



Intermodal transportation in private international law

Izzatulla MURODULLAYEV¹

Kashkadarya Regional Law College

ARTICLE INFO

Article history:

Received February 2021

Received in revised form

28 March 2022

Accepted 20 April 2022

Available online

15 May 2022

ABSTRACT

The concept of intermodal transportation in private international law and its classification, the Geneva Convention on International Multimodal Transport, a study of transportation standards in the Republic of Uzbekistan and the opinions of foreign scientists, and based on the results of the analysis, additional proposals and recommendations were made from the work done.

2181-1415/© 2022 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss4/S-pp496-503>

This is an open access article under the Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

Keywords:

intermodal transport,
international multimodal
transport,
Geneva Convention,
new roads and railways,
air transport,
transport and logistics
system,
import-export,
transport corridors,
Export Credit Agency.

Xalqaro xususiy huquqda intermodal tashish

ANNOTATSIYA

Xalqaro xususiy huquqda intermodal tashish tushunchasi va uning tasnifi, "Xalqaro multimodal yuk tashish to'g'risida"gi Jeneva konvensiyasi, O'zbekiston Respublikasida tashish to'g'risidagi normalar bo'yicha tadqiqot ishlari va chet-el olimlarining fikri va mulohazalari o'rganib chiqilib, amalga oshirilgan ishlar tahlili bo'yicha qo'shimcha taklif va tavsiyalar keltirilib o'tilgan.

Kalit so'zlar:

intermodal tashish,
xalqaro multimodal yuk
tashish,
Jeneva konvensiyasi,
yangi avtomobil va temir
yo'llar,
aviaqatnovlar,
transport-logistika tizimi,
import-eksport,
transport karidorlari,
eksport-kredit agentligi.

¹ Kashkadarya Regional Law College Head of the Department of Private Law and Criminal Law.
E-mail: izzatulla.ooo@gmail.com

Интермодальные перевозки в международном частном праве

АННОТАЦИЯ

Ключевые слова:

интермодальные перевозки, международные мультимодальные перевозки, Женевская конвенция, новые автомобильные и железные дороги, авиаперевозки, транспортно-логистическая система, импорт-экспорт, транспортные коридоры, Экспортно-кредитное агентство.

Изучен понятие интермодальной перевозки в международном частном праве и ее классификация, Женевская конвенция о международных смешанных перевозках, исследовательская работа по нормам перевозки в Республике Узбекистан, и взгляды и мнения зарубежных ученых по данному вопросу. Предлагаются дополнительные предложения и рекомендации по анализу проделанной работы.

Xalqaro xususiy huquqda intermodal tashish tushunchasi va uning tasnifi.

Bugungi kunda rivojlangan davlatlarning zamonaviy iqtisodiyotining yuzini transmilliy korporatsiyalar aniqlay boshladilar. Shunday qilib, XVIII asrda boshlangan ishlab chiqarishni konsentratsiyalash jarayonlari, asosan, XX asr oxiri – XXI asrning boshlarida yakunlandi. Yuklarni tashish uchun intermodal texnologiyaning paydo bo'lishi XX asrning o'rtalariga to'g'ri keladi. Turli transport turlaridan foydalangan holda yuklarni multimodal tashish bu butun yuklarni marshrut bo'ylab tashishda ishtirok etadigan transport turlari majmui bo'lib, ba'zi xorijiy manbalarda multimodal atamasi intermodal atamasiga to'g'ri keladi. Intermodal tushunchasiga turli xil adabiyotlar va xalqaro hujjatlarda ta'rif berib o'tilgan. "Xalqaro multimodal tashish" atamasining eng ishonchli ta'rifi Birlashgan Millatlar Tashkilotining 1980-yilda "Xalqaro multimodal yuk tashish to'g'risidagi konvensiya"sining 1-moddasida keltirilgan: "Xalqaro multimodal transport – bir mamlakatning bir joyidan multimodal transport shartnomasi asosida kamida ikki xil transport turida tovarlar multimodal transport operatori tomonidan boshqa mamlakatda joylashgan joyga yetkazib berish uchun mo'ljallangan yuk tashish". Aralash transportda tashish deganda, transportning kamida ikkita turi ishtirok etadigan harakatlarni anglatadi, bunda transport shartnomasi tuzilganligi alohida ahamiyatga ega. Tashish uchun to'lov yagona tarif rejasiga muvofiq amalga oshiriladi va barcha tashish uchun javobgarlik, ko'pincha, bitta shaxsga, yuklarni tashuvchiga yuklanadi. U multimodal transport operatori deb ataladi, chunki bu transport turi multimodal deb ham ataladi. Transport sohasida ishlatiladigan atamalar juda chalkash va standartlashtirishga muhtoj hisoblansa-da, Birlashgan Millatlar Tashkilotining 1980-yilda "Xalqaro multimodal yuk tashish to'g'risidagi konvensiya"sida "kombinatsiyali tashish" va "intermodal tashish" atamalari, ko'pincha, yuklarni ikki yoki undan ortiq transport turlarida tashishni tavsiflash uchun bir-birining o'rnida ishlatiladi, deyilgan. Xalqaro multimodal tashishni bitta transport hujjati va bitta transport stavkasi bo'yicha bitta tashuvchining javobgarligi ostida amalga oshiriladigan bir nechta transport turlaridan tashish sifatida aniqlash odad tusiga kirgan bo'lib, bugungi kunga qadar, iqtisodiy va huquqiy adabiyotlarda bunday tashish, ko'pincha, "kombinatsiyalangan", "aralash", "intermodal"

deb nomlanadi. “Intermodal tashish” deganda, “tovarlarni o’zgaruvchan rejimlarda ishlatmasdan, ketma-ket ikki yoki undan ko’p transport turlaridan foydalanadigan bitta yuklash birligidagi yoki avtotransportda tovarlarning harakati” tushuniladi. “Kombinatsiyalangan tashish” deganda Yevropa tashishlarining asosiy qismi temir yo’l, ichki va suv yo’llari yoki dengiz orqali amalga oshiriladigan va avtomobil yo’lida olib boriladigan har qanday boshlang’ich yoki oxirgi tashish imkoniyati bo’lgan intermodal transport tushuniladi. “Intermodal” atamasi 1980-yilgi “Oksford” inglizcha lug’atida qayd etilgan bo’lib, intermodalizm hatto o’sha paytda ham hozirgi yangi tushunchadan uzoq edi. 1993-yilda bu atama “transport vositasi / konteyner tizimi, va hokazolarni ishlatadigan, moslasha oladigan yoki moslasha oladigan yoki ikki yoki undan ko’p transport turlarida yetkaziladigan” deb o’zgartirildi. Ammo 1999-yildagi lug’at nashrida intermodalizmning ta’rifi “ikki yoki undan ko’p turli xil transport turlarini o’z ichiga olgan”, deya bat afsilroq tavsif berish orqali yangilandi. Bugungi kunda “intermodal” atamasi yuklarni bir nechta transport turlarida intermodal yuklash punktlaridan eshikdan eshikkacha tashish (door-to-door transportation) tashish sifatida tushuniladi. Quyida intermodal tashishdagi turli xil tushunchalarga to’xtalib o’tamiz:

Intermodal tashish quyidagi barcha tashish turlari uchun umumiy atama hisoblanadi. Bunda yuklarni bir nechta transport vositalari orqali tashish deb ta’riflanadi: tashuvchilardan biri yuklarni jo’natish punkti yoki portidan bitta yoki bir nechta punkt orqali oxirgi manzilgacha barcha tashishni tashkillashtirish majburiyatini oladi. Intermodal tashish – bu yukni (yuklarni) tarkibini qayta yuklamasdan, bitta yuk birligida yoki transport vositasida bir nechta transport turlarida yuklarni ketma-ket tashish. Bu yuklarni bir transport turidan boshqasiga yuk egasining ishtiropkisiz yukni tushirish punktlarida yuk tashish bilan bir nechta transport turlarida yetkazib berish tizimidir. Intermodal tashish paytida yuk egasi bitta transport vositasi (operator) bilan butun marshrut bo’ylab yuklarni tashish to’g’risida shartnomaga tuzadi. Ko’pincha, operator – yuk egasi nomidan ish olib boruvchi va yuklarni tashish jarayonini boshqaruvchi, yuklarni yo’nalishi bo’yicha barcha transport operatsiyalarini tashkillashtiradigan ekspeditorlik kompaniyasi bo’ladi. Intermodal tashish paytida, har bir tashuvchi o’zining transport qismida o’zining transport hujjatini rasmiylashtiradi va operator oldida faqat uning nomidan bajarilgan o’z qismi uchun javobgar bo’ladi.

Multimodal (jumladan, multi – ko’p; modal – ko’rinish, shakl) tashish – odatda, bitta transport hujjati bo’yicha va bitta transport stavkasiga binoan bitta tashuvchining javobgarligi ostida amalga oshiriladigan bir nechta transport turlaridan foydalangan holda tashish deb ta’riflanadi.

Kombinatsiyali tashish – bu transportning bir xil turlari – avtomobil, temir yo’l va suv orqali amalga oshiriladigan bitta tashish joyida (konteynerda) tashish.

Aralash tashish – yuklarni ketma-ket ishlaydigan ikki yoki undan ortiq transport turlarida tashish. Aralash tashishlarda qo’shimcha yuk operatsiyalari va qo’shimcha yuklarning kechikishi va ular bilan bog’liq xarajatlar paydo bo’ladi. Ammo, A.S. Romanovaning nuqtayi nazaricha ham, “aralash, intermodal, kombinatsiyali va multimodal tashish” tushunchalari o’zaro bog’liq bo’lib, muallif uni ijobjiy va salbiy tomondan tahlil qiladi:

– ijobjiy tomoni shundaki, ular nisbatan aytganda bir-birini to’ldiradi. Bunday mutlaq noaniqlik sharoitida yagona tarjimaning yo’qligi bilan birgalikda barcha atamalar bir vaqtning o’zida ishlatiladi;

– salbiy tomoni esa yuqorida aytilganlarning barchasi bir vaqtning o‘zida amaldagi “huquqiy bo‘shliq” tufayli shartnomalar uchun jiddiy salbiy oqibatlarga olib kelishi mumkin.

Intermodal va multimodal tashishning belgilari:

– boshidan oxirgi manzilgacha tashishni amalga oshiruvchi operatorning mavjudligi;

– yagona yakuniy yuk stavkasi;

– yagona transport hujjati;

– yuk va tashish shartnomasining bajarilishi uchun yagona javobgarlik.

Intermodal tashish quyidagi prinsiplarni o‘z ichiga oladi:

1. Qonun hujjatlari bazasini soddalashtirish va takomillashtirishni va yuklarni tashish hujjatlashtirishini ta’minlaydigan yagona savdo-huquqiy rejim. Xususan, intermodal transportning ushbu prinsipi quyidagilarni nazarda tutadi:

– transportning barcha turlarida yuklarni (masalan, konteynerlarda) tashish qoidalarini ularning transport tizimini samarali ishlashi uchun tanlangan mezonlarga mos ravishda muvofiqlashtirish va sinxronizatsiya darajasini oshirish maqsadida takomillashtirish;

– bojxona tartiblarini soddalashtirish;

– ichki transport uchun yagona transport hujjatlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

– tashqi transport bozorida ishlash uchun xalqaro standartlarning tijorat va yuk tashish hujjatlaridan foydalanish.

2. Quyidagi yo‘nalishlarni hisobga olgan holda tashishni tashkillashtirishning moliyaviy va iqtisodiy jihatlarini hal etishga tizimli yondashuv:

– yuklarni bir nechta transport turlarida, shu jumladan xalqaro tashish va tranzit tashishlarda tashish uchun yagona tarif qoidalarini belgilash;

– transport tizimining barcha elementlari o‘rtasida erkin almashinadigan valyutada tashish tariflarini oqilona taqsimlash usulini ishlab chiqish;

– tashish bilan shug‘ullanuvchi har bir korxona uchun xizmatlarning sifatini buzganlik uchun moliyaviy javobgarlik mexanizmini ishlab chiqish.

3. Turli xil axborot tizimlaridan foydalanish, ularning yordamida buyurtmani yanada samarali va sifatli bajarish, ya’ni transportning barcha bosqichlarini rejalash-tirish, boshqarish va nazorat qilish. Zamonaviy axborot tizimlari sizga yukning geografik joylashuvi va uning holatini kuzatishga imkon beradi.

4. Transport tizimining barcha elementlarining tashkiliy va texnologik jihatdan o‘zaro bog‘liqligi, shuningdek, ushbu elementlarning ishlashi va muvofiqlashtirishning yagona shakli. Har xil transport turlari vakillari transport zanjirining elementlari bo‘lganligi sababli ularning hamkorligi sifatli ishslash uchun zarurdir.

Xalqaro multimodal tashish – bu chegarani kesib o‘tish bilan bog‘liq transportning bir nechta turlari bilan tashish hisoblanib, unda avtomobil, dengiz va temir yo‘l transporti eng keng tarqalgan. Har bir transport turida multimodal tashish uchun hisobga olinishi kerak bo‘lgan xususiyatlar mavjud. Bunda chet el olimlarining fikri muhim rol o‘ynaydi. I.V. Getman-Pavlova yozganidek, multimodal tashish – bu xalqaro yuk yoki yo‘lovchilar tashishda ikki yoki undan ortiq transport turlaridan izchil foydalanish demakdir. Xalqaro multimodal tashishning ichki transportdan farqi chegarani kesib o‘tishdir, bu esa chegara punktlarida ma’muriy rasmiylashtirishni amalga oshirish uchun qo’shimcha hujjatlar

to‘plamini tayyorlash zaruriyatini keltirib chiqaradi. Xalqaro multimodal tashish multimodal tashish hujjati deb nomlangan bitta tashish hujjati bo‘yicha amalga oshiriladi. “Intermodal tashish” atamasi katta hajmdagi jamoat hayotini aks ettiruvchi hodisa bo‘lib, tashishni faqatgina yuridik hodisa sifatida aniqlay olmaydi. “Multimodal tashish” tushunchasi chet elda keng qo’llaniladi va tarjima uchun qulay bo‘lgan universal bo‘lib ko‘rinadi. Multimodal tashishning o‘ziga xos xususiyati shundaki, “aralash tashish, asosan, transportning turini emas, balki yukning ehtiyojlarini ham hisobga oladi va jo‘natuvchi va oluvchi o‘rtasidagi integral tashish jarayonini ta’minlaydi”.

“Xalqaro multimodal yuk tashish to‘g‘risida”gi Jeneva konvensiyasi normalari va ularning huquqiy holati. Hozirgi vaqtida xalqaro miqyosda tovarlar aylanmasi kundan kunga o‘sib bormoqda, bu esa xalqaro tashishlarni tartibga soluvchi xalqaro normalarga bo‘lgan ehtiyojni ko‘paytiradi. Multimodal transportning keng tarqalgan maqbul huquqiy bazasini yaratish qiyin vazifa ekanligini isbotladi. Birinchi urinish Xalqaro huquqni birlashtirish xalqaro instituti (UNIDROIT) tomonidan amalga oshirilgan va 1930-yillarga to‘g‘ri keladi. UNIDRUA doirasidagi ishlar 1963-yilda uning Boshqaruv Kengashi tomonidan “xalqaro yuklarni kombinatsiyali tashish to‘g‘risida konvensiya” loyihasini ma‘qullashiga olib keldi, keyinchalik u maxsus ekspertlar qo‘mitasi tomonidan qayta ko‘rib chiqildi. Buning ortidan 1969-yilda Xalqaro dengiz ittifoqi (Comite Maritime International (CMI)) tomonidan “aralash (kombinatsiyali) tashish to‘g‘risidagi Tokio qoidalari (Tokyo Rules) konvensiya loyihasi” tayyorlandi va qabul qilindi. UNIDRUA va Xalqaro dengiz ittifoqi (CMI) tomonidan tayyorlangan konvensiyalar loyihalari 1970-yilda “Rim loyihasi” deb nomlanuvchi Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Komissiyasining (The United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)) Ichki transport qo‘mitasi ostida bitta matnga birlashtirildi. Ushbu loyiha 1970–1971-yillar davomida Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi va Hukumatlararo maslahat tashkiloti (Intergovernmental Consultative Organization (IMCO)) majlislarida o‘zgartirildi va “Tovarlarni xalqaro aralash tashish to‘g‘risida konvensiya loyihasi” nomi, “TCM loyihasi” (fransuzcha akronim bilan – “Transport Combiné de Marchandises”) bilan mashhur bo‘ldi. Ammo “TCM loyihasi” hech qachon loyihalashtirish bosqichidan chetga chiqmadi. Biroq keyinchalik uning qoidalari Boltiq va Xalqaro dengiz konferensiyasining (BIMCO) Kombikonbilli va Xalqaro savdo palatasining “Aralash tashish hujjati uchun yagona qoidalari (“Uniform Rules for a Combined Transport Document”)da o‘z aksini topdi.

Dengiz orqali:

– Konosamentga taalluqli ayrim qoidalarini birlashtirish to‘g‘risidagi xalqaro konvensiya, 1924-yil (Gaaga qoidalari), unga kiritilgan o‘zgartirishlar to‘g‘risidagi Protokollar: (Gaaga / Visbi qoidalari) 1968-yil, o‘zgartirishlar to‘g‘risidagi Protokollarga kiritilgan o‘zgartirishlar: 1968-yil va 1979-yil Protokollari;

– Birlashgan Millatlar Tashkilotining dengiz orqali yuk tashish to‘g‘risidagi konvensiyasi, 1978-yil (Gamburg qoidalari).

Avtomobil transporti orqali:

– Avtomobil transportida xalqaro yuk tashish shartnomasi to‘g‘risidagi Konvensiya (CMR) 1956-y.

Temir yo‘l transporti orqali:

– Yuklarni temir yo‘l orqali xalqaro tashish shartnomasi bo‘yicha yagona qoidalar (CIM);
– Xalqaro temir yo‘l transporti to‘g‘risida Konventsiyaga (COTIF) B. ilova, 1980-yil may;
– CIM-COTIFga o‘zgartirish kiritish to‘g‘risida protokol, 1999-yil.

Havo transporti orqali:

- Havo transportida xalqaro tashish bilan bog'liq ba'zi qoidalarni birlashtirish to'g'risidagi konvensiya. (Varshava konvensiyasi), 1929-yil;
- Gaaga protokoli, 1955-yil;
- 1975-yil 4-sonli Montreal protokoli;
- Montreal konvensiyasi, 1999-yil.

Unimodal tashish uchun qo'llaniladigan ushbu majburiy konvensiyalarning bir nechta transport turlari ishtirok etadigan kontraktlarga ta'sir ko'rsatadigan muammo shundaki, ushbu ba'zi bir noyob konvensiyalar o'zlarining ko'lamini multimodal transportda ham kengaytirganligini yodda tutish kerak. Ammo asosiy muammo intermodal tashishlarni tartibga soluvchi yagona qoidalari to'plami yaratilmagandir.

Londonda bo'lib o'tgan seminarda Birlashgan Qirollikning huquq bo'yicha Komissari Faber D. shunday taqdimot qilgan edi:

O'zbekiston Respublikasida intermodal tashish to'g'risidagi normalar.

Mintaqada zamonaviy transport va tranzit tizimini yaratish, mintaqalararo aloqalarni chuqurlashtirish sohasida ikki va mintaqaviy hamkorlikni rivojlanirish muhimligi O'zbekiston tomonidan qo'shni Markaziy Osiyo davlatlari bilan birqalikda ishlab chiqilgan Rezolutsiyada qayd etildi. Kirish qismida ta'kidlab o'tganimizdek, hozirgi davrda davlatning rivojlanishi uning iqtisodiyoti va tashqi savdosiga juda bog'liq hisoblanadi, ammo bularning barqarorligi huquqiy asosga bog'liqdir. Tashqi aloqalarning xalqaro va mintaqaviy hamkorlikda tutgan o'rni aynan huquqiy poydevorga asoslanadi. Hozirgi global rivojlanish davrida xalqaro aloqalarda xalqaro transport karidorlari bo'ylab yuk tashish ehtiyojlar bilan teng miqdorda o'zib bormoqda. O'zbekiston Respublikasi huquq tizimida ham tashish bilan bog'liq normalar o'z aksini topgan.

O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik Kodeksida tashish bilan bog'liq huquqiy munosabatlarni tartibga soluvchi asosiy norma uchraydi:

Har xil transportda yagona transport hujjati asosida yo'lovchi, bagaj va yuk tashilganida (bir yo'nalishda har xil transportda tashish) transport tashkilotlarining o'zaro munosabatlari, shuningdek, bunday tashishni tashkil qilish tartibi bir yo'nalishda har xil (aralash) transportda tashishga doir qonun hujjatlariga muvofiq tegishli turdag'i transport tashkilotlari o'rtasidagi kelishuv bilan belgilanadi. Ushbu norma intermodal tashish bilan bog'liq yagona norma hisoblanadi. Ammo bu huquqiy normada intermodal tashish atamasi, intermodal tashish operatorining huquqiy holati kabi tushuncha va qoidalari ochib berilmagan. Bu norma yagona transport hujjati asosida bir yo'nalishda har xil transportda tashish bilan bog'liq transport tashkilotlarining o'zaro munosabatlari, tashishni tashkil qilish tartibi, aralash transportda tashishga doir qonun hujjatlariga doir huquqiy munosabatlarni qisman tartibga soladi.

O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik Kodeksining 718-moddasida esa tashishdan kelib chiqadigan majburiyatlar bo'yicha javobgarlik belgilangan. Ushbu moddaning 2-qismida, xususan, shunday deyiladi: transport tashkilotlarining yo'lovchilar va yuk egalari bilan tashuvchining qonunda belgilab qo'yilgan javobgarligini cheklash yoki bartaraf etish haqidagi kelishuvlari haqiqiy emas. Bu esa xalqaro normalardagi qoidalari bilan kollezion normani hosil qiladi. Chunki 1980-yilgi Xalqaro multimodal yuk tashish to'g'risidagi Jeneva konvensiyasi va UNCTAD/ICC qoidalariada multimodal tashish operatorining javobgarligini cheklash bilan bo'g'liq qoidalari belgilangan. Jumladan, multimodal tashish operatorini tovarni yetkazib berish kechiktirilgan taqdirda

javobgarlikdan ozod qiladi, agarida yuk jo'natuvchi o'z vaqtida yetkazib berishdan manfaatdorligi to'g'risida xabar bermagan bo'lsa. Shuningdek, operator, yukni yetkazib berilgandan keyin yoki yetkazib berilishi kerak bo'lgan sanadan yoki tovar yetkazib berilmagan bo'lsa, qabul qiluvchiga yukni yo'qolgan deb hisoblash huquqini paydo bo'lgan vaqtan keyin to'qqiz oy ichida unga nisbatan hech qanday da'vo qilinmagan bo'lsa, javobgarlikdan ozod qilinadi. Shuningdek, Rossiya Federatsiyasining Fuqarolik kodeksida ham O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik Kodeksidagi kabi norma mustahkamlangan, ammo xalqaro normalarning ustunligini tan olingen holda mustasnolar kiritilgan. Jumladan, transport tashkilotlarining yo'lovchilar va yuk egalari bilan tashuvchining qonun hujjatlari belgilangan javobgarligini cheklash yoki bekor qilish to'g'risidagi kelishuvlari, agar yuk tashish shartnomasida transport ustavlari va kodekslarida nazarda tutilmagan bo'lsa, haqiqiy emas.

Intermodal tashish xalqaro xususiy huquqda xalqaro normalar asosida to'liq yagona bir tizimga keltirish tugallanmagan bo'lsa-da, allaqachon bazaviy asoslar shakllanib ulgurgan. Intermodal tashish hozirgi paytda xalqaro tashishda keng qo'llaniladi. Chunki intermodal tashish unimodal tashishdan o'zining ko'plab avfzalliklari bilan ajralib turadi.

Xo'sh, nega multimodal transportga ehtiyoj bor? Chunki transport savdo-sotiqni osonlashtiradi va savdo transportisiz oldinga siljiy olmaydi. Xalqaro tovar aylanmasi ortiqcha xarajatlar, kechikishlar va zararlarsiz olib borilishi uchun esa, albatta, mustahkam huquqiy tizim va unga asoslangan transport tarmog'i zarur bo'ladi. Unimodal tashishlarni tartibga soladigan xalqaro normalarni ko'rib chiqdik, ammo ulardagi qoidalar faqat ayni bir turdagи transport turida tashish amalga oshirilganda qo'llaniladi. Barcha vaziyatlarda ham xalqaro tashishni amalga oshirayotgan tomon ayni bir transportdan foydalana olmaydi. Bunga turli xil sabablar bo'lishi mumkin, masalan, faqatgina havo transportida tashish katta xarajatlarni talab qiladi, dengiz transporti esa eng arzon hisoblanadi, lekin hamma davlatlarda ham dengizga to'g'ridan to'g'ri chiqish imkoniyati mavjud emas, bu esa temir yo'l yoki avtomobil transportidan foydalanishga bo'lgan ehtiyojni oshiradi. Unimodal tashish orqali tashish amalga oshirilganda har bir transport uchun turli tegishli hujjatlari rasmiylashtirilishi talab etiladi, bu esa bojxona va terminallarda yukning turib qolish vaqtini ko'paytiradi. Quyida intermodal tashishning avfzalliklarini ko'rib chiqamiz.

FAQAT BITTA OPERATOR BILAN HUQUQIY MUNOSABATGA KIRISHISH – yuk jo'natuvchisi yoki qabul qiluvchisi savdo shartlariga ko'ra faqat yuklarni tashish yoki yetkazib berishni kechiktirishda barcha mas'uliyatni o'z zimmasiga olgan multimodal transport operatori bilan huquqiy munosabatda bo'ladi. Bu esa har xil chalkashliklardan qochishga yordam beradi va turli operatorlar yoki mahalliy tashuvchilar bilan bog'liq transport muammolarini bartaraf etadi. Shuningdek, u sayohat paytida va undan keyin mahsulotlarni kuzatib borish va jo'natishda bir martalik to'xtalish bo'lishiga yordam beradi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi. Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi. www.lex.uz.
2. O'zbekiston Respublikasining 2017-2021-yillarda rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar Strategiyasi, – 3.1 band "O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 7-fevraldagi PF-4947-sonli Farmoni.

3. O'zbekiston Respublikasi Soliq kodeksi 2019 // Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi. www.lex.uz.

4. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasining soliq siyosatini takomillashtirish konsepsiysi to'g'risida"gi 2018-yil 29-iyun PF-5468 Farmoni // Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi. www.lex.uz.

5. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 10-iyuldagи PQ-4389-son Qarori bilan tasdiqlangan "Soliq ma'muriyatichiligi takomillashtirish strategiyasi"// Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi. www.lex.uz.

6. Sh. Mirziyoyev. – "Taqnidiy tahlil,qat'iy tartib intizom va shaxsiy javobgarlik-har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo'lishi kerak" – T.: O'zbekiston. 2017-yil.

7. Mirziyoyev Sh.M "Milliy taraqqiyot yo'limizni qat'iyat bilan davom ettirib, yangi bosqichga ko'taramiz" – T.: "O'zbekiston", 2017-yil.

8. Karimov I.A. "Bizning bosh maqsadimiz – jamiyatni demokratlashtirish va yangilash, mamlakatni modernizatsiya va isloh etishdir". Oliy Majlis Qonunchilik palatasi va Senatning qo'shma majlisidagi ma'rzasasi. – T.: "Xalq so'zi". 2005-yil, – № 20 (3565).

9. Vahobov A. "Soliqlar va Soliqqa tortish" O'quv qo'llanma. – T.: "Sharq" 2009-yil. – B. 448.

10. F.I. Babamaratovna. "Soliq huquqi" O'quv qo'llanma. – T.: TDYU 2017-yil. – B. 294.

11. Deborah A.Geier. U.S. Federal Income Tax of Individuals. Study guide-2015.

12. Шестакова Н.Н. Налоговые проверки в системе налогового контроля. Статья. Экономика. Сотсиално-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2018. – №1 – С. 18.

13. Ergashev I.A. Soliq ma'muriyatichiligining asosiy funksiyalari va prinsiplari Maqola, Huquqiy tadqiqotlar jurnali №C4 (2020) tadqiqot.uz – B. 496.

14. <http://www.lex.uz>.

15. <http://www.gov.uz>.

16. <http://soliq.uz>.