

**К.Қ. РАШИДОВ**

**Халқаро кўламда  
йўловчи ва юк ташишнинг  
ҳуқуқий асослари**

**ДАРСЛИК**

Тошкент

Ўзбекистон Ёзувчилар уюшмаси  
«Адабиёт жамғармаси» нашриёти

2001

**Китоб Очиқ Жамият Институту —  
Кўмак Жамғармасининг Ўзбекистондаги ваколатхонаси  
кўмагида чоп этилган**

**Жаҳон иқтисодиёти ва дипломатия университети  
илмий-услубий кенгашида маъқулланган**

Ўзбекистон Республикаси Олий ва махсус ўрта таълим вазирлиги Олий ўқув юртларида илмий-услубий бирлашмалар фаолиятини мувофиқлаштирувчи Кенгаш Президиумининг 2000 йил 2 декабрдаги 17-сонли қарорига биноан тегишли олий ўқув юртлари учун дарслик сифатида тавсия этилган.

**Маъсул муҳаррир:**

Ўзбекистон Фанлар академиясининг академиги,  
Ўзбекистонда хизмат кўрсатган фан арбоби,  
юримдик фанлар доктори, профессор Ҳ. Раҳмонқулов.

**Тақризчилар:** юримдик фанлар доктори Ш.Н. Рўзиназаров;  
юримдик фанлар номзоди, доцент И.Анортоев

**Рашидов К.К.**

**Халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишнинг ҳуқуқий асослари:** Дарслик.-Т.: «Адабиёт жамғармаси» нашр., 2001.-128 б.

Дарслик халқаро хусусий ҳуқуқнинг институтларидан бири бўлган халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишнинг умумий масалаларига бағишланган.

Муаллиф ушбу мавзунини баён этишда ҳаво, автомобиль ва темир йўл транспорти соҳасидаги Ўзбекистон Республикаси қонунлари, транспорт соҳасидаги давлатлараро икки томонлама ва кўп томонлама халқаро шартномалар қондаларига асосланган.

Китоб аввало ҳуқуқ ва транспорт соҳасидаги олий ва ўрта махсус ўқув юртларининг талабаларига, аспирантлари ва ўқитувчиларига, ташқи иқтисодий фаолият соҳасидаги ташкилотларнинг ходимларига, амалиётчи ҳуқуқшуносларга, қолаверса халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишнинг ҳуқуқий асосларига оид масалалар билан қизиқувчи барча китобхонларга мўлжалланган.

**ББК 67.412.2 я73**

© Рашидов К.К., 2001

**Nizomiy nomdagi TDPU  
KUTUBXONASI**

U-5774/4

## КИРИШ

Ўзбекистон Республикаси транспорт коммуникациялари ривожланган давлатлар жумласига киради. Айни шу омил даражасини янги босқичларга кўтариш мамлакатимизнинг чет эл давлатлари билан савдо-иқтисодий, маданий, илмий-техникавий ҳамкорлиги кенгайтишини, жаҳон иқтисодий тизимига интеграциялашувини, юк ва йўловчиларни манзилларига етказишга муҳим ҳисса қўшишини таъминламоқда. Юртимиз маҳсулотларини дунё бозорига етказиб беришнинг анъанавий транспорт йўлларида ташқари, янги транспорт йўллари, яъни ҳам ички, ҳам ташқи коммуникацияларни очишга интилоқда. Масалан, 1996 йил 13 майда имзоланган Грузия, Озарбайжон, Туркменистон ва Ўзбекистон давлатларининг темир йўл соҳасидаги фаолиятини мувофиқлаштириш тўғрисидаги Шартнома ҳамда транзит ташкилотларни тартибга солиш соҳасида ҳамкорлик тўғрисидаги Битим юкларни мазкур давлатларнинг худуди орқали имтиёзли транзит тўлови асосида Европа давлатларига етказиш учун мустақкам халқаро ҳуқуқий асос яратди. Бундан ташқари, мамлакатимиз транспорт йўллари дунё портларига чиқишини таъминлайдиган ва қадимий савдо йўли — Буюк Ипак йўлини тиклаш мақсадида 1998 йил 8 сентябрда Европа — Кавказ — Осиё йўлагини ривожлантиришнинг халқаро транспорти тўғрисида Асосий кўптомонлама Боку Битимини имзолади. Бугунги кунда Ўзбекистон кўпгина халқаро транспорт ташкилотларининг, жумладан, фуқаро авиацияси соҳасида — ИКАОнинг ҳам аъзосидир. Иқтисодий ҳамкорлик ташкилоти (ЭКО)га кирувчи мамлакатлар билан ҳамкорликда Европа, Осиё ва Тинч океани минтақаси давлатларига олиб борадиган темир йўл ва автомобиль йўллари қуриш ва қайта таъмирлаш ишларида фаол қатнашмоқда.

Буларнинг ҳаммаси халқаро транспорт муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш масалаларини ўрганишни долзарб қилиб қўймоқда.

Ўзбекистон Республикаси автомобиль, темир йўл ва ҳаво транспорти соҳасига доир дунёнинг турли минтақалари давлатлари билан икки томонлама ва кўптомонлама шартномаларни имзолаган. Ўзбекистон Республикаси Президенти таъкидлаганидек, «Ўзбе-

кистон республика асосининг қонунчилик транспорт муносабатларини тартибга солувчи қисмини умум қабул этилган халқаро норма ва қоидаларга яқинлаштириш бўйича фаол иш олиб борилмоқда»<sup>1</sup>. Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси юридик адабиётларда «бозор муносабатларининг конституцияси» деб ном олган Фуқаролик кодексининг тегишли қоидаларини (йўловчи, юк ва багаж ташиш шартномасига оид 39-боб ҳамда халқаро хусусий ҳуқуқ нормаларини фуқаролик-ҳуқуқий муносабатларга нисбатан татбиқ қилишга оид VI бўлим), транспорт соҳасидаги қонунлар — «Ҳаво кодекси», «Автомобиль транспорти тўғрисида», «Темир йўл транспорти тўғрисида»ги қонунларни шу соҳадаги халқаро шартномаларнинг нормалари ва қоидалари асосида қабул қилди.

Мазкур қонун ҳужжатлари ва халқаро шартномалар асосида халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишнинг тушунчаси, унинг хусусиятларини ўрганиш, транзит масалалари, халқаро транспорт қатновида коллизия нормаларни қўллашни билиш талабалар учун ҳам, ҳуқуқни муҳофаза қилувчи органларнинг ходимлари учун ҳам, адвокатлар, юридик, транспорт хизмат кўрсатиш ва ташқи иқтисодий фаолият билан шуғулланувчи кишилар учун ҳам зарур.

Ана шу талаб ва эҳтиёждан келиб чиқиб, шогирдим, юридик фанлар номзоди, доцент К.Рашидов томонидан Ўзбекистонда биринчи бор тайёрланган ушбу китоб бу борадаги мавжуд муаммоларни ҳал этиш, тушунмовчиликларни бартараф қилиш, ноаниқликларни аниқлаштиришга хизмат қилади ва халқаро кўламда йўловчи ва юк ташиш билан боғлиқ масалаларга қизиқадиган барча китобхонлар учун яхши қўлланма бўлади, деб ўйлаймиз.

Кўлингиздаги китобни камчиликлардан мутлақо холи, деб бўлмайди. Шунинг учун ҳам, муҳтарам китобхон, сизларнинг билдирган таклиф ва мулоҳазаларингиз китобнинг кейинги нашрларини янада мукамалроқ қилишга ёрдам беради, деган умиддамиз.

*Ҳ. Раҳмонқулов,  
юридик фанлар доктори, профессор  
Ўзбекистонда хизмат кўрсатган фан арбоби,  
Ўзбекистон Фанлар академиясининг академиги.*

<sup>1</sup> Каримов И.А. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида: ҳафсизликка таҳдид, барқарорлик шартлари ва тараққиёт кафолатлари. -Т.: Ўзбекистон. 1997. 276-б.

## **БИРИНЧИ БОБ**

### **МАМЛАКАТЛАР ЎРТАСИДА ТРАНСПОРТ АЛОҚАСИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ТАРТИБИ**

- 1-§. Халқаро қатнов тушунчаси ва хусусиятлари**
- 2-§. Халқаро қатнов турлари**
- 3-§. Халқаро қатновларни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш**
- 4-§. Халқаро транспорт ташкилотлари**
- 5-§. Халқаро транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий ҳужжатлари**

## 1-§. Халқаро қатнов тушунчаси ва хусусиятлари

Мамлакатлар ўртасида ташқи иқтисодий, маданий, илмий-техникавий алоқаларнинг кенгайиши ва ривожланиши халқаро транспорт алоқаларининг кенгайишига, юклар ва йўловчиларни ташиш бўйича хизматлар кўрсатиш масалаларини янада самарали ҳал этишга олиб келади. Юридик адабиётларда, халқаро шартномаларда ва қонун ҳужжатларида юклар ва йўловчиларни икки ва бундан ортиқ мамлакат ўртасида ташиш (ички ташишлар, ички қатновда ташишлардан фарқли равишда) халқаро ташишлар ёки халқаро қатнов деб аталади. Қонун ҳужжатларида, хорижий қатнов йўлларида ташиш атамаси ҳам мавжуд бўлиб, у асосан денгиз орқали ташишлар учун ишлатилади. Бу иккала атаманинг маъноси бир хил, бироқ биринчисининг афзаллиги, у халқаро битимларда қўлланилади. Халқаро транспортнинг ички транспортдан фарқланувчи хусусияти унда мураккаблашган чет эл элементининг мавжудлигидан иборат: ташиш чет элга элтиш ёки чет орқали амалга оширилади, қолаверса, мураккаблашган чет эл элементи иштирокида транспорт фаолиятининг моҳиятини ташкил этувчи юк (йўловчи)ни бир жойдан бошқа жойга ташиш жараёнига хосдир. Бунинг натижасида транспорт хусусиятида халқаро ташишларни ички ташишлардан фарқловчи ўзига хос халқаро-ҳуқуқий масалалар юзага келади.

Ташиш қатнашчиларидан бири (юкни жўнатувчи, юкни олувчи, йўловчи ёки ташувчи) чет эллик бўлишига қарамай, транспорт жараёни муайян давлатнинг ҳудудий доираси билан чекланса, бундай ташишлар халқаро ташиш ҳисобланмайди. Бундай ҳолларда халқаро-ҳуқуқий масалалар юзага келиши мумкин, лекин улар бир жойдан иккинчи жойга олиб бориш жараёнига дахл қилмайди ва, бинобарин, бу ерда халқаро транспорт муаммоси йўқ.

Хорижий давлат ҳудудига юклар ва йўловчиларнинг кириб келиши ўзининг юридик шарт-шароитига кўра бир-биридан фарқ қиладиган икки хил вазиятда: а) халқаро қатнов тўғрисида битим мавжуд бўлмагани ҳолда ва б) мазкур масалага оид икки томонлама ёки кўп томонлама битим мавжуд бўлгани ҳолда содир бўлиши мумкин. Бу ҳолат мамлакатлар ўртасидаги ташишларнинг ҳуқуқий режимига муҳим таъсир кўрсатади.

Темир йўл транспортида халқаро қатнов тўғрисида битим бўлмагани тақдирда чет элга ташишлар юк ўтиб борадиган мамлакат қонун ҳужжатлари қоидаларига биноан бир нечта ташиш шартномаларини тузиш орқали амалга оширилиши керак. Айрим мамлакатлардаги темир йўл транспортдан фойдаланишдаги тафовутлар чет элга ташиш юк жўнатиш мамлакати қонун ҳужжатлари қоида-

ларига биноан тузилган шартнома асосида, уни хорижий йўлларда қўллаган ҳолда, амалга ошириш имкониятини бермайди.

Транспортнинг бошқа турларида — автомобиль, ҳаво ва сув транспортида бир давлатнинг транспорт воситалари (автомобиллар, денгиз ва ҳаво кемалари) бошқа давлат ваколатли органларининг рухсатномаси бўлган тақдирда, давлат чегарасини кесиб ўтиши ва ташиш фаолиятини хорижий ҳудудда давом эттириши мумкин. Бунда чет элга ташиш юк жўнатиш мамлакатининг қонун ҳужжатлари бўйича тузиладиган шартнома доирасида бажариш мумкин.

Бироқ мамлакатлар ўртасидаги ташишларни амалга оширишнинг бундай тартиби чет эл томонида ташиш учун рухсатнома олиш, чет эл транспорт йўлларида фойдаланиш шартлари ҳамда чет элда ташиш шартномасини бажариш тартибларини аниқлаш билан боғлиқ бир талай мураккаб ҳуқуқий масалаларни ўртага қўндаланг қилиб қўяди. Бу борадаги қийинчиликларни бартараф этиш мақсадида амалиёт автомобиль, ҳаво ва сув транспортида ташиш учун ҳам халқаро шартномалар тузиш йўлидан бормоқда.

Шу тариқа, замонавий халқаро ташишлар (халқаро қатнов) учун бир эмас, балки иккита белги хосдир: булар, биринчидан, икки ёки бундан ортиқ мамлакат ўртасида амалга ошириладиган ва, иккинчидан, халқаро битимлар билан белгилаб қўйилган шартларда бажариладиган ташишлардир. Бунда, албатта, шундай ҳолатни назарда тутиш керакки, мамлакатлар ўртасидаги қатновлар давлатлараро битимларни тузмасдан, ички ҳуқуқ нормалари асосида амалга оширилиши мумкин ва амалиётда шундай ҳам қилинмоқда.

Халқаро қатнов — тегишли битимда (шартномада) иштирок этувчи икки ёки бир нечта мамлакат ҳудуди орқали ташишлардир ёки бўлмаса чегарани кесиб ўтиш билан боғлиқ ташишлардир деб таъриф берувчи нуқтаи назарни халқаро қатнов масалалари бўйича россиялик ҳуқуқшунос олим О.Н.Садиков ноаниқ, деб ҳисоблайди. Ташишни халқаро деб эътироф этиш учун унинг амалда икки ёки бир нечта мамлакат ҳудуди орқали амалга оширилиши талаб қилинмайди: бундай ташишни бошлашнинг ўзи кифоя қилади, юк (йўловчи) чет эл давлат ҳудудига амалда етиб бормаслиги (чегара кесиб ўтилмаслиги) мумкин (масалан, юк ёки йўловчини жўнатиш, мамлакатда юкнинг йўқотилиши ёки йўловчининг ўлими туфайли). Бу ҳулоса амалиётда тан олинган.

Транспорт масалаларига оид айрим халқаро битимларда экспорт-импорт юкларининг ташилиши айтиб ўтилган. Қонунчиликда айтилган атамалар қўлланиладиган бир қатор норматив ҳужжатлар мавжуд. «Экспорт ва импорт юкларини ташиш» атамаси халқаро ташишдан кўра анча кенгроқ тушунча ҳисобланади. У ташиш савдо юкларини ҳам халқаро, ҳам ички қатнов йўлларида бажарилади-

ган ташишларни, масалан ташқи савдо юкларини денгиз портларига ва портларидан ташишларни қамраб олади. Бундай ташишларнинг ҳуқуқий режими турличадир.

## 2-§. Халқаро қатнов турлари

Амалиётда халқаро қатновларнинг ҳар хил турлари маълум. Уларнинг ҳар бири талай ўзига хос хусусиятларга эга. Амалдаги халқаро битимларнинг қоидаларидан келиб чиққан ҳолда, халқаро қатновнинг қуйидаги асосий турларини фарқлаш зарур:

а) иштирок этувчи транспорт ташкилотларининг хусусиятларига кўра — транспортнинг айрим турларида ташиш ва аралаш қатновда ташиш;

б) транспорт операцияларининг предметиға кўра — юкларни, йўловчиларни ташиш, темир йўл транспортида эса, юк багажини (товар багажини) ташиш;

в) транспорт операцияларининг даврийлигига қараб — мунтазам (линияли) ва номунтазам ташишлар;

г) юклар ва йўловчиларни чегара пунктларидан ўтиш тартибини ҳисобга олган ҳолда — қайта ортишларсиз (бошқа транспортга ўтирилмайдиган) ва қайта ортиладиган (бошқа транспортга ўтириладиган) ташишлар;

д) ташиш кўшни давлат ҳудудида тугалланиши ёки тугалланмаслигига кўра — кўшнилараро, транзит ва тўппа-тўғри ўтадиган (айланма, ҳалқа шаклидаги) ташишлар;

е) қатнов бир ёки бир нечта ташиш шартномаси асосида амалга оширилишиға қараб — тўғридан тўғри боғланадиган, тўғридан тўғри боғланмайдиган (бўлинишли) ташишлар, бирин-кетин ташувчилар томонидан амалга ошириладиган ташишлар ва қайта жўнатиш билан боғлиқ ташишлар;

ж) транспортнинг айрим тармоқларида халқаро қатновларнинг алоҳида турлари — чегара ёнидаги (темир йўл транспорти) ташишлар, моксисимон (маятник) қонунияти асосидаги (автомобиль транспорти) ташишлар.

Халқаро қатновларни уларда иштирок этувчи транспорт ташкилотларига, шунингдек юклар ёки йўловчилар ташилишиға ҳамда транспорт таснифига қараб бир-бирдан фарқлаш жоиз. Халқаро қатновларнинг бошқа турларига келсак, улар изоҳ бериб ўтишни талаб қилади.

Мунтазам ва номунтазам халқаро қатновлар. Ташишларнинг бундай бўлиниши автомобиль ва ҳаво транспорти, шунингдек мунтазам (линияли) ташишлар кенг қўлланилаётган денгиз транспорти учун хосдир.

Халқаро қатновнинг ана шу турлари таърифи берилган давлатлараро битимлар бор. Автобусларда халқаро ташишларнинг умумий шартлари тўғрисидаги битимга кўра, мунтазам ташиш деганда, «эълон(нашр) қилинган ташиш шартномаси шартларига, тарифга ва муайян йўналишдаги автобуслар ҳаракатининг йўловчилар чиқиш ва тушиш жойлари (тўхташ жойлари) кўрсатилган ҳолдаги жадвалига мувофиқ» бажариладиган ташишлар тушунилади. Мазкур таърифга мос келмайдиган ташишлар номунтазам деб эътироф этилади.

Халқаро фуқаро авиацияси ташкилоти — ИКАО Кенгаши 1952 йилда мунтазам ҳаво транспорти қатновининг таърифини ишлаб чиққан бўлиб, унга кўра, бундай қатнов қуйидаги талабларга жавоб бериши керак: а) парвозлар биттадан ортиқ мамлакатнинг ҳаво бўшлиғи орқали амалга оширилмоғи лозим; б) парвозлар йўловчилар, почта ёки юкларни пулли ташишни бажариш мақсадида амалга оширилмоғи лозим, шу билан бирга, барча рейслар умумий фойдаланиш учун очиқ бўлиши керак; в) парвозлар ёки эълон (нашр) қилинган жадвалга мувофиқ бажарилиши, ёки рейсларнинг муттасил туркумини ташкил этадиган даражада мунтазам ёхуд тез-тез бўлиб туриши керак.

Демак, номунтазам халқаро қатновдан фарқли равишда, мунтазам халқаро қатновнинг асосий белгилари қуйидагилардан иборатдир. Булар, биринчидан, қатновларнинг ҳаракат жадвалида мустақамлаб қўйилган муайян даврийлиги ва, иккинчидан, қатновнинг ташиш қоидаларида, тарифларда ва бошқа ҳужжатларда назарда тутилادиган, олдиндан белгилаб қўйиладиган шартлари мавжудлигидир.

Қайта ортишларсиз (бошқасига ўтирилмай) ва қайта ортиладиган (бошқасига ўтириладиган) халқаро қатновлар. Юк қайта ортиладиган халқаро қатновни ташкил этиш масалалари, кенг излар деб аталувчи, кенглиги 1524 мм темир йўл излари бўлган темир йўллар (Мўғулистон, Финляндия ва Мустақил давлатлар ҳамдўстлиги мамлакатлари, жумладан Ўзбекистон темир йўллари) учун муҳим аҳамиятга эга. Негаки, ҳозирги кунда, Европа мамлакатларининг темир йўллари нормал ёки тор излар деб аталувчи, кенглиги 1435 мм изларга эга. Юк қайта ортиладиган (бошқасига ўтириладиган) қатновлар халқаро транспортнинг бошқа турларида: ҳаво, денгиз транспортида ҳам мавжуд (тўғри консамент бўйича ташишлар).

Чегара ёнидаги бекатларда ва портларда юкларнинг қайта ортилиши (йўловчиларнинг бошқа транспортга ўтиб ўтириши) халқаро ташишларнинг ўзига хос техник хусусияти ҳисобланмайди. Юк қайтадан ортиладиган қатновда юкларни элтиб қўйиш пайти-

да юкларнинг бут сақланиши учун ташувчиларнинг жавобгарлиги, жўнатиб юбориш ҳужжатларининг аҳамияти, элтиб қўйиш муддатларини, талаб қилиш муддатини ва даъво муддатини ҳисоблаб чиқиш билан боғлиқ бир қатор ўзига хос ҳуқуқий масалалар пайдо бўлади.

Қўшнилараро, транзит ва тўппа-тўғри ўтадиган халқаро қатновлар. Ташишлар чегарадош давлатлар ўртасида амалга оширилса ва қўшни давлат ҳудудида тугалланса, бу — қўшнилараро қатнов демакдир. Қўшнилараро қатнов — халқаро ташишларнинг одатий ва энг оддий тури. Шунингдек бир ёки бир неча давлат ҳудуди орқали бошқа бир учинчи мамлакатга бориб тушадиган юкларни ташиш ҳам кенг тарқалган. Бундай ташишлар уларни ана шу «оралиқ» давлатлар ҳудудида амалга ошириш чоғида транзит ҳисобланади.

Халқаро транзит қатнови бир қатор қўшимча ҳуқуқий муаммоларни келтириб чиқаради. Биринчидан, чет давлатнинг транзитга бўлган ҳуқуқи тўғрисидаги масала ўз ечимини топиши керак. Иккинчидан, транзит ташишлар пайтида юклар (йўловчилар) ўтиб бораётган мамлакатларнинг транспортдан техникавий ва тижорат асосида фойдаланишнинг ўзига хос хусусиятлари ҳисобга олиниши зарур. Учунчидан, транзит қатнови учун кўпинча маҳсус тарифлар жорий этилади.

Халқаро транзит қатнови бир ёки бир неча чет давлат ҳудуди орқали бир мамлакатнинг юки (йўловчиси) жўнатиладиган ёки тайинланадиган пунктлари ўртасида амалга оширилади. Ўзбекистон Республикасининг темир йўл транспортига тааллуқли халқаро битимларида бундай қатнов транзит деб аталган, чет мамлакатларнинг битимлари ва юридик адабиётларида бу тўппа-тўғри ўтадиган қатнов деб аталади. Халқаро автомобилда ташиш тўғрисидаги битимларда мазкур қатнов учун «айланма (ҳалқа) шаклидаги қатнов ёки маршрут» атамаси қабул қилинган. Шуниси ҳам борки, «тўппа-тўғри ўтадиган қатнов атамаси» кенг тарқалган.

Тўппа-тўғри ўтадиган қатновни йўлга қўйишга бўлган эҳтиёж шундан келиб чиқадики, бунда чегарадош давлатлар транспорт тармоқларининг жойлашуви ташишларни бир давлатнинг пунктлари ўртасида (транспорт йўллари йўқлиги сабабли) чет давлатнинг ҳудуди орқали транзит билан амалга ошириш зарурлигини ёки мақсадга мувофиқлигини (ташиш масофасини қисқартириш учун) тақозо этади.

Тўппа-тўғри ўтадиган темир йўл қатнови одатда асосан транзитдан фойдаланадиган йўлнинг ички қоидалари бўйича амалга оширилади. Бу масала айланма (ҳалқа) шаклидаги автомобиль қатновида ҳам шу тарзда ҳал этилади. Бундай қатновларни транзит

мамлакати қоидаларига бўйсундириш мумкин ва, гарчи бу юридик жиҳатдан анча мураккаб бўлса ҳам, амалиётда қўлланиб келинган. Ниҳоят, халқаро қатнов тўғрисидаги битимларнинг қоидалари асосидаги тўппа-тўғри ўтадиган қатнов амалиётда маълум.

Тўғри боғланадиган ва тўғри боғланмайдиган (бўлинишли) халқаро қатновлар. Ташишлар бир қанча ташувчилар томонидан битта ташиш шартномаси асосида амалга ошириладиган ва битта ташиш хужжати билан расмийлаштирилади ва тўғри боғланадиган қатнов амалиётда кўп учрайди. Унинг асосий афзалликлари қуйидагилардан иборат: биринчидан, ташишнинг битта ташиш хужжати билан расмийлаштирилади, иккинчидан, ташишнинг тегишли битимда назарда тутилган ягона шартларда амалга оширилади ва, учинчидан, юklarнинг чегарада ва тушириш ҳамда қайта ортиш портларида тегишли транспорт ташкилотларининг кучлари орқали топширилади.

Бирин-кетин ташувчилар бажарадиган халқаро қатновлар. Бу тўғри боғланадиган ва тўғри боғланмайдиган қатновлар ўртасидаги оралиқ босқичдир. Бундай ташишлар зарурати тўғри боғланадиган қатновнинг йўқлиги ёки унинг жадвали юк эгалари ва йўловчилар учун номақбулликдан келиб чиқади. Шунақа пайтларда бир нечта ташиш шартномалари тузилади, бу қатновнинг мазкур турини тўғри боғланмайдиган қатновга яқинлаштиради. Бироқ бунда биргаликда ташувчиларнинг муайян умумийлиги вужудга келиши, тўғри боғланмайдиган қатновга хос эмас. Биргаликда ташувчилар қўйиладиган талаблар билдиришнинг алоҳида тартибида ҳамда улар жавобгарлигининг ягона шартларида ифодалашга тўғри келадиги, бу қатновнинг мазкур турини тўғри боғланадиган қатновга яқинлаштиради.

Мазкур масала бўйича Ўзбекистон 1995 йил 6 майда қўшилган 1929 йилда Варшавада имзоланган Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги конвенция (Варшава конвенцияси)нинг 1 ва 30-моддаларига биноан, бир нечта бирин-кетин ташувчилар томонидан амалга ошириладиган ташиш, агар у тарафлар томонидан ягона операция деб қаралган бўлса, бир ёки бир нечта шартнома билан расмийлаштирилганидан қатъи назар, ягона ташиш деб ҳисобланади; у шунингдек бир давлат ҳудуди доирасида бир ёки бир нечта шартнома бажарилган тақдирда ҳам халқаро ҳисобланади. Талаблар биринчи ва охириги ташувчига, шунингдек участкасида ташишда бузилиш содир бўлган ташувчига қўйилиши мумкин, шуни ҳам айтиш керакки, уларнинг ҳаммаси солидар (биргаликда) жавобгар бўладилар.

Бирин-кетин ташувчилар томонидан ташиш халқаро автомо-

биль транспортида ҳам қўлланилади. Халқаро қатновнинг шундай тури сирасига денгиз транспортида юкни тўғри (тўппа-тўғри) консамент бўйича ташиш ҳам киритилган. Тўғри консамент туфайли денгиз орқали ташилаётган юкни орилик портларида бошқа денгиз орқали ташувчилар кемаларига, аралаш қатновда эса — бошқа транспорт воситаларига қайтадан ортишни ташкил этиб, уни тайинланган жойга элтиб қўйиш мажбуриятини ўз зиммасига олади. Тўғри консамент шундай консаментни берган денгиз орқали ташувчи юк учун унинг бутун ўтиб борадиган йўлида жавобгарликни ўз зиммасига олишини назарда тутди. Бироқ халқаро денгиз транспортида ташвишлар амалиётида бериладиган консаментларда кўп ҳолларда ҳар бир ташувчи юк учун йўлнинг ўзига тегишли участкасидагина жавоб бериши кўрсатиб ўтилади.

Қайта жўнатиш билан боғлиқ халқаро ташишлар. Ташқи савдо обороти эҳтиёжлари кўпинча ҳудудий жиҳатдан мавжуд битимлар доирасидан четга чиқадиган юк ташишларни бажаришни ҳам тақозо этади. Бундай ташишларни самарали амалга ошириш учун халқаро қатнов тўғрисидаги битимларда қайта ташиш шартномасини расмийлаштириш пайтида халқаро ташиш шартномаси доирасида биринчи тузилган шартнома бўйича юк манзилида, яъни охириги пунктда юкни қайта жўнатиш тартиби назарда тутиши мумкин.

Темир йўл транспортида юкни қайта жўнатиш деганда юк тайинланган бекатга етиб келганда, юк ушбу бекатда ташувчи тасаруфидан чиқиб кетмасдан, қайта ташиш шартномаси тузиш тушунилади. Юкни қайта жўнатиш юк эгасининг ўзи томонидан, шунингдек унинг топшириғига биноан экспедитор ёки юкнинг дастлабки тайинланган бекати томонидан бажарилиши мумкин.

Юкни қайта жўнатишни амалга ошириш бир қатор афзалликларни вужудга келтиради. Биринчидан, қайта жўнатиш юкни жўнатувчининг иштирокисиз ва экспедиторни жалб этмасдан темир йўлнинг кучлари билан бажарилиши мумкин. Иккинчидан, тайинланган бекатнинг юкни қайта жўнатиш тўғрисидаги топшириғи билан халқаро юкхатларининг нусха (дубликат) лари товар учун ҳисоб-китоб қилиш чоғида чет эл банклари томонидан қабул қилинади, бу ташқи савдо олди-сотди битимларининг ҳисоб-китобини қилишни тезлаштиради.

Халқаро қатновнинг алоҳида турлари. Халқаро темир йўл транспортида чегара ёнидаги темир йўл қатнови — икки қўшни давлатнинг чегара ёнидаги темир йўл бекатлари ўртасидаги ташишлар маълум. Бундай ташишларнинг масофаси ва ҳажми унчалик катта эмас ҳамда баъзан чегарадош давлатларнинг келишувига биноан бир тарафнинг темир йўли фойдаланадиган темир йўлларда амалга оширилади. Улар одатда жўнатиш темир йўли қоидалари

бўйича унинг ички юкхатини тузган ҳолда бажарилади. Бироқ чегара ёнидаги ташишлар халқаро битим қоидалари бўйича ҳам амалга оширилиши мумкин.

Халқаро автомобиль транспортида йўловчиларни элтиб қўйишда моксимон (маятник) қонунияти асосидаги ташишлар қўлланилади. Йўловчиларни бир давлат ҳудудидан бошқа давлат ҳудудидаги вақтинча бўлиш жойига ташиш ва ўша йўловчиларнинг ўзини ўша ташувчининг автобусларида орқага — улар дастлабки йўлга чиққан мамлакатта ташиш моксимон (маятник) қонунияти асосидаги ташиш деб ҳисобланади; моксимон (маятник) қонунияти асосидаги ташишда орқага қайтишдаги биринчи рейс ва у томонга боришдаги охириги рейс асосан бўш бўлади.

### 3-§. Халқаро қатновларни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш

Замонавий транспортнинг барча турларида транспорт операциялари оммавийлик, бир маромлилик, шунингдек мураккаблик хусусиятига эга. Шу сабабли мамлакатлар ўртасидаги транспорт алоқаларини шу йўналишда тегишли, аниқ ҳуқуқий тартиботни ишлаб чиқмасдан, ҳамда транспорт жараёни қатнашчиларининг ҳуқуқлари ва мажбуриятларини, шунингдек жавобгарлигини белгилаб қўймасдан туриб ўрнатиш ҳам, бу алоқаларнинг ишлаб туриши ҳам мумкин эмас.

Амалиётда мамлакатлар ўртасидаги транспорт алоқалари нормал ишлаб туриши учун зарур асосни ва айни бир пайтда тартиботларни яратиши мумкин бўлган фақат иккита восита маълум. Ички қонун ҳужжатлари ва давлатлараро битимлар (халқаро шартномалар) шундай воситалар ҳисобланади. Назарий жиҳатдан таркиб топган таомиллардан фойдаланишни ҳам шулар қаторида тасаввур этиш мумкин, бироқ унинг тартибга солиш воситаси тариқасидаги имкониятлари жуда чекланган.

Дастлаб, мамлакатлар ўртасида юк ва йўловчиларни ташиниш кўлами унча катта бўлмаган пайтда миллий ҳуқуқ нормалари транспорт алоқаларини ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг асосий манбаи бўлган. Бироқ ички қонун ҳужжатлари нормаларидаги тафовутлар мамлакатлар ўртасида транспорт қатновини амалга оширишда юзага келадиган техник, тижоратга оид ва юридик масалаларни қаноатланарли тарзда ҳал этиш имконини бермайди. Бундай қатновларнинг хусусиятлари ички қонун ҳужжатларига қўшимчалар киритиш ва уларни такомиллаштириш орқали ишлаб чиқиш мумкин бўлмаган, аммо давлатлараро битимларнинг мавзуга айланиши лозим бўлган махсус қоидаларни, қолаверса бир тахлитдаги қоидаларни мавжуд бўлишини тақозо этади.

Ҳозирги вақтда, ички сув транспортини истисно этгандан ташқари, транспортнинг барча турларида халқаро қатновларни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг асосий манбаи ички қонун ҳужжатлари эмас, балки халқаро шартномалар ҳисобланади. Бундай халқаро шартномалар (матнда бундан буён улар «транспорт конвенциялари» деб юритилади) давлатлар ўртасида транспорт алоқаларини ўрнатишда юзага келадиган кенг доирадаги муносабатларни тартибга солади.

Транспортнинг барча ёки бир неча турини (масалан, ер устидаги транспортни) қамраб олувчи халқаро битимлар мавжуд. Бироқ айрим транспорт турларидан техник ва тижоратга оид фойдаланишнинг талайгина ўзига хосликлари бўлгани боис халқаро транспортнинг — темир йўл, автомобиль, ҳаво, денгиз транспортининг ҳар бир тармоғи учун алоҳида битимлар ишлаб чиқилган. Транспорт битимлари тизими бугунги кунга келиб анча кенгайиб ва мураккаблашиб кетганлиги сабаби ҳам шунда.

Транспорт конвенцияларининг нормалари тегишли конвенцияни имзолаган мамлакатларнинг ўзаро муносабатларида халқаро транспортнинг ишлаш жараёнида албатта қўлланилиши шарт. Бу уларда иштирок этувчи давлатлар, уларнинг юридик ва жисмоний шахслари учун халқаро битимларнинг мажбурийлигидан келиб чиқади. Мазкур қоида Ўзбекистон Республикаси қонунчилигида Фуқаролик кодексининг 7-моддасида мустақкамлаб қўйилган бўлиб, унга кўра, агар Ўзбекистон Республикаси иштирок этаётган халқаро шартномада ёки битимда фуқаролик қонун ҳужжатларидагига қараганда бошқача қоидалар белгиланган бўлса, халқаро шартнома ёки битим қоидалари қўлланилади.

Бироқ бундай ҳуқуқий ҳулоса учун, халқаро-ҳуқуқ илмида устунлик қилаётган қарашларга кўра, тегишли битимни тузган давлат унинг нормаларига ўзининг ички тартиб-таомилига мувофиқ ички давлат таъсир кучини бериши зарур. Халқаро-ҳуқуқ нормаларининг ички ҳуқуқ билан трансформация деб аталувчи бундай қўшилиб кетиши (инкорпорация) турли шаклларда: транспорт конвенцияларини ратификация қилиш ёки эълон (нашр) қилиш, тегишли маъмурий ҳужжатлар чиқариш ва ҳоказолар воситасида амалга оширилади.

Транспорт конвенциялари, уларнинг кўп сони бўлишига қарамай, мамлакатлар ўртасида юklar ва йўловчиларни ташишни ташкил этиш ва амалга ошириш жараёнида юзага келувчи кўпгина масалалар юзасидан йўл-йўриқларни ўз ичига олмайди, халқаро қатновнинг айрим турлари (дарё транспортида, аралаш қатновда ташишлар) эса ҳозирги вақтда халқаро битимларнинг кенг мавзуга айланмаган. Бундай ҳолларда халқаро қатнов тартиботини

белгилаш доимо ички қонун ҳужжатларининг нормалари ёрдамида амалга оширилиши лозим, негаки бошқа ҳуқуқий манбанинг ўзи йўқ.

Халқаро транспортнинг ишлаш жараёни ички транспортникига қараганда анча мураккаб. Бунда ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш мавзуи ҳисобланувчи ижтимоий муносабатларнинг мазмуни моҳиятига кўра турлича бўлган бир қанча соҳалари вужудга келади.

Биринчидан, давлатлар ўртасидаги уларнинг ўзаро ҳуқуқ ва мажбуриятларига тааллуқли, аввало халқаро транспорт йўллари-дан (бунга транзитни қўшган ҳолда) фойдаланиш, давлатлараро қатновларни ўрнатиш тартиби, шунингдек уларнинг халқаро транспорт ташкилотларидаги фаолияти билан боғлиқ муносабатлар бўлиб, бу халқаро шартномалар ва қисман халқаро-ҳуқуқий таомиллар билан тартибга солинадиган халқаро оммавий ҳуқуқ соҳасидир.

Иккинчидан, транспорт ташкилотлари ва улар миждозларининг ташиш шартномаси ва унга қўшимча айрим тартиб-қоидалар доирасида амалга ошириладиган юк, йўловчи ва бағажни ташиш билан боғлиқ муносабатлар. Бу ерда халқаро хусусий ҳуқуқ муносабатларига дуч келинади ва норматив манба сифатида ҳам халқаро шартнома, ҳам ички фуқаролик (савдо) ва фуқаролик процессуал ҳуқуқ нормалари қўлланилади.

Халқаро-маъмурий тусдаги муносабатларнинг учинчи соҳаси аста-секин таркиб топмоқда ва кенгайиб бормоқда. Буларга фаолиятнинг транспортда анча кўп бўлган маъмурий-техник нормаларини (қурилиш, фойдаланиш, ҳаракат қоидаларини) белгилаб қўйиш, транспорт соҳасида илмий-техникавий ҳамкорликни ташкил этиш, транспорт операциялари чоғидаги солиқ ва божхона режимини аниқлаш киради. Мамлакатлар билан ўзаро муносабатларда давлатлараро ташишларнинг ҳажмлари ва йўналишлари халқаро битимлар ҳамда ички давлат фуқаролик, маъмурий ва молиявий ҳуқуқ нормалари билан тартибга солинади.

Халқаро транспорт, айниқса денгиз ва ҳаво транспорти соҳасида халқаро-маъмурий тусдаги муносабатлар ва нормаларнинг алоҳида гуруҳи мавжудлиги бир қатор муаллифлар томонидан қайд этилган. Муносабатлар ва ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг бу соҳаси эса, афсуски, ўрганилмаган. Айрим юристлар уни давлатлараро муносабатлар соҳаси сифатида баҳолайдилар. Бироқ бундай нуқтаи назар, биринчидан, бундай ҳолларда фақат давлатлар эмас, балки аввало транспорт ташкилотлари ва уларнинг миждозлари муносабатлар субъекти бўлиб ўртага чиқишини ҳамда, иккинчидан, бу ерда ҳуқуқий тартибга солиш ҳам халқаро муносабатлар, ҳам халқаро оммавий ҳуқуқ манбаи ҳисобланмайдиган миллий

хуқуқ нормалари ёрдамида амалга оширилишини ҳисобга олмайди. Муаммо янада кенгроқ кўламда пухтароқ ўрганиб чиқишни тақозо этади.

#### 4-§. Халқаро транспорт ташкилотлари

Халқаро транспортни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш ХҮПН аср охирида ривожлана бошлаган бўлса-да, унинг чинакам равноқ топиши йигирманчи асрнинг ўрталари, яъни халқаро транспортнинг турли жиҳатларини ўрганиб ва унинг фаолиятининг барча томонларига сезиларли таъсир кўрсатадиган умумий ва ихтисослашган ташкилотлар тизимига айланган халқаро ташкилотлар фаолияти билан узвий боғлиқдир. Шу нарса ибратлики, дастлабки халқаро ташкилотлар айти транспорт соҳасида пайдо бўла бошлаган. Бу эса транспорт фаолиятида мураккаблашган чет эл элементи мавжудлиги хусусиятидан ва давлатлараро транспорт алоқаларини халқаро ташкилотлар иштирокида тартибга солиш муҳимлигидан далолат беради.

Халқаро транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий соҳадаги фаолияти фоят ранг-баранг. У халқаро шартномалар лойиҳаларини тайёрлашни, транспортга оид ва техник ҳар хил регламентларни, юк ва йўловчиларни ташиш қоидаларини, транспорт ҳужжатлари намунавий шакллариини ишлаб чиқишни, тавсиялар ва хулосалар, амалдаги битимларга шарҳлар беришни, низоларни воситачилик ва ҳакамлик йўли билан бартараф этишни, расмий ва бошқа ҳуқуқий материалларни, аввало суд қарорларини нашр этишни ўз ичига олади.

Транспорт конвенцияларини имзолаш одатда шу мақсадда махсус чақириладиган дипломатия конференцияларида амалга оширилади. Бироқ халқаро транспорт ташкилотларининг ишчи гуруҳларида ва доимий ишловчи органларида (юримдик қўмиталарида) бундай конвенцияларнинг лойиҳалари ишлаб чиқилади, тегишли асослар тайёрланади ва таърифлар келишиб олинади. Ишнинг ана шу босқичи транспорт конвенцияларининг мазмунини кўп даражада олдиндан ҳал қилиб қўяди.

Бирлашган Миллатлар Ташкилотида денгизда ташиш бўйича қўмитаси бўлган Савдо ва тараққиёт Конференцияси (ЮНКТАД), шунингдек таркибида асосан автомобиль ва дарё транспорти масалалари билан шуғулланувчи ички транспорт қўмитаси тузилган Европа иқтисодиёт комиссияси (ЕИК) доирасида айниқса фаол равишда ишлаб чиқилмоқда. 1966 йил декабрь ойида БМТ Бош Ассамблеяси томонидан БМТнинг халқаро савдо ҳуқуқи бўйича Комиссияси (ЮНСИТРАЛ) таъсис этилган бўлиб, унинг вази-

фаси «халқаро савдо ҳуқуқини», хусусан транспорт соҳасида «тобора мувофиқлаштириб ва бир хиллаштириб боришга қўмаклашишдан» иборат.

Ихтисослаштирилган халқаро транспорт ташкилотлари транспорт турлари бўйича тузилади. Шуниси ҳам борки, ҳар бир тармоқда одатда ҳам ҳукуматлараро, ҳам ноҳукумат ташкилотлари иш олиб боради. Биринчисининг ваколати кўпинча умумий хусусиятга эга бўлади ва транспортнинг тегишли тармоғига тааллуқли кенг доирадаги масалаларни қамраб олади. Ноҳукумат ташкилотларининг фаолият соҳаси одатда транспортта оид махсус масалалар (тижоратта оид, ҳуқуқий масалалар, транспорт воситаларидан фойдаланиш тартиби ва ҳоказо)нинг муайян доираси билан чекланган бўлади.

Ҳозирги вақтда таркибига кўра анча эътиборли ва ўз қарорларини рўёбга чиқариш учун катта имкониятларга эга бўлган ҳукуматлараро транспорт ташкилотларининг фаолияти тобора муҳим аҳамият касб этмоқда.

Темир йўл транспорти соҳасида иккита халқаро ташкилот — Темир йўллар ҳамкорлиги ташкилоти (ОСЖД) таъсис этилган. ОСЖД темир йўл, шунингдек автомобиль транспорти соҳасидаги талай масалалар билан шуғулланувчи идоралараро ташкилот бўлиб, Европа, Осиё, Болтиқбўйи, Мустақил давлатлар ҳамдўстлиги мамлакатлари унинг қатнашчиларидир. Темир йўллар ҳамкорлиги ташкилотининг асосий вазифаси Халқаро йўловчи ва юк қатновлари тўғрисидаги битимлар (СМГС ва СМПС) ишларини юритишдан иборат. 1959 йилда Темир йўллар ҳамкорлиги ташкилоти Қўмитаси ҳузурида транспорт ҳуқуқи масалалари бўйича доимий гуруҳ тузилган.

Темир йўл транспорти соҳасидаги бошқа халқаро ташкилотлар орасида бу соҳа фаолиятини ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш ишига Берн шаҳридаги Халқаро темир йўллар Марказий бюроси сезиларли таъсир кўрсатмоқда. Марказий бюро ҳукуматлараро ташкилот ҳисобланади ва бир қатор вазифаларни бажаради. Улардан асосийлари — Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МГК) ва Темир йўллар орқали йўловчилар ва багаж ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МПК) ишларини юритиш ҳамда уларни қайта кўриб чиқишга тайёргарлик кўриш. Марказий бюронинг органи — «Bulletin des transports internationaux par chemins de fer» ҳуқуқий материаллар ва суд амалиётини мунтазам эълон қилиб боради.

Халқаро темир йўл қатнови шартларини тартибга солишда Берндаги Халқаро темир йўл транспорти қўмитаси муҳим ўрин тутати. Қўмита ноҳукумат ташкилоти бўлиб, унинг қатнашчилари —

Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция ва Темир йўллар орқали йўловчилар ва багаж ташиш тўғрисидаги халқаро конвенцияни имзолаган темир йўллар маъмуриятларидир. Қўмитанинг асосий вазифаси темир йўлларда халқаро ташишнинг ҳуқуқий масалаларини ишлаб чиқишдан иборат. Ушбу халқаро ташкилотга МДХ давлатлари, жумладан, Ўзбекистон аъзо эмас.

Автомобиль транспорти соҳасида ихтисослаштирилган халқаро ҳукуматлараро ташкилотлар йўқ. Халқаро автомобиль транспорти иттифоқи (ИРУ) ноҳукумат халқаро ташкилот ҳисобланади. Европа мамлакатлари ва бошқа бир қатор мамлакатларнинг миллий автотранспорт бирлашмалари Иттифоқнинг аъзоларидир. 1996 йилда Ўзбекистон Республикасида тузилган автомобиль транспортида юк ташувчилар миллий уюшмаси (АСМАП) ушбу Иттифоққа аъзо бўлди. Халқаро автомобиль транспорти иттифоқи халқаро автомобиль транспорти бўйича йиллик маълумотнома нашр этади.

Ҳаво транспорти соҳасида Халқаро фуқаро авиацияси ташкилоти (ИКАО) энг йирик ҳукуматлараро ташкилотдир. Уни таъсис этиш 1944 йил 7 декабрдаги Чикаго конвенциясида назарда тутилган эди. Жаҳон мамлакатларининг аксарияти, шу жумладан Ўзбекистон Республикаси (1992 йилдан) шу конвенциянинг қатнашчиси ва тегишинча ИКАОнинг аъзосидир. Бу халқаро ташкилотнинг вазифалари фуқаро авиацияси фаолиятининг барча томонларини қамраб олади. Халқаро ҳаво транспортида ташиш шартларини белгилашда Халқаро ҳаво транспорти уюшмаси (ИАТА) муҳим ўрин тутади. Бу уюшма халқаро ноҳукумат ташкилоти ҳисобланади.

Денгиз транспорти соҳасида кўплаб халқаро ташкилотлар иш олиб бормоқда. Ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишни ривожлантириш ва такомиллаштириш ишига Ҳукуматлараро денгиз консултив ташкилоти (ИМКО) ва иккита ноҳукумат ташкилот — Болтиқ ва Халқаро денгиз конференцияси (БИМКО) ҳамда Халқаро денгиз қўмитаси (ММК) фаолияти баракали таъсир кўрсатмоқда. Халқаро денгиз қўмитаси (ММК) савдо кемалари қатновининг ҳуқуқий муаммоларини ўрганиш учун махсус таъсис этилган.

Фаолияти транспорт соҳасини ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солиш учун муҳим бўлган ихтисослаштирилган нотранспорт халқаро ташкилотлари орасида Римдаги Халқаро хусусий ҳуқуқни бирхиллаштириш институти (УНИДРУА)ни айтиб ўтиш зарур. Бу институт 1926 йилда тузилган ҳукуматлараро ташкилот бўлиб, унга салкам 50 та мамлакат аъзо. УНИДРУА фаолияти институтнинг йилда бир марта чиқадиган тўпламида (1973 йилдан бошлаб ҳар ярим йилда нашр этилмоқда) ёритиб борилади ва у суд амалиёти материалларини ўз ичига олади.

## 5-§. Халқаро транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий ҳужжатлари

Халқаро транспорт ташкилотлари халқаро транспорт фаолиятининг барча томонларини қамраб олувчи, мазмун ва моҳиятига кўра хилма-хил ҳуқуқий ҳужжатларни қабул қилади. Улар ташкилотда қатнашувчи томонлар учун, шунингдек транспорт корхоналари ва уларнинг мижозлари (юк эгалари ва йўловчилар) учун мажбурий ҳисобланадими?

Хорижий адабиётларда ҳукуматлараро ташкилотларнинг ҳужжатлари алоҳида турдаги халқаро шартномалар сифатида ҳам, «миллий давлат фаолиятидан устун турувчи фаолият» сифатида ҳам, «қонун чиқариш жараёни» сифатида ҳам, ва ҳатто «квази қонун чиқариш вазифалари (функциялари)» сифатида ҳам баҳоланади. Шу боис юқоридаги саволнинг жавоби, биринчидан, халқаро транспорт ташкилоти қабул қиладиган ҳужжатнинг хусусиятидан ва, иккинчидан, тегишли ташкилот устави (статути)нинг ана шундай ҳужжатнинг юридик аҳамиятини белгиловчи қоидаларидан келиб чиқади.

Халқаро транспорт ташкилотлари томонидан тайёрланадиган давлатлараро битимлар улар ишининг энг муҳим ҳуқуқий натижаси ҳисобланади. Бундай битимлар давлатларнинг ваколатли вакиллари томонидан имзоланганидан (тегишли ҳолларда эса ратификация қилинганидан) кейин, улар халқаро шартномалар деб тан олинishi керак. Бундай битимлар мазмунининг ва уларни расмийлаштиришдаги юридик-техник тартибнинг: алоҳида битимлар, маъмурий ва техник регламентлар тарзидами ёки, бўлмаса, уларга иловалар сифатидами бўлишининг аҳамияти йўқ. Буни юридик адабиётларда умум эътироф этилган деб ҳисоблаш мумкин. Кўпгина хорижий муаллифлар ҳам бу фикрга қўшиладилар.

Халқаро транспорт ташкилотларининг бошқа ҳужжатларига келсак, улар ўзининг ҳуқуқий шаклига кўра хилма-хилдир, ташкилотларнинг ўз уставларида (статутларида) бундай ҳужжатлар тавсиялар, аҳён-аҳёнда эса камроқ ҳолларда қарорлар деб аталади. Уларнинг юридик кучи одатда белгиланмайди. Муаммога саволга жавоб топиш учун халқаро ташкилот уставининг тегишли қоидаларини таҳлил қилиш, шунингдек халқаро-ҳуқуқий амалиёт маълумотларига мурожаат этиш зарур бўлади.

Халқаро-ҳуқуқий адабиётларда халқаро ҳукуматлараро ташкилотларнинг (бинобарин, транспорт ташкилотларининг ҳам, ҳужжатларини халқаро ҳуқуқ манбаи (нормалари) сифатида эмас, балки тавсия хусусиятидаги ҳужжатлар тариқасида шарҳлаш устулик қилади (Г.И.Тункин., Шиббаева Е.А., Усенко Е.Т.). Бошқа-

ча қилиб айтганда, бундай ҳужжатларнинг рўёбга чиқиши тегишли ташкилотда қатнашувчи давлатларнинг уларга қандай муносабатда бўлишига боғлиқ. Кўпгина муаллифлар (масалан, И. Деттер, Ж. Дам, Ж. Шварценбергер) ҳам шунга ўхшаш фикр билдирмоқдалар.

Халқаро ташкилотлар ҳужжатларининг тавсия хусусиятига эга эканлиги асосий халқаро транспорт ташкилотларини таъсис этиш тўғрисидаги давлатлараро битимларнинг қоидаларида ўз тасдиғини топади. Чикаго конвенцияси ИКАО ҳужжатларига мажбурий куч бермайди, унинг томонидан ишлаб чиқиляётган стандартлар ва тартиб-таомиллар хусусида уларнинг тавсия хусусиятида эканлиги тўғридан-тўғри айтиб ўтилади (38-модда). Ҳукуматлараро денгиз консултатив ташкилоти (ИМКО) тўғрисидаги 1948 йил 6 мартдаги Конвенцияга мувофиқ, ташкилот консултатив ва маслаҳат берувчи вазифаларни бажаради (2-модда).

Бироқ бу халқаро ташкилотлар ҳужжатларининг юридик жиҳатдан тўла аҳамиятсиз деган маънони билдирмайди. «Ихтисослаштирилган халқаро ташкилотлар норматив тавсияларининг аҳамияти, — дея қайд этади Г.И.Тункин, — халқаро муносабатларда, шубҳасиз, ошиб боради». Айрим муаллифлар халқаро ташкилотларнинг тавсиялар деб аталувчи баъзи ҳужжатларини норма белгилувчи кучга эга деб баҳолайдилар, бироқ шуни ҳам қайд этиб ўтадиларки, халқаро ташкилотларнинг бундай қарорларни чиқаришга бўлган ҳуқуқи «ғоят чекланган» ва тегишли ташкилотлар томонидан «тузилган ҳужжатларнинг ўзида аниқ белгилаб қўйилган ҳоллардагина мумкин».

Халқаро ташкилотларнинг асосан ташкилот иш-фаолияти масалалари (иш тартиботи, маъмурий, хўжалик-молиявий ва ҳоказо)га оид қарорлари мажбурий кучга эга бўлади.

Бироқ бунда гап, қоида тариқасида, халқаро транспорт фаолиятининг бирон-бир томонига дахл қилмайдиган, ташкилотнинг ўз ички фаолиятини тартибга солиши ҳақида бормоқда.

Халқаро ноҳукумат транспорт ташкилотлари ҳужжатларининг юридик кучи масаласи янада мураккаброқ ва айни пайтда кам ўрганилган муаммо ҳисобланади. Мазкур муаммонинг иккита жиҳати бор: биринчидан, бундай ҳужжатларнинг халқаро ташкилотда иштирок этувчи транспорт корхоналари учун юридик аҳамияти; иккинчидан, бу ҳужжатларнинг халқаро қатновларнинг иштирокчилари: транспорт ташкилотлари, юк эгалари ва йўловчилар учун аҳамияти.

Ноҳукумат ташкилотлари маъмурий ваколатларга эга эмас ва, бинобарин, учинчи шахслар учун мажбурий бўлган бирон-бир норматив кўрсатма қабул қилишга умуман ҳақи йўқ. Бироқ, юри-

дик адабиётларда қайд этилганидек (Морозов Г.И.), «халқаро ноҳукумат ташкилотларининг уставлари ҳам, уларнинг иш амалиёти ҳам нафақат жамоатчиликнинг, балки жаҳондаги кўпгина мамлакатларнинг расмий органлари ва халқаро ноҳукумат ташкилотларининг етарлича эътирофига сазовор бўлган ўзига хос фаолият шакллари ни вужудга келтиради».

Ҳақиқатан ҳам, айрим ноҳукумат транспорт ташкилотларининг уставлари ўзлари қабул қиладиган ҳужжатлар бажарилишини таъминлаши лозим бўлган юридик тусдаги чораларни назарда тутди. Биринчидан, муайян қарорларнинг ташкилот аъзолари учун мажбурийлиги қайд этиб қўйилади. Иккинчидан, уларни бажармаётган аъзоларга нисбатан ташкилот аъзолигидан чиқариш, ташкилотда овоз бериш ҳуқуқидан маҳрум этиш, жарима солиш сингари юридик жазолар (санкциялар) назарда тутилади.

Бироқ бундай мажбурийликни кучи жиҳатидан, амал қилиш доираси жиҳатидан ҳам ваколатли давлат органи чиқарадиган ёки халқаро битим қондасига асосланган ҳуқуқий нормага тенглаштириб бўлмайди. Ноҳукумат халқаро ташкилотларининг уставлари фуқаровий-ҳуқуқий битимлар (шартномалар) хусусиятига эга бўлади. Уларнинг мажбурийлиги ва уларда назарда тутилган жазолар шу ташкилотга аъзолик омилига асосланади ва фақат ташкилот аъзоларига нисбатан амал қилади.

Суд ёки ташқи савдо ҳакамлиги (арбитраж) ташкилотга аъзо бўлмаганлар иштирокидаги низони кўришда ва қарор чиқаришда ноҳукумат ташкилотининг ҳужжати бузилиши ҳодисасига асосланиши ёки жабрланган тарафнинг ташкилот ҳужжатиغا риоя этилмаганлиги туфайли етказилган зарарнинг қопланишига бўлган ҳуқуқини эътироф этиши даргумон. Ҳарҳолда ҳозирга қадар амалиётда бундай қарор қабул қилинган эмас.

Халқаро ноҳукумат транспорт ташкилотлари ҳужжатларининг транспорт эгалари ва унинг мижозлари (юк эгалари ва йўловчилар) учун мажбурийлигига келсак, кўпинча бу ҳужжатлар юридик адабиётларда одат (таомил) тариқасида баҳоланади. Бироқ яна шундай фикр ҳам тарқалганки, унга кўра, айтиб ўтилган қондалар транспорт ҳужжатида-чартерда (консаментда) уларга ишора қилинган тақдирдагина қўлланилади. Бундай хулосани юридик жиҳатдан анча аниқ деб ҳисоблаш керак.

Айрим конвенцияларда ушбу масала хусусида махсус кўрсатмалар берилган. Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенциянинг 5-§ 60-моддасига мувофиқ, айрим темир йўллар томонидан ишлаб чиқилган қўшимча қарорлар деб аталувчи қарорлар (улар Халқаро темир йўл транспорти қўмитаси доирасида чиқарилади) конвенция нормаларига зид келмаслиги лозим

ҳамда ва тегишли давлатнинг қонунларида назарда тутилган тартибда кучга киритилиши мумкин.

Юқорида айтиб ўтилганларнинг барчаси қуйидагича умумий ҳулоса чиқариш учун асос бўлади: ноҳукумат халқаро транспорт ташкилотларининг ҳужжатларини, агар улар ташиш шартномаси шартларига киритилган ёки тегишли мамлакатларнинг ички қонунчилиги тартиб-таомили бўйича ишлаб чиқилган ташиш қоидалари билан тасдиқланган бўлса, мижозлар (юк эгалари ва йўловчилар) учун мажбурийдир деб ҳисоблаш мумкин.

Бундай ҳолларда ноҳукумат транспорт ташкилотлари ҳужжатларининг мажбурийлиги айрим ишларда ҳуқуқий кўрсатма кучи туфайли эмас, балки шартнома шarti сифатида юзага келувчи хусусиятга эга бўлади. Бироқ агар тавсиялар ички қонун ҳужжатларида ўз тасдиғини топса, уларнинг мажбурий кучи тузиладиган ташиш шартномасига эмас, балки бундай тавсияларнинг ваколатли давлат органлари томонидан тасдиқланиши фактига асосланади.

Шу тариқа, ҳулоса қилиш мумкинки, транспорт соҳасидаги халқаро ташкилотларнинг фаолияти муҳим аҳамиятга эга бўлгани ҳолда, умуман олганда, бу соҳада ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг янги манбаини вужудга келтирмайди. Халқаро ташкилотларнинг ҳужжатлари пировард натижада халқаро-ҳуқуқий фаолиятни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг иккита анъанавий манбаида рўёбга чиқади: халқаро шартнома ва ички давлат қонунчилиги; айрим ҳолларда улар иш муомаласи, маҳаллий одатларга асосланган (одатий) ҳуқуқ хусусиятига ҳам эга бўлиши мумкин.

**СИНОВ САВОЛЛАРИ**

- 1. Халқаро қатнов атамаси қандай маънони англатади ва унинг ўзига хос хусусиятлари нимадан иборат?**
- 2. Халқаро қатновнинг қандай турлари мавжуд?**
- 3. Халқаро қатновлар ҳуқуқий жиҳатдан қандай тартибга солинади?**
- 4. Халқаро транспорт ташкилотларининг аҳамияти ва вазифалари чималарда намоён бўлади? /**
- 5. Ўзбекистон Республикаси қандай халқаро транспорт ташкилотларига аъзо?**

## **ИККИНЧИ БОБ**

### **ТРАНСПОРТ СОҲАСИГА ДОИР ХАЛҚАРО ШАРТНОМАЛАР**

- 1-§. Давлатнинг ўз ҳудудида транспорт фаолиятини тартибга солиш ҳуқуқи**
- 2-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимлар**
- 3-§. Транспорт тармоқларига таалуқли халқаро битимлар тизими**
- 4-§. Юklar ва йўловчиларни ташиш шартлари тўғрисидаги халқаро битимлар**
- 5-§. Тарифлар тўғрисидаги халқаро битимлар**
- 6-§. Транспорт ташкилотларининг халқаро қатновни амалга оширишга доир битимлари**
- 7-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимларнинг ҳуқуқий табиати**

## 1-§. Давлатнинг ўз ҳудудида транспорт фаолиятини тартибга солиш ҳуқуқи

Давлатнинг ҳудудий устуворлиги омили халқаро ҳуқуқнинг умумий эътироф этилган қоидаларидан бири бўлиб, шунга кўра давлатнинг ҳудуди, шу жумладан қуруқликдаги, сувдаги ва ҳаво ҳудуди унинг мутлақ ва тўла измида, суверенитети остида туради.

Ўзбекистон Республикаси Конституциясининг 3-моддасида «Ўзбекистоннинг давлат чегараси ва ҳудуди дахлсиз ва бўлинмасдир» деб кўрсатилган.

Ўзбекистон Республикаси Ҳаво кодексининг 1-моддасига кўра Ўзбекистон Республикасининг қуруқликдаги ерлари ва сув ҳавзалари устидаги самовий ҳудудига унинг ўзи тўла ва танҳо эгалик қилади. Ўзбекистон Республикасининг самовий ҳудуди Ўзбекистон давлати ҳудудининг ажралмас қисмидир.

Шу хилдаги қоида барча хорижий давлатларнинг конституция ва қонунларида, халқаро ҳуқуқ дарсликларида ҳам ўз ифодасини топган.

Давлатнинг ҳудудий устуворлиги омили шуни билдирадики, ҳар бир давлат ўз ҳудудида транспорт фаолиятини тартибга солишда мутлақ ҳуқуққа эга. Шу сабабли мамлакатлар ўртасида транспорт алоқаларини ташкил этиш ҳудудида транспорт операциялари амалга ошириладиган давлатларнинг розилиги (рухсатномаси) бўлишини назарда тутати. Бундай розилик (рухсатнома) аниқ бир транспорт операциясига нисбаган ҳам, умумий йўсинда муайян транспорт операцияларига ва ҳатто айрим транспорт турларига татбиқан ҳам берилиши мумкин. Бунда давлат томонидан транспорт фаолиятининг маълум шартлари (йўналишларни чеклаш, муайян хавфсизлик чораларини кўриш, солиқлар, йиғимлар тўловини жорий этиш ва ҳоказо) белгиланиши мумкин.

Мамлакатлараро алоқаларни ривожлантириш ва уларга хизмат кўрсатиш учун транспортнинг ҳар хил турларидан кенг фойдаланиш мазкур соҳада умумий ечимларни тақозо этади. Юклар ва одамларни ташишни амалга ошириш тартиби борасида муайян ва шу билан бирга барқарор халқаро-ҳуқуқий мажбуриятларнинг давлатлар томонидан қабул қилиниши мақсадга мувофиқдир. Бундай мажбуриятларнинг йўқлиги эса давлатлараро алоқалар масалаларида ноаниқликни вужудга келтиради ва халқаро транспорт фаолиятида қийинчиликлар келтириб чиқаради. Давлатларнинг транспорт алоқалари соҳасидаги бундай мажбуриятлари муҳим савдо ва сиёсий аҳамиятга эга, шу боис савдо шартномаларида, шунингдек давлатлар ўртасидаги транспорт операцияларини бажаришни енгиллаштиришга қаратилган махсус битимларда мустаҳкамлаб

қўйилади. Бу шартномалар ва битимларнинг қоидалари қўйида сўз юритиладиган транспорт конвенциялари тизимини яратиш йўли билан халқаро транспортнинг анча муфассалроқ регламентини ишлаб чиқиш учун асос бўлади.

Давлатларнинг халқаро транспорт фаолиятига тааллуқли сиёсий мажбуриятлари дўстлик муносабатлари ва ҳамкорлик тўғрисидаги, савдо-иқтисодий муносабатлар тўғрисидаги шартномалар ва битимларда одатда умумий шаклда (масалан, Аҳдлашувчи Томонлар транспорт коммуникациялари соҳасида ҳамкорликни кенгайтирадиган ва ўз ҳудудида йўловчи ва юкларни автомобиль, ҳаво, темир йўл ва бошқа турдаги транспорт билан, жумладан транзит тарзида ташиш учун қулай шароитлар таъминлайдилар қабилда белгилаб қўйилади. Савдо шартномалари асосий этиборни, қоида тариқасида, давлатлар ўртасидаги ташишларнинг энг кўп ҳажмини амалга оширадиган денгиз кемачилиги масалаларига қаратади. Бундан ташқари, савдо-иқтисодий шартномалари темир йўл ва автомобиль йўллари орқали ташишлар ҳақидаги, шунингдек транзит ҳақидаги умумий тусдаги қарорларни ўз ичига олади. Баъзи савдо шартномалари халқаро транспортнинг бошқа масалалари бўйича ҳам кўрсатмаларни ўз ичига олиши мумкин.

Ўзбекистон Республикасининг темир йўл, автомобиль, ҳаво транспортига тааллуқли халқаро битимларининг салмоғи ортиб бормоқда. Уларда одатда товарлар, йўловчилар ва багажни ҳаво, темир йўл, автомобиль йўллари орқали ташишда юкларни ташишга қабул қилиш, ташиш усуллари ва қиймати, шунингдек бу ишлар билан боғлиқ йиғимларга тааллуқли ҳамма масалаларда ўзаро мумкин қадар қулайлик берилишига эришишига ҳаракат қилинганлиги сезилиб туради.

Айрим савдо шартномаларида томонларнинг зикр этилган транспорт турларида юклар ва йўловчилар ташиш тўғрисида битимлар тузиш ниятида эканлиги кўрсатиб ўтилган бўлиб, бу нарса кейинчалик асосан амалда рўёбга чиқарилган. Савдо шартномаларида ҳаво транспорти масалаларига тўхталиб ўтилмайди. Ўзига ҳослиги туфайли улар махсус битимларнинг мавзуи бўлади.

## 2-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимлар

Мамлакатлар ўртасида транспорт алоқаларининг ўрнатилиши кенг доирадаги ташкилий, техник, тижоратга оид ва ҳуқуқий масалаларни ҳал этишни тақозо этади. Бундай масалаларнинг доираси транспорт воситалари муайян давлат чегарасини кесиб ўтиб, чет давлат ҳудуди орқали бораётганида айниқса кенгайиб кетади. Қолаверса ташқари, кўпинча баъзи мамлакатлар ўртасидаги транс-

порт алоқаларининг ўзига хос жиҳатларини улар чегараларининг ва транспорт йўлларининг жўғрофий хусусиятларидан келиб чиқиш тартибга солиш зарурати пайдо бўлади.

Демак, давлатларнинг ўзаро муносабатларида халқаро қатновнинг ўрнатилишига, одатда, мазмунан кўламдор бўлса ҳам халқаро битимни тузиш воситасида эришиш мумкин эмас. Бундай қатновни ўрнатиш учун ҳар бири ўз тартибга солиш объектига ва ўзига хос мақсадига эга бўлган, ўзаро боғлиқ бир қатор битимлар бўлиши зарур.

Транспортга оид битимлар кўп бўлишига қарамай, юридик адабиётларда кам улар ўрганилган. Транспорт конвенцияларини баъзан «ўзаро транспорт, суғурта, банк хизматлари ҳамда товарлар, хизматлар ва сармояларнинг давлат чегаралари орқали ҳаракатини таъминлаш билан боғлиқ бошқа хизматлар кўрсатиш тўғрисидаги шартномаларнинг» аморф (уюшмаган) гуруҳига киритишди. Ваҳоланки, транспорт ишлаб чиқаришнинг мустақил тармоғи ҳисобланади. Шу боис транспорт конвенциялари мавзуга кўра ҳам, ўзининг юридик мазмунига кўра ҳам суғурта, банк хизматлари ва бошқа хизматларга тааллуқли халқаро битимлар билан айтарли кўп умумийликка эга эмас. Транспорт соҳасидаги халқаро битимлар кўпроқ халқаро иқтисодий битимларнинг мустақил гуруҳига тааллуқлидир.

Тарихий жиҳатдан транспорт конвенциялари тизими транспортнинг алоҳида турларида турлича шаклланган. Темир йўл транспорттида — бу юкларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимлардан бошланган. Уларни қабул қилиш зарурати ўн тўққизинчи аср охирида Европада темир йўлда ташишлар ривожланиши туфайли пайдо бўлган эди. Денгиз ва автомобиль транспорттида дастлаб денгиз сатҳи режими, кемачилик ва йўл ҳаракати қоидалари тўғрисидаги битимлар, кейинроқ эса ташиш шартлари ҳақидаги конвенциялар ишлаб чиқилган.

Ҳозирги вақтда транспортнинг барча ёки бир неча тури фаолиятини қамраб олувчи халқаро битимлар мавжуд. Транспортнинг барча ёки бир неча тармоғи фаолият кўрсатиши учун аҳамиятли ижтимоий масалалар бўйича ҳам битимлар тузилмоқда. Масалан, контейнерлар хусусида 1972 йилда қабул қилинган Божхона конвенцияси ва и Хавфсиз контейнерларга доир 1972 йилги Халқаро конвенция транспортнинг барча турларида, шунингдек аралаш қатновда контейнерларда ташишни ривожлантиришга қаратилгандир.

Шуниси ҳам борки транспортнинг алоҳида турлари ҳақидаги битимлар сони кўпроқ. Халқаро транспортнинг ҳар бир тармоғига татбиқан униң фаолиятининг барча асосий томонларини: фаолиятнинг умумий принципларини, транспорт қатновларининг таш-

хил этилишини, юклар ва йўловчилар ташиш шартларини, мамлакатлар ўртасидаги транспорт алоқаларини соддалаштириш ва енгиллаштириш тадбирларини қамраб олувчи давлатлараро шартномаларнинг бир типли тизими таркиб топди. Транспортнинг муайян тармоқларида, айтгайлик, ҳаво ва денгиз транспорти соҳасидаги халқаро-ҳуқуқий тартибга солиш тизими анча ривожланган бўлса, бошқаларида, хусусан автомобиль транспортда шаклланиш босқичидадир. Аммо бу жабҳадаги фарқлар тобора йўқолиб бормоқда. Ички сув транспорти бундан мустасно. Фаолияти минтақавийлик хусусияти билан боғлиқ бўлганлиги сабабли бу тармоқда халқаро-ҳуқуқий тартибга солиш энди-энди таркиб топа бошлади. Қатнашчилар доираси кенг транспорт конвенциялари ҳозирча йўқлиги ҳам шундан.

Тармоқ транспорт конвенциялари тизимининг вужудга келирилиши транспортнинг айрим турларидан техник ва тижорат мақсадларида фойдаланишнинг талай ўзига хос хусусиятлари тақозосидир. Ўз навбатида, транспортнинг айрим тармоқларини халқаро-ҳуқуқий тартибга солиш тизими бир тахлитда бўлиши қатор объектив омиллар билан: биринчидан, транспортнинг ҳар хил турларидagi асосий технология жараёнлари ўхшашлиги билан; иккинчидан, транспортнинг барча турларидаги операциялар ташиш шартномаси доирасида амалга оширилиши билан ва, ниҳоят, учинчидан, тажрибада ўзини оқлаган ҳуқуқий тартибга солиш амалиётининг анча «ёш» транспорт турлари — ҳаво ва автомобиль транспорти томонидан фойдаланилиши билан боғлиқ.

Кейинги йилларда транспорт масалаларига тааллуқли асосий халқаро битимларда қатнашувчи мамлакатлар доираси сезиларли даражада кенгайиб бориши тамоийили кўзга яққол ташланмоқда.

Юқорида айтилган гаплар аввало халқаро транспорт фаолиятининг умумий принциплари тўғрисидаги ҳамда юкларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимларга тааллуқлидир. Халқаро ҳаво транспортда ташишларга доир айрим қоидаларнинг бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси (130дан зиёд қатнашчиси бор) ва Коносамент тўғрисида айрим қоидаларнинг бир хиллаштириш тўғрисидаги Брюссель конвенциясини (90дан зиёд қатнашчиси бор) деярли универсал деб ҳисоблаш мумкин. Юкларни халқаро ташиш шартномаси тўғрисида Конвенция (ЦМР) ва бошқа шу каби минтақавий конвенцияларда ҳам қатнашчилар доираси анча кенгайди. Бу, бир томондан, халқаро транспортнинг аҳамияти ўсиб бораётганлиги ифодаси бўлса, иккинчи томондан, давлатларнинг транспорт операциялари учун ташқи савдо юклари ва йўловчиларни ташишни анча соддалаштирувчи ҳамда арзонлаштирувчи ягона ҳуқуқий тартибот яратилишидан манфаатдорлиги намоён бўлишидир.

Транспорт конвенцияларининг номланиши ғоят ранг-баранг. Уларни конвенция, битим, шартнома, ҳатто статут деб ҳам аташади. Халқаро транспорт соҳасида, бундан ташқари, битимларнинг айрим турларини белгилаш учун ўзига хос атамалар таркиб топган бўлиб, уларни ташиш тарифлари, қоидалари, шартлари, хизмат йўриқномалари, қўшимча қарорлар деб атайдилар. Бироқ аксарият ҳолларда номланишдаги тафовутлар транспорт конвенцияларининг ҳуқуқий табиатига таъсир кўрсатмайди. Зотан улар халқаро шартномалар ҳисобланади.

### **3-§. Транспорт тармоқларига тааллуқли халқаро битимлар тизими**

Халқаро шартномаларни тизимлаштиришда ҳуқуқий тартибга солиш объекти асос бўлиб қолади. Халқаро транспорт масалаларига доир битимларни (транспорт конвенцияларини) шу мезондан келиб чиқиб қуйидаги еттига гуруҳга бўлиш мумкин: 1) транспорт алоҳида турлари фаолиятининг умумий принциплари тўғрисидаги битимлар; 2) мамлакатлар ўртасида халқаро қатновни ташкил этиш тўғрисидаги битимлар; 3) юклар ва йўловчиларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимлар; 4) ташиш тарифлари тўғрисидаги битимлар; 5) мамлакатлар ўртасидаги транспорт алоқаларини енгилаштиришга (содалаштиришга) қаратилган битимлар; 6) транспорт айрим турлари фаолиятининг ўзига хос томонларини тартибга солувчи битимлар; 7) халқаро транспорт соҳасида мулкый манфаатлар ҳимоя қилинишини назарда тутувчи ҳуқуқни муҳофаза қилиш хусусиятидаги битимлар.

Мамлакатлар ўртасида мунтазам қатновларни амалга ошириш тегишли турдаги транспорт фаолиятининг умумий принциплари тўғрисида манфаатдор давлатларнинг келишувга эришишини назарда тутади. Булар жумласига, бир томондан, савдо-иқтисодий шартномалар ва транзит тўғрисидаги битимларда аниқланмагани боис қатновнинг ҳуқуқий асослари (қатнов йўлларининг ҳуқуқий мақоми, транспорт операцияларининг савдо-сиёсий режими), иккинчи томондан, транспорт-техника хусусидаги асосий масалалар (транспорт воситаларига қўйиладиган талаблар, уларнинг хорижий ҳудудда ҳаракатланиш тартиби, транспорт ҳужжатлари) киради.

Темир йўл транспортида фаолиятнинг умумий нормаларини яратишга интилиш самараси ўлароқ 1923 йил 9 декабрда Женевада имзоланган Темир йўлларнинг халқаро-ҳуқуқий ҳолати тўғрисидаги Битим ва низом (статут) дунёга келган. Бироқ бу конвенция расмийроқ хусусиятда эканлиги сабабли, кенг доирадаги қатнашчиларни тўплай олмаган ва амалий аҳамиятга эга бўлмаган. У ҳозир

хам расман амалда бўлгани билан аслида ўз аҳамиятини бутунлай йўқотган ҳисоб.

Халқаро ҳаво транспортининг умумий масалалари 1944 йил 7 декабрдаги Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Чикаго конвенцияси ва унинг иловалари доирасида ечимини топди. Бу Конвенция ўз мазмунига кўра кенг қамровли бўлиб, давлатлар ўртасидаги парвозларнинг ҳуқуқий асосларини ҳам, халқаро қатновларда фойдаланиладиган авиацияга қўйиладиган асосий транспорт-техника талабларини ҳам белгилайди.

Халқаро транспортнинг бошқа тармоқларида улар фаолиятининг умумий жиҳатлари бўйича транспорт конвенциялари тизими ишлаб чиқилган. Денгиз транспортда у денгиз кенглиklarининг ҳуқуқий режими тўғрисидаги конвенцияларни (1958 йилги Женева конвенцияларини), СОЛАС Конвенциясини ҳамда кемачилик ва кемалар қатновини ташкил этишнинг умумий масалаларига оид бошқа конвенцияларини ўз ичига олади.

Халқаро автомобиль транспорти соҳасида: йўл ҳаракати, йўл белгилари ва сигналлари тўғрисидаги конвенциялар, Лотин Америкаси мамлакатларининг ер усти транспорти тўғрисидаги 1966 йил 19 октябрдаги Конвенцияси, шунингдек Европа мамлакатлари ва МДХнинг автомобиль қатновининг умумий масалаларига доир айрим битимлари давлатлараро умумий транспорт битимлари хусусиятига эга.

Мазкур битимлар, биринчидан, транспорт алоҳида турлари фаолиятининг умумий принципларини белгилайди ва юк ҳамда йўловчиларни ташишга тааллуқлидир; иккинчидан, транспорт ташкилотлари ва улар миждозларининг эмас, балки асосан давлатларнинг ҳуқуқ ва мажбуриятларини белгилайди ҳамда, учинчидан, халқаро транспортнинг аниқ масалалари бўйича бошқа битимлар тузиш учун ҳуқуқий негизни вужудга келтиради. Бу хил битимлар одатда кўп томонлама эканлиги билан ажралиб туради.

Халқаро қатновни ташкил этиш тўғрисидаги битимлар мавзуи транспортнинг муайян турида давлатлараро транспорт алоқаларини ўрнатишда юзага келадиган транспортга оид ва ташкилий-ҳуқуқий тусдаги масалалардан иборатдир. Бундай битимларда томонларнинг мазкур транспорт турида халқаро қатновни белгилаб қўйиш ниятида эканлиги мустаҳкам ифадасини топади ва уни амалга ошириш тартиби: ташувчи ташкилотлар доираси, ташиш йўналишлари, техникавий ва бошқа хил ёрдам кўрсатиш тартиби, ташиш бўйича ўзаро ҳисоб-китоб қилиш шартлари, божхонага оид, солиқ режими, низолар ва бошқа маъмурий масалаларни ҳал қилиш тартиби ва бошқа шу кабилар аниқлаштирилган бўлади.

Халқаро автомобиль ва ҳаво транспорти қатновини ўрнатиш тўғрисидаги икки томонлама битимлар шу гуруҳдаги битимларга яққол намуна бўла олади. Денгиз транспортида халқаро ташишларни ташкил этиш икки турдаги битимларда: денгиз кемачилиги соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисидаги битимларда (умумий, чунончи савдо-сидсий йўналишдаги масалаларни ҳал этади) ва мунтазам денгиз йўлларини (линияларини) белгилаш тўғрисидаги битимларда (йўллар рўйхатини, ҳаракатланиш жадвалини, кемаларга хизмат кўрсатиш тартиби кабиларни аниқлайди) белгиланади.

Темир йўл транспортида халқаро қатновни ташкил этиш тўғрисидаги битимлар бошқача хусусиятга эга. Бунда давлат чегарасидан ўтишда ҳаракатдаги составни ва юкларни топшириш тартибини белгиловчи, шунингдек чегарадош темир йўлларнинг ўзаро муносабатларида юзага келадиган бошқа масалаларни (техник ёрдам кўрсатиш, томонларнинг ходимлари давлат чегарасидан ўтиши, ҳодисаларни текшириш ва шу каби масалаларни) ҳал этувчи битимларни тузиш зарурати пайдо бўлади.

Ҳақаро қатновларни ташкил этиш тўғрисидаги битимлар одатда транспортнинг алоҳида турлари фаолиятининг умумий принциплари тўғрисидаги конвенциялар сингари ҳам юкларни, ҳам йўловчиларни ташишга тааллуқли бўлади. Бироқ улардан фарқли равишда бу битимлар икки тарафлама бўлади ҳамда аввало давлатлараро қатновларни амалга оширишда иштирок этувчи транспорт ташкилотлари, уларнинг бўлинмалари ва ходимларининг бурчлари ва ҳуқуқларини белгилаб қўйишга қаратилгандир.

Юклар ва йўловчиларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимлар халқаро ташиш шартномасини ва ижро этиш тартибини белгилаб қўяди. Бундай битимлар транспортнинг барча турларида қўлланилади. Шуниси ҳам борки, ташиш шартномаси шартлари одатда юклар ва йўловчилар қатнови хусусида алоҳида-алоҳида белгиланади. Олдин кўриб чиқилган битимлардан фарқли равишда, улар халқаро қатновдаги транспорт ташкилотлари, юк эгалари ва йўловчиларнинг ўзаро муносабатларини белгилайди.

Мазкур гуруҳдаги битимларда халқаро ташиш шартномаси шартлари тўғрисидаги бирхиллаштирилган фуқаровий-ҳуқуқий нормалар мавжуд бўлади. Уларга қўшимча равишда, махсус хусусиятга эгаллиги туфайли ёки бошқа асосларга кўра, асосий битимда тартибга солинмаган масалалар юзасидан анча торроқ доирадаги битимлар тузилади. Булар жумласига тарифлар тўғрисидаги, айрим турдаги юкларни (хавфли, контейнерлардаги, тез бузиладиган юкларни) ташишнинг алоҳида шартлари тўғрисидаги ва бошқа баъзи битимларни киритиш мумкин. Булар орасида тарифлар тўғрисидаги битимлар энг кўп сонлидир.

Мамлакатлар ўртасидаги қатновларни енгиллаштиришга (соддалаштиришга) қаратилган битимлар божхона расмийчиликлари тўғрисидаги (уларни соддалаштириш транспортнинг барча турларидаги операцияларни жадаллаштириш учун муҳим аҳамиятга эга), транспорт воситалари ва ташилаётган юкларнинг солиқ режими тўғрисидаги битимларни ўз ичига олади. Автомобиль ва денгиз транспорти учун алоҳида аҳамиятга молик бўлган бундай битимлар амалда транспортнинг барча турларида қўлланилади. Шу гуруҳдаги транспорт конвенциялари сирасига халқаро қатновда фойдаланиладиган транспорт воситаларининг (денгиз ва ҳаво кемаларининг) ҳуқуқий режими тўғрисидаги битимларни киритсак бўлади. Улар асосан бундай кемалар гарови шартларини, уларга банд солиш (уларни хатлаш) тартибини белгилайди, аммо улар кенг миқёсда эътироф этилмаган Хусусан Ўзбекистон Республикаси бундай битимлар қатнашчиси эмас.

Кейинги йилларда бу гуруҳдаги битимларнинг транспорт воситаларидан фойдаланиш, транспорт операцияларини механизациялаш ва ва автоматлаштиришнинг самарали тизимини яратишга қўмаклашиши керак бўлган янги туркуми таркиб топа бошлади. Темир йўл юк вагонлари умумий паркинни вужудга келтириш тўғрисидаги кўп томонлама битимлар, ҳаракатдаги составни ва юкларни топшириш бўйича операцияларни бажаришни енгиллаштирувчи қўшма чегараолди темир йўл бекатларидан фойдаланиш тўғрисидаги икки томонлама битимлар, шунингдек мамлакатларнинг контейнерли ягона транспорт тизимини жорий этиш тўғрисидаги битим шулар жумласидандир.

Транспортнинг алоҳида турлари фаолиятининг ўзига хос жиҳатларини тартибга солувчи битимларнинг мавзуи транспортнинг алоҳида тармоқларида юзага келувчи муносабатлардан ҳам, ўзига хослиги ёки янгилиги сабабли тартибга солиш мавжуд битимлар доирасига кирмайдиган транспорт операцияларидан ҳам иборат бўлади. Бу туркумдаги конвенциялар жумласига тўппа-тўғри ўтадиган (темир йўл транспорти) қатнов, чартер бўйича ёки ижарага берилган транспорт воситаларида (ҳаво транспорти) ташиш, денгизда кутқариш (денгиз транспорти) тўғрисидаги битимлар қиради.

Ҳуқуқни муҳофаза қилиш хусусиятидаги битимлар асосан халқаро транспорт фаолияти анча кенгайиб бораётган ҳамда юк эгаларини, йўловчиларни ва айниқса халқаро транспорт фаолияти муносабати билан мулкӣ ва бошқа манфаатлари бузилиши мумкин бўлган учинчи шахсларни ҳимоя қилишга қаратилган халқаро-ҳуқуқий чора-тадбирларни ишлаб чиқиш зарурияти пайдо бўлган кейинги йилларда тузила бошланди.

Бундай битимлар қаторида кемалар тўқнашуви ва ташувчи (ден-

гиз транспорти) жавобгарлигининг умумий чегаралари тўғрисидаги, ташиш шартномасидан ташқаридаги учинчи шахсларга зарар етказилган тақдирда (ҳаво кемаларининг авариялари, сувларнинг нефть билан ифлосланиши) транспорт ташкилотларининг жавобгарлиги тўғрисидаги, фуқаровий жавобгарликни (автомобиль транспорти) суғурта қилиш тўғрисидаги битимлар, шунингдек ядровий материалларни ташиш чоғидаги (темир йўл, денгиз транспорти) жавобгарлик тўғрисидаги битимлар бор. Бунга яна халқаро транспорт соҳасида юзага келадиган алоҳида мураккаб ҳуқуқий масалаларни ҳал қилувчи, хусусан йўл ҳодисалари содир бўлганда қўлланилиши лозим бўлган ҳуқуқ тўғрисидаги битимларни, шунингдек денгиз кемалари тўқнашуви содир бўлган ҳолларда суд қилиш ҳуқуқи тўғрисидаги битимларни киритиш керак бўлади.

#### **4-§. Юклар ва йўловчиларни ташиш шартлари тўғрисидаги халқаро битимлар**

Бундай битимларнинг муҳимлиги шундаки, улар ўз доирасида транспорт операцияларидан кўзланган мақсадга — юклар ва йўловчилар тайинланган жойга олиб борилишига эришиладиган халқаро ташиш шартномаси мазмунини белгилайди. Халқаро транспортнинг (ҳаво транспортдан ташқари) барча тармоқларида юклар ва йўловчиларни ташиш шартларини алоҳида битимлар воситасида белгилаб қўйиш устунлик қилади. Бу энг аввало юклар ва йўловчиларни ташишнинг ўзига хос хусусиятлари, қолаверса шу соҳадаги масалаларни халқаро анжуманларда кўриб чиқишда уларни ягона битимда баён қилишда юзага келадиган амалиётдаги ноқулайликлар билан боғлиқ.

Ҳаво транспорти бундан мустасно. Чунки Халқаро ҳаво транспортда ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси ҳам юкларни, ҳам йўловчиларни ташишни қамраб олади. Бироқ, бунда ҳам юклар ва йўловчиларни ташишдаги фарқ кейинчалик ўз таъсирини кўрсатди: янги, юридик жиҳатдан мураккаб масалаларни ҳал этиш билан боғлиқ қўшимча конвенциялар юклар ва йўловчиларни ташишни алоҳида-алоҳида тартибга солиш йўлидан борди. Жумладан, Варшава конвенциясининг, Гватемала баённомаси фақат йўловчиларни ташишни ўз мавзуси қилиб олган; юкларни ташиш масалалари Монреаль баённомасига асос бўлган.

Амалиётда юкларни ва йўловчиларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимларнинг иккита типи ишлаб чиқилган. Темир йўл ва автомобиль транспортида халқаро ташиш шартларига доир нормаларнинг батафсил тизимини ўз ичига олган битимлар амал қил-

моқда. Айрим олимлар, хусусан Гене Давид буни шу билан изоҳлайдики, мазкур конвенциялар Европа мамлакатлари томонидан тузилган ва Англия-Америка умумий ҳуқуқининг ўзига хос жиҳатлари шу конвенциянинг қоидаларини батафсил таърифлашга тўсқинлик қилмаган. Темир йўл ва автомобиль транспорти конвенциялари муфассал тузилганлигининг асосий сабаби бошқа, уни темир йўл конвенциялари ривож топишининг катта тарихга эгалигидан излаш керак бўлади. Ўтган вақт мобайнида улар қўлланиш амалиёти ҳисобга олинган ҳолда тўлдириб ва такомиллаштириб берилган. Автомобиль транспортга оид конвенцияларга келсак, улар, кўп жиҳатдан, темир йўлда ташиш тўғрисидаги мавжуд халқаро битимлар тажрибасини ўзлаштиш асосида юзага келган.

Халқаро битимларда ташиш шартларини батафсил белгилаб қўйиш мақсадга мувофиқдай кўринади, негаки у ҳуқуқий тартибга солишдаги нуқсонларни ва ички қонун ҳужжатлари нормаларидаги номувофиқликларни бартараф этади. Бироқ тўпланган тажриба бундай ҳуқуқий тартибга солишнинг заиф томонларини ҳам намоён этди. Халқаро битимларда ташиш шартларини муфассал таърифлаш транспорт конвенцияларини техника бобидаги ва тижорат янгиликларини ҳисобга олган ҳолда қайта кўриб чиқиш ва янгилашда қийинчиликлар туғдиради. Бу битим ратификация қилиниши лозим бўлган ва уни қайта кўриб чиқиш вақт талаб қиладиган ҳолларда айниқса яққол сезилади. Бу жиҳатдан олганда, Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МГК) тадрижий ўзгариши ибратлидир. Маълумки, кейинги йилларда бир қатор масалаларни ҳал этиш вазифаси темир йўллар ихтиёрига ўтди, юридик адабиётларда қайд этилишича, Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МГК)ни регламентга солиш ортиқча тафсиллий ёндашувларга зўр беришдан бўлак нарса эмас.

Халқаро денгиз транспортидаги ҳаво ва денгизда ташиш шартлари тўғрисидаги битимлар эса бошқача хусусиятга эга. Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси ва Коносамент тўғрисидаги айрим қоидаларнинг бирихиллаштириш тўғрисидаги Брюссель конвенцияси халқаро ташишларнинг фақат асосий шартларини: транспорт ҳужжатлари мазмунини, ташувчининг жавобгарлиги асослари ва доирасини, унга судда талаблар қўйиш тартибини белгилайди. Бироқ бундай тартибга солишни ҳам камчиликлардан холи деб бўлмайди. Бинобарин бунда халқаро ташиш амалиётида юзага келадиган кўпгина саволлар жавобсиз қолади ҳамда уларни халқаро қатновнинг ўзига хослигини ҳисобга олмайдиган турли-туман ички ҳуқуқ нормалари асосида ҳал этишга мажбур қилади. Шу сабабли кейинги йиллар амалиёти халқаро ҳаво ва денгизда ташиш

шартлари тўғрисидаги битимларнинг мазмунини кенгайтириш йўлидан бормоқда. 1974 йилги Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина Конвенцияси бунга яққол мисол бўла олади.

Демак, халқаро битимлар доирасида халқаро юк ва йўловчилар ташиш шартларини белгилашда битимда ташиш асосий шартларининг етарлича тўлиқ ва айна пайтда ортиқча тафсиллаштириб юборилмаган регламентини белгилаш имконини берадиган оқилона мезон топилиши лозим. Бундай мезонни аниқлашнинг асосий воситаси — ташиш амалиёти маълумотлари ва бошқа халқаро битимларнинг ўзини оқлаган тажрибасидир.

Айрим турдаги (хавфли, тез бузилувчан, контейнерлардаги) юкларни ташиш қоидалари ва транспорт-техника масалаларини (юк ортиш қоидалари, ички транспорт ҳужжатларининг шакллари ва ҳоказоларни) мазкур гуруҳдаги конвенцияларга доир иловаларда ёки, бўлмаса, ўзга ҳуқуқий даражадаги алоҳида битимларда баён қилиш одат тусига кирган. Натижада юк ва йўловчиларни ташишга доир битимлар тизими вужудга келади. Бу фойдаланишдаги ўзига хосликлари туфайли хусусан темир йўл транспортида айниқса мураккабдир.

Ҳозирги вақтда хавфли юкларни ташиш халқаро-ҳуқуқий тартибга солиш жиҳатидан энг мукамал ишланган соҳа ҳисобланади. Автомобиль транспорти учун 1957 йил 30 декабрда алоҳида Йўллар орқали хавфли юкларни халқаро ташиш тўғрисида Битим ишлаб чиқилган. ИАТА (Халқаро авиатransпорт уюшмаси) томонидан юкларни ҳаво йўлида ташиш махсус қоидалари нашр этилган. Денгиз йўллари орқали ҳам хавфли юкларни ташишнинг қоидалари мавжуд.

Юклар ва йўловчиларни автомобиль ва ҳаво транспортида ташиш шартлари тўғрисидаги конвенцияларнинг қоидалари, конвенцияларнинг ўзида уларни ўзгартириш мумкинлиги ҳақида тўғридан-тўғри кўрсатмалар йўқлиги боис, қатъий (императив) хусусиятга эга ва ташиш шартномасини тузиш чоғида улардан четга чиқишга йўл қўйилмайди. Темир йўлларда ташиш тўғрисидаги конвенциялар нормаларининг ҳуқуқий кучи унча аниқланмаган ва бу масала шарҳлаш йўли билан ҳал этилиши лозим. Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисида халқаро конвенция (МГК) ва Темир йўллар орқали йўловчилар ва багаж ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МПК)да кўпгина қарорлар тавсиф хусусиятига эга, Халқаро темир йўлда юк қатнови тўғрисидаги Битим (СМГС) ва Халқаро темир йўлда йўловчилар қатнови тўғрисидаги Битим (СМПС)да, аксинча, қатъий тусдаги қоидалар устунлик қилади.

## 5-§. Тарифлар тўғрисидаги халқаро битимлар

«Тариф» атамаси транспорт конвенциялари, транспортга оид қонун ҳужжатлари ва юридик адабиётларда икки хил маънода қўлланилади. Баъзан у юклар ва йўловчилар ташишнинг барча шартларини қамраб олади. Ўзбекистон Республикаси тузган бир қатор битимларда у айна шу маънода қўлланилган. Бироқ кўпинча бу атама ташиш ҳақини, транспорт йиғимлари ва жарималарни ҳисоблаб чиқиш қоидаларини белгилаш учунгина ишлатилади. Бу қисмда ва умуман бундан буён матнда «тариф» атамаси фақат иккинчи маъносида қўлланилади.

Давлатлараро қатновлар учун халқаро тарифларни жорий этиш айниқса ташқи савдо юкларини ташишда яхши самара бериши мумкин. Зотан бунда юкларни ташиш қийматини ва шунга мутаносиб равишда уларнинг сотилиш нархини олдиндан аниқлаш имконияти пайдо бўлади, ташиш тўловларини ҳисоблаб чиқиш техникаси соддалашади. Халқаро тарифда юклар ва йўналишлар бўйича ташишларни рағбатлантиришни назарда тутиш мумкин. Бошқа қатор афзаллик тарафлари ҳам бор

Халқаро тарифлар тўғрисидаги битимларнинг амал қилиш соҳаси турлича бўлиши мумкин. Хусусан, юк ва йўловчиларни тўғридан-тўғри ва транзит ташиш тарифларини фарқлаш керак. Халқаро тарифларнинг тузилиши шакли ҳам ҳар хил. Айтайлик, улар ягона тариф ставкаларини ўз ичига олган бўлиши (тариф техникаси нуқтаи назаридан анча такомиллашган, бироқ ахён-ахёнда қўлланиладиган шаклда) ёки ички тариф ставкалари негизда (одатда сийлови билан) таркиб топтирилиши мумкин.

Ниҳоят, тарифлар тўғрисидаги битимларнинг ўзини расмийлаштириш тартиби ҳам турличадир. Улар халқаро ташишлар тўғрисидаги асосий битимнинг айрим қоидаларини акс эттирувчи қўшимча ҳужжат хусусиятига эга бўлиши мумкин. Бироқ кўпинча тарифларни ишлаб чиқиш ташишлар тўғрисидаги битим доирасидан ташқарида амалга оширилади. Бунинг устига, уларни ташишларга нисбатан халқаро қатнов тўғрисидаги бир нечта битим асосида қўллаш мумкин. Тарифлар тўғрисида битимлар тузиш ва кейинчалик уларни қўлланиш учун уюшмалар (темир йўл транспорттида) ва линия конференциялари (денгиз транспорттида) ташкил этиш мумкин.

Мамлакатларнинг ўзаро муносабатларида тариф масалаларини ҳал этиш ҳамиша бағоят кескин келиши мумкин, негаки бу ерда молиявий манфаатлар тўқнаш келиб қолиши табиий.

Шунга қарамай, халқаро тарифлар тўғрисидаги битимлар сони ҳозирги вақтда анча кўп. Темир йўллар бирлашмалари (уюшма-

лари) доирасида ва денгиз транспортида тузиладиган тарифга оид битимлар айниқса кенг тарқалган бўлиб, бунда улар линия конференциялари тўғрисидаги битимларни тўлдирди. Тарифлар тўғрисидаги битимларнинг шакли ҳам бу масалаларнинг қанчалик кескин ва долзарблиги билан боғлиқ. Улар кўпинча транспорт ташкилотлари ўртасида тузилади, ammo бунинг учун ваколатли давлат органларининг ижозати олинган бўлиши керак. Муस्ताқил давлатлар ҳамдўстлиги (МДХ) га аъзо давлатлар темир йўл маъмуриятлари томонидан 1993 йилда ягона тариф маконини сақлаш мақсадида Тариф Битими тузилган бўлиб, унга аъзо мамлакатлардан бири Ўзбекистон ҳисобланади. Тариф Битими иштирокчиларининг ҳар йили ўтказиладиган конференциясида халқаро йўналишларда юк ташишнинг тариф сиёсати, жумладан барча битим иштирокчиларининг манфаатларини инобатга олган ҳолда тасдиқланади.

Тарифлар тўғрисидаги битимлар муайян тариф валютасига асосланади. Баъзи битимларда миллий валютага айлантириладиган шартли тариф бирликлари қўлланилади. Ички тарифлар сингари, мазкур гуруҳдаги битимлар одатда қуйидаги бўлимларга эга: 1) тарифларнинг амал қилиш соҳаси ва қўлланиш тартиби тўғрисидаги кўрсатмаларни ўз ичига олувчи умумий қоидалар; 2) масофалар жадваллари; 3) ташиш ҳақи жадваллари; 4) ташиш чоғида ундириладиган қўшимча йиғимлар, имтиёзлар ва чекловлар. Юк тарифлари тўғрисидаги битимлар, бундан ташқари, ташиладиган юкларнинг номма-ном рўйхатини (номенклатурасини) ўз ичига олади. Тарифлар тўғрисидаги битимларни қайта кўриб чиқиш учун, қоида тариқасида, соддалаштирилган тартиб назарда тутилади.

## **6-§. Транспорт ташкилотларининг халқаро қатновни амалга оширишга доир битимлари**

Кейинги йилларда халқаро ташишларни амалга оширувчи транспорт ташкилотларининг битимлари кенг қўлланилмоқда. Уларнинг мавзуи ташишларнинг умумий масалаларини ҳам (шартномавий ҳаво линияларидан фойдаланиш, мунтазам автомобиль қатнови йўлларини (линияларини) ишга солиш тўғрисидаги битимлар), аниқ масалаларини ҳам (тарифлар, чегараолди темир йўл бекатларида юкларни топшириш тартиби тўғрисидаги битимлар) қамраб олади. Баъзан бундай битимлар илгари тузилган давлатлараро битимларга қўшимча ҳисобланади. Амалиётда транспорт ташкилотларининг фоят қўламдор битимлари маълум.

Транспорт ташкилотлари томонидан тузиладиган битимларнинг ҳуқуқий табиатини аниқлаш назарий ва амалий жиҳатдан муҳим-

дир. Зеро бунда шу хилдаги битимларнинг амал қилиб турган транспорт конвенциялари билан ўзаро боғланиши, уларга киритиш мумкин бўлган шартлар доираси, битимларнинг юридик кучи ва уларни қўлланиш чоғида юзага келадиган низоларни ҳал этиш тартиби олдиндан белгилаб қўйилади. Бу хусусдаги фикр-мулоҳазаларда кескин фарқ кўзга ташланади.

Турли давлатлар темир йўлларининг битимлари одатда хорижий адабиётларда учинчи шахслар учун, агар улар бу битимларга, чунончи ташвиш шартномасига аъзо бўлиш йўли билан қўшилган бўлсалар, мажбурий бўлган фуқаровий-ҳуқуқий битимлар деб қаралади. Базъан транспорт ташкилотларининг битимларини халқаро тусга эга бўлган, аммо халқаро шартнома ҳисобланмайдиган, нотипик халқаро шартномалар тарихидаги ўзига хос битимлар деб таърифланади. Кўриб чиқиладиган битимларга бу ерда аниқ ҳуқуқий тавсиф берилмаган ҳам.

Айрим муаллифларнинг фикрларида ҳам яқдиллик йўқ. Баъзи бир муаллифларнинг фикрига кўра, авиакорхоналарнинг шартномавий линиялардан фойдаланиш ва тижоратга йўналтирилган ҳамкорликнинг бошқа масалалари тўғрисидаги битимлари «хусусий-ҳуқуқий тусдаги одатдаги ҳужжатлардан иборат, холос». Бироқ баъзан бундай битимларни халқаро ҳаво ҳуқуқи манбалари жумласига киритадилар.

Россиялик олим П.В.Миронов мамлакатларнинг вазирликлари ва идораларига бўйсунувчи давлат бошқарув органларининг битимларини «муассасалараро битимлар» деб номлашни таклиф қилади ва уларнинг қуйидаги ҳуқуқий хусусиятларини ажратиб кўрсатади. Улар: бошқарув органлари томонидан тузилади; мазкур органлар ваколатига кирса ҳам, бироқ юқори органларнинг ҳужжатларига зид келувчи қоидаларни ўз ичига олиши мумкин эмас; ҳар бир алоҳида битим (ёки уларнинг гуруҳи) учун шартномани тузиш ҳуқуқини юқори турувчи давлат органига махсус ҳавола қилиш битимларнинг юридик асоси ҳисобланади. Бундай ҳолларда муассасалараро битим халқаро шартнома деб ҳисобланади.

Бундай ҳулоса чиқариш учун муассасалараро битимни тузаётган ташкилотлар бошқарув вазифаларига эга бўлишининг ўзи асос ҳисобланади. Негаки тескари ҳулоса қилинади: турли мамлакатларнинг «бошқарув вазифаларини бажармайдиган» хўжалик ташкилотлари ўртасидаги битимлар «халқаро-ҳуқуқий хусусиятга эга эмас» ва ташқи савдо контрактлари ҳисобланмайди. Кўпгина мамлакатларда транспорт ташкилотларига муайян бошқарув функциялари топшириб қўйилган. Бироқ кўриб чиқиладиган битимларда кўпинча, бир томондан, бошқарув органи, иккинчи томондан эса бошқарув вазифаларига эга бўлмаган ташкилот қатнашади. Мамлакатлар транспорт

ташкилотларининг ўзаро муносабатларида бунга йўл қўйса бўлади.

Муассасаларо битимларнинг ҳақиқий табиатини аниқлашда аввало шундай битимларнинг мавзуи, мазмуни ва расмийлаштириш тартиб-таомилига асосланмоқ зарур. Халқаро ҳуқуққа доир юридик адабиётларда халқаро шартноманинг «мавзуига оид» қўйидаги белгилари олдинга сурилади: мазкур битим халқаро ҳуқуқ ва мажбуриятларни белгилайди, унинг ҳақиқийлиги ва юридик кучи халқаро ҳуқуқ асосида аниқланади, унинг амалга оширилиши билан боғлиқ ҳолда юзага келадиган масалалар миллий ҳуқуқ таъсири остига тушмайди ва халқаро тартибда музокаралар йўли билан, ҳакамлик асосида ҳал этилади ва ҳоказо.

Шу билан бирга, халқаро-ҳуқуқий амалиётда ҳуқуқий табиати етарлича изчил ифодаланмаган битимлар ҳам маълум. «Халқаро аҳамиятдаги масалалар ноҳукумат ташкилотлари иштирокидаги битимлар билан тартибга солинадиган ва бундай битимлар ўз туганган ўрни ва хусусиятига кўра халқаро шартномаларга жуда яқин турадиган» қўплаб ҳоллар маълум, деб ёзади россиялик олим И.И.Лукашук. Муаллиф бу битимларни «давлатлараро ярим расмий битим» деб аташни таклиф қилади. Бундай битим, агар у ҳукумат томонидан тасдиқланган бўлса, амалий ва юридик жиҳатдан давлатлараро битим хусусиятига эга бўлади.

Шу ўринда ушбу масала хусусида 1995 йил 22 декабрда қабул қилинган «Ўзбекистон Республикасининг халқаро шартномалари тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг 11,12-моддалари идоралараро шартномаларга оид қоидалар мужассамланганлигини таъкидлаш жоиздир.

Транспорт ташкилотлари битимларининг мазмуни ва уларнинг ваколатли ҳукумат органлари томонидан тасдиқланиши ҳодисаси баъзи шундай битимларни алоҳида турдаги халқаро шартномалар жумласига киритиш имконини беради. Бу битимларни фуқаровий-ҳуқуқий келишувлар сифатида баҳолаш уларнинг халқаро-ҳуқуқий самарасини тан олмасликни билдирган, кўп йиллик ва барқарор тажриба, амалиётни очиқ-ойдин менсимаслик, унга терс иш тутиш бўлур эди.

Фикримизча, авиакомпанияларнинг айрим битимларига ҳам ўзига хос халқаро битимлар тариқасида қарамоқ лозим. Ташувчининг Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясида белгилаб қўйилган жавобгарлиги доирасини кенгайтирувчи, авиакомпаниялар томонидан 1966 йил 4 майда имзоланган Монреаль баённомаси ҳукуматлараро ташкилот — ИКАО доирасидаги музокаралар натижасида ишлаб чиқилган ва ваколатли давлат органлари томонидан тасдиқланган.

Аксинча, транспорт ташкилотларининг айрим битимлари бошқарув вазифаларига эга бўлган органлар томонидан тузилган бўлсада, улар мазмуни ва расмийлаштирилиш тартибига кўра фуқаровий-ҳуқуқий ташқи савдо контрактлари жумласига киритилиши лозим. Кемачилик компанияларининг линия конференцияларини ташкил этиш тўғрисидаги битимлари шундай хусусиятга эга. Шунинг сингари, «Ўзташқитранс» республика хўжалик тижорат бирлашмасининг ва шу каби махсус автокорхоналарнинг халқаро автомобиль қатновида юкларни ташиш шартлари тўғрисидаги битимлари ташқи савдо контрактлари жумласига киритилиши керак.

Тез ривожланиб бораётган ва мазмунан турфа ранг давлатлараро транспорт алоқалари янги хилдаги ўзаро муносабатлар ва ҳодисотларни вужудга келтирмоқдаки, уларнинг ҳуқуқий шаклини ҳозирча узил-кесил шаклланган ва такомилга етказилган деб бўлмайди. Бир қатор масалалар юзасидан муросага келтирувчи ечимлар топилишига, яъни транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий табиати етарлича аниқ акс этган «халқаро» тусдаги битимлар учун база яратишга эришиш зарур.

### **7-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимларнинг ҳуқуқий табиати**

Транспорт конвенциялари давлатлараро битимларга хос барча белгиларга эга бўлади. Шу билан бирга, давлатлараро транспорт фаолияти транспорт конвенцияларида айрим ҳуқуқий ўзига хос хусусиятлар бўлишини тақозо этади.

Халқаро ҳуқуқда умум эъгироф этилишича, халқаро шартнома ўзининг қатнашчиси бўлмаган учинчи давлат учун мажбуриятлар ёки ҳуқуқларни келтириб чиқармайди. Ушбу муҳим қоида ўз мавзуини уни тузган томонларнинг транспорт алоқаларидан иборат деб белгилаб қўювчи кўпгина транспорт конвенцияларида акс эттирилган. Бу қоида халқаро темир йўл қатновлари тўғрисидаги битимларда аниқ акс этган. Бироқ айрим транспорт конвенциялари ўз амал қилиш соҳасининг ҳудудий доирасини кенгайтирувчи нормаларни ўз ичига олади.

Халқаро ташиш шартномасини кенг таърифлаш йўли билан шундай қилса бўлади. Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясига мувофиқ, конвенция қатнашчилари ўртасидаги ташишгина эмас, балки жўнатиладиган ва юк борадиган жой конвенциянинг бир қатнашчиси ҳудудида жойлашган, тўхташ жойи эса, гарчи конвенция қатнашчиси бўлмаса ҳам бошқа давлат ҳудудида

назарда тутилган ташиш ҳам халқаро ҳаво транспортида ташиш деб тан олинади (1-модда, 2-банд).

Автомобиль транспортида ташишлар тўғрисидаги битимлар бу борада янада илгари одимлади. Юкларни халқаро ташиш шартномаси тўғрисидаги Конвенция (ЦМР) 1-моддасининг 1-бандига кўра, мазкур конвенция, агар юкни ташишга қабул қилиб олиш жойи ва топшириш жойи лоақал биттаси конвенция қатнашчиси бўлган иккита бошқа— бошқа давлатда жойлашган бўлса, юкларни автомобилда ташиш шартномасига нисбатан қўлланилади.

Транспорт конвенциялари амал қилиш соҳасининг бундай кенгайтиши юридик адабиётларда, биринчидан, халқаро ташишларнинг шартларини имкони борича бирхиллаштиришга мойиллик билан ва, иккинчидан, аста-секин тобора кўпроқ мамлакатлар тегишли конвенциянинг қатнашчиси бўлади ва уларнинг учинчи мамлакатларда қўлланилиши масаласи амалда ўз ечимини топади деган тахмин билан изоҳланади.

Юкларни халқаро ташиш шартномаси тўғрисидаги Конвенция (ЦМР) ана шундай ҳолат учун махсус қоидаларни назарда тутди. 6-модда 1 «к» бандига мувофиқ, юкхатига ташишнинг мазкур Конвенцияга бўйсундирилиши тўғрисида махсус эслатма киритилиши лозим, 7-модданинг 3-бандига кўра, бундай эслатма бўлмаса, ташувчи эслатма йўқлиги туфайли етказилиши мумкин бўлган зарар учун ваколатли шахс олдида жавоб беради. Юкларни денгизда ташиш тўғрисидаги конвенциянинг 23-моддасига ҳам киритилган бу қоидалар конвенция нормаларининг унинг қатнашчиси бўлмаган мамлакатларда ташиш шартномасини тузиш чоғида тарафлар томонидан келишилган шартнома ҳуқуқи тариқасида қўлланилишини таъминлаши керак.

Бошқа халқаро шартномалар сингари, транспорт конвенциялари муайян миқдордаги мамлакатлар имзолаганидан (ратификация қилганидан, қўшилганидан) кейин кучга киради. Бироқ бунга баъзан қўшимча қилинадиган қоидага кўра, конвенция унинг қатнашчилари жамулжам ҳолда муайян миқдордаги транспортга эга бўлса ёки муайян ҳажмдаги халқаро ташишларни бажарсагина кучга киради.

Кучга киришнинг бундай қўшимча шарти денгиз ва ҳаво транспорти масалаларига доир кейинги йиллардаги бир қатор халқаро битимларда мавжуд. Унинг амалий моҳияти тегишли лойиҳаларни ишлаб чиққан давлатларнинг тайёрланган битимларга амалда ишлаб турган ҳужжат хусусиятини бахш этишдан иборат истагини ўзида мужассам этган бўлиб, бунга битим қатнашчилари орасида салмоқдор транспортга эга бўлган давлатлар бўлган ҳамда битим қўлланиладиган ташишлар ҳажми анча салмоқли бўлган тақдирдагина эришилиши мумкин.

Кўп томонлама транспорт конвенцияларини қайта кўриб чиқишда халқаро қатновда юклар ва йўловчиларни ташиш тўғрисидаги битимлар, умуман олганда, уларда ишгирик этаётган барча мамлакатлар учун ташиш шартларининг бир хилдаги тартиботини вужудга келтириши кераклигини ҳисобга олиш зарур. Шу муносабат билан юклар ва йўловчиларни ташиш тўғрисидаги кўп томонлама конвенциялар одатда уларнинг барча қатнашчилари учун ягона таҳрирда (яъни ягона матнга кўра) амал қилади, уларнинг кейинги ўзгаришлари эса, барча аҳдлашувчи томонлар томонидан қабул қилинади.

Тўғри боғланган қатнов тўғрисидаги баъзи конвенциялар бу масалада янада илгарилаб кетган бўлиб, ўз ичига махсус қондани олади. Темир йўлда юк, багаж ва йўловчиларни ташиш халқаро конвенцияларининг қондаларига кўра, конвенциянинг қайта кўриб чиқилган таҳрири (матни) қучга кириши қайта кўриб чиқилган конвенцияни ратификация қилмаган қатнашчи давлатлар учун конвенциянинг аввал ратификация қилинган матни амал қилиши тугатилишига (бекор бўлишига) сабаб бўлади. Масалан, Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенциянинг 69-модда, 2-§; Темир йўллар орқали йўловчилар ва багаж ташиш тўғрисида халқаро конвенциянинг 66-модда, 2-§. Шу зайдда, кўп томонлама битим унинг айрим қатнашчилари учун турлича таҳрирда амал қиладиган, халқаро-ҳуқуқий амалиётда тез-тез учраб турадиган ҳолат батамом истисно этилади.

**СИНОВ САВОЛЛАРИ**

1. Ўзбекистон давлатининг ўз ҳудудида транспорт фаолиятини тартибга солиш ҳуқуқи моҳияти нималардан иборат?
2. Ўзбекистон Республикасининг қандай халқаро шартномалари халқаро транспорт қатновларини ташкил этишга қаратилган?
3. Транспорт соҳасидаги халқаро шартномаларда қандай масалалар ўз ечимини топиши лозим?
4. Ўзбекистон Республикаси қайси давлатлар билан юк ва йўловчилар ташиш тўғрисида халқаро шартномалар тузган?

## **УЧИНЧИ БОБ**

### **ХАЛҚАРО ТАШИШЛАРНИ ТАРТИБГА СОЛИШ УЧУН ИЧКИ ХУҚУҚНИ ҚЎЛЛАНИШНИНГ КОЛЛИЗИОН МАСАЛАЛАРИ**

- 1-§. Халқаро ташишларни тартибга солишда ички ҳуқуқнинг тугган ўрни ва аҳамияти**
- 2-§. Транспорт конвенцияларининг қоидалари ва уларнинг ички транспорт ҳуқуқи нормалари билан ўзаро алоқаси**
- 3-§. Халқаро қатновларга нисбатан қўлланиладиган ички ҳуқуқ ҳужжатлари**
- 4-§. Ички ҳуқуқни халқаро қатновда қўллаш**
- 5-§. Халқаро ташиш соҳасидаги коллизион нормалар ҳақида умумий тушунча**
- 6-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги умумий коллизион нормалар**
- 7-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги махсус коллизион нормалар**

## 1-§. Халқаро ташишларни тартибга солишда ички ҳуқуқнинг тутган ўрни

Давлатлараро қатновларни ташкил этиш ва уларнинг шартлари тўғрисида қанчадан қанча кўп томонлама ва икки томонлама битимлар тузилганига қарамай, барча транспорт турларида халқаро ташишларни тартибга солишда ички ҳуқуқ ҳамон муҳим аҳамиятга эга бўлиб қолмоқда. Устига устак, халқаро қатновлар тўғрисидаги битимларнинг бўлиши ва амал қилиши ички ҳуқуқнинг вазифаларини (функцияларини) янада хилма-хиллаштиради ва мураккаблаштиради, чунки унинг нормалари транспорт конвенцияларининг кўрсатмалари билан уйғунликда қўлланилади.

Биринчидан, мавжуд давлатлараро битимлар баъзи муҳим транспорт операцияларига дахл этмайди, бунда ўзига хослиги ва мураккаблиги боис уларни тўлалигича ички ҳуқуқнинг тартибга солиш доирасида қолдиради. Масалан, юкларни ташишга транспорт-экспедиция хизмати кўрсатиш ҳам давлатлараро битимлар доираси билан қамраб олинмайди. Халқаро темир йўлларда ташиш тўғрисидаги битимлар шохобча йўллардан фойдаланиш тартибини, денгиз ва ҳаво йўлларида ташиш тўғрисидаги битимлар эса чартер шартларини белгилаб қўймайди ва ҳоказо.

Иккинчидан, давлатлараро ташишларнинг айрим мамлакатларда турлича белгиланган ва кўплаб юридик-техник йўл-йўриқлар (масалан, юкни ташишга тақдим этиш ва уни тайинланган пунктда бериш тартибини) чиқаришни талаб қиладиган баъзи шартларини транспорт конвенциялари доирасида эмас, уларни юк жўнатиладиган ва юк бориб тушадиган мамлакатларнинг ички қоидаларига бўйсундириш йўли билан тартибга солиш осонроқдир. Ушбу масалалар юзасидан давлатлараро битимларда халқаро ташишларнинг ўзига хос жиҳатларини акс эттирувчи энг муҳим қоидаларнигина белгилаб қўйиш одатга айланган.

Учинчидан, давлатлараро битимларнинг бирхиллаштирилган нормаларини амалиётда қўлланиш жараёнида ҳаминша шундай камчиликлар келиб чиқадики, уларни транспорт операцияларининг тартиботини анча тўлароқ белгилаб қўядиган ички ҳуқуққа мурожаат этиш йўли билангина бартараф этиш мумкин. Халқаро битимлар доирасидаги бирхиллаштириш коллизия нормалар зарурлигини истисно этмайди.

Ниҳоят, тўртинчидан, транспорт соҳасидаги кўпгина давлатлараро битимлар ички қонун ҳужжатлари тартибида халқаро қатновларнинг ўзига хос жиҳатларини акс эттириши ёки бундай ташишларнинг айрим мамлакатлар манфаатларига жавоб бе-

радиган баъзи алоҳида шартларини белгилаб қўйиши лозим бўлган махсус нормалар чиқаришни назарда тутувчи кўрсатмани ўз ичига олган бўлади. Кейинги йилларда ички ҳуқуқ нормаларига бундай ҳавола қилишлар тобора кўпайиб бормоқда.

Ички ҳуқуқнинг транспорт операцияларини тартибга солишда тутган ўрнини баҳолашда қуйидаги икки муҳим қонидани асос тариқасида назарда тутмоқ лозим. Биринчидан, ички ҳуқуқ ўз ҳудуди доирасида амалга ошириладиган барча ташишларга нисбатан тўла амал қилади, негаки, халқаро шартномада бошқача қоида белгилаб қўйилмаган. Иккинчидан, ички ҳуқуқ ўзининг таъсир кучини (амал қилишини) давлатлараро ташишларга нисбатан, бундай ташишлар унинг ҳудудидан ташқарида амалга оширилган ҳолларда ҳам, жорий этади, яъни экстерриториал таъсир кучига эга бўлади.

Баъзи тадқиқотларга қараганда ҳамда ҳуқуқшунос олим А.А.Тилленинг фикрича, қонунларнинг экстерриториал таъсир кучига эгаллиги «ҳозирги вақтда шубҳа остига олинмай қўйилди», шу билан бирга, у «ҳуқуқнинг турли соҳаларида бир хилда амалга оширилаётгани йўқ. Ҳудудий принципга хусусан давлат, маъмурий, жиноят, процессуал ҳуқуқ соҳаларида анча қатъий риоя этилмоқда, энг кўп экстерриториаллик эса фуқаролик, савдо, оила ҳуқуқи нормаларида кўзга ташланмоқда».

Экстерриториал таъсир кучининг аниқ чегараларини белгилашда алоҳида мамлакатлар қонун ҳужжатларида муайян фарқлар бўлиши мумкин. Типик бўлган ва бу масалани замонавий қонунчилик қандай ҳал этаётганини кўрсатадиган айрим маълумотларни келтириб ўтамиз.

Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 1186-моддасида транспорт воситаларига ва давлат реестрида қайд этилиши лозим бўлган бошқа мол-мулкка нисбатан ашёвий ҳуқуқлар бу транспорт воситалари ёки мол-мулк рўйхатга олинган мамлакат ҳуқуқи бўйича белгиланади деб кўрсатилган бўлса, шу Кодекснинг 1187-моддасида эса, «Битим бўйича йўлда бўлган кўчар мулкка нисбатан мулк ҳуқуқи ва бошқа ашёвий ҳуқуқлар, агар тарафларнинг келишувида бошқача тартиб белгиланган бўлмаса, бу мол-мулк жўнатишган мамлакатнинг ҳуқуқи бўйича белгиланади», дейилган. Бу қонидани қуйидагича изоҳлаш мумкин: Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатларининг нормалари ана шу турдаги у ёки бу муносабатлар (масалан, темир йўл, дарё ёки ҳаво транспорти корхоналари билан муносабатлар, кредит ва ҳисоб-китоб, сугурта муносабатлари) ташқи савдода у билан боғлиқ ҳолда юзага келган вазиятларда ҳам қўлланилади.

Ички ҳуқуқнинг чет элга ташишларга нисбатан экстерриториал таъсир кучига эгаллиги ҳақидаги кўрсатмалар бир қатор мамлакатларнинг фуқаролик кодексларида мавжуд. Жумладан, Венгрия Республикасининг шундай Кодексидаги ташиш шартномасига оид бобнинг 506-§ 1-бандига мувофиқ, «агар юк чет элга олиб борилиши лозим бўлса, ушбу бобнинг қоидалари халқаро шартномалар ёки қоидаларнинг бошқача кўрсатмани (фармойишни) ўз ичига олмаган қисмига нисбатан қўлланилади».

Штатлар ўртасидаги савдо тўғрисидаги 1887 йилги Актда, ташувчининг жавобгарлиги масалаларига алоҳида эътибор қаратилган бўлиб, у АҚШ транспорт ҳуқуқининг энг муҳим ҳужжати ҳисобланади. 1906 йилги Кермек тузатишига ва 1915 йилги Каминс ҳужжатига мувофиқ, Савдо тўғрисидаги Актнинг «оммавий ташувчига» нисбатан қўлланиладиган жавобгарлик ҳақидаги қоидаларининг таъсир кучи АҚШдаги исталган жўнатиш пункти билан чет элдаги исталган пункт ўртасидаги барча ташишларга нисбатан жорий этилган.

Ички қонун ҳужжатларининг экстерриториал амал қилиши тўғрисидаги қоидалар транспорт ҳуқуқи нормаларида, айниқса ҳаво ва денгиз транспортида ташиш тўғрисидаги қонун ҳужжатларида анча тўлароқ акс этган. Негаки, транспорт бу турларининг фаолияти давлатлараро қатновни амалга ошириш билан энг узвий боғлангандир.

Ўзбекистон Республикаси Ҳаво кодексининг 94-моддасига мувофиқ, халқаро парвоз деб ҳаво кемасининг хорижий давлатнинг чегарасини кесиб ўтадиган парвози тушунилади.

Чет мамлакатларнинг денгиз қонунлари (кодекслари) ҳам миллий денгиз қонун ҳужжатларига экстерриториал таъсир кучини бахш этади.

Темир йўл ва автомобиль транспортида ташиш тўғрисидаги қонун ҳужжатлари шунга ўхшаш қоидаларни ўз ичига олади. 1938 йил 8 сентябрда қабул қилинган ва ГФРда ҳамон амалда бўлган, жаҳондаги кўлгина мамлакатларнинг темир йўллар тўғрисидаги қонун ҳужжатларига сезиларли таъсир кўрсатган Германия темир йўллари Уставига мувофиқ, «устав чет эл темир йўллари билан алоқаларда қўлланилади, негаки бу махсус қоидалар билан тартибга солилмаган» (1-§ 2-банд). Шу зайддаги ўхшаш қоидалар бир қатор Европа мамлакатларининг автотранспорт тўғрисидаги қонун ҳужжатларида, жумладан ГФР, Венгрия автомобиль транспортида юкларни ташиш Уставида мавжуд.

## 2-§. Транспорт конвенцияларининг қоидалари ва уларнинг ички транспорт ҳуқуқи нормалари билан ўзаро алоқаси

Тарихий жиҳатдан олганда транспорт конвенцияларида давлатлараро ташишларнинг ҳуқуқий тартибга солиниши ички қонун ҳужжатлари негизида таркиб топган. Бу халқаро қатновни ташкил этиш тажрибаси бўлмаганлиги билан изоҳланади. Кейинчалик халқаро ва ички қатновларда ташишларни ҳуқуқий тартибга солишнинг ўзаро таъсири янада мураккаблашди. Халқаро қатнов тўғрисидаги битимларни қайта кўриб чиқишда ҳамон ички қонун ҳужжатларининг нормаларидан фойдаланилмоқда. Шу билан бирга халқаро қатнов учун алоҳида ташиш шартлари ишлаб чиқиладиган бўлди. Халқаро ташишлар тажрибасини акс эттирувчи ва кўпинча муросага келиш натижаси бўлган ана шу шартлар кейинчалик ички транспорт қонун ҳужжатларининг нормаларига ўтмоқда. Бундай ривожланиш транспорт конвенцияларининг қатнашчилари бўлмаган, бироқ уларнинг асосий қоидаларини ўз қонун ҳужжатларига қабул қилаётган мамлакатларнинг ҳуқуқи учун ҳам хос хусусиятга айланди. Бу талайгина ҳолатлар билан боғлиқ.

Биринчидан, миллий транспорт ташкилотлари бошқа мамлакатларнинг ташувчиларига нисбатан, агар улар ташишларни «ташувчилар учун анча қулай ҳуқуқий режимни (жавобгарликнинг муайян чегараси, анча қисқа даъво муддати ва ҳоказо) вужудга келтирувчи халқаро битимлар асосида» амалга ошираётган бўлсалар, ноқулай аҳволга тушиб қолишлари мумкин.

Иккинчидан, айтилган битимга транспорт ташкилоти бажарадиган бир хилдаги ташишлар учун икки, баъзан эса бундан ҳам ортик ҳуқуқий режим, айтилган, бири — халқаро битимни имзолаган мамлакатлар билан бўладиган ташишлар учун, иккинчиси — бундай битимда қатнашмайдиган мамлакатлар билан бўладиган ташишлар учун мўлжалланган ҳуқуқий режим вужудга келадиган ҳолатлар ҳам учрайди. Бу транспорт ташкилотларининг ходимлари ва миқозлар ишида талай қийинчиликлар туғдиради, қолаверса ташиш ҳужжатларини расмийлаштиришда, ҳисоб-китобларда ва юкларни топширишда кўплаб хатоликларга сабаб бўлади.

Учинчидан, ташишлар тўғрисидаги халқаро битимлар кўп ҳолларда юклар ва йўловчилар ташишни ташкил этиш соҳасида эришилган транспорт-тижорат ютуқларини ўз ичига олади ҳамда ташишларни амалга оширишни енгиллаштирадиган ва ички ҳуқуқда фойдаланилиши мумкин бўлган мақбул юридик-техник таърифларни беради.

Буларнинг ҳаммаси шунга олиб келмоқдаки, ривожланган транспорт ҳужжалигига, шунингдек транспортга оид пухта ишлаб

чиқилган қонун ҳужжатларига эга бўлган мамлакатларнинг аксариятида ички ҳуқуқ мавжуд транспорт конвенцияларининг асосий қоидаларини ўзлаштириб олмақда, шу боис уларни шундай конвенциялар таъсир кучи остига тушмайдиган давлатлараро ташишларга нисбатангина эмас, балки кўп ҳолларда, ички қатновдаги ташишларга нисбатан ҳам қўлламоқдалар. Ички ҳуқуқ томонидан баъзан ҳатто транспорт конвенциялари лойиҳаларининг қоидалари ҳам ўзлаштириб олинади.

Транспорт ҳуқуқининг ривожланишидаги бу муҳим жараён икки хил шаклда, хусусан ички ҳуқуқ нормаларини транспорт соҳасидаги мавжуд халқаро битимларнинг асосий қоидалари билан мувофиқлаштириш ёки чет элга ташишлар тўғрисидаги тегишли битимларнинг қоидаларини ҳам ҳисобга оладиган махсус нормаларни ички қонун ҳужжатлари тартибида чиқариш йўли билан амалга оширилмоқда. Биринчи усул темир йўл, ҳаво ва денгиз транспортига оид қонун ҳужжатлари соҳасида кенг қўлланилмоқда, иккинчиси эса асосан автомобиль транспортига оид қонун ҳужжатлари соҳасида фойдаланилмоқда.

Европа мамлакатларининг аксариятида темир йўл транспортига оид қонун ҳужжатлари вақти-вақти билан кўриб чиқилади ҳамда Темир йўлларда юк,багаж ва йўловчиларни ташиш тўғрисидаги халқаро конвенциялар (МГК ва МПК) да белгилаб қўйилган ташиш шартларига мувофиқлаштириб борилади. Мазкур жараён юридик адабиётларда ички қонун ҳужжатларини халқаро қатнов қоидаларига «мослаштириш» (Anpassung) деган махсус ном олди. Фақат Англияда ахвол бошқачароқ, Унинг темир йўллар тўғрисидаги қонун ҳужжатлари англосаксон ҳуқуқига хос бўлиб, шунингдек Темир йўлларда юк,багаж ва йўловчиларни ташиш тўғрисидаги халқаро конвенцияларга Буюк Британия нисбатан кечроқ (1952 йили) қўшилганлиги сабабли ана шу конвенциялардан кўп жиҳатдан фарқ қилади.

Мамлакатларнинг темир йўлларида ички қонун ҳужжатлари нормаларини халқаро қатнов қоидаларига «мослаштириш», биринчи навбатда, темир йўлларнинг бошқа транспорт турлари билан курашда рақобатбардошликни кучайтиришга бўлган интилиши билан изоҳланади. 1961 йилда Италия темир йўл транспорт тўғрисидаги қонун ҳужжатлари қайта кўриб чиқилиши олдидан Италия ҳукумати парламентга киритган билдиришнома шундан яққол далолат беради. Унда юк ташишларнинг умумий ҳажмида темир йўллар салмоғи пасайганлиги қайд этилган ва хулоса тариқасида шундай дейилган: «ички ва халқаро темир йўлларда ташиш қоидалари мувофиқлаштирилмаганлиги темир йўллар учун юкларнинг жалб этилишини жиддий равишда қийинлаштирмоқда».

Шу ўринда Ўзбекистон Республикасида темир йўл соҳасида ички ва халқаро темир йўлларда ташиш қоидаларини мувофиқлаштириш тақозоси билан Олий Мажлис томонидан 1999 йил 15 апрелда «Темир йўл транспорти тўғрисида»ги Қонунини қабул қилинганлигини айтиб ўтиш жоиз.

Бозор иқтисодиёти шароитида транспорт айрим турларининг фаолиятини аниқлаштириш ва мувофиқлаштириш юк ташишни таъминлашга қаратилган ишларни ташкил этиш ҳақида шартномалар (асосий келишувлар, юкларни марказлаштирилган тартибда ташиб келтириш ёки ташиб кетиш шартномалари ва шу сингари шартномалар) тузиш йўли билан амалга оширилади (Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 723-моддаси). Шу сабабли, кўпгина мамлакатлар халқаро ва ички темир йўл транспорти учун ягона ташиш қоидаларини белгилар экан, аввало темир йўллар ва мижозлар фаолияти учун ҳуқуқий тартиботни яқинлаштирадиган, яъни транспорт операцияларининг бажарилишини тезлаштирадиган, ташишларнинг ташкил этилиш даражасини оширадиган ва юкларни элтиб қўйиш давомида йўл қўйиладиган хатоликлар миқдорини камайтирадиган афзалликларни инобатга олишга интилади.

Давлатлараро ҳаво транспортида ташиш соҳасида ҳам шунга ўхшаш принциплар амал қилмоқда. Европадаги кўпчилик давлатларнинг ҳаво кодекслари (қонунлари) Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясининг асосий қоидаларини, айниқса, авиакомпанияларнинг жавобгарлиги чегараси тўғрисидаги қоидаларини айнан, сўзма-сўз такрорлайди, бу қоидаларни Конвенцияда иштирок этмайдиган мамлакатларнинг халқаро парвозларига, бир қатор ҳолларда ички ҳаво қатновига ҳам таъбиқ этади. Лотин Америкаси мамлакатларининг аксарияти Варшава конвенциясининг асосий қоидаларини ўзининг ҳаво кодексларида (қонунларида) такрорлайди. Ўзбекистон Республикасининг Ҳаво кодекси хорижий ташувчиларнинг Ўзбекистон Республикаси ҳудудиги фаолияти деб номланган махсус 111-моддани ўз ичига олган бўлиб, унинг қоидалари Гаага баённомаси киритган ўзгартишларни ҳисобга олган ҳолда Варшава конвенциясининг қоидаларини такрорлайди. Ана шу модда Ўзбекистон Республикаси тузган халқаро шартномаларга асосан, Ўзбекистон Республикасида ҳаво кемалари амалга оширадиган ҳар қандай халқаро ташишларга нисбатан қўлланилади.

Савдо кемаларининг қатнови соҳасида Брюссель конвенцияси асосий халқаро битим ҳисобланади. Уни имзолаш баённомасидаги махсус изоҳга кўра, конвенция қатнашчилари «ё унга

қонун кучини бериб, ё конвенцияда қабул қилинган қоидаларни ўз миллий қонун ҳужжатларига киритиб» уни амалга жорий этишлари мумкин. Конвенцияни имзолаган давлатлар, шунингдек конвенцияда расман иштирок этмаган кўпгина мамлакатлар Конвенциянинг асосий қоидаларини юкларни денгизда ташиш тўғрисида махсус ички қонунларни чиқариш, мавжуд қонун ҳужжатларининг нормаларига тузатишлар киритиш ёки Конвенцияга ички қонун кучини бериш йўли билан ўз қонун ҳужжатларида акс эттирганлар. Бироқ Конвенция қоидалари одатда фақат хорижий мамлакатларга қатнов билан боғлиқ ташишларга нисбатан қўлланилади, ички портлар оралиғида қатновга нисбатан қўлланилмайди.

Шундай қилиб, қайд этиб ўтиш жоизки, транспортнинг барча турларида халқаро ва ички қатновларда ташиш қоидаларининг яқинлашуви содир бўлмоқда. Бу бир қанча афзалликларни беради ҳамда транспорт ҳуқуқи нормаларини ўрганишни ва уларни амалда қўллашни енгиллаштиради. Бироқ транспортнинг айрим турларида ва баъзи мамлакатларда бу жараён ҳам шаклан, ҳам мазмунан бир қанча ўзига хос хусусиятларга эга эканлигини унутмаслик лозим.

### **3-§. Халқаро қатновларга нисбатан қўлланиладиган ички ҳуқуқ ҳужжатлари**

Ички ҳуқуқ турли ҳуқуқий даражадаги норматив ҳужжатларнинг кенг ва мураккаб тизимидан иборат бўлиб, у ҳар бир мамлакатда мазмунан ҳамда манбалари доирасига (давлатнинг федератив тузилиши, прецедентнинг ҳуқуқ манбаи сифатида эътироф этилиши, ҳуқуқнинг алоҳида тармоқлари мавжудлиги ва ҳоказоларга) кўра талай ўзига жиҳатларга эга бўлиши мумкин. Ички ҳуқуқ таркибида, бундан ташқари, халқаро қатновлар учун махсус мўлжалланган ҳужжатлар ҳам бўлади.

Бундай шароитда халқаро ташишларга нисбатан қўлланилиши лозим бўлган ички ҳуқуқ ҳужжатларини аниқлаш муайян қийинчиликларни туғдиради. Аввало халқаро ташишларга нисбатан қўлланилиши мумкин бўлган ички ҳуқуқ ҳужжатлари тизимини умумий шаклда таърифлаб бериш ўринлидир. Бундай ҳужжатларни бешта гуруҳга бўлиш мумкин: а) умумий қонун ҳужжатлари; б) транспортга оид қонун ҳужжатлари; в) халқаро қатновларни тартибга солиш учун махсус чиқарилган ички ҳуқуқ ҳужжатлари; г) қабул қилиниши халқаро битимларда назарда тутилган ички ҳуқуқ ҳужжатлари; д) халқаро қатновларни амалга оширишга кўмаклашувчи ҳужжатлар.

Умумий қонун ҳужжатлари маъмурий, молиявий (солиқ), фуқаролик (савдо), процессуал ҳуқуқ нормаларини қамраб олади. Булар орасида чет эл транспорт ташкилотлари фаолиятининг ҳуқуқий режимини белгиловчи маъмурий ва солиқ ҳуқуқи нормалари, шунингдек шартномалар тузиш ва уларни ижро этиш, зарар етказганлик учун жавобгарлик тартиби ҳамда даъво муддатлари тўғрисидаги фуқаролик (савдо) ҳуқуқи нормалари алоҳида аҳамиятга эга.

Бу ғуруҳга шунингдек савдо кемаларининг қатнови соҳасида алоҳида аҳамиятга эга бўлган таомил ҳуқуқи нормалари, қолаверса, суд амалиёти ва прецедент, агар улар мазкур мамлакатда (Англия-Америка ҳуқуқи мамлакатлари, Африка ва Осиёдаги баъзи мамлакатлар) ҳуқуқ манбаи деб ҳисобланса, киритилиши керак.

Транспортга оид қонун ҳужжатлари мамлакатларнинг аксариятида транспортнинг тегишли тури учун чиқарилган транспорт кодекслари (уставлари, низомлари) ва тегишли транспорт вазирлиги ёки идораси томонидан тасдиқланадиган ёки маъқулланадиган уларни тўлдирувчи таърифлар (ташиш қоидалари) шаклида бўлади.

Транспорт фаолиятининг айрим масалалари бўйича махсус ҳужжатлар чиқарилиши ҳам мумкин. Айрим мамлакатларда транспорт уставлари ва ташиш қоидалари доирасига киритилмаган ташиш ҳақи тўғрисидаги қонун ҳужжатлари, шунингдек умумий фойдаланишдаги шохобча темир йўлларида фойдаланиш тартиби тўғрисидаги қоидалар шундай ҳужжатлар жумласидандир.

Халқаро қатновларни тартибга солиш учун махсус чиқарилган ички ҳуқуқ ҳужжатлари кўпинча тегишли транспорт турида юклар ва йўловчиларни халқаро ташиш қоидалари шаклида бўлади. Бу ҳужжатлар халқаро ташишлар тўғрисида битимлар бўлган тақдирда уларнинг қоидаларини тўлдириш мақсадида чиқарилади, бундай битимлар бўлмаганда эса шу хил ҳужжатлар чиқарилиб, давлатлараро қатновларнинг ўзига хос жиҳатларини ҳисобга олган ҳолда ҳуқуқий қоидага солиш таъминланади.

Қоидаларни тўлдириш мақсадидаги ҳужжатлар жумласига кўпинча мамлакатларнинг авиакомпанияларида амал қилаётган халқаро ҳаво йўлларида йўловчилар ва юкларни ташиш шартлари, шунингдек 1993 йилда Ўзбекистон Республикаси қабул қилинган халқаро темир йўл қатновида юкларни ташиш юзасидан даъволарни тақдим этиш қоидалари киритилиши мумкин. Иккинчи йўналиш ҳужжатларга Ўзбекистон Республикасида амал қилаётган Автомобиль транспортида юклар ва йўловчиларни халқаро ташишларни амалга оширишнинг асосий шартлари мисол бўлади.

Қабул қилиниши халқаро битимларда назарда тутилган ички

ҳуқуқ ҳужжатлари кўп эмас. Баъзан улар ташишнинг аниқ шартларига даҳлдор бўлган ва унинг фақат алоҳида бир мамлакат доирасида бажарилишига тааллуқли айрим нормалардан иборат бўлади. Бироқ мазкур гуруҳдаги ҳужжатлар ва нормалар одатда ташишнинг муҳим шартларига дохил эканлиги сабабли катта амалий аҳамиятга эга бўлади.

Кейинги йилларда транспорт конвенцияларига давлатлараро қатнов масалалари бўйича махсус ички қонун ҳужжатларини чиқаришни назарда тутадиган ёки бунга йўл қўядиган қоидаларни киритиш амалиёти кенгайди. Бундай йўл тутиш баъзан муайян транспорт конвенциясининг барча қатнашчилари учун мақбул бўлган ягона тартибга солишга эришиш мумкин бўлмаган масалаларни ҳал этишнинг ўзига хос ҳуқуқий шакли ҳисобланади.

Чегараларда юкларни назорат қилиш шартларини келишиш тўғрисидаги 1982 йилги Халқаро конвенция халқаро юк ташиш тартибини энгиллаштириш, расмиятчиликларга риоя қилиш билан боғлиқ талабларни, шунингдек назорат турларини ва уларнинг давом этиш вақтини, жумладан назорат тадбирлари ҳамда уларни қўлланиш усулларини миллий ва халқаро кўламда уйғунлаштириш йўли билан қисқартириш мақсадини кўзлайди. Ҳаво кемалари ҳуқуқини халқаро тан олиш тўғрисидаги 1948 йилги конвенция ҳам ички қонун ҳужжатлари қабул қилинишини назарда тутайди.

Бир қатор транспорт конвенциялари ташувчининг конвенцияда белгиланган жавобгарлиги доирасини оширадиган ички қонун ҳужжатлари чиқарилишига йўл қўяди. Чунончи, Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина конвенцияси 7-моддасининг 2-банди нормалари билан жавобгарлик доираси оширилган.

Халқаро қатновларни амалга оширишга кўмаклашиши керак бўлган ҳужжатлар камдан-кам учрайди. Бунга Халқаро темир йўл қатновида 1951 йилда қабул қилинган ва тегишли ўзгартишлар киритилган Халқаро юк қатновлари тўғрисида Битим (СМГС) мисол бўла олади. Бу халқаро шартнома Ўзбекистон Республикаси томонидан 1993 йил 18 июнда имзоланган. Ушбу Битимга илова қилиб, юк жўнатувчи ёки юк олувчининг кузатувчилари иштирокида юкни ташиш; тез бузиладиган юкларни ташиш; контейнерларни ташиш; юкларни темир йўлга тегишли бўлмаган вагонларда ташиш каби Қоидалар тасдиқланган. Бу Қоидалар темир йўл бекатлари ходимларига, юкларни жўнатувчилар ва олувчиларга халқаро темир йўл қатновида юкларни ташиш тўғрисидаги битимлар, қоидалар ва йўриқномаларни амалиётда қўлланишда ёрдам бериш учун мўлжалланган.

#### 4-§. Ички ҳуқуқни халқаро қатновда қўллаш

Шундай нуқтаи назар шаклланганки, унга кўра ички ҳуқуқни чет эл элементи мавжуд бўлган, мураккаблашган (чигал) муносабатларга (мазкур ҳолда — халқаро ташишларга) нисбатан қўллаш бундай муносабатларга нисбатан қайси давлатнинг ҳуқуқини қўллаш кераклигини кўрсатувчи коллизион нормалар ёрдамидагина амалга оширилади. Мазкур хулоса фақат фуқаролик-ҳуқуқий (савдо) масалалари соҳасини назарда тутаяди ҳамда, қонун тартиқасида, ҳудудий таъсир кўрсатиш доирасига эга бўлган ва коллизион ҳавола қилишлар қўлланилиши мумкин бўлмаган маъмурий ва молиявий қонун ҳужжатларига дахлдор эмас.

Бироқ фуқаролик-ҳуқуқий (савдо) муносабатлари соҳасида замонавий ҳуқуқий тартибга солиш коллизион нормалар билан чекланмайди. Чет эл элементи мавжуд бўлган чигал муносабатларни тартибга солиш учун ички ҳуқуқни қўлланишнинг бошқа йўллари ҳам маълум. Юридик адабиётларда чет эл элементи мавжуд бўлган чигал муносабатларни тартибга солиш учун махсус мўлжалланган ички ҳуқуқ ҳужжатлари борлиги кўпдан бери қайд этилмоқдаки, уларни қўлланиш коллизион боғланишларга мувофиқат этишни талаб қилмайди. Бундай ҳужжатларни «тўғридан-тўғри амал қилувчи» нормалар деб аташга одатланилган. Транспорт соҳасида халқаро ташишларни тартибга солиш учун махсус чиқариладиган ички ҳуқуқ ҳужжатларини тўғридан-тўғри амал қилувчи ҳужжатлар жумласига киритиш керак бўлади.

Шу хилдаги қонун ҳужжатларини назарда тутиб, россиялик ҳуқуқшунос олим Л.А. Лунц шундай деб ёзади: «Ташқи савдога оид моддий-ҳуқуқий нормалар шаклига эга бўлган қонунлар, аслида, мамлакатнинг ҳуқуқига нисбатан коллизион ҳаволани ҳам ўз ичига олади». Бироқ бунда шу хил ҳужжатларнинг айнан қайси қоидаларини коллизион норма деб ҳисоблаш кераклиги кўрсатилмайди. Бу ерда коллизион боғланишни аниқлаш қийин, негаки қонун матнида у нарса йўқ. Тўғридан-тўғри амал қиладиган ҳужжатлар қўлланилган тақдирда, одатда коллизион нормаларни ишлатиш билан бир вақтда қайта ҳавола қилиш муаммолари юзага келмайди. Коллизион боғланишдан фарқли равишда тўғридан-тўғри амал қилиш нормалари фақат ўз мамлакатининг қонун ҳужжатларини қўлланиш тўғрисидаги масалани ҳал этади. Коллизион норма анча кенгрок ҳуқуқий самара бериши, хусусан учинчи мамлакат ҳуқуқига ҳавола қилиши мумкин, икки томонлама коллизион нормалар ҳам ўзининг, ҳам хорижий ҳуқуқнинг амал қилиш чегараларини белгилашга қодир. Бу тўғридан-тўғри амал қилиш нормалари мавжуд бўлган тақдирда, олдимизда ички ҳуқуқни чет

эл элементи мавжуд бўлган чигал муносабатларга нисбатан қўлланишнинг бошқа йўли пайдо бўлишини англатади.

Нихоят, халқаро битимлардаги махсус кўрсатмалар асосида чиқарилган миллий қонун ҳужжатлари ва уларнинг нормаларини бу соҳада қўлланиш ички ҳуқуқ ёрдамида халқаро қатновни тартибга солишнинг алоҳида усули ҳисобланади (мазкур бобнинг 3-§). Бундай ҳужжатлар ва нормаларнинг қўлланилиши учун у ерда кўрсатилмаган коллизия ҳавола ва тўғридан-тўғри амал қиладиган нормалар қўлланилганида бўлгани каби уларни чиқарган давлат органларининг умумий ваколати эмас, балки тегишли транспорт конвенциясида махсус кўрсатманинг бўлиши асос бўлади. Мазкур гуруҳдаги ҳужжатлар ва нормаларнинг муҳим юридик хусусияти шуки, улар қайси давлатлараро битим асосида чиқарилган бўлса, ўша битим кўрсатмаларига мувофиқ бўлиши зарур.

Бундай ҳолларда ҳуқуқий тартибга солиш вазифаларидаги ўзига хос хусусиятлар ҳам маълум бўлиб қолади. Коллизия норма алоҳида мамлакатлар ҳуқуқидаги тафовутларни бартараф этишга қаратилган. Ваҳоланки, халқаро қатновларга нисбатан транспорт конвенцияларида назарда тутилган ички ҳуқуқ ҳужжатларини қўлланиш кўпинча бошқача мақсадни — халқаро қатнов шартларида махсус нормаларни қабул қилиш йўли билан муайян ўзига хос хусусиятларни вужудга келтиришни назарда тутди. Ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солишнинг бундай қараганда мангикча мос келмайдиган йўли зарур эканлиги халқаро транспорт соҳасидаги муносабатларнинг мураккаблиги, айрим мамлакатларда транспортдан фойдаланишда ўзига хос хусусиятлар мавжудлиги, мазкур мамлакатларда баъзи ўзига хос ташиш қоидаларини белгилашни тақозо этиши билан чамбарчарс боғлиқдир.

Айни чоғда, шуни ҳам эътироф этиш керакки, коллизия нормалар давлатлараро қатновларга нисбатан ички ҳуқуқнинг қўлланилишини таъминлайдиган, энг кўп ишлатиладиган ҳуқуқий восита бўлиб қолмоқда.

### **5-§ Халқаро ташиш соҳасидаги коллизия нормалар ҳақида умумий тушунча**

Ташишларни тартибга солишда қўлланиладиган коллизия боғланишлар халқаро иқтисодий алоқаларнинг бошқа турлари учун белгиланган коллизия нормаларга ўхшашдир. Бу ана шу алоқаларда юзага келадиган муносабатларнинг бир таҳлитда эканлиги ва ўзини оқлаган халқаро-ҳуқуқий тажрибадан фойдаланилиши билан изоҳланади. Шу сабабли коллизия норманинг мақсади,

ҳуқуқий табиати ва тузилишига халқаро хусусий ҳуқуқ курсларида бериладиган умумий баҳони халқаро транспорт муносабатларига нисбатан тўла қўлласса бўлади. Лекин ташиш соҳасидаги коллизия нормаларда ўзига хос хусусиятлар ҳам бор.

Халқаро ташишлар учун коллизия нормалар давлатлараро битимлар (транспорт конвенциялари) билан, бундай битимлар (конвенциялар) бўлмаса ёки уларда коллизия масалалар тартибга солинмаган бўлса, ички ҳуқуқ билан белгиланади. Коллизия нормалар темир йўл қатнови тўғрисидаги битимларда энг тўлиқ ва пухта ишланган бўлиб, уларда коллизия боғланишлар тизими берилган. Автомобиль транспортида ташишлар тўғрисидаги битимлар муҳим коллизия ҳаволаларни ўз ичига олган. Ушбу масалага доир баъзи кўрсатмалар ҳаво транспортида ташиш тўғрисидаги битимларда ҳам берилган.

Денгиз транспортида ташишларга келсак, бу соҳадаги мавжуд асосий давлатлараро битимлар, айрим ҳолатларни истисно этганда, коллизия ҳаволаларни ўз ичига олмайди. Тўғри, кейинги йиллардаги битимларда, чунончи Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина конвенциясида коллизия масалалар юзасидан айрим йўл-йўриқлар берилган, бироқ бундай битимлар ҳозирча кенг эътироф этилганича йўқ. Денгиз ҳуқуқининг коллизия масалалари — кўпгина мамлакатларда талай тафовутларга эга бўлган, зарур коллизия ҳаволаларни берувчи савдо кемалари қатнови тўғрисидаги миллий қонунлар соҳасидир. Англия-Америка ҳуқуқи мамлакатларида анча мураккаб прецедентларни вужудга келтирувчи суд амалиёти коллизия боғланишларни ишлаб чиқишда муҳим ўрин тутаяди.

Халқаро ташишлар соҳасидаги коллизия нормалар ҳам императив (қатъий), яъни томонлар учун мажбурий, ҳам диспозитив (танлашга йўл қўювчи), яъни манфаатдор шахсларнинг келишувига кўра бошқача ечимга йўл қўювчи бўлиши мумкин. Транспорт конвенцияларининг коллизия боғланишлари, қоида тариқасида, императив (қатъий) бўлади. Аксинча, ички ҳуқуқ томонидан белгиланадиган боғланишлар кўпинча диспозитив (танлашга йўл қўювчи) хусусиятга эга бўлади.

Коллизия нормалар диспозитив бўлган тақдирда транспорт ҳуқуқий муносабатларининг қатнашчилари қўлланилиши лозим бўлган ҳуқуқни ўзаро келишувга биноан аниқлашга ҳақлидирлар. Айрим мамлакатларнинг халқаро хусусий ҳуқуқ томонидан тан олинадиган ирода автономияси (мустақиллиги) ўз таъсирини халқаро транспорт соҳасидаги шартнома муносабатларига ҳам ўтказдики, бу ҳол бир қатор мамлакатлар (Россия Федерацияси, Польша, Болгария, Франция, Италия)нинг денгиз транспорти

тўғрисидаги қонунларида бевосита қонуний мужассамини топган. Англия-Америка ҳуқуқи мамлакатларида бундай ёндашув кўп йиллик суд амалиётига асосланади.

Халқаро транспорт соҳасидаги, темир йўл ва автомобиль транспортларида ташишлар тўғрисидаги битимларда аниқ-равшан ифодаланган коллизия нормаларнинг ўзига хос хусусияти икки турдаги, яъни транспорт муносабатларининг муайян доирасини ички ҳуқуққа бўйсундирувчи махсус коллизия боғланишлар, шунингдек махсус боғланишларни қўллаш учун асослар бўлмаган барча ҳолларда ички ҳуқуқ қўлланилиши лозим бўлган умумий коллизия боғланишлар мавжудлигидир.

Халқаро транспортда махсус ва умумий коллизия боғланишлардан фойдаланиш транспорт соҳасидаги ҳуқуқий муносабатларнинг мураккаблиги, уларнинг айрим элементлари ўзига хослигини инобатга олиш зарурлиги, шунингдек транспорт операцияларини бажариш жараёнида уларнинг транспорт фаолияти дохил бўладиган ҳар хил ҳуқуқий тартиботларга мойиллиги билан боғлиқ. Шу боис низоли масала бўйича махсус тусдаги коллизия ҳавола мавжуд бўлгани ҳолда суд амалиётида баъзан учраб қоладиган тажрибани, яъни умумий коллизия боғланишга мурожаат этиш тажрибасини нотўғри деб ҳисоблаш керак.

Халқаро транспорт соҳасидаги коллизия нормаларнинг бошқа умумий ўзига хослиги асосий институт — ташиш шартномасининг бир қанча коллизия боғланишлар таъсирига бўйсундирилишида (боғланишларнинг кўпчилиги ва парчаланганлигида) кўрилади. Бу шундай ҳолат билан боғлиқки, юклар ва йўловчилар амалда ҳар бирида турлича транспорт операциялари бажарилиши, хусусан юкларни жўнатиш (йўловчини транспорт воситасига чиқариш), ташиш, юкларни бериш (йўловчиларнинг етиб келиши) лозим бўлган бир нечта мамлакат ҳудуди орқали ўтиб боради. Ана шу турли «транспорт босқичларини» битта ҳуқуқий тартиботга бўйсундириш муайян мамлакатнинг транспорт тўғрисидаги қонун ҳужжатлари хусусиятларини ҳисобга олиш имконини бермаган ва ташиш операцияларини бажаришда ноқулайликлар вужудга келтирган бўлур эди.

Транспорт конвенцияларида ва ички транспорт қонун ҳужжатларида коллизия ҳаволалар бўлмаса, тегишли мамлакат халқаро хусусий ҳуқуқининг умумий принципларини қўллаш керак бўлади. Турли мамлакатларда улар ҳар хил. Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари ташқи савдо битими бўйича ҳуқуқ ва мажбуриятларни у тузиладиган жой қонунига бўйсундиради. (Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 1181-моддаси). Франция ва француз ҳуқуқи мамлакатларининг назария ҳамда амалиё-

ти кўпинча шартнома тузиладиган жой қонунига, ГФРда эса шартнома ижро этиладиган жой қонунига амал қилади. Англия-Америка мамлакатлари ҳуқуқи прецедентлари кўпинча ё суд қонунига (АҚШ) ёнқи кема байроғи ёки шартнома тузиладиган жой қонунига (Буюк Британия) афзаллик беради.

Ташишлар тўғрисидаги халқаро битимларда ва ички транспорт қонун ҳужжатларида ташишларга оид муносабатлар учун махсус мўлжалланган коллизион боғланишлар бўлган тақдирда, халқаро хусусий ҳуқуқнинг умумий коллизион принципларидан фойдаланиш мумкинлиги ҳақидаги масала юзага келади. Бу масала темир йўл транспорти тўғрисидаги битимлар учун алоҳида аҳамиятга эга, чунки улар барча ташиш муносабатларини қамраб олиши лозим бўлган коллизион боғланишлар тизимини ўз ичига олади. Бир қатор ишларда темир йўлда халқаро ташишларда, ҳатто тегишли транспорт конвенциясида назарда тутилмаган бўлса ҳам, умумий коллизион принципларга мурожаат этиш мумкинлиги кўрсатиб ўтилади. Айрим мамлакатлар судларининг баъзи қарорларида ҳам шундай ёндашув акс этган.

Халқаро ташишларда халқаро хусусий ҳуқуқнинг умумий коллизион ҳаволаларини қўлланиш кўриб чиқиладиган муносабатлар транспортга оид муносабатлар доирасидан четга чиққан ва халқаро қатнов тўғрисидаги битимда мавжуд бўлган коллизион боғланишлар уларга нисбатан қўлланилиши мумкин бўлмаган ҳоллардагина қонуний кучга эга деб тан олиниши мумкин. Бундай ҳоллар амалиётда кўп учрамайди. Юқ эгаси ва йўловчи томонидан ҳуқуқий ворислик масалалари, ташувчига талаб қўйиш ҳуқуқини бошқа шахсга бериш кабилар бунга мисол бўла олади. Халқаро қатновдаги ташишларга нисбатан халқаро хусусий ҳуқуқнинг умумий коллизион нормаларини бундан кенгроқ қўлланилишини тўғри деб бўлмайди, негаки, бу халқаро қатнов тўғрисидаги битимларда мавжуд бўлган унинг ўзига хос хусусиятларини ҳисобга олувчи махсус коллизион боғланишларни инкор этиш учун имконият яратган бўлур эди.

Россиялик ҳуқуқшунос олим Л.А. Лунцнинг фикрига кўра, «муайян давлатнинг ҳуқуқига ҳавола этиш бу ҳуқуқ нимани аниқлашга ваколатли эканини, унинг таркибига кирувчи қайси фуқаролик-ҳуқуқий нормалари чет эл элементи мавжуд бўлган, чигал фуқаролик ҳуқуқий муносабатларига нисбатан қўлланилиши мумкин ва қайсилари мумкин эмаслигини ҳам билдиради».

Халқаро ташишлар учун бу ҳулоса ўта умумийдир, чунки бу соҳада ички ҳуқуқ ҳужжатлари тизими амал қилади (ушбу бобнинг 3-§ га қаранг) ва унинг айрим бўғинларини ташишларга оид ҳуқуқий муносабатларга нисбатан қўлланиш тартиби хусуси-

даги тўғридан-тўғри кўрсатмалар йўқ. Ушбу масала юзасидан юридик адабиётларда баъзи фикр-мулоҳазалар бор. Халқаро темир йўлларда ташишларга татбиқан, немис олими Коллахнинг фикрича, халқаро темир йўлларда ташишларга оид шартномаларда назарда тутилмаган ҳолатларда аввал тегишли мамлакатнинг темир йўл тўғрисидаги ички қонун ҳужжатларига, унда зарур қоидалар бўлмаган тақдирда эса унинг умумий фуқаролик қонун ҳужжатларига амал қилиш керак бўлади.

Мазкур кўрсатмалар ҳам кўпгина мамлакатларнинг ички транспорт қонун ҳужжатлари таркибида давлатлараро қатновларнинг шартлари тўғрисидаги махсус норматив ҳужжатлар мавжудлиги сабабли аниқлаштиришни талаб қилади. Мисол тариқасида 1999 йил 15 апрелда қабул қилинган «Темир йўл транспорти тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг 2-моддасини келтиришимиз мумкин. Унда «Темир йўл транспорти тўғрисидаги қонунчилик мазкур Қонундан ва бошқа қонун ҳужжатларидан иборат» дейилган. Айти шу ҳужжатлар, бизнинг фикримизча, биринчи галда қўлланилиши керак. Бундай ҳужжатлар бўлмаса ёки улар етарли бўлмаса, немис олими Коллах айтиб ўтган изчилликда транспорт ва фуқаролик кодексларига муурожаат этиш керак бўлади.

## **6-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги умумий коллизия нормалар**

Умумий тусдаги коллизия нормалар транспортнинг алоҳида тармоқларида талай фарқларга эга бўлиб, бу транспорт корхоналари иш фаолиятининг транспорт-техник хусусиятлари, шунингдек бошқа омиллар билан боғлиқ.

Биринчидан, темир йўл ва автомобиль транспорти корхоналарининг фаолияти ҳаминша муайян давлат ҳудуди доирасида кечади, айти чоғда ҳаво ва денгиз транспортида ташувчилар ўз операцияларини давлатларнинг ҳуқуқий тасарруфи татбиқ этилмайдиган сарҳадларда (очик денгиз ва унинг осмонида) амалга оширишлари мумкин.

Иккинчидан, темир йўл транспорти локомотивлари, айрим ҳолларни истисно этганда, ўз мамлакати транспорт тармоғи доирасида ишлайди, қайта ортиш операцияларидан халос бўлиш учун чет эл йўлларига мамлакатнинг вагонларигина берилади. Аксинча, бошқа транспорт воситалари, қоида тариқасида, давлат чегарасидан ўтади ва чет давлат ҳудудида фаолиятни амалга оширади.

Халқаро қатновларда қўлланиладиган умумий коллизия боғланишларни танлашга шунингдек транспорт, айтиқса денгиз транспорти ривожланган айрим йирик давлатларнинг байроқ қонуни ва суд қонуни каби муайян коллизия боғланишлардан фойдала-

ниш йўли билан ўз ҳуқуқини қўлланиш соҳасини кенгайтиришга бўлган интилиши таъсир кўрсатади.

Халқаро темир йўлда ташишлар тўғрисидаги битимларнинг аксариятида ўз мазмунига кўра бир тахлитдаги умумий коллизия бoғланиш назарда тутилган. Масалан, Темир йўллар орқали юк ташиш тўғрисидаги халқаро конвенция (МГКнинг) 54-моддасига мувофиқ, битимда, 60-модданинг 4 ва 5-§ ларида назарда тутилган қўшимча қарорларда ва халқаро тарифларда зарур кўрсатмалар йўқ бўлгани тақдирда, юкларни ташиш учун алоҳида мамлакатларда чиқарилган қонунлар ва қарорлар қўлланилиши керак бўлади.

Халқаро юк қатновлари тўғрисида Битим (СМГСнинг) 35-моддасига мувофиқ, «ушбу Битимда, Тарифда, Хизмат йўриқномасида ва бошқа қоидаларда зарур кўрсатмалар йўқ бўлгани тақдирда, мазкур мамлакат қонунлари ва ички қоидаларида баён қилинган кўрсатмалар қўлланилади». Мазкур Битим 46-моддасининг таҳририда бироз фарқ бор: унда «тегишли мамлакат қонунлари, кўрсатмалари ва қоидалари» қўлланилади деб, кўрсатиб ўтилган.

Темир йўлда ташиш тўғрисидаги битимларни қўлланиш бўйича кенг қўламдаги суд амалиёти мавжудлигига қарамай, судлар умумий коллизия нормага мурожаат этадиган ҳоллар аҳён-аҳёнда учрайди: одатда махсус коллизия бoғланишларнинг ўзи кифоя қилади. Шу боис баён қилинган коллизия нормани шарҳлаш учун суд амалиёти материаллари етарлича маълумот бермайди. Назарияда у ҳар хил тушунилади.

Кўпчилик муаллифлар юқоридаги фикрни суд қонунига ҳавола — *lex loci* тариқасида тушунадилар.

Немис олими Рецейнинг фикрича, ушбу нормани қўлланишда ташиш шартномасини тузиш жойи қонунига амал қилиш керак, негаки бу кўп ҳолларда юкни жўнатиш жойига тўғри келади. Унинг кўрсатиб ўтишича, шартнома юзага келган пайтда ҳақиқий бўлмаган шартлар юк ўз турган жойини ўзгартирганлиги натижасида ҳақиқий бўла олмайди. Юкни ташиш шартномани ижро этиш билан боғлиқ фаолият бўлиб, у шартноманинг ўзига таъсир кўрсатмайди. Бироқ, тескари ҳолат содир бўлган, яъни юзага келган пайтида ҳақиқий бўлган ташиш шартномаси шартлари транзит ёки тайинланган мамлакат қонун ҳужжатлари нуқтаи назаридан ҳақиқий бўлмай қолган вазиятларда қандай йўл тутиш кераклиги ноаниқ бўлиб қолмоқда. Бу амалда анча муҳимроқдир.

Юридик адабиётларда ва Халқаро юк қатновлари тўғрисидаги Битим (СМГС)нинг 35-моддасида турлича шарҳ берилади, яъни ушбу модда *lex fori* га ҳаволани ўз ичига олувчи деб тушунилиши

керак (ғарб олимлари Рецей ва Саси). Россиялик ҳуқуқшунос олим О.Н.Садиков фикрича, 35-моддани юкнинг ўтиб бориши қонунига ҳавола қилувчи тариқасида шарҳлаш керак. Бундай ҳулосага қўшилиш ва шу маънода бир қатор фикр-мулоҳаза келтириш мумкин.

35-моддани *lex fori* сифатида таърифлаш етарли эмас, негаки аввало тегишли темир йўлларнинг ходимлари ва мижозлар ҳали суд низоси бўлмаган шароитда унга амал қилишлари керак. Бундан ташқари, 35-модда бундай талқин қилинган тақдирда, ташиш шартномасини бузиш суд қонунини мамлакатини йўлларида ташқарида содир бўлса (амалиётда тез-тез бўладиган ҳодиса), томонларнинг ўзаро муносабатларига нисбатан улар билмаган ва, бинобарин, улар амал қилиш имкониятига эга бўлмаган қонун қўлланилади. Бундай ечим ҳуқуқий тартибга солиш вазифалари нуқтаи назаридан мақбул бўлмайди.

Кўриб чиқилаётган масала юзасидан, Халқаро юк қатновлари тўғрисидаги Битим (СМГСга) илова қилинган Хизмат йўриқномасининг кириш қисмида тўғридан-тўғри кўрсатма бўлиб, унга кўра, СМГСда ва унга тааллуқли қўлланмаларда кўрсатмалар бўлмаса, «темир йўллар орқали ташиш амалга оширилаётган мамлакатнинг ички қонунлари қўлланилади», яъни юкнинг ўтиб бориши қонунини қўлланилади.

Бизнинг фикримизча, Ўзбекистон Республикаси учун 1998 йил 1 январда кучга кирган Халқаро юк қатновлари тўғрисидаги Битим (янги таҳрирдаги СМГС) шартларига риоя қилиш республикамизнинг халқаро-ҳуқуқий мажбуриятларига мос ҳамдир.

Айрим мамлакатларнинг автомобиль транспорти қатновлари тўғрисидаги битимларида бошқа умумий коллизия норма назарда тутилган. Юкларни автомобиль транспортида халқаро ташишнинг умумий шартлари тўғрисидаги Битимга кўра, халқаро ташишни амалга ошириш билан боғлиқ унда тартибга солинмаган масалалар улар юзага келган пайтда ташиш амалга оширилаётган ҳудудда амал қилувчи қонун ҳужжатларига мувофиқ ҳал қилинади. Ташиш шартномасидан келиб чиқувчи масалалар ташиш давлатнинг ички қонун ҳужжатларига мувофиқ ҳал этилади. Айни шундай коллизия норма МДХ давлатлари ўртасида транзит тўғрисидаги 1999 йил 4 июнь Битимининг 9-моддасида назарда тутилган.

Мазкур коллизия норма, бир томондан, ташиш шартномасидан ташқарида юзага келадиган масалаларни, иккинчи томондан, тузилган шартномадан келиб чиқувчи масалаларни чегаралайди. Биринчи туркумга мансуб масалаларга улар юзага келадиган мам-

лакат қонун ҳужжатларига бўйсундириш етарлича асосга эга. Масалан, ташиш шартномаси юкни жўнатиш мамлакати ҳуқуқига бўйсундирилади. Масалаларнинг иккинчи гуруҳига келсак, улар кўп жиҳатдан ташувчининг «шахси» билан боғлиқ ва шу сабабли уларни ташувчининг қонунига мувофиқ ҳал қилиш бир қанча амалий афзаллик беради.

Йўловчилар ва юкларни халқаро ҳаво транспортида ташишни тартибга солувчи Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси фақат баъзи махсус коллизия боғланишларинигина назарда тутади ва умумий коллизия нормани белгилаб қўймайди. Бироқ кўпгина мамлакатларнинг қонунчилиги, амалиёти ва назариясида бундай ҳолларда умумий боғланиш тариқасида ташувчининг қонунини қўллашга мойиллик анча аниқ кўзга ташланади. Шу маънода мазкур масалани, чунончи, Ўзбекистон Республикаси Ҳаво кодексининг 111-моддаси ҳал қилади.

Денгиз қатновларига татбиқан олганда, умумий коллизия норма тушунчаси шартлидир. Бу ерда чет эл элементи мавжуд бўлган, кенг доирадаги чигал ҳуқуқий муносабатлар (ташиш шартномаси, тайм-чартер, умумий авария, кемалар тўқнашуви, уларни қутқариш билан боғлиқ ва бошқа ҳоллар) юзага келади. Улардан ҳар бирида ўз коллизия боғланишлари қўлланилиши мумкин. Шунга қарамай, савдо кемаларининг қатнови соҳасида ҳам кенг доирадаги масалаларни ҳал қилиш учун қўлланилаётганлиги боис умумий хусусиятга эга бўлган баъзи коллизия асосларни ажратиб кўрсатиш мумкин. Шартнома тузилган жой қонуни, кема байроғи қонуни (ташувчининг қонуни) ва суд қонуни шундай нормалар ҳисобланади.

Шартнома тузилган жой қонуни айрим мамлакатларнинг денгизга оид энг сўнги қонун ҳужжатларида юк ва йўловчиларни ташиш бўйича шартнома муносабатлари учун қўлланилмоқда. Жумладан, Россия Федерацияси Савдо кемаларининг қатнови тўғрисидаги кодекси 14-моддасининг 11-банди бу масалани шундай ҳал қилади. Байроқ қонунига ҳавола қилиш анча кенгроқ расм бўлган умумий коллизия боғланиш бўлиб, у кўпгина мамлакатларнинг қонун ҳужжатлари томонидан қўлланилади. Шуниси ҳам борки, бу нарса ташиш шартномасига нисбатангина эмас, балки денгиз ҳуқуқининг бошқа институтларига (тайм-чартер, умумий авария, қутқариш кабиларга) нисбатан ҳам қўлланилади. Англия-Америка ҳуқуқи мамлакатларининг амалиёти умумий коллизия принцип сифатида суд қонунини кенг қўллайди. ГФР амалиёти алоҳида нуқтаи назарга амал қилиб, шартнома ижро этиладиган жой қонунига афзаллик беради.

Байроқ қонуни баъзи муаллифлар томонидан денгиз ҳуқуқининг транспорт бошқа тармоқларига номаълум бўлган ўзига хос коллизия боғланиш сифатида қаралади. Бу- муболаға. Негаки ҳаво ва автомобиль транспортида ташувчининг қонунига нисбатан қўлланиладиган коллизия боғланиш байроқ қонунининг коллизия нормаси билан бир хилдир. Баъзи ҳолларда байроқ қонуни ва ташувчининг қонуни, масалан фрахт қилинган ёки ижарага олинган денгиз ва ҳаво кемаларида «ҳақиқий ташувчи томонидан» транспорт операцияларини амалга ошириш чоғида мос келмаслиги мумкин. Лекин бундай фарқ байроқ қонунига нисбатан коллизия боғланиш фақат денгиз ҳуқуқининг ўзигагина хос хусусиятдан иборат деб ҳисоблаш учун асос бўла олмайди.

### 7-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги махсус коллизия нормалар

Халқаро қатнов тўғрисидаги битимлар ва ички қонун ҳужжатлари юклар ва йўловчилар ташиш бўйича муносабатлар учун қуйидаги махсус коллизия боғланишларни назарда тутди: 1) жўнатиш мамлақати қонуни; 2) ўтиб бориладиган мамлакат қонуни; 3) юк тўхтатиб қолинган (юк турган) мамлакат қонуни; 4) ташиш шартномаси ўзгартириладиган мамлакат қонуни; 5) ҳодиса содир бўлган жой (мамлакат) қонуни; 6) юк тайинланган мамлакат қонуни; 7) даъво (талаб) билдирилган мамлакат қонуни; 8) судида даъво кўриб чиқиладиган (суд қонуни) мамлакат қонуни.

Айтиб ўтилган барча коллизия ҳаволалар темир йўл қатнови тўғрисидаги битимларда қўлланилади, улардан кўплари автомобиль транспортидада ташишлар тўғрисидаги битимларда ҳам бор. Транспортнинг бошқа турларида коллизия боғланишлар тизими унчалик ранг-баранг эмас, халқаро битимлар ва қонун ҳужжатлари кўрсатиб ўтилган коллизия ҳаволалардан айримларинигина назарда тутди. Аммо бошқалари ҳам қўлланилишини суд ва ҳакамлик амалиёти материалларидан билиб олиш мумкин.

Юкларни ташишда икки коллизия боғланиш энг кўп амалий аҳамиятга эга бўлиб булар жўнатиш мамлақати қонуни ва юк тайинланган мамлакат қонунидир. Жўнатиш мамлақати қонунига кўра, юкларни ташишга тақдим этишнинг кўпгина шартлари уларни жўнатиш мамлақати ҳуқуқига бўйсундирилган. Юк тайинланган мамлакат қонунига биноан, юкларни беришда тайинланган мамлакат қоидалари, чунончи юкларнинг буг сақланганлиги қайд этилувчи далолатномаларни тузиш тўғрисидаги қоидалар қўлланилади. Йўловчиларни ташиш учун ҳодиса содир бўлган жой қонунига ва суд қонунига ҳавола қилиш муҳим роль ўйнайди: агар ташувчининг йўловчи олдидаги жавобгарлиги шартлари йўловчи-

ларни ташиш тўғрисидаги тегишли битимда аниқланмаган бўлса, шу асосда аниқланади.

Транспорт соҳасидаги махсус коллизион нормалар халқаро хусусий ҳуқуқда бошқа ҳолатларга татбиқан қўлланиладиган коллизион нормалардан шаклан фарқ қилади. Бироқ бу афзаллик фақат ташқи кўринишдангина бўлиб, фарқ ташиш шартномасининг юридик-техник хусусиятлари билан боғлиқ. Юкни жўнатиш мамлакатининг қонуни шартномани тузиш жойининг қонунидир (*lex loci contractus*), юк тўхтатиб қолинган (юк турган) мамлакат қонуни — бу ашё турган жой қонунининг коллизион боғланиш варианттидир (*lex rei sitae*), ташиш шартномасини ўзгартириш амалга ошириладиган мамлакат қонуни ҳаракат содир этилган жой қонуни (*lex loci actus*), тайинланган мамлакат қонуни шартномани ижро этиш жойи қонуни (*lex loci solutionis*)дан иборатдир.

Аслини олганда, ўтиб бориладиган мамлакат қонунигина ўзига хос хусусиятга эга бўлган коллизион боғланиш ҳисобланади. Бу коллизион принципни қўлланиш шундан келиб чиқадики, ташиш шартномасини ижро этиш жараёнида юк (йўловчи) бир қанча мамлакатлар ҳудуди орқали ўтиб бориши керак ва ташишнинг айрим шартлари ўтиб бориладиган мамлакат қонунларидаги мавжуд талабларга мувофиқ бўлиши лозим. Бу коллизион ҳаволани қўлланиш бир қатор ноқулайликлар билан боғлиқ. Ички қонун ҳужжатларидаги тафовутлар туфайли бундай боғланиш мижозларни номақбул ҳолатга солиб қўйиши мумкин, зотан юкни жўнатишда ташиш шартлари кейинчалик транзит ёки тайинланган жой йўлларида бажарилмаслиги мумкин. Амалиётда бундай вазиятлар кўпинча ногабарит, хавфли ва тез бузиладиган юкларни ташишда юзага келади. Шу боис, биржиллаштирилган ташиш қоидалари доирасини кенгайтиришни бундан буён биринчи навбатда ўтиб бориладиган мамлакат қонунига бўйсундирилган муносабатларга нисбатан қўлланиш мақсадга мувофиқдир.

**СИНОВ САВОЛЛАРИ**

1. Халқаро ташишларни тартибга солишда давлат ички ҳуқуқининг аҳамияти нималардан иборат?
2. Транспорт конвенциялари ва ички транспорт ҳуқуқи нормаларининг ўзаро боғлиқлиги нимада намоён бўлади?
3. Ўзбекистон Республикасининг транспорт соҳасидаги халқаро шартномаларини амалга киритиш тўғрисидаги норматив-ҳуқуқий ҳужжатларни кўрсатинг.
4. Халқаро ташишлар соҳасидаги коллизион нормаларнинг турлари ва уларни қўлланиш тартибини кўрсатинг.

## ТЎРТИНЧИ БОБ

### ХАЛҚАРО ТАШИШ ШАРТНОМАСИ

- 1-§. Халқаро ташиш шартномасининг аҳамияти
- 2-§. Халқаро ташиш шартномасининг ҳуқуқий белгилари
- 3-§. Халқаро ташишда қўлланиладиган транспорт ҳужжатлари
- 4-§. Халқаро ташиш шартномаси бўйича ташувчининг жавобгарлиги
- 5-§. Халқаро ташишда ташувчининг жавобгарлиги ва уни суғурта қилиш тартиби

## 1-§. Халқаро ташиш шартномасининг аҳамияти

Транспорт ташкилотлари, юк эгалари ва йўловчиларнинг мамлакатлар ўртасида ташишларни амалга оширишда вужудга келадиган муносабатлари ташиш шартномасига асосланади ва мазкур шартнома доирасида рўйбга чиқарилади. Халқаро қатновлар тўғрисидаги барча битимларда ташиш қатнашчилари ташиш шартномасини тузишлари ва ижро этишлари кўрсатиб ўтилади. Айрим битимларда бу шартноманинг, етарлича тўлиқ бўлмаса-да таърифи ҳам берилган.

Юклар ва йўловчиларни халқаро ташиш шартномаларининг моҳияти шундан иборатки, томонларнинг битимлари асосида транспорт ташкилоти юкни (йўловчини) тайинланган пунктга элтиб қўйиш мажбуриятини ўз зиммасига олади, бунинг учун юк эгаси (йўловчи) ҳақ (ташиш ҳақи) тўлаш мажбуриятини олади. Тарафларнинг бошқа мажбуриятлари ташиш шартномасининг ана шу асосий мазмунини аниқлаштиради ва тўлдиради, холос. Халқаро транспортда ташиш шартномасининг ҳуқуқий аҳамияти нималардан иборат?

Аввало, шартнома, бир томондан, юк эгалари ва йўловчилар ва, иккинчи томондан, транспорт ташкилотлари ўртасида ташиш бўйича мажбуриятлар юзага келишининг ҳуқуқий асоси ҳисобланади. Халқаро қатновга татбиқан, шунингдек мамлакат ичида айнан шартнома ташиш бўйича мажбуриятлар юзага келишига асос бўлиши керак.

Иккинчидан, транспорт жараёнини амалга ошириш учун юк эгалари, йўловчилар ва транспорт ташкилотларининг эҳтиёжлари ҳамда имкониятларини ҳисобга олиб, халқаро битимлар ва миллий қонун ҳужжатларида белгилаб қўйилган ташиш шартларини аниқлаштириш зарур бўлади, шунингдек уларнинг муносабатларини шартнома билан расмийлаштириш талаб қилинади. Шартноманинг ташиш шартларини аниқлаштириш воситаси бўлиш хусусиятидан денгиз транспортида, бу соҳада кенг миқёсли давлатлараро битимлар йўқлиги боис, шунингдек йўловчиларнинг индивидуал талаб-эҳтиёжлари билан ҳисоблашиш лозим бўлган йўловчилар ташишни амалга оширишда энг кўп қўлланилади.

Ниҳоят, учинчидан, халқаро ташиш шартномаси тарафлар томонидан ташиш бўйича мажбуриятлар бажарилмаган тақдирда, уларнинг мулкӣ жавобгарлигига асос бўлади. Ташиш бўйича мажбуриятлар лозим даражада бажарилмаган тақдирда, тегишинча шартномадан ташқари (деликт) жавобгарлик асослари қўлланилмаслиги керак. Акс ҳолда бу ташувчилар ва мижозларнинг шартномавий хусусиятдаги муносабатлари табиатига зид келган ва фу-

қаролик-хуқуқий санкцияларни уларнинг белгиланган мақсадига номувофиқ қўлланишга олиб келган бўлур эди.

Халқаро ташишлар амалиётида юкларнинг бут сақланмаганлиги тўғрисидаги низоларни ҳал этишда мижозлар томонидан ташувчига шартномадан ташқари талаблар қўйилиб, улар судлар томонидан қаноатлантирилган, яъни шартнома ва деликт даъволари рақобати тўғри деб тан олинган ҳоллар ҳам бўлган. Мазкур масаланинг амалий аҳамияти шундаки, ҳозирда барча транспорт конвенцияларига ташувчига нисбатан талаблар қўйишда, уларнинг ҳуқуқий асосидан қатъи назар, конвенциянинг ташувчи жавобгарлигини истисно этувчи ёки жавобгарлик қўламини чекловчи қоидаларига асосланишга ташувчи тўла ҳақли эканлигини белгилаб қўядиган модда киритилмоқда.

Бу масалада охириги вақтларгача йўловчиларни ташиш ўзига хос хусусиятга эга бўлиб, бунда йўловчининг соғлиғига зарар етказилган тақдирда транспорт ташкилотларининг жавобгарлиги бундай ҳолларни кўпроқ шартномадан ташқари (деликт) жавобгарликка бўйсундирувчи миллий ҳуқуқ қоидаларига кўра аниқланар эди. Лекин йўловчиларни халқаро ташиш тўғрисидаги энг янги битимлар ташувчининг йўловчи олдидаги жавобгарлиги хусусида махсус қоидаларни назарда тутмоқда. Шу зайл йўловчиларни ташиш соҳасида ҳам шартномавий ва деликт жавобгарликни чегаралаш мавқеи ортиб бормоқда.

## 2-§. Халқаро ташиш шартномасининг ҳуқуқий белгилари

Халқаро ташиш шартномаси белгиланган мақсади ва асосий ҳуқуқий белгиларига кўра ички қатновдаги ташиш шартномаси билан бир хилдир. Бундай ўхшашлик, бир томондан, иккала шартнома мавзуининг бир хиллиги (бир жойдан бошқа жойга олиб бориш фаолияти), иккинчи томондан, халқаро қатновлар тўғрисидаги битимларни ишлаб чиқишда миллий транспорт ҳуқуқи нормаларидан кенг фойдаланилиши билан боғлиқ.

Юридик адабиётларда ташиш шартномасига кўпинча шартлари транспорт ҳуқуқи билан белгиланадиган ва бошқа шартномалар тўғрисидаги нормаларга бўйсунмайдиган мустақил фуқаролик ҳуқуқи шартномаси сифатида қаралади. Айрим мамлакатларнинг юридик адабиётларида, халқаро ташиш шартномасига ҳам шундай қараш ҳоллари учрайди.

Аммо ташиш шартномасини пудрат шартномасининг бир тури сифатида талқин қилиш ҳануз анча кенг тарқалганича қолмоқда. Бу ГФР ва Франция юридик адабиётлари учун хосдир. Бир қатор мамлакатларнинг қонун ҳужжатлари ташиш шартномасига нисба-

тан пудрат шартномаси тўғрисидаги қоидаларни субсидиар қўлланишга йўл кўяди. Халқаро ташиш масалаларини пудрат тўғрисидаги нормалар асосида ҳал қилиш бундай конструкциянинг амалий натижаси ҳисобланади. Энг янги чет эл суд амалиётида бундай ечимлар учраб туради.

Халқаро ташиш шартномасининг ички қатнов ташишларидан фарқини қуйидаги учта йўналишда кўриш мумкин.

Биринчидан, худудий тартибга солиш манбалари бўйича. Халқаро ташиш шартномаси аввало давлатлараро битимлар билан, улар бўлмаган тақдирда эса миллий қонун ҳужжатлари билан, шуниси эътиборга лойиқки, ҳам мамлакатнинг ўз қонун ҳужжатлари, ҳам чет эл қонун ҳужжатлари қоидалари билан тартибга солинади.

Иккинчидан, қатнашчилар доираси бўйича. Халқаро ташиш шартномасининг тарафларидан бири чет эл жисмоний ёки юридик шахси (юк эгаси, йўловчи, ташувчи) бўлади. Тўғри, баъзан халқаро ташишда тарафлар фақат битта давлат шахслари бўлиб чиқишлари мумкин, бироқ бундай вазиятларга истисно тариқасида қараш керак.

Учинчидан, шартнома шартлари бўйича. Бундай фарқлар ташиш шартномасини расмийлаштириш (халқаро транспорт ҳужжатини қўлланиш) тартибида, унинг шартларида (элтиб қўйиш муддатлари, ташиш ҳақлари, ташувчининг жавобгарлиги), шунингдек эҳтимол тутилган низоларни ҳал этиш тартибида (эътирозлар ва даъволар билдириш учун алоҳида муддатлар, махсус юрисдикция) мавжуд бўлади.

Халқаро йўловчилар ташиш шартномасининг ўзига хос хусусиятлари бўлиб қуйидагиларни кўриб чиқамиз. Ушбу шартномани ҳуқуқий тартибга солиш юк ташиш шартномасига қараганда кейинроқ таркиб топа бошлади ва унга нисбатан камроқ ривожланган. Халқаро битимлар йўловчилар ташишнинг энг муҳим шартларинигина (йўл чиптасининг аҳамиятини, ташувчининг жавобгарлигини, унга талаблар билдириш тартибини) аниқлайди ва уларда иштирок этаётган мамлакатлар доирасига кўра юк ташишлар тўғрисидаги конвенциялар сингари кенг қўламли эмас. Фақат Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси бундан мустасно.

Йўловчиларни халқаро ташиш шартномасини тартибга солишда ҳозирги вақтда миллий ҳуқуқ ва транспорт ташкилотларининг тарифлари (ташиш қоидалари) асосий ўрин тутди. Халқаро йўловчиларни ташишнинг айрим турлари ва уларнинг шартларидаги талай фарқланиш ана шундандир. Бундай ҳолат бир қатор омиллар билан: давлатлараро юк ташишларнинг йўловчилар ташишга нисбатан илдамроқ ривожланиши, йўловчилар қатновларини ташкил

этишнинг соддалиги, айрим мамлакатларда йўловчиларни ташиш шарт-шароитларидаги ўзига хос жиҳатлар халқаро-ҳуқуқий нормаларни ишлаб чиқишни қийинлаштириши билан изоҳланади.

Юк ташиш шартномаси билан таққослаганда йўловчи ташиш шартномаси қатор ўзига хос хусусиятларга эга.

Биринчидан, йўловчи ташиш шартномаси билан бошқа муносабат — одатда йўловчининг шахсий мол-мулки жо бўлган багажни (қўл юкини) ташиш бирга келади. Багажни ташиш йўловчини ташиш билан узвий боғлиқ: у йўловчи чиптаси тақдим этилган тақдирдагина ва йўловчини ташиш шартномасида назарда тутилган шартларни ҳисобга олган ҳолдагина (масалан, йўловчи ва багажнинг бориш маршрути асосан мос келиши керак) мумкин. Шу сабабли багажни ташиш одатда йўловчи ташиш шартномасига қўшимча (аксессуар) шартнома деб тан олинади.

Иккинчидан, ташиш шарт-шароитларининг табақаланиши ва ўзгариши йўловчи ташиш шартномаси учун хосдир. Шахсий манфаатлари ва мулкий имкониятлари турлича бўлган ҳамда ўзгариши мумкин бўлган йўловчиларга ташиш шартномаси шартларини аниқлаш ва тузилган шартномани келгусида ўзгартириш учун қонуний ваколат: шартномадан фақат қисман, анча қулай шартларда фойдаланиш ёки бўлмаса, ундан умуман воз кечиш (касаллик, маршрутнинг ва белгиланган сафар муддатининг ўзгариши ва ҳоказо) ҳуқуқи берилади.

Учинчидан, транспорт ташкилотларининг йўловчи олдидаги жавобгарлиги шартларида талайгина ўзига хос жиҳатлар бор. Агар ташувчининг багаж учун жавобгарлиги юк қоидаларига яқин бўлса, йўловчи олдидаги унинг жавобгарлиги умумий асосларда қурилади ва одатда анча қатъий бўлади. Охирги вақтларгача бу масалалар фақат ҳаво транспортида ташишда халқаро битимлар (Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенцияси) билан тартибга солинган эса-да, транспортнинг бошқа турларида ички қонун ҳужжатлари қоидаларига бўйсундирилган эди.

Аксарият мамлакатларнинг ички ҳуқуқи транспортнинг йўловчи олдидаги жавобгарлигига деликт (шартномадан ташқари) жавобгарлик сифатида қарайди ёки унинг шартнома жавобгарлиги билан бир қаторда қўлланилишига йўл қўяди. Шуниси ҳам борки, жавобгарлик, қоида тариқасида, айбидан қатъи назар, ташувчига юкланади. Бироқ, бошқа жиҳатдан олганда, йўловчини ташиш шартномаси бўйича транспортнинг жавобгарлиги камайтирилган ҳисобланади, негаки ички ҳуқуққа биноан ташувчилар, қоида тариқасида, йўловчини ташиш муддатлари бузилган тақдирда жавобгар бўлмайди.

Ниҳоят, тўртинчидан, йўловчини ташиш шартномаси бўйича транспорт ташкилотларига талаблар қўйиш тартибида қатор ўзига хос хусусиятлар бор. Соғлиққа зиён етказилгани тўғрисида талаблар билдирилган тақдирда йўловчи манфаатларини кўзлаб одатда, юкларни ташишдаги каби, мажбурий даъво қилиш муддатлари назарда тутилмайди ва анча узоқ даъво муддати белгиланади. Бу фарқлар назарий жиҳатдан жиддийлик касб этмаса-да, лекин амалиётда муҳим аҳамиятга эга.

Халқаро йўловчилар ташиш тўғрисидаги Ўзбекистоннинг МДХ давлатлари умумий транспорт маконини тузиш принциплари ва транспорт сиёсати соҳасида ўзаро ҳамкорлик тўғрисидаги 1997 йил 9 октябрь Битими, халқаро транспортнинг Европа-Кавказ-Осиё йўлагини ривожлантириш бўйича 1998 йил 8 сентябрдаги Асосий кўптомонлама Битими, йўловчи ва юк ташишга доир икки томонлама битимлар ва ушбу соҳага тааллуқли бошқа халқаро шартномалар, биринчидан, халқаро йўловчиларни ташиш шартлари бирхиллаштирилишини кучайтирди, буни, табиийки, ижодий баҳолаш керак. Транспорт ташкилотларининг йўловчилар олдидаги жавобгарлиги шартлари ҳозирги кунда кўпгина давлатлараро битимлар билан тартибга солинмоқда ва шартномага асосланган жавобгарлик хусусиятига эга бўлмоқда. Йўловчи ташувчига талаб билдириш учун даъво қилиш тартиботи, шунингдек юкларни ташиш учун белгиланадиган муддатларга нисбатан яқин даъво муддатлари жорий этилмоқда.

### 3-§. Халқаро ташишда қўлланидиган транспорт ҳужжатлари

Халқаро ташишларни амалга ошириш учун тегишли халқаро битим ёки ички қонун ҳужжатларининг талабларига жавоб берадиган транспорт ҳужжатлари тузилиши зарур. Бундай ҳужжатларнинг бўлиши тарафлар ўртасида ташиш шартномаси тузилганлигини билдиради, унинг шартларини аниқлайди ва транспорт ташкилотига ташишни амалга ошириш мажбуриятини юклайди.

Ташиш тўғрисидаги баъзи битимларда транспорт ҳужжатининг йўқлиги, етишмаслиги ёки йўқотилиши ташиш шартномаси мавжудлиги ва ҳақиқийлигига таъсир кўрсатмаслиги белгилаб қўйилган бўлади, лекин шунга қарамасдан у тегишли битим қоидаларига бўйсундирилади. Бу ифоданинг амалий аҳамияти айтарли катта эмас, у асосан ташишни амалга ошириш чоғида транспорт ҳужжатлари йўқотиб қўйиладиган ҳоллар учун мўлжалланган.

Транспорт конвенциялари ҳозирги вақтда, қоида тариқасида, транспорт ҳужжатларининг шаклини эмас, балки фақат асосий реквизитларини (зарурий қисмларини) белгилайди. Бунинг асо-

сий сабаби шуки, бундай ҳужжатларнинг шакли вақти-вақти билан янгилаб турилади, баъзиларини ратификация қилинадиган давлатлараро битимларда мустаҳкамлаб қўйиш эса халқаро транспортда фойдаланиладиган ҳужжатларни такомиллаштиришда кераксиз тўсиқлар келтириб чиқариши мумкин. Бироқ халқаро транспортда, айниқса агар ташиш операциялари икки ёки бундан ортиқ мамлакатнинг шерик ташувчилари томонидан амалга оширилса, қўлланилаётган ҳужжатлар бир хилда бўлиши зарур. Шу сабабли халқаро қатновларда одатда транспорт ҳужжатларининг ягона шакли қўлланилади. У тегишли халқаро транспорт ташкилотлари томонидан ишлаб чиқилади ва вақти-вақти билан янгилаб турилади.

Транспорт ҳужжатлари учта асосий вазифани бажаради деб ҳисобланади. Хусусан, у биринчидан, ташувчига қўйиладиган зарур кўрсатмаларни ўз ичига олади; иккинчидан, ташиш шартномаси ва унинг шартлари далили ҳисобланади ва, учинчидан, юкни тасарруф этиш ҳуқуқини беради. Транспорт ҳужжатларининг бошқа анча хусусий, бироқ амалиётда муҳим бўлган вазифаларини, айтайлик ҳисоб-китобга, ҳисобга олишга оид ва бошқа вазифаларини ҳам кўрсатиб ўтиш мумкин. Халқаро қатнов юклари транспорт ҳужжатларининг ўзига хослиги шундан иборатки, улар юк ўтиб борадиган мамлакатларда божхона, маъмурий ва бошқа тартиб-таомиллар бажарилишини таъминлайдиган маълумотлар ва ҳужжатларни ўз ичига олган бўлиши лозим.

Транспортнинг айрим турларида юкларни ташишга татбиқан олганда ҳужжатларнинг тарихан иккита тизими таркиб топди ва қўлланилмоқда. Булар- юкхат (темир йўл, автомобиль транспортида, ҳаво йўлларида ташишлар) ҳамда консамент (денгизда, ички сув йўлларида ташишлар). Консамент шакли одатда юкларни аралаш ташишлар учун қўлланилади. Ҳар иккала тизимнинг бошланғич асослари умумий бўлгани ҳолда улар ўртасида катта амалий аҳамиятга эга бўлган фарқлар бор.

Юкхат учун халқаро битимда кўрсатиб ўтилган, халқаро транспорт ташкилотлари доирасида ишлаб чиқилган ёки миллий ҳуқуқ томонидан белгиланган муайян шакл ва мазмун хосдир. Аксинча, консамент учун қатъий белгилаб қўйилган шакл йўқ, кўрсатилиши шарт бўлган реквизи́тлари рўйхати белгилаб қўйилади, холос: яъни россиялик ҳуқуқшунос олим А.С.Кокиннинг сўзи билан ифодаланганда «мамлакатнинг ҳеч қайси қонун ҳужжати консаментни муайян қоғозда тузишни талаб қилмайди. Ёзиш тили, усули ва воситасининг аҳамияти йўқ».

Юкхат, қоида тариқасида, юк жўнатувчи томонидан тузилади ва мувофиқ равишда имзоланади, унга ташувчи томонидан айрим

маълумотларгина киритилади. Аксинча, консаментни тузиш ташувчининг вазифаси ҳисобланади ва унинг остига ташувчининг имзоси қўйилади. Бу консаментнинг ҳуқуқий жиҳатдан баҳоланишига, шунингдек унинг суд амалиёти кўрсатганидек, юкхатга нисбатан анча эътиборли далил сифатидаги аҳамиятига ҳам таъсир кўрсатади.

Консаментнинг ўзига хос хусусияти — бу унга (коносаментнинг орқа томонида) тарафлар томонидан қўшимчалар ва изоҳлар киритиш йўли билан бўлғуси ташишни аниқлаштириш мумкин бўлган барча асосий шартлари қайд этиб қўйилишидир. Бунга асосий сабаб денгиз ҳуқуқи нормаларининг деспозитивлигидир. Юкхат ташиш шартларининг бунчалик кенг рўйхатини ўз ичига олмайди, қолаверса юкхатга киритиладиган изоҳлар доираси чекланган ёки улар умуман киритилмайди.

Ниҳоят, консамент товарни бошқариш ҳужжати ҳисобланади, айти пайтда юкхат бундай хусусиятга эга эмас. Юкхатнинг юк жўнатувчида қоладиган нусхаси (дубликати ёки бошқа ҳужжат) юк ўтиб бораётган йўлда уни тасарруф этиш юзасидан баъзи бир ҳуқуқий куч беради, холос. Шуниси ҳам борки, бу ҳуқуқий кучни рўёбга чиқариш баъзан ташувчига боғлиқ бўлади.

Юкнинг транспорт ҳужжатлари ўз ичига олган маълумотларнинг далиллик кучи муҳим аҳамиятга эга. Битимларнинг аксарияти бу хусусда бевосита кўрсатмаларни ўз ичига олади: Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясининг 11-моддасига мувофиқ транспорт ҳужжатининг маълумотлари бошқа далиллар ёрдамида баҳслашилиши мумкин. Денгизда ташишларнинг миллий ҳуқуққа бўйсундирилган амалиёти шунга ўхшаб кетади.

Халқаро юк қатновлари тўғрисидаги Битим (СМГС) ва Халқаро темир йўллар ҳамкорлиги ташкилоти (ОСЖД)нинг бошқа битимларида мазкур масала юзасидан кўрсатмалар учрамайди. Бироқ, бу, гўё бу мазкур битимлар ташиш ҳужжатларида бўлган маълумотларни баҳслашишга йўл қўймайди деб хулоса чиқаришга олиб келмаслиги керак.

Халқаро юк қатновлари тўғрисидаги Битим (СМГС) шартларида ташишлар бўйича низоларни кўриб чиқишда судлар халқаро юкхат маълумотлари нотўғрилиги ҳақидаги хулосага бир неча бор келганлар.

Халқаро йўловчи ташишда шакли одатда транспорт ташкилотларининг ўзи томонидан белгиланадиган чипта транспорт ҳужжати ҳисобланади. Халқаро қатновда багажни ташиш багаж паттаси билан расмийлаштирилади. У транспортнинг ҳаво ва бошқа баъзи турларида амалий жиҳатдан қулай бўлишни кўзлаб йўловчи чип-

таси билан бирлаштириб юборилган. Айрим халқаро битимлар одатда туристлар гуруҳини ташишда қўлланиладиган биргаликдаги (жамоавий) йўловчи чиптаси бериш мумкинлигини ҳам назарда тутилади.

Халқаро транспортнинг барча турларида йўловчи чиптаси асосан тақдим этиладиган ёки кўрсатиладиган ҳисобланади, бироқ фақат ташиш бошлангунча бошқага берилиши мумкин.

Ҳаво транспортида эгасининг номи ёзилган йўловчи чиптаси қўлланилади. Бунинг зарурлиги Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Чикаго конвенцияси 29-моддасининг «е» банди талабидан келиб чиқади. Унга кўра, агар самолёт бортида йўловчилар бор бўлса, ҳаво кемаси уларнинг фамилиялари рўйхатига жўнатиш ва тайинланган пунктлари кўрсатилган ҳолда эга бўлиши керак. Номи ёзилган йўловчи чипталарини қўлланиш имконияти халқаро транспортнинг бошқа баъзи турларида ҳам назарда тутилган.

Халқаро қатновдаги йўловчи чиптасининг вазифалари юк транспорт ҳужжати каби унчалик кенг эмас. Йўловчи чиптаси ташиш шартномаси тузилганлигининг ва унинг шартларининг белгиси бўлиб, асосан далиллик вазифасини бажаради. Англия-Америка ҳуқуқига биноан, йўловчи чиптаси ташишнинг асосий шартлари тўғрисидаги кўрсатмаларни ўз ичига олган бўлиши лозим.

Йўловчи чиптани йўқотиб қўйган тақдирда уни қайтадан тиклаш мумкинми? Бу ҳақда халқаро битимларда кўрсатмалар йўқ. Унга жавобни ички қонун ҳужжатлари қоидаларидан излаш лозим. Лекин бу ҳужжатларда йўналиш фойдасига мазкур масала асосан салбий ҳал этилган. Фақат Халқаро ҳаво транспорти уюшмаси (ИАТАнинг) ташиш қоидалари ва баъзи авиакомпанияларнинг уларга асосланган қоидаларида, агар етарлича далиллар тақдим этилса ва йўловчи янги чиптани беришда кўрилиши эҳтимол тутилган зарарни ташувчига қоплаш ҳақида мажбуриятнома берса, ташувчининг йўловчи илтимосига биноан йўқотиб қўйилган чипта ўрнига янги чипта бериш ҳуқуқи ҳақида сўз юритилади.

Халқаро ташишларда юклар учун транспорт ҳужжатларини расмийлаштириш талай маблағ ва вақт талаб этадиган ҳамда ташишларнинг иқтисодий самарадорлигини пасайтирадиган мураккаб ва анча узоққа чўзиладиган жараёнدير. Масалан, халқаро ҳаво йўлларида юкни ташишнинг давом этиши ўртача 6 кунни ташкил этиб, бундан фақат 80 фоизи юкнинг ҳавода бўлишига тўғри келади. Юклар бўйича ердаги харажатлар кейинги йилларда икки баравар ошди, шуниси ҳам борки, уларнинг талай қисми ҳужжатларни расмийлаштиришга тўғри келади.

Шу боисдан, халқаро транспортнинг барча турларида транспорт ҳужжатларини такомиллаштириш чоралари кўрилмақда. Би-

ринчидан, ҳужжатларнинг шакли ва мазмуни соддалаштирилмоқда; иккинчидан, ҳисоблаш марказларида ишловдан ўтказиш мақсадида бундай ҳужжатлар стандартлаштирилмоқда; учинчидан, зарур маълумотлар электрон-ҳисоблаш қурилмаларида қайд этилиб борилиши учун ташишларни анъанавий ҳужжатлар билан расмийлаштиришдан воз кечиш имкониятлари ўрганилмоқда.

Дастлабки икки йўналиш транспорт ҳужжатларига халқаро битимлар билан ўрнатиладиган талаблар доирасини аста-секин чеклаб қўйишда акс этмоқда. Ташиш операцияларини электрон-ҳисоблаш қурилмалари билан қайд этиш борасида Варшава конвенциясининг Гватемала баённомаси муҳим омил бўла олади. Унга кўра, йўловчилар ва багажни ташишда ташиш шартномасини тузиш учун зарур бўлган ахборотни сақлайдиган бошқа воситаларнинг қўлланилишига йўл қўйилади (3-модданинг 2-банди; 4-модданинг 2-банди). Кейинчалик ана шу қоидалар юқларни ташиш борасида Монреаль баённомасида ривожлантирилди.

#### **4-§. Халқаро ташиш шартномаси бўйича ташувчининг жавобгарлиги**

Умумий масалалар. Транспорт ташкилотларининг жавобгарлиги — халқаро транспорт ҳуқуқининг асосий ва долзарб муаммоларидан биридир. Жавобгарликнинг белгиланган тартиботи иккита муҳим вазифанинг ҳал этилишини таъминлайди. Биринчидан, транспорт хизматларидан фойдаланувчи ташкилотлар ва шахсларга етарлича муҳофаза яратади. Иккинчидан, ташувчиларни транспорт жараёнини мақбул тарзда ташкил этишга рағбатлантиради ва улар учун айниқса ривожланаётган мамлакатлар транспорт йўллариининг бир маромда ишлаштини хавф остида қолдириши мумкин бўлган ҳаддан ташқари молиявий қийинчиликлар туғдирмайди.

Ташувчининг жавобгарлиги чегараси. Бу муаммо, биринчидан, транспорт ташкилотларининг муайян вақт мобайнидаги жавобгарлиги чегараларини ва, иккинчидан, содир бўлиши ташишни амалга ошираётган транспорт ташкилотларининг жавобгарлигини келтириб чиқарувчи ҳоллар доирасини ўз ичига олади.

Албатта, ташувчи ўзининг шартномавий мажбуриятини бажариш чоғидагина, яъни ташишни амалга ошириш вақтидагина жавобгарликка шерикдир. Бироқ ташиш жараёни ташиш тушунчасига киритиш жила тўғри бўлмайдиган бир қатор ёрдамчи ва қўшимча операцияларни ҳам қамраб олувчи мураккаб фаолият ҳисобланади.

Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни биржилаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясининг қарорларида бу ҳол айниқса муфассал акс этирилган бўлиб, унга кўра ҳаво

транспортда юкни халқаро ташиш «багаж ёки юк аэропортда, ҳаво кемасининг бортида ёки аэродромдан ташқарида қўнишга тўғри келган тақдирда бошқа бирон-бир жойда содир этилаётганидан қатъи назар, ташувчининг муҳофазаси остида турган» вақтни қамраб олади (18-модда). Халқаро қатновлар тўғрисидаги бошқа битимларнинг бу борадаги қоидалари анча лўндароқ, масалан, ташувчи темир йўл ва автомобиль транспортда ташувчи «юк қабул қилиб олинган пайтдан эътиборан у топширилгунга қадар», денгиз транспортда эса «юклар кема бортига ортилган пайтдан эътиборан, улар кемадан тушириб олингунга қадар» жавобгар бўлади.

Ташишлар жараёнида транспорт ташкилотлари кўпинча, агар юкларни дарҳол жўнатиш ёки олувчига топшириш мумкин бўлмаса, уларни сақлаш ишларини бажарадилар. Бундай операциялар ташиш тушунчаси билан қамраб олинadими ёки улар сақлаш жиҳатидан муайян шартномага ёки қонун талабига асосланган мустақил муносабат ҳисобланадими? Халқаро битимларда бу саволга аниқ жавоб йўқ ва унинг ечими, табиийки, маълум қийинчиликлар туғдиради.

Халқаро ҳаво транспортда ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясининг 18-моддаси матнидан келиб чиқиб тан олиш керакки, халқаро ҳаво транспорт қатновларида сақлаш муносабатлари, агар у ташувчи томонидан амалга оширилса, ҳаво транспортда ташиш тушунчаси билан қамраб олинади. Бироқ темир йўлда ташишларга татбиқан юридик адабиётларда бошқача фикр билдирилади: юкни жўнатиб юборишдан олдинги сақлашга ташиш шартномаси доирасидан четга чиқувчи ва асосан жўнатиш йўли қоидаларига бўйсундирилган мустақил шартнома муносабати сифатида қаралади.

Йўловчиларни ташишда йўловчи бекатлар, портлар ва шунга ўхшаш транспорт иншоотларининг биноларида транспорт воситасига чиқиш ва ундан тушиш вақтида шу муносабат билан бўлган ким унинг олдида жавобгар эканлигини билиш муҳимдир.

Халқаро ҳаво транспортда ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясига кўра, ҳаво транспортда ташувчи, агар бахтсиз ҳодиса «ҳаво кемаси бортида ёки ҳаво кемасига чиқиш ва ундан тушиш чоғидаги ҳар хил операциялар пайтида содир бўлса», йўловчи олдида жавобгар бўлади (17-модда). Конвенция матни чиқиш ва тушиш тушунчаси ҳаво транспортда ташиш чоғида кенгроқ талқин қилиниши керак деб ҳисоблашга асос беради. Бу масалани йўловчиларни денгиз орқали ташиш тўғрисидаги конвенция бошқача ҳал қилади. Унда йўловчини ташиш «йўловчиларнинг денгиз вокзалида ёки причалда ёки портнинг бошқа иншоотида бўлиш дав-

рини ўз ичига олмаслиги» ҳақида махсус изоҳ бор (1-модданинг «е» банди). Шунга ўхшаш изоҳни Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина конвенцияси 1-моддасининг 8 «а» бандида ҳам кўриш мумкин.

Халқаро автомобиль транспортига тегишли конвенциялар ҳам эътиборга лойиқ бўлиб, унга кўра, ташувчи йўловчи олдида унинг чиқиш ёки тушиш пайтидагина эмас, балки «багажни ортиш ёки тушириш ҳодисаси муносабати билан» ҳам жавобгар бўлади. Аниқлаштирувчи хусусиятдаги бу қоида ўхшашлигига кўра, фикримизча, халқаро транспортнинг бошқа турларида йўловчиларни ташийишда ҳам, йўловчининг багажи етказиб бериладиган ҳолларда қўлланилиши лозим.

Халқаро битимларда, қоида тариқасида, ташувчининг жавобгарлиги умумий тартибда белгиланмайди, балки бундай жавобгарлик ҳоллари рўйхати берилади. Юк ташиш тўғрисидаги битимларнинг кўпчилиги юкнинг бут сақланмаган ва уни етказиб бериш кечиктирилган тақдирдагина транспортнинг (ташувчининг) жавобгарлигини назарда тутаети. Юкнинг бут сақланмаслиги турлича шаклларда бўлиши мумкин, аммо амалда бут сақланмасликнинг асосан: юкнинг батамом йўқолиши, юкнинг қисман йўқолиши (камомади), юкка путур етиши (айниши) ёки унинг шикастланиши ҳодисаси бўлиб туради.

Кўпгина мамлакатларнинг суд амалиёти шундан келиб чиқадими, агар ташувчи юкни, у амалда турган жой маълумлиги ёки маълум эмаслигидан қатъи назар, олувчига топшира олмаса, юкнинг батамом йўқолиши содир бўлган бўлади. Шу тариқа, юкнинг тегишли бўлмаган олувчига берилганлиги унинг батамом йўқотилганлиги деб тан олинади, ҳақиқий олувчи билан тегишли ҳисоб-китобни, транспорт ҳужжати бўйича юкни олувчи эмас, балки ташувчи қилиши керак.

Темир йўлларнинг жавобгарлиги юзага келадиган ҳолларнинг анча кенгроқ рўйхати маълум. Бундай жавобгарлик юк эгасининг ташиш шартномасини ўзгартириш тўғрисидаги топшириқлари бажарилмаганда, юкхатта илова қилинган ҳужжатлар ташувчи томонидан йўқотиб қўйилганда ёки у нотўғри қўлланилганда, шунингдек юкнинг ўтиб бориш йўли ва қўлланилиши лозим бўлган тарифлар нотўғри белгиланганда юзага келаети. Темир йўл ўз айби билан юкхатта илова қилинган ҳужжатлар йўқотиб қўйилганлиги ва ташиш шартномасини ўзгартириш тўғрисидаги баёнотлар (аризалар) бажарилмаганлиги учун жавобгар бўлади. Бу қоидалар халқаро конвенция (МГК ва СМГС)ларда белгиланган.

Халқаро кўламда йўловчилар ташиш тўғрисидаги битимларда фақат йўловчи соғлиғига зарар етказилган, багаж бут сақланма-

ган ва уни етказиб бериш кечиктирилган ҳолларда ташувчининг жавобгарлиги ҳақида сўз юритилади. Қўл юки учун жавобгарлик барча битимларда ҳам назарда тутилган, деб бўлмайди, баъзан эса у етарлича тартибга солинмаган бўлади.

Халқаро битимларда тегишли кўрсатмаларнинг йўқлиги ташиш шартномасини бузиш билан боғлиқ бошқа барча ҳолларда транспорт ташкилотлари мижозлар олдида жавобгар бўлмайди деган маънони англатмаслиги керак. Бундай ҳолларда мавжуд коллизия-он боғланишларга мувофиқ ички қонун ҳужжатлари нормалари қўлланилади. Бироқ бу йўл мураккаб ҳисобланади ва жабрланув-чининг манфаатларини ҳамиша ҳам таъминлайвермайди.

Биринчидан, халқаро битимда ташувчининг жавобгарлиги тўғрисида кўрсатмалар йўқлиги ташиш шартномасини бузишнинг муайян ҳолларида унинг жавобгарлигини истисно этиш нияти сифатида талқин қилиниши мумкин. Суд амалиётида бу нарса транспорт ташкилотлари ташиш шартномасининг баъзи шартларига риоя этмаган тақдирда уларнинг жавобгарлигини назарда тутмаслиги мумкин. Шу боис ташишлар тўғрисидаги халқаро битимда транспорт ташкилотларининг жавобгарлиги ҳоллари доирасининг етар-лича тўлиқ таърифини назарда тутадиган ҳуқуқий тартибга солишга афзаллик бериш керак бўлади.

Халқаро қатновни амалга оширишда транспорт ташкилотлари-нинг жавобгарлиги юзага келмайдиган ҳолларга келсак, бунда иккита жиҳатни, хусусан, биринчидан, ташиш муддатларига риоя этилмаганда ташувчининг жавобгарлигини ва, иккинчидан, яд-ровий таъсир оқибатида зарар етказилгандаги жавобгарликни на-зарда тутиш керак бўлади.

Юкларни темир йўлда ташиш тўғрисидаги баъзи битимларда, етказиб бериш муддатларига риоя этилмаган тақдирда, ташувчи-нинг жавобгарлиги қўлланилмаслиги ҳақида махсус изоҳ бор.

Йўловчилар ташиш тўғрисидаги халқаро битимларда тайин-ланган пунктга етиб келиш муддатлари бузилган тақдирда транс-порт ташкилотларининг жавобгарлиги тўғрисида ҳам кўрсатма-лар йўқ. Ички қонун ҳужжатлари ҳам, масалан, баъзи Европа давлатларининг ички темир йўл ҳуқуқи, кўпинча кеч етказиб берганлик учун ташувчининг йўловчи олдидаги мулкый жавоб-гарлигини назарда тутмайди.

Ҳаво транспорти эса бундан мустасно: Халқаро ҳаво транспор-тида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақида-ги Варшава конвенциясига кўра, ташувчи йўловчиларни ташишда кечикиш оқибатида етказилган зарар учун жавобгар бўлади (19-модда). Аммо ҳаво транспортида ташиш муддатларининг аниқ таъ-рифи йўқлиги сабабли (парвозлар жадвалини тахминий деб ҳисоб-

лаш қабул қилинган) йўловчини элтиб қўйишни кечиктирганлик учун жавобгарликнинг қўлланилиши амалиётда камдан-кам учрайдиган ҳодисадир .

Ядровий зарар етказилганлик учун жавобгарликка бир қатор махсус битимлар бағишланган. 1960 йил 29 июлда қабул қилинган Ядро энергияси соҳасида фуқаролик жавобгарлиги тўғрисидаги Париж конвенцияси ва 1963 йил 21 майда қабул қилинган Ядровий зарар етказганлик учун фуқаролик жавобгарлиги тўғрисидаги Вена конвенцияси ядровий зарар етказганлиги учун ядро қурилмасининг ишлатувчиси — қурилма оператори жавобгар бўлишидан келиб чиқади (Ўзбекистон ушбу конвенцияларга қўшилмаган).

Жавобгарлик шартлари. Халқаро қатновлар тўғрисидаги аксарият битимларга кўра, ташувчига унинг фараз қилинган айби бўлган тақдирдагина жавобгарлик юкланиши лозим. Бу принцип Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бирхиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясида анча аниқ таърифланган. Шу Конвенциянинг 20-моддасига мувофиқ ҳаво транспортида ташувчи, агар ўзи томонидан ва у унинг изми билан олиб бораётган шахслар томонидан зарарга йўл қўймаслик учун барча чоралар кўрилганлигини исботласа, жавобгар бўлмайди ёки бу таъриф айб учун жавобгарликнинг бошланиши ифодасидир. Бу қоида айрим тахририй фарқлар билан бир қатор бошқа транспорт конвенцияларида такрорланган.

Лекин баъзи муаллифлар келтирилган таърифга бошқача изоҳ берадилар ва у ташувчининг оширилган, анча жиддийроқ жавобгарлигини билдиради деб ҳисоблайдилар. Бу хилдаги мулоҳазалар асоссиз эканлигини юкларни денгизда ташиш тўғрисидаги конвенциянинг 5-моддаси ва шу конвенцияга илова қилинган умумий келишув тасдиқлайди, унга кўра, 5-модданинг ўхшаш таърифни ўз ичига олган қоидалари ташувчининг фараз қилинаётган айб принципига асосланган жавобгарлиги сифатида тушунилиши лозим бўлади.

Кейинги йиллардаги айрим битимларда ташувчининг жавобгарлиги тўғрисидаги масала бошқача ҳал қилинмоқди. Масалан, темир йўл транспортига оид конвенцияларда ташувчини йўловчи олдидаги жавобгарликдан, талабни бузиш лозим даражада ҳаракат қилинганлигига (ғамхўрлик кўрсатганига қарамай), ташувчи бартараф эта олмаган ташқи ҳолатлар ва учинчи шахсларнинг хатти-ҳаракатлари натижасида содир бўлган тақдирда, шунингдек жабрланувчининг айби бўлган тақдирда, озод қилиш кўрсатилган. Енгиб бўлмас куч (форс-мажор) ҳолатлари юзага келганда ҳам транспортнинг жавобгарлигини жорий этадиган халқаро битимлар пайдо бўлди. Варшава конвенциясининг Гватемала баённомасига би-

ноан, авиакомпанияни фақат йўловчи саломатлигининг туфайли ҳолати ёки жабрланувчининг ўз айби билан йўловчининг соғлиғига етказилган зарар учун жавобгарликдан озод қилади. Варшава конвенциясининг юкларни ташиш қисмини ўзгартирувчи Монреаль баённомаси ҳам ҳаво транспортида ташувчининг жавобгарлигини, унинг айбидан қатъи назар, назарда тутди.

Айбидан қатъи назар жавобгарлик атамашунослик жиҳатидан юридик адабиётларда турлича, чунончи, холисона, қаттиқ, оширилган деган маънони англатади. 1963 йил 21 майда қабул қилинган, жавобгарлик енгиб бўлмас куч чегарасигача мутлақ деб номланган (IV модда) Ядровий зарар етказганлик учун фуқаролик жавобгарлиги тўғрисидаги Вена конвенцияси қабул қилинганидан кейин юридик адабиётларда мазкур атама кенг ёйилди. Лекин уни баъзилар ноаниқ деб ҳисоблайдилар, чунки бунда мутлақ жавобгарликни истисно этувчи асосларга йўл қўйилади. Бу атама, аввало, ҳақиқий вазиятга жавоб бермайди, қолаверса нотўғри ҳуқуқий хулоса чиқаришга олиб келиши мумкин. Бироқ транспортнинг холисона жавобгарлигини жорий этувчи битимларнинг мавжудлиги ҳозирда, айбдан қатъи назар, ташувчининг жавобгарлиги устун принципига эга деб ҳисоблашга асос бермайди. Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина конвенцияси (3-моддасининг, 1-банди) ва бошқа энг янги конвенциялар фақат айб мавжуд бўлган тақдирда ташувчининг жавобгарлигини назарда тутди. Шунингдек айб тамойили Юкларни денгизда ташиш тўғрисидаги конвенцияда ҳам сақлаб қолинган (5-модданинг 1-банди).

Амалий жиҳатдан олганда, айб учун жавобгарлик ва холисона жавобгарлик ўртасидаги фарқ ҳозирча катта эмас. Техника тараққиётининг илдам суръатлари ва хавфсизлик воситалари ривожланиб бораётган бир шароитида транспорт ташкилотларининг фаолиятига қаттиқ талаблар қўйилмоқда. Шунга кўра, транспортни мижозлар олдидаги жавобгарликдан озод қилиш мумкин бўлган тасодифий ҳолатлар камдан-кам учрайдиган ҳодисага айланмоқда. Зарар транспортта сира боғлиқ бўлмаган ҳолатлар натижасида етказилган вазиятларда жабрланувчининг манфаатларини муҳофаза қилиш жавобгарлик институти ёрдамида эмас, балки ҳам мажбурий, ҳам ихтиёрий бўлиши мумкин бўлган суғурта тартибида амалга оширилиши керак. Фуқаровий-ҳуқуқий жавобгарлик чегараларининг ўта кенгайганлиги унга жавобгарлик институтига хос бўлмаган суғурта элементлари киритилганлигидандир. Натижада ҳар бирининг ўз табиати ва ўзига хос вазифалари бўлган ана шу иккита институтнинг нормал ишлаши қийинлашиб қолмоқда.

Айб учун жавобгарлик принциpidан айрим чекинишлар ҳам содир истисно бўлаётир. Транспортнинг йўловчилар олдидаги жа-

вобгарлигидан бундай чекинишларни муайян даражада оқлашга асос бор. Бундай вазиятларда фуқароларнинг мулкӣ манфаатлари муҳофаза қилинишини кучайтириш учун жавобгарлик институтига анча кенгроқ кўламда таъмин этиш вазифаларини бериш ўринлидир. Шунга қарамасдан, бу чекинишлар фуқаровий-ҳуқуқӣ жавобгарликнинг умумӣ принципи сифатида, шу жумладан халқаро транспорт соҳасида, айбнинг самарадорлигини шубҳа остига қўймаслиги лозим.

Жавобгарлик чегараси. Халқаро қатновлар тўғрисидаги битимларнинг аксариятида ташувчининг жавобгарлиги чегараси белгилаб қўйилган. Бу жавобгарлик, йўловчининг соғлиғига зарар етказилган тақдирда унга тўланадиган товон максимуми, ҳамда юк ва багаж бут сақланмаган, шунингдек уларни етказиб бериш кечиктирилган тақдирда эса талаб қилиш мумкин бўлган товоннинг йўл қўйиладиган энг юқори суммаси сифатида аниқланади. Халқаро денгиз транспортида, бундан ташқари, кема эгаси жавобгарлигининг умумӣ йўл қўйиладиган доираси ҳам мавжуд. Ташувчи жавобгарлигининг халқаро битимлар билан белгиланган йўл қўйиладиган доираси кўпгина мамлакатларнинг миллий транспорт ҳуқуқи томонидан, шу жумладан транспорт конвенцияларининг қатнашчилари бўлмаган мамлакатлар томонидан қабул қилинган.

Ташувчи жавобгарлигининг йўл қўйиладиган доиралари битимларда турлича белгиланади. Йўловчиларни ташишда эса жабрланган шахсга ва унинг қарамоғидагиларга товоннинг энг юқори миқдори белгилаб қўйилади. Юклар ва багажни ташишда бундай энг юқори миқдор вазн (одатда килограмм) бирлигига нисбатан, баъзи ҳолларда эса (денгизда ташиш) — ташилаётган юк бирлигига нисбатан (у юқори бўлган жойларда) жорий этилади. Одатда ташиш ҳақи ёки унинг муайян қисми юк ва багажни етказиб бериш кечиктирилган тақдирда, ташувчи жавобгарлигининг йўл қўйиладиган доираси ҳисобланади.

Ташувчи жавобгарлигининг йўл қўйиладиган доирасини белгилаб қўйиш асосларини нималарда кўриш мумкин? Юридик адабиётларда бу борада қуйидаги иккита омил айтиб ўтилган. Биринчидан, конвенцияларнинг қатнашчилари жуда катта миқдордаги зарар етказилиши эҳтимолини назарда тутиб, жабрланувчиларнинг ҳаддан ташқари, молиявий имкониятлардан ортиб кетадиган талабларидан сақланишга интиланлар. Иккинчидан, кутилмаган ҳодиса содир бўлган тақдирда ўзлари учун малол келадиган харажатлар қилиш хавфи тегишли фаолият учун тўсиқ бўлгани сабабли энг юқори миқдор белгилаб қўйилишидан ривожланаётган мамлакатлар манфаатдордир.

Биринчи омилга монанд мулоҳазаларни фарб олимлари келтирадилар. Улар Англиянинг 1734 йилда қабул қилинган Кема эгаларининг жавобгарлигини чегаралаш тўғрисидаги қонунидан иқтибос келтирадилар. Бу қонуннинг муқаддимасида кемаларнинг кўпайишидан ва кема эгаларининг манфаатлари муҳофаза қилинишидан манфаатдорликни бундай чегаралашнинг сабаби тариқасида кўрсатиб ўтилган. Шу муаллифлар чекланган жавобгарликни жорий этиш учун бошқа асосларни, яъни баъзи битимлар билан оширилган жавобгарликнинг белгилаб қўйилиши; талаблар тартибга солинган тақдирда низоларнинг камайиши мумкинлиги; миждларда ўз мулкий манфаатларини баҳолаш ва мувофиқ равишда сугурта қилиш учун катта имкониятлар мавжудлиги каби асосларни ҳам айтиб ўтадилар.

Зарар етказилиши эҳтимоли бўлган бойликларнинг ҳақиқий қиймати фуқаролик-ҳуқуқий жавобгарликнинг йўл қўйиладиган доираларини аниқлашда асосий мезон бўлиши керак. Чинакам қиймати тегишли статистика маълумотлари ва амалиёт материалларини олиш натижасида аниқланиши мумкин бўлган одамлар соғлиғи ва мол-мулк баҳоси шундай бойликлардир. Транспорт конвенцияларини тайёрлаш чоғида одатда бахтсиз ҳодисалар юзага келганда пайдо бўладиган «типик» зарарлар миқдори ва зарар етказилиши мумкин бўлган ташилаётган юкларнинг ўртача қиймати тўғрисидаги аниқ маълумотлар тақдим этилади. Бироқ бундай маълумотларни олиш муайян қийинчилик туғдиради (улар ҳаммаша ҳам умумлаштириб турилмайди) ва улар, одатда, тақдим этишга лойиқ бўлавермайди. Шу сабабли аввало мавжуд халқаро битимларнинг тажрибаси амалий йўналиш бўлиб хизмат қилади.

Транспорт конвенцияларида жавобгарлик доирасини француз франкларида белгилаш тартиби қабул қилинган. Бунда битим имзоланган вақтга қараб эски франкларга ёки Пуанкаре франклари деб аталмиш, тилла миқдори турлича бўлган ва тахминан 1:5 нисбатда бўлган франкларга ҳаволалар берилади. Олтин нархининг кескин ўзгариб туриши шароитида бу шунга олиб келдики, транспорт органларига товонни олтиннинг эркин бозор нархлари бўйича ҳисоблаб чиқариш тўғрисида талаблар қўйила бошланди. Бунинг устига, баъзан бундай талабларни судлар ва ҳакамлик судлари қўллаб-қувватлаб чиқмоқдалар.

Бундай ҳолларни баргараф этиш учун энг янги транспорт конвенциялари ташувчининг жавобгарлиги чегарасини ўзлаштириб олиш деб аталувчи махсус ҳуқуқларга кўра — Халқаро валюта фондининг ҳисоб-китоб бирликларида белгиламоқда. Фондга аъзо бўлмаган мамлакатлар ташувчининг жавобгарлиги чегарасини шартли олтин бирликларида белгилашлари мумкин. Шунга ўхшаш

ўзгартишлар илгари тузилган транспорт конвенцияларига ҳам киритилган, аммо бу ўзгартишлар ҳозирча кучга киргани йўқ.

Халқаро битимларда назарда тутилган транспорт ташкилотлари жавобгарлиги чегараларини баъзи ҳолларда қўллаб бўлмайди. Бир қатор битимларга биноан, бундай чегаралар доирасини белгилаш қатнашчи мамлакатларнинг ички қонун ҳужжатлари билан амалга оширилиши мумкин. Ниҳоят, баъзи конвенциялардаги қоидаларга кўра, уларда белгилаб қўйилган жавобгарлик чегаралари манфаатдор шахсларнинг келишувига биноан ошириш томонига ҳам, пасайтириш томонига ҳам ўзгартирилиши мумкин.

Жавобгарлик чегараларини қўлламаслик ва, бинобарин, тўлиқ жавобгарликни юклаш одатда зарар етказувчи қасддан тегишли ҳаракатни содир этган бўлса, назарда тугилади. Баъзи конвенцияларга биноан, зарар етказувчининг айби қўпол бўлса, жавобгарлик чегараси оширилади. Бироқ, бу қоидаларнинг амалий аҳамияти катта эмас, чунки зарар етказувчининг қасди ва қўпол айби жабрланувчи томонидан исботланиши лозим, қўпол ҳолларда эса, бунинг иложи йўқ ёки қийин кечади.

Жавобгарлик чегараларини ошириш ва камайтириш тўғрисидаги битимларга келсак, транспорт конвенцияларида бундай норманинг бўлиши, кўпроқ, мижозлар позициясини пасайтиришга олиб келади. Суд амалиёти материалларида транспорт ташкилотларининг жавобгарлигини транспорт ташкилотлари билан тузилган битимлар асосида ошириш тўғрисида чиқарилган қарорларни топиш қийин. Ва, аксинча, ташувчининг жавобгарлиги қўшимча, бунинг устига, жиддий чеклашларга учраши туфайли юзага келган низолар ушбу материалларда учраб туради.

Аралаш жавобгарлик. Халқаро ташишлар чоғида кўпинча, агар ташиш шартномасига риоя этилмаслиги иккала томоннинг айбли ҳаракатлари туфайли содир бўлса, юзага келган зарарни ташувчи ва талаб қилувчи ўртасида тақсимлаш мумкинлиги тўғрисидаги масала пайдо бўлади. Бундай вазиятлар ҳуқуқда аралаш жавобгарлик деб, чет эл ҳуқуқида жабрланувчининг айби (contributory negligence) деб аталади.

Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштириш ҳақидаги Варшава конвенциясининг 21-моддасига кўра, агар ташувчи етказилган зарар тўлиқ ёки қисман жабрланувчининг айби билан юзага келганлигини исботласа, суд ўз қарорига мувофиқ ташувчини жавобгарликдан тўлиқ ёки қисман озод қилиши мумкин. Шу сингари қоида Юк ва йўловчиларни денгизда ташиш тўғрисидаги Афина конвенциясининг 6-моддасида ҳам бор. Шуларга ўхшаш қоида Юкларни денгизда ташиш тўғрисидаги БМТ конвенциясининг 5-моддаси 7-бандига киритилган.

Халқаро ташишлар тўғрисидаги бошқа битимлар аралаш жавобгарлик тўғрисидаги қоидаларни ўз ичига олмаган. Бироқ кўпгина мамлакатларнинг судлари бундай жавобгарликни юкларни ташишда ҳам, йўловчиларни ташишда ҳам қўллаш мумкин деб ҳисоблайди. Суд қарорлари одатда бундай амалиёт сабаб-важларини ўз ичига олмайди. Судлар бундай ҳолларда, одатда, аралаш жавобгарликка йўл қўядиган ички ҳуқуқ нормаларига амал қиладилар.

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодексида ташишдан келиб чиқадиган мажбуриятлар бўйича жавобгарликни тартибга соладиган қоида мавжуд (718-модда).

Халқаро транспортта оид конвенцияларда аралаш жавобгарлик тўғрисида кўрсатмалар йўқ. Шунга қарамай, умумий коллизион нормага асосан бундай жавобгарликни қўллаш мумкинлигини истисно этмаслик лозим. Бундан ташқари, темир йўллар жавобгарлигининг умумий шартлари (айб тушунчаси, сабабий боғланиш кабилар) тўғрисидаги йўл-йўриқлар ҳам конвенцияларда йўқ. Бу масалаларни ойдинлаштиришда ички ҳуқуқ нормаларига мурожаат этиш зарур. Зотан бошқача ёндашув халқаро темир йўлларда ташиш чоғида юзага келадиган кўпгина масалаларни ечиш имкониятини бермаслиги мумкин.

Баён қилинган мулоҳазалардан келиб чиқиб, халқаро темир йўлларда ташиш чоғида аралаш жавобгарликни, гарчи бу институт тегишли битимларда тўғридан-тўғри назарда тутилмаган бўлса ҳам, ички ҳуқуқ асосида қўллаш мумкин.

## **5-§. Халқаро ташишда ташувчининг жавобгарлиги ва уни суғурта қилиш тартиби**

Ҳозирги вақтда халқаро ташишларни амалга оширишда суғурта кенг қўлланилмоқда. У мажбурий ва ихтиёрий (шартномавий) бўлиши мумкин. Суғурталашнинг асосий мақсади — юк эгалари ва йўловчилар учун ташишлар чоғида юзага келиши эҳтимол бўлган, ташувчи ҳисобидан қопланишининг имконияти бўлмай қолган зарарнинг ўрнини тўлдириш кафолатини вужудга келтириш, шунингдек бундай товон олишни соддалаштиришдан иборатдир. Негаки, транспорт ташкилотларидан зарарни ундириш вақтни талаб қилади ва кўпинча талай суд чиқимлари билан боғлиқ бўлади.

Суғуртадан транспортнинг кўпгина турларида, айниқса автомобиль, денгиз ва ҳаво транспортида ташувчилар томонидан транспорт воситаларининг эҳтимол тутилган авариялари туфайли кўриладиган талофатларни қоплаш учун ҳам фойдаланилади. Чунки авариялар натижасида ташувчининг чекига тушадиган зарар кўпинча унинг молиявий аҳволини хавф остида қолдириши мумкин

бўлган жуда катта суммаларни ташкил этади. Ниҳоят, суғурта ташувчини ташиш шартномаси бўйича тарафлар бўлмаган учинчи шахслар олдидаги эҳтимол тутилган жавобгарликдан сақлашга қаралгандир.

Суғурта тартиби ва шартлари транспорт конвенциялари билан белгиланмайди. Бу суғурталовчи мамлакат қонунчилиги соҳаси бўлиб, унинг доирасида суғурта қоидалари ва суғурта жамиятларининг полислари (шаҳодатномаси, сертификати, квитанцияси) асосий ўрин тутади. Аммо суғурта тамойиллари ва шартлари транспорт конвенцияларида ташувчи жавобгарлигининг асослари ва чегараларини аниқлашда ҳисобга олинади. Хусусан, халқаро ташишлар тўғрисидаги баъзи битимларда суғурта масалалари бўйича айрим кўрсатмалар назарда тутилади.

Йўловчиларга, шунингдек учинчи шахсларга зарар етказиши хавфи анча юқори бўлган халқаро кўламда автомобиль транспортида ташишларда суғурта энг кўп ривожланди ва халқаро-ҳуқуқий тартиб-тамойилга эга бўлди. Бундай ташишлар ҳозирги вақтда, қоида тариқасида, ташувчининг фуқаролик жавобгарлиги мажбурий суғурта қилинган тақдирда амалга оширилади. Ўзбекистон Республикасининг автомобиль қатновини ташкил этиш тўғрисидаги барча икки томонлама битимларида суғурта тўғрисида изоҳ бор. Мисол тариқасида Ўзбекистон Республикаси билан Болгария ўртасида 1998 йил 24 июнда имзоланган битимнинг тегишли қоидасини келтирамиз: «Халқаро автомобиль қатнови фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш шarti билан амалга оширилади. Бу қатновда иштирок этувчи ҳар бир жисмоний ёки юридик шахс ўзига қарашли ҳар бир автотранспорт воситаси бўйича ўзининг фуқаролик жавобгарлигини суғурталаш шарт. Суғурта автотранспорт воситаси учинчи шахсларга ёки ташилаётган йўловчиларга етказган бутун зарарга нисбатан татбиқ этилиши керак» (12-модда).

АҚШда ва Европа мамлакатларининг аксариятида автомобиль транспортида ташишларда суғурта қилишнинг мажбурийлиги ички қонун ҳужжатларида назарда тутилган. 1959 йил 20 апрелда Европа Иттифоқига аъзо мамлакатлар томонидан автотранспорт воситаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш тўғрисида Европа битими тузилган бўлиб, у қатнашчиларнинг ички қонун ҳужжатлари тартибида автотранспорт воситалари томонидан етказилган зарар учун фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилишни жорий этиш мажбуриятини назарда тутади. Бундай суғурта, автотранспорт воситасининг ўзига ва унда ташилаётган ашёларга етказилган зиённи истисно этганда, шахслар ва мол-мулкка етказилиши мумкин бўлган барча зарарни қамраб олади.

Суғурта қилиш халқаро денгиз ва ҳаво транспортида ташишларни амалга оширишда ҳам кенг қўлланилади. Буларда суғурта қилиш асосан ихтиёрий бўлиб, мижозлар ва ташувчилар томонидан ўз манфаатдорликларини ва эҳтимол тутилган хавфларни ҳисобга олган ҳолда амалга оширилади. Лекин ҳаво транспортида ташишларга татбиқан бир қатор мамлакатларда йўловчилар олдидаги фуқаролик мажбуриятини мажбурий суғурта қилиш белгилаб қўйилган.

Суғурта қилиш тартиби ва шартларида, бир томондан, ва ташиш шартномаси бўйича транспорт ташкилотлари жавобгарлигининг шартлари ва чегараларида, иккинчи томондан, муайян алоқалар ва ўзаро боғлиқликлар бор. Биринчидан, ташувчининг жавобгарлиги шартлари ва чегаралари суғурталовчи ўз зиммасига олиши лозим бўлган зарар миқдорини ва тегишинча суғурта мукофоти миқдорини олдиндан белгилаб қўяди. Иккинчидан, суғурта хавфи кўлами суғурта ҳодисаларининг юзага келиши реаллигига ва суғурта қилдирувчининг эҳтимол тутилган зарари миқдорига боғлиқ бўлади, шуниси ҳам борки, биринчи ҳолда баҳолашга кўпроқ ташувчи, иккинчи ҳолда эса, тегишинча равишда юк эгаси ва йўловчи ваколатлидир.

Ташувчи ва суғурталовчи жавобгарлигининг алоқаси ҳамда ўзаро таъсирини қуйидагича таърифлаш мумкин: транспорт ташкилотларининг жавобгарлиги қанчалик салмоқли бўлса, суғурта қилишнинг зарурлиги худди шундай кўламда ташувчи доирасига кўчади. Шуниси ҳам борки, юк эгаси ва йўловчи амалга оширадиган юклар ва йўловчиларни суғурта қилиш ўз мазмунига кўра ташувчи амалга ошириши лозим бўлган транспорт ташкилотларининг жавобгарлигини суғурта қилишга айланади. Ташувчининг мутлақ жавобгарлигида юк эгаси ва йўловчи учун суғурта қилишга бўлган эҳтиёж умуман қолмайди, чунки ташувчи суғурталовчи ҳолатига ўтади ва у зарур ҳолларда ўз жавобгарлигини суғурта қилади.

Суғурта қилиш суғурта мукофотларини тўлаш бўйича бир қанча харажатлар билан алоқадор бўлиб, уларнинг даражаси аввало суғурта қилинаётган хавфлар кўламига ва суғурта бозори конъюнктурасига боғлиқ. Бундан ташқари, суғурта қийматига зарарни тугатиш харажатлари, шунингдек суғурталовчиларнинг регресс даъволари тақдим этилиши билан боғлиқ суд чиқимлари таъсир кўрсатади. Регресс даъволари икки марта тақдим этилиши лозим бўлган, юк эгаси ҳам, ташувчи ҳам амалга оширадиган қўшалок суғурта мавжуд бўлса, бунда суд чиқимлари жуда кўпайиб кетиши мумкин. Ниҳоят, суғурталовчи ва суғурта қилдирувчи ўртасидаги ўзаро муносабатларнинг аҳволи ҳам транспорт суғуртаси қийматига муайян даражада таъсир этади. Муносабатлар дуруст бўлса

ва суғурта қилдирувчининг юклари бўйича суғурта ҳодисалари арзимас миқдорда бўлса, у мақбул суғурта мукофотларига ва ҳатто уларнинг пасайтирилишига умид боғлаши мумкин.

Ташувчининг жавобгарлиги юқори бўлган тақдирда, қоида тариқасида, унинг жавобгарлигини суғурталаш талаб қилинади. Бу талай харажатлар билан боғлиқ бўлиб, ташувчи кира ҳақини оширишга берилиб уларни юк эгалари ва йўловчилар зиммасига юк-лашга интилади. Иккинчи томондан, катта жавобгарликни зиммасига олган ташувчининг тўловга қодирлиги етарли бўлмай қолиши мумкин. Суғурта қилиш суғурта жамиятларининг ишончилиги туфайли юк эгалари ва йўловчиларга катта кафолатлар беради.

Ташишлар тўғрисидаги халқаро битимларни тайёрлаш, ҳозир амал қилиб турган шундай битимларни қайта кўриб чиқиш чоғида одатда ташувчининг жавобгарлигини шу тарзда белгилашга ҳаракат қилинадик, бунда у таркиб топган суғурта тизимига «монанд» бўлишига, яъни суғурта бўйича вазифаларнинг ташиш қатнашчилари ўртасида энг мақсадга мувофиқ тақсимланиши учун шарт-шароит яратиши ва суғурта қилиш билан боғлиқ харажатлар ошиб кетмаслиги таъминланади. Ушбу муаммо кейинги йилларда транспорт ва суғуртага оид юридик адабиётларда кенг ёритилди. Юкларни ташишларга татбиқан ушбу муаммонинг ҳал этилиши қуйидаги омилларни ҳисобга олишни талаб қилади.

а) Ташилаётган юкларни суғурта қилиш мажбурияти ташқи савдо олди-сотди битимлари контрактларида етказиб бериш базисидан (фоб, сиф ва бошқа шу кабилардан) келиб чиқиб белгиланади. Суғурта қилиш тартиби битимнинг транспорт шартларида (суғурта қилинаётган таваккалчиликлар кўламига, суғурталовчига ва бошқа шу кабиларга нисбатан) аниқлаштирилиши мумкин ва у, ташиш шартномасининг эмас, балки олди-сотди битимининг элементи ҳисобланади. Шу сабабли транспорт конвенцияси суғурта қилиш тартибини белгиламайди ва белгилаши мумкин ҳам эмас, негаки бу олди-сотди контрактлари соҳасидир. Бунда тартибга солиш соҳаларини муносабатлар табиатига жавоб берадиган ва ҳуқуқий кўрсатмалар кераксиз тақдорланишини, айниқса уларнинг пойма-пойлигини истисно этадиган ҳолда зарур бўлган чегаралаш амалга оширилиши лозим.

б) Юк эгаси амалга оширадиган юкни суғурта қилиш, умуман олганда, ташувчи амалга оширадиган жавобгарликни суғурта қилишдан арзонроқдир. Бу-иккинчи ҳолатда кенгроқ бўлган суғурта хавфлари кўлами билан, жавобгарликни суғурта қилиш институти нисбатан янгилиги билан, шунингдек юк эгасида суғурталовчини танлаш ва суғурта қилинувчи юкларнинг бут сақланишини таъминлаш юзасидан ўз бурчларини лозим даражада бажар-

ган ҳолда (ўров-идишларга жойлаш, маркаланишнинг тўғри бўлиши, юк ортиш устидан назорат қилиш ва ҳоказо) суғурта қийматига таъсир кўрсатиш имконияти билан изоҳланади.

в) Таркиб топган амалиётга кўра, юк суғуртаси юк уни ташувчида бўлган даврага эмас, балки юк жўнатувчи омборидан олувчининг омборига ёки бошқа тайинланган охириги пунктта ўтиб бориши вақтида ҳам амал қилади. Ташувчи жавобгарлиги суғуртаси юк ўтиб борадиган ана шу босқичларни, қоида тариқасида, қамраб олмайди. Шу сабабли суғурта функцияларини ташувчи зиммасига юклаш, умуман олганда, юк эгаси учун ташувчи фаолиятдан олдинги ва у тугатилганидан кейинги босқичларда юкларни суғурта қилиш заруратини истисно этмайди.

г) Баъзи ташишлар чоғида унча катта бўлмаган суғурта хавфлари мавжуд бўлиши туфайли юкларни суғурта қилиш зарурати қолмаслиги мумкин. Юкларнинг қиймати унчалик юқори бўлмаганда уларни анча яқин масофаларга темир йўлда ташишларда, шунингдек ташиш чоғида юқори даражада бут сақланувчанлик хос бўлган юкларни автомобилда ташишда шундай бўлади. Ана шу омилларни ташувчи эмас, кўпроқ юк эгаси ҳисобга олиши ва улардан фойдаланиши мумкин.

Юкларни аралаш ташишда суғурта қилиш ва жавобгарлик муаммосини 1974 йилда махсус ўрганган ЮНКТАД котибияти чиқарилган хулосада фиклар бор. Мазкур халқаро ташкилот Котибиятнинг Якуний маърузасида қайд этиладики, «юк эгаси томонидан юк суғуртаси бозорида сотиб олинган мулк суғуртаси ва ташувчилар томонидан... таъминланадиган жавобгарлик суғуртасининг «бир вақтда мавжуд бўлишига» асосланган муҳофаза юк йўқотилиши ёки шикастланишининг иқтисодий оқибатларига қарши суғурта ҳимоясининг энг мақбул шакли ҳисобланади».

Халқаро кўламда автомобиль транспортида йўловчи ташиш пайтида йўловчининг ҳаёти ва соғлиғини муҳофаза қилиш ҳамда йўловчи соғлиғига зарар етказилганлиги оқибатида зарарни ундиришни талаб қилиш ҳуқуқини тан олиш ва суғурта масалаларини бир хилда ҳал этиш ҳар бир давлат учун муҳим ҳисобланади.

Халқаро кўламда автомобиль транспортида йўловчи ташиш пайтида мажбурий суғурта қилишнинг қоидалари МДХ давлатлари томонидан 1999 йил 13 январда имзоланган Битимда ифодаланган. Ўзбекистон Республикаси ушбу Битим иштирокчиси ҳисобланади. Битимнинг 3-моддаси нормаси асосида йўловчиларни халқаро ташиш пайтида бахтсиз ҳодисалардан суғурта қилиш мақсадида суғурта қилдирувчи шахс билан мажбурий суғурта шартномаси тузмасдан туриб халқаро кўламда автомобиль транс-

портида ташишларни амалга оширишга йўл қўйилмаслигидек муҳим қоидаларини жорий этилди.

Бу ерда йўловчиларнинг ва улар қарамоғидагиларнинг ҳуқуқларини ҳимоя қилиш зарурати олдинги ўринга чиқади. Кўпгина мамлакатларда қўлланилаётган, юқорида сўз юритилган Битимга ўхшаш йўловчиларни ҳаво транспортида ҳам мажбурий суғурта қилиш ва, аввало, ихтиёрий суғурта ана шу вазифаларни ҳал этишга хизмат қилади.

## СИНОВ САВОЛЛАРИ

1. Халқаро ташиш шартномасининг ҳуқуқий хусусиятлари нималардан иборат?
2. Халқаро ташиш шартномасини бошқа транспорт ҳужжатлари билан ўзаро боғлиқ жиҳатлари нимада қай тарзда бўлади?
3. Халқаро ташиш шартномаси бўйича тарафлар жавобгарлигининг қандай қоидалари белгиланган?
4. Халқаро ташишларда суғурга муносабатлари қандай ҳал этилади?

**Халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишга тааллуқли ва мазкур ўқув дарслигида фойдаланилган қонулар, халқаро шартномалар ва юридик адабиётлар**

Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси. (I боб) -Т., «Ўзбекистон» 1992. 9-б.

Ўзбекистон Республикасининг Ҳаво кодекси. (1993 йил 7 май), Ўзбекистон Республикаси Олий Кенгашининг Ахборотномаси. 1993. 6-сон. 247-модда.

«Ўзбекистон Республикасининг халқаро шартномалари тўғрисида»ги Қонуни (1995 йил 22 декабрь қонуни) // Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг Ахборотномаси. 1995. 12-сон. 262-модда.

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси. (71 бобининг 4-параграфи). -Т., «Адолат». 1996. 536-б.

«Автомобиль транспорти тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси қонуни (1998 йил 29 август) // Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг Ахборотномаси. 1998. 9-сон. 174-модда.

«Темир йўл транспорти тўғрисида» Ўзбекистон Республикаси қонуни (1999 йил 15 апрель) // Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг Ахборотномаси. 1999. 5-сон. 118-модда.

Чегараларда юкларни назорат қилиш шартларини келишиш тўғрисидаги Конвенция, 1982 йил.

Халқаро ҳаво қатновининг транзити тўғрисида Битим, 1944 йил.

Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисида Чикаго конвенцияси, 1944 йил.

Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисида 1944 йилга Чикаго конвенцияси ва протоколлари.

Халқаро ҳаво транспортида ташишларга доир айрим қоидаларни бир хиллаштиришга оид 1929 йил Варшава конвенцияси ва унинг протоколлари.

Ҳаво кемаларини халқаро тан олиш тўғрисида конвенция, 1948 йил.

Контейнерлар тўғрисида Божхона Конвенцияси, 1972 йил.

Пулга топширилган ва халқаро юк ташиш учун фойдаланиладиган контейнерларга нисбатан қўлланиладиган божхона тартиботи хусусидаги Конвенция, 1994 йил.

Юкларни халқаро йўлларда ташишга мўлжалланган йўлда ташиш воситаларини солиққа тортиш тўғрисидаги Конвенция, 1956 йил.

Халқаро автомобилда йўловчи ташиш пайтида мажбурий сугурта қилиш тўғрисида МДХ Битими, 1999 йил 13 январь.

Халқаро йўловчиларни ва юкларни автомобилларда ташиш бўйича МДХ Конвенцияси, 1997 йил 9 октябрь.

Юкларни халқаро йўлларда ташиш дафтарчаси қўлланган ҳолда юкларни халқаро ташиш тўғрисидаги божхона конвенцияси, 1975 йил.

Халқаро юк ташиш шартномаси тўғрисидаги конвенция (ЦМР), 1956 йил.

Юкларни халқаро йўлларда ташиш шартномаси тўғрисидаги 1956 йилги Конвенция ва 1978 йилги Баён.

Йўл ҳаракати тўғрисидаги Конвенция, 1968 йил.

Йўл белгилари ва сигналлари тўғрисидаги Конвенция, 1968 йил.

Халқаро йўловчи ташиш тўғрисида битим (СМГС), 1951 йил, кўшимчалар ва тузатишлар билан.

Халқаро юк ташиш тўғрисидаги битим (СМПС), 1951 йил, кўшимчалар ва тузатишлар билан.

Темир йўлларда халқаро юкларни ташиш тўғрисида конвенция (МГК), 1970 йил. 1980 йилдан КОТИФ.

Темир йўлларда халқаро йўловчиларни ташиш тўғрисида Конвенция (МПК), 1970 йил, 1980 йилдан КОТИФ.

Қитъа ичкарасидаги давлатларнинг транзит савдоси тўғрисида Конвенция, 1965 йил.

Хавфли чиқиндиларни чегаралараро ташиш ва йўқ қилиб юбориш устидан назорат қилиш тўғрисидаги Базель Конвенцияси, 1989 йил.

Денгиз орқали йўловчиларни ва юкларни ташиш тўғрисида Конвенция, 1974 йил.

БМТнинг Товарларнинг халқаро олди-сотди шартномалари тўғрисида Конвенцияси, 1980 йил.

Ўзбекистон Республикасининг халқаро автомобиль қатнови тўғрисидаги икки томонлама Битимлари.

Ўзбекистон Республикасининг темир йўл транспорти соҳасида ҳамкорлик тўғрисида икки томонлама Битимлари.

Ўзбекистон Республикасининг ҳаво қатнови ва ҳаво транспорти соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисида икки томонлама Битимлари.

Европа-Кавказ-Осиё йўлагини ривожлантириш бўйича халқаро транспортнинг Асосий кўптомонлама Битими, Боку, 1998 йил.

Богуславский М.М. Международное частное право., М., «Юристь», 1998 г.

Тузмухамедов Р.А., Р.Т.Хакимов. «Основы международного права»: Учебное пособие. Т.: «Мир экономики и права», 1998.

Скаридов А.С. Международное частное право. Учебное пособие. СПб: Изд-во Михайлова В.А., 1998.

Язык бизнеса. Термины., Т., ИПК «Шарк» по заказу «Бизнес каталог», 1995.

Артемьев С.П., Смирнов О.С., Шаронов О.В. Международные перевозки автомобильным транспортом. М., Транспорт, 1977.

Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., Юрид. лит., 1981.

Лунц Л.А. Курс международного частного права, т.1.М., Юрид. лит., 1973, т.П. М., 1975 г. (в соавторстве с Н.И. Марьшевой). М., 1976.

Маковский А.Л. Международное частное морское право. М., 1984.

Раале Л. Международное частное право (перевод с немецкого). М., Иностранная литература, 1960.

Тункин.Г. «Теория международного права». М., Международные отношения, 1970.

Морозов Г.И. «Международные организации. Некоторые вопросы теории». М., 1974.

## Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Латвия Республикаси Ҳукумати ўртасида темир йўл транспорти соҳасида ҳамкорлик тўғрисида

### Б И Т И М

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Латвия Республикаси Ҳукумати, бундан кейин «Аҳдлашувчи Томонлар» деб аталувчилар, икки давлат ўртасида ва уларнинг ҳудуди орқали учинчи давлатларга ҳамда улардан транзит орқали темир йўл транспорти ёрдамида халқаро йўловчи ва юк ташишларга муҳим аҳамият бериб,

иккала давлат темир йўл ташкилотлари ўртасида келишилган йўловчилар ва юк ташиш жараёнини амалга ошириш мақсадида тенг ҳуқуқлилиқ ва ўзаро фойдага асосланган ҳамкорликни ривожлантиришдан манфаатдорлигини эътироф этган ҳолда,

қуйидагилар ҳақида келишиб олдилар:

#### 1-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар иккала давлат ўртасида ҳамда уларнинг ҳудудидан транзит орқали темир йўл транспорта билан йўловчилар ва юк ташишнинг бирор тўсиқсиз амалга оширилишига, юк олиб ўтилишига, ҳаракат хавфсизлигини ҳамда юкларнинг дахлсизлигини таъминлашга, шунингдек давлат чегараларидан ўтишда божхона тартибларининг амалдаги қонунлар ва меъёрий ҳужжатларга мувофиқ амалга оширилишига ҳар томонлама кўмаклашиш мажбуриятини оладилар.

2. Латвия Томони ўз денгиз портларини халқаро конвенцияларга мувофиқ иккинчи Аҳдлашувчи Томон экспорт-импорт транзит операциялари учун беришга рози эканлигини тасдиқлайди.

#### 2-МОДДА

Аҳдлашувчи Томонлар темир йўл транспортининг фаолияти билан боғлиқ масалаларни мувофиқлаштириш учун масъул ваколатли идора тайинланади: Ўзбекистон Республикасида — «Ўзбекистон темир йўллари» Давлат ҳисса-

дорлик темир йўл компанияси ёки у томонидан вакил қилинган идора, Латвия Республикасида — Латвия Республикаси Алоқа вазирлиги ёки у томонидан вакил қилинган идора.

### 3-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар давлатлари ҳудудидан темир йўл транспортида, шунингдек ўзга давлатлардан ёки ўзга давлатларга транзит билан йўловчилар ва юк ташишни ташкил этишда Аҳдлашувчи Томонлар ўз ҳаракатларини ҳар иккала томон иштирок этган халқаро битимларни, икки давлат миллий қонунларини ҳисобга олган ҳолда мувофиқлаштириб борадилар, зарурат бўлганда алоҳида битимлар тузадилар.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан бири темир йўл транспорти соҳасида ўзга давлатлар билан иккинчи Аҳдлашувчи Томон манфаатларига таъсир қиладиган битим тузса, бу ҳақда уни огоҳлантиради.

### 4-МОДДА

1. Латвия Республикаси орқали Ўзбекистон Республикасига, ҳамда Ўзбекистон Республикаси орқали Латвия Республикасига темир йўл юкларини транзит ташиш тартиби ва халқаро йўловчи ва юк ташиш ва кўрсатиладиган хизматлар учун ҳисоб-китоб қилиш тартиби Аҳдлашувчи Томонларнинг темир йўл ташкилотлари ўртасида тузиладиган алоҳида тегишли битимларда белгиланади: Ўзбекистон Республикасида «Ўзбекистон темир йўллари» Давлат ҳиссадорлик темир йўл компанияси, Латвия Республикасида — «Латвияс Дзелцельш» давлат ҳиссадорлик жамияти (қуйида «темир йўл ташкилотлари»).

2. Транзит юк ташиш билан боғлиқ масалаларни тез ҳал қилиш мақсадида Аҳдлашувчи Томонларнинг темир йўл ташкилотлари ўзга Аҳдлашувчи Томон давлати ҳудудида ўз ваколатхоналарини очиши мумкин.

### 5-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар Ўзбекистон Республикаси ва

Латвия Республикаси темир йўллари ўртасида вужудга келган ахборий ўзаро ҳамкорликни сақлаб қолиб, унинг янада ривожланишига кўмаклашадилар.

2. Зарурат туғилган шароитда темир йўл ташкилотлари ўртасидаги келишувга биноан муайян ўзгаришлар амалга оширилади.

### **6-МОДДА**

Аҳдлашувчи Томонлар темир йўл хизматчиларига ўзга давлат ҳудудида хизмат вазифаларини адо этишларига кўмаклашиш, ходим тўсатдан касалланган ёки жароҳат олганда — бепул тиббий ёрдам кўрсатиш мажбуриятини оладилар.

### **7-МОДДА**

Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг темир йўл ташкилоти унинг айбига кўра иккинчи Аҳдлашувчи Томон темир йўл ташкилотига етказилган моддий зарар учун иккала давлатнинг амалдаги қонунларига мувофиқ моддий жавобгар бўлади.

### **8-МОДДА**

Аҳдлашувчи Томонлар ўз темир йўл ташкилотларига қуйидагилар хусусида алоҳида битимлар тайёрлаш ва тузишни топширади:

а) бевосита ҳамда транзит темир йўл алоқаси тўғрисида;

б) ҳаракатдаги состав, техника, ускуналар, уларнинг эҳтиёт қисмлари ва темир йўл транспорти эҳтиёжи учун моддий ресурсларни ўзаро етказиб бериш, ҳаракатдаги составни, ускуна ҳамда техникани таъмирлаш тўғрисида;

в) ташишлар, етказиб бериш ва бошқа кўрсатилган хизматлар учун ўзаро ҳисоб-китоб қилиш тартиби тўғрисида;

г) ташиш иши технологик меъёр (параметр)ларини бузганлик учун ўзаро жавобгарлик ва моддий зарар ўрнини қоплаш тўғрисида.

### **9-МОДДА**

Аҳдлашувчи Томонлар темир йўл ташкилотларига ўза-

ро манфаатларни иқтисодий жиҳатдан баҳолаш ва ҳисобга олиш, ташиш ишларининг технологик меъёрларини тайёрлаш ва тасдиқлаш тартибини белгилаш бўйича музокаралар олиб бориш ҳуқуқини берадилар.

### 10-МОДДА

Аҳдлашувчи Томонлар темир йўл транспортидаги илмий-техникавий сиёсат соҳасидаги қабул қилинган ёки тайёрланаётган қарорлар хусусида бир-бирларини хабардор қилиб турадилар.

### 11-МОДДА

Аҳдлашувчи Томонлар темир йўл транспорти мутахассисларини тайёрлаш соҳасида ўзаро ҳамкорлик қиладилар ва Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири берган малака ҳужжатлари ҳар иккала давлат ҳудудида тенг юридик кучга эга эканлигини, қонунлаштиришни талаб этмаслигини тан оладилар.

### 12-МОДДА

1. Мазкур Битимни талқин қилиш ва уни қўллашда юзага келадиган мунозарали масалалар, Аҳдлашувчи Томонларнинг ваколатли идоралари ёки темир йўл ташкилотлари ўртасида тузилган алоҳида битимларда ўзгача ечим айтиб ўтилган бўлмаса, Аҳдлашувчи Томонларнинг бевоқиф музокаралари ҳамда маслаҳатлашишлари воситасида ҳал этилади.

2. Ушбу Битимга киритилган ўзгартириш ва тўлдиришлар протокол билан расмийлаштирилиб, унинг ажралмас қисми ҳисобланади.

### 13-МОДДА

Мазкур Битим у имзоланган вақтдан бошлаб кучга киради ва 5 йил давомида ўз кучини сақлаб, Аҳдлашувчи Томонлардан бири иккинчи Аҳдлашувчи Томонни тегишли муддат тугашидан олти ой аввал дипломатия йўли билан ёзма равишда мазкур Битимни бекор қилиш ниятида эканлигидан хабардор қилмаса, автоматик тарзда кейинги беш йиллик муддатларга узайтирилади.

Тошкент шаҳрида 1996 йилнинг «23» майида ҳар бири ўзбек, латиш ва рус тилларида бўлган икки асл нусхада тузилди, бунда барча матнлар тенг юридик кучга эга.

Матнлар турлича талқин қилинганда Битимнинг рус тилидаги нусхаси асос қилиб олинади.

Ўзбекистон Республикаси  
Ҳукумати номидан

Латвия Республикаси  
Ҳукумати номидан

## Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати билан Молдова Республикаси Ҳукумати ўртасида халқаро автомобиль қатнови тўғрисида

### Б И Т И М

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати билан Молдова Республикаси Ҳукумати, бундан кейин «Томонлар» деб аталувчилар,

икки томонлама иқтисодий ва савдо муносабатларини чуқурлаштириш заруратидан келиб чиқиб ва транспорт соҳасидаги ҳамкорликни ривожлантириш асосларини яратишни истаб,

қуйидагилар ҳақида аҳдлашиб олдилар:

#### 1-МОДДА

Томонлар иккала мамлакат ўртасида, шунингдек, транзит билан уларнинг ҳудудлари орқали учинчи мамлакатга мунтазам ва номунтазам равишда автобуслар билан йўловчилар ва прицепли еки прицепсиз юк автомобилларида ёки ярим прицепли автомобилларда юк ташишни, шунингдек, енгил автомобилларда якка-якка ёки гуруҳ бўлиб сайр қилишларни амалга оширишни шартлашиб олдилар.

#### 2-МОДДА

Автобусларда йўловчиларни мунтазам равишда таъиниш ташкилот (фирма)нинг номи, транспорт тури, юриш йўналиши, ҳаракат жадвали, тариф, йўловчиларни чиқариш ва тушириш жойлари, юк ташишларни бажариш даври ва мунтазамлиги тўғрисида олдиндан Томонларнинг ваколатли органлари ўртасидаги келишувга кўра ташкил этилади.

#### 3-МОДДА

Иккала Томон ўртасида ёки транзит билан уларнинг ҳудудлари орқали йўловчиларни автобусларда номунтазам ташишлар, мазкур Битимнинг 4-моддасида назарда тутилган юк ташишлар бундан мустасно, томон-

ларнинг ваколатли органлари томонидан берилаётган рухсатномалар асосида амалга оширилади.

Йўловчиларни номунтазам ташишни амалга ошириш учун рухсатнома бериш тўғрисида ариза юк ташувчи томонидан ўз мамлакатининг ваколатли органига юборилади, у ўз навбатида аризани иккинчи Томоннинг ваколатли органига жўнатади.

Томонларнинг ваколатли органлари ўз ҳудудларидан ўтадиган участка учун рухсатнома берадилар.

Берилган рухсатнома у ёққа ва буёққа бир марта бориб келиш ҳуқуқини беради.

#### **4-МОДДА**

Томонлар йўловчиларни автобусларда номунтазам ташишни бажариши учун рухсатнома талаб этилмайдиган куйидаги ҳолларни келишиб олдилар:

1) агар бир хил ўша таркибдаги йўловчилар гуруҳи автобус рўйхатдан ўтказилган Томон ҳудудида бошланувчи ва тамом бўлувчи бутун сайр давомида бир хил ўша автобусда ташилса;

2) агар бир хил ўша таркибдаги йўловчилар гуруҳи автобус рўйхатдан ўтказилган Томон ҳудудида бошланган ва бошқа Томон ҳудудида тамом бўладиган бутун сайр давомида бир йўналишда ташилса, бунда автобус у рўйхатдан ўтказилган мамлакатга бўш ҳолда қайтиши шарт.

3) агар автобус ўриндиқлари, ҳайдовчининг ўрнини ҳам қўшганда 8 ўрндан ошиб кетмаса.

4) Йўловчиларни номунтазам ташишни амалга ошираётган носоз автобусни рухсатномага кўра бошқа автобусга алмаштиришда.

5) Енгил автомобилларда сайр қилиш учун.

Мазкур моддада назарда тутилган юк ва йўловчи ташишларни бажаришда автобус ҳайдовчиси йўловчиларнинг номи ёзилган рўйхатга эга бўлиши керак.

#### **5-МОДДА**

Иккала мамлакат ўртасида ёки транзит билан уларнинг ҳудудлари орқали прицепли ёки уларсиз ёки ярим при-

цепли юк автомобилларида юкларни ташиш Томонларнинг ваколатли органлари томонидан берилган рухсатномалар асосида амалга оширилади.

Мазкур Битим билан назарда тутилган юкларни ташиш шакли умум томонидан қабул қилинган халқаро намунага мувофиқ бўлиши керак бўлган юк хати (накладной) бўйича амалга оширилади.

Томонларнинг ваколатли органлари юкларни ташиш учун рухсатномалар бланкаларини бир-бирларига ўзаро келишиб олинган миқдорда ҳар йили бериб турадилар. Ушбу бланкаларда рухсатнома берган ваколатли органнинг муҳри ва имзоси бўлиши керак.

## 6-МОДДА

5-моддада назарда тутилган рухсатномалар қуйидаги юк ва йўловчилар ташишларни амалга ошириш учун талаб қилинмайди.

- 1) кўчар мулкни жойдан-жойга кўчирганда;
  - 2) вафот этганлар жасаdlари мўмиёланганда ёки кремация қилинганда;
  - 3) ярмаркалар ва кўрғазмалар учун мўлжалланган экспонатлар;
  - 4) спорт ва томоша тадбирларини ўтказиш учун мўлжалланган автомобиллар, мотоцикллар, велосипедлар, чорва моллари, шунингдек, мол-мулк ва анжомлар;
  - 5) овоз ёзиш, кинога олиш, телеэшиттиришлар ва театр томошалари учун театр декорациялари ва реквизитлар, мусиқа асбоблари, ускуналар ва анжомлар.
- б) почта;
  - 7) шикастланган автотранспорт воситалари.

Мазкур модданинг 3, 4, 5-бандларида назарда тутилган истиснолар, юк ва йўловчилар ташилаётган автотранспорт воситаси рўйхатдан ўтказилган мамлакатга қайтарилиши керак бўлган ҳолларда қўлланса бўлади.

## 7-МОДДА

Автотранспорт воситасининг габарити ёки оғирлиги юксиз ёки юк билан бошқа мамлакат ҳудудида белгиланган нормадан ошиб кетса, юк ва йўловчилар ташувчи бо-

шқа Томон ваколатли органларининг махсус рухсатномасини олиши керак.

Худди шу тadbирга бошқа Томон ҳудудида амалда бўлган нормаларга мувофиқ хавфли деб топилган юклар ташилган ҳолларда рiоия қилиниши керак.

### **8-МОДДА**

Мазкур Битимда назарда тугилган халқаро юк ташишлар ўз мамлакатининг ички қонунчилигига кўра шундай юк ташишларни амалга ошириш рухсат этилган юк ва йўловчилар ташувчилар томонидангина бажарилиши мумкин.

Мазкур Битим билан назарда тугилган халқаро юк ва йўловчилар ташишларни амалга оширувчи автотранспорт воситаларида ўз ватанининг миллий руйхатга олиш номери ва фарқловчи белгилари бўлиши керак.

Томонлар ўз ваколатли органлари томонидан автотранспорт воситаларига бериладиган ҳужжатларни ўзаро тан оладилар.

### **9-МОДДА.**

Юк ва йўловчилар ташувчига бошқа Томон ҳудудидаги ички пункт орасида йўловчилар ёки юкларни ташишни амалга ошириш учун, агар бунга бошқа Томон ваколатли органининг махсус рухсатномаси олинган бўлса, рухсат этилади.

Юк ва йўловчилар ташувчи бошқа Томон ҳудуди орқали учинчи мамлакат ҳудудига, шунингдек, учинчи мамлакат ҳудуди орқали бошқа Томон ҳудудига ташишларни, агар учинчи мамлакат қонунчилиги ёки учинчи мамлакат билан ташувчи мамлакат ўртасида тузилган битимлар бундай юк ва йўловчилар ташишларни бажариш имкониятига йўл қўйса, амалга ошириши мумкин.

### **10-МОДДА**

Автотранспорт воситаси ҳайдовчиси миллий ёки халқаро ҳайдовчилик гувоҳномалари ва автотранспорт воситасига берилган миллий руйхатдан ўтказиш ҳужжатларига эга бўлиши керак.

Миллий ёки халқаро ҳайдовчилик гувоҳномалари йўл ҳаракати тўғрисидаги халқаро Конвенция томонидан белгиланган намунага мос келиши керак.

### 11-МОДДА

Мазкур Битим асосида халқаро юк ва йўловчилар ташишларни амалга оширишда юк ташиш бажарилаётган мамлакат ҳудудида амалда бўлган ҳаракат қоидаларига, шунингдек, бошқа барча қонун ва қоидаларга, шу жумладан, солиқ қонуни ва қоидаларига риоя қилиниши керак.

Мазкур Битим асосида халқаро юк ва йўловчилар ташишларга Томонлардан ҳар бири ҳудудида юк ва йўловчилар ташишни бажарувчи автотранспорт воситаси кириш вақтида уларга етказилиши мумкин бўлган зиёнлардан фуқаролик масъулиятига нисбатан суғурталаб қўйилади.

### 12-МОДДА

Мазкур Битим асосида бажариладиган юк ташиганлик учун ҳисоб-китоблар, агар тўловлар ҳақидаги битимларда ҳисоб-китобларнинг бошқача шакли айтиб ўтилмаган бўлса, иккала мамлакатда эркин муомалада бўлган эркин алмаштириладиган валютада амалга оширилади.

### 13-МОДДА

Юк ва йўловчилар ташишни бажаришда иккинчи Томон ҳудудига олиб келинадиган қўйидаги маҳсулот ва буюмлар бож йиғимларидан, пошлиналар ва рухсатномалардан ўзаро озод қилинадилар:

1) автотранспорт воситасининг ҳар бир модели учун тайёрловчи завод томонидан назарда тутилган идишлардаги мавжуд ёнилғи;

2) ташиш вақтида фойдаланиш учун зарур бўлган миқдордаги мойлаш материаллари;

3) халқаро ташиш ишларини бажарувчи автотранспорт воситасини тузатиш учун мўлжалланган эҳтиёт қисмлар ва асбоблар.

Фойдаланилмаган эҳтиёт қисмлар тегишли Томон ҳудудида белгиланган тартибда қайтариб олиб кетилиши, ал-

маштирилган эҳтиёт қисмлар эса мамлақатдан олиб чиқиб кетилиши, топширилиши ёки рўйхатдан чиқарилиши керак.

#### **14-МОДДА**

Чегара, божхона ва санитария назоратига, шунингдек, мазкур Битимда алоҳида айтиб ўтилмаган барча бошқа масалаларга нисбатан иккала Томон қатнашчилари ҳисобланган халқаро Битимларнинг қоидалари қўлланилади, бундай қоидалар бўлмаган тақдирда эса ҳар бир Томоннинг ички қонунлари ва қоидалари қўлланилади.

#### **15-МОДДА**

Оғир беморларни ташиш, йўловчиларни автобусларда мунтазам разишда ташиш, шунингдек, чорва молларини ва тез бузиладиган юкларни ташишда чегара, божхона ва санитария назорати навбатдан ташқари амалга оширилади.

#### **16-МОДДА**

Томонлардан бирининг ҳудудида мазкур Битимнинг бирорта қоидаси бузилиши ҳоллари рўй берганда автотранспорт воситаси рўйхатдан ўтказилган мамлакатнинг ваколатли органи бошқа Томон ваколатли органининг илтимосига кўра мазкур Битимнинг бажарилишини таъминлаш учун зарур бўлган барча чоралар ва санкцияларни кўради. Ваколатли орган кўрилган чоралар тўғрисида иккинчи мамлакатнинг ваколатли органини хабардор қилади.

#### **17-МОДДА**

Томонлар ўзаро алоқада бўладилар ва тажриба алмашиш юзасидан вақти-вақти билан маслаҳатлашиб турадилар ҳамда мазкур Битимни амалга ошириш билан боғлиқ бўлган баҳсли масалаларни ҳал этиш учун музокаралар олиб борадилар.

#### **18-МОДДА**

Мазкур Битимнинг қоидалари Томонларнинг улар тузган бошқа халқаро шартномалари ва битимларидан келиб чиқадиган ҳуқуқ ва мажбуриятларига дахл қилмайди.

## 19-МОДДА

Ушбу Битим иккала томоннинг қонунчилик қоидаларига мувофиқ уни маъқуллаш учун зарур бўлган барча юридик тадбирлар бажарилганлиги тўғрисида бир-бирларини хабардор қилган кундан бошлаб кучга киради ва беш йил муддат давомида ўз кучида қолади. Томонлардан бири иккинчи Томонни Битимнинг амалда бўлишини тўхта-тиш ҳақидаги ўз ниятини мазкур Битим муддати тугашига қадар 90 кун олдин ёзма ҳолда хабар қилмаса, унинг муддати шу кундан бошлаб ўз-ўзидан узайтирилаверади.

1995 йил «21» ноябрда, Тошкент шаҳрида, икки нусхада, ҳар бири ўзбек, молдован ва рус тилларида тузилди. Барча матнлар бир хил кучга эгадир.

Мазкур Битим моддаларини талқин қилишда англашил-мовчиликлар пайдо бўлса рус тилидаги матндан фойдала-нилади.

Ўзбекистон Республикаси  
Ҳукумати номидан

Молдова Республикаси  
Ҳукумати номидан

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Озарбайжон Республикаси Ҳукумати ўртасида ҳаво қатнови ва ҳаво транспорти соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисида тузилган

## Б И Т И М

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Озарбайжон Республикаси ҳукумати, бундан буён «Аҳдлашувчи Томонлар» деб аталувчилар,

1944 йилнинг 7 декабрида Чикаго шаҳрида имзолаш учун очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенциянинг қатнашчилари бўлгани ҳолда ёки Конвенциянинг принциплари ва меъёрларига амал қилган ҳолда,

ҳаво транспорти соҳасида ўзаро ҳамкорликни янада мустақкамлаш ва ривожлантириш мақсадида,  
қуйидагилар хусусида аҳдлашиб олдилар:

### 1-МОДДА

Ушбу Битимнинг мақсадлари йўлида келтирилган атамалар қуйидаги маъноларни англатади:

а) «авиация маъмурлари»: «Ўзбекистон Республикасига нисбатан — «Ўзбекистон ҳаво йўллари» Миллий — авиакомпанияси ёки ҳозирги вақтда ушбу авиакомпания томонидан бажарилаётган вазифаларни амалга ошириш ваколати берилган ҳар қандай шахс ёки ташкилот, Озарбайжон Республикасига нисбатан — «Озарбайжон ҳаво йоллари» Давлат концернини ёки ҳозирги вақтда ушбу ташкилот бажараётган вазифаларни амалга ошириш ваколати берилган шахс ёки ташкилот;

б) «тайинланган авиакорхона» — ушбу Битимнинг 4-моддасига биноан тайинланган ва ваколат берилган авиация корхона;

с) «ҳудуд» — Ўзбекистон Республикасига нисбатан — Ўзбекистон Республикasinинг суверенитети остидаги ер майдонларини, ҳудудий ва ички сувлари ва улар устидаги самовий бўшлиғини;

Озарбайжон Республикасига нисбатан — Озарбайжон

Республикасининг суверенитети остидаги ер майдонларини, ҳудудий ва ички сувлари ва улар устидаги самовий бўшлиғини;

d) «тариф» — вакиллик ва ёрдамчи хизматларнинг тўлови ҳамда шарт-шароитларини ўз ичига олган ҳолда йўловчиларни, йўловчиларнинг юқларини, юк ва почтани ташиш учун тўланадиган ва шу тўловлар қўлланиладиган шароитлар;

e) «Конвенция» — 1944 йилнинг 7 декабрида Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенция, шунингдек Аҳдлашувчи Томонлар қай даражада эътироф этиши ва уларга нисбатан қай даражада қўлланилишига қараб, унга киритилган ҳар қандай Илова ва унга киритилган ҳар қандай тузатиш;

f) «ҳаво қатнови» — йўловчилар, юк ва почтани ташиш мақсадида ҳаво кемалари амалга оширадиган мунтазам ёки номунтазам ҳаво қатнови;

g) «халқаро ҳаво қатнови» — бирдан ортиқ давлат самовий ҳудуди орқали амалга ошириладиган ҳаво қатнови;

h) «авиакорхона» — халқаро ҳаво қатновини амалга оширувчи ёки амалга оширишни таклиф қилувчи транспорт корхонаси;

i) «нотижорий мақсадларда тўхташ» — тайёра саҳнига йўловчилар, юк ва почта олиш ёки тушириш мақсадида қўйилмаган ҳар қандай тўхташ.

2. Ушбу Битимга киритилган Иловалар унинг ажралмас қисмини ташкил қилади.

## 2-МОДДА

Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон халқаро авиаташув ишларини ҳамкорликда амалга ошириш учун ўзаро қулай шароитларни яратиш принципларига асосланган ҳолда парвозлар йўналишлари ва ўз давлат чегарасидан ўтиш манзилларини ўз ҳудудида ўзи белгилайди.

## 3-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири бошқа Аҳдлашувчи Томонга ушбу Битимнинг Иловасида кўрсатил-

ган йўналишлар бўйича ҳаво қатновини ўрнатиш мақсадида ушбу Битимда тавсифланган ҳуқуқларни беради (бундай буён матнда «келишилган қатновлар» ва «белги-ланган йўналишлар» деб аталади).

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси (авиакорхоналари) белгиланган йўналишлар бўйича келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш чоғида қуйида келтирилган ҳуқуқлардан фойдаланади:

а) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида қўнмаган ҳолда учиб ўтиш;

б) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги манзилларда нотижорий мақсадларда тўхташ;

с) Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳудудлари ораларида бораётган йўловчилар, почта ва юкни олиш (ёки) тушириш мақсадида иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ушбу Битимнинг Иловасида келтирилган манзилларда тўхташ;

д) учинчи мамлакатларнинг манзилларига бораётган/манзилларидан келаётган йўловчилар, юк ва почтани олиш ёки тушириш мақсадида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ушбу Битимнинг Иловасида кўрсатилган манзилларда қўниш. Бундай ҳуқуқ Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги келишувга биноан берилади.

3. Ушбу Модданинг ҳеч қайси қондаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ҳақ эвазига ёки ёлланаш йўли билан ҳаво кемасига бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги бир манзилдан иккинчи манзилгача борувчи йўловчилар, юк ва почта олиш ҳуқуқини беради деб қаралмаслиги лозим.

4. Ҳаво кемаларининг парвозлари ҳамда шартлашилган йўлларда йўловчилар, юк ва почтани ташиш билан боғлиқ техник ҳамда тижоратга оид масалалар, шунингдек тижорат ҳамкорлигига тааллуқли масалалар, чунончи, қатновлар такрорийлиги, ҳаво кемаларининг тури, уларга ёқилғи қўйиш, ерда техник хизмат кўрсатиш ва молиявий ҳисоб-китоблар тартиби масалалари тайинланган авиакорхоналар ўртасидаги келишувга биноан ҳал этилади ҳамда Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъ-

мурларига тасдиқ учун тақдим этилади. Келишув бўлмаган тақдирда бу масалалар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари томонидан ҳал этилади.

5. Кўшимча ва чартер қатновлар ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг қонунлари ва қоидаларига биноан тайинланган авиакорхонанинг олдиндан берилган талабномалари бўйича амалга оширилади. Бу талабномалар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига дам олиш ва байрам кунларини ҳисобга олмаган ҳолда ҳаво кемасининг парвозидан камида 48 соат олдин берилиши лозим.

#### 4-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири белгиланган йўналишлар бўйича келишилган қатновларни амалга ошириш мақсадида бу ҳақда бошқа Аҳдлашувчи Томонни ёзма равишда хабардор этган ҳолда авиакорхона(лар)ни тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади.

2. Иккинчи Аҳдлашувчи Томон бундай хабарномани олганидан сўнг ушбу Модданинг 3 ва 4-бандлари қоидаларига мувофиқ тайинланган ҳар бир авиакорхона(лар)га парвозлар учун дарҳол тегишли рухсатномаларни беради.

3. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари парвозлар учун рухсатнома беришдан олдин иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан (авиакорхоналаридан) у (улар) халқаро ҳаво қатновини амалга ошириш чоғида одатда қўлланиладиган қонунлар ва қоидаларда белгиланган шартларни бажаришга қодирлигини исботловчи далилларни талаб қилишга ҳақлидир.

4. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бири парвоз қиладиган авиакорхонага устун эгаллик қилиш ва унинг фаолияти устидан ҳақиқий назорат қилиш ҳуқуқи авиакорхона(лар)ни тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга, унинг ташкилотлари ёки фуқароларига қарашли эканлигини исботловчи далилларга эга бўлмаган ҳар қандай ҳолда, бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 2-бандида кўрсатилган парвозларга рухсат беришни рад этиши ёки тайинланган авиакорхона ушбу Битимнинг 3-Моддасида кўрсатилган ҳуқуқлардан фойдаланаётганида бажари-

ши зарур деб ҳисоблайдиган шартлар ижро этилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир.

5. Ушбу Моддада кўрсатилган рухсатномани олган тайинланган авиакорхона келишилган қатновлар бўйича ушбу Битимнинг 13-моддасига мувофиқ тарифлар жорий этилган, шунингдек ушбу Битимнинг 3-моддаси 5-бандига мувофиқ техник ва тижорат масалалари ҳал қилинган тақдирда исталган вақтда келишилган қатновларни амалга оширишни бошлаши мумкин.

## 5-МОДДА

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон, башарти:

а) тайинланган авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ёки унинг устидан амалда назорат ўрнатиш бу авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга, унинг ташкилотлари ёки фуқароларига тегишли эканлигига ишонч ҳосил қилмаган ҳар қандай ҳолда, ёхуд;

б) мазкур авиакорхона ҳуқуқларни берган Аҳдлашувчи Томоннинг қонунлари ва қоидаларига риоя этмаган тақдирда, ёхуд;

с) авиакорхона ушбу Битимда белгиланган қонунларга қандайдир ўзгача тарзда риоя этмаётган бўлса;

д) парвозларга доир рухсатномани бекор қилиш ёки ушбу Битимнинг 3-моддасида кўрсатилган, бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига берилган ҳуқуқлардан фойдаланишни тўхтатиб қўйиш, ёхуд ўзи бу ҳуқуқлардан фойдаланишда зарур деб ҳисоблаган шартларни бажаришни талаб қилиш ҳуқуқига эгадир.

2. Башарти, рухсатномани дарҳол бекор қилиш, ҳуқуқларни тўхтатиб қўйиш ёки ушбу Модданинг 1-бандида келтирилган шартларнинг бажарилишини талаб қилиш қонунлар ва қоидаларнинг бундан кейин ҳам бузилишини бартараф этиш учун зарурий огоҳлантириш деб ҳисобланмаса, ушбу бандда тилга олинган ҳуқуқдан Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги маслаҳатлашувлардан сўнг фойдаланилади. Бундай маслаҳатлашувлар сўров тушган кундан эътиборан имкон қадар қисқа муддат ичида авиация маъмурлари ўртасида бўлиб ўтиши лозим.

## 6-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар келишилган қатновларни хавфсиз ва самарали амалга ошириш учун барча зарурий чораларни кўрадилар. Ана шу мақсад учун ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи Аҳдлашувчи Томон тайинлаган авиакорхонасининг ҳаво кемаларига келишилган қатновларни амалга ошириш учун зарур бўлган барча радионуртехникавий, метеорологик ва бошқа хизмат кўрсатиш воситаларини беради.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига қўшимча ва асосий тайёрагоҳлар, ҳаво трассалари, алоқа тармоқлари ва аэронавигация воситалари ҳақидаги, ҳаво кемалари парвозини бошқариш тўғрисидаги ва бошқа масалалар бўйича маълумотларни шартлашилган йўлларда ҳаво кемаларидан хавфсиз ва самарали фойдаланишни таъминлаш учун етарли ҳажмларда бериши лозим.

## 7-МОДДА

1. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро парвозларни амалга ошираётган ҳаво кемаларининг унинг ҳудудига учиб кириши ва унинг ҳудудидан учиб чиқишини ёки ушбу ҳаво кемаларидан фойдаланишни ёхуд уларнинг қатновларини ўз ҳудуди доирасида тартибга солувчи қонунлари ва қоидалари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемаларига нисбатан қўлланилади.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро ташишларга тааллуқли, унинг ҳудудига йўловчилар, экипажлар, юк ва почтанинг кириб келиши, унда бўлиши ва жўнатилишини тартибга солувчи қонунлар ҳамда қоидалар, хусусан паспорт, божхона, валюта ва санитария қоидаларига оид тартиботлар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемаларига, йўловчилар, экипаж, юк ва почтага нисбатан уларнинг кўрсатилган ҳудуд доирасида бўлиши даврида қўлланилади.

## 8-МОДДА

Ҳар бир тайёрагоҳдан, шу жумладан умум иншоотла-

ри, техник ва бошқа воситаларидан ҳамда хизматларидан фойдаланганлик учун йиғимлар ва ўзга тўловлар, шунингдек аэронавигация воситаларидан, алоқа воситалари ҳамда хизматларидан фойдаланганлик учун ҳар қандай тўловлар ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўз ҳудудида белгилаб қўйган ставкалар ва тарифларга мувофиқ олинади, башартики, бундай тўлов ва йиғимлар халқаро ҳаво қатновларини амалга ошираётган бошқа давлатларнинг ҳаво кемаларидан олинadиган бундай тўловлардан юқори бўлмаслиги лозим.

## 9-МОДДА

1. Тайинланган авиакорхоналарнинг ҳаво кемалари иккинчи Аҳдлашувчи Томон ҳудуди устидан парвозларни амалга ошириш вақтида ўз давлатларининг танитиш белгиларига (Фуқаро авиацияси халқаро ташқилотига аъзо бўлгунга қадар эса уларда мавжуд бўлгани ишлатиб турилади), рўйхатга олиш шаҳодатномасига, парвозларга яроқлилик гувоҳномасига ва Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари белгилаб қўйган ҳаво кемаларининг ўзга ҳужжатларига эга бўлиши лозим. Учувчилар ва экипажнинг бошқа аъзолари белгиланган тегишли шаҳодатномаларга эга бўлишлари лозим. Бундай шаҳодатномалар ва гувоҳномаларни беришда қўйилadиган талаблар Конвенция талабларига мувофиқ белгиланadиган энг кам мезонларга мутаносиб бўлиши ёки улардан юқори бўлиши лозим.

2. Ушбу Модданинг 1-бандида кўрсатилган барча ҳужжатлар, шунингдек Аҳдлашувчи Томонлардан бири томонидан берилган ёки тасдиқланган ва муддати ўтказиб юборилмаган фойдаланувчи шаҳодатномаси ҳамда тегишли ташишларни ва бошқа транспорт-экспедиция фаолиятини амалга ошириш учун берилган рухсатномалар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ҳақиқий деб эътироф этилади.

3. Аҳдлашувчи Томонлар фуқаро авиацияси фаолиятини тартибга солувчи, ушбу Битим имзоланган пайтда амалда бўлган қўлланмалар, низомлар, йўриқномалар, техник шартлар ва бошқа меъёрий ҳужжатларни, шу жум-

ладан парвозларни учувчилик, штурманлик, муҳандислик-техникавий, аэронавигациявий, тиббий, метеорологик, тайёрагоҳга оид таъминлаш соҳасидаги меъёрий ҳужжатларни қўллашга розилик билдирдилар.

4. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг манфаатларига тегишли бўлган меъёрий ҳужжатларга киритиладиган ўзгаришлар, шунингдек, янги меъёрий ҳужжатларнинг тасдиғи Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида келишув асосида амалга оширилади.

## 10-МОДДА

Аҳдлашувчи Томонлардан бири тайинланган авиакорхонасининг ҳаво кемаси ноиложликдан қўнганда, ҳалокатга учраганда ёки бошқа ҳодиса содир бўлган тақдирда, ҳудудида ҳодиса содир бўлган Аҳдлашувчи Томон бу ҳақда дарҳол иккинчи Аҳдлашувчи Томонни ва Давлатлараро авиация қўмитасини хабардор қилади, ҳодиса сабабларини текшириш юзасидан зарур чоралар кўради ҳамда иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг илтимосига биноан бундай ҳодисани текширишда қатнашиш учун шу Аҳдлашувчи Томон вакиллари ўз ҳудудига монеликсиз киришини таъминлайди, шунингдек, башарти, ҳодиса чоғида жабрланган бўлсалар экипаж ва йўловчиларга ёрдам кўрсатиш юзасидан шошилиш чоралар кўради ҳамда ушбу ҳаво кемасидаги почта, йўловчилар юклари ва юкнинг асралишини таъминлайди. Ҳодисани текшираётган Аҳдлашувчи Томон унинг натижалари хусусида иккинчи Аҳдлашувчи Томонни хабардор қилиши шарт.

## 11-МОДДА

Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудуди орқали турли транзит билан ўтаётган ва ана шу мақсад учун тайёрагоҳ ҳудудидан ажратилган жойни тарк этмайдиган йўловчилар, йўловчилар юклари ва юк, агар авиация хавфсизлигини таъминлаш чоралари буни тақозо этмаса, фақат юзаки текширувдан ўтказилади. Тўғри транзит билан ўтаётган йўловчилар юклари ва юк учун божхона йиғимлари ва бошқа шу каби солиқлар ундирилмайди.

## 12-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига уларнинг тегишли ҳудудлари оралиғида белгиланган йўналишлар бўйича келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишда адолатли ва тенг шарт-шароитлар яратиб берилади.

2. Келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишда Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси айнан бир йўналиш бўйича ҳаво йўлидан ёки унинг бир қисмидан фойдаланаётган иккинчи Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг ташиш ишларига ноодил зиён етказмаслик учун унинг манфаатларини эътиборга олиши лозим.

3. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари амалга ошираётган келишилган ҳаво қатновлари белгиланган йўналишлар бўйича ташишларда ижтимоий эҳтиёжларга мувофиқ бўлиши лозим ҳамда ҳар бир авиакорхона шундай СИРИМ бериш юзасидан биринчи навбатдаги вазифага эга бўлиши керакки, токи у иш билан таъминланишнинг оқилона коэффициентида уларнинг тегишли ҳудудлари ўртасида йўловчилар, юк ва почта ташишда мавжуд ҳамда оқилона мўлжалланган эҳтиёжларга жавоб берсин.

## 13-МОДДА

1. Тарифлар ҳар қандай шартлашилган йўлларда фойдаланишга кетадиган харажатларни, фойданинг оқилона миқдорини, авиалиния тавсифини (масалан, тезлик ва қулайликларни) ҳамда белгиланган йўналишларнинг ҳар қандай қисми учун бошқа авиакорхоналарнинг тарифларини қушган ҳолда, барча тегишли омилларни ҳисобга олиб оқилона меъёрларда белгиланиши лозим. Бу тарифлар ушбу Модданинг қуйида келтирилган қоидаларига мувофиқ белгиланиши лозим.

2. Ушбу Модданинг 1-бандида кўрсатиб ўтилган тарифлар, шунингдек мазкур тарифлардан олинадиган вакилликка оид воситачилик ҳақи миқдори, имкониятга қараб, бўтун йўналишдан ёки унинг бир қисмидан фойдаланадиган бошқа авиакорхоналар билан фикрлашиб

олингандан сўнг манфаатдор тайинланган авиакорхоналар ўртасида белгиланган йўналишларнинг ҳар бири бўйича келишиб олинади. Шу тарзда келишиб олинган тарифлар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари томонидан тасдиқланиши лозим.

3. Башарти, тайинланган авиакорхоналар 15 кун мобайнида ана шу тарифларнинг бирортасига рози бўлмасалар ёки бирон бошқа сабабларга кўра тариф ушбу Модданинг 2-банди қоидаларига мувофиқ келишиб олиниши мумкин бўлмаса, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўзаро келишувга биноан тариф белгилашга ҳаракат қилишлари лозим.

4. Башарти, авиация маъмурлари ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ уларга тақдим қилинган бирон-бир тарифни тасдиқлаш масаласи бўйича ёки ушбу Модданинг 3-бандига мувофиқ бирон-бир тариф белгилаш бўйича келишувга эриша олмасалар, бу келишмовчилик ушбу Битимнинг 21-моддаси шартларига биноан ҳал қилиниши лозим.

5. Башартики, Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг авиация маъмурлари тасдиқламасалар, ҳеч қандай тариф кучга кирмайди.

6. Ушбу Модданинг қоидаларига мувофиқ белгиланган тарифлар ушбу Модда шартларига кўра янги тарифлар белгилангунга қадар ўз кучини сақлаб қолиши лозим.

## 14-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бирининг тайинланган авиакорхонаси парвозлар бошланишидан камида олтиш (30) кун олдин парвозлар такрорийлигини, ҳаво кемаси типини, уримлар компоновкасини ва сотиш учун мўлжалланган миқдорини кўрсатиб, тахминий жадвални тасдиқлаш учун иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тақдим этиши лозим. Айрим ҳолларда мазкур муддат Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари келишувига биноан қисқартирилиши мумкин.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакор-

хонаси тасдиқланган жадвалига киритиладиган ҳар қандай кейинги ўзгаришлар иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тасдиқ учун тақдим этилиши лозим.

## 15-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси томонидан шартлашилган йўлларда фойдаланилаётган ҳаво кемалари, шунингдек бундай ҳаво кемалари ичидаги уларнинг табелдаги мол-мулки, ёнилғи ва мойлаш материаллари захиралари (озиқ-овқат, ичимлик ва тамакини ўз ичига олган ҳолда), иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига келинган, зикр этилган мол-мулк, материаллар ва захиралар уларни қайтариб олиб кетиш пайтига қадар ҳаво кемаси ичида турган тақдирда, барча божхона бождари ҳамда бошқа осолиқлар ва йиғимлардан озод қилинади.

2. Шунингдек, бундай бождар, солиқлар ва йиғимлардан (кўрсатиладиган хизматлар учун ундириладиган йиғимларни истисно этганда) қуйидагилар озод қилинади:

а) Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудудида зикр этилган Аҳдлашувчи Томоннинг маъмурлари белгилаган энг кам меъёрлар доирасида олинган ва иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси шартлашилган йўлларда фойдаланадиган ҳаво кемаси ичида фойдаланиш учун мўлжалланган борт захиралари;

б) иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси шартлашилган йўлларда фойдаланадиган ҳаво кемасига техник хизмат кўрсатиш учун ёки уни таъмирлаш учун Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудудига олиб кирилган эҳтиёт қисмлар;

с) Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси шартлашилган йўлларда фойдаланадиган ҳаво кемасида ишлатиш учун мўлжалланган ёнилғи ва мойлаш материаллари, ҳатто бу захиралар йўналишининг уларни бортта олинган иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудуди доирасидаги қисмида ишлатилган тақдирда ҳам.

3. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган

авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг худудига ўзининг фойдаланиш эҳтиёжлари учун олиб келган ёки олиб келтираётган ёнилги, мойлаш материаллари, эҳтиёт қисмлар, рўйхатдаги мол-мулк, озиқ-овқат маҳсулотлари, ичимликлар ва тамаки буюмларини ўз ичига олган ҳолда борт захиралари, реклама материаллари, автотранспорт, бронлаш ҳамда алоқа учун электрон ускуналар ва уларга эҳтиёт қисмлар, ваколатхоналарни жиҳозлаш ҳамда уларнинг фаолият кўрсатиши учун мебель ва ашёлар, уларни олиб киришда, олиб чиқишда ва ана шу иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг худудига турган вақтида барча божхона божларидан ҳамда бошқа солиқлар ва йиғимлардан озод қилинади.

## 16-МОДДА

1. Тайинланган авиакорхоналар ўртасидаги ҳисоб-китоблар Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида амал қилаётган ҳисоб-китоблар ва тўловлар тўғрисидаги битимларга мувофиқ амалга оширилади.

2. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига бу авиакорхона келишилган қатновларни амалга оширишдан тушган даромаднинг харажатлардан ортган даромад қисмини эркин ўтказиш ҳуқуқини беради. Бу пулларга бирон-бир солиқ солинмайди.

3. Бундай ўтказиш Аҳдлашувчи Томонлар ўртасидаги молиявий муносабатларни тартибга солувчи битимнинг қоидаларига мувофиқ амалга оширилиши лозим. Бундай битим бўлмаган ёки бундай битимда тегишли қоидалар бўлмаган тақдирда Аҳдлашувчи Томонларнинг ваколатли маъмурлари ана шундай ўтказиш тартибини аниқлашлари лозим. Башартики, бу аниқланмаса, ўтказиш эркин алмашиладиган валютада расмий айирбошлов курси буйича Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида қўлланилаётган валюта айирбошлови Қоидаларига мувофиқ амалга оширилади.

## 17-МОДДА

1. Келишилган қатновларни амалга оширишни таъмин-

лаш учун бир. Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида маҳаллий ва хорижий фуқаролардан олинган маъмурий, тижорат ва техник ходимлар билан ўз ваколатхоналарини очиш ҳуқуқи берилади.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида шу Аҳдлашувчи Томоннинг қонунлари ва қоидаларига мувофиқ авиаташувларни ўз ташув ҳужжатларини ишлатиб мустақил равишда сотиш ҳамда уларни сотадиган вакилларни тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади. Башарти, бир Аҳдлашувчи Томон корхоналарининг иккинчи Аҳдлашувчи Томон ҳудудидаги авиаташувларни сотишни қўшган ҳолдаги тижорат фаолияти Аҳдлашувчи Томонлар ўртасидаги махсус битим билан тартибга солинади.

## 18-МОДДА

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўзининг ҳудудида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси авиаташувларни сотиш ва ҳаво йўлларида фойдаланиш чоғида топилган фойда ва даромадларини барча солиқ ва йиғимлардан озод қилади.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўзининг ҳудудида бошқа бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси мулкани барча солиқ, ва йиғимлардан озод қилади.

3. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ўзининг фаолиятини амалга ошираётган бошқа бир Аҳдлашувчи Томоннинг фуқаролари-ваколатхона ходимларининг маошларини бошқа Аҳдлашувчи Томон барча солиқ ва йиғимлардан озод қилади.

4. Ўзбекистон Республикаси ҳукумати ва Озарбайжон Республикаси ҳукумати ўртасида тузилган Битимда фойдага икки ҳисса солиқ солишдан чекланиш, тушадиган фойдага ва мол-мулкка тўланадиган йиғимларни тўлашдан бош тортиш ҳолларини олдини олиш учун ушбу Моддада кўрсатилганлардан ташқари бошқа тартиб-қоида кўзда тутилмаган ҳолларда, ушбу Битимнинг низомлари қўлланилади.

## 19-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар халқаро ҳуқуқлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларига мувофиқ фуқаро авиациясининг ғайри қонуний аралашув хатти-ҳаракатларидан хавфсизлигини таъминлашга доир зиммага оладиган ўзаро мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини тасдиқлайдилар. Аҳдлашувчи Томонлар халқаро ҳуқуққа доир ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларининг умумий йуналишларини чекламаган ҳолда, 1963 йил 14 сентябрда Токиода имзоланган Ҳаво кемаларида содир этиладиган жиноятчилик ва бошқа ҳаракатлар тўғрисидаги Конвенция, 1970 йил 16 декабрда Гаагада имзоланган ҳаво кемаларини ғайриқонуний равишда эгаллаб олишга қарши кураш тўғрисидаги Конвенция, ҳамда 1971 йил 23 сентябрда Монреалда имзоланган Фуқаро авиацияси хавфсизлигига қарши кураш ҳақидаги Конвенция, ҳамда 1988 йил 24 февралда Монреалда имзоланган Халқаро тайёрагоҳларда ғайриқонуний куч ишлатиш ҳаракатларига қарши кураш тўғрисидаги Баённома қоидаларига, Аҳдлашувчи Томонлар ўртасидаги амалдаги икки томонлама битимлар ва Аҳдлашувчи Томонлар иштирок этган амалдаги кўп томонлама битимлар, шунингдек улар ўртасида кейинчалик тузиладиган битимларга мувофиқ иш олиб борадилар.

2. Аҳдлашувчи Томонлар бир-бирларининг илтимосига кура ҳаво кемасини ғайриқонуний тутқун қилиб олишнинг ҳамда ҳаво кемасига, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, тайёрагоҳлар ва қатновни таъминлаш воситаларига хавф туғдирувчи бошқа ғайриқонуний хатти-ҳаракатларнинг, шунингдек, фуқаро авиацияси хавфсизлигига таҳдид қилишнинг ҳар қандай кўриниши олдини олишда бир-бирларига барча зарурий ёрдамни кўрсатадилар.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ўзаро муносабатларида ўзларига мақбул келадиган даражада Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти томонидан белгиланган ва Халқаро фуқаро авиацияси бўйича Конвенцияга Иловаларда тавсифланган авиация хавфсизлиги ва техник талаблар қоида-

ларига, шунингдек Фуқаро авиацияси ва самовий худуддан фойдаланишга доир Битимга мувофиқ иш курадилар. Улар рўйхатга олиш бўйича ҳаво кемаларининг фойдаланувчиларидан, асосий фаолият жойи ёки доимий турар жойи ўз худудларида жойлашган ҳаво кемаларининг фойдаланувчиларидан ва ўз худудларида жойлашган халқаро тайёрагоҳларнинг фойдаланувчиларидан авиация хавфсизлигининг юқоридаги қоидаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар.

4. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири иккинчи Аҳдлашувчи Томон ҳаво кемаларининг бундай фойдаланувчиларидан ушбу Модданинг 3-бандида зикр этилган қоидаларга ва ана шу иккинчи Аҳдлашувчи Томон ҳаво кемаси ўз худуди чегараларига кириб келаётганида, ундан чиқиб кетаётганида ёки унда бўлиб турган вақтида назарда тутилган қоидаларга риоя этишини талаб қилиши мумкинлигига рози бўлади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчиларни, экипаж аъзоларини, йўловчи юки, юклар ва рўйхатдаги мулкни юк ортиш ва тушириш вақтида текшириш учун ўз худуди доирасида самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, башарти, аниқ тақдид мавжуд бўлса, оқилона доираларда хавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир илтимосларини ҳам хайрихоҳлик билан қараб чиқади.

5. Башарти, фуқаро ҳаво кемаси тутқун қилиб олинса ёки уни тутқун қилиш таҳдиди мавжуд бўлса ёки ҳаво кемаси, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига тайёрагоҳлар ва қатновни таъминлаш воситаларига бошқа ғайриқонуний хатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинса, Аҳдлашувчи Томонлар алоқани енгиллатиш ва бундай қўнгилсизлик ёки таҳдидга жадал ҳамда бешикаст барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини кўриш орқали бир-бирларига кўмак берадилар.

6. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бирон-бири иккинчи Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг авиация хавфсизлигига оид қоидаларидан чекиняпти деб ҳисоблаш учун етарли асосга эга бўлса, ушбу Аҳдлашувчи Томон-

нинг авиация маъмурлари иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари билан шошилинич маслаҳатлашувлар ўтказилишини талаб қилишлари мумкин. Маслаҳатлашувлар уларни ўтказиш тўғрисидаги сўров билан мурожаат этилган кундан эътиборан ўн беш (15) кун мобайнида мақбул келишувга эришилмаган ёки фуқаро авиациясининг хавфсизлигига бевосита хавф пайдо бўлган тақдирда ушбу Битимнинг 5-моддасини қўллаш учун асос юзага келади.

## 20-МОДДА

1. Аҳдлашувчи Томонлар қуйидаги соҳаларда, чунончи:  
— ҳаво транспорти соҳасидаги илмий-техника сиёсати;  
— авиакорхоналарни моддий-техник таъминлаш;  
— авиация мутахассисларини ўқитиш ва уларни тайёрлаш даражасига қўйиладиган ягона талабларни ишлаб чиқиш;

— авиация техникасидан техник жиҳатда фойдаланиш, уларни таъмирлаш ва ўзаро тегишли ашё-анжомлар етказиб бериш соҳаларида яқин ҳамкорликда иш олиб борадилар.

2. Ҳамкорликнинг ана шу қайд этилган соҳаларига дахлдор масалалар Аҳдлашувчи Томонлар ўртасидаги ёки Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги махсус битимларнинг мавзуи бўлади.

## 21-МОДДА

Ушбу Битимни бажаришга тааллуқли бўлган барча масалалар бўйича ҳамкорликни таъминлаш мақсадида Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида вақт-вақти билан маслаҳатлашувлар ўтказилиб турилади.

## 22-МОДДА

Ушбу Битимни ёки унинг Иловасини шарҳлаш ёки қўллаш муносабати билан юзага келадига ҳар қандай низо иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ўртасида бевосита музокаралар орқали ҳал этилади. Башарти, зикр этилган маъмурлар муросага келмасалар, низо бевосита Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида ҳал этилади.

### 23-МОДДА

Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири ушбу Битим ёки унинг Иловаси шартларини ўзгартиришни таклиф қилса, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида мўлжалланаётган ўзгартишлар хусусида маслаҳатлашувлар ўтказилади. Агар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари бу муддатни чўзиш-тўғрисида мурасага кела олмасалар, маслаҳатлашувлар уларни ўтказиш тўғрисидаги сўров тушган кундан эътиборан олтмиш (60) кун ичида бошланиши лозим. Ушбу Битимга киритилган ҳар қандай ўзгариш дипломатик воситалар орқали ноталар айирбошлаш йўли билан тасдиқланганидан кейин кучга киради. Иловаларга ўзгартишлар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги келишувга биноан киритилиши мумкин.

### 24-МОДДА

1. Ушбу Битим унинг кучга кириши учун лозим бўлган давлат ички тартиботи бажарилганлиги тўғрисида Аҳдлашувчи Томонлар бир-бирларига охириги маълумотномани берган кундан бошлаб кучга киради.

2. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири исталган вақтда бошқа Аҳдлашувчи Томонни ушбу Битимнинг амал қилишини тўхтатиш истагида эканлигидан дипломатик алоқа йўллари орқали хабардор қилиши мумкин. Бу ҳолда, Битимнинг амал қилиши бошқа Аҳдлашувчи Томон бундай хабарномани олган кундан эътиборан ўн икки (12) ой ўтгандан сўнг, башарти, Битимнинг амал қилишини тўхтатиш ҳақидаги зикр этилган хабарнома бу муддат тутагунга қадар Аҳдлашувчи Томонларнинг ўзаро келишувига биноан орқага қайтариб олинмаса, тўхтайд.

Ушбуни тасдиқлаб, ўз ҳукуматлари томонидан тегишли ваколатга эга бўлган мухтор вакиллар мазкур Битимни имзоладилар.

1996 йилнинг «27» майида Боку шаҳрида ўзбек, озарбайжон ва рус тилларида икки асл нусхада тузилди, ҳар икки матн бир хил кучга эгадир. Ушбу Битимни талқин

қилиш ёки қўллашда ҳамфикрлик бўлмаган тақдирда, рус тилидаги матн асос сифатида қабул қилинади.

Ўзбекистон Республикаси  
Ҳукумати номидан

Озарбайжон Республикаси  
Ҳукумати номидан

**Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Озарбайжон Республикаси Ҳукумати ўртасида тузилган ҳаво катнови ва ҳаво транспорти соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисида тузилган**

## **БИТИМГА ИЛОВА**

1. Ўзбекистон Республикасининг тайинланган авиакорхонаси (авиакорхоналари) ҳар икки томонга парвозларни амалга оширишда фойдаланадиган йуналишлар :

бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	белгиланган манзиллар	Озарбайжон ташқарисидаги манзиллар
Ўзбекистондаги исталган манзиллар	учинчи мамлакатдаги манзиллар	Озарбайжондаги манзиллар	учинчи мамлакатдаги манзиллар

2. Озарбайжон Республикасининг тайинланган авиакорхонаси (авиакорхоналари) ҳар икки томонга парвозларни амалга оширишда фойдаланадиган йуналишлар:

бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	белгиланган манзиллар	Ўзбекистон ташқарисидаги манзиллар
Озарбайжондаги исталган манзиллар	учинчи мамлакатдаги манзиллар	Ўзбекистондаги манзиллар	учинчи мамлакатдаги манзиллар

**ЭСЛАТМА.** Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси тижорий ҳуқуқлардан фойдаланмаган ҳолда ташқаридаги исталган манзилдан фойдаланиши мумкин.

**МУНДАРИЖА**

**Кириш**.....3

**БИРИНЧИ БОБ**

**Мамлакатлар ўртасида транспорт алоқасини**

**ташқил этиш**.....5

1-§. Халқаро қатнов тушунчаси ва хусусиятлари.....6

2-§. Халқаро қатнов турлари.....8

3-§. Халқаро қатновларни ҳуқуқий жиҳатдан  
тартибга солиш.....13

4-§. Халқаро транспорт ташкилотлари.....16

5-§. Халқаро транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий  
ҳужжатлари.....19

**ИККИНЧИ БОБ**

**Транспорт масалаларига доир халқаро шартномалар**.....24

1-§. Давлатнинг ўз ҳудудида транспорт фаолиятини  
тартибга солиш ҳуқуқи.....25

2-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимлар.....26

3-§. Транспорт тармоқларига тааллуқли халқаро  
битимлар тизими.....29

4-§. Юklar ва йўловчиларни ташиш шартлари  
тўғрисидаги халқаро битимлар.....33

5-§. Тарифлар тўғрисидаги халқаро битимлар.....36

6-§. Транспорт ташкилотларининг халқаро қатновни  
амалга оширишга доир битимлари.....37

7-§. Транспорт соҳасидаги халқаро битимларнинг  
ҳуқуқий табиати.....40

**УЧИНЧИ БОБ**

**Халқаро ташишларни тартибга солиш учун ички**

**ҳуқуқни қўлланишнинг коллизия масалалари**.....44

1-§. Халқаро ташишларни тартибга солишда ички  
ҳуқуқнинг тутган ўрни.....45

2-§. Транспорт конвенцияларининг қоидалари ва уларнинг ички транспорт ҳуқуқи нормалари билан ўзаро алоқаси.....	48
3-§. Халқаро қатновларга нисбатан қўлланиладиган ички ҳуқуқ ҳужжатлари.....	51
4-§. Ички ҳуқуқни халқаро қатновда қўллаш.....	54
5-§. Халқаро ташиш соҳасидаги коллизион нормалар ҳақида умумий тушунча.....	55
6-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги умумий коллизион нормалар.....	59
7-§. Халқаро ташишлар соҳасидаги махсус коллизион нормалар.....	63

## **ТҶРТИНЧИ БОБ**

<b>Халқаро ташиш шартномаси.....</b>	<b>66</b>
--------------------------------------	-----------

1-§. Халқаро ташиш шартномасининг аҳамияти.....	67
2-§. Халқаро ташиш шартномасининг ҳуқуқий белгилари.....	68
3-§. Халқаро ташишда қўлланидиган транспорт ҳужжатлари.....	71
4-§. Халқаро ташиш шартномаси бўйича ташувчининг жавобгарлиги.....	75
5-§. Халқаро ташишда ташувчининг жавобгарлиги ва уни суғурта қилиш тартиби.....	84

Халқаро йўловчи ва юк ташишга тааллуқли ва мазкур ўқув дарслигида фойдаланилган қонунлар, халқаро шартномалар ва юридик адабиётлар.....	89
---	----

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Латвия Республикаси Ҳукумати ўртасида темир йўл транспорти соҳасида ҳамкорлик тўғрисида Битим. 1996 йил 23 май, Тошкент.....	94
--	----

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати билан Молдова Республикаси Ҳукумати ўртасида халқаро автомобиль қатнови тўғрисида Битим. 1995 йил 21 ноябрь, Тошкент.....	99
--	----

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Озарбайжон  
Республикаси ўртасида ҳаво қатнови ва ҳаво транспорти  
соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисида тузилган Битим.  
1996 йил 27 май, Боку.....106

**РАШИДОВ**  
Комил Қаюмович

**Халқаро кўламда  
йўловчи ва юк ташишнинг  
ҳуқуқий асослари**

Дарслик

**Китоб Очиқ Жамият Институти —  
Кўмак Жамгармасининг Ўзбекистондаги ваколатхонаси  
кўмагида чоп этилган**

Муҳаррир  
Техник муҳаррир  
Мусаҳҳиҳ

Р. Қосимов  
М. Буянов  
Ш. Соатова

Босишга руҳсат этилди 01.08.2001  
Бичими 60x90 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Ҳажми 8 б.т. Адади 3000.  
Ўзбекистон Республикаси Давлат матбуот кўмитасининг  
Тошкент китоб-журнал фабрикасида чоп этилди  
Тошкент, Юнусобод даҳаси, Муродов кўчаси, 1-уй.  
Буюртма № 123  
2001.