

3. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексига шарҳ: Илмий шарҳлар. Т.1. / Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги. – Т.: Vektor-Press, 2010. – Б.726.

4. Раҳмонкулов Ҳ. Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг биринчи қисмига умумий тавсиф ва шарҳлар. 1 – жилд. – Т.: “Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси нашриёт уйи”, 1997. – Б.504.

5. “Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси Ахборотномаси”, 1996 й., –N 9, 157-модда.

6. “Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами”, 2005 йил, 7-сон, 56-модда.

Э.Ахунджанов,

ТДЮУ “Халқаро тижорат (хусусий) ҳуқуқи” кафедраси ўқитувчиси

ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ХАЛҚАРО ЙЎЛОВЧИ ВА БАГАЖ ТАШИШ МУНОСАБАТЛАРИНИ ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШ МАСАЛАЛАРИ

Аннотация: мазкур мақолада халқаро кўламда темир йўл транспортида йўловчи ва багаж ташиш муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш масалалари, йўловчи ва юк ташишга оид бир қатор халқаро ҳужжатлар ва миллий қонунчилик нормалари ҳамда ташиш муносабатларини тартибга солишда умумий ва махсус қонунларнинг тутган ўрни таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: халқаро кўламда йўловчи ва багаж ташиш тушунчаси, ташиш муносабатларини халқаро ҳуқуқий тартибга солиш, ташиш муносабатларини махсус қонунчилик нормалари билан тартибга солиш, СМГС, КОТИФ, Берн Конвенцияси, ОСЖД, МСЖД.

Аннотация: в данной статье проанализированы вопросы правового регулирования международной перевозки пассажиров и багажа в железнодорожном транспорте, нормы международных документов и национального законодательства по перевозке пассажира и грузов, а также роль общих и специальных норм по регулированию отношений по перевозке.

Ключевые слова: понятие международной перевозки пассажира и грузов, международно-правовое регулирование отношений по перевозке грузов, регулирование отношений по перевозке грузов нормами специального законодательства, СМГС, КОТИФ, Бернская Конвенция, ОСЖД, МСЖД.

Annotation: in this article questions of legal regulation of the international transportation of passengers and baggage in railway transport, standards of the international documents and the national legislation on transportation of the passenger and freights, and also a role of the general and special norms on regulation of the relations on transportation are analysed.

Key words: concept of the international transportation of the passenger and freights, international legal regulation of the relations on transportation of goods, a regulirvoaniye of the relations on transportation of goods by standards of the special legislation, SMGS, KOTIF, the Bern Convention, OSJD, MSJD.

Ўзбекистон Республикаси транспорт коммуникациялари ривожланган давлатлар жумласига киради. Айни вақтда, шу соҳани янада ривожлантириш ва самарадорлик даражасини янги босқичларга кўтариш мамлакатимизнинг чет давлатлар билан иқтисодий, илмий-техникавий, маданий ҳамкорлиги, жаҳон иқтисодий тизимига интеграциялашуви кучайишини, юк ва йўловчиларни манзилларига етказишда натижалар янада салмоқли бўлишини таъминлайди.

Халқаро қатновларда темир йўл транспортида йўловчи ва багаж ташиш халқаро транспорт тизимининг таркибий қисми ҳисобланади. Бошқа транспорт турлари билан солиштирилганда темир йўл транспортининг бир қатор афзалликлари кўзга ташланади. Масалан, йўловчи ва багажни кенг кўламда ташиш имконияти; бошқа транспорт

турларига нисбатан тез ва узоқ масофага ташиш имконияти; ташишларнинг бошқа транспорт турларига нисбатан қиёсий олганда арзонлиги. Лекин юқорида кўрсатиб ўтилган афзалликларга қарамай, темир йўл транспорти йўловчи ва багаж ташишнинг ҳажми бўйича автомобиль ва ҳаво транспортларидан ортда қолмоқда. Хусусан, ушбу ҳолат темир йўл транспортида ташишлар фақатгина 500 км.дан узоқ масофага амалга оширилгандагина самара бериши билан ифодаланади [1, 54-бет]. Бироқ ҳозирги амалиёт шуни кўрсатмоқдаки, автомобиль транспортида ташишларнинг қимматлиги ва экологик жиҳатдан муаммолиги сабабли автомобилда ташишдан темир йўл транспортида ташишларга ўтиш тенденцияси кузатилмоқда.

Халқаро темир йўл қатновларини ташкиллаштиришнинг ўзига хос хусусиятлари қуйидаги жиҳатларда ифодаланади. Биринчидан, халқаро темир йўл ташишларида бир неча давлатлар темир йўлларида фойдаланилади. Ушбу ҳолат халқаро темир йўлда ташишларда иштирок этаётган давлатларнинг ҳаракатларини мувофиқлаштиришни, Ғарбий Европа темир йўллари изининг Шарқий Европа ва айрим Осиё давлатларининг темир йўл излари билан мос келмаслигини ҳисобга олишни, турли хил давлатларнинг темир йўл соҳасига оид ўзаро муносабатларини ҳуқуқий тартибга солувчи норматив базани ишлаб чиқишни талаб қилади. Иккинчидан, бундай ташишларда чегарани босиб ўтиш йўловчиларни бошқа мамлакат темир йўлларида топшириш билан ифодаланади. Учунчидан, халқаро йўловчи ва багаж ташишларида бир мамлакат темир йўллари вагонларининг иккинчи мамлакат темир йўлларида муайян муддатга фойдаланишида ифодаланади.

Халқаро темир йўл транспортида ташишларни ташкил қилишнинг ўзига хос хусусиятларини таҳлил қилиш шуни кўрсатдики, ушбу хусусиятлар темир йўл транспортида йўловчиларни ташишни белгилаб берган тартиб қоидалар билан ўзаро боғлиқ. Ушбу ҳолат, хусусан, ташувчининг чегарани кесиб ўтиш ва чегара станцияларида йўловчиларни бошқа мамлакат темир йўлларида топшириш тартиби тўғрисидаги ўзаро боғлиқ норматив ҳужжатлар тизимида кўринади.

Халқаро темир йўл транспортида ташишларга оид конвенциялар мавжуд бўлганда, ташишларга нисбатан миллий қонунчилик ушбу конвенция қоидаларида миллий қонунчиликни қўллашга оид ҳавола бўлганда ёки муайян масалалар конвенция нормалари билан бевосита тартибга солинмаганда қўлланилиши мумкин. Халқаро йўловчи ва багаж ташиш муносабатларини тартибга солувчи халқаро шартномалар орасида КОТИФ ва СМПС шартномалари алоҳида аҳамиятга эга.

Халқаро темир йўл ташишларини ҳуқуқий тартибга солишни халқаро унификация қилиш XIX аср охири Европада бошланган. 1890 йили Европанинг 9 та давлати томонидан имзоланган (Чор Россияси ҳам аъзо бўлган) Халқаро темир йўлда юк ташишлар тўғрисидаги Берн конвенцияси қабул қилинади. Кейинчалик ушбу конвенция МГК ёки СИМ деб аталган қисқартма номлар билан атала бошланади. 1923 йилда эса, МГК ёки СИВ кўринишидаги қисқартма ном олган Халқаро темир йўлда йўловчи ва багажлар ташиш тўғрисидаги Берн конвенцияси қабул қилинади.

Берн конвенциясининг узоқ давр мобайнида қўлланилиши унга муҳим ўзгартириш ва қўшимчалар

киритилишига сабаб бўлган. Агарда конвенция қабул қилинган пайтда унинг аъзолари фақатгина Европа давлатлари бўлган бўлса, даврлар ўтиши натижасида унинг сафи бир қатор Осиё (Эрон), ҳатто Шимолий Африка давлатлари (Жазоир, Марокаш) ҳисобига кенгайди. Бунинг натижасида Берн конвенцияси ҳудудий конвенциядан универсал конвенцияга айланди. 1980 йил Берн конвенцияларини қайта кўриб чиқиш конференциясида ушбу конвенцияларни КОТИФнинг янги таҳририга бирлаштириш зарурати тўғрисида қарор қабул қилинди. КОТИФ битими кучга киргандан бошлаб уни қўллашнинг амалий тажрибаси ва шартномада иштирок этувчи давлатларнинг кўпайганлиги инobatга олинган ҳолда икки марта қайта кўриб чиқилган. КОТИФга Илова сифатида Халқаро йўловчи конвенцияси (Илова А – МПКнинг ягона қоидалари) ва Халқаро юк конвенцияси (Илова Б – МПКнинг ягона қоидалари) ишлаб чиқилади. КОТИФ доирасида ўзининг вазифалари ва ваколатли органларига, шунингдек фаолиятини олиб бориш тартибига эга бўлган Халқаро темир йўл транспорти ташкилоти (Берн ташкилоти) ташкил қилинади. Юқоридаги ҳолатлардан келиб чиқиб айтиш мумкинки, КОТИФнинг асосий мақсади – бу халқаро тўғридан-тўғри темир йўл қатновларида юк, йўловчи ва багаж ташишларида қўлланиладиган ягона ҳуқуқий тизимни яратишдан иборат ҳисобланади. Ушбу ҳуқуқий тизим нормалари темир йўл, дарё ва денгиз транспорти турларидан фойдаланган ҳолда амалга ошириладиган аралаш ташиш муносабатларини тартибга солишда ҳам қўлланилади.

КОТИФ халқаро шартномасида ташиш муносабатларига оид энг муҳим масалалар тартибга солинган. Масалан, болаларни ташишнинг муҳим шартлари, багаж ва қўл юкини ташиш, ташувчининг жавобгарлиги, даъво муддати ва бошқа ҳолатлар алоҳида эътиборга олинган. Хусусан, КОТИФ шартномасида йўловчининг билетига нисбатан қўйиладиган талаблар мустаҳкамланган бўлиб, йўловчи билетининг мажбурий реквизитлари кўрсатиб ўтилган. Бироқ йўловчи билетининг шакли темир йўл ташкилотларининг ўзаро келишувлари асосида белгиланади. Ушбу келишувларда йўловчи билетининг амал қилиш муддати ҳам белгиланади. Йўловчи ушбу муддат ичида норматив ҳужжатларда мустаҳкамланиб қўйилган ташишга бўлган ҳуқуқини тўхтатиши мумкин. Йўловчи темир йўл ташиш хизматидан умуман ёки унинг бир қисмидан воз кечиши мумкин. Бу ҳолатда йўловчига йўл ҳақи тўлиқ ёки унинг бир қисми қайтарилади.

КОТИФ шартномасига мувофиқ, қўл юкини ташиш бепул ҳисобланади. Қўл юки сифатида йўловчи ўтирган жойнинг пастки ёки юқори қисмига жойлаштириш мумкин бўлган, енгил олиб юриладиган предметлар назарда тутилади. Багажларни ташиш эса, олдиндан белгиланган тарифлар асосида амалга оширилади. Багажларни ташиш аниқ белгиланган шаклдаги квитанция асосида амалга оширилади. Багаж белгиланган тартибда ўралмаганда, бу ҳақда квитанцияга махсус белгилар қўйилади.

Халқаро темир йўл транспортида йўловчи ва багаж ташиш муносабатларини тартибга солувчи КОТИФ шартномасидан ташқари СМПС келишуви ҳам мавжуд [2, 94-бет]. Айтиш мумкинки, СМПС шартномаси Собиқ Иттифоқ тарқаб кетгандан сўнг ҳам ўзининг аҳамиятини сақлаб қолди ва давлатлар ўртасидаги халқаро темир йўл транспортида йўловчи ва юк ташиш

фаолиятини ташкил қилишда қўлланилиб келинмоқда. СМПС шартномасида темир йўл ташкилотларининг мажбуриятлари ва уларнинг жавобгарлик масалалари, йўловчи, багаж ва товар багажи ташиш тартиби мустақамлаб қўйилган.

СМПС шартномасида йўловчи ташишни ташкил қилиш ва амалга оширишга бағишланган алоҳида махсус бўлим ажратилган бўлиб, у “Йўловчиларни ташиш” деб номланган. Ушбу бўлим йўловчи билетлари, уларнинг яроқчилиги шартлари, билетларни назорат қилиш, поездда жой тақдим қилиш, болаларни ташиш шартлари, темир йўл ташишларидаги танаффуслар, темир йўл ташишларини рад қилиш ва ташиш шартномасини тўхтатишга оид муносабатларни тартибга солиш тўғрисидаги нормалардан иборат.

Темир йўлда йўловчи ва багаж ташиш муносабатларини миллий ҳуқуқ доирасида тартибга солувчи ҳужжатлар доирасига қўйидагиларни киритиш мумкин:

– Ўзбекистон Республикасининг “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги Қонуни;

– Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2012 йил 13 апрелдаги 109-сон Қарори билан тасдиқланган “Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортида йўловчилар, багаж ва юк багаж ташиш қоидалари”.

Ўзбекистон Республикасининг “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги қонунда халқаро қатновлар дейилганда, юklar, йўловчилар, багаж ва юк багажини Ўзбекистон Республикаси ва бошқа давлатлар ўртасида ташишлар назарда тутилади. Ушбу қоидадан келиб чиқиб айтиш мумкинки, темир йўл ташишларини халқаро ташиш сифатида баҳолаш учун юк, йўловчи ва багаж Ўзбекистон Республикасининг давлат чегараларини кесиб ўтиши талаб қилинади [3].

Темир йўл транспортида юк ва йўловчиларни ташиш муносабатларида ташувчига қўйиладиган асосий ва муҳим шартлардан бири ушбу фаолиятни амалга ошириш учун лицензиянинг мавжудлиги ҳисобланади. Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг 2001 йил 12 майдаги 222-II-сон “Амалга оширилиши учун лицензиялар талаб қилинадиган фаолият турларининг рўйхати тўғрисида”ги Қарори [4.] ва ЎзР Вазирлар Маҳкамасининг 2003 йил 21 августдаги 360-сон қарорига мувофиқ тасдиқланган “Маҳаллий ва халқаро йўналишлар бўйича темир йўл транспортида йўловчиларни ҳамда юklarни ташиш фаолиятини лицензиялаш тўғрисида”ги Низомга мувофиқ, темир йўлда юк ва йўловчи ташиш муносабатлари лицензияланадиган фаолият тури сифатида кўрсатилган [5.]. Лицензияларни бериш, лицензиянинг амал қилишини тўхтатиб туриш ёки тугатиш, шунингдек уни бекор қилиш ва қайта расмийлаштириш тўғрисидаги қарорлар Авиация ва темир йўл транспорти соҳасидаги фаолиятни лицензиялаш бўйича Вазирлар Маҳкамасининг комиссияси томонидан қабул қилинади. Халқаро йўналишлар бўйича темир йўл транспортида йўловчиларни ҳамда юklarни ташиш фаолиятини амалга ошириш ҳуқуқини берувчи лицензия камида 5 йил муддатга берилади.

“Маҳаллий ва халқаро йўналишлар бўйича темир йўл транспортида йўловчиларни ҳамда юklarни ташиш фаолиятини лицензиялаш тўғрисида”ги Низомга мувофиқ, ташувчи қонун ҳужжатларига, юklarни ташиш қоидаларига, йўловчилар ва багажни

ташиш қоидаларига мажбурий риоя қилиши, ҳаракат хавфсизлигини, техника хавфсизлигини, ёнғин хавфсизлигини, ишлаб чиқариш санитарияси ва экология талаблари ҳамда нормаларини таъминлаши, йўловчилар ва юк ташиш учун фойдаланиладиган ҳаракатланиладиган таркибнинг, шунингдек ходимларнинг темир йўл транспортида белгиланган талабларга мувофиқлиги таъминланиши лозим [6.].

Халқаро темир йўлда йўловчи ва багаж ташишларни ташкил қилишга оид халқаро ҳужжатлар ва миллий қонунчиликни таҳлил қилиш натижасида қуйидаги хулосаларга келиш мумкин. **Биринчидан**, халқаро хусусий ҳуқуқ нормаларини миллий транспорт ҳуқуқига сезиларли таъсир қилгани каби, алоҳида ҳолатларда миллий қонунчилик нормалари халқаро хусусий ҳуқуқда ўз аксини топади. **Иккинчидан**, халқаро йўловчи ва багажни ташишларни тартибга солувчи қонунчилик халқаро юklarни ташишга оид қонунчиликка нисбатан камроқ ишлаб чиқилган ва турли хилдир. Шу билан бирга халқаро йўловчи ва багаж ташиш муносабатларининг халқаро юк ташиш муносабатларига ўхшаш жиҳатлари мавжуд. Иккала муносабатда ҳам ташишнинг асосий мақсади йўловчи ёки юкнинг бир жойдан иккинчи жойга етказиш билан боғлиқ ҳисобланади. Айтиб ўтиш лозимки, Ўзбекистон Республикасида транспорт муносабатларини тартибга солишга қаратилган қонунчилик шаклланган бўлиб, ҳар бир транспорт турига доир қонун ва қонун ости ҳужжатлари қабул қилинган. Ушбу нормалар ташувчилар ва мижозлар ўртасидаги муносабатларни тартибга солишга қаратилган бўлиб, мамлакат иқтисодиётининг ўсиши ва хизматлар кўрсатиш соҳасидаги рақобатдан келиб чиққан ҳолда доимий равишда такомиллаштирилиб боришмоқда.

Транспорт турларидан келиб чиққан ҳолда алоҳида қонун ҳужжатларининг қабул қилинишининг афзаллиги ташиш шартномаларига бағишланган турли хил тадқиқотларда таъкидлаб ўтилган. Масалан, О.Н. Садиков фикрича, транспорт турларидан келиб чиққан ҳолда алоҳида қонун ҳужжатларини қабул қилиш қуйидагича изоҳланади. Биринчидан, ҳар бир транспорт турида ташишларни ташкил қилиш транспорт-технологик ва ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг алоҳида хусусиятларига эга. Иккинчидан, ушбу соҳани кенг қамровчилигини инобатга олган ҳолда уни ягона ҳужжат билан тартибга солиш имконияти йўқдир [7, 305-бет.]. Н.С.Ковалевская ҳам ушбу ҳолатга нисбатан яқин бўлган фикрларни таъкидлаб ўтади. Унинг фикрича, ташиш муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш умумий жиҳатдан кўпроқ Фуқаролик кодексида ўз аксини топган. Лекин транспорт турларидан келиб чиққан ҳолда транспорт ташкилотлари фаолиятининг хусусиятлари ташишнинг шартларига сезиларли таъсир кўрсатади. Айнан шу сабабли транспортнинг турларидан келиб чиққан ҳолда ташиш шартномаларини ҳуқуқий тартибга солишнинг ўзига хос хусусиятлари махсус транспорт қонунларида белгиланган [8].

Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги мисолида айтиш мумкинки, ташиш шартномаларидан келиб чиқадиган ҳуқуқий муносабатларнинг ўзига хос хусусиятлари шунда белгиланадики, бошқа шартномалардан фарқли ўлароқ ташиш шартномаларини умумий тартибга солиш Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик қонунчилиги билан тартибга

солинади. Бунда фуқаролик қонунчилиги фақатгина ташиш муносабатларини тартибга солишга қаратилган умумий қоидаларни белгилаб беради. Ташиш муносабатларини асосий тартибга солиш манбаси сифатида транспорт соҳасини тартибга солувчи қонун ва уставлар ҳисобланади. Ушбу қонунларда ташиш қоидалари, ташиш муносабатлари тарафларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари янада аниқлаштирилади.

Ҳуқуқий адабиётларда бундай юридик-техник усул икки хил сабаб билан асосланади. **Биринчидан**, транспорт жамоавий фаолиятнинг шундай бир соҳасики, унда юзага келадиган муносабатларни бир хил тартибга солишни талаб қилади. Ўзбекистон Республикасининг "Табиий монополиялар тўғрисида"ги Қонунига мувофиқ, темир йўллар инфратузилмасидан фойдаланиш ҳисобга олинган ҳолда темир йўлларда ташиш табиий монополия ҳисобланади ва давлат томонидан тартибга солинади [9.]. Шунга мувофиқ, транспорт мажбуриятларга бағишланган хусусий ҳуқуқий ҳужжатларда ҳам императив нормаларнинг ўрни жуда каттадир. Алоҳида транспорт турлари бўйича ташиш шартлари ва ушбу муносабатлар томонларининг жавобгарлиги ФК, транспортга оид қонун ва уставларда бошқа ҳолат белгиланмаган бўлса, тарафларнинг келишуви билан белгиланиши мумкин, **Иккинчидан**, ташишларни тартибга солиш давлатнинг катта-кичиклигини, ҳудудий йўлларнинг узунлигини ва уларни бошқаришдаги мураккабликни инобатга олган ҳолда комплекс хусусиятга эга. Комплекс хусусиятга эса фақатгина бир ҳужжатга хусусий ва оммавий ҳуқуқ нормаларини бирлаштирган ҳолдагина эришиш мумкин ҳисобланади. Бунинг натижасида, тегишли транспорт турини бошқаришнинг, ташишларни ташкил қилишнинг, транспорт йўллари ва воситаларидан фойдаланиш шартлари, ва ниҳоят, ташиш шартномаси бўйича тарафларнинг ҳуқуқ ва мажбуриятларининг ягона тизими яратилади. Юқоридаги фикрлардан келиб чиқиб айтиш мумкинки, транспорт муносабатларининг асосий қисми махсус қабул қилинган қонунлар орқали тартибга солиниши лозим.

Бизнинг фикримизча, транспорт қонунчилигининг мақбул тизимини яратиш учун ушбу соҳага оид нормаларни унификация қилиш лозим ҳисобланади. Транспорт соҳасини тартибга солувчи турли хил манбаларни камайтириш, уларнинг мақбул бўлган таркибини белгилаш, ушбу манбаларнинг шакл ва таркибий қисмидан келиб чиққан ҳолда ягона турини яратиш унификация қилишнинг асосий вазифалари ҳисобланади.

Лекин шуни ҳам таъкидлаб ўтиш лозимки, транспорт қонунчилиги тизимини сон жиҳатдан камайтириб юборишга бўлган ҳаракат, аксинча натижа бериб, ушбу тизимнинг умуман ишламаслигига ёки кўзда тутилган натижалар бермаслигига олиб келиши мумкин. Бундай ҳолат содир бўлмаслиги учун транспорт қонунчилиги тизимининг, ушбу тизимга қирадиган ҳар бир норматив-ҳуқуқий ҳужжатнинг аниқ мақсадини ва транспорт муносабатларини тартибга солишнинг самарадорлигини таъминлашда тутган ўрнини белгилаб олиш лозим.

Адабиётлар рўйхати:

1. Чижова О.В. Международные железнодорожные перевозки // Закон. 2003. —№ 7. —С. 54; Clarke M. Contracts of Carriage by Land and Air (Maritime and Transport

Law Library Series). —London, 2004.

2. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС). М., 1999. См. также: Служебная инструкция к Соглашению о международном пассажирском сообщении (СИ к СМПС). —М., 2005. —С.5-94.

3. Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2015 й., 23-сон, 301-модда.

4. Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2014 й., 50-сон, 588-модда.

5. Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2014 й., 31-сон, 380-модда.

6. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. —М., 1997. —С. 369-370.

7. Ковалевская Н.С. Перевозка // Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997. —С. 305.

8. Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2014 й., 50-сон, 588-модда.