

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA  
MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI**

**TOSHKENT MOLIYA INSTITUTI**

**SUG'URTA FAKULTETI**

**“SUG'URTA ISHI” KAFEDRASI**

**MIRIMOV AKMAL IBROXIM O'G'LI**

**«YURIDIK SHAXSLARNING AVTOTRANSPORT VOSITALARINI  
IXTIYORIY SUG'URTALASH MEXANIZMINI  
TAKOMILLASHTIRISH»**

**«HIMOYAGA RUXSAT ETILDI»**

«Sug'urta ishi» kafedra mudiri

\_\_\_\_\_  
i.f.n., dotsent I.K.Ochilov

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 201 \_\_\_\_

**Bitiruvchi:** 5231200 -“Sug'urta ishi”- ta'lim yo'nalishi 4 -kurs talabasi

Mirimov Akmal Ibroxim ug'li

**Ilmiy rahbar:**

i.f.n., dotsent X.M.Shennaev

**TOSHKENT - 2013**

<b>MUNDARIJA</b>		<b>betlar</b>
<b>KIRISH</b> .....		3
<b>I BOB.</b>	<b>AVTOMOBIL TRANSPORTINI SUG'URTA QILISHNING ZARURLIGI VA TASHKILIY-METODOLOGIK ASOSLARI</b> .....	8
1.1	Avtomobil transportini sug'urta qilishning mohiyati va zarurligi.....	8
1.2	Avtotransport sug'urtasini tashkil etilishi va uning turlari.....	17
<b>II BOB.</b>	<b>O'ZBEKISTONDA YURIDIK SHAXSLARNING AVTOTRANSPORT VOSITALARINI SUG'URTALASHNI AMALGA OSHIRISHNING HOZIRGI HOLATINI TAHLILI</b> .....	24
2.1	Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashning asosiy shartlari va ularning o'ziga xos xususiyatlari.....	24
2.2	Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish tartibi va uning tahlili.....	33
<b>III BOB.</b>	<b>O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA YURIDIK SHAXSLARNING AVTOTRANSPORT VOSITALARINI SUG'URTALASH MEXANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH YO'NALISHLARI</b> .....	41
3.1	Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash bo'yicha xorijiy davlatlar tajribasi.....	41
3.2	Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashni takomillashtirish yo'llari.....	46
<b>XULOSA</b> .....		50
<b>FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI</b> .....		54

## Kirish

**Bitiruv malakaviy ishi mavzusining dolzarbligi.** Mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishi va xalqimiz hayoti farovonligini yanada yaxshilanishi yo'lida amalga oshirilayotgan sa'y-harakatlarning samaradorligi respublikamiz avtomobil sanoatini rivojlanishi, transport vositalarini keskin ko'payishi bilan chambarchas bog'liqdir. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.Karimov 2012 yil yakunlari va 2013 yilda mamlakatimiz ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan Vazirlar Mahkamasining majlisida respublikamizda avtomobilsozlik sanoatini rivojlantirish masalasiga to'xtalib, quyidagilarni ta'kidladilar: "Avtomobil sanoatida Germaniyaning dunyoga mashhur "MAN" kompaniyasi bilan hamkorlikda Samarqand viloyatida yiliga 3 mingta yuk avtomobili ishlab chiqarish quvvatiga ega bo'lgan yangi kompleksni bunyod etishning ikkinchi bosqichi yakunlandi. Ushbu korxonada jahondagi eng yuksak standartlar asosida jihozlangan yuqori texnologik ishlab chiqarish tashkil etildi. Aytish kerakki, katta hajmdagi yuklarni tashiydigan eng zamonaviy avtomobillar ishlab chiqaradigan mazkur korxonada nafaqat mamlakatimiz ehtiyojini qoplaydi, balki bu mashinalarni eksport qilishni ham ta'minlaydi"<sup>1</sup>. Albatta, bularning hammasi xalqimizning turmush darajasini yanada yaxshilash, aholining avtomobil transporti vositalariga bo'lgan ehtiyojini to'laroq qondirishga karatilganligi bilan e'tiborga molikdir.

Zamonaviy talablar darajasidagi dinamik va tezlik xususiyatlari yuqori bo'lgan transport vositalarining soni va yo'llarda harakat jadalligi yil sayin o'sib bormoqda. Bu esa o'z navbatida harakat xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish, fuqarolarimizning hayoti va sog'ligini, mol-mulklarini himoya qilish yuzasidan samarali tadbirlarni amalga oshirish, sodir etilayotgan hodisalarning oqibatlariga ularni yuzaga kelishi shart-sharoitlariga e'tiborni kuchaytirish lozimligini taqozo qiladi. Ma'lumotlarga ko'ra, er yuzida yo'l-transport hodisalari oqibatlarida

---

<sup>1</sup> "Bosh maqsadimiz – keng ko'lamli islohotlar va modernizatsiya yo'lini qat'iyat bilan davom ettirish. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning 2012 yilda mamlakatimizni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari hamda 2013 yilga mo'ljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan Vazirlar Mahkamasining majlisidagi ma'ruzasi.//Xalq so'zi, 2013 yil 19 yanvar..

yiliga 1,5 millionga yaqin kishi halok bo'lmoqda, jarohatlanganlar soni esa bundan 20-30 marta ko'pdir<sup>1</sup>.

Ulardan ko'rilayotgan zarar esa mamlakatlar milliy daromadining qariyb 2-4 foizini tashkil etadi. Bunday talofotlarni hatto urush va tabiiy ofatlar natijasi bilan ham tenglashtirib bo'lmaydi. Yo'l-transport hodisalari va ularning oqibati mamlakat iqtisodiyotiga va jamiyatning ma'naviy hayotiga juda katta zarar etkazilayotganligi sababli ularning oldini olish davlatimiz oldida turgan muhim vazifalardan biri hisoblanadi.

Avtoransport vositalari yuridik va jismoniy shaxslarning mol-mulkiga hamda fuqarolarning hayotiga xavf soluvchi manbalardan biri hisoblanadi. Avtotransport vositalariga yo'l-transport hodisalaridan tashqari, turli ko'rinishdagi tabiiy ofatlar, yong'in, transport vositasini ug'irlash va olib qochish hamda boshqa noxush holatlar ro'y berishi natijasida transport vositasi egasi jiddiy moddiy va ma'naviy ziyon ko'radi. Mazkur ziyonning o'rnini qoplashda sug'urta mexanizmidan foydalanish samaradorligini oshirishni bugungi kunning o'zi taqozo etmoqda.

Mustaqillik yillari O'zbekistonda avtomobil transporti vositalarini sug'urta yo'li bilan himoyalanihini ta'minlash maqsadida katta ishlar amalga oshirildi. Jumladan, mazkur sug'urtaning shartlari, tarif stavkalari takomillashtirildi. Sug'urta kompaniyalari o'rtasida avtosug'urta bo'yicha raqobat muhiti kengaydi. Bu o'z navbatida, avtotransport sug'urtasidan foydalanuvchilar sonining ko'payishiga va aholi o'rtasida bu sug'urta xizmatining nufuzini oshishiga olib keldi.

Shunday bo'lishiga qaramay, bugungi hayot va o'zgarishlar respublikamizda avtomobil transporti vositalarini kompleks sug'urtalash bo'yicha ishlarni yanada takomillashtirishni hamda tarif stavkalarini aktuar hisob-kitoblar asosida belgilashni taqozo etmoqda. Shuningdek, avtosug'urtaga, xususan yuridik shaxslarning avtomobil transportini sug'urtalashga yangi innovatsion g'oyalarni singdirgan holda uni modernizatsiya qilish zaruriyati yuzaga kelmoqda.

---

<sup>1</sup> O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi rasmiy sayti: [www.mvd.uz](http://www.mvd.uz) ma'lumotlari.

Yuqorida qayd etilgan muammolarning mavjudligi tanlangan bitiruv malakaviy ishining dolzarb ahamiyat kasb etishini anglatadi.

**Bitiruv malakaviy ishining o'rganilganlik darajasi.** Sug'urta va avtomobil transportini sug'urtalashning o'ziga xos xususiyatlari qator iqtisodchi olim va mutaxassislar tomonidan o'rganilgan. Masalan, i.f.d., prof. Sobirov H.R., Ikramov O.G., Xalimov I.Z., i.f.d., prof. Iminov T.K., i.f.d., prof. Sh.Imomov, i.f.n. Umarov S.A., i.f.n., dots. Shennaev X.M., dots. Baymuratov T.M. kabi mamlakatimiz olim va mutaxassislarining ilmiy-nazariy ishlarida avtotransport sug'urtasini takomillashtirishning ayrim masalalari ilmiy jihatdan tadqiq etilgan. Ammo, O'zbekistonda avtomobil transportini sug'urtalashning shartlari, ayniqsa yuridik shaxslarga tegishli avtomobil transporti vositalarini sug'urtalash yaxlit tizim shaklida etarli darajada o'rganilmagan va bu holat, bizning fikrimizcha, mazkur mavzuni ilmiy nuqtai nazardan o'rganish maqsadga muvofiq ekanligini ko'rsatadi.

**Bitiruv malakaviy ishining maqsad va vazifalari.** Iqtisodiyotni modernizatsiya qilish sharoitida O'zbekistonda yuridik shaxslarning avtomobil transporti vositalarini sug'urtalashning bugungi ahvolini tanqidiy o'rganish, ilmiy tadqiq etish hamda shular asosida uni takomillashtirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqish ushbu bitiruv malakaviy ishining maqsadini tashkil etadi.

Tadqiqot ishi oldiga qo'yilgan maqsadga erishish uchun ushbu ishda quyidagi vazifalarni hal etish nazarda tutilgan:

- avtomobil transportini sug'urtalashning mohiyatini va zarurligini ilmiy jihatdan asoslash;
- avtotransport sug'urtasini tashkil etish xususiyatlari yoritish va turlarini tavsiflash;
- O'zbekistonda yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashning asosiy shartlarini tahlil qilish va o'ziga xos xususiyatlarini tadqiq etish;
- transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish tartibini o'rganish va tahlilini amalga oshirish;

- yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash bo'yicha xorijiy davlatlar tajribasini o'rganish va uning ayrim jihatlarini O'zbekiston sug'urta amaliyotida joriy etish imkoniyatlarini qarab chiqish;
- O'zbekistonda istiqbolda yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashni rivojlantirish bo'yicha ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish

**Bitiruv malakaviy ishining predmeti.** Yuridik shaxslarning avtomobil transportini sug'urtalash bo'yicha sug'urta kompaniyasi va sug'urtalanuvchilar o'rtasida yuzaga keladigan iqtisodiy, moliyaviy va huquqiy munosabatlar mazkur bitiruv malakaviy ishining predmetini tashkil etadi.

**Bitiruv malakaviy ishining ob'ekti.** Sug'urta kompaniyalarining yuridik shaxslarga tegishli avtomobil transporti vositalarini sug'urtalash bo'yicha faoliyati ushbu bitiruv malakaviy ishining ob'ektini tashkil etadi.

**Bitiruv malakaviy ishining nazariy asoslari.** O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.Karimovning iqtisodiyot sohasidagi asarlari, iqtisodiyotni isloh qilish, shu jumladan sug'urta sohasi bo'yicha qabul qilingan Prezident farmonlari, qonunchilik hujjatlari, xorijlik va mamlakatimiz olimlarining sug'urta yo'nalishi bo'yicha e'lon qilgan ilmiy maqolalari va monografiyalari ushbu bitiruv malakaviy ishini yozishda dasturamal vazifasini bajardi. Shuningdek tadqiqot ishida O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining va yirik sug'urta kompaniyalarining statistik ma'lumotlaridan foydalanildi.

Tadqiqot ishini yozishda fanda ma'lum bo'lgan ilmiy-tadqiqotlarni olib borish uslublaridan foydalanildi. Chunonchi, raqamlarni guruhlash asosida ma'lumotlarni qayta ishlashning statistik usuli, tizimli baholash, fikrlarni mantiqiy tahlili va ma'lumotlarni taqqoslama tahlil etish, ilmiy ketma-ketlikni ta'minlash usublari qo'llanildi.

**Bitiruv malakaviy ishining tarkibi va hajmi.** Mazkur bitiruv malakaviy ishi tarkiban kirish, uch bob, xulosa va takliflar, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatidan iborat. Ishning kirish qismida tanlangan mavzuning dolzarbligi asoslangan hamda

bitiruv malakaviy ishi oldiga qo'yilgan maqsad va vazifalar keltirilgan. Birinchi bobda avtomobil transportini sug'urta qilishning zarurligi va tashkiliy-metodologik asoslari yoritilgan. Bu bobda avtomobil transportini sug'urtalashning mohiyati va zarurligi ilmiy jihatdan asoslangan. Ikkinchi bobda O'zbekistonda yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashni amalga oshirishning hozirgi holati o'rganilgan va tahlil etilgan. Shuningdek, mazkur bobda transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish tartibi keltirilgan. Uchinchi bobda yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash bo'yicha xorijiy davlatlar tajribasi o'rganilgan va uning ayrim jihatlarini mamlakatimiz sug'urta amaliyotida qo'llash bo'yicha takliflar bildirilgan. Xulosa qismida bitiruv malakaviy ishini yozish jarayonida shakllantirilgan xulosalar va ishlab chiqilgan takliflar o'rin olgan.

Ishning umumiy hajmi 60 betdan iborat.

## **I bob. Avtomobil transportini sug'urta qilishning zarurligi va tashkiliy- metodologik asoslari**

### **1.1. Avtomobil transportini sug'urta qilishning mohiyati va zarurligi**

Ma'lumki, barcha turdagi transport vositalari, ayniqsa avtomobil transporti vositalari yuqori xavfni keltirib chiqaruvchi asosiy manbalardan biri hisoblanadi.

Mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishi va xalqimiz hayoti farovonligini yanada yaxshilanishi yo'lida amalga oshirilayotgan sa'y-harakatlarning samaradorligi respublikamiz avtomobil sanoatini rivojlanishi, transport vositalarini keskin ko'payishi bilan chambarchas bog'liqdir. Zamonaviy talablar darajasidagi dinamik va tezlik xususiyatlari yuqori bo'lgan transport vositalarining soni va yo'llarda harakat jadalligi yil sayin o'sib bormoqda. Bu esa o'z navbatida harakat xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish, fuqarolarimizning hayoti va sog'ligini, mol-mulklarini himoya qilish yuzasidan samarali tadbirlarni amalga oshirish, sodir etilayotgan hodisalarining oqibatlariga ularni yuzaga kelishi shart-sharoitlariga e'tiborni kuchaytirish lozimligini taqozo qiladi. Ma'lumotlarga ko'ra, er yuzida yo'l-transport hodisalari oqibatlarida yiliga 1,5 millionga yaqin kishi halok bo'lmoqda, jarohatlanganlar soni esa bundan 20-30 marta ko'pdir.

Ulardan ko'rilayotgan zarar esa mamlakatlar milliy daromadining qariyb 2-4 foizini tashkil etadi. Bunday talofotlarni hatto urush va tabiiy ofatlar natijasi bilan ham tenglashtirib bo'lmaydi. Yo'l-transport hodisalari va ularning oqibati mamlakat iqtisodiyotiga va jamiyatning ma'naviy hayotiga juda katta zarar etkazilayotganligi sababli ularning oldini olish davlatimiz oldida turgan muhim vazifalardan biri hisoblanadi.

Respublikamizda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash ishlari O'zbekiston Respublikasining «Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash to'g'risida»gi Qonuni va ushbu qonun talablaridan kelib chiqqan holda qabul qilingan boshqa bir qator qonunosti hujjatlari, Prezident Farmoyishlari, Vazirlar Mahkamasining Qarorlari,



Ichki ishlar vazirligi hamda tegishli idoralarning buyruq va ko'rsatmalari asosida olib borilmoqda.

Hozirgi kunda amalga oshirilayotgan islohotlar talablaridan kelib chiqqan holda yo'l harakati xavfsizligini yanada takomillashtirish, sohaga oid qonunlarni liberallashtirish, fuqarolarimizga, ayniqsa harakat ishtirokchilariga qulayliklar yaratish, ularda harakatlanish madaniyatini shakllantirish, huquqiy savodxonligini yuksaltirish borasida ham izlanishlar olib borilayapti. Jumladan, yo'l harakati ishtirokchilarining xavfsizligini ta'minlash maqsadida "O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksi"ga 2006, 2007 va 2008 yillarda kiritilgan telefondan foydalanish; xavfsizlik kamaridan foydalanish; monitordan foydalanish yoki o'zboshimchalik bilan displey o'rnatish kabi qoidabuzarliklar uchun javobgarlik bo'yicha kiritilgan bir qator yangi normalar o'zining ijobiy samarasini berib, og'ir oqibatli yo'l-transport hodisalarining kamayishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi.

Qabul qilingan yangi Qonun ham ana shu ishlarning mantiqiy davomi bo'lib dastlab O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Qonunchilik palatasi tomonidan qabul qilindi va Senat tomonidan ma'qullandi. Bir so'z bilan aytganda bu Qonun eng avvalo harakat ishtirokchilarining qonunlar oldidagi mas'uliyatini oshirishga, ularning huquqlarini himoya qilish, qoidabuzarliklarni kamaytirish va shu orqali insonlarning bevaqt halok bo'lishi va jarohatlanishining oldini olishga yo'naltirilgan.

Harakat xavfsizligini ta'minlash yo'lida keyingi yillarda mamlakatimizda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash yo'nalishida bir qator samarali tadbirlar amalga oshirilmoqda. Bu esa fuqarolarimiz xavfsizligi, shuningdek, avtomobil yo'llari va ko'chalarda harakat xavfsizligini ta'minlash borasidagi ishlarning sifat jihatdan yangi pog'onaga yuksalishiga zamin yaratmoqda. Jumladan, yaqinda O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksiga o'zgartish va qo'shimchalar kiritish haqida O'zbekiston Respublikasi Qonuni qabul qilindi hamda 2011 yilning 27 aprel kunidan rasman kuchga kirdi.

Hozirgi kunda amalga oshirilayotgan islohotlar talablaridan kelib chiqqan holda tizim faoliyatini yanada takomillashtirish, sohaga oid qonunlarni

liberallashtirish, fuqarolarimizga, ayniqsa, yo'l-transport harakati ishtirokchilariga qulayliklar yaratish, fuqarolarning harakatlanish madaniyatini shakllantirish, huquqiy savodxonligini oshirish borasida ham izlanishlar olib boryapmiz. Jumladan, yo'l harakati ishtirokchilarining xavfsizligini ta'minlash maqsadida "O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksi"ga 2006-2008 yillarda kiritilgan: telefondan foydalanish; xavfsizlik kamaridan foydalanish; monitordan foydalanish yoki o'zboshimchalik bilan displey o'rnatish kabi qoidabuzarliklar uchun javobgarlik yuzasidan kiritilgan bir qator yangi me'yorlar o'zining ijobiy samarasini berib, oqir oqibatli yo'l-transport hodisalari birmuncha kamaydi.

Qabul qilingan yangi Qonun ham ana shu ishlarimizning mantiqiy davomi bo'lib, dastlab O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Qonunchilik palatasi tomonidan qabul qilindi va Senat tomonidan ma'qullandi. Bir so'z bilan aytganda, bu Qonun, eng avvalo, harakat ishtirokchilarining qonunlar oldidagi mas'uliyatini oshirishga, ularning huquqlarini himoya qilish, qoidabuzarliklarni kamaytirish va shu orqali insonlarning yo'l-transport hodisalari tufayli bevaqt halok bo'lishi va jarohatlanishining oldini olishga yo'naltirilgan.

Umuman olganda, O'zbekiston Respublikasi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksining 28 ta moddasiga o'zgartish va qo'shimchalar kiritildi. Jumladan, 15 ta amaldagi me'yorlarga tahririy o'zgartirishlar, hozirgi kun talabidan kelib chiqqan holda 5 ta yangi me'yor kiritildi. 17 ta moddaning sanksiyasida ko'rsatilgan jarima miqdori muvofiqlashtirildi. Alohida ta'kidlash joizki, mazkur qonun bilan yo'l harakatidagi qoidabuzarliklarning aksariyati uchun yagona jarima miqdorlari belgilandi.

O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksining 15 ta moddasida belgilangan yo'l harakati qoidalarini buzganlik uchun jarima miqdorlari, transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish muddatlari uzaytirildi. Ayrim huquqbuzarliklar uchun javobgarlikni kuchaytirishga qaratilgan o'zgartirishlar kiritildi. Jumladan, yo'lovchi tashish bilan shug'ullanuvchi avtobuslar haydovchilarining mas'uliyatini oshirish, oqir oqibatli yo'l-transport hodisalarining

oldini olish maqsadida Kodeksning 125-moddasiga yangi, to'rtinchi band kiritildi. Unga ko'ra, endilikda, shaharlararo, xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchi tashishni amalga oshiradigan avtobuslarni nazorat asboblarsiz (taxograflarsiz) yoki taxograflarni o'chirgan holda boshqarilsa, haydovchiga nisbatan ma'muriy chora ko'rib, respublikamizdagi eng kam oylik ish haqining uch baravari miqdorida jarima solinadi.

Bundan tashqari, Kodeksga — yuk tashish va shatakka olish qoidalarini buzish, degan qo'shimcha modda kiritilib, yangi 1251-modda bilan to'ldirildi. Sababi, “Yo'l harakati qoidalarini”ning 23-, 26-, 28-bandlarida yuklarni tashish va mexanik transport vositalarini shatakka olish qoidalarini ko'rsatilgan bo'lib, Kodeksda bu turdagi huquqbuzarliklar uchun javobgarlik nazarda tutilmagan edi. Javobgarlik bo'lmaganligi sababli keyingi paytda yuk tashish va mexanik transport vositalarini shatakka olish bilan bog'liq qoidabuzarliklar ko'payib, og'ir oqibatli yo'l-transport hodisalarini keltirib chiqarayotgan edi. Endilikda bunday huquqbuzarlik respublikamizdagi eng kam ish haqining besh baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Tegishli ruxsatnomasiz og'ir vaznli, yirik hajmdagi, xavfli yuklarni tashish va yuk bilan yoki yuksiz holdagi hajm va og'irligi belgilangan me'yorlardan ortiq bo'lgan transport vositalarida yo'lga chiqish, xuddi shuningdek, ruxsatnomada ko'rsatilgan harakat yo'nalishidan chetga chiqish — fuqarolarga eng kam ish haqining o'n baravari miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oygacha muddatga mahrum etishga, yuk tashish uchun mas'ul bo'lgan mansabdor shaxslarga esa — eng kam ish haqining o'n besh baravari miqdorida jarima solishga asos bo'ladi.

Qonunga kiritilgan asosiy o'zgarishlardan biri — 128-moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan qo'pol qoidabuzarliklar uchun javobgarlikning alohida moddalarda aks ettirilganligidir. Masalan, bu Qonun qabul qilinguniga qadar ushbu moddaning birinchi qismida haydovchilarning transport vositasini piyodalar yo'lkasidan yurgizishi, yo'l belgilari va YHQning boshqa talablariga rioya etmasligi

uchun javobgarlik nazarda tutilgan edi. Bunda qo'pol va kam ahamiyatli huquqbuzarliklar uchun bir xil ta'sir choralarini qo'llash bilan bir vaqtda harakat tezligini oshirib yuborish hamda svetoforming taqiqlovchi belgilariga bo'ysunmaslik kabi huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavfliligi inobatga olinmagan edi.

Qonunchilikni takomillashtirish va huquqbuzarliklarni farqlash, shuningdek, harakat xavfsizligiga jiddiy raxna soluvchi ayrim huquqbuzarliklar uchun javobgarlikni kuchaytirish maqsadida ushbu moddaning birinchi qismidagi harakat tezligini oshirib yuborish, svetoforming taqiqlovchi ishoralariga bo'ysunmaslik, to'siqsiz harakat qilish huquqiga ega transport vositalarining o'tib ketishiga xalaqit berish yoxud avariya holati yuzaga kelishiga sabab bo'lgani uchun qo'llaniladigan choralar alohida ajratilib, Kodeks 1283-, 1284-, 1285- va 1286-moddalar bilan to'ldirildi.

Shuni alohida ta'kidlash lozimki, 1283-moddada harakat tezligini oshirib yuborganlik uchun javobgarlik qay darajada tezlikni oshirish miqdoriga qarab belgilanadi. Ya'ni haydovchi belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometr gacha oshirib yuborsa, eng kam oylik ish haqi miqdorida, soatiga 20 kilometr dan ortiq, lekin 40 kilometr dan ortiq bo'lmagan kattalikda oshirib yuborishi yoki transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini 20 kilometr dan ko'p bo'lmagan kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi eng kam ish haqining besh baravari miqdorida, soatiga 40 kilometr dan ortiq kattalikda oshirib yuborishi yoki transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometr dan ortiq, lekin 40 kilometr dan ko'p bo'lmagan kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi yoxud transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometr dan ko'p bo'lmagan kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun ikki marta ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi eng kam ish haqining o'n baravari miqdorida

jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan bir yil muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.

Transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 40 kilometr dan ortiq kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun ikki marta ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi yoki transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometr dan ortiq, lekin 40 kilometr dan ko'p bo'lmagan kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun ikki marta ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi yoxud transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometr dan ko'p bo'lmagan kattalikda xuddi shunday huquqbuzarlik uchun uch marta ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror oshirib yuborishi transport vositasini boshqarish huquqidan ikki yil muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.

Eng asosiysi, ushbu o'zgartishlar qonunchilikni liberallashtirish tamoyillariga ham to'la mos keladi. Jumladan, avval bir moddada bayon etilgan huquqbuzarliklar uchun takroriylik uning qaysi biri sodir etilganligidan qat'i nazar hisobga olinardi, endilikda esa aynan sodir etilgan qoidabuzarlikning takroriyligi inobatga olinishi belgilandi. O'ylaymizki, bu bilan ko'plab haydovchilarning talab va istaklarini qondirilishiga ham erishiladi.

Shuni unutmaslik kerakki, har bir haydovchi nafaqat transport vositasining boshqaruvchisi, balki shu bilan birga, harakatlanish xavfsizligi uchun javobgar shaxs hamdir. Afsuski, ayrim haydovchilar ba'zi hollarda ana shu mas'uliyatni unutib qo'yadilar, transport vositasini yo'l harakati qoidalarini qo'pol ravishda buzib, mast, shirakayf holda boshqaradilar. Bu esa juda ham achinarli hodisalarni keltirib chiqarishi turgan gap. Masalaning mana shu ijtimoiy xavfli bo'lgan tomonlarini inobatga olgan holda haydovchilarning transport vositalarini alkogolli ichimlik, giyohvand modda ta'sirida yoki mast holda boshqargani uchun qo'llaniladigan jazo chorasi keskin kuchaytirildi. Endilikda bunday huquqbuzarlik uchun transport vositasini boshqarish huquqidan bir yilu olti oydan uch yilgacha muddatga mahrum

etish jazosi qo'llaniladi. Shuningdek, xuddi shunday huquqbuzarlik transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxs tomonidan sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqining 30 baravari miqdorida jarima solishga yoki o'n besh sutkagacha muddatga ma'muriy qamoqqa olishga sabab bo'ladi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha jiddiy choralar ko'rilishiga qaramay, afsuski, avtotransport vositalari bilan yo'l-transport hodisalarini keskin kamaytirishning imkoniyati bo'lmayapti. Ma'lumki, yo'l-transport hodisasi, tabiiy ofatlar, ug'irlik, avtotransport vositalarini olib qochish natijasida transport vositasi egasi jiddiy moddiy va ma'naviy zarar ko'radi. Halqaro amaliyotda bunday zararlarning o'rnini qoplashda sug'urta mexanizmidan samarali foydalaniladi.

O'zbekiston Respublikasining sug'urta bozori sharoitlarida transport vositalarini boshqarish bilan bog'liq barcha xatarlar ixtiyoriy shakldagi sug'urta shartnomasi asosida sug'urtalanishi mumkin. O'zbekistonda avtomobil vositalari egalarining fuqarolik javobgarligi majburiy tarzda sug'urtalanadi. Sug'urta tariflari (ularning cheklovchi darajalari), sug'urta tariflarining tarkibi va ularni qo'llash tartibi O'zbekiston Respublikasi hukumati tomonidan o'rnatilishi belgilab qo'yilgan. Avtotransport vositalari egalari fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash shartnomalari bo'yicha xatarlar ro'yxati transport vositasidan foydalanish chog'ida jabralanuvchining hayoti, salomatligi yoki mol-mulkiga zarar etkazilishi oqibatida kelib chiqadigan avtotransport egalarining majburiyatlari vujudga keladigan holatlarni o'z ichiga oladi, bu qoidadan sug'urta shartnomasida ko'rsatilgan avtotransport vositasidan boshqa transport vositasida etkazilgan zarar, etkazilgan ma'naviy zarar, jabrlanuvchiga tashilayotgan yuk bilan zarar etkazilishi, antikvariatlar va boshqa beqiyos qimmatga ega ashyolarning, binolarning, inshootlarning shikastlanishi yoki nobud bo'lishi, xodimlarning hayoti va salomatligiga ular xizmat vazifalarini ado etib turgan paytida etkazilgan zarar, shuningdek qonunchilikda bevosita belgilab qo'yilgan boshqa bir qator holatlar istisno etiladi. Ayni vaqtda agar zarar etkazgan transport vositasining egasi aniqlanmagan bo'lsa yoki fuqarolik javobgarligi sug'urtasiga ega bo'lmasa

jabrlanuvchilar tovon to'lovlarini (sug'urta qoplamasidan farqli o'laroq) olish huquqiga ega bo'ladilar.

Ixtiyoriy sug'urtalash shartlari asosida sug'urtalash uchun o'rnatilgan tartibda davlat ro'yxatidan o'tkazilishi shart bo'lgan avtotransport vositalari, suvda suzuvchi, kam o'lchamli qayiqlar qabul etilish mumkin: avtomabillar – engil, yuk, yuk-yo'lovchi tashuvchi avtomobillar, mikroavtobuslar, shu jumladan shatakli va yarim shatakli; mototsikllar, motorollelar, motoaravachalar, motokartlar, qordayurarlar, barcha rusumdagi mopedlar, shuningdek traktorlar, shu jumladan motobloklar va mini traktorlar; qayiqlar – motorli, eshkakli, elkanli, (osma motorsiz qilib ishlangan havo dimlab shishiradiganlaridan tashqari), katerlar va yaxtalar – motorli, motorli-elkanli, katamaranlar va trimaranlar.

Avtotransport vositalari sug'urtasida ehtimol tutilgan xatarlarni sug'urtalash shartlarini ko'zda tutuvchi sug'urtalashning– avtotransport vositasiga etkazilgan zararni yoki avtomobilning olib qochilishini sug'urtalash kabi alohida xatarlarni sug'urtalashdan tortib to amalda “avtokasko” nomini olgan barcha xatarlardan sug'urtalashgacha qamrab oluvchi keng ro'yxatdan foydalaniladi.

Transport vositalarini sug'urta qildirish huquqiga ega bo'lib O'zbekiston Respublikasining fuqarolari, shuningdek doimiy istiqomat qiluvchi muxojirlar va fuqaroligi bo'lmagan shaxslar yuz ko'rsatishi mumkin. Bunda mototransport vositasining sug'urtalanuvchisi sifatida o'n olti yoshga to'lgan shaxslar, boshqa transport vositalari bo'yicha esa o'n sakkiz yoshga etganlar ham qatnashishi mumkin. Transport vositasi sug'urtalanuvchiga egalik huquqi asosida tegishli bo'lsa, yoki ijaraga olingan bo'lsa, yoxud sug'urtalanuvchi transport vositasidan boshqa qonuniy yo'l qo'yilgan asoslarda foydalanayotgan, jumladan mazkur transport vositasidan huquqiy asosda ishonchnoma bilan foydalanish (tasarruf etish) uchun berib qo'yilgan bo'lsa, sug'urtalash uchun qabul qilinadi. Sanab o'tilgan asoslar transport vositasini sug'urtalash shartnomasini tuzish chog'ida sug'urtalanuvchining sug'urta manfaatining haqqoniyligini tasdiqlaydi. Sanab o'tilgan mulkiy manfaatlar bir vaqtning o'zida mazkur transport vositasidan foydalanuvchi yuqorida ko'rsatilgan

barcha shaxslar tomonidan sug'urtalinishi mumkin, chunki ular transport vositasini ishlatish jihatidan bir xilda haqqoniy sug'urta manfaatiga ega hisoblanadilar. Biroq sug'urta to'lovi faqat sug'urta shartnomasini tuzgan shaxsning o'zigagina to'lanadi.

Transport vositalari turli xil sug'urta xatarlarini o'z ichiga olgan quyidagi shartlar asosida sug'urtalanishi mumkin:

1. Barcha turdagi xatarlardan sug'urtalash, yoki "avtokombi" sug'urtaga qabul qilingan avtotransport vositasidan foydalanish bilan bog'liq sug'urta xatarlarining eng keng qamrovli ro'yxatidan iborat. Sug'urtalangan transport vositasining yo'qolishi yoki shikastlanishi, ana shu transport vositasidan foydalanish chog'ida jabrlanuvchilarning hayoti va salomatligiga yoki mol-mulkiga ziyon etkazilishi, haydovchining va yo'lovchilarning hayoti va salomatligiga etkazilgan ziyon sababli kelib chiqqan sug'urtalanuvchining zararlarini sug'urtalovchi tomonidan to'lab berilishini, avtomobil salonidagi bagajga va boshqa ashyolarga etkazilgan zararining qoplanishi zarur.

Bagaj sug'urtasi osori-atiqalarga va boshqa qimmatbaho metallardan, qimmatbaho va yarim qimmatbaho shuningdek sayqal beriladigan toshlardan yasalgan beqiyos qimmatga ega ashyolarga, diniy xususiyatga ega ashyolarga, kolleksiyalarga, suratlariga, qo'lyozmalarga, pul belgilariga, qimmatli qog'ozlarga, hujjatlarga va fotosuratlariga, shuningdek sug'urtalanuvchiga yoki uning oila a'zolariga tegishli bo'lmagan yoki xususiy tadbirkorlik faoliyatiga ko'ra sotish uchun mo'ljallangan ashyolarga nisbatan qo'llanilmaydi.

2. Avtomobil egasining fuqarolik javobgarligi sug'urtasi. Bunday sug'urta sug'urtalanuvchining transport vositasidan foydalanish chog'ida uchinchi shaxslarga mol-mulkini shikastlanishi, vafot etishi yoki jismoniy jarohatlar etkazilishi orqali yuzaga keladigan fuqarolik javobgarligi holatlari uchun qo'llaniladi.

3. "Avtokasko" sug'urtasi shartlariga ko'ra sug'urtalanuvchiga sug'urta shartnomasida belgilangan holatlarda transport vositasining to'la ravishda yoki uning ayrim qismlarining shikastlanishi, to'liq nobud bo'lishi yoki yo'qolishi natijasida etkazilgan har qanday zarar yuzasidan sug'urta himoyasi taqdim etilishi mumkin.



“Avtokasko” sug’urtasi bilan foydalanishda bo’lgan har qanday turdagi transport vositalari, xususan: yuk avtomobillari va maxsus avtomobillar, tortuvchi mashinalar va avtobuslar, engil avtomobillar va ularning shataklari, traktorlar, mototsikllar, shuningdek ularga o’rnatilgan qo’shimcha moslamalar: avtomagnitolalar, boshqarishning kompyuter vositalari kabilar qamrab olinadi.

## 1.2. Avtotransport sug’urtasini tashkil etilishi va uning turlari

O’zbekiston sug’urta bozorida transport vositalarini sug’urtalash tajribasi avtomobil sug’urtasining uchta mustaqil turidan foydalanishga asoslangan bo’lib, ular muayyan sug’urta shartnomasi shartlarida bir-birini to’ldirib kelishi ham mumkin:

- “avtokasko” sug’urtasi;
- transport vositasi egasining fuqarolik javobgarligi sug’urtasi;
- transport vositasidagi haydovchi va yo’lovchilarni baxtsiz hodisalardan sug’urtalash yoki avtomobil ichidagi joylarni sug’urtalash.

«Avtokasko» sug’urtasi talofat, yong’in, tabiiy ofat, olib qochish, qismlarni o’g’irlash, oynaning sindirilishi, ustiga narsalarning tushishi holatlari bo’yicha o’tkaziladi. Sug’urta manfaati avtotransport vositasida o’rnatilgan va uning ajralmas qismi hisoblanadigan qo’shimcha uskunalarga nisbatan ham qo’llanilishi mumkin.

Transport vositasidan foydalanish chog’ida etkazilishi mumkin bo’lgan zarar xatari, xususan, talofat natijasida sug’urtalanuvchi uchinchi shaxslarning hayoti, salomatligi va mol-mulkiga etkazgan zarar xatari sug’urtalanishi darkor.

Uchinchi turdagi sug’urta – haydovchi va yo’lovchilarni baxtsiz hodisadan sug’urtalashning (yoki joylar sug’urtasining) ob’ekti bo’lib, ulardan har qaysisining hayoti, salomatligiga oid mulkiy manfaatlari hisoblanadi va bu turdagi sug’urta joylar tizimi asosida yoki varakay tizimi asosida tuzilishi mumkin. Birinchi holatda sug’urta summasi avtomashinadagi har bir alohida joy uchun belgilangsa, ikkinchisida – butun avtotransport vositasi uchun o’rnatiladi. Baxtsiz hodisa natijasida uzoq muddatga mehnat layoqatini yo’qotish (4 oydan ortiq) yoki mehnat layoqatini doimiy yo’qotish

yoxud sug'urtalangan shaxsning o'limi sodir bo'lsa, sug'urta ta'minotini to'lash majburiyati yuzaga keladi. Yo'l-transport hodisasi natijasida vaqtinchalik umumiy mehnat layoqatini yo'qotish holatlarini va salomatlikni tiklash bo'yicha tibbiy xarajatlarni ham qo'shimcha ravishda sug'urtalash uchun qabul qilish mumkin.

Avtosug'urtada sug'urtalash uchun qabul qilingan transport vositasining sug'urta summasini transport vositasining sug'urta shartnomasi tuzilgan sanadagi haqiqiy (bozor) bahosi sifatida o'rnatish mumkin. Bunda sug'urta summasi yangi transport vositasining qiymati olinib, undan eskirish meyori chiqarib tashlangan holda belgilanadi. O'zbekiston qonunchiligiga binoan sug'urta summasi avtomobilning haqiqiy bozor bahosidan ortiq bo'lishi mumkin emas. Baxtsiz hodisadan sug'urtalashda va javobgarlikni sug'urtalashda sharnoma tuzayotgan taraflar o'zaro kelishilgan har qanday sug'urta summasini o'rnatishlari mumkin. Chet elda ishlab chiqarilgan avtomobillarni sug'urtalash shartnomalarida sug'urta summasi ko'pincha xorijiy valyutada nomlanadi. Bunda tomonlar sug'urta mukofotini ham, sug'urta to'lovini ham milliy valyutada amalga oshiradilar. Bu holda sug'urta shartnomasida yoki qo'shimcha shartlarda valyuta almashtirish kursini aniqlash usuli ko'rsatilgan bo'lishi shart, ana shundan kelib chiqqan holda sug'urtalanuvchi sug'urtalovchi sug'urta to'lovi summasini hisoblab chiqadi. Sug'urta shartnomasida turli xil qoidalar qo'llanilishi mumkin: sug'urta to'lovi sug'urta holati sodir bo'lgan sanadagi yoki sug'urta dalolatnomasi tuzilgan sanadagi yoxud sug'urta qoplamasi o'tkazib berilayotgan sandagi valyuta almashtirish kursi asosida hisob-kitob qilinishi mumkin. Sug'urta shartnomasida to'lov amalga oshiriladigan valyuta kursining o'zgarishlariga nisbatan foizlarda yoki absolyut miqdorda cheklovlar o'rnatilishi ham mumkin.

Turli sug'urta qoplamasi asosida sug'urta shartnomasi tuzish chog'ida sug'urta summasini baholashga yondashuv bir xilda emas. Agar sug'urta shartnomasi faqat olib qochish hodisasi yuzasidan tuzilsa, shartnomada sug'urtalangan transport vositasining haqiqiy qiymatini aniqlashning eng ko'p tarqalgan usuli – bozor narxini yoki transport vositasi sotib olingan narxi bilan undan foydalanilgan barcha yillar davomidagi eskirish summasi o'rtasidagi farqi sifatida hisoblangan qiymatini topish

hisoblanadi. Turli xil va turli rusumdagi avtotransport vositalari uchun eskirishning bir yillik foizini sug'urtalovchilar sug'urtalash qoidalarida: odatda, avtomobildan foydalanishning birinchi yilida sug'urta summasining 30% miqdorida belgilab qo'yadilar. Agar sug'urta shartnomasi asosida sug'urta qoplamasi faqat transport vositasining shikastlanishi xatarinigina qamrab olsa, sug'urta summasi transport vositasining almashtirilishi lozim bo'lgan qismlarining qayta tiklash qiymati hamda qayta tiklash ishlarining qiymati sifatida belgilanadi. Shu bilan bir qatorda, ayrim kompaniyalarning sug'urtalash shartlarida va sug'urta qoplamasini hisob-kitob qilishda transport vositasi qisman shikastlangan holatlarda ham almashtirilgan qismlarga nisbatan eskirig meyorlari qo'llaniladi, transport vositasi olib qochilgan yoki shikastlanish natijasida konstruktiv nobud bo'lgan holatlarda esa sug'urta qoplamasini hisoblab chiqishda esa transport vositasining qiymatiga amortizatsiya meyorini hisoblash to'lov sanasiga nisbatan belgilanadi<sup>1</sup>.

Avtosug'urtada sug'urtaga qabul qilinayotgan transport vositasining texnik ma'lumotlari va xossalari (qiymati, sinfi, rusumi, quvvati, dvigatel hajmi, bosgan yo'li), transport vositasidan foydalanuvchining shaxsiy xususiyatlari (yoshi, jinsi, haydovchilik staji, salomatlik holati). Transport vositasidan foydalanish maqsadi (shaxsiy yoki xizmat transport vositasi), qo'riqlash usullari (signalizatsiyaning, garajning, qo'riqlanadigan qo'yish joyining mavjudligi) va xatarning boshqa omillari hisobga olinadi.

Ayrim mamlakatlarda sug'urta tarifini o'rnatishda qo'llaniladigan xatar omillari qonun yoki qonunchilik tomonidan avtomobil egalari fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash qoidalarida aniqlab qo'yiladi. Masalan, Frantsiyada sug'urtalovchi tomonidan e'tiborga olinishi shart bo'lgan xatar omillari: transport vositasining reyting guruhi (jami 15 ta guruh); transport vositasidan foydalaniladigan jug'rofiy mintaqa (yo'l harakatining tig'izligiga ko'ra ajratilgan jami 5 mintaq); sug'urtalanuvchining mashg'ulot turi (transportdan ishlab chiqarish va tijorat maqsadida foydalanuvchi avto egalari eng katta xatarlilikka, oilaviy

---

<sup>1</sup> Ж.Лемер, Автомобильное страхование. Актуарные модели, М., Янус-К, 1998, 310, 300-б.

fermalarning fermerlari va ularning xizmatchilari, shuningdek o'qituvchilar eng kam xatarlilik darajasiga ega), avtotransport vositasidan foydalanuvchining haydovchilik staji (bu ko'rsatkich sug'urtalanuvchining yoshi va jinsi bilan muvfiqlashtiriladi); avtotransport vositasining yoshi; sug'urtalangan avtotransport vositasidan foydalanuvchilarning soni. Andarraytingning bu tamoyillaridan faqat avto egasining fuqarolik javobgarligini sug'urtalashda emas, balki sug'urtalashning boshqa turlarida, masalan, olib qochishga, yong'inga, shikastlanishga oid sug'urtalarda ham foydalaniladi<sup>1</sup>.

Sug'urta mukofoti miqdorini aniqlashda bonus-malus tizimining qo'llanilishi muhim ahamiyatga ega. Bu tizim bazaviy ko'rsatkichlar asosida hisoblangan sug'urta tarifining oshishiga va kamayishiga ta'sir ko'rsatadi. Bonus-malus tizimi bazaviy sug'urta tarifiga tatbiq etiladigan ko'tariluvchi va pasayuvchi koeffitsientlar qo'llanilishini ko'zda tutadi. Bunday koeffitsientlarning miqdorini belgilashda bundan avval tuzilgan sug'urta shartnomasi natijalarini hisobga olinadi. Xususan, sug'urta shartnomasi amal qilib turgan avvalgi yilda avtotransport vositasini alkogoldan mastlik holatida boshqarish holati sodir etilgan bo'lsa, bazaviy tarifdan 150%, haydovchilik huquqidan 6 oydan ortiq muddatga maxrum etilganda – 100%, haydovchilik huquqi umuman bekr qilinganda – 200%, 3 yoki undan ko'proq yo'l-transprt hodisalari ro'yhatga olingan holda – 50% va h.k miqdorida ko'tariluvchi koeffitsient qo'llaniladi. Tarifga bunday ustamalar kumulyativ xususiyatga ega bo'lib, jami yig'indisi bazaviy sug'urta tarifining 400% dan oshib ketishi mumkin emas.

Buyuk Britaniyada sug'urta mukofotining miqdori xatarlar omilining to'rtta asosiy toifalariga bog'liq<sup>2</sup>: (1) avtotransport vositasi bilan bog'lik omillar, (2) sug'urtalanuvchi bilan va avtotransport vositasining boshqa haydovchilari bilan bog'liq omillar; (3) xatarning ahvol xususiyatiga va mintaqaviy joylashuviga bog'liq omillar; (4) ayni paytda sug'urta hodisasi vujudga kelmaganligi sababli chegirma olish huquqi bilan bog'liq omillar.

---

<sup>1</sup> Ж.Лемер, Автомобильное страхование. Актуарные модели, М., Янус-К, 1998, 34 – 39-б.

<sup>2</sup> Ж. Лемер, 41-б.

Yuqori darajadagi olib qochish ehtimoli xatarliligiga chet el rusumidagi qimmatbaho avtomobillar (“Mercedes-600”, barcha rusumdagi BMV, yo’l tanlamaydigan barcha rusumdagi “jip”lar) kiritiladi. Xatarlilik darajasiga qarab, sug’urtga tatbiq etiladigan tariflarga chegirmalar, ustamalar yoki tuzatish koeffitsientlari (bonus-malus tizimi) qo’llaniladi.

Sodir bo’lish ehtimoli ko’zda tutilib sug’urta shartnomasi tuzilgan sug’urta hodisalari sug’urtalanuvchi tomonidan shartnomada belgilangan va mazkur hodisa dalolatini tasdiqlovchi hujjatlarni taqdim etish orqali isbotlanishi darkor. Masalan, olib qochish deb, avtomobil yoki boshqa transport vositasini o’g’irlash maqsadisiz noqonuniy egallab olinishi, yo’lovchilarsiz va haydovchisiz turgan avtomobilning (yoki ularni zo’rluk bilan haydab tushirib yuborish orqali) o’g’irlanishi hisoblanadi. Qoidaga ko’ra, tergovni olib borayotgan ichki ishlar idoralarining hujjatlaridan tashqari, avtotransport vositasi olib qochilgan yoki o’g’irlangan holatda sug’urtalanuvchi sug’urta kompaniyasiga sug’urtalangan avtomashinaning texnik talonini, texnik pasportini va to’liq kalitlar majmuini topshirishi shart. Agar o’g’irlangan transport vositasi sug’urtalanuvchiga qaytarib berilgan bo’lsa, u olgan sug’urta qoplamasini shartnomada belgilangan muddat ichida sug’urta tashkilotiga o’g’irlanishi sababli vujudga kelgan zarur ta’mirlash ishlari qiymatini chiqarib tashlagan holda qaytarishi yoki topilgan transport vositasiga o’z huquqlaridan voz kechishi (abandon) shart.

Zarar rang-barang sug’urta hodisalari sababli vujudga kelishi mumkin. Eng ko’p tarqalgani – yo’l-transport hodisasidir. Uni aniqlashning batafsil ma’lumotlari yo’l harakati Qoidalarida ifoda topgan. Sug’urta kompaniyasi uchun yo’l-transport hodisasini tasdiqlovchi hujjat yo’l harakati xavfsizligi organining 1-shakl ma’lumotnomasidir.

Yong’in ham zarar sababi bo’lishi mumkin. Avtomobil har qanday sabab bilan o’t olishdan sug’urtalangan hisoblanadi, o’t o’chirish bo’limining ma’lumotnomasi yong’inni tasdiqlovchi hujjat hisoblanadi. O’t o’chirish xizmatchilari albatta, hatto

yong'in o'z kuchi bilan bartaraf etilgan taqdirda ham, hodisa sodir bo'lgan joyga chaqirilgan bo'lishi shart.

Uchinchi shaxslarning qonunga zid harakatlari avtomobilga ana shunday xatti-harakat orqali etkaziladigan har qanday zararga sabab bo'lishi mumkin. Qonunga zid xatti-harakat natijasi sifatida ko'pincha sindirilgan oynalar va chiroqlar, o'g'irlangan magnitolalar, g'ildiraklar, firma ramzlari, ya'ni avtomobilning har qanday qismlarining va ko'shimcha jihozlarining o'g'irlanishi yuz ko'rsatadi. Shuningdek, qonunga zid xatti-harakatlarga to'xtash joyida, egasi yo'q vaqtida avtomobilning shikastlanishi ham kiritiladi, bu holda aybdor shaxslar ko'pincha aniqlanmay qoladi.

Agar sug'urta hodisalari ro'yxatiga tabiiy ofatlar ham kiritilgan bo'lsa, ularning vujudga kelishi gidrometeorologiya xizmatining xulosalari orqali isbotlanadi. Tabiiy ofatlar O'zbekiston Respublikasining ko'pgina hududlarida kamdan-kam sodir bo'lishiga qaramay, bir vaqtning o'zida ko'p sonli sug'urtalanuvchilarga og'ir oqibatlar va vayrongarchilik keltirishi bilan ajralib turadi. Masalan, 2012 yilning bahorida Jizzaxda yog'ib o'tgan kutilmagan do'l sug'urtalangan transport vositalariga sezilarli zarar etkazdi.

Ustiga narsalarning tushishi xatari qor va sumalaklarning, daraxtlar va ularning shoxlarining, binolarning biron qismining, derazalardan uloqtirilgan narsalarning tushishi bilan bog'liq. Bu hodisa mahalliy militsiya bo'limiga zarar dalolati bo'yicha ariza kiritish orqali isbotlandi. Sug'urtalanuvchi tomonidan bu ishlar aybdorlarga nisbatan, agar ularning kimligini aniqlash imkoni bo'lsa, da'vo qilish uchun zarur bo'ladi.

Agar sug'urta shartnomasi bo'yicha transport vositasining fuqarolik javobgarligi sug'urtalangan bo'lsa, sug'urta kompaniyasi tomonidan sug'urtalanuvchi ishtirokidagi yo'l-transport hodisasi natijasida uchinchi shaxslarning mol-mulkiga yoki salomatligiga etkazilgan zarar qoplanadi. Kqp hollarda to'lov miqdori jabrlanuvchining shikastlangan avtomobilini ta'mirlash qiymati bilan teng miqdorda belgilanadi, kamroq holatlarda boshqa mol-mulk: qurilmalar, pavilonlar, to'siqlar va h.k. zararlanadi. Jabrlanuvchining salomatligini tiklar bilan yoyoki vafot etgan

shaxsning oilasini ta'minlash bilan bog'liq xarajatlar O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining tegishli moddalari bilan yoki taraflarning: zarar etkazuvchi va jabrlanuvchining kelishuviga asosan yoxud sud qaroriga ko'ra aniqlanadi. Sug'urta hodisasi dalolatini tasdiqlovchi hujjat yo'l-transporti hodisasining yo'l harakati xavfsizligi organlarida ro'yxatga olinganligi bo'lib hisoblanadi. Shuni nazardan qochirmaslik kerakki, fuqarolik qonunchiligida transport vositasi yuksak darajadagi axavf-xatar manbai hisoblangani sababli, bu narsa avtotranspordan foydalanuvchi zimmasiga uchinchi shaxslarning hayoti va salomatligini ta'minlash bo'yicha qo'shimcha talablarni yuklaydi. Yo'l-transport hodisasi jabralnuvchi tomonidan o'ta ehtiyotsizlik natijasida yoki engib bo'lmas kuch ta'siri ostida sodir bo'lmaganligi tasdiqlansagina avtotransport vositasidan foydalanuvchi aybdor deb hisoblanadi. Fuqarolik javobgarligi sug'urtasi shartnomasining shartlarida sug'urta hodisasi boshqacha tavsiflanishi mumkin, masalan, sug'urtalovchi sug'urta shartnomasida sug'urtalanganning qo'pol ehtiyotsizligi yoki transport vositasini bunga huquqi bo'lmagan shaxs tomonidan boshqarilishi yoxud nosoz transport vositasini boshqarilishi bilan bog'liq emasligi va boshqa istisnolar isbotlansa, avtotransporddan foydalanuvchi shaxs aybdor deb hisoblanadi. Fuqarolik qonunchiligimizga binoan javobgarlikning vujudga kelishi asoslarini tavsiflashdagi va sug'urta qoplamasini aniqlashdagi tafovut shunday holatni yuzaga keltirish mumkinki, bunda sug'urtalanuvchioning xatti-harakati bilan uchinchi shaxslarga etkazilgan mulkiy zararni to'lig'icha o'z hisobidan qoplashi zarur bo'ladi.

Eng ko'p sug'urta to'lovining miqdori javobgarlik sug'urta shartnomasi bo'yicha sug'urta summasi miqdori bilan cheklangan. Haqiqiy zarar va sug'urta to'lovi o'rtasidagi farq jabrlanuvchiga bevosita zarar etkazuvchining o'z hisobidan to'lab beriladi.

## **II bob. O'zbekistonda yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashni amalga oshirishning hozirgi holatini tahlili**

### **2.1. Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashning asosiy shartlari va ularning o'ziga xos xususiyatlari**

Yuridik shaxslarga tegishli avtomobil transporti vositalarining “avtokasko” sug'urtasi odatda turli ko'rinishdagi sug'urta hodisalari (xatarlari) sodir bo'lishi holatlari uchun tuziladi va sug'urtalanuvchining tanloviga muvofiq transport vositasining shikastlanishi, yo'q qilinishi yoki yo'qolishi sababli kelib chiqqan zararni to'liq va qisman qoplanishini ko'zda tutadi.

“To'liq qoplama” sharti asosida sug'urtalash har qanday hodisa natijasida kelib chiqqan zararining to'liq qoplanishini nazarda tutadi, bundan faqat g'ildirak shinalarining protektori yo'l qo'yilganidan ortiq darajada eskirishi oqibatida, texnikaviy nosozlik yoki protektorni navarka qilib yamash orqali qayta tiklanishi oqibatida shikastlanishi bundan istisno etiladi.

Qisman qoplash shartlari turlicha bo'lishi mumkin:

– tabiiy ofat, yong'in, portlash, yo'l (suv)-transport hodisasi (g'ildirak shinalarining shikastlanishidan tashqari, agar bunda transport vositasiga boshqa zarar etkazilmagan bo'lsa), o'g'irlanishi yoki olib qochilishi, o'g'irlashga (olib qochishga) urinish, jumladan transport vositasining alohida qismlari, jihozlari va moslamalarining o'g'irlanishi natijasida etkazilgan zarar qoplanadi;

– tabiiy ofat, yo'l (suv)-transport hodisasi (oynalarning sinishi, shinalarning shikastlanishidan tashqari, agar bunda transport vositasiga boshqa ziyon etmagan bo'lsa), o'g'irlanishi yoki olib qochilishi natijasida etkazilgan zarar qoplanadi;

– yong'in, portlash, yo'l (suv)-transport hodisasi (oynalarning sinishi, shinalarning shikastlanishidan tashqari, agar bunda transport vositasiga boshqa ziyon etmagan bo'lsa) natijasida etkazilgan zarar qoplanadi.



Sug'urtalashning yuqorida keltirilgan ko'rinishlari shartlaridan qat'iy nazar, ulardan hech qaysi biri harbiy harakatlar, harbiy holat e'lon qilinishi, fuqarog'alayonlari, radioaktiv zararlanish natijasida yuzaga kelgan bo'lsa, O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi 964-moddasi me'yorlariga asosan (agar mazkur xavtlarni sug'urta xatarlari doirasiga kiritilishi bevosita sug'urta shartnomasida belgilab qo'yilgan bo'lmasa) qoplanmaydi.

Sug'urta shartnomasi odatda ikki oydan bir yilgacha muddatga tuziladi. Sug'urta summasining miqdori sug'urtaga qabul qilinayotgan transport vositasining qiymatidan (eskirishini ham hisobga olgan holda) yuqori bo'lishi mumkin emas.

Sug'urta holati vujudga kelganda tomonlarning o'zaro munosabatlari tartibi sug'urta shartnomasida o'rnatilgan. Sug'urta holati sodir bo'lgani to'g'risida sug'urtalanuvchi sug'urta shartnomasida belgilab qo'yilgan muddat ichida, imkon qadar zudlik bilan sug'urtalovchiga xabar berishi shart. O'z vaqtida xabar bermaslik sug'urta to'lovini to'lanishini rad etish uchun asos bo'lishi mumkin. Sug'urta shartnomasi shartlarida, odatda, yo'l transporti hodisasi sodir bo'lganda sug'urtalanuvchi darhol sug'urtalovchi bilan bog'lanishi va undan uchinchi shaxslarga va tashkilotlarga murojaat etish yuzasidan keyingi xatti-harakatlari yuzasidan maslahat olishi darkor. Bu ayniqsa avtomobil egalarining javobgarlik sug'urta shartnomasi bo'yicha uchinchi shaxslarning mol-mulkiga zarar etkazilgan holatlarda muhim ahamiyat kasb etadi. Avtotransport vositasi shikastlangan holda sug'urtalanuvchi ta'mirlash ishlar i boshlangunga qadar transport vositasini sug'urtalovchi vakiliga ko'zdan kechirish uchun taqdim etishi darkor va etkazilgan shikastlanishlar sug'urta tashkilotining ko'zdan kechirish hujjatlarida o'z ifodasini topishi kerak. Mana shu tekshirishlar keyinchalik sug'urta to'lovi miqdorini hisoblab chiqarish uchun asos bo'lib xizmat qiladi. Xuddi sug'urta holati to'g'risida o'z vaqtida xabar berilmagandagi kabi, yo'l-transport hodisasidan so'ng transport vositasini sug'urtalovchiga ko'zdan kechirish uchun taqdim etmaslik ham sug'urta to'lovini rad etish uchun asos bo'la oladi. Sug'urta holati vujudga kelishi munosabati

bilan qilinadigan xatti-harakatlari asosidagi sug'urtalanuvchining majburiyatlari sug'urta shartnomasida belgilab qo'yiladi va uning muhim shartlarini tashkil etadi.

Baxtsiz hodisadan sug'urtalashda yo'l-transport hodisasi natijasida haydovchining yoki yo'lovchilarning qanday jarohat olishi sug'urta hodisasi bo'lib hisoblanadi. Bunday hodisalar yo'l harakati xavfsizligi organlari tomonidan ro'yxatga olinishi shart. Bundan tashqari, O'zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksiga muvofiq bu aybdorga qarshi jinoiy ish qo'zg'atilishi uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

Etkazilgan zarar hajmi sug'urta tashkiloti tomonidan sug'urtalangan avtotransport vositasining nobud bo'lishi, shikastlanishi yoki o'g'irlanishi dalolatini va sharoitlarini tasdiqlovchi mutasaddi idoralardan olingan zarur hujjatlar mavjud bo'lsa, sug'urta dalolatnomasi asosida, transport vositasiga shikast etgan hollarda, bundan tashqari, uni ta'mirlash yoki qayta tiklash xarajatlari smetasini ham hisobga olgan holda aniqlanadi.

Qoplama etkazilgan zarar hajmida, ammo sug'urta shartnomasida belgilab qo'yilgan sug'urta summasidan ko'p bo'lmagan hajmda, ya'ni dastlabki xatar tizimi asosida, yoki sug'urta summasi transport vositasining haqiqiy qiymatidan tashkil etgan miqdorda to'lab beriladi.

Ayni chog'da avtotransport vositasini shikastlanish holatiga sug'urtalash shartlarida sug'urtalangan avtomobilning to'liq konstruktiv nobud bo'lishi tushunchasi ham mavjud bo'ladi. Qoidaga ko'ra, konstruktiv nobud bo'lish tushunchasi shunday sug'urta hodsasidirki, bunda zarar sug'urtalangan avtomobil sug'urta summasining (sug'urta qiymatining) 75% dan oshib ketadi. Bunday holda sug'urtalanuvchi to'liq sug'urta summasiga teng miqdordagi qoplamani olib, sug'urtalangan transport vositasidan sug'urtalovchi foydasiga voz kechishi (abandon) mumkin.

Sug'urta to'lovi uchun zarur bo'ladigan va sug'urtalanuvchi tomonidan taqdim etiladigan sug'urta holati vujudga kelganligini tasdiqlovchi hujjatlar ro'yxati sug'urta shartnomasida belgilab qo'yiladi va odatda quyidagilardan tarkib topadi:

a) sug'urtalangan transport vositasi yo'l-transport hodisasiga uchraganda: yo'l harakati xavfsizligi organining 2-shakldagi ma'lumotnomasi;

b) sug'urtalangan transport vositasini olib qochilganda: ichki ishlar idoralarining jinoyat ishi qo'zg'atilgani to'g'risidagi ma'lumotnomasi;

v) sug'urtalangan transport vositasi yonib ketganda: o't o'chirish bo'limi ma'lumotnomasi;

g) uchinchi shaxslarning noqonuniy xatti-harakatlari, jinoyatkorligi va bezoriligi natijasida zarar ko'rilganda: ichki ishlar idoralari ma'lumotnomasi;

d) haydovchilarning va yo'lovchilarning joylarida jismoniy ziyon etkazilganda: yo'l harakati xavfsizligi idorasining ma'lumotnomasi, jarohatlarning xususiyati to'g'risidagi tibbiy ma'lumotnoma, zarur holda – VTEK ma'lumotnomasi yoki o'lim sabablri ko'rsatilgan tibbiy sug'urta bilan vafot etganlik to'g'risidagi guvoohnoma;

e) uchinchi shaxslarning mulkiy manfaatlariga zarar etkazilganda sug'urta holati vujudga kelganligini tasdiqlovchi hujjatlar tarkibi yuqorida sanab o'tilganlarga o'xshash bo'lib, etkazilgan zararining xususiyatiga bog'liqdir.

Sug'urtalovchilar sug'urtalangan transport vositasi shikastlanganda sug'urta qoplamasini hisoblash va to'lashning bir necha shaklini tavsiya etadilar:

– avtomobilni sug'urtalovchining yo'llanmasi asosida avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida ta'mirlash hisob-kitob hujjati asosidagi to'lov;

– avtomobilni sug'urtalanuvchi tanlagan avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida ta'mirlash hisob-kitob hujjati asosidagi to'lov;

– avtotransport vositasi sug'urtalangan mintaqada ta'mirlashning o'rtacha baholarini qo'llagan holda tuzilgan kalkulyatsiya asosida sug'urta qoplamasi to'lovi;

Birinchi holatda sug'urta kompaniyasi avtomobilni ta'mirlash bo'yicha barcha zarur ishlarning hamda avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasi bilan o'zaro hisob-kitoblarning o'tkazilishini ta'minlashi shart. Biroq ta'mirlash ixtisoslashmagan avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida o'tkazilish

ham mumkin, shu sababli sug'urta shartnomasida qaysi avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida xizmatidan foydalanilishi ko'rsatilishi zarur.

Ikkinchi holatda ta'mirlashni har qanday avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida o'tkazilishi mumkin. Bunda polis qiymati ilgari sug'urta kompaniyasi mutaxassislari tomonidan aniqlanmagan shikastlanishlarni ekspertiza etish bir muncha qiyin kechganligi hisobiga oshishi ham mumkin. Bu narsa sug'urtalovchidan qoidalarda mavjud bo'lgan ishishning soatbay me'yori bo'yicha avtomobilni ta'mirlash qiymati cheklovlariga alohida e'tibor ajratishni talab qiladi.

Sug'urtalangan avtotransport vositasini ta'mirlash uchun "o'rtacha narxlar" asosida tuzilgan kalkulyatsiya bo'yicha to'lov o'tkazilganda sug'urtalanuvchi har qanday avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasiga murojaat etishi mumkin. Avvalgi holatdagi kabi, avtotransport vositasini ko'zdan kechirish chog'ida sug'urtalovchi tomonidan aniqlanmagan shikastlanishlarni ekspertiza etish bir muncha qiyinligi, shuningdek olingan sug'urta to'lovi tanlangan avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish stantsiyasida ta'mirlash xarajatlarini to'liq qoplamasligi muammolari yuzaga kelishi mumkin.

Baxtsiz hodisalar bilan bog'liq zararlarni hal etishda sug'urta ta'minoti jabrlanganlarga olgan jarohatlari tufayli mehnat layoqatini yo'qotish hissasiga mos tarzda to'lanadigan sug'urta summasining bir qismini maxsus jadvallar asosida hisoblab chiqilgan jadvallar asosida malakali tibbiy yordamni taqdim etish yoki sug'urta summasini tlab berish ko'rinishida amalga oshirilishi mumkin. Bundan tashqari sug'urta shartlarida jarohat sababli mehnat layoqatini yo'qotilgan har bir kun uchun sug'urta to'lovi tarzida ham amalga oshirilishi mumkin.

Agar sug'urta shartnomasida yoki qoidalarida shu narsa ko'zda tutilgan bo'lsa, sug'urtalovchi sug'urta qoplamasi summasini hisoblab chiqishda uning miqdorini, quyidagi asoslar mavjud holda, qisqartirish mumkin:

– agar shartnomada franshiza (shartli yoki shartsiz) ko'zda tutilgan bo'lsa – to'lanishi lozim bo'lgan sug'urta qoplamasidan chiqarib tashlanadigan summa;

–agar shartnomada sug’urta shartnomasi amal qilib turgan davrda avtotransport vositasiga qo’shimcha eskirish hisoblab yozilishi ko’zda tutilgan bo’lsa (avtomobil olib qochilgan yoki halokatga uchragan holatda qoplama summasini hisoblash chog’ida). Avtomobil, undan foydalanish davri mobaynida o’zining qiymatini muayyan miqdorda yo’qotadi. Sug’urtalovchilar avtomobil olib qochilgan yoki halokatga uchragan holatda qoplama summasini eskirish foizi asosida qisqartiradilar. Eskirish me’yorini har bir sug’urtalovchi mustaqil ravishda belgilaydi.

Ozgina shikastlanish holatlarida sug’urtalovchilar sug’urta hodisasini tavsiflash uchun odatda sug’urtalanuvchi tomonidan hujjatlarni taqdim etish tartibining bir muncha soddalashtirilgan shaklidan foydalanadilar. Sug’urta shartnomasida qanday shikastlanishlar ozgina deb hisoblanishi belgilab qo’yiladi. Bunda ozgina shikastlanish bo’yicha qayta murojaat etish yuzasidan cheklovlar o’rnatilishi mumkin.

Avtomobilni olib qochish yoki o’g’irlash holatida sug’urta hodisasini tavsiflash uchun asos bo’lib, avtotransport vositasining yo’qolishi yuzasidan jinoiy ish qo’zg’atilgani to’g’risida ichki ishlar idoralari tomonidan berilgan ma’lumotnoma xizmat qiladi. Ayrim sug’urtalovchilarning sug’urta qoidalarida sug’urta qoplamasini to’lash uchun jinoiy ishning to’xtatilishi to’g’risidagi qaror asos sifatida olingan bo’ladi, bunday qaror jinoiy-protsessual qoidalarga binoan jinoiy ish qo’zg’atilganidan keyin uch oy mobaynida aybdorlar topilmasa qabul qilinadi. Anashu qaror olinganidan so’ng sug’urta qoplamasi shartnomada belgilangan va bir necha kundan bir oygacha muhlatni o’z ichiga oladigan muddat ichida to’lab beriladi. Mana shunday kutish muddati olib qochilgan avtomobilni qidirish va sug’urtalanuvchiga qaytarish imkoniyatini yaratish uchun o’rnatiladi.

Avtotransportni sug’urtalash qoidalarida sodir bo’lgan hodisa sug’urta holati deb hisoblanmaydigan va uning vujudga kelishi sug’urta qoplamasi to’lanishini keltirib chiqarmaydigan shartlar ham ko’rsatiladi. Ana shunday asoslar qatoriga yo’l-transport hodisasini mast holda sodir etilishi, yo’l harakati qoidalrining qo’pol tarzda buzilishi, nosoz avtomobildan foydalanilishi, avtotransport vositasidan maqsadga nomuvofiq

tarzda foydalanilishi, sug'urtalanuvchi yoki avtomobildan boshqa foydalanuvchilarning g'arazli niyatlari mavjud bo'lishi holatlari kiritiladi. Sug'urta qoplamasini to'lanishini rad etish asoslarining ro'yxati sug'urta shartnomasida belgilab qo'yiladi va ularning barchasi sug'urtalanuvchining yoki naf oluvchining aybdorona xatti-harakatlari bilan bog'liq bo'ladi.

Sug'urta bozoridagi eng ommaviy sug'urta turi sifatida avtotransport sug'urtasi sug'urta qoplamasini olish niyatida tovlamachilik xatti-harakatlarini amalga oshirish uchun keng foydalaniladigan ob'ekt bo'lib hisoblanadi. **Avtosug'urtada sodir etiladigan jinoyatlarni 3 guruhga ajratish mumkin:**

(1) Sug'urta summasidan ortiq miqdorda sug'urta qoplamasini olish, bu summa shartnoma tuzish paytida avtomobilning haqiqiy qiymatidan yuqori bo'lishi mumkin emas. Tovlamachilar yoki ishlab chiqarish sanasini o'zgartiradilar (masalan, 1990 yil o'rniga 1996 yilni ko'rsatish orqali), yoki uning sinfini balandlatib ko'rsatadilarki, bu sug'urta summasining yuqoriroq qilib belgilanishiga olib keladi. Bu ishlar qalbaki hujjatlar asosida amalga oshiriladi. Noqonuniy tarzda qoplamaning undirish uchun bunday harakat boshqa turdagi jinoyatlar (yolg'ondan olib qochish, ataylab o't qo'yish va h.k.) ko'rinishida sodir etilishi ham mumkin. Avtomashinalarni bir paytning o'zida bir necha sug'urta kompaniyalarida sug'urtalab, ularning har biridan to'liq sug'urta summasi miqdorida sug'urta qoplamasini undirish ancha keng tarqalgan.

(2) Sug'urta holatini qabakilashtirish orqali noqonuniy sug'urta qoplamasini olish. Tovlamachilar avtomobilning olib qochilishini, o't ketishini, zaralanishini, avtomobil qismlarining o'g'irlanishini yolg'ondan sahnalashtiradilar. Bunda avtomobil yo yashirib qo'yiladi yoki undan foydalanib boshqa, qiymati past avtomobilga zarar etkaziladi va qoplama undirilgach, avtomobil sotib yuboriladi yoki qismlarga bo'lib savdoga qo'yiladi.

(3) Sug'urta qoplama miqdorini noqonuniy yo'l bilan ko'paytirish. Tovlamachilar va noinsof sug'urtalanuvchilar bu maqsadda sug'urta hodisasi tufayli zararlangan avtomobilni ta'mirlash summasini ko'paytirib ko'rsatadilar yoki uning

foydalanishga yaroqsiz qismlariga ataylab shikast etkazadilar (kuzovning zanglagan qismlari, nosoz holatdagi optika va h.k.)

Avtosug'urtada tovlamachilik nihoyatda keng tarqalgan. Xorijiy mutaxassislarning baholashicha, qalbaki hujjatlar asosida sug'urta to'lovlari ana shu turda sug'urta to'lovlarning umumiy miqdoridan 8 dan 20% gachani tashkil etadi. Avtosug'urtaga tovlamachilik harakatlari tufayli etkazilayotgan zarar faqat Germaniyaning o'zida yiliga 4 milliardga yaqin evrodan iborat. Mana shunday vaziyat sug'urtalovchilarni avto sug'urtada tovlamachilikning oldini olishga nihoyatda ko'p e'tibor va mablag' ajratishga majbur etmoqda. Mana shu turdagi harakatlar sug'urtalovchilarni sug'urtalash shartlarini qattiqashtirish, sug'urta hodisasi to'g'risidagi arizani qabul qilish tartibini bir muncha qat'iy asoslarda belgilash, sug'urta holatlarini tekshirish uchun ichiki ishlar idoralarini, malakali mutaxassislarni, huquqshunoslar va boshqa ixtisos egalarini jalb etishga majbur etmoqda.

Tovlamachilikka qarshi kurashning eng samarali usullaridan biri sug'urtalanuvchilar, shubhali sug'urta holatlari, noinsof sug'urtalanuvchilar to'g'risidagi yagona milliy axborot bazasini yaratish hisoblanadi. Bu narsa sug'urta kompaniyalariga qalbaki hujjatlar yoki sug'urta holatlari bo'yicha takroriy murojaat etilishining oldini oladi.

Noinsof sug'urtalanuvchilar bilan bir qatorda o'z mijozlariga nisbatan tovlamachilik xatti-harakatlarini amalga oshiruvchi sug'urta kompaniyalari ham bo'ladi. Keyingi vaqtda mana shu kabi barcha jinoyatlarga huquqni muxofaza qilish idoralari tomonidan ko'proq e'tibor berila boshlandi. Iqtisodiy jinoyatlarga qarshi kurash bo'linmalari qoshida sug'urta sohasidagi jinoyatlarni ochish bo'limlari tashkil etildi.

Sug'urta xizmatlarini taqdim etishdan tashqari, sug'urta shartnomasida sug'urtalanuvchiga qo'shimcha xizmatlar ko'rsatish va sug'urta holati bilan bog'liq xarjatlarni, masalan avtomobilni evakuatsiya qilish, yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda ekspertlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi munosabati bilan

sug'urtalanuvchining aybini aniqlash yuzasidan nizolarni hal etishda huquqiy xizmat ko'rsatish xarajatlarini qoplash, ta'mirlash ishlari qiymatiga chegirmalar belgilash huquqlari belgilab qo'yilishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasida avtotransport vositalarini sug'urtalash xizmatlari ko'plab kompaniyalar tomonidan ko'rsatiladi, ammo yig'ilgan mukofotlarning katta qismi (50% ga yaqin) yirik sug'urta kompaniyalari hissasiga (tahminan 6 ta kompaniya) to'g'ri keladi. Shuni ham hisobga olish kerakki, avtosug'urta bilan shug'ullanuvchi ko'pgina kompaniyalar bu sohada hali etarli tajribaga ega emas va malakali mutaxassislar taqchilligini boshdan kechirmoqda. Bundan tashqari bozorni egallash uchun ulardan ayrimlari sug'urta mukofotlarining demping stavkalarini qo'llaydilar, buning natijasi esa aniq – bir qator kompaniyalarning bankrot bo'lishi bilan yakun topadi. O'zbekiston Respublikasida ro'yxatga olingan avtomashinalarning umumiy soni 1,5 mln. dan ortiq transport vositasini tashkil etadi. Shulardan tahminan 10% sug'urtalangan. Ko'pgina g'arbiy va sharqiy evropa mamlakatlarida avtotransport vositalari sug'urtasi bozordagi etakchi kompaniyalar portfelidagi mol-mulk sug'urtasi turlaridan eng muhim qismini tashkil etadi (ayniqsa fuqarolik javobgarligi sug'urtasining majburiyligi nazarda tutilsa). Ba'zan avtosug'urta hissasi yig'ilgan umumiy mukofot pulining 40% dan oshib ketadi.

O'zbekiston sug'urta tashkilotlarida avtosug'urta bo'yicha sug'urta mukofotlarining sug'urtalashning asosiy turlari bo'yicha nisbiy ulushi quyidagicha:

- “avtokasko” sug'urtasi (olib qochish va zarar etkazish) – 21%;
- “avtokasko” sug'urtasi + fuqarolik javobgarligi – 33%;
- faqat fuqarolik javobgarligi sug'urtasi – 16%;
- “avtokombi” sug'urtasi (“avtokasko”, fuqarolik javobgarligi va baxtsiz hodisalar) – 17%.

Hozirgi kunda “avtokasko” sug'urtasi bo'yicha avtomobillarni olib qochish, o'g'irlash, va ularga zarar etkazish holatlarini o'z ichiga olgan sug'urta tariflari ko'pgina kompaniyalarda avtomobil qiymatining yoki sug'urta summasining 5% dan



13% gachani tashkil etadi. Chet elda ishlab chiqarilgan avtomobillar sug'urtasida sug'urta tariflari yangi avtomobil qiymatining 18% miqdorida.

## **2.2. Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish tartibi va uning tahlili**

Xorijiy davlatlarning tajribasidan, sug'urta faoliyati nazariyasi va amaliyotidan shuni ko'rish mumkinki majburiy sug'urta turlari davlat tomonidan, davlat va jamiyat nuqtai nazaridan ijtimoiy mohiyati yuqori bo'lgan sohalarda joriy etiladi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 10 aprel 2007 yildagi 618-sonli "Sug'urta xizmatlari bozorini yanada isloh qilish va rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori bilan tasdiqlangan "2007 - 2010 yillarda O'zbekiston Respublikasi sug'urta bozorini isloh qilish va rivojlantirish Dasturi"ning sug'urtalash, sug'urta faoliyati va sug'urta nazoratining qonunchilik va normativ-huquqiy bazasini yanada takomillashtirish bo'yicha tadbirlar qatorida "Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi qonunini qabul qilish nazarda tutilgan edi. Respublikamiz Hukumati va Oliy Majlisi tomonidan olib borilgan ishlar natijasida 21 aprel 2008 yilda "Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi qonunini qabul qilindi.

24 iyun 2008 yilda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 141-sonli "Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi qonunini amalga oshirish chora-tadbirlari haqida" qarori qabul qilinib, mazkur qaror bilan:

- Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha to'lovlarni kafolatlash jamg'armasi to'g'risidagi Nizom - 1-ilova;
- Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha to'lovlarni kafolatlash jamg'armasining kuzatuv kengashi tarkibi va direktsiyasi tuzilmasi - 2 va 3-illovalar;

- Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish qoidalari 4 – ilovaga muvofiq tasdiqlangan.

Shuningdek mazkur qaror bilan transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sug'urta puli – 3000 AQSh dollari ekvivalentida belgilangan.

O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik Kodeksining 999-moddasiga asosan oshiqcha xavf manbasi bo'lgan transport vositasi orqali etkazilgan zarar uchun javobgarlik transport vositasining egasi va unga mulk huquqi, xo'jalik yuritish huquqi yoki operativ boshqaruv huquqi yoxud boshqa har qanday qonuniy asosda egalik qiluvchi yuridik shaxs yoki fuqaroga solidar tartibda yuklanishi mumkinligi qayd etilganini takidlash joizdir.

Ushbu o'rinda, respublikamizda mazkur majburiy sug'urta turi 1994 yildan buyon amal qilib kelayotganligini ham aytib o'tish zarur, ya'ni yuqorida aytib o'tilgan qonun qabul qilingunga qadar 30 dekabr 1994 yildagi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 632-sonli "O'zbekiston Respublikasida transport vositalari va boshqa o'ziyurar mashina hamda mexanizmlar egalari fuqarolik javobgarligining majburiy sug'urtasi to'g'risida"gi qaroriga asosan amalga oshirib kelingan.<sup>1</sup>

O'zbekiston Respublikasi "Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida" qonuniga ko'ra:

majburiy sug'urtaning asosiy printsiplari – umumiylik; majburiylik; jabrlanuvchilarning hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga etkazilgan zarar o'rnini qoplanishining kafolatlanishi.

majburiy sug'urta ob'ekti – transport vositasidan foydalanishda transport vositalari egalarining jabrlanuvchilar hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga etkazilgan zararining o'rnini qoplash bo'yicha fuqarolik javobgarligi qonun hujjatlariga muvofiq yuzaga kelishi bilan bog'liq bo'lgan mulkiy manfaatlaridir.

---

<sup>1</sup> Mazkur Qaror O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 24.06.2008 yildagi 141-sonli Qaroriga muvofiq o'z kuchini yo'qotgan.

majburiy sug'urta shartnomasi – ommaviy hisoblanadi va 1 yil muddatga tuziladi, quyidagi holatlar bundan mustasno:

- transport vositasi olinganda (sotib olinganda, meros qilib olinganda, hadyaga olinganda va shu kabilar) uning egasi transport vositasini ro'yxatdan o'tkazish joyiga borish muddatiga majburiy sug'urta shartnomasini tuzishga haqlidir.

- transport vositasidan mavsumiy foydalanishda uning egasi undan foydalanish davridan iborat muddatga majburiy sug'urta shartnomasini tuzish huquqiga ega. Bunda ko'rsatib o'tilgan muddat kalendar yilda olti oydan kam bo'lishi mumkin emas.

Majburiy sug'urta shartnomasi bo'yicha sug'urta qildiruvchining va (yoki) majburiy sug'urta shartnomasida ko'rsatilgan transport vositasi boshqa egasining fuqarolik javobgarligi sug'urtalanishi mumkin.

sug'urta mukofoti – transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sug'urta tariflari, ularning cheklangan darajasi, tuzilmasi va sug'urta mukofotini belgilashda sug'urtalovchilar tomonidan ularning qo'llanish tartibiga asosan hisoblab chiqiladi.

Qonunning asosiy printsiplaridan biri bo'lgan jabrlanuvchilarning hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga etkazilgan zarar o'zni qoplanishining kafolatlanish printsiptini hayotga tatbiq etish maqsadida, Vazirlar Mahkamasining yuqorida aytib o'tilgan 141-sonli Qarori bilan transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha to'lovlarni kafolatlash jamg'armasi tashkil etilgan.

To'lovlarni kafolatlash jamg'armasining asosiy vazifalari deb quyidagilar belgilagan:

- transport vositalaridan foydalanishda jabrlanuvchiga unga etkazilgan zararni kafolatli to'lashni majburiy sug'urta qilish to'g'risidagi qonun hujjatlariga muvofiq kompensatsiya to'lovlarini amalga oshirish yo'li bilan ta'minlash;

- majburiy sug'urta qilish to'g'risidagi qonun hujjatlariga muvofiq sug'urta mukofotlari bo'yicha siylov huquqiga ega bo'lgan fuqarolarning ayrim toifalarini

ko'rsatib o'tilgan siylovlarni kompensatsiya qilish yo'li bilan qo'llab-quvvatlash tizimini moliyaviy ta'minlash;

- majburiy sug'urta qilish shartnomalari va sug'urta hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarning axborot bazasini shakllantirish;

- Jamg'armaning unga yuklangan asosiy vazifalarni amalga oshirish bo'yicha faoliyatini tartibga soluvchi qoidalarni ishlab chiqish hamda sug'urta faoliyatini tartibga solish va nazorat qilish bo'yicha maxsus vakolatli davlat organi bilan kelishgan holda tasdiqlash.

To'lovlarni kafolatlash jamg'armasi asosiy vazifalarining birinchi bandida belgilangan kompensatsiya to'lovlarni amalga oshirish qonunning 25 moddasiga asosan quyidagi hollarda belgilangan:

- sug'urtalovchiga nisbatan bankrotlik tartib-taomili qo'llanilganligi;
- jabrlanuvchiga etkazilgan zarar uchun javobgar shaxsning noma'lumligi;
- transport vositasi uni g'ayriqonuniy yo'l bilan egallab olgan shaxs tomonidan foydalanilganligi natijasida zarar etkazilganligi;
- foydalanilayotganda zarar etkazgan transport vositasining egasi o'z fuqarolik javobgarligini sug'urta qilish bo'yicha majburiyatini bajarmaganligi.

To'lovlarni kafolatlash jamg'armasi asosiy vazifalarining ikkinchi bandida belgilangan **majburiy sug'urta qilish to'g'risidagi qonun hujjatlariga muvofiq sug'urta mukofotlari bo'yicha siylov huquqiga ega bo'lgan fuqarolarning ayrim toifalari:**

- 1941 - 1945 yillardagi urush qatnashchilari yoki partizanlari yoxud ularga tenglashtirilgan shaxslar;
- 1941 - 1945 yillardagi urush davri mehnat fronti faxriylari;
- konsentratsion lagerlarning sobiq yosh tutqunlari;
- harbiy xizmat majburiyatlarini bajarishda yaralanganligi, kontuziya bo'lganligi yoki shikastlanganligi oqibatida yoxud frontda bo'lish bilan bog'liq kasallik tufayli halok bo'lgan harbiy xizmatchining ota-onasidan biri yoki boshqa turmush qurmagan bevasi;

- harbiy xizmatchilar hamda o'quv va tekshiruv yig'inlariga chaqirilgan harbiy xizmatga majburlar, Afg'oniston Respublikasida va jangovar harakatlar olib borilayotgan boshqa mamlakatlarda vaqtincha turishgan qo'shinlarning cheklangan kontingenti tarkibida xizmatni o'taganlar; Chernobil AESdagi avariya oqibatida jabrlanganlar;

- pensionerlar;
- nogironlardir.

Siylov sug'urta mukofoti to'lashda siylov huquqi beriladigan shaxslar toifasida ko'rsatilgan sug'urta qilinuvchining o'ziga tegishli bo'lgan bitta transport vositasi bo'yicha fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilishda beriladi.

To'lovlarni kafolatlash jamg'armasi tomonidan o'tgan 2011 yil mobaynida yo'l transport hodisalarida jabrlangan shaxslar tomonidan kompensatsiya to'lovlarini amalga oshirish bo'yicha 1,0 mlrd so'mdan ortiqroq summaga 435 ta iltimosnomalari ko'rib chiqilgan bo'lib, ularning 269 tasi bo'yicha 358,6 mln. so'm kompensatsiya to'lovlari amalga oshirilgan va bu ko'rsatkich o'tgan yilga nisbatan tegishli ravishda 124 % va 138,3 % ortgan. Shuningdek To'lovlarni kafolatlash jamg'armasi tomonidan 2011 yil davomida 46 005 sug'urta shartnomasi bo'yicha 560,1 mln, so'm sug'urta mukofoti bo'yicha sug'urtalovchilar tomonidan berilgan siylovlar kompensatsiya qilingan.

Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha hozirgi kunda respublikamizda 9 ta sug'urtalovchi faoliyat olib bormoqda, hamda qonunga ko'ra sug'urtalovchilarga quyidagi talablar qo'yilgan: maxsus vakolatli davlat organi tomonidan berilgan majburiy sug'urta bo'yicha sug'urta faoliyatini amalga oshirish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo'lish; Qoraqalpog'iston Respublikasi, viloyatlar va Toshkent shahrida majburiy sug'urta shartnomasi tuzishga, jabrlanuvchining (uning merosxo'ri yoki huquqiy vorisining) sug'urta to'lovlari haqidagi talablarini ko'rib chiqishga hamda sug'urta to'lovlarini amalga oshirishga vakolatli o'z filiallariga ega bo'lish.

Quyidagi 1-jadvalda 2011 yilda O'zbekiston Respublikasida transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalashga oid statistik ma'lumotlar o'rin topgan. Bugungi kunda majburiy sug'urtaning ushbu turi jadvalda nomlari keltirilgan 9 ta sug'urta kompaniyasi tomonidan amalga oshirilmoqda. O'tgan yili mazkur sug'urta kompaniyalari va ularning joylardagi filiallari tomonidan jami 1457726 dona sug'urta polislarini sotilgan bo'lib, bu o'tgan 2010 yilning tegishli ko'rsatkichidan 112,0 foizga ko'pdir (1-jadvalga qarang).

Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sotilgan sug'urta polislarining 64,0 foizi yoki 932864 donasi davlat ulushiga ega sug'urta kompaniyalari – "O'zagrosug'urta", "O'zbekinvest" va "Kafolat" davlat-aktsiyadorlik sug'urta kompaniyalari hissasiga to'g'ri keladi. Qolgan 36 foizi esa "Alfa Invest", "Kapital Sug'urta", "Asia insurans", "Alskom", "Universal Sug'urta", "Ishonch" sug'urta kompaniyalari hissasiga to'g'ri kelgan.

2011 yilda sotilgan sug'urta polislarini bo'yicha jami 40045,9 mlrd.so'm miqdorida sug'urta mukofotlari kelib tushgan. Bu o'tgan 2010 yilning tegishli ko'rsatkichidan 118,6 foizga ko'pdir.

Navbatdagi diagrammada transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash bo'yicha kelib tushgan sug'urta mukofotlarining respublika mintaqalari kesimidagi holati keltirilgan (1-diagrammaga qarang).

Yuqoridagi diagramma ma'lumotlaridan ko'rinib turibdiki, 2011 yilda transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash bo'yicha kelib tushgan sug'urta mukofotlarining 29,4 foizi Toshkent shahri ulushiga to'g'ri keladi. Shuningdek, 2011 yilda Toshkent viloyati, Samarqand viloyati va Farg'ona viloyatlarida ham nisbatan ko'proq sug'urta mukofoti tushumini tushirishga erishilgan.

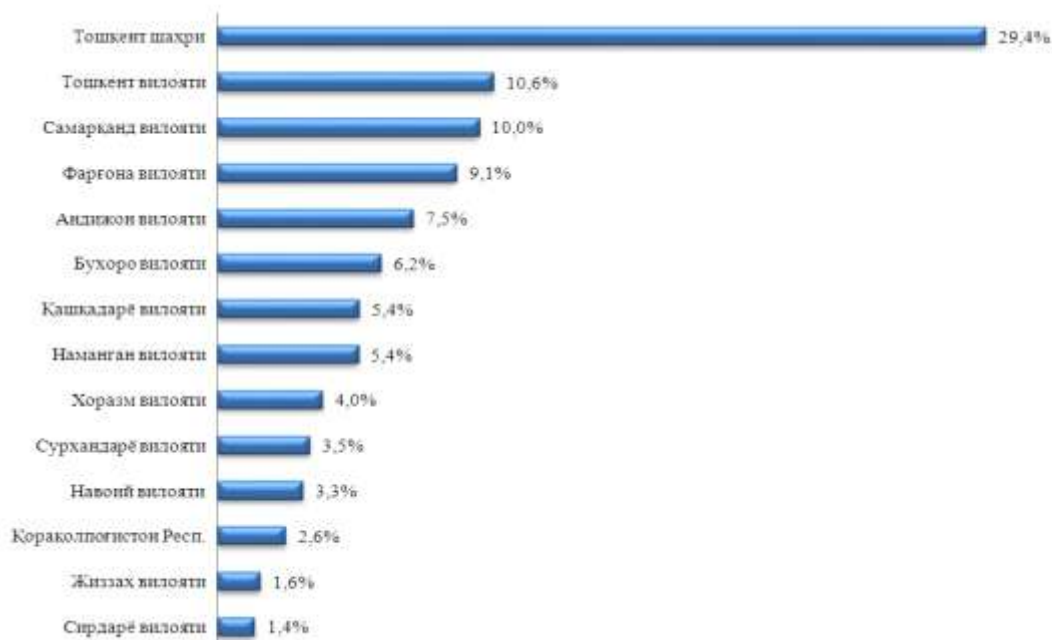
Xorij tajribasi shuni ko'rsatib turibdiki, majburiy sug'urta turlarining kiritilishi bir tomondan, majburiy sug'urtaning sug'urta bozoridagi ulushini oshirsa va boshqa sug'urta turlarining rivojlanishiga olib kelsa, ikkinchi tomonidan mazkur sug'urta

**Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash bozorining sug'urta kompaniyalari kesimidagi 2011 yil bo'yicha asosiy ko'rsatkichlari<sup>1</sup>**

№	Sug'urta kompaniyalari	Tuzilgan shartnomalar soni (dona)			Kelib tushgan sug'urta mukofoti (mln.sum)			Qoniqtirilgan sug'urta da'volari summasi (mln.sum)		
		2011y.	Ulush	O'zgarish	2011y.	Ulush	O'zgarish	2011y.	Ulush	O'zgarish
1.	DASK "Uzagrosugurta"	632 913	43,4%	116,1%	15 159,0	37,9%	124,2%	1 854,4	30,0%	122,7%
2.	DASK "Kafolat"	225 321	15,5%	107,9%	6 816,9	17,0%	114,7%	1 129,3	18,3%	115,7%
3.	MKEISK "Uzbekinvest"	74 630	5,1%	95,6%	2 340,4	5,8%	108,1%	193,3	3,1%	70,1%
	<b>Davlat ulushi mavjud kompaniyalar, JAMI:</b>	<b>932 864</b>	<b>64,0%</b>	<b>112,1%</b>	<b>24 316,3</b>	<b>60,7%</b>	<b>119,7%</b>	<b>3 176,9</b>	<b>51,5%</b>	<b>115,0%</b>
4.	SK YoAO "Alfa Invest"	183 570	12,6%	131,1%	5 402,7	13,5%	127,1%	1 152,8	18,7%	120,1%
5.	OAJ "Kapital Sug'urta"	112 412	7,7%	118,7%	3 407,1	8,5%	130,4%	653,7	10,6%	143,9%
6.	MChJ SK "Asia insurers"	113 012	7,8%	95,4%	3 565,4	8,9%	101,3%	757,2	12,3%	142,1%
7.	OAJ SK "Alskom"	78 387	5,4%	95,5%	2 133,4	5,3%	103,8%	255,4	4,1%	93,5%
8.	YoAO "Universal Sug'urta"	18 837	1,3%	123,6%	635,3	1,6%	130,1%	68,9	1,1%	61,5%
9.	MSK "Ishonch"	18 644	1,3%	98,1%	585,6	1,5%	110,3%	106,5	1,7%	68,3%
	<b>Boshqa kompaniyalar, JAMI:</b>	<b>524 862</b>	<b>36,0%</b>	<b>111,8%</b>	<b>15 729,6</b>	<b>39,3%</b>	<b>116,9%</b>	<b>2 994,4</b>	<b>48,5%</b>	<b>120,3%</b>
	<b>JAMI</b>	<b>1 457 726</b>		<b>112,0%</b>	<b>40 045,9</b>		<b>118,6%</b>	<b>6 171,4</b>		<b>117,5%</b>

<sup>1</sup> Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish b'ycha T'ulovlarni kafolatlash jamgarmasining ma'lumotlari.

**Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash bo'yicha kelib tushgan sug'urta mukofotlari hududlar kesimida<sup>8</sup>**



turi bo'yicha amalga oshiriladigan sug'urta qoplamalari miqdorining ham keskin ortishiga sabab bo'ladi. Ushbu holat, minglab jabrlanuvchilarning zararlari sug'urta tashkilotlari tomonidan qoplanishini, pirovardida aholining keng qatlamlarida sug'urta madaniyatini shakllanishini va rivojlanishini anglatadi.

<sup>8</sup> Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha To'lovlarni kafolatlash jamg'armasining ma'lumotlari.



### **III bob. O'zbekiston Respublikasida yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash mexanizmini takomillashtirish yo'nalishlari**

#### **3.1. Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash bo'yicha xorijiy davlatlar tajribasi**

Xorijga chiqayotgan O'zbekistonlik avtomobilchilar uchun chegaradan o'tishning zarur shartlaridan biri fuqarolik javobgarligi sug'urtasining, boshqacha ibora bilan aytganda, chet elda tan olinadigan "Yashil karta"ning mavjudligi hisoblanadi. O'zbekistonda fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash joriy qilinganligiga qaramasdan, mamlakat "Yashil karta" tizimiga kiritilmagan, ko'plab O'zbekistonlik sug'urtalovchilar ana shu tizimga a'zo bo'lgan xorijiy kompaniyalar bilan tuzilgan shartnoma asosida chet elga chiqib ketayotgan avtomobil egalariga fuqarolik javobgarligi shartnomasini o'sha xorijiy sug'urtalovchilar nomidan sotadilar. Odatda O'zbekistonlik sug'urtalovchilar nemis va avstriya sug'urta kompaniyalarining (SOFAG, Garant, Alte Lyaptsiger) sug'urta polislarini, kamdan-kam holda arzon narhdagi polsha va bolgar polislarini tavsiya etadilar.

"Yashil karta" tizimining shakllantirilishi 1949 yilda BMT ning tavsiyasi hamda 1952 yilda BMT ning 43-sonli Rezolyutsiyasi qabul qilinishi bilan bog'liq. Bu hujjatlar ikkita asosiy vazifani hal etishga: xorijiy transport vositalari ishtirokidagi yo'l-transport hodisasi natijasida jabrlanganlarning manfaatlarini himoya qilish hamda avtotransport vositalarining bir necha mamlakatlar hududi bo'ylab ko'chib yurish tartibini soddalashtirishga qaratilgan edi. Zero, avtotransport vositalarining ko'chib yurish erkinligi xorijiy transport vositasi ko'chib yurgan turli mamlakatlarda har safar o'sha mamlakatning milliy qonunchiligiga talablariga javob beradigan yangi fuqarolik javobgarligini sug'urtalash shartnomalarini sotib olishi zaruriyati bilan cheklab qo'yilgan edi. Buning rivojlanishida London bitimi deb atalmish, ikki tomonlama kelishuv shakliga ega bo'lgan hujjatning ahamiyati katta. Mana shu bitimning shakli va mundarijasi avtotransport vositalarini sug'urtalash bilan

shug'ullanuvchi sug'urtalovchilarning uchrashuvida qabul qilingan. Aynan shu uchrashuvda "Yashil karta" Byurosining Kengashi – yangi tizimning boshqaruv organi ta'sis etildi.

"Yashil karta" tizimi faoliyatining bevosita asosi bo'lib ko'p tomonlama davlatlararo shartnoma emas, balki "Yashil karta" tizimi a'zosi bo'lgan milliy tashkilotlar o'rtasida o'zara tuziladigan ko'plab ikki tomonlama bitimlar xizmat qiladi. Tizimning faoliyati quyidagi qoidalarga asoslanadi:

- tizimning ta'siri faqat avtotransport egalarining fuqarolik javobgarligini sug'urtalash milliy qonunchilik asosida majburiy hisoblangan mamlakatlarda tatbiq etiladi;

- bitimning xususiy mohiyatga ega ekanligiga qaramay, "Yashil karta" tizimining qonuniyligihar bir alohida davlatda qonuniy jihatdan tan olinishi shart;

- "Yashil karta" tizimiga a'zo bo'lish xohishiga ega har bir mamlakatda Milliy Byuro tuzilib, avtomobil egalarining fuqarolik sug'urtasi bilan shug'ullanuvchi barcha sug'urtalovchilar unga a'zo etib kiritiladi;

- har bir Milliy byuro boshqa mamlakatlarning milliy byurosi bilan tuziladigan ikki tomonlama xalqaro shartnoma taraflaridan biri bo'lib hisoblanadiki, bu "Yashil karta" tizimining raqobat tartibida faoliyat ko'rsatishini belgilaydi<sup>9</sup>.

Har bir mamikatning "Yashil karta" milliy byurosi ikkita asosiy vazifani bajaradi:

- zararlarni qoplash bo'yicha Byuro sifatida milliy sug'urtalovchilar, ya'ni o'z a'zolari tomonidan manfaatdor sug'urtalanuvchilarga tarqatish uchun "Yashil karta" guvochnomalarini chiqaradi;

- e'tirozlarni hal etuvchi Byuro sifatida u mazkur mamlakatda jabrlangan fuqarolarning e'tirozlarini hal etadi va jabrlanganlarga o'z avtotransport vositalari orqali zarar etkazilishida aybdor va "Yashil karta" guvochnomasiga ega bo'lgan xorijiy fuqarolarga nisbatan da'vo taqdim etadi.

Bitimlarda ko'zda tutilgan qoidalarni hisobga olgan holda "Yashil karta" ning o'zi avtomobil egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalash qonuni

---

<sup>9</sup> Д.Кадагидзе. Страхование законодательство стран ЕС в области страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, 44-стр./ журнал «Страхование право» №2, 2004.

asosida tuzilgan sug'urta shartnomasining ekvivalenti bo'lib qolgan. U o'z egasini tizimga a'zo mamlakatlar chegarasidan o'tish chog'ida har safar qo'shimcha sug'urta shartnomasini tuzish zaruratidan ozod etadi. Xorijiy mamlakatda bo'lib turgan "Yashil karta" egasining aybi bilan yo'l-transport hodisasi sodir bo'lgan holda, u o'zining kartasini hukumat idoralari vakillariga taqdim etadi va shu orqali avtotransport vositasidan foydalanuvchi sifatida o'zining fuqarolik javobgarligi sug'urtalanganligini tasdiqlaydi. Bu holda jabrlanuvchi, to'lov masalasida xorijiy fuqaroga e'tiroz bilan murojlat etish imkoniyatiga ega emasligi sababli, o'zining zararni undirish to'g'risidagi talabini nizolarni hal etish bo'yicha milliy byuroga yuboardi. Milliy byuro o'z navbatida, etkazilgan zararni yoki ziyonni to'liq miqdorda qoplab berganidan so'ng, o'zining avtotransport vositasi bilan yo'l-transport hodisasi yo'l qo'yib zarar etkazilishida aybdor bo'lgan shaxsga "Yashil karta" berilgan mamlakatning zararlarni qoplash Byurosiga, qilingan xarajatlarning o'rnini qoplash talabi bilan murojaat etadi.

"Yashil karta" tizimining 23 ta evropa mamlakatlarida faoliyat ko'rsata boshlashi bilan, qatnashchi mamlakatlarda fuqarolik javobgarligi majburiy sug'urtasiga nisbatan qo'yiladigan minimal talablarni bir xillashtirish zarurati tug'ildi. Chunki sug'urtalash shartlarining nihoyatda xilma-xilligi xorijiy davlatlar hududida to'lanishi lozim bo'lgan zararlarni baholashga tegishli masalada bir muncha noaniqliklarni keltirib chiqarar, bu esa "Yashil karta" milliy Byurosining moliyaviy barqarorligi putur etkazishi ham mumkin edi. Bu muammo Evropa Ittifoqining avto egalarning fuqarolik javobgarligini sug'urtalash masalasida 1972, 1983, 1990 yillarda Direktivalar qabul qilinish orqali hal etildi<sup>10</sup>. Direktivalar shakllanishi tugugan "Yashil karta" tizimiga qonuniy maqom ato etdi va qatnashchi mamlakatlar uchun quyidagi asosiy qoidalarning majburiylikini belgilab qo'ydi:

(1) qatnashchi-mamlakatlar hududiga haydovchilari EI mamlakatlarida tatbiq etiladigan va "Yashil karta" tizimiga a'zo-mamlakatlarning sug'urtalovchilari bilan tuzilgan fuqarolik javobgarligini sug'urtalash shartnomasiga ega bo'lmagan

---

<sup>10</sup> EI ning avtosug'urtaga oid birinchi Direktivasi 1972 yil 24 apreldagi №72/166/CEE, ikkinchisi 1983 yil 30 dekabrda №84/5/SEE, uchinchi Direktiva 1990 yil 14 maydagi №90/233/SEE, qar. D.Kadigidze, 45 – 51-b.

avtotransport vositalarining kiritilishini man etish, va ana shunday sug'urtalash mavjudligining chegara oldi nazoratini ta'minlash;

(2) mazkur sug'urta mavjudligi "Yashil karta" guvoohnomasi bilan tasdiqlanadi.

(3) jabrlanuvchiga etkazilgan zarar hajmi o'sha shaxs fuqarosi bo'lgan mamlakatning qonunchiligi talablari asosida belgilanadi;

(4) jabrlanuvchiga zarar etkazgan xorjiy avtotransport vositalari ro'yxatga olingan mamlakatlarning milliy byuolariga sodir bo'lgan barcha yo'l-transport hodisalari va ularning ehtimoldagi oqibatlarini to'g'risida albatta xabar berish;

(5) jabrlanuvchi fuqarosi bo'lib hisoblangan mamlakatning milliy byurosi sug'urta qoplamasining to'lanishini kafolatlaydi va bu xarajat to'lov haqiqatda amalga oshirilganidan so'ng avtotransport vositasi ro'yxatga olingan mamlakatning Milliy byurosi tomonidan qoplanishi zarur;

(6) qatnashchi-mamlakatlarda majburiy sug'urtalash xatarlarning quyidagi turlariga tatbiq etiladi: mulkiy zarar sug'urtasi 100,0 ming evro doirasida va uchinchi shaxslarning hayoti, salomatligiga (shu jumladan haydovchining oila a'zolariga) etkazilgan zarar har bir jabrlanuvchi uchun 350,0 ming evro doirasida, yoki bitta yo'l-transport hodisasi natijasida barcha jabrlanganlar uchun 500,0 ming evro doirasida; bunda sug'urta holati sodir bo'lgandagi sug'urta to'lovining yalpi limiti 600,0 ming evroni tashkil etadi<sup>11,12</sup>;

(7) har bir qatnashchi-mamlakatda agar zarar etkazuvchi fuqarolik javobgarligi sug'urtasini tuzmagan yoki yo'l-transport hodisasi sodir bo'lgan joydan yashiringan fuqaro bo'lib chiqqan yoxud yo'l-transport hodisasi aybdori aniqlanmay qolgan taqdirda jabrlanuvchilarga to'lovlarni amalga oshirish imkonini beradigan kafolatlangan jamg'armalarning mavjud bo'lishi.

"Yashil karta" tizimi amal qilib turgan davr mobaynida xorjiy mamlakatlar hududida etkazilgan zararni hal etishda sug'urtalovchilar bilan milliy byuolar munosabatlarini muvofiqlashtirig qoidalari ham takomillasha bordi. Xususan 1991

---

<sup>11</sup> Barcha qatnashchi mamlakatlarning manfaatlariga rioya etilishi maqsadida avtosug'urtaga oid Ikkinchi Direktivaning bu qoidasi qatnashchi-mamlakatlarda asta-sekin 1987 – 1995 yillar davomida joriy etilgan.

<sup>12</sup> EI ning turli mamlakatlari qonunchiligi meyorlaridagi ayrim farqlar hamon saqlanib kelmoqda.

yildagi London bitimining yangi tahririga “yashil karta” sug’urtasining amal qilish muddati 15 kundan kam bo’lmasligi shartligi, bunda qalbaki va noto’g’ri rasmiylashtirilgan “yashil karta” ham milliy byuroda to’lovning amalga oshirilishi bo’yicha e’tiroz bildirish uchun hamda keyinchalik ular o’rtasida o’zaro hisob-kitoblar uchun yuridik kuchga ega ekanligi belgilab qo’yildi. Milliy byurolarning jabralnuvchilarga to’lovlarni hisoblab yozish va to’lab berishning moliyaviy majburiyatlari ham, xususan, jabrlanuvchiga to’lov faqat tovon pulidan iborat bo’lishligi va o’z ichiga zararni hal etish bilan bog’liq xarajatlar va yig’imlar kirmasligi; zararni hal etish bilan bog’liq qo’shimcha xarajatlar. Jumladan, Milliy byuroning xarajatlari sug’urta to’lovining 15% dan ortib ketmasligi zarurligi va eng ko’p miqdori 3272 evro miqdorida ekanligi belgilab qo’yildi. To’lov zararni hal etuvchi byuroning milliy valyutasida sug’urta to’lovi amalga oshirilganidan keyin 2 oydan ortiq bo’lmagan muddat ichida amalga oshirilishi shart, bunda to’lovchi milliy byuro jabrlanuvchi yashayotgan mamlakatning zararni hal etuvchi milliy byurosi tomonidan qabul qilingan to’lov summalari yuzxasidan nizolashish huquqidan mahrum. Bundan tashqari, milliy byurolar o’rtasidagi nizolarni hal etishning yangi tartibiga muvofiq qaror qabul qilish huquqiga “Yashil karta” Byurosining Kengashi tomonidan tayinlanadigan va vakolat beriladigan arbitr ega bo’ladi.

Bir vaqtlar, evropadagi sotsialistik mamlakatlar hududida avto egalarining fuqarolik javobgarligi shuningdek, majburiy tarzda o’tkazilgan kezlarda, “ko’k karta” tizimi tashkil etilgan bo’lib, u xuddi EI mamlakatlaridagi “yashil karta” tizimi qoidalariga o’xshash qodalar aosida faoliyat yuritgan. Hozirgi paytda Polsha, Vengriya, Chexiya, Slovakiya va boshqa sobiq sotsialistik mamlakatlar, shuningdek Boltiqbo’yi respublikalari (Litvadan tashqari), Ukraina, Moldova singari bir qator mamlakatlar “Yashil karta” tizimining qatnashchisi hisoblanadilar. O’zbekiston Respublikasi sug’urtalovchilarining “Yashil karta” tizimida qatnashishlari avvalo avtomobil egalarining fuqarolik javobgarligin majburiy sug’urtalash milliy qonunining qabul qilinishi, hamda yuqorida sanab o’tilgan shartlarda ko’zda tutilgan

moliyaviy kafolatlovchi milliy institutlar (byurolar) ning shakllantirilishi bilan bog'liq.

### **3.2. Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalashni takomillashtirish yo'llari**

Jabrlanuvchilarga zarar etkazilishiga olib kelgan yo'l-transport hodisasi ishtirokchisi bo'lgan sug'urta qildiruvchi mazkur hodisaning boshqa ishtirokchilari talabiga ko'ra ularga ushbu transport vositasi egalarining fuqarolik javobgarligi sug'urtalangan majburiy sug'urta shartnomasi to'g'risidagi ma'lumotlarni xabar qilishi shart. Sug'urta qildiruvchi yoki uning vakili sug'urta hodisasi sodir bo'lganda: jabrlanuvchiga (uning merosxo'rlariga yoki huquqiy vorislariga) uch kalendar kundan kechiktirmay sug'urta polisining nusxasini topshirishi; darhol, lekin majburiy sug'urta shartnomasida nazarda tutilgan muddatdan kechiktirmay, sodir bo'lgan hodisa haqida yozma shaklda, sug'urta polisining nusxasini ilova qilgan holda sug'urtalovchiga yoki uning vakiliga hamda yo'l-transport hodisasi sodir bo'lgan joydagi va transport vositasi ro'yxatdan o'tkazilgan joydagi davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmatiga bildirishi. Bildirishnomada hodisaning xususiyati, sodir bo'lgan payti, ko'rilishi taxmin qilingan zararning miqdori, yo'l-transport hodisasiga aloqador barcha shaxslarning, shu jumladan taxmin qilingan da'vogarlarning nomlari va manzillariga taalluqli axborot imkon qadar to'liq hajmda, shuningdek sug'urta qildiruvchi hodisa haqida ilk marotaba qay tarzda xabardor bo'lganligi va sug'urta qildiruvchining nega hodisani talabnoma bildirishga sabab bo'lishi mumkin deb hisoblashiga oid tafsilotlar majburiy tartibda ko'rsatilishi kerak; sug'urtalovchiga sug'urta hodisasi munosabati bilan unga nisbatan qo'yilayotgan barcha talablar yoki unga qarshi boshlangan sud muhokamasi to'g'risida darhol xabar qilishi, zarar etkazilishi holatlari to'g'risidagi barcha ma'lumotlarni va vakolatli organlardan olingan, sug'urta hodisasining sabablari hamda oqibatlarini, zararning xususiyati va miqdorini belgilash uchun zarur bo'lgan hujjatlarni sug'urtalovchiga taqdim etishi;

zararning oldini olish va (yoki) kamaytirish yuzasidan mumkin bo'lgan barcha choralarni ko'rishi kerak. Agar jabrlanuvchi (uning merosxo'ri yoki huquqiy vorisi) sug'urta to'loviga bo'lgan o'z huquqidan foydalanish niyatida bo'lsa, u sug'urtalovchiga o'z hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga etkazilgan zararning o'rnini sug'urta puli doirasida qoplash to'g'risidagi talab bilan yozma ariza yuborishi shart. Jabrlanuvchining yoki uning merosxo'rlarining (agar jabrlanuvchining ahvoli mustaqil ravishda murojaat qilishga imkon bermasa, qarindoshlari yoki boshqa vakillarining) yoxud uning huquqiy vorislarining sug'urta to'lovi to'g'risidagi talabi ko'rsatilgan arizasi quyidagilarning asli yoki nusxalari ilova qilingan holda sug'urtalovchiga yoki uning vakiliga yuboriladi:

sug'urta polisi (agar bo'lsa);

zarar etkazilganligi faktini va zarar miqdorini tasdiqlovchi hujjatlar (yo'l-transport hodisasi to'g'risidagi xulosa yoki qaror, tibbiyot muassasasi ma'lumotnomasi yoxud hayot yoki sog'liqqa zarar etkazilganligini tasdiqlovchi boshqa hujjatlar, o'lim haqidagi dalolatnoma yoxud guvohnoma);

mol-mulkka zarar etkazilganligi faktini va zarar miqdorini tasdiqlovchi hujjatlar (tijorat dalolatnomalari, yuk xatlari, asosiy vositalar daftaridan ko'chirmalar, to'lov hujjatlari, xizmatlar ko'rsatish va ishlar bajarish uchun tuzilgan shartnomalar, mol-mulkni mustaqil baholash dalolatnomalari va boshqa shu kabilar);

jabrlanuvchining shaxsini tasdiqlovchi hujjat;

meros huquqini yoki huquqiy vorislikni olganliklarini, shuningdek merosxo'rlarning shaxsini yoki huquqiy vorislarning davlat ro'yxatidan o'tkazilganligini tasdiqlovchi hujjatlar (agar sug'urta to'loni jabrlanuvchining merosxo'rlariga yoxud huquqiy vorislariga to'lanishi kerak bo'lsa).

Agar foydalanilayotganda jabrlanuvchining hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga zarar etkazgan transport vositasi egasining fuqarolik javobgarligi sug'urtalanmagan yoki egasi noma'lum bo'lsa, jabrlanuvchi (uning merosxo'ri yoki huquqiy vorisi) transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risidagi Qonunda nazarda tutilgan tartibda kompensatsiya

to'lovini olish huquqiga ega bo'ladi.

Ushbu Qonunning jabrlanuvchilarga taalluqli qoidalari boquvchisining vafoti natijasida zarar ko'rgan shaxslarga, jabrlanuvchilarning merosxo'rlariga hamda fuqarolik qonun hujjatlariga muvofiq boshqa shaxslar tomonidan transport vositalaridan foydalanishda jabrlanuvchiga etkazilgan zararining o'rnini qoplanishi huquqiga ega bo'lgan o'zga shaxslarga nisbatan ham qo'llaniladi. Sug'urta hodisasini to'g'ridan-to'g'ri hal etishda sug'urta qildiruvchi bo'lgan jabrlanuvchi o'zi bilan majburiy sug'urta shartnomasini tuzgan sug'urtalovchiga hayoti, sog'lig'i va (yoki) mol-mulkiga etkazilgan zararining o'rnini qoplanishi uchun yozma shaklda murojaat qilishga haqli. Sug'urta hodisasini to'g'ridan-to'g'ri hal etish qo'llanilganda aybdor tarafning sug'urtalovchisi jabrlanuvchining sug'urtalovchisiga jabrlanuvchiga sug'urta tovonini to'lash bilan bog'liq barcha xarajatlarni qoplaydi.

Jabrlanuvchining hayoti yoki sog'lig'iga etkazilgan hamda majburiy sug'urta shartnomasi bo'yicha o'rnini qoplanadigan zararining miqdori O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilangan tartibda aniqlanadi. Jabrlanuvchi (uning merosxo'ri) o'z tashabbusi bilan yoki sug'urtalovchining so'roviga binoan sug'urtalovchiga barcha hujjatlarni taqdim etishi, shuningdek unga hayoti yoki sog'lig'iga etkazilgan zararining hajmi hamda xususiyatini tasdiqlovchi barcha ma'lum bo'lgan ma'lumotlarni yozma shaklda xabar qilishi shart.

Mol-mulkka zarar etkazilganda jabrlanuvchi (uning merosxo'ri yoki huquqiy vorisi) shikastlangan mol-mulkni yoki uning qoldiqlarini zarar etkazilishi holatlarini aniqlash va o'rnini qoplanishi lozim bo'lgan zararining miqdorini belgilash maqsadida sug'urtalovchiga ko'zdan kechirish va mustaqil ekspertizani (baholashni) tashkil etish uchun o'z tashabbusi bilan yoki sug'urtalovchining so'roviga binoan taqdim qilishi shart.

Agar jabrlanuvchi (uning merosxo'ri yoki huquqiy vorisi) tomonidan taqdim etilgan shikastlangan mol-mulkni yoki uning qoldiqlarini ko'zdan kechirish va mustaqil ekspertiza qilish (baholash) sug'urta hodisasi mavjudligini hamda majburiy sug'urta shartnomasi bo'yicha o'rnini qoplanishi lozim bo'lgan zararining miqdorini



to'g'ri aniqlash imkonini bermasa, mazkur holatlarni aniqlash uchun sug'urtalovchi sug'urta qildiruvchining foydalanilayotganda jabrlanuvchiga zarar etkazilgan shikastlangan transport vositasini ko'zdan kechirishga va (yoki) ushbu transport vositasiga yoki uning qoldiqlariga nisbatan takroriy mustaqil ekspertizani (baholashni) tashkil etishga haqlidir. Sug'urta qildiruvchi sug'urtalovchining talabiga ko'ra ushbu transport vositasini yoki uning qoldiqlarini majburiy sug'urta shartnomasida nazarda tutilgan tartibda taqdim etishi shart.

Jabrlanuvchi (uning merosxo'rlari yoki huquqiy vorislari) yozma ravishda murojaat etgan kundan e'tiboran besh ish kunidan ko'p bo'lmagan muddatda, agar ular o'rtasida yozma shaklda boshqa muddat kelishilmagan bo'lsa, sug'urtalovchi shikastlangan mol-mulkni yoki uning qoldiqlarini ko'zdan kechirishi va uning mustaqil ekspertizasini (baholanishini) tashkil etishi shart.

## Xulosa

O'zbekistonda yuridik shaxslarning avtomobil transportini sug'urtalashning nazariy va amaliy asoslarini ilmiy tadqiq etish natijasida quyidagi xulosalar chiqarildi va takliflar ishlab chiqildi.

Mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishi va xalqimiz hayoti farovonligini yanada yaxshilanishi yo'lida amalga oshirilayotgan sa'y-harakatlarning samaradorligi respublikamiz avtomobil sanoatini rivojlanishi, transport vositalarini keskin ko'payishi bilan chambarchas bog'liqdir. Zamonaviy talablar darajasidagi dinamik va tezlik xususiyatlari yuqori bo'lgan transport vositalarining soni va yo'llarda harakat jadalligi yil sayin o'sib bormoqda. Bu esa o'z navbatida harakat xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish, fuqarolarimizning hayoti va sog'ligini, mol-mulklarini himoya qilish yuzasidan samarali tadbirlarni amalga oshirish, sodir etilayotgan hodisalarining oqibatlariga ularni yuzaga kelishi shart-sharoitlariga e'tiborni kuchaytirish lozimligini taqozo qiladi. Ma'lumotlarga ko'ra, er yuzida yo'l-transport hodisalarini oqibatlarida yiliga 1,5 millionga yaqin kishi halok bo'lmoqda, jarohatlanganlar soni esa bundan 20-30 marta ko'pdir.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha jiddiy choralar ko'rilishiga qaramay, afsuski, avtotransport vositalari bilan yo'l-transport hodisalarini keskin kamaytirishning imkoniyati bo'lmayapti. Ma'lumki, yo'l-transport hodisasi, tabiiy ofatlar, ug'irlik, avtotransport vositalarini olib qochish natijasida transport vositasi egasi jiddiy moddiy va ma'naviy zarar ko'radi. Halqaro amaliyotda bunday zararlarining o'rnini qoplashda sug'urta mexanizmidan samarali foydalaniladi.

O'zbekiston sug'urta bozorida yuridik shaxslarning avtomobil transporti vositalarini sug'urtalash tajribasi avtomobil sug'urtasining uchta mustaqil turidan foydalanishga asoslangan bo'lib, ular muayyan sug'urta shartnomasi shartlarida bir-birini to'ldirib kelishi ham mumkin:

- “avtokasko” sug'urtasi;
- transport vositasi egasining fuqarolik javobgarligi sug'urtasi;

– transport vositasidagi haydovchi va yo'lovchilarni baxtsiz hodisalardan sug'urtalash yoki avtomobil ichidagi yuklarni sug'urtalash.

«Avtokasko» sug'urtasi talofat, yong'in, tabiiy ofat, olib qochish, qismlarni o'g'irlash, oynaning sindirilishi, ustiga narsalarning tushishi holatlari bo'yicha o'tkaziladi. Sug'urta manfaati avtotransport vositasida o'rnatilgan va uning ajralmas qismi hisoblanadigan qo'shimcha uskunalarga nisbatan ham qo'llanilishi mumkin.

Yuridik shaxslarning avtotransport vositalarini sug'urtalash sohasida raqobat muhiti nisbatan kuchli. Shu sababli, sug'urta tashkilotlari mijozlarni jalb etish bo'yicha turli vositalarni amaliyotga joriy etmoqdalar. Ulardan biri demping narx qo'llash evaziga avtotransport vositasi egasini sug'urtaga jalb qilish amaliyoti keng tarqalgan. To'g'ri, sug'urtalovchi mijozni qo'ldan boy bermasligi uchun tarif stavkani keskin pasaytirishi, ya'ni iqtisodiy jihatdan asoslanmagan tarifni qo'llashi mumkin. Ammo, tarif stavkani bunday tarzda qo'llash, oxir-oqibatda sug'urtalovchining moliyaviy barqarorligiga salbiy ta'sirini o'tkazishi mumkin. Shu sababli, biz sug'urta bozorida, xususan, avtomobil transporti vositalarini sug'urtalash bozorida demping narxlarni qo'llash evaziga mijozlarni jalb etish amaliyotidan voz kechish choralarini ko'rishni taklif etamiz.

Sug'urta bozoridagi eng ommaviy sug'urta turi sifatida avtotransport sug'urtasi sug'urta qoplamasini olish niyatida tovlamachilik xatti-harakatlarini amalga oshirish uchun keng foydalaniladigan ob'ekt bo'lib hisoblanadi. Avtosug'urtada sodir etiladigan jinoyatlarni 3 guruhga ajratish mumkin:

- sug'urta summasidan ortiq miqdorda sug'urta qoplamasini olish, bu summa shartnoma tuzish paytida avtomobilning haqiqiy qiymatidan yuqori bo'lishi mumkin emas. Tovlamachilar, yoki ishlab chiqarish sanasini o'zgartiradilar (masalan, 1990 yil o'rniga 1996 yilni ko'rsatish orqali), yoki uning sinfini balandlatib ko'rsatadilarki, bu sug'urta summasining yuqoriroq qilib belgilanishiga olib keladi. Bu ishlar qalbaki hujjatlar asosida amalga oshiriladi. Noqonuniy tarzda qoplamaning undirish uchun bunday harakat boshqa turdagi jinoyatlar (yolg'ondan olib qochish, ataylab o't qo'yish va h.k.) ko'rinishida sodir etilishi ham mumkin. Avtomashinalarni bir

paytning o'zida bir necha sug'urta kompaniyalarida sug'urtalab, ularning har biridan to'liq sug'urta summasi miqdorida sug'urta qoplamasini undirish ancha keng tarqalgan.

- sug'urta holatini qalbakilashtirish orqali noqonuniy sug'urta qoplamasini olish. Tovlamachilar avtomobilning olib qochilishini, o't ketishini, zararlanishini, avtomobil qismlarining o'g'irlanishini yolg'ondan sahnalashtiradilar. Bunda avtomobil yashirib qo'yiladi yoki undan foydalanib boshqa, qiymati past avtomobilga zarar etkaziladi va qoplama undirilgach, avtomobil sotib yuboriladi yoki qismlarga bo'lib savdoga qo'yiladi.

Sug'urta qoplamasi miqdorini noqonuniy yo'l bilan ko'paytirish. Tovlamachilar va noinsof sug'urtalanuvchilar bu maqsadda sug'urta hodisasi tufayli zararlangan avtomobilni ta'mirlash summasini ko'paytirib ko'rsatadilar yoki uning foydalanishga yaroqsiz qismlariga ataylab shikast etkazadilar (kuzovning zanglagan qismlari, nosoz holatdagi optika va h.k.)

Avtosug'urtada tovlamachilik nihoyatda keng tarqalgan. Xorijiy mutaxassislarning baholashicha, qalbaki hujjatlar asosida sug'urta to'lovlari ana shu turda sug'urta to'lovlarining umumiy miqdoridan 8 dan 20% gachani tashkil etadi. Avtosug'urtaga tovlamachilik harakatlari tufayli etkazilayotgan zarar faqat Germaniyaning o'zida yiliga 4 milliardga yaqin evrodan iborat. Mana shunday vaziyat sug'urtalovchilarni avtomobil sug'urtasida tovlamachilikning oldini olishga nihoyatda ko'p e'tibor va mablag' ajratishga majbur etmoqda. Mana shu turdagi harakatlar sug'urtalovchilarni sug'urtalash shartlarini qattiqshtirish, sug'urta hodisasi to'g'risidagi arizani qabul qilish tartibini bir muncha qat'iy asoslarda belgilash, sug'urta holatlarini tekshirish uchun ichiki ishlar idoralarini, malakali mutaxassislarni, huquqshunoslar va boshqa ixtisos egalarini jalb etishga majbur etmoqda.

Tovlamachilikka qarshi kurashning eng samarali usullaridan biri sifatida sug'urtalanuvchilar, shubhali sug'urta holatlari, noinsof sug'urtalanuvchilar to'g'risidagi yagona milliy axborot bazasini yaratishni taklif etamiz. Bu taklifning

amaliyotga joriy etilishi sug'urta kompaniyalariga qalbaki hujjatlar yoki sug'urta holatlari bo'yicha takroriy murojaat etilishining oldini oladi.

Noinsof sug'urtalanuvchilar bilan bir qatorda o'z mijozlariga nisbatan tovlamachilik xatti-harakatlarini amalga oshiruvchi sug'urta kompaniyalari ham bo'ladi. Mana shunday jinoyatlarga huquqni muxofaza qilish idoralari tomonidan ko'proq e'tibor berilishi lozim deb hisoblaymiz. O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi va uning hududiy boshqarmalari tarkibida Iqtisodiy jinoyatlarga qarshi kurash bo'linmalari qoshida sug'urta sohasidagi jinoyatlarni ochish bo'limlarini tashkil etish masalasini ko'rib chiqishni maqsadga muvofiq deb hisoblaymiz.

Sug'urta xizmatlarini taqdim etishdan tashqari, sug'urta shartnomasida sug'urtalanuvchiga qo'shimcha xizmatlar ko'rsatish va sug'urta holati bilan bog'liq xarajatlarni, masalan avtomobilni evakuatsiya qilish, yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda ekspertlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi munosabati bilan sug'urtalanuvchining aybini aniqlash yuzasidan nizolarni hal etishda huquqiy xizmat ko'rsatish xarajatlarini qoplash, ta'mirlash ishlari qiymatiga chegirmalar belgilash huquqlari belgilab qo'yilishini taklif qilamiz.

## Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati

1. O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi - T.: O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi, 2003.-496 b.
2. O'zbekiston Respublikasining "Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida" Qonuni. – // «Xalq so'zi» gazetasi, 2008 yil 22 aprel.
3. O'zbekiston Respublikasining Qonuni «Sug'urta faoliyati to'g'risida». - T.: 2002 y., 5 aprel.// «Xalq so'zi» gazetasi, 2002 yil 28 may.
4. O'zbekiston Respublikasining "Sug'urta faoliyati to'g'risida"gi Qonuniga qo'shimcha va o'zgartirishlar kiritish to'g'risida» Qonuni. T.: 2007 y., 15 sentbyar.// «Xalq so'zi» gazetasi, 2007 yil 15 sentyabr.
5. O'zbekiston Respublikasining "Sug'urta faoliyati to'g'risida"gi Qonuniga qo'shimcha va o'zgartirishlar kiritish to'g'risida» Qonuni. T.: 2009 y., 23 dekabr.// «Xalq so'zi» gazetasi, 2009 yil 23 dekabr.
6. O'zbekiston Respublikasining "Sug'urta faoliyati to'g'risida"gi Qonuniga o'zgartirish va qo'shimchalar kiritish haqida" Qonuni. "Xalq so'zi", 2008 yil 23 dekabr.
7. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2007 yil 10 apreldagi «Sug'urta xizmatlari bozorini yanada isloh qilish va rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-618-son Qarori.// «Xalq so'zi» gazetasi, 2007 yil 11 aprel.
8. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2008 yil 21 maydagi "Sug'urta xizmatlari bozorini yanada isloh qilish va rivojlantirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlari to'g'risida" PQ-872-sonli qarori. "Xalq so'zi", 2008 yil 22 may.
9. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "2011 — 2015 yillarda respublika moliya-bank tizimini yanada isloh qilish va barqarorligini oshirish hamda yuqori xalqaro reyting ko'rsatkichlariga erishishning ustuvor yo'nalishlari to'g'risida" 2010 yil 26 noyabrdagi PQ-1438-son Qarori.

10. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Sug'urtachilarning moliyaviy barqarorligini yanada oshirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida" 2011 yil 31 maydagi PQ-1544-son Qarori.
11. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2002 yil 31 yanvardagi «Sug'urta bozorini yanada erkinlashtirish va rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi PF-3022-son Farmoni.// «Xalq so'zi» gazetasi, 2002 yil 1 fevral.
12. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining «Sug'urta faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish chora-tadbirlari to'g'risida»gi 286-sonli Qarori. 1998 yil 8 iyul.//O'zbekiston Respublikasi moliyaviy qonunlari, 4-ilova, - T.: 2000.
13. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002 yil 27 noyabrdagi 413-sonli «Sug'urta xizmatlari bozorini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi Qarori.// O'zbekiston Respublikasi Hukumatining Qarorlari to'plami, 2002, 11.
14. O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirining "Sug'urtalovchining sug'urta zaxiralari to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash to'g'risida" 2008 yil 20 noyabrdagi 107-son buyrug'i. Mazkur buyruq O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligida 2008 yil 15 dekabrda 1882-son bilan davlat ro'yxatidan o'tkazilgan. – T.: O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2008 y., 52-son.
15. O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligida 2008 yil 12 mayda 1806-son bilan ro'yxatga olingan va Moliya vazirining 2008 yil 22 apreldagi 41-son buyrug'i bilan tasdiqlangan "Sug'urtalovchilar va qayta sug'urtalovchilarning to'lov qobiliyati to'g'risida Nizom».
16. O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirining 2009 yil 3 iyuldagi "Sug'urtalovchi va qayta sug'urtalovchining investitsiya faoliyati to'g'risidagi nizomni tasdiqlash haqida" 68-son buyrug'iga asosan tasdiqlangan va O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2009 yil 16 iyulda 1982-son bilan davlat ro'yxatidan o'tkazilgan.
17. O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining, O'zbekiston Respublikasi Davlat mulki qo'mitasi huzuridagi qimmatli qog'ozlar bozori faoliyatini muvofiqlashtirish va nazorat qilish markazining qarori. "Sug'urtalovchilar tomonidan qimmatli

qog'ozlar bozorida investitsiya vositachisi sifatida professional faoliyatning amalga oshirilish tartibi to'g'risidagi nizomni tasdiqlash haqida". O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2008 yil 2 dekabrda 1876-son bilan davlat ro'yxatidan o'tkazildi.

18. Karimov I.A. "2012 yil Vatanimiz taraqqiyotini yangi bosqichga ko'taradigan yil bo'ladi". O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning 2011 yilning asosiy yakunlari va 2012 yilda O'zbekistonni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan Vazirlar Mahkamasining majlisidagi ma'ruzasi./Xalq so'zi, 2012 yil 20 yanvar.

19. Karimov I.A. Mamlakatimizda demokratik islohotlarni yanada chuqurlashtirish va fuqarolik jamiyatini rivojlantirish kontsepsiyasi. "Demokratik islohotlarni yanada chuqurlashtirish va fuqarolik jamiyatini shakllantirish – mamlakatimiz taraqqiyotining asosiy mezonidir". – T.: O'zbekiston, 2011. T.19. – 98 bet.

20. Karimov I.A. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari/ I.A.Karimov.- T.: O'zbekiston, 2009.-56 b.

21. Архипов А.П., В.Б. Гомелля., Д.С. Туленты. Страхование. Современный курс: учебник-2-е изд, перераб. –М.: Финансы и статистика, ИНФРА-М, 2008 г. - 448 с.

22. Абрамов В.Ю. Страхование. Учебное пособие. – М.: Вольтерс Клувер, 2007. – с. 402.

23. Адамчук Н. Очерки теории страхования: ретроспективный анализ развития. – М.: Анкил, 2009. – с.282.

24. Алексеев А. Страхование: учебное пособие. – М.: Феникс, 2008. – с.316.

25. А.Архипов. Андеррайтинг в страховании. Теоретический курс и практикум: учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. –с.400.

26. Бакиров А. Формирование и развитие рынка страховых услуг. – М.: Финансы и статистика, 2007. – с.380.

27. Ваымуратов Т.М. Sug'urta faoliyatida risklar transferi. Monografiya. – T.: IQTISOD MOLIYA, 2005. – 196 b.



28. Бахрамова Г. Страхование – неотъемлемая часть ведения бизнеса// журнал “Экономический вестник Узбекистана”, 4/2009, стр.58-59.
29. Веселовский М. Страховой сервис: Учебное пособие. – М.: “ИНФРА – М”, 2009 г.
30. Гаврилова С. Страхование: Учебное пособие. – М.: “Эксмо”, 2010 г. – 304 стр.
31. Гвозденко А. Страхование: учеб.пособие. – М.: Проспект, 2008. – с.238.
32. Гомелля В.Страхование: учеб.пособие. – М.: Маркет ДС, 2006. – с.200.
33. Годин А.М., Фрумина С.В. Страхование: Учебник. - М.: «Дашков И.К.», 2009 – 480 ст.
34. Денисова И. Страхование. Учебник. – М.: ИКЦ “МарТ”, 2009 г. - 240 стр.
35. Иминов Т.К., Хасанов Ф.Р. Освоение регионов – важнейший фактор развития страхового рынка// журнал “Экономический вестник Узбекистана”, 4/2009, стр.67-68.
36. Икромов О.Г., Гайбуллаев Б. Ремни финансовой безопасности (обзор страхового рынка – 2008)// Экономическое обозрение, №5-6, 2009 г. С.86-91.
37. Икромов О.Г. Страхование: вчера, сегодня, завтра// Народное слово, 3 июля 2009 г. С.1-2.
38. Ikromov O.G’., Shennaev X.M. O’zbekistonda sug’urta xizmatlari bozori: rivojlanish tendentsiyalari va istiqbollari.// “Moliya” jurnali, 2008 yil 1-son.
39. Ikromov O.G. Moliya bozorining qudratli vositasi.// “O’zbekiston iqtisodiy axborotnomasi” jurnali, 4/2009, 37-41 betlar.
40. Короткова Ю.Е. Краткий курс по страхованию. Учебное пособие. – М.: Окей-книга, 2010. – с.240.
41. Кузнецова И. Страхование жизни имущества граждан. Практическое пособие. – М.: Дашков и К, 2010. –с.400.
42. Никулина Н. Страховой маркетинг. Учебное пособие. – М.: “ЮНИТИ – ДАНА”, 2009 г. – 503 стр.

43. Никулина Н.Н. Страхование. Теория и практика: учеб.пособие для студентов вузов, обучающихся по специальностям: «Финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»: 2-е изд, перераб. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008 г. - 511 с.
44. Никулина Н.Н. Страховой маркетинг: учеб.пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Финансы и кредит» - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009,-503 с.
45. Nurmuhamedov I. “O’zagrosug’urta”: salmoqli odimlar.// “O’zbekiston iqtisodiy axborotnomasi” jurnali, 4/2009, 46-47 betlar.
46. Обзор страхового рынка Узбекистана//Бизнес-вестник Востока, №3-4 13 января 2011 г. – стр.9.
47. Основы страховой деятельности: Учебник./ Отв. ред. Проф. Т.А. Федорова. - СПб.:Магистр , 2008.-768 с.
48. Ochilov I. Sug'urta hisobi va hisoboti. O'quv qo'llanma. – T.: IQTISOD MOLIYA, 2010. – 310 b.
49. Перспективы развития взаимного страхования в Узбекистане. Аналитическая записка. – Т.: Проект ПРООН “Реформа государственных финансов в Узбекистане ”, 2010 г.
50. Рыбин В. Основы страхования. Учебное пособие. – М.: КНОРУС. – с. 256.
51. Самарова Е. Страхование математика: Практический курс. Учебное пособие. – М.: Инфра-М, 2009. – с.361.
52. Современное состояние, проблемы и перспективы развития страхования от катастрофических природных рисков в Узбекистане. Аналитическая записка. – Т.: Проект: “Реформа государственных финансов в Узбекистане”, 2010. с.210.
53. Страхование. Учебник. Под ред.Т.А.Федоровой. – М.: Магистр, 2009. – с.285.
54. Страхование: экономика, организация, управление. Учебник. – М.: Экономика, 2010. – с.256.

55. Сербиновский Б. Страхование дело. Учебное пособие. – Ростов н/Д: “Феникс”, 2010 г. – 476 стр.
56. Страхование: экономика, организация, управление. Учебник. – М.: “Экономика”, 2010 г. - 751 стр.
57. Страхование: учебник для студентов, Обучающихся по специальностям “Финансы и кредит”, “Бухгалтерский учет, анализ и аудит” / под. ред. В.В. Шахова, Ю.Т. Ахвледиани. – М.: “ЮНИТИ – ДАНА”, 2010 г.- 511 стр.
58. Sug’urta agentlari uchun qo’llanma. – T.: “PRINTXPRESS”, 2010 y. – 208 bet.
59. “Узагросугурта”: страховая защита по всему Узбекистану//Бизнес-вестник Востока, №30, 14 апреля 2011 г.-стр.5.
60. Umarov S. O’zbekistonda sug’urta faoliyati rivojlanishini boshqarish. Monografiya. – T.: Fan, 2011. – 238 b.
61. Филин С. Страхование и хеджирование рисков инвестиционной деятельности. – М.: Анкил, 2009. –с.216.
62. Шахова В.В., Ахвледиани Ю.Т. Страхование: учебник для студентов, Обучающихся по специальностям "Финансы и кредит", "Бухгалтерский учет, анализ и аудит". – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – с.248.
63. Шахов В. Страхование: Учебник. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – с.295.
64. Юлдашев Р. Очерки теории страхования: ретроспективный анализ развития. – М.: АНКИЛ, 2009. с.244.
65. Статистическое обозрение Узбекистана// Госкомстат, 2012 г.
66. O’zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining yillik hisobot materiallari (2007-2011 yillar).
67. Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug’urta qilish bo’yicha to’lovlarni kafolatlash jamg’armasi yillik hisobot ma’lumotlari.
68. Internet saytlari:  
[www.mf.uz](http://www.mf.uz).  
[www.sug’urta.uz](http://www.sug’urta.uz).

[www.UzReport.com](http://www.UzReport.com).

[www.uzbekinvest.uz](http://www.uzbekinvest.uz).

[www.agros.uz](http://www.agros.uz).

[www.kafolat.uz](http://www.kafolat.uz).

[www.kapitalsug'urta.uz](http://www.kapitalsug'urta.uz).

[www.alskom.uz](http://www.alskom.uz).

[www.expert.ru](http://www.expert.ru).

[www.allinsurance.ru](http://www.allinsurance.ru).

[www.znay.ru](http://www.znay.ru).