан тозаланмаган вагонларни

327. Қандай ҳолатда тозаланмаган ҳаракатдаги составни юк ортишга олиб кириб беришга йўл қўйилади?

328. Тозаланмаган оддий вагонни юк жўнатувчининг розилиги билан юк ортишга олиб кириб берилса қай йўсинда иш тутилади?

329. Тозаланмаган махсус вагонни юк жўнатувчининг розилиги билан юк ортишга олиб кириб берилса қай йўсинда иш тутилади?

330. Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти қайси ҳужжатда қайд қилинади?

331. Темир йўл юк жўнатувчининг розилиги билан ортишга тозаланмаган вагон олиб кириб бериш факти қайд умумий шаклдаги ГУ-23 актини кимлар имзолайдилар?

16-маруза. Юкларнинг йўқолишида, кам чиқишида, бузилишида ва шикастланишида темир йўлнинг жавобгарлиги

Режа:

- 1. Асрамай юк ташишлар тушинчаси ва унинг асосий сабаблари;**
- 2. Мулкый жавобгарлик;**
- 3. Жавобгарликнинг асослари;**
- 4. Мулкый жавобгарликнинг миқдори.**

1. Асрамай юк ташишлар тушинчаси ва унинг асосий сабаблари

Уставнинг 124-бандида, *темир йўл юкларни ташишга қабул қилиб олган пайтдан токи уни юк олувчига топширгунга қадар ёки юкларни ташиш Қоидаларига мувофиқ бошқа корхонага топширгунга қадар юкларни асраш учун жавобгар бўлиши* – кўрсатиб ўтилган. Темир йўл тарнспортида юкларни асрамай ташишларга юкларнинг **йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши (айниши), шикастланишлари** мансуб бўлади.

Йўқолиш деб транспорт юк ҳужжатлари бўйича қабул қилинган ҳамма юкни юк олувчига топшира олиш имконияти бўлмаслигига, кам чиқиш деб эса, юкни бир қисмини топшира олиш имконияти бўлмаслигига айтилади. Бузилиш (айниш) юкнинг биологик ёки кимёвий хусусиятларни ўзгариши, ҳамда унинг сифатини пасайишидир. Ташқи механик таъсир оқибатида юкнинг бутунлигини ўзгариши ёки синиши шикастланиш ҳисобланади.

Асрамай юк ташишларнинг **асосий белгиси** юкларнинг юкхатида кўрсатилган маълумотга нисбатан миқдори кам чиқиши, синиши, шикастланиши ва юкларни сифатини пасайиши ёки юкни белгиланган мақсадда фойдаланишга бутунлай яроқсизлигидир.

Юкларнинг асрамай ташиш ҳолатлари таҳлили – йўқолиш, кам чиқиш, бузилиш ва шикастланишларнинг асосий сабаблари қуйидагилардан иборат эканлигини кўрсатди:

- ташишига яроқсиз ҳолатда, яъни сифати стандарт талабига мос келмайдиган ва бузилиш белгилари мавжуд, стандарт талабига нисбатан юқори намликда бўлган юкларни транспортга топшириш;

- яроқсиз, сифатсиз ёки стандарт талабларга мос келмайдиган идишларда ва ўровларда (тараларда ва улаковкаларда) юкларни темир йўлга топшириш;

- эътиборсиз ёки тушунарсиз тамга ҳамда унинг йўқлиги;
- юкларнинг массасини ёки миқдорини (сонини) нотўғри аниқлаш;
- вагонларни пломбалаш қоидаларини бузиш;
- юкларни турига мос келмайдиган вагонларга юк ортиш;
- ифлос ва яроқсиз вагонларга юк ортиш;
- юкларни ортишда ва саралашда пала - партиш тахлаш;
- юкларни очик вагонларга нотўғри ортиш ва маҳкамлаш;
- тез бузилувчан юкларга йўл сафарида нотўғри хизмат кўрсатиш;
- хафвли юкларни ташишда эҳтиёткорлик тадбирларини кўрмаслик;
- фалокатлар, халокатлар ва ёнгинлар;
- юкларни ўз муддатида етказиб бермаслик;
- юкларни ҳужжатлардан ажралиб қолиши ва бошқа манзилларга юборилиши;

- қўриқлашни лозим даражада эмаслиги;
- юк ташиш ҳужжатларини нотўғри тўлдириш;
- ортиш – тушириш ишларини пала – партиш бажариш;
- ортиш қоидаларини бузиш;
- вагонларни маневр ишларида ва саралаш тепаликларидан таишда вагон ва юкларни шикастланиши;
- ташиш ҳужжатларини, тижорат актларини ва унга тегишли экспертиза ва ҳулоса ҳужжатларни сифатсиз расмийлаштириш.

Темир йўл, юк жўнатувчилар ва юк олувчилар темир йўл Уставига, юкларни ташиш Қоидаларига, юк ташишни ва уни асрашни белгиловчи бошқа норматив ҳужжатларга тўла ва қатъий амал қилишлари юкларни асрамай ташиш сабабларини тугатади. Юкларнинг йўқолишида, кам чиқишида, бузилишида, шикастланишида темир йўлнинг айби бўлсагина, у жавобгар бўлади.

2. Мулкый жавобгарлик

Темир йўл транспортида юкларни ташиш шартнома асосида амалга оширилади. Уставнинг 35-бандига мувофиқ, **юк ташиш шартномаси бўйича** юк жўнатувчи ёки юк олувчи юк ташиш учун темир йўлга тегишли бўлган барча тўловларни тўла-тўқис тўлаш мажбуриятини

олади, темир йўл эса юк жўнатувчидан қабул қилиб олган юкни тайинланган темир йўл станциясига етказиб беришни ва юк олувчига топшириш мажбуриятини олиши – баён этилган. Темир йўл, юк жўнатувчи ва юк олувчи ташиш шартномаси **шартларига** қатъий амал қилишлари керак. Ташиш шартномасининг энг муҳим шартларидан бири ташилаётган юкларни асрашдир. Ташиш шартномаси шартларини бажармаганлик ёки лозим даражада бажармаганлик учун транспорт қонунчилигида мулкӣ (моддий) жавобгарлик назарда тутилган. *Темир йўл транспорти корхоналари юкларни ташишида юкни етказиб бериш муддатларини бузганлик учун мулкӣ жавобгарлик билан бир қаторда ташилаётган юкнинг сақлашни (асрашни) таъминламаганлик учун, ҳам қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда ва миқдорларда мулкӣ жавобгар бўлишлари* – “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг 26-моддасида таъкидлаб ўтилган.

Мулкӣ жавобгарлик - инсонларнинг мулкига ёки шахсига қонунга хилоф ҳаракат (ҳаракатсизлик) натижасида етказилган зарар учун зарар етказган шахснинг тўлиқ моддий жавоб беришидир [9]. Мулкӣ жавобгарлик юридик жавобгарликнинг бир тури, қонунчиликда ҳуқуқбузарликка нисбатан тайинланган ҳуқуқий чора (санкция) бўлиб, унинг қўлланиши ҳуқуқбузарликларнинг мулк манфаатидан маҳрум қилади.

Бозор иқтисодиёти шароитида ва мулкчилик формалари ўзгариши, ҳамда хўжалик механизмларининг такомиллашуви корхоналарнинг (бирлашма, ташкилот ва фирмаларнинг) ҳуқуқларини анчагина кенгайтиради. Шу билан бирга мулкчилик формаларининг ўзгариши корхоналар ишни сўнгги якуни, ҳамда шартнома мажбуриятларини бажаришидаги жавобгарлигини кучайтиради. Шунинг учун мулкӣ жавобгарликни аҳамияти ҳуқуқий восита сифатида яна ҳам ошади, ҳамда шартнома мажбуриятларини лозим даражада бажарилишига имконият яратди. Мулкӣ жавобгарлик қайта **тиклаш** (ундириб олиш), **огоҳлантириш** ва **сигнал** бериш функциясини ўтайди.

Корхоналарнинг ишлаб чиқариш, социал фаолияти ва меҳнатга ҳақ тўлаши жамоанинг ишлаб топган маблағи ҳисобидан амалга оширилади. Темир йўл транспорти томонидан юк ташиш шартномаси мажбуриятларини лозим даражада бажармаслик, юкларни асрамасликда намоён бўлиб, корхоналарнинг мол – мулкига зарар етказади. Бу эса, ўз навбатида, корхоналарнинг даромадларини ва фойдаларини камайтишига ва бошқа салбий иқтисодий оқибатларга олиб келади. *Асрамай юк ташиши оқибатидаги йўқолишни темир йўл ҳисобидан ундириш юк жўнатувчи ва юк олувчи корхоналар кўрган зарарни қоплайди.*

Шартнома мажбуриятларни бузганлиги учун қонунда қўлланиладиган мулкӣ жавобгарлик корхоналар тузган шартнома талабларини қатъий суръатда бажаришдаги муҳим омиллардан

ҳисобланади. Шартнома шартларини бузувчи томон ҳар доим шуни ёдда тутиши керакки, бундай ҳаракат унинг мулкига зарар етказади. Ана шундай ноунум харажатларни бартараф этишнинг асосий йўли ўз мажбуриятларини қатъий суръатда ва лозим даражада бажаришдир. *Шундай қилиб, мулкӣ жавобгарлик муҳим **огоҳлантирувчи функцияга** эга бўлиб, ташилаётган юкларни асрашни таъминлаш тадбирларини қабул қилишга заъратлантиради.*

Хозирги бозор иқтисодиёти шароитида темир йўл, темир йўл минтақавий бўлинмалари ва темир йўл транспорти корхоналари ўз фаолиятларини тўла хўжалик ҳисоби ва ўз-ўзини молиявий таъминлаш асосида амалга оширмоқдалар. Юк олувчиларга ва юк жўнатувчиларга юкларнинг ташишдаги асрамаслик натижасидаги зарарни тўлаш унумсиз харажатлар бўлиб, темир йўлнинг хўжалик фаолиятини сўнгги натижаларига салбий таъсир кўрсатади. *Юкларни асрашни таъминламагани учун, темир йўлдан ундирилган маблағ унинг ишлаб чиқариш хўжалик фаолиятида жиддий камчиликлар мавжуд эканлиги ҳақида, темир йўл Уставига, юкларнинг ташиш Қоидаларига ва бошқа нормативактларга риоя қилинмаганлиги ҳақида **сигнал беради.***

Мулкӣ жавобгарлик юк ташишда асрамасликни келтириб чиқарувчи сабабларни ойдинлаштиришга ва таҳлил қилишга, ҳамда уларни бартараф этишда таъсирчан чора - тадбирлар қўллаш учун темир йўл корхоналарини мажбур этади.

3. Мулкӣ жавобгарликнинг асослари

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексининг (қуйида Фуқаролик кодекси деб юритилади) 985–моддасида, *зайриқонуний ҳаракат (ҳаракатсизлик) туфайли фуқаронинг шахсига ёки мол-мулкига етказилган зарар, шунингдек юридик шахсга етказилган зарар, шу жумладан бой берилган фойда зарарни етказган шахс томонидан тўлиқ ҳажимда қопланиши лозимлиги* – кўрсатиб ўтилган.

Ушбу моддага мувофиқ фуқарога ёки юридик шахсга ғайриқонуний ҳаракат натижасида зарар етказилган тақдирда қўлланиши лозим бўлган чора назарда тутилади. Бунда зарар фуқаронинг шахсига, ҳаёти ва соғлиғига, шаънига, қадр - қимматига, обрўйига ёки унинг молига, юридик шахснинг мол-мулкига етказилган бўлиши мумкин. Зарарни ким томонидан етказилган бўлишидан қатъий назар тўлиқ ҳажмда қопланиши лозимлиги назарда тутилади.

Ғайриқонуний ҳаракатлар туфайли зарар етказишдан келиб чиққан мажбурият адабиётда деликат жавобгарлик деган атама билан юритилади. Деликат деган сўз латинчадан олинган бўлиб, ҳуқуққа хилоф ҳаракат деган маънони билдиради. Етказилган зарар учун жавобгарлик ҳам **деликат жавобгарлик** деб номланади. Бундай жавобгарлик шартномага

асосланмайди, балки **шартномадан ташқари вужудга келади**. Етказилган зарарни қоплаш бўйича, яъни зарар кўрган ва уни етказган шахслар ўртасида шартномага асосланмаган мажбурият вужудга келади. Бундай мажбурият бўйича жавобгарлик етказилган зарарни қоплаш шаклида белгиланади. Демак, бунда фукаролик – ҳуқуқий жавобгарликининг бошқа шакллари (жарима, неустойка) қўлланилмайди.

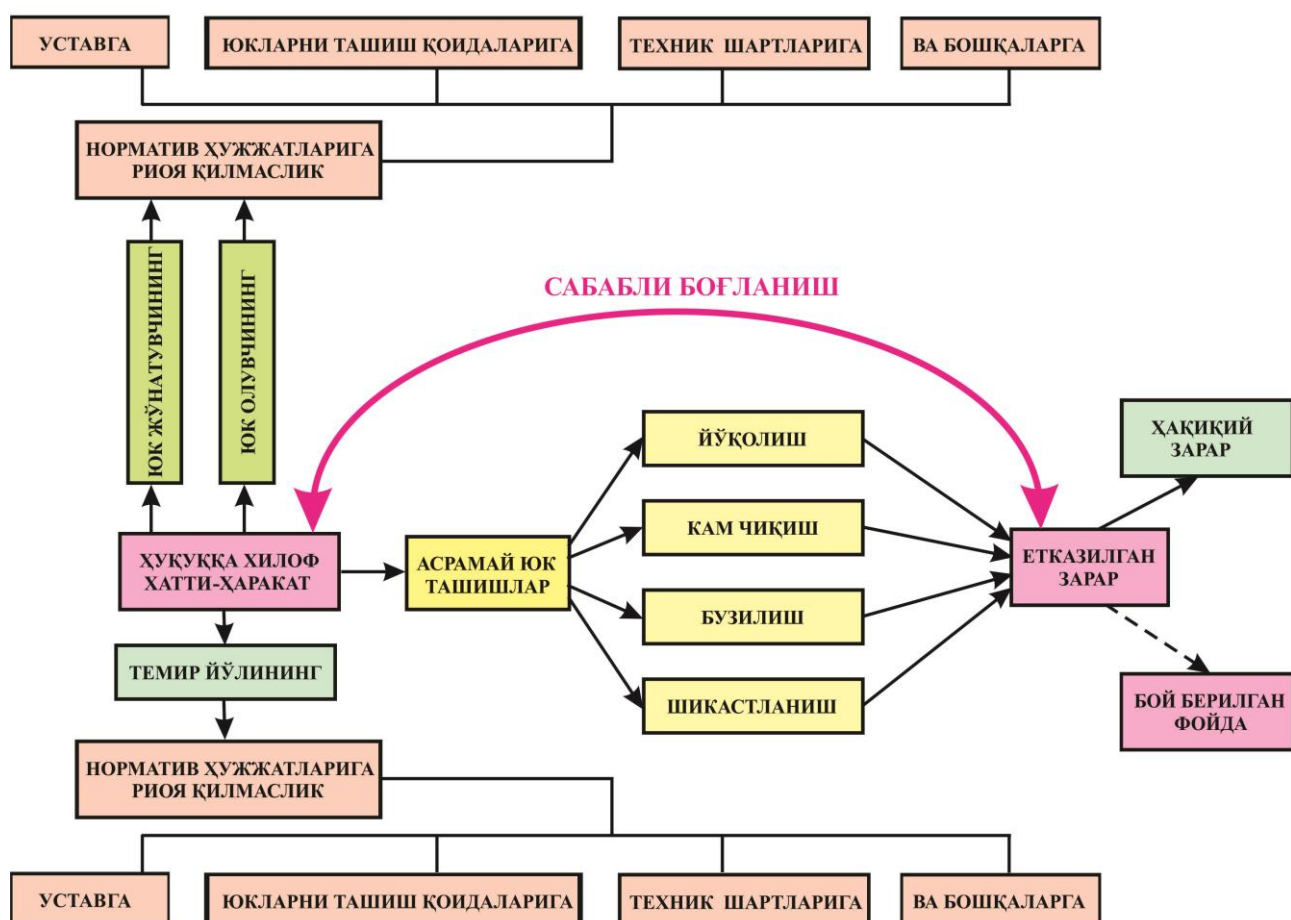
Етказилган зарарни қоплаш жавобгарликининг бошқа шаклларида фаркли ўлароқ қуйидаги, **тўртта ҳолатларда** вужудга келиши мумкин:

1- **зарар ҳақиқатда мавжуд бўлса;**

2- **бундай зарар ҳуқуққа хилоф хатти - ҳаракат** натижасида етказилган бўлса;

3- **етказилган зарар билан хатти - ҳаракат ўртасида сабабли боғланиш** мавжуд бўлса;

4- **бундай зарарни етказишда уни етказган шахснинг айби** бўлса [5].
Бу тўртта ҳолатлар шартнома мажбуриятларини бажармаганлик ёки лозим даражада бажармаганлик учун жавобгарликининг умумий асослари ҳисобланади ва унинг структуравий схемаси 21.1-расмда келтирилган. Ушбу тўртта ҳолатлардан биронтаси мавжуд бўлмаса **темир йўл асрамай юк ташишлар учун жавобгарликдан озод қилинади**.



16.1-расм. Етказилган зарар учун жавобгарликнинг умумий асосларини структуравий схемаси

Темир йўл транспортида юкларни ташиш шартнома асосида амалга оширилиши ҳақида юқорида айтиб ўтилди. Юк ташиш шартномаси: мустақил турдаги, режали, ҳаққоний, муддатли, ўзаро шартнома ва юк ташиш шартномасидаги тарафлар юк жўнатувчи ва темир йўл эканлиги, агар юк ташиш шартномаси бўйича юк жўнатувчини ўзи юк олувчи бўлса ташиш шартномасидан вужудга келадиган ҳуқуқий муносабатларни иштирокчилар мазкур шахслар билан чекланиши, аммо аксарият ҳолатларда юкхатида юк олувчи сифатида юк жўнатувчи эмас балки бошқа шахс кўрсатилади ва бундай ҳолатларда ташиш шартномаси тузишда қатнашмаган ва уни тарафи бўлмаган **юк олувчи** шартномадан вужудга келадиган ҳуқуқий муносабатларнинг **иштирокчиси** бўлиши ҳақида *юк ташиш шартномасининг юридик табиати* мавзусидаги маърузамизда алоҳида тўхталиб ўтдик. Шу сабабли асрамай юк ташишларда фақат темир йўлнинг, юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг **ҳуқуққа хилоф хатти-ҳаракати** (ҳаракатсизлиги) инобатга олинади, чунки юк ташиш шартномаси тарафлари темир йўл ва юк жўнатувчи, унинг иштирокчиси эса юк олувчидир. Булардан – яъни темир йўлдан, юк жўнатувчидан ва юк

олувчидан бошқа, ташиш иштирокчиси бўлмаган бирор бир шахснинг ҳуқуққа хилоф хатти-ҳаракати (ҳаракатсизлиги) асрамай ташишларда етказилган зарарни қоплашда инобатга олинмайди.

Темир йўлнинг ҳуқуққа хилоф хатти-ҳаракати (ҳаракатсизлиги) юкларни ташишни ва уларни асрашни тартибга солувчи норматив ҳужжатларга Уставга, юкларни ташиш Қоидаларига, техник шартларга ва бошқа норматив актларга риоя қилмасликдан иборатдир. Бунга яна қуйидагиларни қўшиш мумкин: юк ортиш учун техник ҳолати яроқсиз ташиш воситаларини (вагонларни ва контейнерларни) бериш; темир йўл воситаларида юклар ортилганида вагонларни пломбалаш қоидаларига риоя қилмаслик; юкларни очик ҳаракатдаги составларга нотўғри ортиш ва маҳкамлаш; тез бузилувчан юкларга йўл сафарида нотўғри хизмат кўрсатиш; турли ҳалокатларда юкларни йўқолиши ва шикастланиши; юкларни топшириш қоидаларига ёки асрамай ташилган юкларнинг расмийлаштириш қоидаларига риоя қилмаслик ва бошқалар.

Юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг ҳуқуққа хилоф хатти-ҳаракати (ҳаракатсизлиги) юкларни ташишни ва уларни асрашни тартибга солувчи норматив ҳужжатларга Уставга, юкларни ташиш Қоидаларига, техник шартларга ва бошқа норматив актларга риоя қилмасликдан иборатдир.

16.1-мисол. Юк олувчи комбинат темир йўл бошқармасидан ва юк жўнатувчи “Автоойна” заводидан синган витрина ойнасидан етказилган зарар суммасини тўлашни таълаб қилиб даъво қўзғотди. Тайинланган станциясидаги комбинат адресига витрина ойнаси техник ҳолати яроқсиз, дарвозаси эзилган ярим очик вагонда ва юк жойидан қўзғолган ҳолатда келган. Юкни топширишда ойна сингани маълум бўлди. Экспертиза хулосасига кўра ойна яшиги ГОСТга, юк ортиш эса юкларни ортиш ва маҳкамлаш Техник шартларига мувофиқ бўлган. Экспертларнинг мулоҳазасига кўра ойна синишининг бирдан - бир сабаби темир йўл норматив ҳужжатларда назарда тутилган, юк ташиш шарт - шароитларининг бузганлиги оқибатида бўлган (юкнинг техник ҳолати яроқсиз, дарвозаси эзилган ярим очик вагонда ва юк жойидан қўзғолган ҳолатда келиши). Вилоят давлат арбитражи ўз қарорида ойна синишидан етказилган зарар суммасини темир йўл бошқармасидан ундириб олишни кўрсатиб, юк жўнатувчи “Автоойна” заводини жавобгарликдан озод қилди.

16.1-мисолдаги иш материалларини таҳлили шуни кўрсатадики:

- юк олувчига синган ойналар суммасида зарар етказилган, яъний зарар ҳақиқатда мавжуд;

- *темир йўл юк ташиш шарт - шароитларининг бузганлиги боис ойна синган, яний зарар ҳуқуққа хилоф хатти - ҳаракат натижасида етказилган;*

- *темир йўл юк ташиш шарт - шароитларининг бузганлиги боис юк олувчига зарар етган, яъний етказилган зарар билан хатти - ҳаракат ўртасида сабабли боғланиш мавжуд;*

- *темир йўл юк ташиш шарт - шароитларининг бузган, яъний зарарни етказишда уни етказган шахс – темир йўлнинг айби бор.*

Иш материалларини таҳлилидан шу нарса аниқ ва равшан маълум бўладики, юк ташиш шартномаси мажбуриятларини темир йўл бажармаганлик ёки лозим даражада бажармаганлик учун жавобгарликнинг тўртта ҳолатдан иборат умумий асослари мавжуд бўлганлиги боис, вилоят давлат арбитражи ойна сенишидан етказилган зарар суммасини темир йўл бошқармасидан ундириб, юк жўнатувчи "Автоойна" заводини жавобгарликдан озод қилди.

Юкларнинг ташишдаги асрамаслик сабаби ҳуқуққа хилоф ҳаракатсизлик ҳам бўлиши мумкин. Бу шундан иборатки, темир йўл ташишда юкни асраши олдини олиши шарт ва мумкин эди, лекин у бундай вазиятда керакли тадбирни қўлламади. Ваҳоланки, бундай тадбирни қўллаш кераклиги тўғридан-тўғри транспорт қонунчилиги талабларидан келиб чиқади.

16.2-мисол. Ташкилот темир йўл бошқармасидан ва юк жўнатувчи гўшт комбинатидан бузилган (айниган) колбаса маҳсулотларидан етган зарарни тўлашни талаб қилиб даъво қўзғотди. Юкни текшириб топширишда тўлдирилган тижорат актида қайд қилинишича, колбаса маҳсулотлари устида муздан ва қордан иборат парда ҳосил бўлган ва бу, ўз навбатида, маҳсулотни бузилишига сабаб бўлган. Вилоят давлат арбитражи бузилган (айниган) маҳсулот учун жавобгарликни темир йўл зиммасига юклаб, ўз қарорда юк ташувчи колбаса маҳсулотларини рефрижераторли вагонда ташишда керакли ҳарорат режимига риоя қилмаганлигини кўрсатди.

16.2-мисолдаги иш материалларини таҳлили ҳам шуни кўрсатадики, тўртта ҳолатдан иборат бўлган, шартнома мажбуриятларини бажармаганлик ёки лозим даражада бажармаганлик учун жавобгарликнинг умумий асослари мавжуд бўлганлиги боис вилоят давлат арбитражи бузилган (айниган) маҳсулот учун жавобгарликни темир йўл зиммасига юклаб, ўз қарорда юк ташувчи колбаса маҳсулотларини рефрижераторли вагонда ташишда керакли ҳарорат режимига риоя қилмаганлигини кўрсатди. Бу эса темир йўлнинг ҳуқуққа хилоф ҳаракатсизлиги ҳисобланади ва **зарар ҳуқуққа хилоф ҳаракатсизлик натижасида етказилган.**

4. Мулкый жавобгарликнинг миқдори

Мулкый жавобгарликка тортиш учун асрамай ташиш оқибатида юк олувчига (жўнатувчига) зарар етган бўлиши керак (зарарни ҳақиқатда мавжуд бўлиши). Фуқаролик кодексининг 14-моддаси зарарни қоплашга бағишланган бўлиб унда, *“Агар қонун ёки шартномада зарарни камроқ миқдорда тўлаш назарда тутилмаган бўлса, ҳуқуқи бузилган шахс ўзига етказилган зарарни тўла қопланишини талаб қилиши мумкин.*

Зарар деганда, ҳуқуқи бузилган шахснинг бузилган ҳуқуқини тиклаш учун қилинган ёки қилиниши лозим бўлган харажатлари, унинг мол-мулкни йўқолиши ёки шикастланиши (ҳақиқий зарар), шунингдек бу шахс ўз ҳуқуқлари бузилмаганида одатдаги фуқаролик муомаласи шароитида олиши мумкин бўлган, лекин ололмай қолган даромадлари (бой берилган фойда) тушунилади.

Агар ҳуқуқни бузган шахс бунинг натижасида даромад олган бўлса, ҳуқуқи бузилган шахс бошқа зарар билан бир қаторда бой берилган фойда бундай даромаддан кам бўлмаган миқдорда тўланишини талаб қилишга ҳақли” – деб кўрсатилган.

Фуқаролик кодексининг 14-моддасида етказилган зарарнинг таркиби ҳақида муҳим тушунча берилади. Яъни, етказилган зарар – “ҳақиқий зарар” ва “бой берилган фойда” каби туркумларга бўлинади. *Ҳақиқий зарар деганида, бузилган ҳуқуқни тиклаш учун қилинган ёки қилиниши керак бўлган харажатлар, мол-мулкни йўқолиши (кам чиқиши) ёки шикастланиши (бузилиши) тушунилади. Бой берилган фойда деганида, зарар кўрган шахснинг ҳуқуқлари бузилмаганида олиниши мумкин бўлган, лекин олинмай қолган даромад тушунилади [4].*

Фуқаролик кодексининг 332-моддасида мажбуриятлар бўйича жавобгарлик ҳажмини чеклаш белгиланган. Унга мувофиқ *“Мажбуриятларни айрим турлари бўйича, ҳамда муайян фаолият тури билан боғлиқ мажбуриятлар бўйича қонунда зарарни тўла қоплашга бўлган ҳуқуқ чеклаб қўйилиши мумкин (чекланган жавобгарлик)”[2].*

Уставнинг 126-бандида ҳам юк ташишда темир йўл етказган зарарни қоплаш бўйича жавобгарлик ҳажмини чеклаш белгиланган. *Юк йўқолганда ёки кам чиққанда темир йўл етказилган зарарни юкнинг ҳақиқий баҳоси миқдорида, юк бузилганида ва шикастланганида – унинг баҳоси қанчага пасайган бўлса, шу сумма миқдорида қоплайди. Нархини эълон қилиш билан ташишга топширилган юк йўқолганда темир йўл эълон қилинган нарх миқдорида етказилган зарарни қоплайди. Лекин темир йўлга юкни эълон қилинган нархи, унинг ҳақиқий баҳосидан ортиқлигини исбот қилиш ҳуқуқи берилган. Агар темир йўл юкни эълон қилинган нархи, унинг ҳақиқий баҳодан ортиқлигини исбот қилса, унинг жавобгарлиги юкнинг ҳақиқий баҳосини ташиш қилади. Ташилаётган юкни йўқолиши ва кам чиқиши*

ҳолтларида темир йўл зарарни қоплаш билан бир қаторда бу юк учун ташиш (кира) ҳақини ҳам қайтаради, агарда у йўқолган ва кам чиққан юкни нарҳига кирмаган бўлса.

Шундай қилиб темир йўл фақат ҳақиқий зарарни, яъний мол-мулкни йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши ёки шикастланиши боғлиқ бўлган харажатларни қоплайди. Темир йўл бой берилган фойдани қопламайди.

Баъзан юкларнинг йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши ёки шикастланиши сабабидан юк олувчи – корхона режалаштирилган маҳсулотни ишлаб чиқара олмайди, ҳамда маҳсулотни етказиб бериш бўйича шартнома мажбуриятларини ҳам бажармайди, оқибатда эса ўз миқдорлари томонидан мулкӣ жавобгарликка тортилади. Ана шу ҳолатларда юк олувчи – корхоналар темир йўлдан юкнинг баҳосини ва маҳсулот етказиб бера олмаганлиги учун тўланган санкцияларни ҳам ундиришни талаб қиладилар. Қонунда шу нарса аниқ кўрсатилганки, темир йўл фақат йўқолган ва шикастланган юкларнинг баҳосидан келиб чиққан талабларнигина қондиради, яъни темир йўл корхоналарнинг маҳсулот етказиб бера олмаганлиги учун тўланган суммани ва бошқа харажатларни тўламайди.

16.3-мисол. Тикув фабрикаси темир йўлдан ташиш жараёнида ёнғиндан куйган газлама баҳосини, ҳамда савдо ташкилотларига тўланган жаримани қопланишинини талаб қилди. Талабда жўнатилган газлама етиб келмаганлиги сабабидан фабрика шартнома мажбуриятлари бўйича тайёр маҳсулотларни савдо ташкилотларига етказиб бера олмади. Ва бунинг оқибатида муайян суммада жарима тўланди деб ваз кўрсатди. Темир йўл бошқармаси фабрикага куйган газлама баҳосида пул ўтказиб талабни қисман қондирди. Тикув фабрикаси шаҳар давлат арбитражида темир йўл бошқармасидан тўланган жаримани қопланишини талаб қилиб даво кўзғотди. Шаҳар давлат арбитражи фабрика даъво қилган жарима санкцияси натижасида етган зарарни ундириб беришни рад этиб, қарорида Уставининг 126-моддасига мувофиқ темир йўл фақат юкнинг ҳақиқий баҳоси миқдорида жавобгар эканлигини кўрсатади.

Асрамай юк ташишдан етган зарарнинг миқдорини лозим даражада расмийлаштирилган хужжатлар билан кўрсатилиши керак.

16.4-мисол. Вино заводидан, туман озиқ овқат савдо идорасига шампан виноси етиб келган икки вагоннинг бирида юк жўнатувчининг пломбаси бўлмаган ва шу сабабли бу вагон тайинланган станцияда юк олувчига текшириб топширилган. Текшириб топшириш натижасида тузилган тижорат актида қайд қилинишича баъзи бир қисм виноли бутулкалар синганлиги ва

уларнинг баъзи бир коробкаларда етишмаслиги сабабидан *кам чиқиш* аниқланган. Шунингдек, бу вагонда 70 та жой (коробка) ёки 840 бутилка шампан виноси темир йўл юкхатига нисбатан *ортиқча* эканлиги аниқланди.

Юк олувчи шахар давлат арбитражида даъво қўзғотиб темир йўл бошқармасидан кам чиқиш натижасидаги зарар суммасини ундириб беришни сўради. Чунки юк жўнатувчи шампан виноси учун ҳисобни (сметни) икки вагон учун жамлаб юборган экан. Давлат арбитражи юк олувчи – туман озиқ-овқат савдоси идорасидан иккинчи вагонда келган юк учун қабул ҳужжатларини тақдим этишни талаб қилди. Лекин, юк олувчи қабул ҳужжатларини арбитражга тақдим этмади.

Арбитраж ушбу ҳолатдан келиб чиқиб иккинчи вагонда ҳам ортиқча юк бўлиши эҳтимолдан ҳоли эмас ва биринчи вагондаги ортиқча 70 та жой (коробка) кам чиқишини ва синган бутилкалардаги шампан виноси зарарини бутунлай ёпади деб даъвони рад этди.

Юк олувчида асрамай ташишдаги моддий зарарни бўлмаслиги уни ундиришни талаб қилиш имкониятидан маҳрум этади.

16.5-мисол. Умумий овқатланиш бирлашмасига помидор топшириш пайтида унинг бир қисми *стандартга* жавоб бермаслиги ва *чириганлиги* аниқланди. Экспертиза хулосасида бузилиш сабаби РАЙПО тайёрлов идораси *ортиш қондасини бузганлиги* ва *юкнинг муддатидан кечикиб етиб келиши* деб кўрсатилган.

Бирлашма темир йўлдан ёки юк жўнатувчидан етказилган зарар суммасини ундириб беришни даъво қилди. Бу ишни кўриб чиққан вилоят давлат арбитражи, давогар – умумий овқатланиш бирлашмаси *стандартга* жавоб бермайдиган ва *чириган* помидорларни стандарт баҳосида сотганлигини аниқлади, шу сабабли умумий овқатланиш бирлашмаси юкнинг сифати пасайишидан зарар кўрган эмас. Ушбу ҳолатда зарарни йўқлиги темир йўлга ва юк жўнатувчига мулкӣ жавобгарлигини юклашга асос бўла олмайди. Даъво рад этилган.

Бу ҳолатда йўқ зарарни ундириш даъво қилиб умумий овқатланиш бирлашмаси ходимлари нҳоят даражада ноҳақлик билан ҳаракат қилдилар. Шунинг учун арбитраж бу иш материалларини ҳуқуқни ҳимоя қилиш органларига юборишни лозим топди.

Юк олувчи, юк жўнатувчи асрамай ташиш оқибатида етган зарарни ундиришни талаб қилиб темир йўлга талаб қилганида ва даъво қўзғотганида, унинг миқдорини исбот қилиши керак.

16.6-мисол. Юк ташишда темир йўл айби билан ювилган кирларни сиқадиган *машина шикастланган*. Юк олувчи – вилоят ижроқўмининг таъминот ва тақсимот бошқармаси темир йўл бошқармасидан *машинанинг тўла баҳоси* ундиришни талаб қилиб даъво қўзғотди. Экспертларнинг хулосаси бўйича машинани ишлаб чиқарган завод шароитида таъмирлаш мумкин, ҳамда машинанинг таъмирлаш баҳосини завод калкуляция қилиши керак. Темир йўл Уставининг 126-бандига мувофиқ, темир йўл шикастланган юкнинг баҳоси қанчага камайган бўлса, фақатгина шу миқдорини тўлайди. Вилоят давлат арбитражи юк олувчига машинани қайта таъмирлаш учун сарфланадиган харажатларни исбот қилувчи ҳужжатларни талаб қилди. Лекин, даъвогар вилоят давлат арбитражи талабини бажармади ва хўжалик низосини ҳал қилиш учун керакли ҳужжатларни тақдим этмади. Шунинг учун вилоят давлат арбитражи қонундан келиб чиқиб даъвони кўриб чиқмади.

Фуқаролик кодексининг 324-моддасида, *қарздор мажбуриятини бажармаганлиги ёки лозим даражада бажармаганлиги туфайли кредиторга етказилган зарарни тўлаши шартлиги* – қайд қилиб ўтилган. Бинобарин, зарарни қоплаш фақат шундагина мумкин бўладики, қачонки етказилган зарар билан мажбуриятни бузиш **сабабли боғланишда** бўлса.

Шунинг учун транспорт қонунчилиги талабларига риоя қилмасликда бўлиб кўринган темир йўлнинг ҳуқуққа хилоф хатти – ҳаракати (ҳаракатсизлиги) билан асрамай юк ташишда етказилган зарар ўртасида сабабли боғланиш мавжуд бўлмаса, темир йўлни мулкий жавобгарликка тортишга асос ҳам мавжуд бўлмайди. Бу қоидага хўжалик суди органлари темир йўл билан юк олувчи ёки юк жўнатувчи ўртасидаги асрамай ташишда пайдо бўладиган мулкий низоларни кўриб чиқишда қатъий амал қиладилар.

16.7-мисол. Вилоят матлубот бирлашмасининг улгуржи базасига юк жўнатувчининг пломбаси билан келган *техник ҳолати нуқсонли контейнерни* текшириб топшириш пайтида бош кийим кам чиқиши аниқланган. Тайинланган станциясида тўлдирилган контейнерни техник ҳолатини кўрик актида кўрсатилишича, контейнернинг остки кўнгдаланг балкаси эгилиб қолган. Тижорат актида қайд қилинишича йўл сафарида юкни олишга имконият бўлмаган. Юк олувчи даъво қилиб мурожаат этган Вилоят давлат арбитражи темир йўл бошқармасини асрамай юк ташиш учун мулкий жавобгарлигидан озод қилди. Давлат арбитражи ўз қарорида *контейнернинг техник яроқсизлиги* билан юкнинг кам чиқиши ўртасида *сабабли боғланиш*

мавжуд эмаслиги кўрсатди ва асрамай ташиш учун етказилган зарарни юк жўнатувчидан ундиришни буюрди.

Асрамай юк ташиш ва зарар ўртасида сабабли боғланиш бор ёки йўқлигини аниқлашда экспертларнинг хулосалари муҳим аҳамиятга эга. Шунинг учун юкларнинг текшириб топшириш чоғида экспертизанинг адолатли ва юқори савияда ўтказишга жиддий аҳамият бериш керак. Адолатли ва юқори савияда ўтказилмаган экспертиза кўп ҳолларда ҳақиқий жавобгарни топишга имкон бермайди. Бунга кўплаб мисоллар келтириш мумкин.

16.8-мисол. Шаҳар "Саноатмоллар" савдо бирлашмаси темир йўл бошқармасидан курак ва бўёқлаш чўткаларини *соплари чириганидан етказилган зарарни* ундиришни даъво қилди. Иш материалларидан шу нарса маълум бўлдики, вагон соплар билан тайинланган станциясига йўл сафаридаги станциянинг пломбаси билан келган, бинобарин йўлда сафарида вагондаги юкка кириш имконияти бўлган. Лекин, ишни кўриб чиққан Ўлка давлат арбитражи шуни таъкидладикки, техник ҳолати соз вагонда келган юкнинг *намланиши* қайд қилинмаган. Экспертиза *ёғочнинг нуқсони* жиҳатидан сопларни *яроқсиз* деб топган. Шундан келиб чиқиб *сопларнинг чирииши* ва *йўлда сафарида вагондаги юкка кириш имконияти бўлганлиги* ўртасида *сабабли боғланиш* мавжуд бўлмаганидан Ўлка давлат арбитражи асрамай ташиш учун жавобгарликни юк жўнатувчига юклаб темир йўлни жавобгарликдан озод этди.

Фуқаролик кодексининг 333-моддасида, *қарздор айби бўлган тақдирда мажбуриятни бажармаганлиги ёки лозим даражада бажармаганлиги учун, агар қонун ҳужжатларида ёки шартномада бошқача тартиб белгиланмаган бўлса, жавоб бериши, қарздор мажбуриятни лозим даражада бажариши учун ўзига боғлиқ бўлган ҳамма чораларни кўрганлигини исботласа, у айбсиз деб топилиши ва айбнинг йўқлигини мажбуриятни бузган шахс томонидан исботланиши* – қайд қилиб ўтилган.

Мажбуриятни бузганлик учун жавобгарликнинг асоси сифатида айбнинг бўлиши ҳақидаги умумий қоидага риоя қилинган ҳолда қарздорнинг айбли ёки айбсиз эканлигини объектив баҳолаш мезонлари Фуқаролик кодексида ўз аксини топган. Фуқаролик кодексининг 333-моддасида қарздорга нисбатан талабчанлик оширилган, унинг зиммасига айби йўқлигини исботлаш вазифаси юклатилган, агар қарздор айби йўқлигини исботлай олмаса айбдор ҳисобланади ва мажбурият бузилганлиги учун жавобгар бўлади. Фуқаролик ҳуқуқий жавобгарлик

учун айбнинг қайси шаклда (эҳтиётсизлик ёки қасддан) бўлишидан қатъий назар, жавобгарлик вужудга келади: белгиланган неустойка ундирилади ёки етказилган зарар қопланади. Айби йўқлигини исботлаш вазифаси қарздор зиммасига юклатилганлиги амалиёт учун муҳим аҳамиятга эга, низони тўғри ҳал қилишга ёрдам беради.

16-мартърузага тест синов саволлари

332. Темир йўл юкларни ташишга қабул қилиб олган пайтдан токи уни қадар юкларни асраш учун жавобгар бўлади.

333. Темир йўл тарнспортида юкларни асрамай ташишларга нималар мансуб бўлмайди?

334. Йўқолиш деб нимага айтилади?

335. Кам чиқиш деб нимага айтилади?

336. Бузилиш деб нимага айтилади?

337. Шикастланиш деб нимага айтилади?

338. Сифати стандарт талабига мос келмайдиган ва стандарт талабига нисбатан юқори намликда бўлган юкларни транспортга топшириш нимага олиб келиши мумкин?

339. Яроқсиз, сифатсиз ёки стандарт талабларга мос келмайдиган идишларда ва ўровларда юкларни темир йўлга топшириш нимага олиб келиши мумкин?

340. Юкларнинг массасини ёки миқдорини (сонини) нотўғри аниқлаш нимага олиб келиши мумкин?

341. - инсонларнинг мулкига ёки шахсига қонунга хилоф ҳаракат (ҳаракатсизлик) натижасида етказилган зарар учун зарар етказган шахснинг тўлиқ моддий жавоб беришидир.

342. Етказилган зарарни қоплаш қайси ҳолатда вужудга келмайди?

343. Етказилган зарарни қоплаш қайси ҳолатда вужудга келмайди?

344. Агар қонун ёки шартномада зарарни камроқ миқдорда тўлаш назарда тутилмаган бўлса, ҳуқуқи бузилган шахс ўзига етказилган зарарни

345. деганида, бузилган ҳуқуқни тиклаш учун қилинган ёки қилиниши керак бўлган харажатлар, мол-мулкни йўқолиши (кам чиқиши) ёки шикастланиши (бузилиши) тушунилади.

346. деганида, зарар кўрган шахснинг ҳуқуқлари бузилмаганида олинниши мумкин бўлган, лекин олинмай қолган даромад тушунилади.

347. Юк йўқолганда ёки кам чиққанда темир йўл етказилган зарарни қанча миқдорида қоплайди?

348. Юк бузилганида ва шикастланганида темир йўл етказилган зарарни қанча миқдорида қоплайди?

17-маъруза. Темир йўл транспортига талаб ва даъволар

Режа:

1. Низоларни талаб қўйиш асосида ҳал қилишнинг аҳамияти;
2. Талаб қўйиш тартиби ва муддати;
3. Талабларни тақдим этиш ва кўриб чиқиш ;
4. Даъво қўзғатиш тартиби.

1. Низоларни талаб қўйиш асосида ҳал қилишнинг аҳамияти

Халқ хўжалигининг барча соҳаларидаги ташкилотлар ва жисмоний шахслар транспорт ва жумладан темир йўл транспорти билан юкларни ташиш боис ҳуқуқий муносабатларга киришадилар. Темир йўлда юк ташиш режа ва шартнома асосида амалга оширилади. Юк ташиш режаси ва юк ташиш шартномаси темир йўл зиммасига бир қатор мажбуриятларни юклайди. Уларнинг энг муҳимлари: *юк ташиш режасида назарда тутилган миқдордаги ва турдаги соз ва яроқли ташиш воситаларини юк жўнатувчига белгиланган муддатларда тақдим этиш; ташишга қабул қилинган юкларни ўз вақтида ва тўла асраб етказиб бериш; ташиш воситаларидан шу жумладан корхоналарнинг тасарруфидаги хусусий ёки улар ижарага олган вагонлардан самарали фойдаланишидир.* Темир йўл режа ва шартнома мажбуриятларини бажармаганида ёки лозим даражада бажармаганида унга нисбатан **мулкий жавобгарлик** қўлланилади. **Мулкий жавобгарлик** - инсонларнинг мулкига ёки шахсига қонунга хилоф ҳаракат (ҳаракатсизлик) натижасида етказилган зарар учун зарар етказган шахснинг тўлиқ моддий жавоб беришидир. Мулкий жавобгарлик юридик жавобгарликнинг бир тури бўлиб, қонунчиликда ҳуқуқбузарликка нисбатан тайинланган ҳуқуқий чора (санкция) бўлиб, унинг қўлланиши ҳуқуқбузарларнинг мулк - манфаатидан маҳрум қилади.

Юклар, йўловчилар багаж ва юк багажни ташиш бўйича мажбуриятлар бузилган тақдирда юк жўнатувчилар ва юкни олувчилар тегишли темир йўл транспорти корхоналарига қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда ва муддатларда талаб ва даъволар тақдим этишга ҳақли эканликлари ва бу талаблар ва даъволарни кўриб чиқишнинг ўзига хос хусусиятлар темир йўл Уставида белгилаб қўйилганлиги – “Темир йўл транспорти тўғрисида” ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг 28-моддасида таъкидлаб ўтилган. Лекин Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 724-моддасида, ташиувчига нисбатан юк ташишдан келиб чиқадиган даъвони қўзғатишдан олдин унга тегишли транспорт Устави ёки Кодексида назарда тутилган тартибда талаб қўйилган бўлиши шартлиги – кўрсатиб ўтилган.

Талаб қўйиш тартибида хўжалик низоларни ечиш корхона, ташилот ва муассасаларнинг бузилган ҳуқуқларини тезроқ тиклашни ҳамда хўжалик шартномалари бўйича пайдо бўлган келишмовчиликларини ўзаро тартибга солишни таъминлайди. Темир йўлга тақдим этилган талабларни унинг тегишли бўлимлари ва тафтишчилари томонидан текшириш ва таҳлил қилиш, юк ташиш режаси ва шартномаси мажбуриятларини бажармаслик ёки лозим даражада бажармаслик сабабларни аниқлаштириш ва мукамал суриштириш ҳамда аниқланган камчиликлар бўйича муайян чоралар қабул қилиш имкониятини яратади. Талаб қўйиш тартибларига қатъий амал қилиш, мажбуриятни бажармаслик ёки лозим даражада бажармаслик оқибатидан темир йўлга моддий зарар етказган аниқ шахсни аниқлаш ва бундай шахсни мулкӣ жавобгарликка тортиш имкониятини беради. Талаб қўйиш тартиби ҳуқуқни ҳимоя қилиш органларини низосиз ишларни ҳал қилишга вақт сарфлашдан ҳалос этиб, уларнинг асосий диққатларини хўжалик қонунларини бузилишни олдини олиш профилактикасига жалб қилишга имконият беради.

2. Талаб қўйиш тартиби ва муддати

Уставининг 147-бандига мувофиқ, темир йўлга, ушбу Уставдан келиб чиқадиган даъво қўзғатишдан аввал унга албатта талаб қўйилган бўлиши шарт.

Темир йўлга талаб қўйиш ҳуқуқига ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатиш ҳуқуқига қуйидагилар эга бўладилар:

а) юк йўқолган ҳолатда:

юк олувчи – юкни келмаганлиги ҳақида тайинланган станция белгилаб берган юк паттасининг асл нусхасини тақдим этиш шарти билан, юк паттасини тақдим этиш имконияти бўлмаганда эса – юкни баҳоси тўланганлиги ҳақидаги хужжат ва юкни жўнатилганлиги ҳақида темир йўл берган, тайинланган станция юкни келмагани ҳақида белгилаб берган маълумотномани тақдим этиш шарти билан;

юк жўнатувчи – юк паттасининг асл нусхасини тақдим этиш шарти билан;

б) юк кам чиққан, бузилган ёки шикастланган ҳолатда – юк олувчи юкхатининг асл нусхасини ва темир йўл унга берган тижорат актини ёки тижорат акти тузилганлиги ҳақида темир йўл белгилаб берган юкхатининг асл нусхасини (тижорат акти йўқолган ҳолларда) ёки юкхатининг асл нусхасини ва юк ташиш Қоидаларида назарда тутилган тартибда темир йўл тижорат актини тузишни рад этганлигини шикоят қилганлиги ҳақида хужжатларни тақдим этиш шарти билан;

в) юкни етказиб берилиши кечиктирилган ҳолатда – юк олувчи юкхатининг асл нусхасини тақдим этиш шарти билан;

г) багаж йўқолган ҳолатда – багаж эгаси, багаж паттасининг асл нусхасини тақдим этиш шарти билан, багаж кам чиққан, бузилган, шикастланган ёки етказиб бериш кечиктирилган ҳолатларда – багаж эгаси багажни кам чиқиши, бузилиши, шикастланиши ёки етказиб бериш кечиктирилганлиги ҳақида темир йўл берган актни тақдим этиш шарти билан;

д) темир йўл тарифлари, жарималари ва йигимлари нотўғри ундириб олинган ҳолатда – юк жўнатувчи ёки юк олувчи тегишли ҳолатларда юкхатини асл нусхасини, вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномасини, қўшимча йигимлар учун жамғариш карточкасини, умумий шаклдаги актни ва тўловни тасдиқловучи ҳужжат тақдим этиш шарти билан;

е) хусусий (приват) вагонлар шикастланган ёки йўқолган ҳолатда – вагон эгаси (собственник) юкхатини асл нусхасини (юкхатини асл нусхаси бўлмаса вагонни ташишга қабул қилиб олинганлиги ҳақидаги патта ёки жўнатиш темир йўл станцияси бошлигининг мазкур вагонни ташишга қабул қилиб олинганлиги ҳақидаги маълумоти тақдим этилади), вагоннинг техник паспорти, шикастланганлик ҳақидаги акт ва зарарнинг ҳисоб китоби тақдим этиш шарти билан.

Талаб қўйиш муддати. Юк ташиш режаси ва юк ташиш шартномаси мажбуриятларидан келиб чиқадиган муносабатларнинг характери мурраккаб эканлигини эътиборга олиб, темир йўл Уставида талаб қўйиш муддати ўта бошлашдаги дастлабки пайтни аниқлаш Қоидаси берилган. Масалан: юкнинг кам чиқишидан юк олувчи ўзига етган зарар ҳақида юкни олган кунидан ёки темир йўлдан тижорат актини олган кунидан бошлаб билиши мумкин. Юк олувчига жўнатилган юк йўқолганида эса юк олувчи қайси кундан бошлаб юк йўқолганлигини исботлаши бир мунча мурраккаб бўлади. Шунинг учун темир йўл транспорти қонунчилигида талаб қўйиш муддатлари қайси кундан ўта бошланиши Уставининг 152-бандида аниқ ва равшан белгиланган бўлиб унда, *темир йўлга 6 ойлик муддат давомида, жарима тўлаш ҳақида талаблар бўйича эса – 45 кун давомида талаб қўйиш мумкинлиги* – қайд қилинган.

Кўрсатилган муддатлар:

а) юк ёки багажнинг бузилишини, шикастланишини ёки кам чиқишини қоплаш ҳақидаги талаблар бўйича – юк ёки багаж топширилган кундан;

б) юкнинг йўқолишини қоплаш ҳақидаги талаблар бўйича – юкни етказиб бериш муддати тугаган кунидан 30 сутка ўтгандан сўнг;

в) багажнинг йўқолишини қоплаш ҳақидаги талаблар бўйича – багажни етказиб бериш муддати тугаган кундан 10 сутка ўтгандан сўнг;

г) юк ва багажни етказиб берилиши кечиктирилганлиги ҳақида талаблар бўйича юк ва багаж топширилган кундан;

д) ташиш режасини бажармаганлик учун жарима ундириш ҳақида талаб бўйича – жарима тўлаш учун белгиланган 5 кунлик муддат тугагандан сўнг;

е) вагонларни тўхтаб туришига ва контейнерларни ушланиб қолишига жаримани ва акцептсиз тартибда ундирилган бошқа жарималарни қайтариш ҳақидаги талаблар бўйича – темир йўл жаримани устма ҳисоблаш ҳақида тўлов талабномасини (ҳисобни) талабни арз қилувчи олган кундан;

ж) бошқа барча вазиятларда - талаб қўйиш учун асос бўладиган ҳолат бошланган кундан, ҳисоб этилади.

Темир йўл Уставининг 152-бандида берилган қоида темир йўлга талаб қўйиш муддати қайси кундан бошланишини аниқлашни осонлаштиради. Уставнинг 147-бандига мувофиқ, ҳусусий (приват) вагонлар шикастланган ёки йўқолган ҳолатда – темир йўлга вагон шикастланган ёки йўқолган пайтдан бошлаб 12 ойлик муддат давомида талаб қўйиш мумкин.

3. Талабларни тақдим этиш ва кўриб чиқиш

Талабларни тақдим этиш. Темир йўлда ташиш бўйича вужудга келадиган талабларни Уставнинг 148-бандига мувофиқ – юк, йўловчи ва багаж ташишлардан вужудга келадиган талаблар темир йўлнинг раҳбарига тақдим этилади.

Бевосита тўғри аралаш қатновларда юк ташишдан вужудга келадиган талабларни:

а) агар ташишнинг охирги пункти темир йўл станцияси бўлса, темир йўлга;

б) қолган барча ҳолатларда – бошқа турдаги транспортнинг тегишли корхонасига тақдим этилади.

Юк жўнатувчиларнинг ва юк олувчиларнинг жарималар ҳақидаги талаблари темир йўлнинг раҳбарига тақдим этилади.

Темир йўлнинг раҳбари бундай талабларни кўриб чиқишни темир йўлнинг минтақавий ва бошқа структуравий бўлинмасининг зиммасига юклаши мумкин. Юкларни ташиш Қоидаларининг 38-бўлимида аниқ ҳолатларда талабларни тақдим этиш тартиблари баён этилган.

Юкларни йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши ёки шикастланишини қоплаш ҳақидаги талаблар тайинланган темир йўлнинг юк ва тижорат ишлари хизматига юборилади.

Йўловчи поездларида ташиладиган юк багажларни йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши ёки шикастланишини қоплаш ҳақидаги талаблар тайинланган темир йўлнинг йўловчи хизматига юборилади.

Йўловчи ёки багаж ташишдан вужудга келадиган талаблар, талабни арз қилувчининг ҳохиши бўйича жўнатувчи ёки тайнланган темир йўлнинг йўловчи хизматига юборилади.

Юкларни, юк багажларни етказиб бериш кечиктирилганлик учун жарима тўлаш ҳақидаги, вагонларни юк туширишда, цистерна ва бункерли ярим очик вагонларни тозалашда тўхтаб туришига ҳамда контейнерларни юк тушириш пунктларида ушланиб қолишига ундирилган жарималарни қайтариш ҳақидаги талаблар тайинланган темир йўлнинг молия хизматига юборилади.

Корхона, ташкilot, муассасаларнинг тасарруфидаги ёки улар ижарага олган вагон ва контейнерларни темир йўл ўзбошимчалик билан эгаллаб олганлиги учун жарималар тўлаш ҳақидаги талаблар вагон ва контейнерлар эгаси ёки ижарачи жойлашган ҳудуддаги темир йўлнинг юк ва тижорат ишлари хизматига юборилади.

Умумтармоқ парки вагон ва контейнерларини юк жўнатувчилар, юк олувчилар ва темир йўл шохобча йўли эгалари темир йўлнинг рухсатсиз ўзларининг ички ташишларида фойдаланганликлари учун ундириб олинган жарималарни қайтариш ҳақидаги талаблар, бу жарималарни ундириб олган темир йўлнинг юк ва тижорат ишлари хизматига юборилади.

Юк ортиш пунктларида вагонларни тўхтаб туришига ва контейнерларни ушланиб қолишига, вагонларни техник нормаларигача ёки тўлиқ юк кўратишигача (сигимигача) чала юклашга ундириб олинган жарималарни қайтариш ҳақидаги талабларни ҳамда юк жўнатувчига юк ортишга тозаланмаган ҳаракатдаги состав олиб кириб берилганлиги учун жарима (Уставнинг 14-банди) тўлаш ҳақидаги талабларни жўнатувчи темир йўлнинг молия хизматига юборилади.

Юк ортиш, тушириш ёки темир йўл шохобча йўлларида вагонларни қабул қилиш жойларидан вагонларни ушланиб қолишига жарима тўлаш ҳақидаги талаблар, ушланиб қолиш содир бўлган темир йўл бўлимига (ЎТЙ ДАТКда темир йўл минтакавий бўлинмасига) кўриб чиқиш учун юборилади.

Корхона, ташкilot, муассасаларнинг тасарруфидаги ёки улар ижарага олган ҳаракатдаги состав ва контейнерларни темир йўл ишкастлантирганлиги ҳақидаги талаблар, назарда тутилган ҳаракатдаги состав ёки контейнерлар эгаси ёки ижарачи жойлашган темир йўл бўлимига кўриб чиқиш учун юборилади.

Ташиш режасини бажармаганлик учун ва маршрутларга юк ортиш таъминламаганлик учун жарима тўлаш ҳақидаги талаблар юкни жўнатувчи темир йўл бўлимига кўриб чиқиш учун юборилади.

Темир йўлнинг номувофик хизматига келиб тушган талаблар тегишли хизматга ёки темир йўл бўлимига топширилади.

Талаб қўйиш ҳуқуқи. Уставининг 147-бандида мувофиқ керакли хужжатлар мавжуд бўлганида юк жўнатувчи ёки юк олувчи талаб қўйиш ҳуқуқига эга бўлишлари ҳақида юқорида айтиб ўтдик. Юк жўнатувчидан ва юк олувчидан ташқари ён беришлик уст хати мавжуд бўлганида юк олувчининг ёки юк жўнатувчининг юқори ташкилот органи ёки транспорт - экспедицияси ташкилоти талаб қўйиши мумкин.

Талаб ва даъволарни тақдим этиш ҳуқуқини юк жўнатувчилар юк олувчиларга ёки юк олувчилар юк жўнатувчиларга, ҳамда юк олувчилар ёки юк жўнатувчилар ўзининг юқори ташкилотига ёки транспорт - экспедицияси ташкилотига бериши тегишли хужжат (юк паттаси, юкхати ва шу кабилар) га **ён беришлик уст хати** ёзиб қўйиш билан тасдиқланади: “Талаб ва даъво тақдим этиш ҳуқуқи берилади”.

(ташкилот номи)

Ён беришлик уст хати ташкилот раҳбарининг ва бош ҳисобчининг имзолари ва корхона муҳри билан тасдиқланади.

Талабларни кўриб чиқиш. Юкни йўқолиши, кам чиқиши, бузилиши ёки шикастланишини қоплаш ҳақидаги талаблар ҳар бир жўнатма бўйича алоҳида тақдим этилиши шарт. Бир тайинланган станциядаги бир юк олувчига бир станциядан бир юк жўнатувчи ортган бир жинсли юклар бўйича **бештадан зиёд бўлмаган гуруҳ жўнатмасига**, битта тижорат акти тузилган бутун бир маршрутдаги ёки гуруҳ вагонлардаги юклар бўйича эса – актда кўрсатилган жўнатмалар миқдорига битта талаб тақдим этишга рухсат берилади. Кўриб чиқиш учун юкхати ёки юк паттаси зарур бўлган талаблар, бундай хужжатлар зарур бўлмаган талаблар билан бир талабнома аризасида бирлаштириб бўлмайди.

Талабнома аризасида қуйидаги маълумотлар кўрсатилиши керак:

а) айнан нима учун талаб тақдим этилаяпти (юкни ёки багажни тўлиқ ёки қисман йўқолишига, шикастланишига, бузилишига, етказиб беришни кечиктиришига ва ҳ.к.) ва талабни қисқача асослаш;

б) ҳар бир алоҳида талабни тури бўйича ва ҳар бир алоҳида хужжат (юкхати, багаж паттаси, режани бажариши бўйича ҳисоб карточкаси ва ҳ.к.) бўйича талаб суммаси;

в) талабни арз қилувчининг тўлиқ почта адреси (шаҳар, кўча, уй номери);

г) талабни арз қилувчининг ҳисоб рақами очилган банк бўлими ва ҳисоб номери;

д) талаб аризасини тўлдирилган сана.

Талабнома аризасини ташкилот раҳбари ёки унинг муовини имзолаши керак.

Талабнома аризасига Уставнинг 147- ва 151-бандларида кўрсатилган ҳужжатлар тақдим этилади. Уставнинг 147-бандига мувофиқ тегишли ҳолатларда қандай ҳужжатлар тақдим этилишига юқорида тўхталиб ўтдик. Уставнинг 151-бандида, *юкларни йўқолишига, кам чиқишига, бузилишига ёки шикастланишига алоқадор бўлган талабларга, талабни тақдим этиш ҳуқуқини тасдиқловчи ҳужжатлардан ташқари, жўнатилган юкни миқдорини ва баҳосини тасдиқловчи ҳужжат илова қилиниши кераклиги* – кўрсатиб ўтилган. Юк паттаси, юкхати ва тижорат актининг асли тақдим этилади.

Юк тўлиқ йўқолганида ва юк паттасини тақдим этишнинг имконияти мавжуд бўлмаганида, юк олувчи талабнома аризасига юкни баҳоси тўланганлиги ҳақидаги ҳужжатни ва мазкур юк олувчи номига жўнатувчи станция юкни қабул қилиб олганлиги ҳақидаги маълумотномани тақдим этади. Тайинланган станция эса бу маълумотномада талабни тақдим этишга 10 кунгача юкни етиб келмаганлиги ҳақида белги қўйган бўлиши керак.

Жўнатувчи станциянинг маълумотномасида: *юкхати номери; вагон номери; тайинланган станция ва темир йўл; юк жўнатувчининг ва юк олувчининг номи; юкни номи, сони ва вазни ҳамда юк қабул қилинган ва жўнатилган сана* кўрсатилиши керак. Маълуматнома станциянинг календар штемпелида тасдиқланади.

Юкни кам чиқиши ҳақидаги талабнома аризасида юк массасини табиий камайиш нормасини инобатга олиб тузилган талаб суммасини ҳисоби илова қилиниши керак, агар мазкур юкка бу норма белгиланган бўлса. Агар талаб аризасида назарда тутилган ҳисоб қилинган бўлса, талаб суммаси ҳисоби илова қилиш шарт эмас.

Жарималар ҳисоб – китобларидан келиб чиқадиган талаблар бўйича аризаларга:

а) ташиш режасини бажармаслик ва маршрутда юк ортиш таъминламаганлик учун жарима тўлаш ҳақида – станция берган юкларни ташиш режасини бажаришни ҳисоб карточкаси (ГУ-1 шакл);

б) тозаланмаган вагонларни юк ортишга олиб кириб берилганлик учун жарима тўлаш ҳақида – станция берган умумий шаклдаги (ГУ-23) акти;

в) вагонларни тўхтаб туришига ундирилган жарималарни қайтариш учун – вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси (ГУ-46 шакл);

г) юкни етказиб бериш кечиктирилганлик учун жарима тўлаш ҳақида – юкхати;

д) вагонларга техник нормаларгача ёки тўла юк кўратишигача (сигимигача) чала юклаш учун ундирилган жаримани қайтариш ҳақида – ундирилган жарима нотўғрилигини тасдиқловчи ҳужжат;

е) корхона, ташилот, муассасаларнинг тасарруфидаги ёки улар ижарага олган вагон ва контейнерларни **темир йўл ўзбошимчалик билан эгаллаб олганлиги учун** жарима тўлаш ҳақида – ўзбошимчалик билан эгаллаб олганлик фактини тасдиқловчи ҳужжат, жумладан юкхатини ёки юк паттасини асли, умумий шаклдаги (ГУ-23) акти ёки бошқа далилар, жарима суммасини ҳисоби. Умумий шаклдаги (ГУ-23) актини тузиш рад этилганида бундай рад этишни шикоят қилиш ҳақида далил ва темир йўл кўрсатилган вагонларни ва контейнерларни ўзбошимчалик билан эгаллаб олганлик фактини тасдиқловчи бошқа ҳужжатлар;

ж) юк ортиш ва тушириш жойларидан **вагонларни олиб чиқиш ушланиб қолишига** ёки темир йўл шохобча йўлидан **вагонларни қабул қилиб олиш ушланиб қолишига** жарима тўлаш ҳақида – вагонларни олиб кириб бериш ва олиб чиқиш қайдномаси (ГУ-46 шакл) ҳамда вагонларни олиб чиқишга тайёрлиги ҳақида хабарнома, вагонларни олиб чиқиш муддати кўрсатилган шартномадан кўчирма, юқорида назарда тутилган икки тарафлама ҳужжатларни тарафлардан бири имзолашни рад этган ҳолатларда тузилган умумий шаклдаги (ГУ-23) акти;

з) корхона, ташилот, муассасаларнинг тасарруфидаги ёки улар ижарага олган ҳаракатдаги состав ва контейнерларни **темир йўл шикастлантирганлиги учун** умумий шаклдаги (ГУ-23) акт, техник акт (ВУ-25), темир йўл кўрсатиб ўтилган ҳаракатдаги составни (контейнерни) шикастлантирганлик фактини тасдиқловчи ҳужжат ёки бундай актларни ва шикастланиш фактини ва уни миқдорини тасдиқловчи бошқа ҳужжатларни беришдан темир йўл бўйин товлаганлигини шикоят қилганлик далили ҳамда талаб суммасини ҳисоби;

и) **темир йўлни рухсатсиз** юк жўнатувчилар, юк олувчилар, темир йўл шохобча йўли эгалари умумтармоқ парки вагон ва контейнерларини ўзларининг ички ташишлари учун фойдаланганликлари учун ундириб олинган жаримани қайтариш ҳақида – жаримани нотўғри ундирилганлиги тасдиқловчи ҳужжат, илова қилинади.

Жарималарни ва йиғимларни қайтариш ҳақидаги талабнома аризасига юкларни ташиш Қоидаларининг 38-бўлими 9-§да назарда тутилган ҳужжатлардан ташқари жаримани ва йиғимни тўланганлигини тасдиқловчи ҳужжат (банкдан олинган тўловлар талабномаси ва бу талабномани тўланганлиги ҳақида бош ёки катта бухгалтер имзолаган маълумотнома, турли йиғимлар паттаси ва бошқалар) илова қилиниши керак.

Етказиб берувчи (юк жўнатувчи) ва юк олувчи ўртасидаги ҳисоб – китоблар юкнинг **норматив** ва **ҳақиқий намлигини** инобатга олиб амалга оширилганда унинг кам чиқиши учун талаб бўйича аризага, қандай намликдаги юк ортиб жўнатилганлигини тасдиқловчи ҳужжат (сифат гувоҳномаси, сертификат ва бошқалар) ва етиб келган юкни намлиги

ҳақидаги маълумотнома (агар шундай таҳлил ўтказилган бўлса) ҳам илова қилинади.

Топшириш пайтида **нарҳи орзонлаштирилган ёки нави пасайтирилган** тез бузилувчан юкларни бузилиши учун талаб бўйича аризага, нарҳи орзонлаштирилган юкни қандай нарҳда сотганлигини ёки ҳали юк сотилмаган бўлса амалга оширилган қайта баҳолаш ҳақидаги маълумотнома савдо ташкилоти тақдим этиши шарт. Маълумотномани ташкилот раҳбари ва бош (катта) бухгалтер имзолаши муҳир билан тасдиқлаши шарт.

Юк олувчи юкни баҳосини тўлаганлигини тасдиқловчи ҳужжат бўлиб **банк ҳужжати** ёки талаб қилувчи ташкилот раҳбари ва бош (катта) бухгалтери имзолаган ва муҳир билан тасдиқланган қачон, кимга, қайси ҳисоб бўйича ва қандай суммада юкни баҳоси тўланганлиги ҳақидаги **маълумотнома** хизмат қилади.

Бевосита темир йўлнинг тегишли хизматига ёки тегишли ҳолатларда темир йўл бўлимига талаб тақдим этилганда, арз қилувчига талаб қабул қилиб олинганлиги ҳақида **тилхат** берилади. Почта бўлимига ёки бевосита темир йўлга (темир йўл бўлимига) талабнома аризаси топширилган кун **талаб тақдим этилган кун** деб ҳисобланади.

Агар талаб аризасини **топшириш муддати** байрам кунлари ёки ҳар ҳафталик дам олиш кунлари тугаса ва талабнома аризаси бевосита темир йўлга (темир йўл бўлимига) ёки почта бўлимига байрам кунлари ёки ҳар ҳафталик дам олиш кунларидан кейинги биринчи ишчи куни топширилса, талабни тақдим этиш ўтказиб юборилган ҳисобланмайди.

Агар талабнома аризасига Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 147- ва 151-бандларида назарда тутилган ҳужжатлар илова қилинмаган бўлса ёки юкларни ташиш Қоидаларининг 38-бўлими 3-, 4-§га риоя қилинмай талаблар бирлаштирилганда, у ҳолда бундай аризалар 10 кунлик муддатдан кечикмай арз қилувчига қайтарилиши керак. Бундай ҳолатларда арз қилувчи Уставнинг 152-бандида белгиланган муддатлар доирасида керакли ҳужжатларни илова темир йўлга (темир йўл бўлимига) талаб билан яна мурожаат қилиши мумкин.

Бузилиш ва шикастланиш учун талаб қондирилганида, қопланиши шарт бўлган юк ёки юк бағажни баҳоси Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 127-бандда белгиланган тартибда аниқланади. Бу бандда, *темир йўл юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг талаби бўйича йўқолган, кам чиққан, бузилган ёки шикастланган юкни баҳосини юк жўнатувчининг **счёти** асосида, счёт мавжуд бўлмаганида эса – счётни ўрнини босадиган бошқа молиявий ҳужжат (счёт – фактура, спецификация, шартнома ва ҳ.к.) асосида қоплаши, хусусий шахсларга тегишли бўлган юкларни баҳоси юк берилиши керак бўлган жойда ва вақтда ўхшаш юкларнинг баҳосидан келиб чиқиб аниқланиши – кўрсатиб ўтилган.*

Йўл сафарида юк жўнатувчининг ёки юк олувчининг айби бўйича содир бўлган юкни бузилиши ва шикастланиши туфайли кейинги ташиш мумкин бўлмаган ҳолатларда, юк бошқа ташкилотга топширилганида, қопланиши шарт бўлган **юкни баҳоси** топширишдаги тушган маблағдан мазкур юк бўйича темир йўлга тегишли бўлган тўловларни чегирилган сумма размерида аниқланади.

Темир йўл талабни кўриб чиқиш натижалари ҳақида Ўзбекистон Республикаси темир йўл Уставининг 153-бандида белгиланган муддатлар доирасида талабни арз қилувчига хабар бериши шарт. Бу банда, *темир йўл талабни олган кунидан бошлаб қуйидаги муддатларда арз қилинган талабларни кўриб чиқиши ва талаб қаноатлантирилганлиги ёки рад этилганлиги ҳақида: 3 ой давомида – темир йўл қатновларида ташишлардан вужудга келган талаблар бўйича ва жарима тўлаш ҳақидаги талаблар бўйича 45 кун давомида арз қилувчига хабар бериши шартлиги* – баён этилган.

Темир йўл талабни рад этган ҳолатда хабарномада талабни рад этилиш сабаблари кўрсатилиши керак. Темир йўл талабни эътироф этганлиги ҳақидаги хабарномада эса, талаб қандай суммада қаноатлантирилганлиги кўрсатилади.

4. Даъво кўзғатиш тартиби

Уставнинг 155-бандига мувофиқ, *темир йўл тақдим этилган талабни тўлиқ ва қисман рад этганида ёхуд Уставнинг 153-бандида назарда тутилган муддатларда, яъний темир йўл қатновларида ташишлардан вужудга келган талаблар бўйича 3 ой давомида ва жарима тўлаш ҳақидаги талаблар бўйича 45 кун давомида темир йўлдан жавоб олинмаганида ушбу Уставдан келиб чиқадаган даъвони* темир йўлга тақдим этиш мумкин.

Даъво-манфаатдор шахснинг ўз ҳуқуқини ёки қонун билан қўриқланадиган манфаатини ҳимоя қилиш тўғрисида, фуқаролик суд ишларини юргизиш тартибида, судга мурожаат этишида ифодаланувчи юридик ҳаракати. Судга мурожаат қилиш даъво аризаси даъвони тақдим этиш йўли билан амалга оширилади. *Даъво аризаси - шахснинг бузилган ёки низолашилаётган ҳуқуқини ҳимоя қилиш учун судга мурожаат этиш шакли.* Даъво аризаси ёзма шаклда тақдим этилиши шарт. Даъво аризасида қилинаётган даъвонинг мазмуни асослантирилган ҳолда берилиши лозим. *Даъвогар-ўз ҳуқуқини ёки қонун билан қўриқланадиган манфаатини ҳимоя қилиш учун судга мурожаат этувчи шахс.* Даъвогарлар фуқаролар, юридик шахсларнинг ва давлатнинг вакиллари бўлиши мумкин.

Ўзбекистон Республикасида юк ташишдан келиб чиқадиган даъволарни хўжалик судлари кўриб чиқади. Лекин, юк ташишдан келиб чиқадиган мулкый низони ҳал қилишда талаб қўйиш тартибларига ва

муддатларига риоя қилмаслик ташкилотни юк ташувчига даъво қўзғатиш ҳуқуқидан маҳрум этади.

Давогар талаб тақдим этиш тартибларига ва муддатларига риоя қилмаганларида хўжалик судлари даъво аризасини қабул қилишни рад этадилар. Бундай риоя қилмаслик хўжалик судиниг йиғилишида аниқланса, ишни кўриб чиқиш тўхтатилади

17-мартга тест синов саволлари

349. Юкларни ташиш бўйича мажбуриятлар бузилган тақдирда юк жўнатувчилар ва юкни олувчилар қай йўсинда иш тутадилар?

350. Темир йўл транспортига тақдим этилган талаблар ва даъволарни кўриб чиқишнинг ўзига хос хусусиятлар қайси қонун ҳужжатида белгилаб қўйилган?

351. Ташувчига нисбатан юк ташишдан келиб чиқадиган даъвони қўзғатишдан олдин унга тегишли транспорт Устави ёки Кодексида назарда тутилган тартибда талаб қўйилган бўлиши шартлиги қайси қонун ҳужжатида белгилаб қўйилган?

352. Темир йўлга Уставдан келиб чиқадиган даъво қўзғатишдан аввал унга албатта талаб қўйилган бўлиши шартлиги қайси қонун ҳужжатида кўрсатиб ўтилган?

353. Юк йўқолган ҳолатда темир йўлга талаб қўйиш ҳуқуқига ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатиш ҳуқуқига кимлар эга бўладилар?

354. Юк йўқолган ҳолатда темир йўлга талаб қўйишда ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатишда юк олувчи қандай ҳужжатни тақдим этиши шарт?

355. Юк йўқолган ҳолатда темир йўлга талаб қўйишда ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатишда юк жўнатувчи қандай ҳужжатни тақдим этиши шарт?

356. Юк кам чиққан ҳолатда темир йўлга талаб қўйишда ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатишда юк олувчи қандай ҳужжатни тақдим этиши шарт?

357. Юк бузилган ёки шикастланган ҳолатда темир йўлга талаб қўйишда ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатишда юк олувчи қандай ҳужжатни тақдим этиши шарт?

358. Юк кам чиққан, бузилган ёки шикастланган ҳолатда темир йўлга талаб қўйиш ҳуқуқига ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатиш ҳуқуқига ким эга бўлади?

359. Юкни етказиб берилиши кечиктирилган ҳолатда темир йўлга талаб қўйиш ҳуқуқига ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатиш ҳуқуқига ким эга бўлади?

360. Юкни етказиб берилиши кечиктирилган ҳолатда темир йўлга талаб қўйишда ва тегишли ҳолатларда даъво қўзғатишда юк олувчи қандай ҳужжатни тақдим этиши шарт?

361. Темир йўлга қанча муддат давомида талаб қўйиш мумкин?

362. Темир йўлга жарима тўлаш ҳақида талаблар бўйича неча кун давомида талаб қўйиш мумкин?

363. Темир йўлга юкнинг кам чиқишини қоплаш ҳақидаги талаб қўйиш муддати қайси кундан ҳисоб этилади?

364. Темир йўлга юкнинг бузилишни ёки шикастланишни қоплаш ҳақидаги талаб қўйиш муддати қайси кундан ҳисоб этилади?

365. Темир йўлга юкнинг йўқолишини қоплаш ҳақидаги талаб қўйиш муддати қайси кундан ҳисоб этилади?

366. Темир йўлга юкни етказиб берилиши кечиктирилганлиги ҳақида талаб қўйиш муддати қайси кундан ҳисоб этилади?

367. Темир йўлга ташиш режасини бажармаганлик учун жарима ундириш ҳақида талаб қўйиш муддати қайси кундан ҳисоб этилади?

368. Темир йўл катновларида ташишлардан вужудга келган талаблар бўйича темир йўл қанча муддатда арз қилинган талабларни кўриб чиқиши ва талаб қаноатлантирилганлиги ёки рад этилганлиги ҳақида арз қилувчига хабар бериши шарт?

369. Жарима тўлаш ҳақидаги талаблар бўйича темир йўл қанча муддатда арз қилинган талабларни кўриб чиқиши ва талаб қаноатлантирилганлиги ёки рад этилганлиги ҳақида арз қилувчига хабар бериши шарт?

370. -манфаатдор шахснинг ўз ҳуқуқини ёки қонун билан қўриқланадиган манфаатини ҳимоя қилиш тўғрисида, фуқаролик суд ишларини юргизиш тартибида, судга мурожаат этишда ифодаланувчи юридик ҳаракати.

371. - шахснинг бузилган ёки низолашилаётган ҳуқуқини ҳимоя қилиш учун судга мурожаат этиш шакли.

372. – ўз ҳуқуқини ёки қонун билан қўриқланадиган манфаатини ҳимоя қилиш учун судга мурожаат этувчи шахс.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси. Тошкент, “Ўзбекистон”, 2009 й. – 40 б.

2. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси. Расмий нашр – Т.: Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги, 2003 й. – 496 б.

3. Ўзбекистон Республикасининг хўжалик процессуал кодекси. Тошкент, “Адолат”, 1998 й. – 192 б.

4. Раҳмонкулов Ҳ. Ўзбекистон республикаси Фуқаролик кодексининг биринчи қисмига умумий тавсиф ва шарҳлар. I-жилд. Тошкент, “Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси” нашриёт уйи, 1997 й. – 504 б.
5. Раҳмонкулов Ҳ. Ўзбекистон республикаси Фуқаролик кодексининг иккинчи қисмига шарҳлар. II-жилд. Тошкент, “Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси” нашриёт уйи, 1998 й. – 635 б.
6. Ўзбекистон Республикасининг Қонуни. Темир йўл транспорти тўғрисида. Тошкент, 1999 й. – 48 б.
7. Устав железной дороги Республики Узбекистон. Тошкент, 2008 г. – 112с.
8. Саидов А., Тажиханов У., Одилқориев Х. Давлат ва ҳуқуқ асослари. Дарслик. Тошкент, “Шарқ”, 2002 й. – 720 б.
9. Хусанов О., Азизов Х. Давлат ва ҳуқуқ асослари. Изоҳли луғат. – Тошкент, “Ўқитувчи”, 1996 й. – 96 б.
10. Turdmatov O.S. Yuk va tijorat ishlarini boshqarish. O'quv qo'llanma. Toshkent, “Aloqachi”, 2009 й. – 216 б.
11. Турдиматов О.С. Транспорт ҳуқуқи асослари. Дарслик. Тошкент, “Шарқ” 2004 й.. – 208 б.
12. Правила перевозок грузов ч.1. М.: Транспорт. 1983 г. – 472 с.
13. Техническое условия погрузки и крепления грузов. М.: Транспорт, 1990 г. – 408 с.
14. Раҳманбердиев Р.Х. Основы транспортного права. Тошкент, “Навруз”, 1994 г.– 167 ст.
15. Гауф Г.Р., Ляндрес В.Б. Правовые методы обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте. М.: “Транспорт”, 1989 г.– 255 ст.
16. Астановский Г.Б. Договорные отношения на эксплуатацию подъездных путей. М.: “Юридическая литература”, 1984 г.– 112 ст.
17. Ляндрес В.Б. Право и эффективность использования вагонов и контейнеров. М.: “Юридическая литература”, 1989 г. – 176 ст.
18. Бурса Н.П., Ляндрес В.Б. Претензии и иски к транспортным организациям. М.: “Юридическая литература”, 1985 г. – 159 ст.
19. Министерство путей сообщения. Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта № 160. М.: Транспорт, 1992 г. – 96 с.
20. Исломов З., Мирҳамидов М. Ҳуқуқшунослик. Ўқув қўлланма. Тошкент, “Абдулла Қодирий”, 2002 й. – 240 б.
21. Государственная инспекция Республики Узбекистан по надзору за безопасностью железнодорожных перевозок. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам государственной акционерной компании «Узбекистан темир йуллари». Ташкент, ОАО «Темирйулчи» 2001 г. – 106 с.