

тическим и консульским правом, как двух самостоятельных отраслей. Аргументами данного утверждения являются:

- различие в генезисе и эволюции развития (консульское право первоначально возник как частноправовой институт, а дипломатическое право всегда было публично-правовым);
- различные объекты и предметы регулирования;
- различные системы источников права;
- отличие в отраслевых принципах;
- функциональное отличие;
- различие в правовом статусе органов;
- по сравнению с дипломатическим правом в консульском праве более тесное взаимодействие с национальным правом и правом страны пребывания;
- более тесное взаимодействие консульского права с международным частным правом.

Данные признаки позволяют нам говорить о консульском праве как самостоятельной отрасли современного международного права. В условиях глобализации консульские отношения становятся шире и многообразнее, и год от года увеличиваются, а, соответственно, и правовое регулирование этих отношений совершенствуются и развиваются, приобретая цельность и системность.

Методологически консульское право может рассматриваться как:

- 1) отрасль права;
- 2) самостоятельное научное направление;
- 3) учебный курс.

Все эти названные подходы могут реализовываться в разнообразной форме и содержании, что находит свое отражение в различных научных исследованиях, монографиях и программах учебных дисциплин, а также в международных договорах.

Список литературы:

1. Саидова Л.А. Дипломатическое право в Узбекистане: проблемы теории и практики. Дис... докт. юрид. наук. – Т.: УМЭД, 2001. – 279 с.
2. Соловьёв Э.Я. Основы консульского права. Учебное пособие. – М.: Ось-89, 2005. – С.6.
3. Плотникова О.В. Консульские отношения и консульское право. Учебник для вузов. – М.: Издательская группа НОРМА—ИНФРА • М, 1998. – С. 3.
4. Миркасымов С.М., Рахимова М.А., Петер Юза. Консульское право и консульская практика. – Т.: Akademiya, 2004. – С. 12.
5. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – С.92.
6. Саидов А.Х. Халқаро ҳуқуқ. – Т.: Адолат, 2001. – С.159.
7. Усенко Е.Т. Очерки теории международного права. – М.: Норма, 2008. – С. 113.
8. Лукашук И.И., Саидов А.Х. Ҳозирги замон халқаро ҳуқуқи назарияси асослари: Дарслик. – Тошкент: “Адолат”, 2006. – С. 54.
9. Международное право // Под ред. Вылегжанина А.Н. – М.: Юрайт, 2010. – С. 545-546.

Б.Сирожиiddинов,
мустақил изланувчи

ХАЛҚАРО ЮК ТАШИШНИ ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШДА АЙРИМ ХОРИЖИЙ МАМЛАКАТЛАР ТАЖРИБАСИ

Аннотация: в статье исследованы зарубежный опыт по правовому регулированию вопросов международной перевозки грузов, указаны отличительные особенности норм зарубежного законодательства.

Ключевые слова: опыт, груз, перевозка, закон, транспорт.

Аннотация: мақолада халқаро юк ташишни ҳуқуқий тартибга солишда хорижий мамлакатларнинг тажрибаси таҳлил этилган, хорижий мамлакатлар қонунчилигининг ўзига хос жиҳатлари ёритилган.

Калит сўзлар: тажриба, юк, ташиш, қонун, транспорт.

Annotation: in this article were analysed foreign experiment on legal regulation of questions of the international transportation of goods, were specified distinctive features of standards of the foreign legislation.

Key words: experience, goods, transportation, law, transport.

Хорижий давлатларда халқаро юк ташишга оид муносабатлар қоида тариқасида фуқаролик қонунчилигининг халқаро фуқаровий-ҳуқуқий муносабатларни тартибга солишга оид махсус қисмларида тартибга солинади. Шундай бўлсада, айрим давлатларда халқаро хусусий ҳуқуқ нормалари алоҳида қонунларда – халқаро хусусий ҳуқуқ нормаларини тизимлаштириш асосида махсус кодекслар қабул қилинган бўлиб, ушбу давлатларда халқаро юк ташиш муносабатлари мазкур кодекслар ёки алоҳида қонунлар доирасида тартибга солинади. Бундай тажрибага эга давлатлар сифатида Австрия (1978 йил), Венгрия (1979 йил), Польша (1965 йил), Туркия (1982 йил), Словения (1982 йил), Хорватия (1982 йил), Хитой (1985 йил), ГФР (1986 йил), Швейцария (1987 йил), Руминия (1992 йил), Италия (1995 йил) ва Эстония (2001 йил) каби давлатларни кўрсатиш мумкин.

Иккинчи гуруҳ давлатлар сифатида фуқаролик қонунчилигида халқаро хусусий ҳуқуқнинг коллизия нормаларини мустаҳкамлаган ҳамда ушбу қоидалар доирасида халқаро ташишга оид муносабатларни тартибга солувчи давлатларни кўрсатиш мумкин. Хусусан, мазкур давлатлар сирасига Испания, Португалия, Вьетнам, МДҲ давлатлари – Россия, Украина, Беларусь, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркменистон, Ўзбекистон ва бошқа қатор давлатларни киритиш мумкин.

Халқаро хусусий ҳуқуқ нормалари махсус ушбу соҳага бағишланган Кодекс ёки Қонун, шунингдек Фуқаролик кодекслардан ташқари бошқа қонун ҳужжатларида ҳам мавжуд. Бундай қонун ҳужжатлари қаторига Хитойнинг 1986 йилдаги фуқаролик ҳуқуқининг Умумий қоидалари, 1985 йилдаги халқаро хўжалик ҳуқуқлари тўғрисидаги қонуни киради. Қонун Хитой ва чет эл ташкилотлари ўртасида барча чет эл иқтисодий, олди-сотди муносабатлари бўйича тузиладиган шартномаларга нисбатан қўлланилади. Ушбу қонунни чет эл элементлари билан

муракбашлаган фуқаролик ҳуқуқий муносабатларга бевосита қўлланадиган меъёрлардан иборат деб айтиш мумкин. Қонуннинг кўп нормалари диспозитив характерга эга.

Халқаро юк ташишни ҳуқуқий таъминлаш бўйича хориж тажрибаси шундан далолат берадики, ушбу муносабатлар аксарият давлатларда алоҳида қонунлар тизими орқали тартибга солинмоқда. Айрим давлатларда, жумладан, АҚШда ушбу соҳадаги қонун ҳужжатларини тизимлаштириш йўлидан бориб, ягона Транспорт кодекси қабул қилинган бўлиб, у ҳуқуқий тартибга солиш предмети бўйича қонун ҳужжатларини умумлаштиради.

Шунингдек, АҚШда Америка ҳуқуқ институти томонидан тайёрланган конфликтлар тўғрисидаги қонунлар Тўплами ҳаракат қилади (1834 йилда – биринчи, 1971 йилда – иккинчи тўпламлари нашр қилинган). Халқаро юк ташишга оид муносабатлар АҚШнинг Ягона Савдо кодексида ҳам мавжуд, унда қонунни макон ва замон бўйича қўллаш ҳақида қоидалар ўз аксини топган. Юқоридагилардан ташқари, АҚШнинг Луизиана штатида 1991 йилда “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида” қонун қабул қилинган бўлиб, у мазкур штатнинг Фуқаролик кодекси таркибига киритилган. Ушбу норматив-ҳуқуқий ҳужжатларда ҳам халқаро ташишга оид муносабатлар ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солинган.

Франция фуқаролик қонунчилигига мурожаат этадиган бўлсак, Фуқаролик кодексида юк ташишга оид муносабатлар батафсил тартибга солинмаган. Унинг атиги айрим моддаларида, жумладан, 1782-1786-моддаларида куруқлик ва сувда юк ташувчиларга оид баъзи нормалар мустаҳкамланган. Францияда, шунингдек, халқаро хусусий ҳуқуққа оид қонун ҳужжатларини тизимлаштириш борасида муайян тажриба тўпланган. Хусусан, Францияда 1959 ва 1969 йилларда “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги қонун лойиҳалари ишланган бўлиб, уларда халқаро юк ташишга оид муносабатлар ҳам ўз ифодасини топган эди.

Канадада халқаро юк ташиш масалаларини тартибга солишга оид нормалар бир қатор ҳужжатларда, шу жумладан, Федерал Божхона Акти, Федерал Божхона хизмати агентлиги тўғрисидаги Акт, Хавфли юкларни ташиш тўғрисидаги Федерал Акт, Божхона тарифи Акти, Шимолий Америка Эркин савдо Акти (“NAFTA”), Автомобил хавфсизлиги Акти, Юк ташувчи транспортлар тўғрисидаги Акт, Транспорт ва денгиз орқали ташиш тўғрисидаги Акт, Соҳилбўйи ҳудуди тўғрисидаги Акт, Денгизда суғурталаш тўғрисидаги Акт, Темир йўлда хавфсизлик тўғрисидаги қонун, Денгизда сузиш тўғрисидаги Акт, Ташишлар тўғрисидаги Акт, Ҳаво орқали ташишлар тўғрисидаги Акт, Тижорат мақсадларида ташишлар тўғрисидаги Акт, Юк ташишда хавфсизлик тўғрисидаги Акт, Хавфли юкларни ташиш ва улар билан муомала қилиш тўғрисидаги Акт, Йўл ҳаракати тўғрисидаги Акт, Денгиз бўйича иқтисодий ҳамкорлик тўғрисидаги Акт, Автомобил транспорти тўғрисидаги Акт, Темир йўлда хизмат кўрсатиш тўғрисидаги Акт, Темир йўл тўғрисидаги Актда ва бошқаларда ўз ифодасини топган [3]. Канаданинг Квебек провинцияси Фуқаролик кодексининг ўнинчи китоби халқаро хусусий ҳуқуқ масалаларига бағишланган бўлиб, унинг умумий қоидалари халқаро юк ташишга оид муносабатларни тартибга солишда ҳам қўлланилади.

Эстониянинг 2001 йилдаги “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги қонунда ташиш шартномасига нисбатан шартнома тузилиш вақтида жўнатувчининг асосий фаолият жойи жойлашган давлат, агар юклаш жойи ёки юкларни тушириш жойи ушбу давлатда жойлашган бўлса шартнома узвий боғлиқ давлат сифатида эътироф этилиши кўзда тутилган. Эстония қонунчилигига биноан юкларни ташиш шартномасининг қоидалари асосий мақсади юк ташишдан иборат бўлган барча шартномаларга нисбатан қўлланилади. Ушбу қоидалар агарда ҳолатлар мажмуидан шартнома бошқа давлатга нисбатан узвийроқ боғлиқлиги аниқланган ҳолатлардагина қўлланилмайди [2].

Японияда ҳам халқаро юк ташишга оид муносабатлар ўз ҳуқуқий асосларига эга бўлиб, улар, авваламбор, 1989 йилда қабул қилинган ва 1990 йилнинг 1 январидан амалга киритилган “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги қонунда назарда тутилган [1].

Хитой Халқ Республикасида эса, 1984 йилги “Денгиз кемалари тўғрисида”ги, 2003 йилги “Бандаргоҳ тўғрисида”ги, 1991 йилги “Темир йўл тўғрисида”ги ва бошқа қонунларида халқаро юк ташишни амалга ошириш билан боғлиқ давлат ички қоидалари белгилаб берилган [6, 77-78-стр]. Таъкидлаш лозимки, Хитойда 2000 дан ортиқ бандаргоҳлар фаолият кўрсатади, улардан 130 дан ортиғи чет эл кемаларини ҳам қабул қилади. Хитойнинг энг йирик 16 та бандаргоҳи йилига 50 млн. тонна юкни қабул қилади. Хитой бўйича барча бандаргоҳларнинг умумий юк қабул қилиш ҳажми эса, йилига 2890 млн. тоннадан ошиб кетади. 2010 йилги маълумотларга кўра, бутун дунё бўйича халқаро денгиз ташишларининг 35 фоизи айнан Хитойда амалга оширилади [4, 152-стр]. Шу боис ҳам Хитойда денгиз орқали халқаро ташишлар анча чуқур тартибга солинган. Чунончи, 1992 йилги Денгиз кодекси, 2003 йилги “Бандаргоҳ тўғрисида”ги қонун, 1984 йилги “Денгиз кемалари ҳаракатланиши хавфсизлиги тўғрисида”ги қонун, 1998 йилги Денгиз ҳакамлик комиссияси тўғрисидаги Ҳакамлик қоидалари, 1974 йилги “Чет эллик кемалардан ундириладиган транспорт солиғи тўғрисида”ги низом ва бошқа қонун ҳужжатларида ушбу масалалар атрофича ёритилган. Шунингдек, Хитойда 1986 йилда Фуқаролик ҳуқуқининг Умумий қоидалари, 1985 йилда “Халқаро ҳўжалик ҳуқуқи тўғрисида”ги қонун қабул қилинган бўлиб, уларда Хитой ва чет эл ташкилотлари ўртасида барча чет эл иқтисодий, олди-сотди шартномаларга оид муносабатлар тартибга солинган. “Халқаро ҳўжалик ҳуқуқи тўғрисида”ги қонун асосан диспозитив хусусиятга эга чет эл элементлари билан муракбашлаган фуқаролик ҳуқуқий муносабатларга бевосита қўлланадиган меъёрлардан иборатдир.

Беларусь Республикасида 1998 йил 7 декабрдаги Фуқаролик кодексининг 40-41-боблари “Ташиш” ва “Транспорт экспедицияси”га бағишланган. Шунингдек, ташишнинг алоҳида турларини тартибга солишга қаратилган кўплаб норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилинган. Хусусан, 2006 йил 16 майдаги Ҳаво кодекси, 1998 йил 15 июлдаги Сув кодекси, 2002 йил 24 июндаги Савдо денгизчилиги кодекси, 1999 йил 6 январдаги “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги қонун, 2001 йил 21 июлдаги “Автомобил транспорти ва автомобилда ташиш тўғрисида”ги қонун, 1998 йил 5 майдаги “Транспорт фаолияти асослари тўғрисида”ги қонун, 1994 йил 2 декабрдаги “Автомобил йўллари

тўғрисида”ги қонун, 2002 йил 17 июлдаги “Йўл ҳаракати тўғрисида”ги қонун шулар жумласидандир. Беларусда транспортнинг мустақил тури сифатида – қувур транспорти кўзда тутилади. Шу боис, 2002 йил 9 январда махсус норматив-ҳуқуқий ҳужжат – “Магистрал қувур транспорти тўғрисида”ги қонун қабул қилинган. 1998 йил 5 майдаги “Транспорт фаолияти асослари тўғрисида”ги қонунга асосан транспортда ташиш фаолияти давлат томонидан тартибга солиш ва бошқариш, транспорт фаолияти субъектларининг мулкчилик шаклидан қатъий назар тенглиги, транспорт фаолияти субъектлари ва давлат манфаатларининг уйғунлиги ва уларнинг ўзаро масъулияти, халқаро ҳуқуқ нормаларининг устуворлиги каби принципларга асосланиши белгиланган [7, 114-116-стр].

Россия Федерациясида ташиш шартномасига нисбатан коллизиянинг принциплар асосида моддий ҳуқуқ нормаларининг қўлланилиши умуман Фуқаролик кодексида (1211-модданинг 3-банди), ташишнинг алоҳида турларига нисбатан эса тегишли кодекслар ва қонунларда ифодаланган. Россия Федерацияси Фуқаролик кодексининг 1211-моддаси 3-қисмига мувофиқ, ташувларга нисбатан тарафлар ўртасида битим мавжуд бўлмаган тақдирда ташувчининг давлат қонуни қўлланилади, транспорт экспедицияси шартномасига нисбатан эса экспедитор давлати қонуни қўлланилади, чунки ташувчи, жумладан, экспедитор ҳам кодекс томонидан “шартнома мазмуни учун муҳим аҳамият касб этувчи ижро”ни амалга оширувчи томонлар сифатида белгиланади. Халқаро ташиш ҳуқуқи қўлланилиши лозим бўлганда бундай ҳолат ташувчи томонидан тақдим қилинган ҳужжатда белгиланган бўлиши мумкин.

Халқаро тўғридан-тўғри аралаш темир йўл-сув юк ташувлари тўғрисидаги 1959 йилги Битим Россия Федерацияси учун ўз кучини сақлаб қолган. Россия Федерацияси, шунингдек халқаро комбинациялашган ташувлар ва мутаносиб объектлар муҳим йўналишлари тўғрисидаги 1 февраль 1991 йилги Европа Битими (САКПП)нинг ҳам аъзоси ҳисобланади.

Бироқ, Россия Федерацияси Юкларнинг халқаро аралаш ташувлари тўғрисидаги БМТ Конвенцияси (24 май 1980 йил), Хавфли юкларни автомобиль, темир йўл ва ички сув транспорти орқали ташишда етказилган зарар учун фуқаролик жавобгарлиги тўғрисидаги Конвенция (КГПОГ) (1 февраль 1990 йил), Халқаро савдода транспорт терминаллари операторларининг жавобгарлиги тўғрисидаги БМТ Конвенцияси (15 апрель 1991 йил)нинг аъзоси эмас.

Россия Федерациясида охириги йилларда халқаро автомобиль қатнови ўрнатиш тўғрисида ҳукуматлараро халқаро битимлар тузиш фаолиятининг кучайишини кузатиш мумкин. Масалан, Россия Федерацияси ва Испания Қироллиги ўртасидаги халқаро автомобиль қатнови тўғрисидаги 2001 йилдаги Битим, собиқ СССР ва Италия Республикаси ўртасидаги халқаро автомобиль юк ва йўловчи қатнови ҳақидаги 19 июнь 1984 йилдаги Битим ва бошқалар. Ҳозирги кунда Россия Федерацияси ва бошқа давлатлар иштирокида 35 тадан ортиқ шартномалар амал қилмоқда. Бундай шартномаларнинг барчаси қоида тариқасида намунавий хусусият касб этади ва тузилиши жиҳатидан учта бўлимдан иборат бўлади: умумий қоидалар, йўловчи қатнови ва юк қатнови [5].

Қирғизистон Республикасида эса, юк ташиш муносабатлари 1997 йил 5 декабрдаги Фуқаролик кодексининг ташиш ва транспорт экспедициясига оид

32-33-боблари билан тартибга солинади. Шунингдек, Қирғизистонда транспорт соҳасидаги айрим масалаларни тартибга солувчи махсус қонун ҳужжатлари – 1998 йил 8 июлдаги “Транспорт тўғрисида”ги ҳамда 1998 йил 9 июлдаги “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги қонунларида ҳам юк ташишга оид қоидалар ўз ифодасини топган.

Молдовада ҳам юк ташишга оид муносабатлар, авваламбор, 2002 йил 6 июндаги Фуқаролик кодекси Учинчи китобининг ташишга бағишланган 12-боби (980-1028-моддалар) қоидалари билан тартибга солинади. Унинг 980-моддасига биноан, ташиш шартномасига кўра, бир тараф (ташувчи) бошқа тараф (йўловчи ёки жўнатувчи) олдида йўловчи, багаж ёки юкни муайян ҳақ эвазига келишилган жойга етказиб бериш мажбуриятини зиммасига олади. Ташиш шартномаси Қирғизистон қонунчилиги бўйича оммавий шартнома сифатида баҳоланади. 982-моддада эса, ташишнинг аралаш ва бир нечали турлари фарқланади. Бир нечали ташишда бир неча ташувчилар бир-бирини алмаштирган ҳолда ташишнинг айнан бир усулидан (айнан бир транспорт воситасидан) фойдаланадилар. Аралаш ташишда эса, ташувчи ҳам, транспорт тури ҳам алмашуви кўзда тутилади.

Тожикистон Республикасида эса, юк ташиш муносабатлари Фуқаролик кодексининг ташишга оид 38-боби қоидалари, шунингдек 2000 йил 29 ноябрдаги “Транспорт тўғрисида”ги ва 2006 йил 3 мартдаги “Транспорт-экспедиция тўғрисида”ги қонунлар билан тартибга солинади. Украинада эса, юк ташишга оид муносабатлар Фуқаролик кодексининг ташишга оид 64-боби ҳамда транспорт экспедициясига оид 65-боби билан, шунингдек 2003 йил 16 январдаги Хўжалик кодекси юк ташишни ҳуқуқий тартибга солишга тааллуқли 32-боби билан тартибга солинади.

Хулоса қилиб айтганда, хорижий давлатлар тажрибасидан келиб чиққан ҳолда, биринчидан, Ўзбекистон Республикасининг транспорт фаолиятининг алоҳида жиҳатларини тартибга солувчи қонун ҳужжатларини тизимлаштирган ҳолда ягона транспорт тўғрисидаги қонунни қабул қилиш мақсадга мувофиқ. Ушбу қонун лойиҳасининг Умумий қисмида транспорт фаолиятининг асослари, транспорт соҳасини давлат томонидан тартибга солиш, транспорт соҳасида тариф, тўлов ва йиғимлар, йўловчи, багаж ва почта жўнатмаларини ташиш, юк ташиш, транспорт хавфсизлигини таъминлаш, транспорт соҳасидаги жавобгарлик, даъво ва эътирозлар; Махсус қисмида эса, автомобил ва шаҳар электр транспорти соҳасини тартибга солиш, темир йўл транспорти соҳасини ҳуқуқий тартибга солишнинг ўзига хос хусусиятлари, ҳаво транспорти соҳасини ҳуқуқий тартибга солишнинг ўзига хос хусусиятлари, сув транспорти соҳасини ҳуқуқий тартибга солишнинг ўзига хос хусусиятлари, аралаш юк ташиш ва бошқа масалаларни алоҳида тартибга солиш мақсадга мувофиқ.

Адабиётлар рўйхати:

1. Časlav P. Delivery of goods without a bill of lading: revival of an old problem in the Far East // Journal of International Maritime Law. – 2003. – №448.
2. Pejović Č. Legal Issues Arising from Delivery of Goods Without a Bill of Lading: Case Study of Some Asian Jurisdictions, PPP god.45 (2006), 160, 1-20.

3. Westeringh W. Transporting goods into Canada by road // Fasken Martineau DuMoulin LLP Vancouver.

4. Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС: сравнительно-правовой анализ: Монография / отв. ред. В.А.Бублик. – М.: Проспект, 2013. – 152 с.

5. Гречуха В.Н. Международное транспортное право. – М.: ЮРАЙТ, 2011. – 280 с.

6. Егизаров В. Транспортное законодательство государств - членов ЕврАзЭС (Окончание) // Право и экономика. – М.: Юстицинформ, 2003. – №4. – 120 с.

7. Егизаров В. Транспортное законодательство государств - членов ЕврАзЭС. Проблемы и перспективы развития (Начало) // Право и экономика. – М.: Юстицинформ, 2003. – № 3. – 180 с.

Э.Ахунджанов,

ТДЮУ катта илмий ходим-изланувчиси

ХАЛҚАРО КЎЛАМДА ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ТЕЗ БУЗИЛАДИГАН ЮКЛАРНИ ТАШИШ МУНОСАБАТЛАРИНИ ТАШКИЛИЙ-ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШ

Аннотация: Мақолада қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини темир йўлларда ташиш муносабатларини таҳлил қилишга ҳаракат қилинган. Муаллиф қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини тез бузиладиган юкларнинг бир тури сифатида кўриб чиқиб, бу турдаги юкларни темир йўлларда ташишнинг ўзига хос хусусиятларини ҳамда тез бузиладиган юкларни ташишларни ташкил қилиш бўйича бир қатор масалаларни кўриб чиқади. Муаллиф мақолада олиб борилган тадқиқот натижасида Ўзбекистон Республикасида тез бузиладиган юкларни темир йўлларда ташиш бўйича махсус қоидаларни ишлаб чиқишни таклиф қилади.

Калит сўзлар: фермер хўжаликлари, деҳқон хўжаликлари, қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари, тез бузиладиган юклар, тез бузиладиган юкларни темир йўлларда ташиш, тез бузиладиган юкларни темир йўлларда ташиш қоидалари, чуқурмузлатиладиган, музлатилган, совутилган ва совутилмайдиган маҳсулотлар.

Аннотация: В статье автор проанализировал отношения по перевозке сельскохозяйственной продукции посредством железных дорог. Автор рассматривает перевозку сельскохозяйственной продукции как один из видов скоропортящейся грузов, особенности железнодорожных перевоз таких грузов, а также ряд вопросов, связанных с осуществлением перевозки скоропортящихся грузов. Автор на основании результатов исследования предлагает принять в Республике Узбекистан Правила «О железнодорожной перевозке скоропортящихся грузов».

Ключевые слова: фермерские хозяйства, деҳқанские хозяйства, сельскохозяйственные продукты, скоропортящийся груз, перевозка железнодорожная перевозка скоропортящихся грузов, правила железнодорожной перевозки скоропортящихся грузов, глубоко-замороженные, замороженные, охлажденные и не-охлажденные продукты.

Annotation: The author analyzed the relationship on the transport of agricultural products through the railways. The author considers the transportation of agricultural products as one of the types of perishable goods, particularly rail transportation of such goods, as well as a number of issues related to the implementation of the transport of perishable goods. On the basis of the results of research the author put forward the proposes to adopt in Regulations "On railway transport of perishable goods".

Key words: farms, dekhkan farms, agricultural products, perishable cargo, rail transportation of perishable goods, the rules of the railway transport of perishable goods, deep-frozen, refrigerated and non-refrigerated foods.

Ўзбекистон географик жихатдан қулай, иқлими мўтадил ва унумдор ерларда жойлашган мамлакат ҳисобланади. Заминимизда қадимги даврлардан бошлаб деҳқончилик, боғдорчилик, узумчилик ва полизчилик маданияти шаклланиб келган ва ҳозирги