



XALQARO AVTOMOBIL YUK TASHISHDA JAVOBGARLIKNING NORMATIV-HUQUAQIY ASOSLARI: CMR KONVENSIYASI

Sheraliyeva Sh.Z.

Xalqaro biznes-huquq fakulteti magistri
Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti
(O'zbekiston, Toshkent)
<https://doi.org/10.5281/zenodo.17513005>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 25-oktabr 2025 yil
Ma'qullandi: 28-oktabr 2025 yil
Nashr qilindi: 31-oktabr 2025 yil

KEYWORDS

Javobgarlikning umumiy asosi
oddiy: zarar (yo'qotish
shikastlanish kechikish) bo'lsa –
tashuvchi javobgar

ABSTRACT

Maqolada xalqaro avtomobil yuk tashishda tashuvchining javobgarligi CMR Konvensiyasi asosida huquqiy jihatdan tahlil qilinadi. Tashuvchining javobgarlik davri, javobgarlikdan ozod etish shartlari, zarar tushunchasining mazmuni va tovon miqdorini cheklash mexanizmlari tizimli ravishda yoritiladi. Konvensiyaning 17–29-moddalarida belgilangan javobgarlik modeli yukni qabul qilishdan tortib uni qabul qiluvchiga topshirishgacha bo'lgan davrni qamrab oladi hamda tashuvchining xodimlari va agentlari xatti-harakatlari uchun ham kengaytirilgan javobgarlikni belgilaydi. Shuningdek, deklaratsiya qilingan qiymat va yetkazib berishga maxsus manfaat institutlarining risklarni oldindan boshqarish hamda yuqori qiymatli yuklarni himoya qilishdagi amaliy ahamiyati ko'rsatib beriladi. Tadqiqot CMRning javobgarlik rejimi barqaror xalqaro tashish muhitini shakllantirishga xizmat qilishini ta'kidlaydi.

Xalqaro avtomobil tashuvida javobgarlikning huquqiy modeli CMR doirasida, avvalo, tashuvchining javobgarlik davri va kimlar uchun u javob berishi bilan aniqlanadi. Tashuvchi yukni qabul qilib olgan paytdan tortib uni qabul qiluvchiga topshirguniga qadar bo'lgan butun davrda yuzaga keladigan yo'qotish, shikastlanish va kechikish uchun javobgar etib belgilangan; bundan tashqari, u o'z xodimlari, agentlari yoki xizmatidan foydalangan shaxslarning xatti-harakatlari uchun ham xuddi o'zi kabi javob beradi (CMR 3-moddasi, 17-moddasi 1-qismi).

Javobgarlikning umumiy asosi odiy: zarar (yo'qotish/shikastlanish/kechikish) bo'lsa – tashuvchi javobgar. Shu bilan birga, Konvensiya ozod etish mexanizmini ham belgilaydi. Tashuvchi javobgarlikdan, agar zarar da'vogarning aybi yoki ko'rsatmasi bilan, tovarning o'ziga xos ichki xususiyati (inherent vice) tufayli, yoxud oldini olish ham oqibatlarini bartaraf etish ham mumkin bo'lmagan yengib bo'lmaz holatlar oqibatida yuzaga kelganini isbot qilsa, ozod bo'lishi mumkin (CMR 17-moddasi 2-qismi). Shu moddaning 4-qismida "maxsus xatarlar" ro'yxati keltiriladi (ochiq transport vositasi, noto'g'ri qadoqlash, yuklash/tushirishni jo'natuvchi/oluvchining bajarishi, belgi va raqamlarning yo'qligi, tabiatan zararlanishga

moyillik, tirik hayvonlar va b.); bunday xatarlarda isbot yuklamasi CMR 18-moddasiga ko'ra tashuvchiga yuklatiladi.

Xalqaro avtomobil tashish shartnomalarida yukning yo'qolishi yoki shikastlanishi uchun tashuvchining javobgarligi CMR Konvensiyasining 17(1)-moddasida mustahkamlangan. Bu modda yuk tashuvchining majburiyatini yukni qabul qilib olgan paytdan boshlab uni topshirguniga qadar bo'lgan davrda yuzaga keladigan har qanday yo'qotish yoki zarar uchun javobgarlik sifatida belgilaydi. Amaliyotda bu norma keng talqin qilinib, faqat real jismoniy shikast emas, balki yuk qiymatini pasaytiruvchi xavf omillari ham "zarar" tushunchasiga kiritilishi mumkinligi ko'rsatib berilgan.

2017 yilda Zeeland – West Brabant okrug sudida ko'rilgan aviadvigatel ishi bunga yorqin misol bo'ldi. Tek Trans kompaniyasi tomonidan tashilgan dvigatel maxsus amortizatorli ramkaga o'rnatilgan bo'lsa-da, haydovchi ramkadagi "NO TIE DOWN" ko'rsatmasiga zid ravishda uni tasma bilan mahkamlagan. Bu noto'g'ri harakat amortizatorlarning vazifasini yo'qqa chiqargan va transport davomida dvigatelning ichki qismlariga shikast yetishi xavfini oshirgan. Manzilga yetib borgach, qabul qiluvchi kompaniya dvigatelning ichki zararlanishi ehtimolini ko'rib, uni qabul qilishdan bosh tortgan va ishlab chiqaruvchiga qaytarib, to'liq ko'rikdan o'tkazish va ta'mirlash talab qilingan. Bu jarayon qariyb 700 ming AQSh dollariga teng qo'shimcha xarajatlarni yuzaga keltirgan.

Sud mazkur vaziyatni tahlil qilar ekan, yuk "jismonan sog'lom" ko'rinishda yetkazilgan bo'lsa ham, uning qiymati pasayganini e'tirof etdi. Ya'ni, nazorat va ta'mirlash uchun majburiy xarajatlarning mavjudligi yukning bozor qiymatini kamaytirgan va bu holat CMRning 17(1)-moddasi ma'nosida "zarar" sifatida baholanishi lozim deb topildi. Sud tashuvchini ozod qiluvchi istisnolarni ko'rmadi va yuk egasiga yetkazilgan zararni CMRdagi limitlar doirasida qoplash majburiyatini yukladi.

Ushbu qaror ilmiy nuqtai nazardan shuni ko'rsatadiki, xalqaro tashuvlarda "zarar" tushunchasi nafaqat tovarning jismoniy shikastlanishini, balki transport jarayonidagi noto'g'ri harakatlar oqibatida yuzaga keladigan qo'shimcha xarajatlar va qiymat pasayishini ham qamrab olishi mumkin. Bu talqin tashuvchilarning ehtiyotkorlik majburiyatini yanada kengaytiradi va yukni xavfsiz tashishdagi professional standartlarga rioya qilishning huquqiy zaruratini kuchaytiradi.

Kechikish atamasi shartnomadagi muddatga yoki oqilona muddatga rioya qilinmaganda yuzaga keladi (CMR 19-modda). Tovar vaqtida yetib kelmasa, u "yo'qolgan deb hisoblanishi" uchun presumpsiya belgilangan: belgilangan muddat bo'lsa – 30 kun o'tgach, belgilangan muddat bo'lmasa – yuk qabul qilingan kundan 60 kun o'tgach, tovar yo'qolgan deb qaraladi (CMR 20-modda). Bu presumpsiya da'vogarning isbot yukini yengillashtiradi va nizolarda protsessual aniqlik yaratadi.

CMR ayrim maxsus javobgarlik vaziyatlarini ham alohida tartibga soladi. Masalan, jo'natuvchi COD (contre-remboursement – yetkazishda to'lovni undirish) ko'rsatmasini bergan bo'lsa-yu, undirilishi kerak bo'lgan summa undirib olinmasa, tashuvchi o'sha miqdor bo'yicha javobgar bo'ladi (CMR 21-modda). Xavfli yuk bo'yicha ma'lumotlar to'liq va aniq berilmagan taqdirda, tashuvchi yukni zararsizlantirish choralarini ko'rishi mumkin; buning oqibatida tug'ilgan zarar va xarajatlar uchun jo'natuvchi javobgar etiladi (CMR 22-modda). Mazkur normalar ADR bilan uyg'un yondashuvni ko'rsatadi: xavfli yuklarda ma'lumot va markirovka talablari buzilganda javobgarlik qat'iylashtiriladi.

Zararni hisoblash va cheklash CMRning markaziy bo'limidir. Asosiy qoida shuki, kompensatsiya tovarning yuk qabul qilingan payt va joydagi qiymati (birja narxi, bozor narxi yoki o'xshash qiymat)ga qarab aniqlanadi (CMR 23-moddasi 1–2-qismlar). Biroq tovon cheklanadi, ya'ni 1978-yilgi Protokolga binoan umumiy limit har bir kilogramm brutto uchun 8,33 SDRdan oshmasligi lozim (CMR 23-moddasi 3-qismi tahriri). To'liq yo'qotishda fraxt, bojxona to'lovlari va tashish xarajatlari ham qaytariladi; qisman yo'qotishda – mutanosib qaytariladi (23-modda 4-qism). Kechikish uchun tovon fraxt summasidan oshmaydi (23-modda 5-qism). Cheklashning maqsadi – riskni oldindan hisob-kitob qilish va transport xizmatlari narxiga integratsiya qilishdir; ayni vaqtda, yirik qiymatli-yengil tovarlarda bu limit jo'natuvchini yetarli darajada himoya qilmasligi mumkin, shuning uchun Konvensiya limitni oshirishning shartnomaviy yo'llarini ham beradi.

Aynan shuning uchun CMR ikki ta'minot mexanizmini nazarda tutadi. Birinchisi, jo'natuvchi deklaratsiya qilingan qiymatni yuk xatida ko'rsatib, qo'shimcha haq to'lash evaziga limitni yuqoriga ko'tartirishi mumkin (CMR 24-modda). Ikkinchisi, tomonlar "yetkazib berishga maxsus manfaat"ni belgilashlari mumkin; bunda yo'qotish/shikastlanish/kechikish oqibatida yuzaga keladigan qo'shimcha zarar shu maxsus manfaat summasi doirasida qoplanadi (CMR 26-modda). Shikastlanish holatida kompensatsiya tovar qiymatining kamayishiga mos ravishda hisoblanadi (CMR 25-modda), foizlar esa 5% yillik stavkada yozma da'vo yuborilgan kundan yoki da'vo qo'zg'atilgan kundan hisoblanadi (CMR 27-modda). Ushbu mexanizmlar jo'natuvchiga yuqori qiymatli yuklar uchun oldindan oshirilgan himoya sotib olish imkonini beradi.

Konvensiya deliktga o'tkazish orqali cheklovlardan chetlab o'tishning oldini oladi: da'vogar talabni shartnomadan tashqari zarar sifatida shakllantirsa ham, tashuvchi CMRdagi himoya va limitlardan foydalanishi mumkin; xuddi shu himoya 3-modda doirasidagi shaxslarga ham tatbiq etiladi (CMR 28-modda). Shu bilan birga, qasddan yoki sud huquqiga ko'ra qasddagga teng qo'pol beparvolik bilan zarar yetkazilgan bo'lsa, tashuvchi CMRdagi istisno va cheklovlardan foydalana olmaydi; bu qoida xodimlar/agentlarga ham tatbiq etiladi (CMR 29-modda). Mazkur muvozanat modeli bir tomondan transport bozorida barqaror tarif riskini saqlasa, ikkinchi tomondan og'ir aybli xatti-harakatlarni cheklov himoyasidan chiqarib, yuk egasini to'liqroq himoya qiladi.

Nizolarda isbot va protsess muhim: qabul vaqtida tekshiruvdan o'tgan va rezervatsiyasiz qabul qilingan yuk "yuk xatidagi holatda olingan" deb prima facie e'tirof etiladi; yashirin kamchiliklar bo'yicha 7 kun ichida, kechikish bo'yicha 21 kun ichida yozma e'tiroz yuborilishi shart (CMR 30-modda). Sud yurisdiksiyasi da'vogarning tanloviga ko'ra javobgarning joylashuvi, yuk qabul qilingan joy yoki yetkazish joyi sudlaridan biriga tegishli bo'lishi mumkin; arbitraj kelishuviga ruxsat beriladi (CMR 31-modda). Da'vo muddati – umumiy holatda 1 yil, qasddan/qo'pol beparvolikda 3 yil (CMR 32-modda). Ushbu muddatlar bajarilmasa, talablar da'vo muddatining o'tishi (limitation) asosida rad etilishi mumkin; shuning uchun da'vogar uchun rezervatsiya va e'tiroz muddatlariga qat'iy rioya qilish hal qiluvchi ahamiyatga ega.

Amaliyotda ko'p uchraydigan ketma-ket tashuvchilar holatida yuk egasi istalgan tashuvchiga, jumladan so'nggi tashuvchiga da'vo qo'yishi mumkin; ular solidar tartibda javobgar bo'lishi ehtimoli mavjud (CMR 34–36-moddalar). O'z navbatida, tovon to'lagan tashuvchi ayb ulushiga muvofiq boshqa tashuvchilarga regress qilish huquqiga ega (CMR 37–

40-moddalar). Bu konstruktsiya yuk egasiga da'vo yo'nalishini soddalashtiradi, tashuvchilar o'rtasidagi risk taqsimotini esa ichki regress orqali hal etishga imkon beradi.

CMRning majburiy normalaridan kelishuv bilan chetlashish taqiqlanadi: Konvensiya talablariga zid keluvchi bandlar haqiqiy emas (CMR 41-modda). Shu bois, shartnomalarda javobgarlikni pasaytiruvchi bandlar qo'yilsa, ular qo'llanilmaydi; oshiruvchi himoya esa faqat CMR ruxsat bergan mexanizmlar (deklaratsiya qilingan qiymat, maxsus manfaat) orqali mumkin.

Hujjatlashtirish sohasida e-CMR (elektron yuk xati) protokoli hujjat aylanishini raqamlashtiradi, biroq javobgarlik rejimini o'zgartirmaydi: elektron shakl CMRdagi majburiy normalar mazmunini emas, ularni isbotlash va kuzatishni yengillashtiradi. O'zbekiston uchun e-CMR Qo'shimcha bayonnomasi 2021-yil 14-yanvardan kuchga kirgani haqida Transport vazirligi xabari ham buni tasdiqlaydi; bu esa hujjat ishonchliligini oshirgan holda, javobgarlik normalarini o'z holicha saqlaydi.

Yuqoridagi normalar tizimi shuni ko'rsatadiki, CMR javobgarlikni standartlashtirilgan asosda hal qiladi: umumiy qoida – javobgarlik; istisnolar – tor va isbot talab qiladi; tovon – oldindan belgilangan formulalar va limitlar orqali hisoblanadi; og'ir ayb bo'lsa – cheklovlar ishlamaydi; protsessual talablar esa nizoning yuridik natijasini belgilaydi. Bunday model huquqiy aniqlikni ta'minlagan holda, shartnomaviy yechimlar (deklaratsiya qilingan qiymat, maxsus manfaat, arbitraj kelishuvi) orqali taraflarga riskni oqilona taqsimlash imkonini beradi.

INNOVATIVE
ACADEMY