

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD. 37/27.02.2020.Yu.107.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ СУДЕЙ ПРИ ВЫСШЕМ
СУДЕЙСКОМ СОВЕТЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ВЫСШАЯ ШКОЛА СУДЕЙ ПРИ ВЫСШЕМ СУДЕЙСКОМ СОВЕТЕ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ИСМАИЛОВА РАЪНО ШУХРАТ ҚИЗИ

**ОСОБЕННОСТИ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОГОВОРУ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**12.00.03 – Гражданское право. Предпринимательское право.
Семейное право. Международное частное право**

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам**

Ташкент-2025

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)
Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi
Content of the abstract of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD)

Исмаилова Раъно Шухрат кизи

Особенности гражданско-правового регулирования исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов.....3

Ismailova Ra'no Shuxrat qizi

Avtomobil orqali xalqaro yuk tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarning bajarilishini fuqarolik-huquqiy tartibga solishning xususiyatlari.....23

Ismailova Rano Shukhrat kizi

Peculiarities of civil-legal regulation of the fulfillment of obligations under the contract for international transport of goods by road41

Список опубликованных работ

E'lon qilingan ishlar ro'yxati

List of published works45

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD. 37/27.02.2020.Yu.107.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ СУДЕЙ ПРИ ВЫСШЕМ
СУДЕЙСКОМ СОВЕТЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ВЫСШАЯ ШКОЛА СУДЕЙ ПРИ ВЫСШЕМ СУДЕЙСКОМ СОВЕТЕ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ИСМАИЛОВА РАЪНО ШУХРАТ ҚИЗИ

**ОСОБЕННОСТИ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОГОВОРУ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**12.00.03 – Гражданское право. Предпринимательское право.
Семейное право. Международное частное право**

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам**

Ташкент-2025

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан В2024.3.PhD/Yu1529.

Диссертация выполнена в Высшей школе судей при Высшем судейском совете Республики Узбекистан.

Автореферат диссертации на трех языках (русском, узбекском и английском (резюме)) размещен на веб-сайте Научного совета (sudyalaroliymaktabi@umail.uz) информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель:	Рахманкулов Мир-Акбар Хожиакбарович доктор юридических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Рашидов Комил Каюмович доктор юридических наук, профессор Джолдасова Сахипжамал Джалгасовна доктор юридических наук (DSc), доцент
Ведущая организация:	Ташкентский государственный юридический университет

Защита диссертации состоится «4» июля 2025 г. в 09.00 на заседании научного совета PhD. 37/27.02.2020.Yu.107.01 при Высшей школе судей при Высшем судейском совете Республики Узбекистан (Адрес: 100047, г. Ташкент, Чиланзарский район, ул. Чупонота, д. 6. Тел.: (99855) 501-01-88; факс: (99871) 501-01-89; e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Высшей школы судей при Высшем судейском совете Республики Узбекистан (зарегистрирована под №39-25).

Адрес: 100047, г. Ташкент, Чиланзарский район, ул. Чупонота, д. 6. Тел.: (99855) 501-01-88; факс: (99871) 501-01-89; e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz.

Автореферат диссертации разослан 19 июня 2025 г. (протокол реестр № 21 от 19 июня 2025 г.)

И.И. Насриев
Председатель Научного совета
по присуждению ученых степеней,
доктор юридических наук, профессор

О.Б. Шамсиддинова
Ученый секретарь Научного совета
по присуждению ученых степеней,
доктор философии (PhD) по
юридическим наукам

Ф.Х. Отахонов
Председатель Научного семинара при
Научном совете по присуждению
ученых степеней, доктор
юридических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В мире международные автомобильные перевозки грузов занимают ключевое место в глобальной торговле и логистике. Согласно данным Международного союза автомобильного транспорта (IRU), автомобильный транспорт обеспечивает более 75% всех сухопутных грузоперевозок в мире¹. По данным Всемирного банка автомобильный транспорт обеспечивает последнюю милю доставки в 95% случаев². Все указанные данные свидетельствуют о важности правового регулирования исполнения обязательств в данной сфере для обеспечения стабильности глобальных цепей поставок.

В мире проводятся исследования по совершенствованию правового регулирования исполнения обязательств по договорам международной автомобильной перевозки грузов, унификации коллизионных норм в международных перевозках, цифровизации транспортных документов и повышению эффективности механизмов защиты прав участников перевозочного процесса, разработке единых подходов к ответственности перевозчиков и страхованию грузов. При этом основное внимание направлено на обеспечение надлежащего исполнения обязательств перевозчика по доставке груза в сохранности и в установленные сроки, защиту интересов грузоотправителей и грузополучателей при утрате или повреждении груза, а также создание эффективных механизмов досудебного урегулирования споров, возникающих из договоров международной автомобильной перевозки грузов.

В Республике Узбекистан сфера международных автомобильных перевозок грузов выражается в устойчивом росте и стратегическом значении для экономики страны. Узбекистан активно участвует в международных транспортных коридорах, подписав соглашения о международных автомобильных перевозках с 32 государствами Европы, Азии и СНГ³. Страна является участницей 9 международных конвенций и 3 международных соглашений, регулирующих автомобильные перевозки, включая Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее - КДПГ). В рамках цифровизации отрасли Узбекистан успешно внедрил систему e-TIR в сотрудничестве с Казахстаном, Таджикистаном, Кыргызской Республикой и Азербайджаном. Выступая на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев подчеркнул, что перед государствами Центральной Азии стоит важная стратегическая задача – обеспечение глубокой интеграции региона в глобальные экономические, транспортные и транзитные коридоры. В этой связи было предложено создать под эгидой ООН Региональный центр развития транспортно-коммуникационной

¹ <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-annual-report-2024>

² <https://wits.worldbank.org/>

³ <https://aircuz.uz/mezhdunarodnye-soglasheniya-v-oblasti-map/>

взаимосвязанности, что подчёркивает приоритетность международного транспортного сотрудничества в государственной политике Узбекистана¹.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задачи норм, установленных в Гражданском кодексе Республики Узбекистан (1996), законах Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте» (1998), «О транспорте» (2021), указах Президента Республики Узбекистан «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы» от 28 января 2022 года №УП-60, «О стратегии «Узбекистан-2030»» от 11 сентября 2023 года №УП-158, Постановлении Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» от 27 января 2025 года №ПП-28, а также международных обязательствах Республики Узбекистан в рамках КДПГ и других международных соглашений.

Связь исследования с приоритетными направлениями развития науки и технологий республики. Данная диссертация выполнена в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Формирование системы инновационных идей и способов их реализации в социальном, правовом, экономическом, культурном, духовном и образовательном развитии информированного общества и демократического государства».

Степень изученности проблемы. В ходе исследования в качестве теоретической основы были использованы общие работы отечественных и зарубежных авторов по гражданскому, международному частному и транспортному праву. При этом в некоторых из них правовые проблемы исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов, страхования при автомобильных перевозках и коллизионно-правового регулирования международной перевозки грузов автомобильным транспортом выделяются как самостоятельный объект исследования, в других - затрагиваются эпизодически. Анализ научных трудов касательно автомобильных перевозок показывает, что данный вопрос в различных сочетаниях всегда находился в поле зрения ученых-цивилистов и транспортников. При этом, в иностранной литературе он изучен гораздо полнее, чем в отечественной.

Вместе с тем, можно отметить и тот факт, что вопросы исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом не являлись специальным объектом исследования.

В Республике Узбекистан экономические аспекты транспортных коммуникаций рассмотрены во множестве работ и публикаций. Это в первую очередь работы А.Т.Шермухамедова, В.В.Абатурова, Б.А.Ходжаева, Г.Т.Закирова, Ш.А.Бутаева, Ж.Ю.Артыкова, а также ряда других². Работы в правовом направлении касаются в основном проблем перевозок грузов и транспортного права, среди которых выделяются работы профессора

¹ Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций // <https://yuz.uz/ru/news/ozbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyoevning-birlashgan-millatlar-tashkiloti-bosh-assambleyasining-75-sessiyasidagi-nutqi>.

² Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

К.К.Рашидова и др.¹ Для осознания сущности гражданско-правовых договоров в Республике Узбекистан концептуальными являются многочисленные исследования академика Х.Р.Рахманкулова и профессора М.Х.Рахманкулова². Ряд отечественных ученых также внесли вклад в изучение обязательственного права, среди них И.А.Хамедов, О.Окюлов, Ш.Ш.Рузиназаров, И.И.Насриев, Ф.Х.Отахонов, а также Ш.М.Асьянов, Р.Х.Рахманбердиев и другие³.

Среди работ ученых СНГ отметим диссертационные исследования азербайджанского ученого – Г.А.Елдашова, российских ученых – Ю.А.Лончаковой, Т.А.Ивановой и Д.А.Лукинова, украинских исследователей А.В.Волкова, А.С.Макаренко и Л.Я.Свистун. Отдельного внимания заслуживают исследования белорусских ученых А.В.Войтюль, И.И.Карбанович и украинского ученого Н.М.Хрестюк. Особого внимания заслуживают работы ученых стран Центральной Азии, в частности Р.Таджиева, Т.Баймуханбетова, А.Жапарова, А.Кадыралиева, Г.Супаевой, М.Вохидовой, А.Чупина⁴. В большинстве своем данные исследования посвящены правовому регулированию международных автомобильных перевозок, а также месту транспортных договоров в системе гражданско-правовых договоров.

Среди зарубежных исследований выделяется большое количество работ, посвященных различным аспектам перевозок, в том числе автомобильным транспортом, а также исполнению договоров перевозки⁵. Особо следует отметить работы John Bagby, Chiara Tincani, Yu Zhang, а также Debattista, которые посвящены вопросам договорного урегулирования международных автомобильных перевозок грузов, а также роли накладной в договорном процессе. Законодательство Республики Узбекистан в сфере регулирования договорных отношений международной автомобильной перевозки грузов за период независимости было кардинально реформировано. Однако с развитием экономических отношений и их правовое регулирование также продолжает развиваться, в связи с чем изучение особенностей тех или иных видов договоров всегда остается актуальным.

Таким образом, на сегодняшний день отсутствует специальная монографическая работа, раскрывающая сущность и содержание исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом, что также обуславливает выбор данной темы диссертантом и ее актуальность.

Отсюда очевидна потребность в комплексном и аналитическом осмыслении общетеоретических и прикладных вопросов исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом, а также в исследовании практики нормативно-правового регулирования в Республике Узбекистан в данной области.

Связь темы диссертации с планом научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация.

¹ Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

² Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

³ Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

⁴ Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

⁵ Полный перечень работ данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

Диссертация выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Высшей школы судей при Высшем судейском совете Республики Узбекистан.

Цель диссертационного исследования заключается в выявлении и комплексном анализе проблем, связанных с исполнением обязательств по договорам международной перевозки грузов автомобильным транспортом, а также разработке предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование их правового регулирования.

Основные задачи диссертационного исследования:

сформулировать понятие договора международных автомобильных перевозок грузов;

выявить место и роль договора в системе правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов;

классифицировать обязательства по договору международной автомобильной перевозки грузов как по участникам процесса перевозки, так и по другим критериям;

исследовать особенности исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов;

проанализировать обязательства сторон, вытекающие из основных международных договоров, регулирующих международную автомобильную перевозку грузов;

осуществить объективный анализ механизма страхования ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом;

изучить коллизионно-правовое регулирование исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов;

выявить теоретические и практические проблемы, связанные с совершенствованием национального законодательства по международной автомобильной перевозке грузов на основе международной и зарубежной практики.

Объект исследования – комплекс общественных, в том числе гражданско-правовых отношений, складывающихся в процессе исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом стандартных грузов.

Предмет исследования – нормы международных договоров, законодательство и правоприменительная практика, опыт зарубежных стран и Республики Узбекистан, а также имеющиеся в юридической науке концептуальные подходы, научно-теоретические взгляды в области исполнения обязательств по договорам международной перевозки грузов автомобильным транспортом.

Методами диссертационного исследования являются методы познания, выявленные юридической наукой и апробированные практикой, а также общенаучные методы диалектического, исторического, формально-логического, системного и сравнительного анализа. При решении поставленных задач использовался ряд специальных методов, в том числе статистический, структурно-функциональный, методы моделирования и прогнозирования.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

обоснована необходимость расширения географии участия республики в международных транспортных коридорах, а также внедрения оформления перевозок грузов с использованием электронных, а не бумажных документов через надежную международную электронную базу данных и на этой основе присоединение к Приложению к Таможенной конвенции от 14 ноября 1975 года «О международной перевозке грузов с применением книжки (МДП)», и Приложению к КДПГ 1956 года, касающегося электронной накладной (e-CMR);

обосновано внедрение практики обязательного страхования профессиональной ответственности (CMR страхование) как зарубежных, так и национальных перевозчиков с целью формирования эффективного механизма обеспечения защиты прав и интересов национальных автомобильных грузоперевозчиков;

обоснована разработка мер по существенному снижению расходов грузоперевозчиков на страхование посредством создания адаптивных страховых программ, учитывающих специфические особенности перевозимых товаров и направлений, а также историю потерь перевозчика.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

выделены некоторые обязательства сторон договора международной автомобильной перевозки грузов, которые не регулируются КДПГ и внесены предложения по их правовому регулированию в рамках договоров перевозки;

разработаны предложения по различным аспектам и актуальным вопросам исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом;

исследована и обобщена современная судебная практика исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом;

выработаны предложения по внедрению передового международного и зарубежного опыта по исполнению обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом;

предложена разработка совместных разъяснений Министерства транспорта, Министерства юстиции, Верховного суда и Таможенного комитета Республики Узбекистан, а также Ассоциации автомобильных перевозчиков Узбекистана (далее AIRCUZ) для толкования и разъяснения норм КДПГ;

обоснована необходимость присоединения Республики Узбекистан к ряду международных транспортных конвенций и договоров.

Достоверность результатов исследования. Выводы, приведенные в конце каждой главы диссертационного исследования, а также отраженные в заключении диссертационного исследования общетеоретические подходы, предложения по совершенствованию нормативно-правовых актов и правоприменительной практики, основаны на научно-теоретических взглядах касательно организации автомобильной перевозки грузов, а рекомендации по совершенствованию правовой базы - на анализе международных документов, норм национального законодательства и правоприменительной практике. Результаты исследования опубликованы в ведущих национальных и зарубежных

изданиях, а также прошли апробацию в рамках мероприятий, организованных на национальном и международном уровнях.

Научная и практическая значимость результатов исследования. На основе научных выводов и предложений, разработанных в результате исследования, подготовлены соответствующие изменения и дополнения к Гражданскому кодексу Республики Узбекистан, Закону Республики Узбекистан «О договорно-правовой базе деятельности хозяйствующих субъектов», Правил перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан, утвержденных Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 1 августа 2014 года №213, постановлениям Пленума Верховного суда Республики Узбекистан, регулирующим договоры международной автомобильной перевозки грузов как объекты гражданско-правовых отношений, и они использованы в процессе нормотворчества.

Выводы, приведенные в конце каждой главы диссертационной работы, а также общетеоретические положения (правила), отраженные в заключении диссертационной работы, предложения, разработанные по совершенствованию нормативно-правовых актов и развитию правоприменительной практики, могут быть использованы при разработке модулей гражданского права, предпринимательского права, транспортного права и международного частного права в учебном процессе высших и средних специальных учебных заведений, специализирующихся на юриспруденции, при подготовке учебной литературы по изучаемой проблеме, а также в деятельности судебных органов, адвокатов, юридических консультантов, специализирующихся на вопросах международных перевозок грузов, и практических работников транспортно-логистических компаний.

Внедрение результатов исследования. По результатам научного исследования теоретико-практических проблем исполнения обязательств по договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом выработаны и внедрены следующие диссертационные предложения:

предложение о необходимости расширения географии участия республики в международных транспортных коридорах, а также внедрения оформления перевозок грузов с использованием электронных, а не бумажных документов через надежную международную электронную базу данных и на этой основе присоединение к Дополнительному протоколу к КДПГ, касающегося электронной накладной (e-CMR) было использовано при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан «О присоединении к международному договору» от 25 сентября 2020 года №ПП-4842 (акт Министерства транспорта Республики Узбекистан от 18 января 2021 года №1/318). Данное предложение способствовало расширению участия Республики Узбекистан в международных транспортных коридорах и переходу на электронный документооборот в сфере международных грузоперевозок;

предложение о внедрении практики обязательного страхования профессиональной ответственности (CMR страхование) как зарубежных, так и национальных перевозчиков с целью формирования эффективного механизма обеспечения защиты прав и интересов национальных автомобильных

грузоперевозчиков было учтено при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» от 27 января 2025 года № ПП-28 (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 1 апреля 2025 года №2/3547). Данное предложение обеспечило создание эффективного механизма защиты прав и интересов национальных автомобильных грузоперевозчиков через внедрение обязательного страхования профессиональной ответственности;

предложение о разработке мер по существенному снижению расходов грузоперевозчиков на страхование их профессиональной ответственности посредством создания адаптивных страховых программ, учитывающих специфические особенности перевозимых товаров и направлений, а также историю потерь перевозчика было учтено при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» от 27 января 2025 года № ПП-28 (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 1 апреля 2025 года №2/3547). Данное предложение способствовало существенному снижению расходов грузоперевозчиков на страхование через внедрение адаптивных страховых программ, учитывающих специфику перевозимых товаров и историю потерь.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования освещались на 8 международных и республиканских научно-практических конференциях (2018-2025 гг.).

Опубликованность результатов исследования. По теме работы автором опубликованы 12 научных статей, включая 2 в зарубежных изданиях.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, состоящих из семи параграфов, заключения и списка использованной литературы и приложения. Объем диссертации составляет 146 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** (аннотации к диссертации) диссертации обоснована актуальность и востребованность темы исследования. Наряду с этим освещена связь исследования с приоритетными направлениями развития науки и техники республики, изложены степень изученности проблемы, связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Раскрыты цель и задачи, объект и предмет, методы, научная новизна и практические результаты исследования, достоверность, теоретическое и практическое значение, внедрение, апробация результатов исследования, информация об опубликовании результатов исследования, а также объеме и структуре диссертации.

В первой главе диссертации «**Общетеоретические аспекты договорного регулирования международной автомобильной перевозки грузов**» раскрываются теоретические основы договорного регулирования международной перевозки грузов автомобильным транспортом, а также

изучаются характеристики договора. Диссертант проводит правовой анализ договора, его юридической природы, определяет стороны договора международной перевозки грузов автомобильным транспортом и формулирует понятие договора международной автомобильной перевозки грузов.

Так, в первом параграфе главы определена общая характеристика правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов. Диссертант констатирует, что осуществление международных автомобильных перевозок грузов регулируется многочисленными международными договорами, соглашениями и конвенциями. Многообразие источников правового регулирования международной автомобильной перевозки грузов обусловлено, с одной стороны, спецификой самого объекта перевозки, а с другой — особенностями, присущими автомобильному транспорту как средству осуществления трансграничного перемещения товаров. Договоры о перевозке, транспортной экспедиции и о других услугах в сфере транспорта относятся к категории гражданско-правовых договоров о предоставлении услуг и могут быть квалифицированы с точки зрения характеристики и оценки того или иного гражданско-правового договора.

Второй параграф главы раскрывает значение договора перевозки в системе правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов, в нем тщательно изучены и проанализированы работы зарубежных и отечественных ученых.

Диссертант констатирует, что несмотря на наличие развитой системы международных и национальных источников, договор международной автомобильной перевозки грузов сохраняет ключевое значение как форма выражения автономии воли сторон. Он обеспечивает гибкое правовое регулирование отношений между грузоотправителем, перевозчиком и, в ряде случаев, грузополучателем, позволяя учесть специфику конкретной перевозки.

Договор перевозки обладает признаками возмездности и взаимности, при этом в юридической науке до сих пор отсутствует единое мнение относительно его консенсуального или реального характера. Ряд отечественных авторов (Х.Рахмонкулов, К.Рашидов, О.Окюлов, Ф.Отахонов, К.Кодиров) трактуют его как соглашение о возникновении, изменении или прекращении прав и обязанностей, относя его к договору оказания услуг. Ряд зарубежных ученых также придерживаются этого мнения (Chiara Tincani, Oğuzcan İREN). Автор диссертации придерживается позиции, что договор перевозки следует считать реальным, при этом условия перевозки окончательно согласовываются в момент подписания заявки.

Особое внимание уделяется правовому положению грузополучателя. Хотя классически он рассматривается как третье лицо, ряд зарубежных учёных (Р.Ш.Цинцадзе, А.М.Рубин) обосновывает возможность признания его самостоятельной стороной договора. Это требует пересмотра конструкции договора перевозки и внесения соответствующих изменений в Гражданский кодекс Республики Узбекистан, с тем чтобы отразить его специфику и обеспечить стабильность возникающих правоотношений.

Исходя из проведенного исследования автор формулирует понятие договора международной перевозки грузов автомобильным транспортом следующим образом:

Договор международной автомобильной перевозки грузов представляет собой правовое соглашение, регулирующее обязательства сторон в процессе транспортировки груза между двумя или более государствами. Согласно данному договору, перевозчик принимает на себя обязательство осуществить доставку груза от места отправления, расположенного в одной стране, до места назначения в другой, с пересечением государственных границ, а грузоотправитель или грузополучатель обязуется возместить расходы, связанные с перевозкой, и оплатить установленную провозную плату. Договор носит реальный характер, поскольку считается заключенным с момента передачи груза перевозчику.

Во второй главе диссертации **«Обязательства участников договора международной автомобильной перевозки грузов и особенности их исполнения»** диссертантом проанализированы обязательства сторон договора международной автомобильной перевозки грузов, их классификация, содержание и особенности исполнения.

В первом параграфе главы обосновано, что обязательства могут быть классифицированы по различным критериям, включая субъектный состав, характер обязательств, их степень обязательности, а также правовые последствия неисполнения. Такой подход позволяет более детально изучить правовую природу договорных отношений и выявить пробелы в их нормативно-правовом регулировании.

Статья 234¹ Гражданского кодекса Республики Узбекистан определяет два основных источника обязательств: договор и причинение вреда. В этой связи полагается целесообразным также указать, что обязательства бывают и императивные, а именно возложенные законом.

Поскольку предметом настоящего исследования является именно договор международной перевозки грузов автомобильным транспортом, автор подробно анализирует именно обязательства, исходящие из данного вида договора.

В параграфе основное внимание уделено классификации обязательств перевозчика, особо рассматриваются обязательства перевозчика, не урегулированные КДПГ, включая:

Ответственность за погрузку и разгрузку, где подчеркивается, что стороны должны закреплять эти обязанности в договоре;

Обязанность по техническому обслуживанию транспортного средства, где перевозчик несет ответственность за исправность ТС и устранение неисправностей, влияющих на безопасность перевозки;

Вопросы страхования груза, которые КДПГ не регулирует, оставляя их на усмотрение сторон договора или национального законодательства;

¹ Гражданский кодекс Республики Узбекистан. – Т.: Адолат, 2018.

Квалификационные требования к водителям и их режим труда и отдыха, которые регулируются отдельными международными соглашениями, но не являются предметом договора перевозки.

Параграф содержит анализ судебной практики Узбекистана и международного опыта, показывающего, как на практике реализуется ответственность перевозчика, а также влияние национальных правовых норм на исполнение обязательств по международным автомобильным перевозкам грузов.

Особое внимание в работе уделено вопросу ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза. В ходе анализа установлено, что действующее международное регулирование не содержит исчерпывающего перечня обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности в случае наступления особых рисков. В связи с этим автором предложено закрепить в законодательстве и международных договорах исчерпывающий список таких обстоятельств, исключая возможность его расширительного толкования, что обеспечит правовую определенность и защиту интересов сторон.

Разграничение ответственности между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем за несохранность грузов и просрочку их доставки может иметь место на стадиях как заключения, так и исполнения договора перевозки. Основаниями для наступления имущественной ответственности клиентуры перевозчика являются нарушения действующего на конкретном виде транспорта правил сдачи груза к перевозке, его упаковки, своевременного получения груза в пункте назначения, оформления перевозочных документов и т.д.¹

К условиям наступления ответственности перевозчиков относятся наличие убытков получателя; неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства); наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; вина перевозчика.

По мнению Б.Л. Хаскельберга, факт обнаружения груза с повреждением еще не говорит о противоправности поведения перевозчика, и нельзя возлагать на перевозчика ответственность за повреждение груза, если им выполнены все требования, направленные на сохранность груза, доставленного с повреждениями. Это означает, что должна быть также подтверждена причинная связь между неправомерными действиями перевозчика и причиненными убытками².

Во втором параграфе главы диссертант проводит анализ правоприменительной практики зарубежных стран и обосновывает необходимость присоединения Республики Узбекистан к 11-му Протоколу Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) и Дополнительному протоколу к КДПГ (e-CMR). Это будет способствовать цифровизации транспортной документации, упрощению

¹ Ситдикова Л.Б. Правовое регулирование отношений по возмездному оказанию услуг: дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2012. с. 41.

² Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. – М.: Юридическая литература, 1966. – 143 с.

документооборота и сокращению административных издержек, позволит минимизировать вероятность несоответствия данных при перевозке грузов, повысит эффективность международных перевозок и укрепит позиции Узбекистана в глобальной логистической системе.

В третьем параграфе главы автор подробно останавливается на особенностях страхования ответственности перевозчика при международной перевозке грузов автомобильным транспортом. В целях совершенствования института ответственности и исполнения обязательств сторон автором предложены следующие меры: введение обязательного страхования профессиональной ответственности (CMR-страхования) для отечественных и иностранных перевозчиков; закрепление обязательности страхования перевозчиком определенных категорий грузов в нормативно-правовых актах; разработка механизмов снижения страховых затрат для перевозчиков, включая государственную поддержку; обеспечение страхования грузов экспедиторскими организациями в целях защиты интересов национальных перевозчиков; а также оптимизация процедур урегулирования страховых случаев и внедрение регламентированных сроков их рассмотрения.

Глава третья диссертации называется **«Совершенствование правового регулирования исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов»**. В данной главе исследуются проблемы и направления совершенствования правового регулирования исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов, включая анализ норм КДПГ, национального законодательства и судебной практики, а также даются предложения по их усовершенствованию.

На фоне активного роста международных автомобильных перевозок из Республики Узбекистан (в частности, по данным Международного союза автомобильного транспорта, в 2024 году было выдано свыше 154 000 книжек МДП), автор подчёркивает важность унификации законодательства, применимого к договорам перевозки, с учётом норм международных соглашений и законодательства стран-партнёров.

Отмечается, что применимое право к обязательствам по договору перевозки определяется различными коллизионными привязками: правом страны перевозчика (*lex domicilii*), местом заключения договора (*lex loci contractus*), местом исполнения обязательства (*lex loci solutionis*) или страной назначения груза. При этом КДПГ, будучи актом материального права, не содержит универсальной коллизионной нормы, что ещё более усиливает необходимость привлечения норм национального законодательства.

С учётом изложенного, автор приходит к выводу о необходимости дальнейшего развития и гармонизации коллизионно-правового регулирования в сфере международных перевозок, включая возможную разработку универсальных механизмов разрешения коллизионных вопросов в рамках международного права.

Во втором параграфе главы определены перспективы совершенствования национального законодательства по международной автомобильной перевозке грузов на основе международной и зарубежной практики.

По удобству и конкурентоспособности поставок Узбекистан занимает 88 место среди 168 стран в Международном индексе эффективности логистики¹. Не вдаваясь в социально-экономические и политические аспекты развития транспортных коммуникаций, отметим, что существует достаточное количество юридико-правовых проблем в этой сфере.

В данном параграфе анализируются актуальные проблемы правового регулирования исполнения обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов и предлагаются направления их совершенствования в контексте законодательства Республики Узбекистан.

Во-первых, исследуется вопрос ответственности перевозчика за сохранность груза в соответствии с положениями КДПГ. Рассматриваются правовые последствия несоблюдения установленных сроков подачи претензий, влияющие на распределение бремени доказывания между сторонами договора. Обосновывается необходимость сбалансированного подхода к претензионному порядку, обеспечивающего защиту интересов как перевозчиков, так и грузоотправителей.

Во-вторых, рассматривается целесообразность разработки официального руководства к КДПГ в форме межведомственного акта с участием Министерства транспорта, Министерства юстиции, Верховного суда, Таможенного комитета и Ассоциации автоперевозчиков, с учётом положений национального законодательства, судебной практики и международных правовых стандартов.

Особый акцент сделан на необходимости комплексного толкования положений КДПГ, касающихся ответственности перевозчика, порядка предъявления претензий и определения размера убытков при утрате, повреждении груза либо задержке доставки. Предлагаемое научно-практическое руководство, по мнению автора, станет действенным механизмом устранения правовой неопределённости, повысит правовую предсказуемость и эффективность разрешения споров, возникающих в международных автоперевозках.

Данное руководство призвано способствовать единообразному толкованию и применению норм КДПГ, а также гармонизировать национальную судебную практику с международными стандартами. Особое внимание уделяется вопросам распределения бремени доказывания, ответственности перевозчика и порядка применения норм национального законодательства в субсидиарном порядке.

В-третьих, выявлены расхождения между установленными сроками рассмотрения претензий в сфере грузоперевозок автомобильным транспортом и общими нормами досудебного урегулирования споров в Узбекистане. Анализируются несоответствия между Гражданским кодексом Республики Узбекистан, Правил перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан, утвержденных Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан 1 августа 2014 года №213 и Законом Республики Узбекистан «О договорно-правовой базе деятельности хозяйствующих

¹ The logistics performance (LPI) of Uzbekistan for 2023.
<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/C/UZB/2023>

субъектов», и предлагается их устранение путем унификации сроков рассмотрения претензий с 30-дневного срока на 15-дневный. Вносятся предложения о дополнении законодательства нормой о приостановлении срока рассмотрения претензии до момента предоставления всех необходимых документов, что позволит избежать правовой неопределенности и повысить эффективность досудебного урегулирования споров.

Наконец, рассматривается необходимость изменения статьи 724 Гражданского кодекса Республики Узбекистан с целью установления трехгодичного срока исковой давности по договорам перевозки грузов в случаях причинения умышленного вреда, что соответствует международным стандартам. Обосновывается важность включения в постановления высших судебных инстанций разъяснений о понятии «умышленного поступка» и связанных с ним правовых последствий.

Реализация предложенных мер направлена на создание эффективного правового механизма регулирования международных автомобильных перевозок грузов, что позволит укрепить позиции Республики Узбекистан как важного транзитного узла в международной торговле и обеспечит защиту интересов всех участников перевозочного процесса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного диссертационного исследования, посвященного договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом сформулированы следующие выводы, а также разработаны предложения и рекомендации.

I. Научные и теоретические выводы:

1. Сформулировано и обосновано понятие договора международной автомобильной перевозки грузов как особой гражданско-правовой конструкции, обладающей межотраслевым характером, в которой сочетаются элементы частного и публичного права:

Договор международной автомобильной перевозки грузов представляет собой правовое соглашение, регулирующее обязательства сторон в процессе транспортировки груза между двумя или более государствами. Согласно данному договору, перевозчик принимает на себя обязательство осуществить доставку груза от места отправления, расположенного в одной стране, до места назначения в другой, с пересечением государственных границ, а грузоотправитель или грузополучатель обязуется компенсировать расходы, связанные с перевозкой, и оплатить установленную провозную плату. Договор носит реальный характер, поскольку считается заключенным с момента передачи груза перевозчику.

2. Установлено, что договор перевозки грузов обладает двойственной природой, однако по своей сути должен квалифицироваться как реальный договор. Автор подчёркивает необходимость его чёткого разграничения с иными типами обязательств, в частности, с организационными договорами, регулируемые статьёй 722 Гражданского кодекса Республики Узбекистан.

Предложен обновлённый подход к правовой классификации договора перевозки, позволяющий более точно определить его правовую природу, что, в свою очередь, способствует устранению правовой неопределённости, совершенствованию регулирования транспортных обязательств и гармонизации национального законодательства с международными стандартами.

3. Установлено, что договор международной автомобильной перевозки грузов в ряде случаев функционирует как усложнённая модель договора в пользу третьего лица - грузополучателя. Несмотря на то, что согласно статье 711 Гражданского кодекса Республики Узбекистан договор заключается между грузоотправителем и перевозчиком, исполнение обязательства направлено в интересах третьего лица. Выявлено отсутствие единообразия в практике относительно момента возникновения прав у грузополучателя. В этой связи предложен авторский подход, согласно которому реализация прав третьего лица определяется не волеизъявлением сторон, а юридическими фактами, подтверждаемыми перевозочными документами и фактом доставки. Такой подход способствует уточнению правового статуса грузополучателя, снижению правовой неопределённости и более эффективному регулированию трансграничных перевозок.

4. Установлено, что CMR-накладная обладает вспомогательным характером и не может рассматриваться как самостоятельный источник обязательств. На основе анализа положений КДПГ, законодательства Республики Узбекистан и судебной практики обосновано, что CMR-накладная подтверждает факт заключения договора перевозки, его условия и участников, но не порождает обязательств. В качестве авторского вклада предложено разграничение между доказательственной функцией накладной и функцией установления обязательства. Такой подход позволяет устранить правовую неопределённость и обеспечить более справедливое разрешение споров, особенно в случаях, когда отсутствует надлежаще оформленная накладная, но имеются иные доказательства заключения договора.

5. Выявлено, что в действующем международном регулировании, включая КДПГ, отсутствуют специальные положения, касающиеся права перевозчика на удержание груза, что создаёт правовой пробел и вынуждает прибегать к нормам национального законодательства. На примере правоприменительной практики Республики Узбекистан установлено, что такое регулирование допускает удержание груза при отсутствии противоположных условий в договоре, однако это сопряжено с правовыми рисками и возможностью возникновения коллизионных споров. Автор подчёркивает, что правовая определённость в данном вопросе может быть достигнута за счёт чёткого закрепления условия о праве на удержание груза в договоре, а также путём включения соответствующих положений в международные правовые акты или унифицированные стандарты. Такой подход укрепит защиту интересов перевозчиков и обеспечит предсказуемость в правоприменении при трансграничных перевозках.

6. Предложено разработать научно обоснованное руководство по толкованию положений КДПГ с целью устранения правовой неопределённости и обеспечения единообразного применения автором. В отличие от

существующего фрагментарного подхода, обоснована необходимость создания межведомственного научно-практического разъяснения с участием Министерства транспорта, Министерства юстиции, Верховного суда, Таможенного комитета и профильных профессиональных объединений. Предложено учитывать как международные стандарты, так и национальное законодательство и судебную практику. Особый акцент сделан на необходимости комплексного толкования положений КДПГ, касающихся ответственности перевозчика, порядка предъявления претензий и расчёта убытков. Такая инициатива, по мнению автора, повысит предсказуемость правоприменения, снизит количество правовых коллизий и станет важным инструментом для участников международных перевозок и регулирующих органов.

7. Установлено, что, несмотря на начавшееся внедрение цифровых инструментов, таких как e-TIR и e-CMR, правовое регулирование международных автоперевозок в Республике Узбекистан остаётся фрагментарным и изолированным. Анализ показал отсутствие целостной нормативно-правовой базы, необходимой для полной цифровизации транспортной логистики. В качестве научной новизны предложен системный подход к интеграции цифровых механизмов в международные перевозки, основанный на правовой модели, учитывающей как особенности национального законодательства, так и международные обязательства Узбекистана. Реализация данного подхода обеспечит нормативно-правовую целостность, повысит правовую определённость и будет способствовать устойчивому развитию цифровой логистики в сфере международных автоперевозок.

II. Предложения и рекомендации по совершенствованию законодательства:

1. Внесено предложение о присоединении Республики Узбекистан к дополнительному протоколу к КДПГ, которая предусматривает электронизацию процедуры управления CMR при помощи программы e-CMR. Данное предложение сформулировано автором диссертационного исследования исходя из потребности в цифровизации международного транспортного документооборота, необходимости правового признания e-CMR как юридически значимого документа и гармонизации национального законодательства с международными стандартами.

2. Внесено предложение о присоединении к 11 протоколу Таможенной конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки (МДП) 1975 года, который предусматривает внедрение электронных книжек МДП (eTIR). Данное предложение сформулировано автором диссертационного исследования в целях обеспечения цифровизации транзитных перевозок, упрощения таможенного оформления и повышения эффективности взаимодействия между таможенными органами и участниками международной торговли в рамках системы eTIR.

3. В целях обеспечения единообразного толкования и применения норм КДПГ дополнить пункт 4 Постановления Пленума Верховного суда Республики Узбекистан от 24 мая 2019 года № 13 «О некоторых вопросах применения судом

первой инстанции норм экономического процессуального законодательства» нормой следующего содержания: «При рассмотрении споров по международной автомобильной перевозке грузов судам следует исходить из норм международных договоров Республики Узбекистан в сфере международных автомобильных перевозок, в частности КДПГ. В части касательно предъявления претензий перевозчику в случае повреждения груза получатель груза обязан предъявить претензию перевозчику в случае скрытых дефектов (повреждениях, которые не были или не могли быть установлены в момент принятия груза) в течение семи дней после получения груза (воскресенье и другие нерабочие дни не включаются в данный срок). При этом несоблюдение семидневного срока выставления претензии не исключает вину перевозчика, а лишь перекладывает бремя доказательства вины перевозчика на клиента (сторону договора перевозки грузов)».

4. В целях унификации правоприменительной практики и повышения эффективности досудебного урегулирования споров в сфере перевозки грузов целесообразно привести нормы Гражданского кодекса Республики Узбекистан и Правил перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан, утвержденных Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан 1 августа 2014 года №213 в соответствие с Законом Республики Узбекистан «О договорно-правовой базе деятельности хозяйствующих субъектов», установив единый 15-дневный срок рассмотрения претензий. Такое изменение позволит ускорить процесс разрешения споров, повысит деловую активность и обеспечит своевременное исполнение обязательств по договорам перевозки. В частности, дополнить часть 2 статью 724 Гражданского кодекса Республики Узбекистан нормой в следующей редакции: «По международным автомобильным перевозкам грузов такой срок составляет 15 дней с момента получения перевозчиком претензии».

5. В целях гармонизации национальной практики с международными стандартами в Правилах перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан, утвержденных Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан 1 августа 2014 года №213

а) часть 4 пункта 100 изложить в следующей редакции: «О результатах рассмотрения претензии перевозчик должен уведомить клиента в пятнадцатидневный срок. В случае отклонения претензии перевозчиком он должен указать причины отклонения претензии.»

б) пункт 101 изложить в следующей редакции: «Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию, либо неполучения от перевозчика ответа в пятнадцатидневный срок».

6. В законодательстве Республики Узбекистан отсутствует механизм приостановления срока рассмотрения претензии в случае непредоставления заявителем необходимых документов, что может приводить к правовой неопределенности и затягиванию процесса досудебного урегулирования. В целях устранения данного пробела целесообразно внести изменения в действующие законодательные акты, дополнив их нормой о приостановлении срока рассмотрения претензии до момента предоставления всех необходимых

документов. Это обеспечит справедливый порядок рассмотрения претензий и повысит эффективность досудебного урегулирования споров.

В частности, дополнить часть 2 статьи 724 Гражданского Кодекса Республики Узбекистан нормой в следующей редакции: «В случае, если перевозчик в течение установленного срока направил заявителю мотивированный запрос о предоставлении дополнительных документов, разъяснений или информации, срок рассмотрения претензии приостанавливается на период до получения запрашиваемых данных, но не более чем на 5 календарных дней. При этом получатель претензии обязан уведомить сторону, предъявившую претензию, о приостановке срока и обосновать необходимость запрошенных данных. При отсутствии ответа со стороны направившей претензию в течение указанного срока, получатель вправе рассматривать претензию на основании имеющихся у него материалов».

Кроме того, дополнить часть 1 статьи 18 Закона Республики Узбекистан «О договорно-правовой базе деятельности хозяйствующих субъектов» нормой в следующей редакции: «В случае, если получатель претензии в течение установленного срока направил заявителю мотивированный запрос о предоставлении дополнительных документов, разъяснений или информации, срок рассмотрения претензии приостанавливается на период до получения запрашиваемых данных, но не более чем на 5 календарных дней. При этом получатель претензии обязан уведомить сторону, предъявившую претензию, о приостановке срока и обосновать необходимость запрошенных данных. При отсутствии ответа со стороны направившей претензию в течение указанного срока, получатель вправе рассматривать претензию на основании имеющихся у него материалов».

7. В целях унификации правоприменительной практики с положениями КДПГ целесообразно изложить часть 3 статьи 724 Гражданского кодекса Республики Узбекистан нормой следующего содержания: «Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год:

а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, - со дня сдачи груза;

б) в случае потери всего груза - с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза транспортером к перевозке;

в) во всех прочих случаях - с момента, определяемого в соответствии со статьей 154 настоящего Кодекса.

Однако в случае умышленного поступка или вины, которая приравнивается судом к умышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года.»

8. Следует дополнить пункт 5 Постановления Пленума Высшего хозяйственного суда Республики Узбекистан от 19 июня 2015 года № 282 «О некоторых вопросах применения экономическими судами норм гражданского законодательства об исковой давности» нормой следующего содержания: «В частности, при применении срока исковой давности для требований, вытекающих из договора о перевозке груза в соответствии со статьей 724

Гражданского кодекса Республики Узбекистан, судам следует обратить внимание, что умышленный поступок в контексте договорных обязательств по перевозке грузов - это действие (или бездействие), совершённое одной из сторон договора, с целью нарушения или предотвращения исполнения условий договора, а также с сознательным осознанием и желанием наступления вредных последствий для другой стороны договора. При этом приравнивая поступок к умышленному, суд должен руководствоваться тем, что поступок представляет собой действие (или бездействие), совершённое с грубой неосторожностью, при которой лицо осознаёт возможность наступления вредных последствий, но без прямого намерения их причинить, однако допускает их как неизбежные или вероятные».

III. Предложения организационного характера, способствующие надлежащему исполнению обязательств перевозчика:

Исходя из потребности в формировании действенного правового механизма ответственности сторон по договору международной автоперевозки грузов в нормативно-правовых актах должны быть четко оговорены случаи, от наступления которых перевозчик должен осуществлять страхование. Закрепление таких положений было бы выгодно как перевозчику, так и отправителю/получателю груза, а также страховым компаниям, специализирующимся на страховании ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом в международном сообщении. В этой связи были внесены следующие предложения организационного характера, направленные на повышение эффективности функционирования института ответственности и исполнения договорных обязательств в международных автомобильных перевозках грузов:

введение обязательного страхования профессиональной ответственности (CMR-страхования) для отечественных и иностранных перевозчиков с целью создания эффективного механизма защиты их прав и интересов;

разработка мер по снижению затрат на страхование для перевозчиков за счет внедрения адаптированных страховых программ, учитывающих особенности грузов, маршрутов и историю убытков, а также возмещения государством 50% от стоимости страхового полиса;

обеспечение страхования грузов экспедиторскими организациями для гарантии выполнения национальными перевозчиками своих договорных обязательств в случае возникновения рисков при международных автомобильных перевозках, включая повреждение, утрату или уничтожение грузов;

оптимизировать процессы урегулирования страховых случаев, введение нормативов по срокам и процедурам урегулирования страховых случаев, что позволит сократить время ожидания компенсации и снизить финансовые риски для сторон.

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI SUDYALAR OLIY KENGASHI
HUZURIDAGI SUDYALAR OLIY MAKTABI HUZURIDAGI
ILMIY DARAJALAR BERUVCHI PhD. 37/27.02.2020.Yu.107.01
RAQAMLI ILMIY KENGASH**

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI SUDYALAR OLIY KENGASHI
HUZURIDAGI SUDYALAR OLIY MAKTABI**

ISMAILOVA RA’NO SHUXRAT QIZI

**AVTOMOBIL ORQALI XALQARO YUK TASHISH SHARTNOMASI
BO‘YICHA MAJBURIYATLARNING BAJARILISHINI
FUQAROLIK-HUQUQIY TARTIBGA SOLISH XUSUSIYATLARI**

**12.00.03 – Fuqarolik huquqi. Tadbirkorlik huquqi.
Oila huquqi. Xalqaro xususiy huquq.**

**yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent-2025

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiya mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2024.3.PhD/Yu1529 raqam bilan ro‘yxatga olingan.

Dissertatsiya O‘zbekiston Respublikasi Sudyalar Oliy kengashi huzuridagi Sudyalar Oliy maktabida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o‘zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasi (sudyalaroliymaktabi@umail.uz) va “Ziyonet” Axborot-ta’lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Rahmankulov Mir-Akbar Xojiakbarovich
yuridik fanlar doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Rashidov Komil Kayumovich
yuridik fanlar doktori, professor

Djoldasova Saxipjamal Djalgasovna
yuridik fanlar doktori (DSc), dotsent

Yetakchi tashkilot:

Toshkent davlat yuridik universiteti

Dissertatsiya himoyasi O‘zbekiston Respublikasi Sudyalar oliy kengashi huzuridagi Sudyalar oliy maktabi Ilmiy darajalar beruvchi PhD.37/27.02.2020.YU.107.01 raqamli Ilmiy kengashning 2025-yil “4” iyul kuni soat 09:00 dagi majlisida bo‘lib o‘tadi (Manzil: 100047, Toshkent shahri, Chilonzor tumani, Cho‘ponota ko‘chasi, 6-uy. Tel.: (99855) 501-01-88; faks: (99871) 501-01-89; e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz).

Dissertatsiya bilan O‘zbekiston Respublikasi Sudyalar oliy kengashi huzuridagi Sudyalar oliy maktabining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (39-25 raqam bilan ro‘yxatga olingan).

Manzil: 100047, Toshkent shahri, Chilonzor tumani, Cho‘ponota ko‘chasi, 6-uy. Tel.: (99855) 501-01-88; faks: (99871) 501-01-89; e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz

Dissertatsiya avtoreferati 2025-yil “19” iyun kuni tarqatildi.

(2025 yil “19” iyundagi 21-raqamli reestr bayonnomasi).

I.I. Nasriyev

Ilmiy darajalar beruvchi
Ilmiy kengash raisi,
yuridik fanlar doktori, professor

O.B. Shamsiddinova

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash
ilmiy kotibi, yuridik fanlar bo‘yicha
falsafa doktori (PhD), dosent v.b.

F.X. Otaxonov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash
qoshidagi Ilmiy seminar raisi,
yuridik fanlar doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Dunyoda xalqaro avtomobil yuk tashishlari global savdo va logistikada asosiy o‘rinni egallaydi. Xalqaro avtomobil transporti uyushmasi (IRU) ma’lumotlariga ko‘ra, dunyodagi barcha quruqlik orqali yuk tashishlarning 75 foizidan ortig‘ini avtomobil transporti ta’minlaydi¹. Jahon banki ma’lumotlariga ko‘ra, avtomobil transporti 95 foiz holatda yetkazib berishning oxirgi kilometrini ta’minlaydi². Keltirilgan barcha ma’lumotlar ushbu sohada majburiyatlarni bajarishni huquqiy tartibga solish global yetkazib berish zanjirlarining barqarorligini ta’minlash uchun muhimligini ko‘rsatadi.

Jahonda xalqaro avtomobil yuk tashish shartnomalari bo‘yicha majburiyatlarni bajarishni huquqiy tartibga solishni takomillashtirish, xalqaro tashishlarda kollizion normalarini unifikatsiya qilish, transport hujjatlarini raqamlashtirish va tashish jarayoni ishtirokchilarining huquqlarini himoya qilish mexanizmlarini samaradorligini oshirish, yuk tashuvchilarning javobgarligini va yuklarni sug‘urta qilishga oid yagona yondashuvni ishlab chiqish yuzasidan izlanishlar olib borilmoqda. Shu bilan birga, asosiy e’tibor yukni belgilangan muddatlarda va butun holda yetkazib berish bo‘yicha tashuvchining majburiyatlarini lozim darajada bajarilishini ta’minlash, yuk yo‘qolgan yoki shikastlangan taqdirda yukni jo‘natuvchi va qabul qiluvchilarning manfaatlarini himoya qilish, shuningdek, xalqaro avtomobil yuk tashish shartnomalaridan kelib chiqadigan nizolarni sudgacha hal qilishning samarali mexanizmlarini yaratishga qaratilmoqda.

O‘zbekiston Respublikasida xalqaro avtomobil yuk tashish sohasi barqaror o‘shir sur’atlarida va mamlakat iqtisodiyoti uchun strategik ahamiyatida namoyon bo‘lmoqda. O‘zbekiston xalqaro transport yo‘laklarida faol ishtirok etmoqda va Yevropa, Osiyo hamda MDH davlatlari bilan xalqaro avtomobil yuk tashishga oid kelishuvlar imzolagan³. Mamlakat yuklarni avtomobilda tashishni tartibga soluvchi 9 ta xalqaro konvensiya va 3 ta xalqaro kelishuv, jumladan, Yuklarni xalqaro yo‘llarda tashish shartnomasi to‘g‘risidagi konvensiya (keyingi o‘rinlarda YuYTK) ishtirokchisi hisoblanadi. Sohani raqamlashtirish doirasida O‘zbekiston Qozog‘iston, Tojikiston, Qirg‘iziston va Ozarbayjon bilan hamkorlikda e-TIR tizimini muvaffaqiyatli joriy etgan.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.M. Mirziyoyev BMT Bosh Assambleyasining 75-sessiyasida so‘zga chiqar ekan, Markaziy Osiyo davlatlari oldida muhim strategik vazifa - mintaqaning global iqtisodiy, transport va tranzit yo‘laklariga chuqur integratsiyasini ta’minlash vazifasi turganini ta’kidladi. Shu munosabat bilan, BMT tomonidan Transport-kommunikatsiya aloqalarini rivojlantirish mintaqaviy markazini tashkil etish taklif etildi Bu esa O‘zbekistonning davlat siyosatida xalqaro transport hamkorligi ustuvorligini ta’kidlaydi⁴.

¹ <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-annual-report-2024>

² <https://wits.worldbank.org/>

³ <https://aircuz.uz/mezhdunarodnye-soglasheniya-v-oblasti-map/>

⁴ O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning Birlashgan Millatlar Tashkiloti Bosh Assambleyasining 75-sessiyasidagi nutqi // <https://yuz.uz/ru/news/ozbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyoevning-birlashgan-millatlar-tashkiloti-bosh-assambleyasining-75-sessiyasidagi-nutqi>.

Ushbu dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada O‘zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi (1996-yil), “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi (1998-yil), “Transport to‘g‘risida”gi (2021-yil) qonunlari, shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida” 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son, “O‘zbekiston - 2030” strategiyasi to‘g‘risida” 2023-yil 11-sentyabrdagi PF-158-son farmonlari, “O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son Qarori hamda YuYTK va boshqa xalqaro shartnomalar doirasidagi O‘zbekiston Respublikasining xalqaro majburiyatlarini amalga oshirishga xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi. Mazkur dissertatsiya respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy innovatsion g‘oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo‘llari” nomli ustuvor yo‘nalishi doirasida bajarilgan.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Tadqiqot davomida milliy va xorijiy mualliflarning fuqarolik, xalqaro xususiy va transport huquqi bo‘yicha umumiy ishlaridan nazariy asos sifatida foydalanilgan. Shu bilan birga, ayrim ilmiy ishlarda yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarish, avtomobil tashishlarida sug‘urta munosabatlari va yuklarni avtomobilda xalqaro tashishni kollizion-huquqiy tartibga solishga oid huquqiy muammolar mustaqil tadqiqot obyekti sifatida ajratib ko‘rsatilgan, boshqa ilmiy ishlarda muayyan darajada o‘rganilgan. Avtomobilda yuk tashishlarga oid ilmiy ishlar tahlili shuni ko‘rsatadiki, ushbu masala doimo sivilist olimlar va transportchilar diqqat markazida bo‘lgan. Shu bilan birga, ushbu masala xorijiy adabiyotlarda milliy adabiyotlarga nisbatan ancha keng o‘rganilgan.

Shu bilan birga, yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarish masalalari mustaqil tadqiqot obyekti bo‘lmaganini ham ta’kidlash mumkin.

O‘zbekiston Respublikasida transport kommunikatsiyalarining iqtisodiy jihatlari ko‘plab ilmiy ishlar va nashrlarda ko‘rib chiqilgan. Bu birinchi navbatda, A.T.Shermuxamedov, V.V.Abaturrov, B.A.Xo‘jayev, G.T.Zakirov, Sh.A.Butayev, J.Yu.Artikov⁵ hamda boshqa qator mualliflarning ishlarida qisman yoritilgan. Huquqiy yo‘nalishdagi ishlar esa, asosan, yuk tashish muammolari va transport huquqiga doir bo‘lib, ular orasida professor K.K.Rashidov va boshqalarning ishlari alohida ajralib turadi⁶. O‘zbekiston Respublikasida fuqarolik-huquqiy shartnomalarning mohiyatini anglashda akademik X.R.Rahmonqulov va professor M.X.Rahmonqulovning⁷ ko‘p sonli tadqiqotlari konseptual hisoblanadi. Majburiyatlar huquqini o‘rganishga bir qator milliy olimlar ham o‘z hissalarini qo‘shgan, ular orasida I.A.Xamedov, O.Oqyulov, Sh.Sh.Ruzinazarov, I.I.Nasriyev, F.X.Otaxonov, shuningdek, Sh.M.Asyonov, R.X.Rahmonberdiyev⁸ va boshqalar.

⁵ Ushbu olimlar ishlarining to‘liq ro‘yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatida keltirilgan.

⁶ Ushbu olimlar ishlarining to‘liq ro‘yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatida keltirilgan.

⁷ Ushbu olimlar ishlarining to‘liq ro‘yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatida keltirilgan.

⁸ Ushbu olimlar ishlarining to‘liq ro‘yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatida keltirilgan.

MDH olimlari ishlari orasida Ozarbayjon olimi - G.A.Yeldashov, rossiyalik tadqiqotchilar - Yu.A Lonchakova, T.A.Ivanova va D.A.Lukinov, ukrain tadqiqotchilari - A.V.Volkov, A.S.Makarenko va L.Ya.Svistunlarning dissertatsiya tadqiqotlarini qayd etish mumkin. Belarus olimlari - A.V.Voytyul, I.I.Karbanovich hamda ukrain tadqiqotchisi N.M.Xrestyukning tadqiqotlari alohida e'tiborga sazovor. Markaziy Osiyo davlatlari olimlarining, xususan, R.Tojiyev, T.Baymuxanbetova, A.Japarov, A.Qodiraliyev, G.Supayeva, M.Vohidova va A.Chupinaning ishlari⁹ ham alohida e'tiborga loyiqdir. Bu tadqiqotlarning aksariyati xalqaro avtomobil yuk tashishlarni huquqiy tartibga solish hamda transport shartnomalarining fuqarolik-huquqiy shartnomalar tizimidagi o'rniga bag'ishlangan.

Xorijiy tadqiqotlar orasida turli xil tashish turlariga, jumladan, avtomobil transportida tashish hamda tashish shartnomalarini bajarish masalalariga bag'ishlangan ko'plab ishlar alohida ajralib turadi¹⁰. John Bagby, Chiara Tincani, Yu Zhang, shuningdek, Debattistaning yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomaviy tartibga solish masalalariga, shuningdek, shartnoma jarayonida transport yukxatining rolga bag'ishlangan asarlari alohida e'tiborga loyiqdir. O'zbekiston Respublikasida yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomaviy munosabatlarini tartibga solish sohasidagi qonunchilik mustaqillik yillarida tubdan isloh qilindi. Biroq, iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishi bilan ularning huquqiy tartibga solinish hamda rivojlanishda davom etmoqda, shu sababli, muayyan turdagi shartnomalarning xususiyatlarini o'rganish doim dolzarb ahamiyat kasb etadi.

Shunday qilib, bugungi kunda yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarishning mohiyati va mazmunini ochib beradigan maxsus monografik tadqiqot mavjud emas, bu ham dissertatsiya mavzusini tanlanishini taqozo etadi va uning dolzarbligini anglatadi.

Shundan kelib chiqib, yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarishga doir umumiy nazariy va amaliy masalalarni kompleks va tahliliy jihatdan anglab yetish, shuningdek, ushbu sohadagi normativ-huquqiy tartibga solish amaliyotini O'zbekiston Respublikasi misolida o'rganish zarurati yaqqol namoyon bo'lmoqda.

Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya O'zbekiston Respublikasi Sudyalar oliy kengashi huzuridagi Sudyalar oliy maktabining ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq bajarilgan.

Dissertatsiya tadqiqotining maqsadi yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomalari bo'yicha majburiyatlarni bajarish bilan bog'liq muammolarni aniqlash va kompleks tahlil qilish, shuningdek, ularni huquqiy tartibga solishni takomillashtirishga qaratilgan taklif va tavsiyalarni ishlab chiqishdan iborat.

Dissertatsiya tadqiqotining asosiy vazifalari:

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasining tushunchasini shakllantirish;

⁹ Ushbu olimlar ishlarining to'liq ro'yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatida keltirilgan.

¹⁰ Ushbu olimlar ishlarining to'liq ro'yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatida keltirilgan.

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasining huquqiy tartibga solish tizimidagi o‘rni va rolini aniqlash;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni ham tashish jarayoni ishtirokchilariga, ham boshqa mezonlarga ko‘ra tasniflash;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarish xususiyatlarini o‘rganish;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashishni tartibga soluvchi asosiy xalqaro shartnomalardan kelib chiqadigan tomonlar majburiyatlarini tahlil qilish;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashishda tashuvchining javobgarligini sug‘urta qilish mexanizmini tahlil etish;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarishni kollizion-huquqiy tartibga solishni o‘rganish;

xalqaro va xorijiy tajriba asosida yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasidagi milliy qonunchilikni takomillashtirish bilan bog‘liq nazariy va amaliy muammolarni aniqlash.

Tadqiqot obyekti standart yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarish jarayonida vujudga keladigan ijtimoiy, shu jumladan, fuqarolik-huquqiy munosabatlar majmuasidan iborat.

Tadqiqot predmeti xalqaro shartnomalar normalari, qonunchilik va huquqni qo‘llash amaliyoti, xorijiy davlatlar va O‘zbekiston Respublikasi tajribasi, shuningdek, yuridik fanda mavjud bo‘lgan konseptual yondashuvlar, xalqaro yuk tashish shartnomalari bo‘yicha majburiyatlarni bajarish sohasidagi ilmiy-nazariy qarashlardan iborat.

Tadqiqot usullari yuridik fan tomonidan aniqlangan va amaliyotda sinovdan o‘tgan bilish usullari, shuningdek, dialektik, tarixiy, formal-mantiqiy, tizimli va qiyosiy tahlilning umumiy ilmiy usullaridan iborat. Belgilangan vazifalarni hal qilishda bir qator maxsus usullar, jumladan statistik, tarkibiy-funksional, modellashtirish va prognozlash usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

respublikaning xalqaro transport koridorlarida ishtirok etish geografiyasini kengaytirish zarurligi asoslab berilgan, shuningdek, yuk tashish jarayonlarini qog‘oz shaklidagi hujjatlar o‘rniga ishonchli xalqaro elektron ma’lumotlar bazasi orqali elektron hujjatlar asosida rasmiylashtirishni joriy etish ehtiyoji qayd etilgan. Shu asosda 1975-yil 14-noyabrda qabul qilingan “Yuklarni xalqaro yo‘llarda tashish daftarchasini qo‘llagan holda yuklarni xalqaro tashish to‘g‘risidagi Bojxona konvensiyasi”ga Qo‘shimcha protokol hamda 1956-yildagi YuYTKga elektron yuk xatiga (e-CMR) oid Qo‘shimcha protokolga qo‘shilish taklif qilingan;

xorijiy va milliy avtomobil yuk tashuvchilarining huquq va manfaatlarini himoya qilishni ta‘minlashning samarali mexanizmini shakllantirish maqsadida xorijiy va milliy tashuvchilarning kasbiy javobgarligini majburiy sug‘urta qilish (CMR sug‘urtasi) amaliyotini joriy etish asoslantirilgan;

tashuvchilarning kasbiy javobgarligini sug‘urta qilish xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishga qaratilgan, tashilayotgan tovarlar va yo‘nalishlarning o‘ziga xos xususiyatlarini, shuningdek, tashuvchining yo‘qotishlar tarixini hisobga olgan holda moslashtirilgan sug‘urta dasturlarini yaratish orqali yuk tashuvchilarning sug‘urta

xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirish bo'yicha chora-tadbirlar ishlab chiqilganligi asoslantirilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

YuYTK bilan tartibga solinmagan yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi tomonlarining ayrim majburiyatlari ajratib ko'rsatildi va ularni tashish shartnomalari doirasida huquqiy tartibga solish bo'yicha takliflar kiritildi;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlar bajarishning turli jihatlari va dolzarb masalalari yuzasidan takliflar ishlab chiqildi;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarishning zamonaviy sud amaliyoti o'rganildi va umumlashtirildi;

yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarishga oid ilg'or xalqaro va xorijiy tajribani joriy etish bo'yicha takliflar ishlab chiqildi;

YuYTK normalarini sharhlash va izohlash uchun O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, Adliya vazirligi, Oliy sud va Bojxona qo'mitasi, shuningdek, O'zbekiston avtomobil tashuvchilari uyushmasi (keyingi o'rinlarda – AIRCUZ) tomonidan qo'shma qo'llanma ishlab chiqish taklif etildi;

O'zbekiston Respublikasining qator xalqaro transport konvensiyalari va shartnomalariga qo'shilishi zarurligi asoslab berildi.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Dissertatsiya tadqiqotning har bir bobi yakunida keltirilgan xulosalar, shuningdek, dissertatsiyaning yakuniy qismida bayon etilgan umumnazariy yondashuvlar, normativ-huquqiy hujjatlar va huquqni qo'llash amaliyotini takomillashtirishga doir takliflar avtomobilda yuk tashishni tashkil etishga oid ilmiy-nazariy qarashlarga asoslangan, huquqiy bazani takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar esa, xalqaro hujjatlar, milliy qonunchilik normalari va huquqni qo'llash amaliyoti tahlili asosida ishlab chiqilgan. Tadqiqot natijalari yetakchi milliy va xorijiy nashrlarda chop etilgan, shuningdek, milliy va xalqaro darajada tashkil etilgan tadbirlar doirasida aprotatsiyadan o'tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijasida ishlab chiqilgan ilmiy xulosalar va takliflar asosida O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksiga, O'zbekiston Respublikasining "Xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatining shartnomaviy-huquqiy bazasi to'g'risida"gi Qonuniga, O'zbekiston Respublikasida avtomobil transporti orqali yuk tashish qoidalariga, yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish shartnomalarini fuqarolik-huquqiy munosabatlar obyektlari sifatida tartibga soluvchi O'zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumi qarorlariga tegishli o'zgartish va qo'shimchalar tayyorlandi va ulardan norma ijodkorligi jarayonida foydalanilgan.

Dissertatsiya ishining har bir bobi yakunida keltirilgan xulosalardan, shuningdek, dissertatsiyaning xulosa qismida bayon etilgan umumnazariy qoidalardan, normativ-huquqiy hujjatlarni takomillashtirish va huquqni qo'llash amaliyotini rivojlantirish bo'yicha ishlab chiqilgan takliflardan huquqshunoslikka ixtisoslashgan oliy va o'rta maxsus ta'lim muassasalarining o'quv jarayonida fuqarolik huquqi, tadbirkorlik huquqi, transport huquqi va xalqaro xususiy huquq bo'yicha modullarni ishlab chiqishda, o'rganilayotgan muammo bo'yicha o'quv adabiyotlarini tayyorlashda, shu bilan birga, xalqaro yuk tashish masalalari bo'yicha ixtisoslashgan sud organlari,

advokatlar, yuridik maslahatchilar va transport-logistika kompaniyalarining amaliyotchi xodimlari faoliyatida foydalanilishi mumkin.

Tadqiqot natijalarining joriy etilishi. Yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarishning nazariy-amaliy muammolari yuzasidan ilmiy tadqiqot natijalari asosida quyidagi takliflar ishlab chiqildi va amaliyotga joriy etildi:

respublikaning xalqaro transport yo'laklaridagi ishtiroki geografiyasini kengaytirish, shuningdek, yuk tashishni rasmiylashtirishda qog'oz hujjatlar o'rniga ishonchli xalqaro elektron ma'lumotlar bazasi orqali elektron hujjatlardan foydalanishni joriy etish hamda shu asosda YuYTKning elektron yuk xatiga (e-CMR) oid Qo'shimcha protokolga qo'shilish zarurligi to'g'risidagi taklifdan O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Xalqaro shartnomaga qo'shilish to'g'risida"gi 2020-yil 25-sentyabrdagi PF-4842-son qarorini ishlab chiqishda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2021-yil 18-yanvardagi 1/318-son dalolatnomasi). Mazkur taklif O'zbekiston Respublikasining xalqaro transport yo'laklarida ishtirokini kengaytirish va xalqaro yuk tashish sohasida elektron hujjat aylanishiga o'tishga xizmat qilgan.

xorijiy va milliy avtomobil yuk tashuvchilar uchun majburiy tarzda kasbiy javobgarlikni sug'urta qilish (CMR sug'urtasi) amaliyotini joriy etish, milliy avtomobil yuk tashuvchilarining huquq va manfaatlarini himoya qilishni ta'minlovchi samarali mexanizmni shakllantirish maqsadida berilgan taklifdan O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida" 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarorini ishlab chiqishda inobatga olingan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 1-apreldagi 2/3547-son ma'lumotnomasi). Mazkur taklif kasbiy javobgarlikni majburiy sug'urtalashni joriy etish orqali milliy avtomobil yuk tashuvchilarining huquq va manfaatlarini himoya qilishning samarali mexanizmini yaratilishini ta'minlagan.

tashuvchilarning kasbiy javobgarligini sug'urta qilish xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishga qaratilgan, tashilayotgan tovarlar va yo'nalishlarning o'ziga xos xususiyatlari hamda tashuvchining yo'qotishlar tarixi inobatga olingan holda moslashuvchan sug'urta dasturlarini yaratish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish to'g'risidagi taklifdan O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida" 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarorini ishlab chiqishda inobatga olingan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 1-apreldagi 2/3547-son ma'lumotnomasi). Ushbu taklif tashilayotgan yuklarning o'ziga xosligi va yo'qotishlar tarixini hisobga olgan holda moslashtirilgan sug'urta dasturlarini joriy etish orqali yuk tashuvchilarning sug'urta xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishga xizmat qildi.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Dissertatsiya natijalari 8 ta xalqaro va respublika ilmiy-amaliy konferensiyalarida yoritilgan (2018-2025 yillar davomida).

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinishi. Tadqiqot mavzusi bo'yicha muallif tomonidan 12 ta ilmiy maqola, shu jumladan 2 tasi xorijiy nashrlarda chop etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, yetti paragrafdan iborat uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovadan iborat. Dissertatsiyaning umumiy hajmi 146 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning **kirish** (dissertatsiya annotatsiyasi) qismida tadqiqot mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslab berilgan. Shu bilan birga, tadqiqotning respublika fan va texnika taraqqiyotining ustuvor yo'nalishlari bilan bog'liqligi yoritilgan, muammoning o'rganilganlik darajasi, dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasidagi ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog'liqligi bayon etilgan. Tadqiqotning maqsad va vazifalari, obykti va predmeti, usullari, ilmiy yangiligi va amaliy natijasi, tadqiqot natijalarining ishonchliligi, ilmiy va amaliy ahamiyati, joriy qilinishi, aprobatsiyasi, natijalarining e'lon qilinganligi, dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi yoritilgan.

Dissertatsiyaning **“Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomalarini tartibga solishning umumnazariy jihatlari”** deb nomlangan birinchi yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomaviy tartibga solishning nazariy asoslari yoritilgan, shuningdek, shartnomaning xususiyatlari o'rganilgan. Dissertant shartnoma va uning yuridik tabiatini huquqiy tahlil qilgan, yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasining tomonlarini aniqlagan hamda yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish shartnomasining tushunchasini shakllantirgan.

Shunday qilib, bobning birinchi paragrafida yuklarni avtomobilda xalqaro tashishni huquqiy tartibga solinishining umumiy xususiyatlari aniqlangan. Dissertantning ta'kidlashicha, yuklarni avtomobilda xalqaro tashishni amalga oshirilishi ko'plab xalqaro shartnomalar, bitimlar va konvensiyalar bilan tartibga solinadi. Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomalarini huquqiy tartibga solish manbalarining xilma-xilligi, bir tomondan, tashish obyektining o'ziga xosligi bilan, ikkinchi tomondan, tovarlarni transchegaraviy tashish vositasi sifatida avtomobil transportiga xos xususiyatlar bilan belgilanadi. Transport sohasida tashish, ekspeditsiya va boshqa xizmatlar ko'rsatish shartnomalari xizmatlar ko'rsatish bo'yicha fuqarolik-huquqiy shartnomalar toifasiga kiradi va muayyan fuqarolik-huquqiy shartnomaning xususiyatlari va bahosi nuqtai nazaridan kvalifikatsiya qilinishi mumkin.

Bobning ikkinchi paragrafida xalqaro yuk tashishni huquqiy tartibga solish tizimida transport shartnomasining ahamiyati ochib berilgan, unda xorijiy va milliy olimlarning ishlari sinchkovlik bilan o'rganilib, tahlil qilingan.

Dissertantning fikricha xalqaro va milliy manbalar tizimi yetarli darajada rivojlangan bo'lishiga qaramasdan, paragrafida yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi tomonlar irodasining mustaqil ifodasi shakli sifatida muhim ahamiyatini saqlab qolmoqda. Mazkur shartnoma yuk jo'natuvchi, tashuvchi va ayrim hollarda yuk qabul qiluvchining o'zaro munosabatlarini moslashuvchan huquqiy tartibga solish imkonini beradi, bu esa aniq tashishning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olishga xizmat qiladi. Xalqaro va milliy manbalarining rivojlangan tizimi mavjudligiga qaramay, paragrafida yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi tomonlar erk ixtiyorini ifodalovchi shakl sifatida muhim ahamiyatini saqlab qolmoqda. U yuk jo'natuvchi, tashuvchi va ayrim hollarda yuk qabul qiluvchi o'rtasidagi munosabatlarning moslashuvchan huquqiy tartibga solinishini ta'minlaydi hamda muayyan tashishning o'ziga xos xususiyatlarini inobatga olish imkonini beradi.

Tashish shartnomasi haq to'lanadigan va o'zaro majburiyatlilik xususiyatlari bilan tavsiflanadi, biroq yuridik fanda uning konsensual yoki real xarakterda ekanligi yuzasidan hozirgacha yagona fikr mavjud emas. Qator milliy mualliflar (X.Rahmonkulov, K.Rashidov, O.Oqyulov, F.Otaxonov, Q.Qodirov) bu shartnomani huquq va majburiyatlarning vujudga kelish, o'zgarishi yoki tugashi to'g'risidagi

kelishuv sifatida talqin qilib, uni xizmat ko'rsatish shartnomalari qatoriga kiritishadi. Qator xorijiy olimlar ham (Chiara Tincani, O'guzcan İren) ushbu fikrni qo'llab-quvvatlaydilar.

Ishda alohida e'tibor yuk qabul qiluvchining huquqiy maqomiga qaratilgan. Garchi u an'anaviy tarzda uchinchi shaxs sifatida qaralsa-da, qator xorijiy olimlar (R.Sh. Sinsadze, A.M. Rubin) uni (yuk qabul qiluvchini) shartnomaning mustaqil tomoni sifatida tan olish mumkinligini asoslashgan. Bu esa, tashish shartnomasining tuzilishini qayta ko'rib chiqish va uning xususiyatlarini aks ettirish hamda yuzaga keladigan huquqiy munosabatlarning barqarorligini ta'minlash uchun O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksiga tegishli o'zgartishlar kiritilishini talab qiladi.

O'tkazilgan tadqiqotdan kelib chiqib, dissertant yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasiga o'zining ta'rifini shakllantirgan.

Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bu ikki yoki undan ortiq davlat o'rtasida yuk tashish jarayonida tomonlarning majburiyatlarini tartibga soluvchi huquqiy kelishuv hisoblanadi. Mazkur shartnomaga muvofiq tashuvchi bir davlat hududida joylashgan yuk ortish manzilidan ikkinchi davlat hududidagi belgilangan manzilgacha davlat chegarasini kesib o'tib, yukni yetkazib berish majburiyatini oladi o'z navbatida, yuk jo'natuvchi yoki yuk qabul qiluvchi tashish bilan bog'liq xarajatlarni qoplash va belgilangan tashish haqini to'lash majburiyatini o'z zimmasiga oladi. Shartnoma real xarakterga ega, chunki yuk tashuvchiga yuk topshirilgan paytda tuzilgan deb hisoblanadi.

Dissertatsiyaning **“Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi ishtirokchilarining majburiyatlari va ularni bajarish xususiyatlari”** deb nomlangan ikkinchi bobida dissertant tomonidan xalqaro avtomobil yuk tashish shartnomasi tomonlarining majburiyatlari, ularning klassifikatsiyasi, mazmuni va bajarilish xususiyatlari tahlil qilingan.

Bobning birinchi paragrafida majburiyatlarni turli mezonlar asosida tasniflash mumkinligi asoslab berilgan. Bunday mezonlarga subyektlar tarkibi, majburiyatlarning xarakteri, ularning majburiylik darajasi hamda bajarmaslikning huquqiy oqibatlari kiradi. Bunday yondashuv shartnomaviy munosabatlarning huquqiy tabiatini chuqurroq o'rganish, shuningdek, ularni tartibga soluvchi me'yoriy-huquqiy bazadagi bo'shliqlarni aniqlash imkonini beradi.

O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 234-moddasi¹¹ majburiyatlarning ikki asosiy manbaini belgilaydi: shartnoma va ziyon yetkazish. Shu munosabat bilan, majburiyatlar imperativ, ya'ni qonun bilan yuklatilgan bo'lishi mumkinligini ko'rsatib o'tish maqsadga muvofiq hisoblanadi.

Mazkur tadqiqot predmeti yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi hisoblangani sababli muallif aynan ushbu turdagi shartnomadan kelib chiqadigan majburiyatlarni atroflicha tahlil qiladi.

Paragrafda asosiy e'tibor tashuvchining majburiyatlarini klassifikatsiya qilishga qaratilgan bo'lib, YuYTK bilan tartibga solinmagan majburiyatlar alohida ko'rib chiqiladi, jumladan:

Yukni yuklash va tushirish uchun javobgarlik, bunda tomonlar mazkur majburiyatlarni shartnomada aniq belgilab qo'yishlari lozimligi ta'kidlanadi;

Transport vositasining texnik xizmat ko'rsatilishi bo'yicha majburiyat, bunda tashuvchi transport vositasining yaroqli holatda bo'lishi va tashish xavfsizligiga ta'sir etuvchi nosozliklarni bartaraf etish uchun javobgar hisoblanadi;

¹¹ O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi. – T.: Adolat, 2018.

YuYTK tomonidan tartibga solinmasdan, shartnoma yoki milliy qonunchilik tomonlarining ixtiyoriga qoldirilgan yukni sug'urta qilish masalalari;

Haydovchilarga qo'yiladigan malaka talablari hamda ularning mehnat va dam olish tartibi alohida xalqaro bitimlar bilan tartibga solinadi, biroq ular yuk tashish shartnomasining bevosita predmeti hisoblanmaydi.

Paragrafda O'zbekiston sud amaliyoti va xalqaro tajriba tahlil qilinib, unda tashuvchining javobgarligi amalda qanday tarzda amalga oshirilayotgani hamda milliy huquq normalarining xalqaro majburiyatlarni bajarishga ko'rsatayotgan ta'siri yoritilgan.

Ishda yukning yo'qolishi yoki shikastlanishi uchun tashuvchining javobgarligi masalasiga alohida e'tibor qaratilgan. Tahlil jarayonida amaldagi xalqaro tartibga solish tizimi maxsus xavf tug'ilganda tashuvchini javobgarlikdan ozod qiluvchi holatlarning to'liq ro'yxatini o'z ichiga olmasligi aniqlangan. Shu munosabat bilan muallif tomonidan ushbu holatlar aniq va yakka tartibda milliy qonunchilik hamda xalqaro shartnomalarda mustahkamlab qo'yilishi, ularning kengaytirilgan talqiniga yo'l qo'yilmasligi taklif etiladi. Bu esa huquqiy aniqlikni ta'minlaydi hamda shartnoma tomonlarining manfaatlarini samarali himoya qilishga xizmat qiladi.

Yuklarga zarar yetkazish va yetkazib berishdagi kechikishlar uchun tashuvchi, yuk jo'natuvchi va yuk qabul qiluvchining javobgarligi chegarasini aniqlash tashish shartnomasini tuzish bosqichida ham, uni bajarish jarayonida ham yuzaga kelishi mumkin. Tashuvchining mijozlari zimmasiga mol-mulkka oid javobgarlik yuklanishining asoslari sifatida muayyan transport turi bo'yicha amalda bo'lgan yukni tashishga topshirish qoidalarining buzilishi, yukning noto'g'ri yoki yetarli bo'lmagan qadoqlanishi, yukni belgilangan manzilda o'z vaqtida qabul qilib olmaslik, tashish hujjatlarini rasmiylashtirishdagi xatoliklar va shunga o'xshash holatlar e'tirof etiladi¹².

Tashuvchining javobgarligi yuzaga kelishining asosiy shartlari quyidagilardan iborat: yuk qabul qiluvchiga yetkazilgan zarar (yo'qotishlar) mavjud bo'lishi; huquqbuzarlik - ya'ni tashuvchining majburiyatni bajarmasligi yoki lozim darajada bajarmasligi; tashish majburiyatining bajarmasligi bilan yetkazilgan zarar o'rtasida sabab-oqibat bog'liqligi mavjud bo'lishi, bunda javobgarlik zararlarni qoplash shaklida ifodalanadi; tashuvchining aybi mavjud bo'lishi.

B.L. Xaskelbergning fikriga ko'ra, yukda shikastlanish aniqlangani tashuvchining huquqqa xilof harakati mavjudligini anglatmaydi, va agar tashuvchi shikastlangan holda yetkazilgan yukni bus-butun saqlab qolishga qaratilgan barcha talablarni bajargan bo'lsa, yukning shikastlanishi uchun javobgar bo'lmaydi. Bu tashuvchining huquqbuzarlik harakati bilan yetkazilgan ziyon o'rtasida sababiy bog'liqlik ham tasdiqlanishi lozimligini anglatadi¹³.

Bobning ikkinchi paragrafida dissertant xorijiy davlatlarning huquqni qo'llash amaliyotini tahlil qiladi va O'zbekiston Respublikasining 1975-yilda qabul qilingan "Yuklarni xalqaro yo'llarda tashish daftarchasini qo'llagan holda yuklarni xalqaro tashish to'g'risidagi Bojxona konvensiyasi"ga Qo'shimcha protokol hamda YUYTKga Qo'shimcha protokol (e-CMR)ga qo'shilish zarurligini asoslaydi. Bu transport hujjatlarini raqamlashtirishga, hujjat aylanmasini soddalashtirish va ma'muriy xarajatlarni kamaytirishga xizmat qiladi, yuk tashish jarayonida ma'lumotlarning mos kelmasligi ehtimolini minimallashtiradi, xalqaro tashishlarning samaradorligini

¹² Ситдикова Л.Б. Правовое регулирование отношений по возмездному оказанию услуг: дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2012. с. 41.

¹³ Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. – М.: Юридическая литература, 1966. – 143 с.

oshiradi hamda O‘zbekistonning global logistika tizimidagi pozitsiyasini mustahkamlaydi.

Bobning uchinchi paragrafida muallif xalqaro avtomobil transporti orqali yuk tashishda tashuvchining javobgarligini sug‘urta qilish xususiyatlariga batafsil to‘xtalib o‘tadi. Tomonlarning javobgarligi institutini va majburiyatlarni bajarishni takomillashtirish maqsadida muallif quyidagi chora-tadbirlarni taklif etadi: milliy va xorijiy tashuvchilar uchun kasbiy javobgarlikni majburiy sug‘urta qilish (CMR-sug‘urtasi)ni joriy etish; tashuvchi tomonidan muayyan toifadagi yuklarni sug‘urta qilish majburiyatini normativ-huquqiy hujjatlarda belgilab qo‘yish; tashuvchilar uchun sug‘urta xarajatlarini kamaytirish mexanizmlarini, shu jumladan, davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlashni ishlab chiqish; milliy tashuvchilar manfaatlarini himoya qilish maqsadida ekspeditorlik tashkilotlari tomonidan yuklarni sug‘urta qilishni ta‘minlash; shuningdek, sug‘urta holatlarini hal etish tartiblarini maqbullashtirish va ularni ko‘rib chiqish tartibga solingan muddatlarini joriy etish.

Dissertatsiyaning uchinchi bobi **“Yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarishni huquqiy tartibga solishni takomillashtirish”** deb nomlanadi. Mazkur bobda xalqaro avtomobil yuk tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarni bajarishni huquqiy tartibga solish muammolari va ularni takomillashtirish yo‘nalishlari o‘rganiladi, shu jumladan, YUYTK normalari, milliy qonunchilik va sud amaliyoti tahlil qilinib, ularni takomillashtirish bo‘yicha takliflar ilgari suriladi.

O‘zbekiston Respublikasidan xalqaro avtomobil tashishlar hajmi jadal o‘sib borayotgani (xususan, Xalqaro avtomobil transporti uyushmasi ma‘lumotlariga ko‘ra, 2024 yilda 154 000 dan ortiq MDP daftarchasi berilgan) fonida, muallif tashish shartnomalariga nisbatan qo‘llaniladigan qonunchilikni xalqaro shartnomalar normalari va hamkor-davlatlar qonunchiligi asosida unifikatsiya qilish muhimligini alohida ta‘kidlaydi.

Tashish shartnomasi bo‘yicha majburiyatlarga nisbatan qo‘llaniladigan huquq turli xil kolliziya bog‘lovchilari bilan aniqlanishi ta‘kidlanadi: tashuvchining mamlakat huquqi (lex domicilii), shartnoma tuzilgan joy huquqi (lex loci contractus), majburiyat bajariladigan joy huquqi (lex loci solutionis) yoki yuk manzili mamlakatining huquqi. Shu bilan birga, moddiy huquq akti hisoblangan YUYTK universal kollizion norma mavjud emas, bu esa milliy qonunchilik normalarini jalb etish zaruratini yanada kuchaytiradi.

Bayon etilganlarni hisobga olgan holda, muallif xalqaro tashishlar sohasida kollizion-huquqiy tartibga solishni yanada rivojlantirish va muvofiqlashtirish, jumladan, xalqaro huquq doirasida kollizion masalalarni hal qilishga qaratilgan universal mexanizmlarni ishlab chiqish zarurligi to‘g‘risida xulosaga keladi.

Bobning ikkinchi paragrafida xalqaro va xorijiy tajriba asosida xalqaro avtomobil yuk tashish bo‘yicha milliy qonunchilikni takomillashtirish istiqbollari belgilangan.

Yetkazib berish qulayligi va raqobatbardoshligi bo‘yicha O‘zbekiston 168 ta davlat orasida Xalqaro logistika samaradorligi indeksida 88-o‘rinni egallagan¹⁴. Transport kommunikatsiyalarini rivojlantirishning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy jihatlariga to‘xtalmasdan, mazkur sohada yetarlicha yuridik-huquqiy muammolar mavjud ekanini qayd etish lozim.

Mazkur paragrafda yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish shartnomasi

¹⁴ The logistics performance (LPI) of Uzbekistan for 2023.
<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/C/UZB/2023>

bo'yicha majburiyatlarni bajarishni huquqiy tartibga solishdagi dolzarb muammolar tahlil etiladi va ularni O'zbekiston Respublikasi qonunchiligi doirasida takomillashtirish yo'nalishlari taklif qilinadi.

Birinchiidan, Yuklarni xalqaro yo'llarda tashish shartnomasi to'g'risida (YuYTK) qoidalariga muvofiq, tashuvchining yukni bus-butunligini saqlab qolish bo'yicha javobgarligi masalasi o'rganiladi. Talabnomalarni belgilangan muddatlarda kiritmaslikning huquqiy oqibatlari va bu holat shartnoma tomonlari o'rtasida isbotlash yukining taqsimlanishiga qanday ta'sir qilishi ko'rib chiqiladi. Talabnoma tartibga nisbatan, yuk tashuvchilar va yuk jo'natuvchilar manfaatlarini himoya qiluvchi muvozanatli yondashuv zarurligi asoslab beriladi.

Ikkinchiidan, milliy qonunchilik, sud amaliyoti va xalqaro huquqiy standartlar asosida Transport vazirligi, Adliya vazirligi, Oliy sud, Bojxona qo'mitasi va Avtomobil tashuvchilari uyushmasi ishtirokida idoralararo hujjat sifatida YUYTKga rasmiy qo'llanma tayyorlash maqsadga muvofiqligi ko'rib chiqiladi.

Alohida e'tibor tashuvchining javobgarligi, talabnoma kiritish tartibi hamda yukni yo'qotish, shikastlantirish yoki yetkazib berishda kechikish hollarida ziyon miqdorini aniqlash bilan bog'liq YuYTK qoidalarini kompleks talqin etish zarurligiga qaratilgan. Muallifning fikricha, taklif etilayotgan ilmiy-amaliy qo'llanma huquqiy noaniqlikni bartaraf etishda samarali mexanizmga aylanadi, xalqaro avtomobil tashishlarda yuzaga keladigan nizolarni hal etishda huquqiy barqarorlik va samaradorlikni oshiradi.

Mazkur qo'llanma huquqiy noaniqlikni bartaraf etish, YuYTK normalarini bir xilda izohlash va qo'llashni ta'minlash, shuningdek milliy sud amaliyotini xalqaro standartlar bilan uyg'unlashtirishga xizmat qilishi lozim. Unda ayniqsa isbotlash yukini taqsimlash, tashuvchining javobgarligi va milliy qonunchilik normalarini subsidiar tartibda qo'llash tartibi masalalariga alohida e'tibor qaratilgan.

Uchinchiidan, O'zbekistonda avtomobil transporti orqali yuk tashish sohasida talabnomalarni ko'rib chiqish muddatlari bilan sudgacha nizolarni hal qilish umumiy normalari o'rtasida tafovutlar aniqlangan. O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2014-yil 1-avgustdagi 213-sonli qarori bilan tasdiqlangan "O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yuklarni tashish qoidalarini" va "Xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatining shartnomaviy-huquqiy bazasi to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni o'rtasidagi nomuvofiqliklar tahlil qilingan va talabnomalarni ko'rib chiqish muddatini 30 kundan 15 kungacha birxillashtirish orqali ushbu ziddiyatlarni bartaraf etish taklif etilgan. Qonunchilikka talabnomani ko'rib chiqish muddati zarur hujjatlar taqdim etilguniga qadar to'xtatilishi to'g'risida norma kiritish taklifi kiritilgan, bu huquqiy noaniqliklarni bartaraf etish va sudgacha nizolarni hal etish samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Nihoyat, O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasiga xalqaro standartlarga mos keladigan yuk tashish shartnomalari bo'yicha qasddan yetkazilgan zarar hollarida da'vo muddati uch yil etib belgilanishiga oid o'zgartirish kiritish zarurati ko'rib chiqiladi. Sudning yuqori instantsiyalari qarorlariga "qasddan qilingan harakat" tushunchasi va unga bog'liq huquqiy oqibatlar bo'yicha izohlarni kiritish muhimligi asoslab berilgan.

Taklif etilgan chora-tadbirlarni amalga oshirish yuklarni avtomobilda xalqaro tashish munosabatlarini huquqiy tartibga solishning samarali mexanizmlarini yaratishga qaratilgan bo'lib, bu O'zbekiston Respublikasining xalqaro savdodagi muhim tranzit markazi sifatidagi o'rnini mustahkamlashga va tashish jarayoni barcha ishtirokchilarining manfaatlarini himoya qilishga xizmat qiladi.

XULOSA

Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi mavzusiga bag'ishlangan dissertatsion tadqiqot natijasida quyidagi xulosalar shakllantirildi, takliflar va tavsiyalar ishlab chiqildi.

I. Ilmiy va nazariy xulosalar:

1. Xususiy va ommaviy huquq elementlarini o'zida mujassam etgan fanlararo xarakterdagi maxsus fuqarolik-huquqiy tuzilma sifatida yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnoma tushunchasi shakllantirildi va asoslantirildi:

Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi - bu ikki yoki undan ortiq davlat o'rtasida yuk tashish jarayonida tomonlarning majburiyatlarini tartibga soluvchi huquqiy bitimdir. Mazkur shartnomaga ko'ra, tashuvchi bir davlatdagi jo'natish manzilidan boshqa davlatdagi yetkazib berish manziliga qadar yukni yetkazib berish majburiyatini oladi, yuk jo'natuvchi yoki yuk qabul qiluvchi esa tashish bilan bog'liq xarajatlarni qoplash va belgilangan haqni to'lash majburiyatini oladi. Shartnoma real tusga ega bo'lib, u yuk tashuvchiga topshirilgan paytdan boshlab tuzilgan hisoblanadi.

2. Aniqlanishicha, yuk tashish shartnomasi ikkilamchi huquqiy tabiatga ega, biroq u mohiyatan real shartnoma sifatida kvalifikatsiya qilinishi lozim. Muallif uni O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 722-moddasi bilan tartibga solinadigan tashkiliy shartnomalardan aniq ajratishni zarur deb hisoblaydi. Shartnomani huquqiy klassifikatsiya qilishning yangilangan yondashuvi muallif tomonidan taklif qilindi, bu esa uning huquqiy tabiatini aniqlashtirishga, huquqiy noaniqlikni bartaraf etishga, transport majburiyatlarini tartibga solishni takomillashtirishga hamda milliy qonunchilikni xalqaro standartlar bilan uyg'unlashtirishga xizmat qiladi.

3. Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi ayrim hollarda uchinchi shaxs - yuk qabul qiluvchi foydasiga tuzilgan murakkab model sifatida faoliyat yuritishi aniqlangan. Garchi O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 711-moddasiga muvofiq shartnoma yuk jo'natuvchi va tashuvchi o'rtasida tuzilsa-da, majburiyatning bajarilishi uchinchi shaxs manfaatlariga qaratilgan bo'ladi. Yuk qabul qiluvchining huquqlari vujudga kelish payti masalasida amaliyotda yagona yondashuv mavjud emas. Shuning uchun muallif yuk qabul qiluvchining huquqlari tomonlarning irodasiga emas, balki tashish hujjatlari va yetkazib berish fakti asosida belgilanadigan huquqiy yondashuvni taklif qiladi. Bu esa yuk qabul qiluvchining huquqiy maqomini aniqlashtiradi, huquqiy noaniqlikni kamaytiradi va transchegaraviy tashishlarni samarali tartibga solishga xizmat qiladi.

4. Aniqlanishicha, CMR yuk xati yordamchi xarakterga ega bo'lib, u mustaqil majburiyat manbai sifatida qaralmasligi lozim. YuYTK, O'zbekiston Respublikasining qonunchiligi va sud amaliyoti asosida olib borilgan tahlilga ko'ra, CMR yuk xati tashish shartnomasining tuzilganligini, uning shartlari va ishtirokchilarini tasdiqlaydi, biroq u majburiyatlarni vujudga keltirmaydi. Muallif tomonidan yuk xatining isbotlovchi funktsiyasi bilan majburiyatni belgilovchi funktsiyasini ajratish taklif qilindi. Bunday yondashuv huquqiy noaniqlikni bartaraf etadi va ayniqsa yuk xati to'g'ri

rasmiylashtirilmagan hollarda boshqa isbot vositalari mavjud bo'lsa, nizolarni adolatli hal etishga yordam beradi.

5. Ma'lum bo'lishicha, amaldagi xalqaro huquqiy tartibga solishda, YuYTKda tashuvchining yukni ushlab qolish huquqi bo'yicha maxsus normalar mavjud emas, bu esa huquqiy bo'shliqni keltirib chiqaradi va milliy qonunchilik normalariga murojaat qilishga majbur qiladi. O'zbekiston Respublikasining amaliyotiga asoslangan holda, bunday huquqiy bo'shliq mavjudligi sababli, milliy qonunlarga murojaat qilishga to'g'ri keladi. Shartnomada qarama-qarshi shartlar bo'lmasa, yukni ushlab qolishga ruxsat beriladi, biroq bu huquqiy xavflar va kollizion nizolar yuzaga kelishiga olib kelishi mumkin. Muallif mazkur muammoni shartnomada yukni ushlab qolish huquqini aniq belgilash, shuningdek, bu haqda xalqaro huquqiy hujjatlarga yoki unifikatsiyalangan standartlarga kiritish orqali hal qilish zarurligini ta'kidlaydi.

6. YuYTK normalarini izohlashga oid ilmiy asoslangan qo'llanma ishlab chiqishni taklif etdi. Bu esa huquqiy noaniqlikni bartaraf etish va konvensiyani sudlarda, davlat idoralarida va tashish ishtirokchilari o'rtasida bir xilda qo'llashga xizmat qiladi. Mavjud tarqoq yondashuvdan farqli o'laroq, muallif Transport vazirligi, Adliya vazirligi, Oliy sud, Bojxona qo'mitasi va tegishli kasbiy uyushmalar ishtirokida idoralararo ilmiy-amaliy sharh ishlab chiqishni taklif qiladi. U xalqaro standartlar, milliy qonunchilik va sud amaliyotini hisobga olgan holda, ayniqsa, tashuvchining javobgarligi, da'volar berish tartibi va zararlarni hisoblash bo'yicha kompleks talqinni o'z ichiga olishi zarur. Bunday tashabbus huquqni qo'llashda oldindan aniqlik kiritadi, huquqiy kolliziyalar sonini kamaytiradi va xalqaro tashish ishtirokchilari uchun muhim vosita bo'ladi.

7. e-TIR va e-CMR kabi raqamli vositalar joriy etilayotgan bo'lsa-da, O'zbekiston Respublikasida xalqaro avtomobil tashish sohasida huquqiy tartibga solish hanuzgacha tarqoq va ajratilgan holatda qolmoqda. Tahlil shuni ko'rsatdiki, transport logistikasi to'liq raqamlashtirilishi uchun zarur bo'lgan yagona normativ-huquqiy baza mavjud emas. Ilmiy yangilik sifatida, muallif xalqaro tashishga raqamli mexanizmlarni integratsiyalashning tizimli yondashuvini taklif qiladi, bu yondashuv milliy qonunchilik va O'zbekistonning xalqaro majburiyatlarini hisobga olgan huquqiy modelga asoslanadi. Ushbu yondashuvni amalga oshirish normativ-huquqiy yaxlitlikni ta'minlaydi, huquqiy aniqlikni oshiradi va xalqaro avtomobil tashish sohasida raqamli logistikaning barqaror rivojlanishiga hissa qo'shadi.

II. Qonunchilikni takomillashtirish bo'yicha taklif va tavsiyalar:

1. O'zbekiston Respublikasi YuYTKning CMRni elektron shaklda boshqarish imkonini beruvchi e-CMR dasturlari orqali jarayonlarni raqamlashtirishni nazarda tutuvchi qo'shimcha protokolga qo'shilishi taklif etildi.

2. 1975-yilda qabul qilingan yuklarni xalqaro yo'llarda tashish elektron daftarchasi (eTIR)ni joriy etishni nazarda tutuvchi "Yuklarni xalqaro yo'llarda tashish daftarchasini qo'llagan holda yuklarni xalqaro tashish to'g'risidagi Bojxona konvensiyasi"ga Qo'shimcha protokoliga qo'shilish taklif etildi.

3. YuYTK normalarini bir xilda tushunish va qo'llashni ta'minlash maqsadida, O'zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumining "Birinchi instansiya sudi tomonidan iqtisodiy protsessual qonun normalarini qo'llashning ayrim masalalari to'g'risida"

2019-yil 24-maydagi 13-son qarorining 4-bandini quyidagi mazmundagi norma bilan to'ldirish taklif etilmoqda: "Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish bilan bog'liq nizolarni ko'rib chiqishda sudlar xalqaro yuk tashish sohasidagi O'zbekiston Respublikasi tomonidan imzolangan xalqaro shartnomalar, jumladan, YuYTK normalarini inobatga olishlari lozim. Agar yukda ko'zga ko'rinmas shikastlanishlar (yukni qabul qilish vaqtida aniqlanmagan yoki aniqlab bo'lmaydigan zararlar) mavjud bo'lsa, yukni qabul qiluvchi yukni qabul qilgandan so'ng 7 kun ichida yuk tashuvchiga talabnoma taqdim etishi (bunda yakshanba va boshqa dam olish kunlari ushbu muddatga kiritilmaydi) shart. Shu bilan birga, talabnoma kiritishning yetti kunlik muddatiga rioya qilmaslik tashuvchining aybini istisno etmaydi, faqat tashuvchining aybini isbotlash mijozga (yuk tashish shartnomasi tomoniga) yuklatiladi".

4. Yuk tashish sohasida nizolarni sudgacha hal qilish samaradorligini oshirish va huquqni qo'llash amaliyotini birxillashtirish maqsadida O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi va O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2014-yil 1-avgustdagi 213-son qarori bilan tasdiqlangan "O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yuklarni tashish qoidalarini" normalarini "Xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatining shartnomaviy-huquqiy bazasi to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Qonuniga muvofiq talabnomalarni ko'rib chiqishning yagona 15 kunlik muddatini belgilash maqsadga muvofiq. Bunday o'zgartirish nizolarni tezkor hal qilish, ishbilarmonlik faolligini oshirish va yuk tashish shartnomalari bo'yicha majburiyatlarni o'z vaqtida bajarilishini ta'minlash imkonini beradi. Xususan, O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasi 2-qismini quyidagi norma bilan to'ldirish taklif etilmoqda: "Yuklarni avtomobil orqali xalqaro tashish holatlarida mazkur muddat yuk tashuvchi tomonidan talabnoma qabul qilingan paytdan boshlab 15 kunni tashkil etadi".

5. Milliy amaliyotni xalqaro standartlar bilan uyg'unlashtirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2014-yil 1-avgustdagi 213-son qarori bilan tasdiqlangan "O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yuk tashish qoidalarini"da:

a) 100-bandi 4-qismi quyidagi tahrirda bayon qilinsin:

"Talabnomani ko'rib chiqish natijasi yuzasidan yuk tashuvchi mijozga o'n besh kunlik muddat ichida xabar berishi shart. Agar talabnoma yuk tashuvchi tomonidan rad etilsa, u talabnomani rad etish sabablarini ko'rsatishi lozim".

b) 101-band quyidagi tahrirda bayon qilinsin:

"Yuk tashuvchiga nisbatan da'vo yuk yuboruvchi yoki yuk qabul qiluvchi tomonidan agar yuk tashuvchi talabnomani to'liq yoki qisman rad etgan bo'lsa yoki o'n besh kunlik muddat ichida talabnoma bo'yicha javob taqdim etilmagan bo'lsa qo'zg'atilishi mumkin".

6. O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida zarur hujjatlar taqdim etilmagan hollarda talabnomani ko'rib chiqish muddatini to'xtatib turish mexanizmi mavjud emasligi huquqiy noaniqlikka va nizolarni sudgacha hal etish jarayonining cho'zilishiga olib kelishi mumkin. Ushbu bo'shliqni bartaraf etish maqsadida amaldagi qonunchilik talabnomani ko'rib chiqish muddati barcha zarur hujjatlar taqdim etilgunga qadar to'xtatib turilishi haqidagi norma bilan to'ldirish maqsadga muvofiqdir. Bu

talabnomalarni adolatli ko‘rib chiqilishini ta‘minlaydi va nizolarni sudgacha hal etish samaradorligini oshiradi.

Xususan, O‘zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasi 2-qismini quyidagi mazmundagi norma bilan to‘ldirish taklif etilmoqda: “Agar yetkazib beruvchi belgilangan muddat ichida talabnomani kiritgan tomondan qo‘shimcha hujjatlar, tushuntirishlar yoki ma‘lumotlar taqdim etilishini so‘rab asoslangan so‘rovnoma yuborgan bo‘lsa, talabnomani ko‘rib chiqish muddati so‘ralgan ma‘lumotlar olingunga qadar to‘xtatib turiladi, biroq bu muddat 5 kalendar kundan oshmasligi lozim. Shu bilan birga, talabnomani qabul qiluvchi tomon talabnoma kiritgan tomonni muddatning to‘xtatilgani haqida xabardor qilishi va so‘ralgan ma‘lumotlarning zarurligini asoslab berishi shart. Belgilangan muddat ichida talabnoma kiritgan tomondan javob bo‘lmasa, talabnomani qabul qiluvchi tomon o‘zida mavjud materiallar asosida talabnomani ko‘rib chiqish huquqiga ega bo‘ladi”.

O‘zbekiston Respublikasining “Xo‘jalik yurituvchi subyektlar faoliyatining shartnomaviy-huquqiy bazasi to‘g‘risida”gi Qonunining 18-moddasi 1-qismini quyidagi norma bilan to‘ldirilishi taklif etilmoqda: “Agar talabnomani qabul qiluvchi tomon belgilangan muddat ichida talabnomani yuborgan shaxsga qo‘shimcha hujjatlar, tushuntirishlar yoki ma‘lumotlarni taqdim etish to‘g‘risida asoslangan so‘rovnoma yuborgan bo‘lsa, talabnomani ko‘rib chiqish muddati so‘ralgan ma‘lumotlar kelib tushguniga qadar to‘xtatib turiladi, biroq ushbu muddat 5 kalendar kundan oshmasligi lozim. Shu bilan birga, talabnomani qabul qiluvchi tomon talabnomani yuborgan tomonni muddatning to‘xtatilgani haqida xabardor qilishi va so‘ralgan ma‘lumotlarning zarurligini asoslab berishi shart. Agar ko‘rsatilgan muddat ichida talabnomani yuborgan tomondan javob bo‘lmasa, talabnomani qabul qiluvchi tomon o‘zida mavjud materiallar asosida talabnomani ko‘rib chiqish huquqiga ega bo‘ladi”.

7. Huquqni qo‘llash amaliyotini YuYTK qoidalari bilan birlashxillashtirish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasi 3-qismini quyidagi tahrirda bayon etish maqsadga muvofiq deb hisoblanadi: “Yuk tashish munosabatidan kelib chiqadigan da‘volar bo‘yicha da‘vo muddati bir yil etib belgilanadi:

a) yukning bir qismini yo‘qotish, uning shikastlanishi yoki yetkazib berish muddatining buzilishi hollarida – yuk topshirilgan kundan boshlab;

b) yukning to‘liq yo‘qolishi holatida – tashish uchun belgilangan muddat tugaganidan keyingi o‘ttizinchi kundan yoki, agar bunday muddat belgilanmagan bo‘lsa, tashuvchi yukni tashishga qabul qilgan kundan boshlab oltmishinchi kundan boshlab;

c) barcha boshqa hollarda – ushbu Kodeksning 154-moddasiga muvofiq aniqlanadigan paytdan boshlab.

Biroq, agar harakat qasddan sodir etilgan bo‘lsa yoki sud tomonidan qasddan sodir etilgan harakatga tenglashtirilsa, da‘vo qo‘zg‘atishning eng ko‘p muddati uch yil etib belgilanadi”.

8. O‘zbekiston Respublikasi Oliy xo‘jalik sudi Plenumining “Iqtisodiy sudlar tomonidan fuqarolik qonun hujjatlarining da‘vo muddatiga oid normalarini qo‘llashning ayrim masalalari haqida” 2015-yil 19-iyundagi 282-son Qarorining 5-bandini quyidagi mazmundagi norma bilan to‘ldirish maqsadga muvofiqdir:

“Jumladan, O‘zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasiga muvofiq yuk tashish shartnomasidan kelib chiqadigan talablar bo‘yicha da‘vo muddati qo‘llanilganda, sudlar quyidagilarga e‘tibor qaratishlari lozim: yuk tashish shartnomasi bo‘yicha shartnomaviy majburiyatlar kontekstida “qasddan sodir etilgan harakat” deb shartnoma tomonlaridan biri tomonidan shartnoma shartlarini buzish yoki uni bajarishga to‘sqinlik qilish maqsadida hamda ikkinchi tomonga zarar yetkazish oqibatlarini anglagan va ularni xohlagan holda sodir etilgan harakat (yoki harakatsizlik) tushuniladi. Shu bilan birga, agar harakat qasddan sodir etilgan deb baholansa, sud ushbu harakat (yoki harakatsizlik) qo‘pol e‘tiborsizlik bilan sodir etilganini, ya‘ni, shaxs zararli oqibatlar yuz berish ehtimolini anglagan, lekin ularni bevosita niyat qilmagan holda, biroq, ularning yuz berishini ehtimoliy yoki muqarrar deb hisoblab, ularga yo‘l qo‘yganini inobatga olishi lozim”.

III. Tashkiliy tavsiyalar - tashuvchining majburiyatlarini samarali bajarishini ta‘minlash:

Yuklarni avtomobilda xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha tomonlarning javobgarligi institutini samarali huquqiy mexanizm asosida shakllantirish zaruratidan kelib chiqib, normativ-huquqiy hujjatlarda tashuvchining sug‘urta majburiyati yuzaga keladigan holatlar aniq belgilab qo‘yilishi lozim. Bunday normalarning kiritilishi nafaqat tashuvchi, balki yuk jo‘natuvchi/yuk oluvchilar hamda xalqaro avtomobil tashuvlarida tashuvchining javobgarligini sug‘urtalashga ixtisoslashgan sug‘urta tashkilotlari manfaatlariga ham xizmat qiladi. Shu munosabat bilan xalqaro avtomobil tashuvlarida javobgarlik instituti va shartnoma majburiyatlarini bajarish mexanizmining samarali ishlashini ta‘minlashga qaratilgan quyidagi tashkiliy xarakterdagi takliflar ilgari surildi:

milliy va xorijiy tashuvchilar uchun majburiy CMR sug‘urtasini joriy qilish, ularning javobgarligini kafolatlovchi huquqiy mexanizmni yaratadi;

yuklarning turiga, yo‘nalishlarga va zararlar tarixiga moslashtirilgan sug‘urta dasturlari orqali sug‘urta xarajatlarini kamaytirish, shuningdek, davlat tomonidan sug‘urta polisining 50 % qismi kompensatsiya qilinishini ta‘minlash taklif etiladi;

xalqaro tashishlarda yuzaga keladigan xatarlar (yukka zarar yetkazish, yukni yo‘qotish, yukni yo‘q qilinishi) sharoitida milliy tashuvchilarning shartnomaviy majburiyatlarini bajarilishini kafolatlash uchun ekspeditorlik tashkilotlari tomonidan yuklarni majburiy sug‘urtalash tizimini joriy etish maqsadga muvofiqdir;

sug‘urta holatlarini ko‘rib chiqish muddatlari va tartiblariga oid me‘yorlarni ishlab chiqish va joriy etish - kompensatsiya jarayonini tezlashtirish va tomonlarning moliyaviy xatarlarini kamaytirish imkonini beradi.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING OF THE SCIENTIFIC DEGREES
PhD.37/27.02.2020.YU.107.01 AT THE SUPREME SCHOOL OF JUDGES
UNDER THE SUPREME JUDICIAL COUNCIL OF THE REPUBLIC OF
UZBEKISTAN**

**THE SUPREME SCHOOL OF JUDGES UNDER THE SUPREME
JUDICIAL COUNCIL OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

ISMAILOVA RANO SHUKHRAT KIZI

**FEATURES OF CIVIL-LAW REGULATION OF THE FULFILLMENT OF
OBLIGATIONS UNDER THE CONTRACT OF INTERNATIONAL
CARRIAGE OF GOODS BY ROAD**

12.00.03 – Civil law. Entrepreneurial law. Family law. International private law.

**DISSERTATION ABSTRACT
of doctor of philosophy (PhD) on science in law**

Tashkent – 2025

The theme of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD) was registered at the Supreme Attestation Commission at the Ministry of higher education, science and innovations of the Republic of Uzbekistan with number B2024.3.PhD/Yu1529.

The dissertation is prepared at the Supreme school of judges under the Supreme judicial council of the Republic of Uzbekistan.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (summary)) on the website of the Scientific Council (www.sudyalaroliymaktabi.uz) and Information educational portal «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: **Rakhmankulov Mir-Akbar Khozhiakbarovich**
Doctor of Law, Professor

Official opponents: **Rashidov Komil Kayumovich**
Doctor of Law, Professor

Dzholdasova Sakhizhamal Dzhalgasovna
Doctor of Law (DSc), Associate Professor

Leading organization: **Tashkent State University of Law**

The defense of the dissertation will take place on July 4, 2025 at 09:00 at the meeting of the Scientific Council PhD.37/27.02.2020.YU.107.01 at the Supreme school of judges under the Supreme judicial council of the Republic of Uzbekistan (Address: 100097, Chilonzor district, Choponota street, 6. Tel: (+998)555010189; fax: (+998)555010189, e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz).

The dissertation is available at the Information Resource Centre of the Supreme school of judges under the Supreme judicial council of the Republic of Uzbekistan (registered No. 39-25), (Address: 100097, Chilonzor district, Choponota street, 6. Tel: (+998)555010189; fax: (+998)555010189, e-mail: sudyalaroliymaktabi@umail.uz).

The abstract of the dissertation is distributed on June 19, 2025.

(Registry Protocol No. 21 on June 19, 2025)

I.I. Nasriev

Chairman of the Scientific Council awarding scientific degrees, Doctor of Sciences in Law, Professor

O.B. Shamsiddinova

Scientific secretary of the Scientific Council on awarding scientific degrees, Doctor of Philosophy in Law (PhD)

F.Kh. Otakhonov

Chairman of the Scientific Seminar under the Scientific Council awarding scientific degrees, Doctor of Sciences in Law, Professor

INTRODUCTION (PhD dissertation abstract)

The purpose of the dissertation research is to identify and comprehensively analyze the problems associated with the fulfillment of obligations under contracts for the international carriage of goods by road, as well as the development of proposals and recommendations aimed at improving their legal regulation.

The object of the study is a set of public, including civil-legal relations, developing in the process of fulfilling obligations under a contract for the international carriage of goods by road of standard cargo.

The scientific novelty of the study is as follows:

justified the need to expand the geography of the republic's participation in international transport corridors, as well as the introduction of registration of cargo transportation using electronic, rather than paper documents through a reliable international electronic database and, on this basis, accession to Appendix 11 to the Customs Convention of November 14, 1975 "On the International Transport of Goods under Cover of Carnets (TIR)";

justified the introduction of the practice of compulsory professional liability insurance (CMR insurance) for both foreign and national carriers in order to form an effective mechanism for ensuring the protection of the rights and interests of national road freight carriers;

the development of measures to significantly reduce carriers' insurance costs by creating adaptive insurance programs that take into account the specific features of the goods and routes being transported, as well as the carrier's loss history, is justified;

Implementation of research results. Based on the results of a scientific study of the theoretical and practical problems of fulfilling obligations under a contract for the international carriage of goods by road, the following dissertation proposals were developed and implemented:

the proposal on the need to expand the geography of the republic's participation in international transport corridors, as well as the introduction of registration of cargo transportation using electronic rather than paper documents through a reliable international electronic database and, on this basis, accession to the Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road concerning the electronic consignment note (e-CMR) was used in the development of the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan "On accession to an international treaty" dated September 25, 2020 No. PP-4842 (act of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated January 18, 2021 No. 1/318). This proposal contributed to the expansion of the participation of the Republic of Uzbekistan in international transport corridors and the transition to electronic document management in the field of international cargo transportation;

the proposal to introduce the practice of compulsory professional liability insurance (CMR insurance) for both foreign and national carriers in order to form an effective mechanism for ensuring the protection of the rights and interests of national road freight carriers was taken into account when developing the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan "On measures for the further

development of the transport and logistics system of the Republic of Uzbekistan” dated January 27, 2025 No. PP-28 (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated April 1, 2025 No. 2/3547). This proposal ensured the creation of an effective mechanism for protecting the rights and interests of national road freight carriers through the introduction of compulsory professional liability insurance;

the proposal to develop measures to significantly reduce the costs of freight carriers for professional liability insurance by creating adaptive insurance programs that take into account the specific features of the goods and directions being transported, as well as the history of losses of the carrier, was taken into account when developing the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan “On measures for the further development of the transport and logistics system of the Republic of Uzbekistan” dated January 27, 2025 No. PP-28 (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated April 1, 2025 No. 2/3547). This proposal contributed to a significant reduction in the costs of freight carriers for insurance through the introduction of adaptive insurance programs that take into account the specifics of the goods being transported and the history of losses.

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters consisting of seven paragraphs, a conclusion and a list of used literature and an appendix. The volume of the dissertation is 146 pages.

**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
LIST OF PUBLISHED WORKS**

I бўлим (I часть; I part)

1. Исмаилова Р., Сирожиддинов Б. Значение международной перевозки грузов во внешнеэкономическом обороте. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности в Республике Узбекистан: Коллективная монография // Ответственный редактор Б.Б. Самарходжаев, д.ю.н. проф. – Ташкент, Университет мировой экономики и дипломатии, 2019 г. Глава 5 в соавторстве с Б.Б. Сирожиддиновым. С. 167-199.

2. Исмаилова Р. Особенности исчисления сроков исковой давности в условиях введения в Республике Узбекистан карантинных мер (на примере договора автомобильной перевозки грузов) // Юридик фанлар ахборотномаси - махсус сон. - 2020. - С. 102-104.

3. Исмаилова Р. Договор в системе международных автомобильных перевозок грузов // Юрист ахборотномаси - 2020. - №1. - С. 21-29.

4. Ismailova R. E-CMR as a basic condition on fulfillment of obligations under agreement for international carriage of goods by road // Society and innovations - Special Issue -2, №01 (2020) / ISSN 2181-1415. - P. 177-183.

5. Исмаилова Р. Ответственность перевозчика при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов // Uzbek Scholar Journal - №29 -June 2024. - С. 95-101.

6. Исмаилова Р. Страхование ответственности перевозчика при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов. // Москва. Cifra. Право ▪ № 2 (3) ▪ Август, 2024. – С .1-5.

7. Исмаилова Р. Правовое регулирование исполнения обязательств сторонами договора международной автомобильной перевозки грузов // Фуқаролик Жамияти – 2024 -№3(79) С. 75-79.

8. Исмаилова Р. Avtomobil transportida yuklarni xalqaro tashish shartnomasi bo'yicha yukni belgilangan vaqtda yetkazib berish majburiyatlarini bajarishning o'ziga xos xususiyatlari // Юрист ахборотномаси – 2025 - №2, 4-жилд. ISSN 2181-9416. - 36-43 б.

9. Ismailova R. Compliance with Delivery Deadlines in International Road Freight Transport: Legal Regulation in the Republic of Uzbekistan // Journal of Intellectual Property and Human Rights - Volume: 4 Issue: 4 - Apr–2025 - ISSN: 2720-6882. - P. 57-62.

10. Ismailova R. Issues of recognition of e-CMR as a legally significant document in the republic of Uzbekistan // International Law, Business and Political Science Journal - Volume: 5. Issue 6 May 2025. - ISSN-L 3235-9799. - P. 1-8.

II бўлим (II часть; II part)

11. Исмаилова Р. Некоторые вопросы реализации исполнения решений экономических судов Республики Узбекистан за рубежом: современное состояние и пути совершенствования. // *Хуқуқий тадқиқотлар журнали* - 2018 (№5). - С.64-69.

12. Ismailova R. Some peculiarities of legal regulation of multimodal cargo transportation in Uzbekistan. // *Юридик фанлар ахборотномаси* – 2018 - №4 - 40-43 б.

13. Исмаилова Р. Особенности исполнения решений экономического Республики Узбекистана за рубежом. // *Одил судлов* – 2018 - №11 - С.103-108.

14. Ismailova R. The main terms of the contract on the permormance of contractual obligations for the international carrier of goods in Uzbekistan // *Ўзбекистон Халқ демократик партияси Тошкент шаҳар кенгаши “Ёшлар келажакимиз” ёшлар форуми Конференци тўплами* - Тошкент, 15 июнь 2019 йил, 54-58 б.

15. Исмаилова Р. Договоры в системе правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов // *Science and culture on the vision of young scientists and leaders. International scientific online conference proceedings. Kokand University.* - June 26, 2020. - P. 73-77.

16. Ismailova R. Carrier liability insurance for international road transport of goods: a critical analysis. *Academic research in modern science. International scientific-online conference.* June 21, 2024. 160-164.

17. Ismailova R., Ruzinazarov Sh., Achilova L., Men V. Digitalization and legislative support in intellectual property protection for fodder additive production technologies // *BIO Web of Conferences* 149, 01010 (2024) *Genetic Resources* 2024. - P. 1-8.

18. Исмаилова Р. Правовое регулирование некоторых видов обязательств, возникающих по договору международной автомобильной перевозки грузов // *“Академик Ходжи-Акбар Раҳмонқулов ўқишлари” мавзусига бағишланган республика илмий-амалий конференцияси материаллари тўплами.* - Тошкент давлат юридик университети - 2025-йил 27-март. - 132-142 б.

Avtoreferat “Odillik mezoni” jurnali tahririyatida tahrirdan o‘tkazilib, o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlar o‘zaro muvofiqlashtirildi.

Bosishga ruxsat etildi: 19.06.2025
Bichimi: 60x84 ^{1/16} “Times New Roman”
Garniturada 14 raqamli bosma usulda bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 3. Adadi: 100. Buyurtma: № 84
100060, Toshkent, Y. G‘ulomov ko‘chasi, 74.
Tel.: +998 90 9722279, www.tiraj.uz
“TOP IMAGE MEDIA”
bosmaxonasida chop etildi.