

AVTOTRANSPORT LOGISTIKASIDA KO'P TARAFLAMA SHARTNOMAVIY MUNOSABATLARNING TARTIBGA SOLINISHI

Eshonqulov Azimjon Azamatovich

O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi huzuridagi Yuridik kadrlarni qayta tayyorlash
va malakasini oshirish instituti o'qituvchisi

E-mail: azimkhon.uz@gmail.com

Annotatsiya: Ushbu tezisda avtotransport logistikasi sohasida qo'llaniladigan ko'p taraflama shartnomalarning fuqarolik-huquqiy jihatlari o'rganilgan. Tadqiqot doirasida ekspeditor, tashuvchi, ombor egasi va buyurtmachi o'rtasidagi shartnomaviy munosabatlar tahlil qilingan. Shartnomaviy zanjirda solidar va subsidiar javobgarlik masalalari, zanjir uzilishining oqibatlari hamda ishtirokchilarning huquqiy maqomi batafsil ko'rib chiqilgan. Xalqaro amaliyot, xususan CMR konvensiyasi, AQSh va Buyuk Britaniya tajribalari qiyosiy tahlil qilingan. O'zbekiston qonunchiligi tahlil qilinib, ushbu yo'nalishda qonunchilikni yanada takomillashtirish, xalqaro standartlarga muvofiqlashtirish, standart shartnomalardan foydalanish hamda zamonaviy texnologiyalarni joriy etish bo'yicha amaliy takliflar ishlab chiqilgan. Tahlil natijalari logistika sohasidagi huquqiy bazani mustahkamlash va biznes muhitini yaxshilash uchun amaliy ahamiyatga ega.

Kalit so'zlar: ko'p taraflama shartnomalar, avtotransport logistikasi, ekspeditor, solidar javobgarlik, subsidiar javobgarlik, shartnomaviy zanjir, CMR konvensiyasi, yuk tashish, transport-ekspeditsiya xizmatlari, fuqarolik-huquqiy munosabatlar.

Zamonaviy global iqtisodiyotda avtotransport logistikasi muhim o'rin tutadi. Xalqaro savdo hajmlarining o'sishi natijasida yuk tashish jarayonlari

murakkablashib, bir nechta mustaqil subyektlar - ekspeditor, tashuvchi, ombor egasi va buyurtmachi ishtirok etadigan ko'p taraflama shartnomalar tizimiga aylanmoqda. Bunday tizimda har bir ishtirokchi o'ziga xos huquq va majburiyatlarga ega bo'lib, ularning munosabatlari turli shartnomalar orqali tartibga solinadi. O'zbekiston Respublikasida avtotransport logistikasi avvalambor Fuqarolik kodeksi hamda "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 27.01.2025 yildagi PQ-28-son qarori va "O'zbekiston respublikasida transport-ekspeditorlik faoliyatini tartibga solishni takomillashtirish to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 09.09.2000 yildagi 348-son qarori bilan belgilanadi. Qonunchilik bazasi yaratilgan bo'lsada, biroq ko'p taraflama shartnomalar amaliyotida jiddiy muammolar ham mavjud. Jumladan, shartnomaviy zanjirda majburiyat buzilgan taqdirda zararlangan tomonning kimdan kompensatsiya talab qilishi aniq emas, ushbu yo'nalishda solidar va subsidiar javobgarlik qoidalari yetarlicha tartibga solinmagan, bu esa ko'plab nizolarga sabab bo'lmoqda. Tadqiqot maqsadi ko'p taraflama shartnomalar tuzilmasini tahlil qilish, fuqarolik- huquqiy muammolarni aniqlash, xalqaro tajribani o'rganish va amaliy yechimlar taklif etishdan iborat.

Ko'p taraflama shartnomalar bir nechta mustaqil yuridik shaxslar o'rtasida yuk tashish, saqlash va yetkazib berish bo'yicha tuzilgan munosabatlar tizimi hisoblanadi. Asosiy ishtirokchilar buyurtmachi, ekspeditor, tashuvchi va ombor egasidir.

Mijoz yuk jo'natuvchi yoki qabul qiluvchi bo'lib, ekspeditorga yukni belgilangan manzilga yetkazishni topshiradi. Ekspeditor yuk tashishni tashkil

qiluvchi yuridik shaxs sifatida mijoz manfaatlarini himoya qiladi, tashuvchilar bilan shartnomalar tuzadi va jarayonni nazorat qiladi. Tashuvchi yukni belgilangan joyga va muddatda yetkazish majburiyatini oladi hamda yukning yo'qolishi yoki shikastlanishi uchun javobgar bo'ladi. Ombor egasi yuklarni saqlash va qaytarib berish majburiyatini zimmasiga oladi.

Solidar va subsidiar javobgarlik muammolari. Solidar javobgarlikda bir nechta qarzdor bir majburiyatni birgalikda va alohida-alohida bajaradi. Kreditor ulardan qarzni har biridan to'liq talab qilish huquqiga ega. Ikki ekspeditor birgalikda yuk tashishni tashkil qilgan va yuk yo'qolgan bo'lsa, mijoz zararni ulardan har biridan undirishi mumkin. Subsidiar javobgarlik asosiy qarzdorning majburiyati uchun boshqa shaxs javobgarligidir. Avval asosiy qarzdorga murojaat qilish kerak, faqat u javob bermasa subsidiar shaxsga murojaat qilish mumkin. Ekspeditor tashuvchining aybdorligini isbotlasa, u javobgarlikni tashuvchiga o'tkazishi mumkin.

Amaliyotda zararlangan tomon kimdan talab qilishni bilmaydi va nizo uzoq davom etadi. Shartnomaviy zanjir uzun bo'lganda har bir ishtirokchi javobgarligini keyingisiga o'tkazishga harakat qiladi. Javobgarlik limitlari turli shartnomalar bo'yicha har xil bo'lishi nizolarni murakkablashtiradi.

Shartnomaviy zanjir uzilishi va oqibatlari. Biror ishtirokchi majburiyatni buzishi butun logistika jarayonini buzadi. Tashuvchi yukni kechiktirsa ekspeditor mijozga javobgar bo'ladi, ombor egasi yukni qabul qila olmaydi. Bir tomonning muammosi zanjir bo'ylab tarqalib ko'plab zarar ko'ruvchilar paydo bo'ladi.

O'zbekiston qonunchiligida zanjir uzilishini tartibga soluvchi to'liq mexanizmlar ishlab chiqilishi lozim. Fuqarolik kodeksida ekspeditorning

javobgarligi tashuvchi javobgarligi qoidalarini asosida belgilanadi, lekin bir nechta ishtirokchi bo'lganda bu qoida to'liq qo'llanilmaydi. Amaliyotda zaruriy ishtirokchini aniqlash murakkab, chunki har kim o'z majburiyatlarini bajarganini da'vo qiladi. Javobgarlikni subpodryatchilarga o'tkazish zararlangan tomonning da'volarini murakkablashtiradi. Zararlarni hisoblash va undirish uzoq davom etadi va ko'p xarajat talab qiladi. Zanjir uzilishi ishonchni pasaytiradi va tranzaksiya xarajatlari oshiradi.

Xalqaro amaliyot va qiyosiy tahlil. Yevropa mamlakatlari CMR (Complete a road consignment) konvensiyasi qoidalarini qo'llaydi. O'zbekiston ham 1995-yildan buyon ushbu Yuklarni xalqaro yo'llarda tashish shartnomasi to'g'risidagi Konvensiyaning ishtirokchisi hisoblanadi. CMR tashuvchining javobgarligini belgilaydi, limitlarni o'rnatadi va da'volar tartibini ko'rsatadi. Tashuvchi yukni qabul qilgan paytdan yetkazguncha to'liq javobgar bo'lib, faqat fors-major holatlarida javobgarlikdan ozod qilinishi mumkin. AQSH da ekspeditor tashuvchi sifatida tan olinadi va yukni qabul qilganidan boshlab javobgar hisoblanadi. Federal qonunlarga ko'ra ekspeditor tashuvchining aybdorligidan qat'i nazar mijoz oldida to'liq javob beradi. Keyin u tashuvchiga regres (regress) tartibida da'vo bilan murojaat qiladi. Ekspeditorlar javobgarliklarini sug'urtalaydilar. Buyuk Britaniyada BIFA STC (British International Freight Association Standard Trading Conditions) standart shartlari shartnomaviy munosabatlarni soddalashtirishga va javobgarlik limitlarini belgilashga yordam beradi. Bu ekspeditor va mijoz munosabatlarini tartibga soladi, javobgarlik chegaralarini belgilaydi va nizolarni hal qilish mexanizmlarini taqdim etadi. Xalqaro tajriba muvaffaqiyatli tizimlar javobgarlikning aniq

belgilanishi, limitlarning ma'lum bo'lishi, nizolarni tez hal qilish mexanizmlari va standart shartnomalardan foydalanish xususiyatlariga ega ekanligini ko'rsatadi.

Xulosa va takliflar. Ko'p taraflama shartnomalar zamonaviy savdo-iqtisodiy munosabatlarning zaruriy elementi bo'lib, O'zbekiston amaliyotida ularning huquqiy tartibga solinishi qator muammolarni o'z ichiga oladi: solidar va subsidiar javobgarlikning aniq belgilanmaganligi, zanjir uzilishi mexanizmlarining yetishmasligi, javobgarlik limitlarining noaniq bo'lishi va xalqaro standartlarga muvofiqlikning takomillashtirilishi zarurati mavjudligi. Ushbu muammolarni hal etish uchun quyidagi choralar taklif etiladi. Fuqarolik kodeksiga transport-ekspeditsiya shartnomasi bo'yicha aniq qo'shimcha va o'zgartirishlar kiritish, ekspeditor va tashuvchi javobgarligini aniqlashtirish, ta'kidlanganidek zanjir uzilishi oqibatlarini tartibga soluvchi aniq moddalar va javobgarlik limitlarini belgilash zarur.

Biznes tomonlarning BIFA STC kabi standart shartnomalardan foydalanishi rag'batlantirilishi, O'zbekiston Logistika Assotsiatsiyasi milliy standart shartlarni ishlab chiqishi tavsiya etiladi. Yagona integratsiyalashgan shartnoma modeli barcha ishtirokchilarning majburiyatlari va mas'uliyat doiralarini aniq taqsimlaydi. Logistika sohasidagi professional uyushmalar faoliyatini rag'batlantirish, maxsus arbitraj tizimini yaratish yoki mavjudini kuchaytirish hamda blockchain va aqlli shartnomalar kabi raqamli texnologiyalardan foydalanish ko'p taraflama shartnomalar huquqiy bazasini takomillashtirish, ishonchni oshirish va biznes risklarini kamaytirish imkonini beradi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi (ikkinchi qism). 29.08.1996.
<https://lex.uz/uz/docs/-180552>.
2. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi. (2000). O'zbekiston Respublikasida transport-ekspeditorlik faoliyatini tartibga solishni takomillashtirish to'g'risida (348-son qaror, 2000-yil 9-sentabr).
<https://lex.uz/docs/-362374>.
3. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti. (2025). O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida (PQ- 28-son qaror, 2025-yil 27-yanvar). <https://lex.uz/uz/docs/-7342148>.
4. 49 U.S. Code Section 14706 - Liability of carriers under receipts and bills of lading. <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/14706>.
5. Freight forwarding: managing risk -
GOV.UK. <https://www.gov.uk/guidance/freight-forwarding-managing-risk>.