

ЎЗБЕКИСТОН ССРДА 1960–1990 ЙИЛЛАРДА ТРАНСПОРТ ҲУҚУҚИНИНГ КОДИФИКАЦИЯСИ

Оппоқхонов Азизхон Акмалхон ўғли

Тошкент давлат транспорт университети мустақил изланувчиси
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20811499>

Аннотация: Ушбу мақолада 1960 йиллардан 1990 йилларнинг бошларига қадар бўлган даврда Ўзбекистон ССРда транспорт ҳуқуқининг кодификация ва тизимлаштириш жараёнлари чуқур илмий-назарий таҳлил қилинган. Тадқиқотда Умумиттифоқ транспорт уставлари ва кодексларининг (Темир йўл устави, Ҳаво кодекси) қабул қилиниши транспорт муносабатларини тўлиқ марказлаштирганлиги ва маъмурий-буйруқбозлик тизимига бўйсундирганлиги очиқ берилган. Шартномавий-диспозитив тамойилларнинг инкор этилиши, юк ташиш муносабатларининг Давлат план қўмитаси (Госплан) режаларига тўлиқ қарамлиги ҳамда транспорт турларининг (шу жумладан, Тошкент метрополитенининг) ҳарбийлаштирилган-стратегик мақоми тарихий-ҳуқуқий нуқтаи назардан асосланган. Хулоса ўрнида, совет транспорт қонунчилигининг ушбу тоталитар мероси миллий ҳуқуқ тизимининг мустақил ривожланишига тўсқинлик қилганлиги ва бозор иқтисодиётига ўтишда мураккаб вазифаларни келтириб чиқарганлиги исботланган.

Калит сўзлар: транспорт ҳуқуқи, кодификация, Ўзбекистон ССР, маъмурий-буйруқбозлик тизими, транспорт уставлари, Ҳаво кодекси, режали иқтисодиёт, Тошкент метрополитени, марказлашув.

Codification of Transport Law in the Uzbek SSR (1960–1990)

Abstract: This article provides an in-depth scientific and theoretical analysis of the codification and systematization of transport law in the Uzbek SSR from the 1960s to the early 1990s. The study reveals how the adoption of All-Union transport charters and codes (Railway Charter, Air Code) entirely centralized transport relations and subordinated them to the administrative-command system. The eradication of contractual-dispositive principles, the absolute dependence of freight transport on the State Planning Committee (Gosplan), and the militarized-strategic status of transport modes (including the Tashkent Metro) are substantiated from a historical-legal perspective. In conclusion, it is proven that this totalitarian legacy of Soviet transport legislation hindered the independent development of the national legal system and created complex challenges for the transition to a market economy.

Keywords: transport law, codification, Uzbek SSR, administrative-command system, transport charters, Air Code, planned economy, Tashkent Metro, centralization.

Кодификация транспортного права в Узбекской ССР в 1960–1990 гг.

Аннотация: В данной статье проводится глубокий научно-теоретический анализ процессов кодификации и систематизации транспортного права в Узбекской ССР с 1960-х до начала 1990-х годов. В исследовании раскрывается, как принятие общесоюзных транспортных уставов и кодексов (Устав железных дорог, Воздушный кодекс) полностью централизовало транспортные отношения и подчинило их административно-командной системе. С историко-правовой точки зрения обосновываются отрицание договорно-диспозитивных принципов, абсолютная зависимость отношений по перевозке грузов от планов Госплана и военизированно-стратегический статус видов транспорта (включая Ташкентский метрополитен). В качестве вывода доказывається, что это тоталитарное наследие советского транспортного законодательства препятствовало независимому развитию национальной правовой системы и породило сложные задачи при переходе к рыночной экономике.

Ключевые слова: транспортное право, кодификация, Узбекская ССР, административно-командная система, транспортные уставы, Воздушный кодекс, плановая экономика, Ташкентский метрополитен, централизация.

XX асрнинг 60-йилларидан бошлаб 90-йилларнинг бошларига қадар бўлган давр Совет Иттифоқи миқёсида, шу жумладан Ўзбекистон ССРда транспорт ҳуқуқининг эволюциясида ўзига хос “кодификация ва тизимлаштириш” даври сифатида тарихда қолди. Ушбу даврда Иккинчи жаҳон урушидан кейинги тарқоқ, кўпинча вақтинчалик ва ҳарбий-маъмурий хусусиятга эга бўлган идоравий буйруқлар ўрнини фундаментал, умумиттифоқ миқёсидаги йирик норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар, хусусан, транспорт уставлари ва кодекслари эгаллади. “Ривожланган социализм” даври деб аталмиш бу босқичда Ўзбекистоннинг транспорт инфратузилмаси (темир йўллар, авиация, автомобиль йўллари) миқдорий ва сифат жиҳатидан улкан ўсишга эришган бўлса-да, уни ҳуқуқий тартибга солиш тизими мутлақ марказлашган, маъмурий-буйруқбозликка асосланган воситага айланди. Транспорт уставлари ва кодексларининг қабул қилиниши миллий республикалар, хусусан, Ўзбекистон ССРнинг

транспорт соҳасидаги мустақил ҳуқуқ ижодкорлигини деярли нолга тушириб, ягона империтив ҳуқуқий маконни яратди.

Совет даврида транспорт қонунчилигини тизимлаштиришнинг назарий асослари ва ҳуқуқий табиати хусусида олимлар ўртасида турли илмий қарашлар мавжуд. Ҳуқуқшунос олим В.Д.Рузанова транспорт уставлари ва кодексларини тадқиқ этар экан, уларни транспорт муносабатларини тизимлаштиришнинг энг юқори чўққиси сифатида баҳолайди ва бу ҳужжатлар тармоқнинг ўзига хос хусусиятларини мужассамлаштирган ягона юридик манба эканлигини таъкидлайди¹. Ушбу фикрга қисман қўшилган ҳолда, 1960–1990 йиллардаги кодификация жараёни юридик техника нуқтаи назаридан ҳақиқатан ҳам мукамал бўлган, бироқ унинг мазмуни соф тоталитар иқтисодиёт эҳтиёжларига мослаштирилган, деган хулосага келишимиз мумкин. Бу кодекслар фуқаролар ёки республикаларнинг манфаатларини эмас, балки Давлат план қўмитасининг (Госплан) режаларини сўзсиз бажаришни кафолатловчи қаттиққўл юридик восита вазифасини ўтаган.

Ўзбекистон ССРнинг транспорт тизимига энг кучли таъсир кўрсатган ҳужжатлардан бири бу – 1964 йилда қабул қилинган СССР Темир йўллари устави (Устав железных дорог Союза ССР) ҳисобланади². Мазкур Устав Ўзбекистон ҳудудидаги барча темир йўл тармоқларини (жумладан, Ўрта Осиё темир йўли бошқармасини) тўғридан-тўғри Иттифоқ Темир йўллар вазирлигига бўйсундириб, республиканинг ўз ҳудудидаги темир йўл транзитидан тушадиган даромадларни тасарруф этиш ёки мустақил тариф сиёсатини белгилаш ҳуқуқини бутунлай йўққа чиқарди. Устав нормаларига кўра, юк ташишнинг асосий юридик факти сифатида тарафларнинг эркин шартномаси эмас, балки давлат томонидан тасдиқланган “юк ташиш режаси” эътироф этилди³. Бу эса транспорт ҳуқуқини фуқаролик ҳуқуқининг диспозитив доирасидан узиб олиб, уни соф маъмурий-хўжалик ҳуқуқининг таркибий қисмига айлантирди, деб ҳисоблаймиз.

Ушбу давр транспорт қонунчилигидаги режалаштириш ва тушунчалар илмий аппаратининг ўзаро боғлиқлигини чуқур таҳлил қилган тадқиқотчи М.А.Бажина таъкидлаганидек, 1930–1964 йиллар ва ундан кейинги давр қонунчилигида транспорт фаолиятини амалга оширишда

¹ Рузанова В.Д. Транспортные уставы и кодексы как итог систематизации: теоретические аспекты // Транспортное право. – 2013. – №. 3. – С.9-12.

² Астановский Г.Б. Повышение эффективности транспортного законодательства // Известия высших учебных заведений. Правоведение. – 1985. – №. 4. – С. 20-30.

³ Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истикболи // Academic research in educational sciences. – 2021. – Т. 2. – №. 2. – С. 707-720.

режанинг мавжудлиги бутун ҳуқуқий конструкцияни ўзига тобе қилиб қўйди⁴. Биз ушбу илмий фаразга тўлиқ қўшиламыз ва шуни қўшимча қиламызки, Ўзбекистон шароитида бу қоида, айниқса, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини (асосан пахта хомашёсини) ташишда яққол намоён бўлди. Юк жўнатувчилар (колхоз ва совхозлар) ва темир йўл станциялари ўртасида тузилган юк ташиш шартномалари шунчаки расмийлик (фиктив шартнома) бўлиб, барча шартлар, муддатлар ва жавобгарлик чоралари Уставда императив тарзда олдиндан белгилаб қўйилган эди.

Ҳаво транспорти соҳасида ҳам худди шундай қатъий марказлашув кузатилди. 1961 ва кейинчалик 1983 йилларда қабул қилинган СССР Ҳаво кодекслари (Воздушный кодекс СССР) Ўзбекистон ССР ҳаво кенгликларида фойдаланишнинг мутлақ Иттифоқ юрисдикциясига тегишли эканлигини мустақамлади⁵. Тарихчи А. Тўхтабоевнинг тадқиқотларида 1950–1980 йилларда Ўзбекистонда фуқаролик авиацияси кескин ривожланиб, Ил-18, Ил-62 каби янги авлод самолётлари келтирилганлиги ва маҳаллий ҳамда иттифоқ миқёсидаги рейслар сони ортганлиги фактологик жиҳатдан асосланади⁶. Аммо юридик нуқтаи назардан, бу улкан авиапарк ва инфратузилма Ўзбекистон ССРнинг мулки ҳисобланмас эди, улар ягона “Аэрофлот” давлат монополиясининг таркибий бўлинмаси сифатида фаолият юритган. Ҳаво кодекси йўловчи ва ташувчи ўртасидаги муносабатларда давлатнинг (Аэрофлотнинг) жавобгарлигини ўта чеклаб қўйган бўлиб, парвозларнинг бекор қилиниши ёки кечикиши учун ҳеч қандай жиддий фуқаровий-моддий компенсация назарда тутилмаган эди⁷.

Автомобиль транспорти соҳаси эса Иттифоқ ва республика қонунчилигининг ўзига хос дуализми билан ажралиб туради. 1969 йилда РСФСР Автомобиль транспорти устави қабул қилингандан сўнг⁸, ушбу ҳужжат бошқа иттифоқдош республикалар, жумладан, Ўзбекистон ССР учун ҳам андоза вазифасини ўтади ва шу асосда Ўзбекистон ССРнинг тегишли

⁴ Бажина М.А. Особенности развития транспортного законодательства в период с 1930 по 1964 года // Советский конституционализм, государство и право в 1930-1964 гг.: доктрина, институты и репрезентации. – 2020. – С. 58-63.

⁵ Егоров А.П. Воздушное судно как объект гражданского права: некоторые проблемы правового регулирования // Транспортное право и безопасность. – 2018. – №. 4. – С. 64-71.

⁶ Тухтабаев А. История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.) // Общество и инновации. – Т. 3. – С. 3.

⁷ Елисеев Б.П. Становление отечественной гражданской авиации: юридические аспекты // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2023. – Т. 26. – №. 1. – С. 8-21.

⁸ Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2021. – Т. 16. – №. 4. – С. 83-109.

устави тасдиқланди. Автомобиль транспорти Иттифоқ-республика бўйсунувидаги соҳа бўлганлиги сабабли, маҳаллий юк ва йўловчи ташиш қоидаларини, тарифларни ва йўналишларни белгилашда Ўзбекистон Автомобиль транспорти вазирлигига маълум бир эркинликлар берилган эди. Бироқ, бу диспозитивлик ниҳоятда чекланган бўлиб, ёқилғи лимитлари, янги автомобилларни тақсимлаш ва эҳтиёт қисмлар билан таъминлаш барибир Иттифоқ марказининг қатъий фондлаштирилган режалари асосида амалга ошириларди.

Транспорт тизимида ҳуқуқбузарликлар учун жавобгарлик институти мазкур давр қонунчилигининг энг репрессив қисмларидан бири бўлган. Профессор Н.А.Духно транспорт ва давлат бошқарувининг тарихий алоқадорлигини ёритар экан, транспорт фаолиятини тартибга солишда маъмурий-ҳуқуқий ва ҳатто жиноий-ҳуқуқий таъсир чораларининг устувор бўлганлигини таъкидлайди⁹. Совет уставларида вагонларни бекор ушлаб турганлик, юкни ўз вақтида олиб кетмаганлик ёки ташиш режасини бажармаганлик учун корхоналарга нисбатан ўта шафқатсиз жарима санкциялари қўлланилган. Эътиборлиси, бу жарималар кўпинча корхонанинг ҳақиқий айби бўлмаган тақдирда ҳам (масалан, объектив логистик узилишлар сабабли) сўзсиз, яъни безакцепт тартибда ундириб олинган¹⁰. Назаримизда, бу транспорт ҳуқуқида айбсиз жавобгарликнинг ўзига хос давлат фойдасига ишлайдиган деформацияланган шаклини юзага келтирган.

Шу даврда шаҳар йўловчи транспорти, хусусан, 1977 йилда ишга туширилган Тошкент метрополитенининг ҳуқуқий мақоми ҳам илмий қизиқиш уйғотади¹¹. Метрополитен формал жиҳатдан шаҳар транспорти ҳисобланса-да, унинг фаолияти умумиттифоқ Темир йўллар вазирлигининг махсус қоидалари ва йўриқномалари билан тартибга солинган. Метрополитен объектлари юқори тоифали стратегик ва фуқаро мудофааси иншоотлари сифатида таснифланиб, улардаги ҳаракат хавфсизлиги ва жамоат тартибини сақлаш Ички ишлар вазирлигининг махсус транспорт милицияси бўлинмалари томонидан назорат қилинган. Бу эса транспорт инфратузилмасини бошқаришда фуқаролик-ижтимоий

⁹ Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы //Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – №. 3. – С. 56-70.

¹⁰ Яковлева Е.О. Исторические пути становления института обеспечения транспортной безопасности //Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2023. – Т. 12. – №. 1. – С. 101-112.

¹¹ Матякубов Н. Р. О Проектирование и строительстве метрополитена в городе Ташкенте // Международная конференция образования, исследований и инноваций. – 2026. – Т. 2. – №. 2. – С. 59-65.



ёндашувдан кўра, ҳарбийлашган ва хавфсизликни биринчи ўринга қўювчи ёндашувнинг устувор бўлганлигини кўрсатади¹².

Хуллас, 1960–1990 йиллардаги совет транспорт қонунчилигини ретроспектив тарзда тадқиқ этадиган бўлсак, бу даврда транспорт ҳуқуқининг мустақил тармоқ сифатида шаклланиши сунъий равишда тўхтатиб турилганлигини, чунки унда диспозитив (тенг ҳуқуқли шартномавий) метод мутлақо мавжуд бўлмай, фақат оммавий-ҳуқуқий маъмуриятчилик ҳукмронлик қилганлигини кўраемиз. Совет ҳуқуқшунослигида транспорт ҳуқуқи фақат хўжалик ҳуқуқининг ёки фуқаролик ҳуқуқининг кичик бир институти сифатида (юк ташиш мажбуриятлари сифатида) ўқитилиши ҳам шу мафкуравий чекловнинг оқибатидир. Бинобарин, 1960–1990 йилларда амалда бўлган Иттифоқ транспорт уставлари ва кодекслари Ўзбекистон ССР ҳудудида улкан, узлуксиз ва техник жиҳатдан мукамал ишлайдиган ягона транспорт-коммуникация тизимининг юридик пойдеворини яратиб берди. Бироқ, бу қонунчилик миллий иқтисодиётнинг ўзига хос хусусиятларини, экологик хавфсизликни, масалан, Орол денгизи фожиаси ва экологик талабларни инкор этиш орқали ва фуқароларнинг истеъмомчилик ҳуқуқларини мутлақо инобатга олмаган ҳуқуқий база эди. Ушбу даврдаги транзит, тариф ва бошқарув муносабатларининг ўта марказлашганлиги Ўзбекистон мустақилликка эришганидан сўнг миллий транспорт қонунчилигини нолдан бошлаб қайта яратиш, монополиядан чиқариш ва халқаро ҳуқуқ нормаларига ва бозор иқтисодиёти тамойилларига мослаштиришдек ғоятда мураккаб тарихий вазифани кун тартибига қўйди. Ортда қолган совет транспорт қонунчилиги мероси биз учун ҳуқуқий андоза эмас, балки маъмурий-буйруқбозликнинг иқтисодиётга қанчалик ҳалокатли таъсир қилишини кўрсатувчи тарихий сабоқ бўлиб хизмат қилади.

¹² Садыков Б. Г. Ташкентский метрополитен //Метро и тоннели. – 2012. – №. 2. – С. 28-29.

