

*Туйбаев Р.Ж.*

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТРАНСПОРТТУК УКУК  
ТЕОРИЯСЫНДАГЫ ЖАНА МЫЙЗАМДАРЫНДАГЫ АВТОУНАА  
МИЛДЕТТЕНМЕЛЕРИНИН ЖИКТЕЛИШИ**

*Туйбаев Р.Ж.*

**КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ  
В ТЕОРИИ И В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

*R.Zh. Tuibaev*

**CLASSIFICATION OF AUTO TRANSPORT OBLIGATIONS  
IN THEORY AND IN THE LEGISLATION OF TRANSPORT LAW  
OF THE KYRGYZ REPUBLIC**

УДК: 347.463

*Бул макалада илимий изилдөө процессинде аныкталган транспорттук келишимдердин белгилерине таянып, аларды обочологон критерийлерди карап, транспорттук келишимдерди “инвентаризациялоого” аракет жасалат. Транспорттук милдеттенмелерди жиктөөнүн жүйөөлү маселелери каралат. Мыйзам чыгаруучунун жана окумуштуу юристердин көз караштарын өздөштүрүү аркылуу транспорттук милдеттенмелерди ташуучу жана көмөкчү келишимдерге жиктелиши негизделет. Ташуу милдеттенмелери транспорттун бардык түрү менен жүктөрү жеткирүүнү ортомчулап (арачылап), негизги же өзөктүү милдеттенмелер катары саналаары, көмөкчү милдеттенмелер, транспорт процессинин ийгиликтүү аткарылышы камсыз кылаары аргументтелет.*

**Негизги сөздөр:** транспорт, транспорттук милдеттенмелер, ташуу, жарандык кодекс, ташуу келишими, жук, сактоо, ижара, экспедиция.

*В данной статье рассматриваются вопросы классификаций транспортных договоров, исследуя позиций законодателя и ученых юристов обосновывается деление транспортных обязательств на перевозочных и вспомогательных. Аргументируется что транспортные обязательства опосредует доставку грузов всеми видами транспорта и считаются главными обязательствами, а вспомогательные обязательства призваны обеспечивать успешное выполнение транспортного процесса.*

**Ключевые слова:** транспорт, транспортные обязательства, перевозка, договор перевозки, гражданский кодекс, хранение, аренда, экспедиция, груз.

*This article deals with the classification of transport contracts, examining the positions of the legislator and academic lawyers justifies the division of transport obligations into transport and auxiliary ones. It is argued that the transport obligations mediate the delivery of goods by all modes of transport and are considered the main obligations, and the subsidiary obligations are designed to ensure the successful implementation of the transport process.*

**Key words:** transport, transport obligations, transportation, contract of carriage, civil code, storage, lease, expedition, cargo.

Кызмат көрсөтүү боюнча милдеттенмелерди топтоодо транспорттук кызматты көрсөтүүгө багытталган милдеттенмелер, адатта өз алдынча топко обочолонот. Ошол эле учурда, Юридикалык адабиятта

мындай милдеттенмелердин тобу ар кандай аныкталат. Авторлордун биринчи тобунун ойлоруна жараша ага ташуу милдеттенмелери жана ошондой эле, буксирлөө милдеттенмеси, башка авторлор болсо, көрсөтүлгөндөрдөн тышкары транспорттук операцияларга көмөк көрсөтүүнү ортомчулук кылган экспедицияны киргизишет. Кээде анык милдеттенмелерин атабай туруп эле бул келишимдер ушундай кеңири жана өз алдынча топтогу мамилелерди жөнгө салаарын көрсөтүп, аларды ташуу менен байланышы бар өзүнчө келишимдер тобу деп белгилеп кетет.

Изилдөө процессинде аныкталган транспорттук келишимдердин белгилерине таянып, аларды обочологон критерийлерди карап, транспорттук келишимдерди “инвентаризациялоого” аракет жасадык. Юридикалык адабиятта келтирилген бул критерийлердин тиги белгилерине жарым-жартылайы, кээ бири толук окшошкондугуна карабастан конкреттүү милдеттенмелерди баалоодо аларды транспорттуктардын катарына кошуу же кошпоо боюнча маанилүү айырмачылыктар бар экенин белгилеп кетпесек болбойт. Кээ бир учурда мындай милдеттенмелердин тизмеси кыска болсо, башка бир учурда, тескеринче, кеңири. Акыркысы транспорттук милдеттенмелердин катарына келишимдик типтеги түрлөрдүн кошулушу менен жооп берилет жана буга адабиятта көңүл бурулган [1]. Мисалы, негизги транспорттук милдеттенме катары ташуу келишимин көрсөтүү менен гана чектелбестен анын түрлөрү болгон жүргүнчүлөрдү жана багажды, жол жүгүн ташуу келишимдерин да санашат.

Кээде талкууланып жаткан келишимдердин тизмеси алардын укуктук табияты тиги же бул автордун көз карашы боюнча талаштуу болгондуктан толукталат же толуктанбайт. Мисалы, чартер келишиминин укуктук табияты түшүнүксүз болгондуктан илимпоздор аны транспорттук келишимдерге кошпой келген. Ошону менен бирге, жиктөө үчүн баштапкы объектилердин жыйындысы керек болсо, бул алардын так саналганын (тизмеленгендигин) билдирбейт. Алардын санын аныктоого мүмкүн болбосо, жиктелүүчү объектерди мүнөздөөчү жалпы белгилерин көрсөтүү менен чектелсе болот. Мындай белгилердин бар

болуусу аларды комплекстүү сапаттарга ээ болгон жыйынды катары саноого шарт түзөт. “Суммардуу бүтүн” б.а. мындай сапаттардан ажыраган объектердин жыйындысы, бүтүндүгү жок болгондуктан жиктелүүгө дуушар болбойт [2]. Юридика илиминде ар кандай классификациялоо, анын ичинде ишкердик келишимдерди жиктөө, бул көрүнүшкө: келишимге же келишимдер тобуна тийиштүү жалпы мүнөздү аныктоо принциби боюнча куралары туура белгиленген [3]. Изилденип жаткан милдеттенмелерге мындай жалпы белги (мүнөз) болуп аларды колдонуу тармагы эсептелет. Алардын баары азыкты өндүрүү чөйрөсүнөн керектөө чөйрөсүнө жеткирүүдө калыптанат. Бул изилденип жаткан милдеттенмелердин таркатуу чөйрөсүнүн өзгөчөлүгү транспортту пайдаланууда калыптанган мамилелердин бардыгына тагын калтырат. Анткени, сейрек кездешчү учурду эске албаганда, жалпы жонунан алар өзүнүн экономикалык маңызы боюнча бир тектүү. Бул милдеттенмелердин калыптануусуна жана алардын мазмунуна белгилүү бир таасирин тийгизет. ташуу процессин ишке ашырууга же аны ийгиликтүү аткарууга керектүү шарттарды түзүп берүүгө багытталган, милдеттенмелердин негизги мазмунун чыныгы жана (же) юридикалык иш-аракеттерди аткаруу боюнча карызкордун милдеттери түзөт.

Изилденүүчү милдеттенмелерди колдонуу тармагы менен бирге алардын субъектик курамы аныкталат. Адатта, катышуучулардын бирөөсү, кээ бир учурда экөө тең транспорт тутумуна кирет. Бирок бул, субъектик курамдын юридикалык өзгөчөлүгүн айтпайт. Акыркысы, транспорттук мамилелердин өзгөчө белгиси деген мүнөзгө ээ болот, анткени, белгиленген субъектердин укуктук макамы алардын тармактык (экономикалык мааниде) караштуулугун аныктаган иш-аракеттерди аткаруу мүмкүнчүлүгүн камтыйт. Ошону менен бирге, изилденүүчү милдеттенмелердин колдонуу чөйрөсүн белгилебөө да, бул укуктук мамилелердин катышуучуларынын өзгөчө белгисин аныктабоо да, бардык учурда, алардын курамы жөнүндөгү суроону алдын алып чече албайт.

Алар аткаруучу ташуу же же аны жүзөгө ашырууга керектүү шарттарды түзүү боюнча багыттарды орнотуу гана буга жол ачат. Транспорттук милдеттенмелердин ушундай гана функционалдык байланышы аларды салыштырмалуу обочолонгон абалда карашы мүмкүн.

Транспорттук милдеттенмелердин ар кандай укуктук табияты аларды классификациялоодо, жарандык укуктагы милдеттенмелерди типтерге бөлүүнүн негизине коюлган мазмундук тартипти колдонууга тоскоолдук кылат. Антпесе, биз карап жаткан келишимдер Кыргыз Республикасынын жарандык кодексинде бекитилген келишимдик типтердин түрлөрү катары каралып калышы мүмкүн [4]. Жарандык укуктук милдеттенмелерди жиктөөнү мазмунду белгилери боюнча негизги же биринчи деп кароого болот. Ал чарбалык жашоонун белгилүү бир чөйрөсүндө колдонулуучу милдеттенмелердин башка негиздер менен топтолоорун шарттап турат. Мындай экинчи (кошумча) жиктөө, таануу маселелеринен тышкары анык бир

максаттарды көздөп жүрөт. алар топтолгон милдеттенмелерди колдонуучу экономикалык чөйрөнү жакшыртуу боюнча түзүлөт. Негизги милдеттенмедегидей эле экинчи тутумдагы милдеттенмелер да укуктук жөнгө салуу боюнча бөлүнөт. Эгерде, негизги милдеттенмелер Кыргыз Республикасынын жарандык кодексинде орун алса, экинчилери тар экономикалык жаатта пайда болгон мамилелерди жөнгө салчу ченемдик актыларда орун алышы керек. Мындай милдеттенмелерди мазмундук белгилери боюнча жиктөө, ишкердик чөйрөдө пайда болгон мамилелерди укуктук тариздөө жөнүндөгү билим-таанымыбызга эч бир нерсени кошо албайт. Транспорттук милдеттенмелердин бирдиктүү (бүтүн) жыйындысы – аларды колдонуу спецификалык чөйрө менен жазылган башка бир тартиптин бирдиги. Жарандык-укуктук милдеттенмелерди колдонуу жааты өзү алардын укуктук табиятын өзгөртүүгө алып келе албастыгы белгилүү. Ал милдеттенмелердин укуктук жөнгө салуусуна таасирин тийгизбестен анын курамындагы сандык өзгөртүүлөргө алып келиши мүмкүн. Чарбанын тиги же бул тармагын келишим менен тейлөө фактысы, ага кээ бир өзгөчөлүктү берээрин белгилеп кетпесек болбойт. Бул бирок, алар менен жөнгө салынуучу мамилелердин маңызын, укуктук табиятын алмаштырбайт [5]. Ошондуктан, аларды жөнгө салган келишимдерди жарандык-укуктук милдеттенмелер деген жалпы тутумдан, алардын татаалдыгына жана укуктук мамилелердин өзгөчөлүгүнө шилтеме жасап, бөлүп салууга аракет жасаган кээ бир авторлор менен макул боло албайбыз.

Изилденип жаткан транспорттук милдеттенмелердин жыйындысын, жалпы укуктук милдеттенмелердин тутумунун тутумчасы деп кароого болбойт. Жогоруда белгиленгендей, ал экинчи топтогу мүнөзгө ээ, анткени анын элементтеринин жанаша (өз ара) жайгашуусу милдеттенмелердин мазмундук эмес, башка белгилери менен аныкталат. Эскертилген тутумчалардын ар түрдүү мүнөзү, экинчи тутумдагы топтон орун алат. М.И. Брагинскийдин ою боюнча, жогоруда айтылган тутумчалардын ар түрдүүлүгү башкача айтканда, өзүнүн укуктук табияты боюнча ар түрдүү болгон милдеттенмелер экинчи тутумдагы милдеттенмелерге топтолот. Ар кайсы экономикалык чөйрөдө калыптанган бир тектүү милдеттенмелерге караганда, алардын ортосунда жалпылык дээрлик аз [6].

Көрсөтүлгөн тутумчаларды айырмалоо, алардын курамына киргизилүүчү милдеттенмелерди жиктөө тартибин тандоону шарттайт. Изилдөөнүн максаты менен баяндалган каалагандай (эркин) түрдө тандалуучу критерийлер менен жиктелиши жана түзүмдүк талдоонун (анализдин) жыйынтыгы болгон маңыздуу белгилери боюнча жиктелиши мүмкүн деген ой бир убакта айтылган [7]. Аталган варианттардын баардыгында, топтоо – ар бирине тийиштүү айырмаланчу касиеттери менен аларды топтоого бөлүүгө мүмкүндүк берген, милдеттенмелердин жиктелүүчү белгилеринин обочолонушун божомолдойт. Бирок бул жерде, тандалган критерий милдеттенмелерди

окшош белгилери боюнча топтоону камсыз кылыш жана бардык милдеттенмелерди камтыш керек экендигин белгилей кетүү абзел, б.а. бул чөйрөнүн бардык милдеттенмелерине бирдиктүү болуш керек. Бул милдеттенмелердин ар бирине тийиштүү жиктөөчү белгилердин мазмунунда чар-жайттык болбош керектигин билгизет, антпесе, топтоо мүмкүн эмес. Экинчи шарт, ар кайсы укуктук табияттагы, бирок, бир багыттагы милдеттенмелерди бириктирген экономикалык жүгүртүү чөйрөсү менен баяндалат. Бул өзгөчө жүктөрдү көздөгөн пунктка жеткирип, аны кабыл алуучу жакка өткөрүп берүү деген транспорттук ишмердүүлүктүн тармагында көрүнөт. Бул багыт топтолуучу милдеттенмелердин анык белгилеринде көрүнүш керек.

Демек, жиктөөчү критерийди тандоо убактылуу жыйынтыкты баалоону божомолдойт. Убактылуу жыйынтыкты баалоо бизче жиктөөчү рубрикалардын толуктанышы эмес, алардын обочолонушу. Болжолдуу жыйынтык милдеттенмелердин белгилерин тандоодо чек болуп берет. Ошондуктан, жиктөөчү критерийди тандоо топтоонун божомолдуу жыйынтыгы менен алдын алынат.

Биздин оюбузча, так ушу ойду О.А. Красавчиков изилдөөнүн максаты менен баяндалган эркин алынуучу белгилер боюнча жиктөө мүмкүнчүлүгү жөнүндө айткан. Тилекке каршы, ал экинчи тектегилерди жиктөөдө эске алынуучу маңыздуу белгилердин түшүнүгүн ачып бере алган эмес.

Биздин оюбузча, маңыздуу белгилер деп бул түзүмдү изилдөөнүн предмети катары шарттаган белгилер таанылыш керек, б.а. (элементтердин) жыйындылардын бүтүндүгү. Акыркынын бардык элементтери бири-бири менен маңыздуу байланышта болот. Бул болсо, аларда ар бир элементтин мазмунун чагылдырган окшош маңыздуу белгилердин бардыгын айтат. Ошондуктан, жыйындынын ичинде маңыздуу критерийлер менен элементтерди топтоо мүмкүн эмес. Бул учурда, жиктөө критерийлери катары, бир топко чогултуучу милдеттенмелердин (элементтердин) өзгөчөлүгүн чагылдырган, башка белгилер болушу мүмкүн. Ошондо, тандалган белгилер түзүлгөн элементтер (милдеттенмелер) тобунун ар бирине маңыздуу белгилер деп табылат. Ага жараша, жыйындынын ичинде элементтерди эркин тандалуучу белгилери менен топтоо эми мүмкүн эмес, анткени, каралуучу объект биздин алдыбызда тутум катары чыгып турат.

Элементтердин жыйындысынын маңыздуу белгилерин баса белгилөө (обочолоо) түзүмдүн өзгөчөлүгүнө көз каранды, анын алкагында бул элементтер изилденет жана өзүнүн өздүк түзүмү бар башка жыйындылардын курамына кириши мүмкүн. Биз изилдеп жаткан түзүмдүн мазмундуу белгиси болуп, өндүрүү чөйрөсүнөн керектөө чөйрөсүнө которуштурууну (жеткирүүнү) камсыз кылууну чагылдырган элементтердин функционалдык байланышы саналат. Бул милдеттенмелердин функционалдык байланышы изилденип жаткан милдеттенмелердин жыйындысын тутум (система) катары кароого шарт түзгөн тутум түзүүчүлүк фактор катары эсептелет. Белгиленген

функция бул тутумга кирген милдеттенмелер менен ар кандай аткарылат. Милдеттенмелердин бири жүктөрдү жеткирүүнү ортомчулуса, башкалары буга, ташуунун баштапкы жана соңку баскычтарында көмөччү операцияларды ишке ашырууга жардам берет. Бул жыйындыдагы милдеттенмелердин ар бири өзгөчө жана бөтөнчө түзүлүш менен мүнөздөлүшү, аларды айырмалап бөлүүгө шарт түзөт.

Каралып жаткан милдеттенмелердин баары түзүмдүн элементин түзөт, алардын жиктелиши маңыздуу белгилери менен жүргүзүлбөстөн элементтердин ортосундагы түзүмдүк байланышты эске алуу менен жүрөт. Мурда белгиленгендей, көрсөтүлгөн милдеттенмелердин жыйындысы жүктөрдү жеткирүү боюнча милдеттенмелердин натыйжасы болгон, белгилүү бир жыйынтыкты алганга жол берет. Бул функция ушу тутумга кирген анык милдеттенмелер менен гана аткарылышы мүмкүн. Бул учурда аларды топтоо, ар бир милдеттенме өзүнүн максатына жетүүгө салым кошчудай аспекте жүргүзүлүшү керек. Мындай натыйжа (максат) болуп жүктү көздөгөн жерге жеткирүү болуп саналат. Ташуу милдеттенмеси ал максатка жетүүгө чечүүчү салымды кошот. Башка милдеттенмелер кандайдыр бир деңгээлде ташууга көмөк көрсөткөндүгү үчүн жардамчы (кошумча) милдеттенмелер деп мүнөздөлүшү мүмкүн. Демек, бардык транспорттук милдеттенмелерди ташуучу жана көмөччү деп эки топко бөлсөк болот. Биринчилери ташуу жана буксирлөө милдеттенмелери менен көрсөтүлөт (аныкталат). Экинчи топ көп сандагы милдеттенмелерди өзүнүн курамына камтыйт. Алар өз кезегинде, милдеттенмелердин транспорттук процесске байланышы бар өзгөчөлүктөрүн эске алуу менен, эки топчого бөлүнөт. Алгачкысы транспорттук мыйзамдардын ченемени менен аныкталган милдеттенмелер. Жүк менен мындай операцияларды аткарууну арачылаган (ортомчулаган) милдеттенмелерге коюлган талаптар, транспорттук уставдарда жана кодекстерде, атайын эрежелерде каралган (түзүлгөн). Аларга, мисалы, кыймылдуу курамга жүктөрдү жүктөп, жайгаштыруу эрежелерин эске алуу менен аткарылган, жүктөөтүшүрүү иштери жөнүндө келишими кирет. Экинчи топчого, жумушту жана операцияларды аткарууну камсыз кылууну жүзөгө ашырган, кандайдыр бир деңгээлде транспорттук эрежелер менен регламенттелген милдеттенмелер кирет. Аларга, ташуу үчүн жүктү транспорт органдарына берүүгө чейин, кампада же атайын жүк аянтчасында сактоону алдын алган, транспорттук иjarалык милдеттенмелер кирет. Ушундай эле операциялар жүк жеткен жерде аткарылышы мүмкүн.

Демек, жарандык укукта транспорттук милдеттенмелер белгилүү бир тутумда көрсөтүлөөрү биз тараптан далилденди. Анын негизги элементтери болуп ташуу жана көмөччү милдеттенмелери саналат. Эгерде ташуу милдеттенмелери транспорттун бардык түрү менен жүктөрдү жеткирүүнү ортомчулап (арачылап), негизги же өзөктүү милдеттенмелер катары саналса, көмөччү милдеттенмелер, транспорт процессинин ийгиликтүү аткарылышын камсыз кылат.

Биринчи топтогу милдеттенмелер ташуу жана буксирлөө милдеттенмелеринен түзүлөт. Экинчиси – уюштуруучулук, экспедициялык, ижаралык (фрахтоо) милдеттенмелерин камтыйт.

**Адабияттар:**

1. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. - Минск, 1984-ж. 30-б.
2. Караныз: И.В. Блауберг, В.Н. Садовский, Э.Г. Юдин. Системный подход в современной науке. Проблемы методологии системного исследования. - М. 1970-ж. 37-38-бб.
3. Калмыков Ю.Х. Правовое регулирование хозяйственных отношений. - Саратов. 1982-ж. - 53-б.
4. Кыргыз Республикасынын жарандык кодекси. 1996-жылдын 8-майынан тартып №15 // Кыргыз Республикасынын укуктук маалыматтардын борборлоштурулган банкы. Көрүү тартиби: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/4?cl=ru-ru>
5. Калмыков Ю.Х. Правовое регулирование хозяйственных отношений. 153-бет. Мындай ойду М.И. Брагинский да “Хозяйственный договор. Кем ему быть?” макаласында колдогон.
6. Брагинский М.И. туура баамдаган, «чарбалык келишимдердин ошол эле түрлөрү жана түрчөлөрү ар түрдүү экономикалык чөйрөнү тейлеши мүмкүн».
7. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств // Советская юстиция. 1960-ж. №3. 42-43-бб.

**Рецензент: к.ю.н., доцент Насбекова С.К.**