

SCIENCE
PROBLEMS.UZ

ISSN 2181-1342

Actual problems of social and humanitarian sciences
Актуальные проблемы социальных и гуманитарных наук

Ijtimoiy-gumanitar fanlarning dolzarb muammolari

10-son (5-jild)

2025

SCIENCEPROBLEMS.UZ

IJTIMOIIY-GUMANITAR FANLARNING DOLZARB MUAMMOLARI

№ 10 (5) – 2025

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО- ГУМАНИТАРНЫХ НАУК

ACTUAL PROBLEMS OF HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

TOSHKENT-2025

BOSH MUHARRIR:

Isanova Feruza Tulqinovna

TAHRIR HAY'ATI:

07.00.00- TARIX FANLARI:

Yuldashev Anvar Ergashevich – tarix fanlari doktori, siyosiy fanlar nomzodi, professor;

Mavlanov Uktam Maxmasabirovich – tarix fanlari doktori, professor;

Xazratkulov Abror – tarix fanlari doktori, dotsent;

Tursunov Ravshan Normuratovich – tarix fanlari doktori;

Xolikulov Axmadjon Boymahmatovich – tarix fanlari doktori;

Gabrielyan Sofya Ivanovna – tarix fanlari doktori, dotsent;

Saidov Sarvar Atabullo o'g'li – katta ilmiy xodim, Imom Termiziy xalqaro ilmiy-tadqiqot markazi, ilmiy tadqiqotlar bo'limi.

08.00.00- IQTISODIYOT FANLARI:

Karlibayeva Raya Xojabayevna – iqtisodiyot fanlari doktori, professor;

Nasirxodjayeva Dilafruz Sabitxanovna – iqtisodiyot fanlari doktori, professor;

Ostonokulov Azamat Abdukarimovich – iqtisodiyot fanlari doktori, professor;

Arabov Nurali Uralovich – iqtisodiyot fanlari doktori, professor;

Xudoyqulov Sadirdin Karimovich – iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent;

Azizov Sherzod O'ktamovich – iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent;

Xojayev Azizxon Saidaloxonovich – iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent

Xolov Aktam Xatamovich – iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;

Shadiyeva Dildora Xamidovna – iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent v.b.;

Shakarov Qulmat Ashirovich – iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent.;

Jabborova Charos Aminovna - iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD).

09.00.00- FALSAFA FANLARI:

Hakimov Nazar Hakimovich – falsafa fanlari doktori, professor;

Yaxshilikov Jo'raboy – falsafa fanlari doktori, professor;

G'aybullayev Otabek Muhammadiyevich – falsafa fanlari doktori, professor;

Saidova Kamola Uskanbayevna – falsafa fanlari doktori;

Hoshimxonov Mo'min – falsafa fanlari doktori, dotsent;

O'roqova Oysuluv Jamoliddinovna – falsafa fanlari doktori, dotsent;

Nosirxodjayeva Gulnora Abdukaxxarovna – falsafa fanlari nomzodi, dotsent;

Turdiyev Bexruz Sobirovich – falsafa fanlari doktori (DSc), Professor.

10.00.00- FILOLOGIYA FANLARI:

Axmedov Oybek Saporbayevich – filologiya fanlari doktori, professor;

Ko'chimov Shuxrat Norqizilovich – filologiya fanlari doktori, dotsent;

Hasanov Shavkat Ahadovich – filologiya fanlari doktori, professor;

Baxronova Dilrabo Keldiyorovna – filologiya fanlari doktori, professor;

Mirsanov G'aybullo Qulmurodovich – filologiya fanlari doktori, professor;

Salaxutdinova Musharraf Isamutdinovna – filologiya fanlari nomzodi, dotsent;

Kuchkarov Raxman Urmanovich – filologiya fanlari nomzodi, dotsent v/b;

Yunusov Mansur Abdullayevich – filologiya fanlari nomzodi;

Saidov Ulugbek Aripovich – filologiya fanlari nomzodi, dotsent;

Qodirova Muqaddas Tog'ayevna - filologiya fanlari nomzodi, dotsent.

12.00.00- YURIDIK FANLAR:

Axmedshayeva Mavlyuda Axatovna – yuridik fanlar doktori, professor;

Muxitdinova Firyuza Abdurashidovna – yuridik fanlar doktori, professor;

Esanova Zamira Normurotovna – yuridik fanlar doktori, professor, O'zbekiston Respublikasida xizmat ko'rsatgan yurist;

Hamroqulov Bahodir Mamasharifovich – yuridik fanlar doktori, professor v.b.,;

Zulfiqorov Sherzod Xurramovich – yuridik fanlar doktori, professor;

Xayitov Xushvaqt Saparbayevich – yuridik fanlar doktori, professor;

Asadov Shavkat G'aybullayevich – yuridik fanlar doktori, dotsent;

Ergashev Ikrom Abdurasulovich – yuridik fanlari doktori, professor;

Utemuratov Maxmut Ajimuratovich – yuridik fanlar nomzodi, professor;

Saydullayev Shaxzod Alixanovich – yuridik fanlar nomzodi, professor;

Hakimov Komil Baxtiyarovich – yuridik fanlar doktori, dotsent;

Yusupov Sardorbek Baxodirovich – yuridik fanlar doktori, professor;

Amirov Zafar Aktamovich – yuridik fanlar doktori (PhD);

Jo'rayev Sherzod Yuldashevich – yuridik fanlar nomzodi, dotsent;

Babadjanov Atabek Davronbekovich – yuridik fanlar nomzodi, professor;

Normatov Bekzod Akrom o'g'li — yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori;

Rahmatov Elyor Jumaboyevich — yuridik fanlar nomzodi;

13.00.00- PEDAGOGIKA FANLARI:

Xashimova Dildarxon Urinboyevna – pedagogika fanlari doktori, professor;

Ibragimova Gulnora Xavazmatovna – pedagogika fanlari doktori, professor;

Zakirova Feruza Maxmudovna – pedagogika fanlari doktori;

Kayumova Nasiba Ashurovna – pedagogika fanlari doktori, professor;

Taylanova Shoxida Zayniyevna – pedagogika fanlari

doktori, dotsent;

Jumaniyozova Muhayyo Tojiyevna – pedagogika fanlari doktori, dotsent;

Ibraximov Sanjar Urunbayevich – pedagogika fanlari doktori;

Javliyeva Shaxnoza Baxodirovna – pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD);

Bobomurotova Latofat Elmurodovna — pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD).

19.00.00- PSIXOLOGIYA FANLARI:

Karimova Vasila Mamanosirovna – psixologiya fanlari doktori, professor, Nizomiy nomidagi Toshkent davlat pedagogika universiteti;

Hayitov Oybek Eshboyevich – Jismoniy tarbiya va sport bo'yicha mutaxassislarni qayta tayyorlash va malakasini oshirish instituti, psixologiya fanlari doktori, professor

Umarova Navbahor Shokirovna– psixologiya fanlari doktori, dotsent, Nizomiy nomidagi Toshkent davlat pedagogika universiteti, Amaliy psixologiyasi kafedrasini mudiri;

Atabayeva Nargis Batirovna – psixologiya fanlari doktori, dotsent;

Shamshetova Anjim Karamaddinovna – psixologiya fanlari doktori, dotsent;

Qodirov Obid Safarovich – psixologiya fanlari doktori (PhD).

22.00.00- SOTSIOLOGIYA FANLARI:

Latipova Nodira Muxtarjanovna – sotsiologiya fanlari doktori, professor, O'zbekiston milliy universiteti kafedra mudiri;

Seitov Azamat Po'latovich – sotsiologiya fanlari doktori, professor, O'zbekiston milliy universiteti;

Sodiqova Shohida Marxaboyevna – sotsiologiya fanlari doktori, professor, O'zbekiston xalqaro islom akademiyasi.

23.00.00- SIYOSIY FANLAR

Nazarov Nasriddin Ataqulovich –siyosiy fanlar doktori, falsafa fanlari doktori, professor, Toshkent arxitektura qurilish instituti;

Bo'tayev Usmonjon Xayrullayevich –siyosiy fanlar doktori, dotsent, O'zbekiston milliy universiteti kafedra mudiri.

OAK Ro'yxati

Mazkur jurnal Vazirlar Mahkamasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi Rayosatining 2022-yil 30-noyabrdagi 327/5-son qarori bilan tarix, iqtisodiyot, falsafa, filologiya, yuridik va pedagogika fanlari bo'yicha ilmiy darajalar yuzasidan dissertatsiyalar asosiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlar ro'yxatiga kiritilgan.

“Ijtimoiy-gumanitar fanlarning dolzarb muammolari” elektron jurnali 2020-yil 6-avgust kuni 1368-sonli guvohnoma bilan davlat ro'yxatiga olingan.

Muassis: “SCIENCEPROBLEMS TEAM” mas'uliyati cheklangan jamiyati

Tahririyat manzili:

100070. Toshkent shahri, Yakkasaroy tumani, Kichik Beshyog'och ko'chasi, 70/10-uy. Elektron manzil:

scienceproblems.uz@gmail.com

Bog'lanish uchun telefon:

(99) 602-09-84 (telegram).

MUNDARIJA

07.00.00 – TARIX FANLARI

<i>Jahongirov Burxon</i> O'ZBEKISTON VA BUYUK BRITANIYA MUNOSABATLARI	13-18
<i>Kenjayev Sardor Nurmurod o'g'li</i> AMIR TEMUR DAVRIDA MINTAQADA KATOLIK CHERKOVI FAOLIYATI	19-23
<i>Atamuratova Dilafruz Rashidovna</i> XORAZM TARIXINI O'RGANISHDA "TARJIMON" GAZETASINING AHAMIYATI	24-28
<i>Karimbayeva Salomatxon, Isxakov Bexzod Barkamalovich</i> FARG'ONA VODIYSI O'ZBEKLARI MODDIY MADANIYATIGA DOIR QARASHLAR TAHLILI	29-34
<i>Лукашова Наталья Михайловна</i> ИСТОРИЯ ТАШКЕНТА 30-Х ГОДОВ XVIII - ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ В РУССКИХ ИСТОЧНИКАХ	35-40
<i>Asadova Ra'no Baymanovna</i> 1991–2025-YILLARDA O'ZBEKISTON-HINDISTON DIPLOMATIK VA TA'LIMIY HAMKORLIGINING RIVOJLANISHI: TARIXIY ASOSLAR VA ZAMONAVIY ISTIQBOLLAR	41-44
<i>Turdimuratov Yangiboy Allamuratovich</i> ETNOIQTISODIYOT XO'JALIK FAOLIYATI SEGMENTI SIFATIDA, UNING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI, FUNKSIYALARI VA SHAKLLARI	45-52
<i>Tursunov Farrux G'ulomovich</i> QASHQADARYO VOHASI TOJIKLARINING HUNARMANDCHILIK TAOMILLARIDAGI O'ZGARISHLAR	53-58
<i>Mullajanova Xosiyat Yazdankulovna</i> XIX ASR OXIRIDA RUS GEOGRAFIK JAMIYATNING ILMIY TADQIQOTLARI VA ULARNING XUSUSIYATLARI	59-63
<i>Муминов Азизбек</i> ИСТОРИЯ ЖИЗНИ И НАУЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАФАЭЛЯ ПАМПЕЛЛИ, ПРИЕХАВШЕГО В ТУРКЕСТАН В НАЧАЛЕ XX ВЕКА	64-69
<i>Suyarov Maxmudjon Sobirjon o'g'li</i> YUNON-BAQTRIYA TANGALARIDA AYOLLAR OBRAZI – DINIY-SIYOSIY RAMZ SIFATIDA	70-74
<i>Tuyev Fazliddin Erkinovich</i> BUXORO, NAVOIY VA SAMARQAND VILOYATLARIDAGI MUZEYLARINING XORIJIY ALOQALARI	75-80
<i>Mamatqulov Bekzod Sherozovich, Shonazarov Elnur Abbos o'gli</i> QASHQADARYO VILOYATIDA AYOLLAR BANDLIGI VA YENGIL SANOAT TARMOQLARINING IJTIMOIIY-IQTISODIY ROLI: TARIXIY TAHLIL VA NATIJALAR	81-85

<i>Jumayeva Shohida Choriyevna</i> SURXONDARYO VILOYATIDA CHORVACHILIK SOHASIDA MUTAXASSISLAR TAYYORLASH JARAYONIDAGI TARKIBIY O'ZGARISHLAR	86-90
<i>Azatov Allayar</i> RIVOJLANGAN O'RTA ASRLAR YOZMA MANBALARIDA QUYI AMUDARYO HAVZASI VA "XORAZM DENGIZI" TO'G'RISIDAGI MA'LUMOTLAR	91-99
<i>Ro'ziyeva Mashxura Abdimuminovna</i> LO'LILARDA O'ZLIKNI ANGLASHNING ZAMONAVIY JIHATLARI	100-105
<i>Orunbayev Asli</i> IKKINCHI MASHRUTIYAT JARAYONIDA JÖN TURKLAR HARAKATI VA RESPUBLIKA G'OYALARINING SHAKLLANISHI	106-113
<i>Matyaqbov Toyirjon Sultanbayevich</i> XORAZM VOHASI NEOLIT DAVRI O'RTA BOSQICHI KULOLCHILIGI XUSUSIDA BA'ZI MULOHAZALAR	114-116

08.00.00 – IQTISODIYOT FANLARI

<i>Doniyorova Shaxnoza Doniyorovna, Abduljalilov Xojiakbar Abduljalil o'g'li</i> O'ZBEKISTON IQTISODIYOTIDA XUSUSIY SEKTORNING O'RNI VA UNI RIVOJLANTIRISH ISTIQBOLLARI	117-122
<i>Bazarova Gulnora Gulamovna</i> O'ZBEKISTON IJTIMOIIY-IQTISODIY RIVOJLANISHIDA SHANXAY HAMKORLIK TASHKILOTI.(UMUMIY MAQSADLAR YO'LIDAGI RIVOJLANISH).....	123-127
<i>Yadiyarova Shahnoza</i> THE ROLE OF THE MARKETING SYSTEM IN INCREASING THE COMPETITIVENESS OF LOCAL ENTERPRISES	128-135
<i>Нурмуродов Камолитдин Пирмаматович</i> НАУЧНЫЕ ВЗГЛЯДЫ К ПОНЯТИЮ ФИНАНСОВЫЕ РЕСУРСЫ	136-141
<i>Mamatqulova Muxlisa Mamirjanovna</i> O'RMON XO'JALIGINI MOLIYALASHTIRISHNING BYUDJET VA BYUDJETDAN TASHQARI MANBALAR HISOBIGA MOLIYALASHTIRILISHI	142-146
<i>Olimjonova Sexriyo Muzaffar qizi</i> TURIZM INDUSTRIYASI VA MEHMONDO'STLIK XIZMATLARINI RIVOJLANTIRISHDA MAHALLIY RESURSLARDAN SAMARALI FOYDALANISH	147-150
<i>Anvarova Muhsinakhon Otabek kizi</i> THE ROLE OF BIOSPHERE RESERVES AND NATIONAL PARKS IN TOURISM	151-154

09.00.00 – FALSAFA FANLARI

<i>Yusupova Ranoxon Tolibjonovna</i> TECHNICAL DEVELOPMENT AS AN ETHICAL-STRATEGIC RESOURCE	155-158
<i>Adilov Zafar Yunusovich</i> MAHMUD AZ-ZAMAXSHARIYNING INSON KAMOLATI HAQIDAGI FALSAFIY QARASHLARI	159-165

<i>Xo'janova Tamara Jo'raevna</i> YANGI DAVR VA HOZIRGI ZAMON FALSAFASIDA AXBOROT URUSHLARINI O'RGANISHNING PARADIGMALARI	166-170
<i>Narziyev Zubaydillo Ibodilloevich</i> AZIZIDDIN NASAFIYNING "ZUBDAT UL - HAQOYIQ" ASARI TASAVVUF FALSAFASIGA OID MUHIM MANBA	171-175
<i>Axmedova Dilrabo Sa'dullayevna</i> YOSHLARDA MA'NAVIY VA AXLOQIY QIYMATLAR: AN'ANAVIY VA ZAMONAVIY O'RTASIDAGI TENGSIZLIKLAR VA RIVOJLANTIRISH YO'LLARI	176-179
<i>Murtozayev Shahobiddin Baxriddinovich</i> UMAR SUXRAVARDIYNING "AVORIF UL-MAORIF" ASARINING IJTIMOIY-AXLOQIY TAHLILI	180-185
<i>Shamsutdinova Nigina Karimovna</i> ABU ALI IBN SINO IRFONiy QARASHLARI: «TA'BIRI MANZIL» ASARI MISOLIDA	186-190
<i>Pardayeva Marhabo Davlatovna</i> "ODAMIYLIK" TUSHUNCHASINING ZAMONAVIY KONTEKSTDA TRANSFORMATSIYASI	191-197
<i>Aripova Zulfiyaxon Solijonovna</i> SHARQ FALSAFASIDA IJTIMOiy ADOLAT TAMOYILLARI: FOROBIYNING FALSAFIY MEROSI MISOLIDA	198-203
<i>Muxtorova Tutixon</i> ZAMONAVIY DUNYODA YOSHLARNING MA'NAVIY-RUHIY BARQARORLIGINI SHAKLLANTIRISHNING FALSAFIY MASALALARI	204-211
<i>Xakimov Abdulboqi</i> YOSHLARDA MANTIQUIY VA TANQIDIY FIKRLASH QOBILIYATLARINI SHAKLLANTIRISHDA FALSAFANING AHAMIYATI	212-216
<i>Sardorbek Jabbarov Buron o'g'li, Mirzakhmedov Abdurashid Mamasidiqovich</i> ISTE'MOLCHILIK JAMIYATIDA AHOLINING ISTE'MOL ME'YORI	217-224
<i>Taniqulov Jonibek Ashirkulovich</i> TA'LIM MADANIYATI VA UNING FALSAFIY FUNDAMENTLARI: KONSEPTUAL YONDASHUVLAR, GNOSEOLOGIK ILDIZLAR VA AKSIOLOGIK TAHLIL	225-229
<i>Бердалиева Севара Дамировна</i> СПОСОБЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВ АЛЛАМА ЮСУФА ХОСА ХАДЖИБА В РЕШЕНИИ СОВРЕМЕННЫХ ЭТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ	230-234
<i>Хушбоков Ойбек Уралович</i> СОВРЕМЕННАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КОНЦЕПТОСФЕРА УЧИТЕЛЯ В НОВОМ УЗБЕКИСТАНЕ	235-239
<i>Fayziyev Xurshid Jumayevich</i> VOLTER DAVRIDA FRANSIYADA MA'NAVIY MIHITNING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI	240-244
<i>Muxiddinova Hakimaxon G'ulomovna</i> EKOLOGIK TAFAKKUR VA YASHIL IQTISODIYOT – UCHINCHI RENESSANSNING YANGI FALSAFIY PARADIGMASI SIFATIDA	245-250

<i>Zokirov Mirzo</i> MAMLAKATLARNING TANAZZUL VA TARAQQIYOTINI BELGILOVCHI IJTIMOIY-FALSAFIY OMILLAR	251-255
--	---------

10.00.00 – FILOLOGIYA FANLARI

<i>Jo'rayev Nabi Narziyevich</i> O'ZBEK MILLIY LINGVOMADANIYATINING QADIMIYLIK VA ZAMONAVIYLIK ASOSLARI	256-262
<i>Eshtuhtarova Bibigul Bektoshevna</i> PRAGMATICS OF GENDERED COMMUNICATION IN ENGLISH	263-267
<i>Zaripova Matluba Kulfidinovna</i> GRAMMATICAL MEANS OF EXPRESSING PEJORATION IN UZBEK AND RUSSIAN	268-271
<i>Sayipova Dilobar Raximovna</i> ADABIYOT FANIGA OID KOMPETENSIYALARNI SHAKLLANTIRISHDA MUSTAQIL TA'LIM TOPSHIRIQLARINING AHAMIYATI	272-275
<i>Soibova Gulchiroy Bakhtiyorjon qizi</i> TRANSLATION ISSUES IN THE GENERAL AND SPECIFIC OCCURRENCE OF THE HORSE IN ENGLISH AND UZBEK CULTURES	276-281
<i>Zokirova Shaxzoda Nodirjon qizi</i> TELEVISION AS A RHETORICAL ARENA: THE MANIFESTATION OF CLASSICAL RHETORICAL CANONS IN MODERN TV GENRES	282-288
<i>Abdujalilova Ruxshona Abdug'afforzoda</i> INGLIZ VA O'ZBEK TILLARIDA KRIMINALINGVISTIK BIRLIKLARINING SHAKLLANISHINING GRAMMATIK XUSUSIYATLARI	289-293
<i>Abduraximova Feruza Boxadirovna</i> O'ZBEK VA INGLIZ TILLARIDA OT YASOVCHI QO'SHIMCHALARNING QIYOSIY TAHLILI	294-300
<i>Jalolova Feruza Normurodovna</i> INGLIZ VA O'ZBEK XALQ ERTAKLARINING LINGVOMADANIY XUSUSIYATLARI	301-305
<i>Ahrorova Nigina Anvarovna</i> MIFOLOGIK TASAVVURLAR MUAYYAN VOQELIK MOHIYATI	306-309
<i>Razikov Baxtiyor Kosimovich</i> MEMLAR TILIDAGI NEOLOGIZM: QOIDABUZARLIKMI YOKI INNOVATSIYAMI? O'ZBEK RAQAMLI DISKURSI MISOLIDA	310-314
<i>Kutbiddinova Nazokatkhon Dovudkhon qizi</i> GENDER-BASED DIFFERENCES IN THE USE OF PHRASEOLOGISMS IN ENGLISH AND UZBEK LANGUAGES	315-319
<i>Nazarova Sabrina Zafarjon qizi</i> YOZMA NUTQDAGI GRAMMATIK BUZILISHLAR: AGRAMMATIK DISGRAFIYANING LINGVISTIK VA NEYROPSIXOLOGIK ASOSLARI	320-323
<i>Ёлдашалиева Мадина Зиёджон кызы</i> ЖЕНСКОЕ СЧАСТЬЕ КАК ПРИНЯТИЕ ЛЮБВИ И ЗАЩИТЫ В ПОВЕСТИ ЧИНГИЗА АЙТМАТОВА «ТОПОЛЁК МОЙ В КРАСНОЙ КОСЫНКЕ»	324-326

12.00.00 – YURIDIK FANLAR

<i>Salimova Diyoraxon Baxtiyorjon qizi</i> HAVO TRANSPORTIDA TASHUVCHI JAVOBGARLIGINING NAZARIY DOKTRINASI	327-333
<i>Abdullayev Rustam Kaxramanovich</i> JINOYATLARNI TERGOV QILISHDA RAQAMLI DAKTILOSKOPIYANING IMKONIYATLARI	334-339
<i>Давронов Атобек Равшанович</i> ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ КАК ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ СУБЪЕКТ УГОЛОВНОГО ПРОЦЕССА: ДОКТРИНАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ	340-349
<i>Eshturdiyeva Farangiz Baxodir qizi</i> O'ZBEKISTONDA HUQUQ IJODKORLIGI SIYOSATI: STRATEGIK PRINSIPLAR VA ULARGA YANGICHA NAZARIY YONDASHUV	350-355
<i>Исламов Самандар Олимжон угли</i> ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КРИПТО-АКТИВОВ В СТРАНАХ СНГ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ	356-363
<i>Uteniyazov Keulimjay Kuanyshbayevich</i> AYBLOV TUSHUNCHASI, TURLARI VA UNING JINOYAT-PROTSESSUAL HUQUQ TIZIMIDAGI O'RNI	364-370
<i>Ikramov Abrorbek Kamoliddinovich</i> ASSOZ BOYISH NATIJASIDA VUJUDGA KELGAN MAJBURIYATLAR	371-375
<i>Muxitdinova Firuza, Saidakamal Mamasoliyev</i> ZAMONAVIY AXBOROT MAKONIDA INSON HUQUQLARINI HIMOYA QILISHNING XALQARO-HUQUQIY ASOSLARI	376-380
<i>Бахриддинова Бехруза Бахриддиновна</i> ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ПОДХОДОВ К СОВРЕМЕННОМУ ПОНИМАНИЮ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА	381-388
<i>Axmedov Dilshod Baxramovich</i> MA'MURIY SUDLARDA PROKUROR ISHTIROKINI SAMARALI TA'MINLASHNING AMALIY MASALALARI	389-394
<i>Shodmonov Farrux Fayzullo o'g'li</i> DAVLAT BOSHQARUVIDA TRANSCHEGARAVIY SUVLARDAN FOYDALANISHNING SAMARALI TIZIMINI SHAKLLANTIRISH MASALALARI	395-401
<i>Bozorov Ulug'bek</i> TEXNIKA YO'NALISHI OLIY TA'LIM MUASSASALARIDA TALABALARNI KASBIY-HUQUQIY KOMPETENSIYALARINI RIVOJLANTIRISH MODELI	402-407
<i>Nurullayeva Djamilya Sayfiyevna</i> O'ZBEKISTONDA SPORT TASHKILOTLARINING HUQUQIY MAQOMI VA ULARNING MOLIVAVIY MUSTAQILLIGI	408-413
<i>Reymbayeva Guldaulet Kurbanbayevna</i> TURIZM XIZMATI SOHASIDA ISTE'MOLCHI HUQUQLARINI HUQUQIY TA'MINLASH MUAMMOLARI VA ISTIQBOLLARI	414-420

<i>Shirinqulov Baxtiyor Iftixor o'g'li</i> MEHNATNI MUHOFAZA QILISH QOIDALARINI BUZISH JINOYATLARINI TERGOV QILISHDA KO'ZDAN KECHIRISH TERGOV HARAKATINI O'TKAZISHNING TAKTIK XUSUSIYATLARI	421-428
<i>Salomov Xumoyun</i> OMMAVIY-HUQUQIY MUNOSABATLARDA QONUNIYLIKNI TA'MINLASHDA PROKURATURA ORGANLARINING AHAMIYATI	429-433
<i>Kakhramonova Aziza</i> THE PRINCIPLE OF INTERNATIONAL LAW ENSURING THE RIGHT OF A CHILD TO LIFE, SURVIVAL AND DEVELOPMENT AND ITS ESSENCE	434-437
<i>Xoliqova Gavhar Ramazon qizi</i> XALQARO XUSUSIY HUQUQDA ALIMENT MAJBURIYATLARINI TARTIBGA SOLISHNING KOLLIZION MASALALARI	438-444
<i>Sharipov Firdavs Xolnazarovich</i> OLIY MAJLIS QONUNCHILIK PALATASINING QONUN IJODKORLIGI FAOLIYATIDA AYRIM YORDAMCHI TUZILMALARNING ISHTIROKI	445-450
<i>Nugmanov Nugman Abdullayevich, Nizomova Nastarin Vladimirovna</i> PARTICIPATION OF WOMEN IN SHAPING THE DIGITAL LEGAL SPACE	451-456
13.00.00 – PEDAGOGIKA FANLARI	
<i>Djamaldinova Shaxlo Obloberdiyevna</i> TIBBIYOT OLIYGOHI TALABALARINI EMOTSIONAL VA KOMMUNIKATIV KOMPETENSIYASINI RIVOJLANTIRISHGA YO'NALTIRILGAN METODIKASINI TAKOMILLASHTIRISH	457-462
<i>Nabiullin Rishat Xismatullovi, Raxmonov Azizbek Abdullajonovich</i> XORIJDA KORPORATIV SPORTNI RIVOJLANTIRISH VA O'ZBEKISTONDA XORIJ TAJRIBASINI JORIY ETISH	463-468
<i>Xudayberganov Otabek Erkinovich</i> BASKETBOL VOSITALARI VA MUAMMOLI O'QITISH USULLARI YORDAMIDA JISMONIY MADANIYAT FAKULTET TALABALARINING KASBIY KO'NIKMALARINI SHAKLLANTIRISH	469-474
<i>Nishonova Dilafruz</i> O'QUVCHILARDA IQTISODIY MADANIYATNI SHAKLLANTIRISHNING PEDAGOGIK IMKONIYATLARI	475-480
<i>Davletyarova Laylo Baxodirovna</i> YENGIL ATLETIKADA TRENERLIK FALSAFASINI RIVOJLANISHI	481-486
<i>Madrahimov Alisher Maxammadibroximovich</i> O'RTA MAKTAB O'QUVCHILARI O'RTASIDA ZO'RAVONLIK PROFILAKTIKASINI YANADA TAKOMILLASHTIRISH YO'LLARI	487-493
<i>Шавилова Наталья Сергеевна</i> ПРИМЕНЕНИЕ ИГРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА УРОКАХ РУССКОГО ЯЗЫКА: ВЛИЯНИЕ НА МОТИВАЦИЮ И КАЧЕСТВО ОБУЧЕНИЯ	494-500
<i>Nosirov Murod Zakirovich, Jonibekova Sevara Dilmurod qizi</i> FIZIK JARAYONLARNI KOMPYUTERDA MODELLASHTIRISH ORQALI TA'LIM SAMARADORLIGINI OSHIRISH	501-508

<i>Mattiyeva Feruza Begmatdulabovna</i> ZAMONAVIY LINGVODIDAKTIK YONDASHUVLAR ASOSIDA TARJIMA DARSLARINING SAMARADORLIGINI OSHIRISH	509-515
<i>Qarshiboyeva Maftuna Komiljon qizi</i> RAQAMLI MUHITDA O'SMIR YOSHDAGI BOLALARNING ESTETIK EHTIYOJLARINING SHAKLLANISHI	516-519
<i>Usmonqulov Jo'rabek Erkin o'g'li, Kubayiva Sarvinoz Asrorbek qizi</i> TALABALARNING KASBIY MAHORATINI RIVOJLANTIRISHDA MUSTAQIL TA'LIMNING O'RNI VA AHAMIYATI	520-525
<i>Xayitova Dilovar Ismat qizi</i> STEAM INTEGRATSIYASI ORQALI AXBOROT-PROTSESSUAL TAFAKKURNI RIVOJLANTIRISHNING SAMARALI YO'LLARI	526-532
<i>Soliyeva Muqaddas Nurnazarovna</i> THE EFFECTIVENESS OF TASK-BASED LANGUAGE TEACHING (TBLT) IN UZBEK CLASSROOMS	533-537

12.00.00 – YURIDIK FANLAR – LAW**Received:** 15 September 2025**Accepted:** 1 October 2025**Published:** 10 October 2025*Article / Original Paper***THEORETICAL DOCTRINE OF AIR CARRIER LIABILITY****Salimova Diyorakhon Bakhtiyorjon kizi**

basic doctoral student

University of World Economy and Diplomacy

Fergana State University

Lecturer of the Department of "Legal

Education" of the History Faculty

Abstract. This article analyzes the theoretical doctrines of carrier liability in international air law, in particular, the innovations introduced by the 1999 Montreal Convention to the Warsaw System. The study focuses on the three main doctrines of the Convention: strict liability, a two-tier liability system, and the doctrine of exoneration. The Montreal Convention, in order to strengthen the rights of passengers, established the concept of strict liability up to 100,000 SDR and simplified the consideration of claims. At the same time, it harmonized strict liability and fault-based liability through a two-tier system and, through Article 20, allowed for the reduction or elimination of liability due to the negligence of the passenger. In addition, the concept of limited liability is highlighted as an institution that ensures financial stability for carriers and insurers. Doctrinal and legal analysis, national legislation and case law demonstrate that these mechanisms are a hybrid model that serves to protect passenger interests and ensure the economic security of airlines.

Keywords: Montreal Convention; strict liability; fault-based liability; doctrine of exemption from liability; negligence; limited liability; comparative liability; aviation safety; passenger rights; international air law; carrier liability.

HAVO TRANSPORTIDA TASHUVCHI JAVOBGARLIGINING NAZARIY DOKTRINASI**Salimova Diyoraxon Baxtiyorjon qizi**

Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti tayanch doktoranti

Farg'ona davlat universiteti

Tarix fakulteti, "Huquq ta'limi" kafedrası o'qituvchisi

E-mail: diyora.aa5348131@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada xalqaro havo huquqida tashuvchi javobgarligining nazariy doktrinalari, xususan, 1999-yilgi Monreal konvensiyasining Varshava tizimiga kiritgan yangiliklari tahlil qilinadi. Tadqiqot Konvensiyaning uch asosiy doktrinalariga e'tibor qaratadi: qat'iy javobgarlik, ikki bosqichli javobgarlik tizimi va javobgarlikdan ozod bo'lish (exoneration) doktrinası. Monreal konvensiyası yo'lovchilar huquqlarini mustahkamlash maqsadida qat'iy javobgarlik konsepsiyasini 100 000 SDRgacha belgiladi va da'volarni ko'rib chiqishni soddalashtirdi. Shu bilan birga, u ikki bosqichli tizim orqali qat'iy javobgarlik va aybga asoslangan javobgarlikni uyg'unlashtirdi hamda 20-modda orqali yo'lovchi beparvoligi natijasida javobgarlikni kamaytirish yoki bekor qilish imkonini berdi. Bundan tashqari, cheklangan javobgarlik konsepsiyası tashuvchilar va sug'urtachilar uchun moliyaviy barqarorlikni ta'minlovchi institut sifatida yoritiladi. Doktrinal-huquqiy tahlil, milliy qonunchilik va sud amaliyoti misolida ushbu mexanizmlar yo'lovchi manfaatlarini himoya qilish va aviakompaniyalar iqtisodiy xavfsizligini ta'minlashga xizmat qiluvchi gibrıd model sifatida baholanadi.

Kalit soʻzlar: Monreal konvensiyasi; qatʼiy javobgarlik; aybga asoslangan javobgarlik; javobgarlikdan ozod boʻlish doktrinas; beparvolik; cheklangan javobgarlik; qiyosiy javobgarlik; aviatsiya xavfsizligi; yoʻlovchi huquqlari; xalqaro havo huquqi; tashuvchining javobgarligi.

DOI: <https://doi.org/10.47390/SPR1342V5I10Y2025N58>

Tadqiqotda **doktrinal-huquqiy tahlil** metodidan foydalanildi. Varshava va Monreal konvensiyalarining matnlari (xususan, 17, 20, 21 va 22-moddalari) tizimli sharhlanib, ICAO yuridik qoʻmitasi hisobotlari, diplomatik protokollar va yetakchi olimlarning izohlariga tayanildi. Shuningdek, Germaniya, Rossiya va Oʻzbekiston qonunchiligi hamda Yevropa Ittifoqi va AQSh sud amaliyoti qiyosiy huquqiy tahlil orqali oʻrganildi. Bu yondashuv xalqaro aviatsiya huquqidagi qatʼiy javobgarlik, exoneration va cheklangan javobgarlik mexanizmlarining qoʻllanish chegaralarini aniqlash imkonini berdi.

Huquqiy ongni oʻsishi yoʻlovchilarning isteʼmolchi sifatidagi huquqlarini mustahkamlashda boshqacha yondashuvni talab etdi. 1999-yilda Monrealda imzolangan Yangi konvensiya yangicha qarashlarni vujudga keltirdi: aybga asoslangan javobgarlik qatʼiy javobgarlik konsepsiyasi bilan toʻldirildi. Qatʼiy javobgarlik (Strict liability) javobgarning aybi isbotlanishini talab etmaydi, zarar yetkazilganligining oʻzi kifoya qiladi. Huquqiy doktrinalarda aybsiz javobgarlik, obyektiv javobgarlik, absolyut javobgarlik nazariyasi nomlari bilan ham yuritiladi. Bu yondashuv, ayniqsa xavfli faoliyat sohalarida (transport xususan, aviatsiya, energetika, ekologiya va boshqalar) qoʻllaniladi. Doktrinaning maqsadi — zarar koʻrgan shaxsni muhofaza qilish va oshiqcha xavf tugʻdiradigan faoliyat yurituvchilardan yuqori javobgarlikni talab qilishdir. Aviatsiya huquqida qatʼiy javobgarlik — bu javobgarning oshiqcha xavf manbai boʻlgan havo kemasidan foydalanish bilan bogʻliq faoliyat oqibatlari uchun, hatto aybi yoki eʼtiborsizligi boʻlmasa ham, yuridik javobgar boʻlish tamoyilidir.

Havo transportida aybsiz javobgarlik doktrinas 1999-yilgi xalqaro havo transporti bilan bogʻliq ayrim qoidalarni birlashtirishga qaratilgan Monreal Konvensiyasida (keyingi oʻrinlarda — Monreal Konvensiyasi) aks etgan boʻlib, unga koʻra, havo kemasi bortida va har qanday chiqish va tushish paytida yoʻlovchining oʻlimi, tan jarohati singari zararni yuzaga keltiruvchi hodisa uchun har bir yoʻlovchiga nisbatan 100 000 SPZ miqdorigacha cheklab boʻlmas javobgar boʻlishi belgilangan [12]. Monreal konvensiyasi bir tomondan tashuvchining yoʻlovchi sogʻligi va tan jarohati uchun yanada qatʼiy, obyektiv javobgarligini belgilasa (17-modda), boshqa tomondan uni qatʼiy chegara bilan cheklaydi (100 ming SPZ). Bu orqali ikki asosiy maqsadga erishiladi: tashuvchining javobgarligini oshirish hamda eʼtirozlar va daʼvolar sonini imkon qadar kamaytirish, ularni koʻrib chiqishni soddalashtirish.

Sohani tartibga soluvchi birxillashtirilgan hujjat boʻlmaganida, yoʻlovchilar tashuvchini milliy qonunchiliklarda mavjud delikt javobgarlik asosida maʼnaviy zararni qoplatishga, yaʼni toʻliq tovon olish maqsadida buni isbotlashga urinish ehtimoli juda yuqori boʻlardi. Bu esa uzoq davom etadigan va katta xarajatlar talab qiladigan sud jarayonlari va nizolarning kelib chiqishiga olib kelgan boʻlardi. Yangi tizim esa nizolar va sud jarayonlari sonini kamaytirishga qaratilgan. Ammo yangi Konvensiyani qoʻllash amaliyoti shuni koʻrsatmoqdaki, bu tashuvchi uchun arzonga tushmayapti [6]. Ushbu tartib doirasida jabrlangan shaxslar soddalashtirilgan yoʻl bilan yetkazilgan zarar uchun munosib tovon olish imkoniyatiga ega boʻladilar. Bu tartib tashuvchidan boshqa shaxslarga daʼvo qoʻzgʻatish zaruratini istisno etadi, barcha nizolarni mohiyatan xolis va adolatli koʻrib chiqishni yengillashtiradi. Chunki hodisalar transport vositalaridan foydalanish jarayonida sodir boʻladi, bunda tashuvchilar ularning texnik holati va

xavfsizligi uchun javobgar bo'lib, yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'i, tashish paytida yuklar hamda bagajning butligi uchun to'g'ridan-to'g'ri mas'uliyatni o'z zimmalariga oladilar [9; 215].

Bu vaziyat javobgar o'zini qanchalik puxta himoya qilishidan qat'i nazar, aviatsiya faoliyatining o'ziga xos xavf-xatari bilan bog'liq, ya'ni yo'lovchi va bagaj tashishning vositasi bo'lgan texnika — samolyot boshqa transport vositalari singari yuqori xavf manbai qatoriga kiradi. Bu holatda ayb emas, balki egalik qilish faktining o'zi javobgarlikka asos bo'lgan. Oshiqcha xavf manbai egasi (masalan, aviakompaniya) faqatgina ushbu xavfni nazorat qilish qobiliyatiga ega bo'lganligi sababli javobgar hisoblanadi. O'zbekiston qonunchiligida bu holat Fuqarolik kodeksining 999, 1021-moddasida o'z aksini topgan bo'lib [14], unda oshiqcha xavf manbai egasi ushbu xavf natijasida yetkazilgan zarar uchun aybi mavjud bo'lmasa ham javobgar bo'lishi ko'zda tutilgan. Demak, xalqaro hujjatlardan kelib chiqadigan ushbu doktrina milliy qonunchilik negizida shakllangan degan xulosaga kelish mumkin. Fuqarolik kodeksining sharhida aytilishicha, odatda inson turli mashinalar, mexanizmlar, qurilmalar va texnologiyalarni boshqaradi.

Tashqi jihatdan qaraganda har qanday qudratli texnika inson qo'lida itoatkor o'yinchoqqa aylanganday tuyuladi. Biroq insonni texnika ustidan hukmronligi, nazorati va idora qilishi mutlaq emas, obyektiv omillar ta'sir kuchiga ko'ra mashinalar, mexanizmlar, qurilmalar va texnologiyalarni tevarak atrofdagilar uchun to'liq xavfsizligini ta'minlash mumkin emas. Xuddi shunday holatdan kelib chiqqan holda tevarak atrofdagilarga oshiqcha xavf tug'diradigan manba haqida yuridik normalar konstruksiyasi ishlab chiqilgan. Inson tomonidan to'liq nazoratni amalga oshirib bo'lmasligi sababli zarar yetkazishga oshiqcha xavf-xatar mavjud bo'lgan har qanday faoliyat oshiqcha xavf manbai bo'lib hisoblanadi. Oshiqcha xavf manbalari ichida transport tashkilotlari alohida ta'kidlanadi. Kundalik hayotda kishilar ular faoliyati bilan eng ko'p to'qnash keladilar. Shu sababli transport tashkilotlari faoliyatidan foydalanish eng keng tarqalgan oshiqcha xavf manbai hisoblanadi. Shunday qilib, Monreal konvensiyasi yo'lovchi huquqlarini mustahkamlashda xalqaro havoda tashishda yangi rejimni joriy etishda tamal toshini yaratdi. Unda belgilangan qat'iy javobgarlik konsepsiyasi aviakompaniyalarni o'zlarining aviatsiya xavfsizligi tizimini yanada takomillashtirish va parvozlar xavfsizligini oshirishga undaydi [10].

1999-yilgi Monreal konvensiyasida yana bir muhim o'ziga xos doktrina huquqiy jihatdan mustahkamlangan bo'lib, u zarar ko'rgan yo'lovchilarni samarali himoya qilish bilan birga, aviakompaniyalar uchun moliyaviy barqarorlikni ham ta'minlashga qaratilgan ikki bosqichli javobgarlik doktrinasidir. Konvensiyaning birgina 21-moddasida yuqorida sanab o'tilgan har ikkala doktrina mujassamligi diqqatga sazovor.

Ushbu konsepsiyaning mohiyati shundan iboratki, u havo tashuvchisining javobgarligini ikki bosqichli shaklda tartibga soladi. Birinchi bosqichda, yo'lovchiga yetkazilgan zarar miqdori 100 000 maxsus huquq birligiga (SDR) teng yoki undan kam bo'lsa, tashuvchi aybsiz javobgar hisoblanadi. Ya'ni, zarar faktining o'zi tashuvchining javobgarligini yuzaga keltiradi va aviakompaniya bu holatda o'zini javobgarlikdan ozod eta olmaydi, hatto u barcha ehtiyot choralari ko'rgan bo'lsa ham. Bu vaziyatda yo'lovchini maksimal darajada himoya qilish maqsadini ko'zlagan obyektiv javobgarlik (strict liability) vujudga kelishini avvalroq batafsil aytib o'tdik.

Ikkinchi bosqich esa, mazkur limitdan yuqori bo'lgan zarar holatlariga taalluqlidir. Agar yo'lovchiga yetkazilgan zarar 100 000 SDRdan oshsa, tashuvchi bu holatda faqatgina o'zining

aybsizligini isbotlagan taqdirdagina javobgarlikdan ozod bo'lishi mumkin. Bu bosqichda fuqarolik-huquqiy javobgarlikning klassik — aybga asoslangan yondashuvi amal qiladi. Monreal konvensiyasining 21-moddasiga ko'ra, tashuvchi agar zararning faqat uchinchi tomon harakati oqibatida yuzaga kelganini yoki o'zi barcha ehtiyot choralarini ko'rganini isbotlasa, javobgarlikdan ozod bo'lishi mumkin (Montreal Convention, 1999, Art. 21)].

Bu ikki bosqichli tizim, mohiyatan, ikki yirik huquqiy tamoyil — qat'iy javobgarlik (strict liability) va aybga asoslangan javobgarlik (fault-based liability)ni birlashtirgan gibrid modeldir. Uning afzalligi shundaki, u bir vaqtning o'zida zarar ko'rgan shaxsning manfaatlarini ta'minlaydi va aviakompaniyani haddan tashqari iqtisodiy bosimdan himoya qiladi. Zarar yetkazilgan holatda da'vogar dastlab isbot talab qilmaydi, biroq zararning yuqori miqdori bo'lsa, tashuvchi o'zining ehtiyotkor harakatlarini hujjatlar bilan asoslashi lozim. Bu jihatdan, ikki bosqichli javobgarlik tizimi xalqaro aviatsiya huquqida yo'lovchining huquqiy holatini kuchaytirish bilan birga, tashuvchining iqtisodiy xavfsizligini ta'minlovchi huquqiy mexanizm sifatida qaraladi.

Hatto uch darajali tizim yaratish takliflari ham bo'lgan: ikkinchi darajada yo'lovchiga yetkazilgan zarar miqdori 100000 SPZdan oshib, 300000 yoki 500000 SPZga yetmagan holda tashuvchining aybsizligini isbotlash majburiyatini saqlab qolish, uchinchi darajada esa talablar yuqorida ko'rsatilgan summalardan oshgan taqdirda tashuvchining aybini isbotlash majburiyatini da'vogarga yuklash. Ba'zi mualliflar bunday tuzilmani maqbul deb hisoblashadi. Biroq, diplomatik konferensiyada kelishuv yo'li bilan, ko'rsatilgan ta'rifda tashuvchi javobgarligining oddiyroq tuzilmasi qabul qilindi [10; 312].

Huquqshunos olimlardan, masalan, Michael Milde ushbu tizimni “foydalanish xavfiga asoslangan huquqiy javobgarlikning soddalashtirilgan va ijtimoiy adolatni ta'minlovchi modeli” sifatida baholaydi [8]. Paul Stephen Dempsey esa bu tizimni “aviatsiyada tavakkal va xavf omillari uchun kompensatsiyani birdek taqsimlovchi progressiv yondashuv” deb ataydi [4]. Ularning fikriga ko'ra, ikki bosqichli tizim zamonaviy aviatsiya xavfsizligi, inson huquqlari, hamda xalqaro sug'urta mexanizmlarining birgalikda ishlashini ta'minlaydi.

Ikki bosqichli tizimga o'tish Varshava konvensiyasining noaniq va eskirgan aybga asoslangan modelini yangilash zarurati bilan bog'liq bo'lgan. Aynan shu sababli, Monreal konvensiyasi yo'lovchilarning huquqiy maqomini mustahkamlash, da'vo yuritish mexanizmlarini soddalashtirish va zarar uchun tezkor javobgarlik tizimini yaratish maqsadida qabul qilingan edi (ICAO, Legal Affairs, 2001) [5].

Shunday qilib, ikki bosqichli javobgarlik tizimi — bu nafaqat huquqiy himoya, balki amaliy xavfsizlik, iqtisodiy barqarorlik va global aviatsiya tarmog'ining barqaror ishlashi uchun asosiy tayanchlardan biridir.

Keyingi doktrina Javobgarlikdan ozod bo'lish (Exoneration) doktrinasidir. U Monreal Konvensiyasining 20-moddasida muhrlangan bo'lib, quyidagi normadan kelib chiqadi: “Agar tashuvchi zarar yo'lovchining o'zi yoki u o'z huquqlarini olgan shaxsning beparvoligi (negligence), g'ayriqonuniy harakati (wilful misconduct) yoki harakatsizligi tufayli yuz berganligini yoxud bunga ma'lum darajada hissa qo'shganligini isbotlasa, tashuvchi da'vogar oldidagi javobgarligidan bunday beparvolik, g'ayriqonuniy harakat yoki harakatsizlik sabab bo'lgan yoki hissa qo'shgan darajada to'liq yoki qisman ozod etiladi”. Yo'lovchining vafoti yoki tan jarohati oqibatida yo'lovchidan boshqa shaxs tovon talab qilgan hollarda, tashuvchi xuddi shunday tarzda, agar zarar yo'lovchining beparvoligi, g'ayriqonuniy harakati yoki harakatsizligi

tufayli yuz berganligini yoki bunga hissa qo'shganligini isbotlay olsa, o'z javobgarligidan to'liq yoki qisman ozod etiladi. Ushbu modda mazkur Konvensiyaning barcha javobgarlik to'g'risidagi qoidalariga, shu jumladan 21-moddaning 1-bandiga ham tatbiq etiladi [2].

Ushbu modda tashuvchining javobgarligini cheklash yoki undan ozod etishning alohida holatlarini belgilab beradi. Uning mohiyati shundan iboratki, agar zarar tashuvchining majburiyatlarini buzishi oqibatida emas, balki to'g'ridan-to'g'ri yo'lovchining o'z beparvoligi, noqonuniy xatti-harakati yoki harakatsizligi natijasida kelib chiqqan bo'lsa, tashuvchi bunday zarar uchun qisman yoki to'liq javobgarlikdan ozod qilinadi. Mazkur qoidaning ahamiyati shundaki, u xalqaro havo huquqida kompensatsiya chegaralarini adolatli tarzda belgilaydi. Chunki Konvensiyaning umumiy prinsiplariga ko'ra, tashuvchi ko'pincha hatto aybsiz bo'lgan taqdirda ham javobgar hisoblanadi. 20-modda esa bu mutlaq javobgarlik prinsipini muvozanatlashtirib, yo'lovchining o'z harakatlari zarar keltirgan vaziyatlarda tashuvchini to'liq yoki qisman javobgarlikdan ozod qilish imkonini beradi. Bu norma tashuvchilarni haddan tashqari javobgarlik bosimidan himoya qiluvchi huquqiy vosita hisoblanadi.

AQSh Senatining Tashqi aloqalar qo'mitasi 20-modda va 21(1)-modda o'rtasida ziddiyat mavjudmi, degan savolni ko'tardi [3]. Qo'mita bu ziddiyat mavjud emas degan xulosaga kelgan va samolyotda tajovuz sodir etgan yo'lovchi misolida bu fikrni asoslagan. Bunday vaziyatda, tashuvchi 21(1)-moddada belgilangan 100 000 Maxsus qarz olish huquqi (SDR) miqdorigacha barcha yo'lovchilar oldida aybsiz javobgar bo'ladi. Biroq, agar tajovuzkor yo'lovchi yoki da'vogar bo'lsa, 21-moddaning "qat'iy javobgarlik" qoidasiga ko'ra ham, tajovuzkor yoki uning nomidan da'vo qiluvchilar biror narsani undirishlari noo'rin hisoblanadi.

1929-yilgi Varshava konvensiyasida ham tashuvchini beparvolikdan himoya qilish normasi mavjud bo'lib¹, u 21-moddada o'z ifodasini topgan edi. Unga ko'ra, agar tashuvchi zarar jabrlanuvchining beparvoligi yoki bunga hissa qo'shgan harakatlari natijasida yuzaga kelganini isbotlasa, sud o'z qonunchiligi (lex fori) asosida javobgarlikni to'liq yoki qisman kamaytirishi mumkin. Bu yondashuv milliy huquqiy tizimlar tafovutini hisobga olib ishlab chiqilgan. Masalan, AQShda beparvolik to'liq javobgarlikni rad etsa, ayrim davlatlarda faqat kompensatsiya miqdorini kamaytiradi (Masalan, Rossiya, Germaniya, Fransiya davlatlarida).

Konvensiyalar doirasida cheklangan javobgarlik konsepsiyasi ham mavjud bo'lib, uning mohiyati shundan iboratki, tashuvchi havo transporti vositalarida yo'lovchi yoki yuk egasiga zarar yetkazgan taqdirda, uning javobgarligi oldindan belgilangan maksimal miqdor bilan cheklanadi. Bu yondashuv fuqarolik huquqidagi umumiy qoidalar — ya'ni zararining to'liq qoplanishi prinsipi bilan to'liq mos kelmasa-da, xalqaro transport huquqining o'ziga xos tavakkal muvozanati tamoyiliga asoslanadi. Xalqaro huquqiy amaliyotda bu yondashuv "risk allocation" deb ham yuritiladi (Clarke, 2013)[1].

Ko'plab davlatlar huquqida tashuvchining javobgarligi o'z hajmiga ko'ra cheklangan xarakterga ega [10]. Masalan, O'zbekiston qonunchiligiga ko'ra, bagajning kamomadi, yo'qolgani yoxud unga yetkazilgan zarar uchun u bagaj narxi bilan cheklanadi yoki qiymati e'lon qilingan bagaj uchun o'sha miqdorda qoplanadi. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 721-moddasidagi mazkur qoida zararlarni qoplashning umumiy qoidasidan (Fuqarolik kodeksining 15 va 333-moddalari) istisno bo'lib, xususiy transport huquqining an'anaviy qoidasi hisoblanadi. Agar yetkazilgan zarar tashuvchi yoki uning vakolatli shaxslari

¹ Birlashgan Qirollik delegatsiyasining taklifi asosida

o'z xizmat vazifalarini bajarish chog'ida qasddan qilingan yoki qo'pol ehtiyotsizliklari natijasi ekanligi isbotlansa javobgarlik me'yorlari qo'llanilmaydi.

Cheklangan javobgarlik tizimining tarixiy asoslari 1929-yilgi Varshava konvensiyasiga borib taqaladi. Unga ko'ra, tashuvchining yo'lovchining o'limi yoki tan jarohati uchun javobgarligi 125 000 frang bilan, bagajning yo'qolishi yoki shikastlanishi uchun esa 250 frank (har kilogramm uchun) bilan cheklangan edi. Bu limitlar XX asr boshidagi iqtisodiy va texnologik shart-sharoitlarga mos ravishda belgilanib, tashuvchilarni haddan ortiq kompensatsiya talablaridan himoya qilishni ko'zlagan [13]. Ammo vaqt o'tishi bilan bu limitlar inflyatsiya va sud amaliyoti tomonidan tanqid ostiga olinib, yangilanish zarurati tug'ilgan.

Shu bois, 1999-yilgi Monreal konvensiyasi cheklangan javobgarlik konsepsiyasini saqlab qolgan holda, uni zamonaviy ehtiyojlarga moslashtirdi. Ushbu konvensiya javobgarlik limitlarini Maxsus Huquq Birligi (SDR — Special Drawing Rights) asosida belgilab, ularni avtomatik indeksatsiya qilish mexanizmini joriy etdi. Hozirgi kunda tashuvchi yo'lovchining o'limi yoki tan jarohati uchun 100 000 SDR (taxminan 170 000 AQSH dollari) miqdorigacha bo'lgan javobgarlikni cheklay olmaydi yoki inkor etolmaydi. (Montreal Convention, Art. 21(1)). Konvensiya qabul qilingan paytda, 22-modda quyidagi chegaralarni o'rnatgan: yo'lovchilarni kechiktirib tashish uchun har bir yo'lovchiga 4150 SDR miqdorida, bagajni yo'qotish, shikastlash yoki kechiktirish uchun har bir yo'lovchiga 1000 SDR miqdorida, va yuklarni yo'q qilish, yo'qotish, shikastlash yoki kechiktirish uchun har bir kilogrammga 17 SDR miqdorida cheklangan javobgarlik belgilangan.

Bu limitlar, albatta, mutlaq emas. Monreal konvensiyasiga ko'ra, agar yo'lovchi bagajning qiymatini oldindan deklaratsiya qilsa va qo'shimcha to'lov to'lasa, u holda javobgarlik belgilangan limitdan yuqoriga ko'tarilishi mumkin (Art. 22(2)). Bunday mexanizm fuqarolik-huquqiy muvozanatni ta'minlashda muhim rol o'ynaydi: bir tomondan — tashuvchi umumiy tavakkal darajasini nazorat ostida saqlaydi, ikkinchi tomondan esa — yo'lovchi o'z bagajining individual qiymatini himoya qilish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Varshava va Monreal konvensiyalarida belgilangan javobgarlik chegaralari tashuvchiga yoki uning javobgarligini sug'urtalovchi shaxsga mazkur konvensiyalarga a'zo bo'lgan xorijiy davlatlarning sud organlarida da'volar qo'zg'atilgan taqdirda, yuzaga kelishi mumkin bo'lgan xavf va zararlar miqdorini aniq baholash imkoniyatini beradi [11]. Cheklangan javobgarlik yondashuvi — xalqaro transport tizimlarining asosiy prinsiplaridan biri bo'lib, transport sohasida moliyaviy barqarorlik va sug'urta mexanizmlarining izchil ishlashini ta'minlaydi (Milde, 2008) [8].

Shu bilan birga, cheklangan javobgarlik konsepsiyasi tanqidiy nuqtai nazarlarga ham ega. Ayrim olimlar ushbu yondashuvni zarar ko'rgan yo'lovchilarning huquqlarini to'liq ta'minlamaydi deb hisoblaydi. Masalan, Paul Dempsey fikricha, qat'iy limitlar ba'zi hollarda individual zararlarning to'liq qoplanmasligiga olib keladi, bu esa adolat prinsipiga zid bo'lishi mumkin [4]. Shu sababli, konvensiyalarda istisno holatlar (masalan, tashuvchining qasddan harakatlari yoki qo'pol beparvoligi) mavjud bo'lib, tashuvchi javobgarlik limitidan foydalana olmaydi, (Montreal Convention, Art. 22(5)) demak to'liq javobgarlikni keltirib chiqaradi.

Xulosa qilib aytganda, cheklangan javobgarlik konsepsiyasi xalqaro havo tashuvining huquqiy asoslarida barqaror o'rin egallagan institutsional mexanizm bo'lib, u xavf va mas'uliyat o'rtasidagi muvozanatni ta'minlashga xizmat qiladi. Uning amaliyotdagi qo'llanishi yo'lovchilarning huquqiy manfaatlarini himoya qilish bilan birga, aviakompaniyalar uchun

moliyaviy prognozlash va sug'urta strategiyalarini shakllantirish imkonini beradi. Bu konsepsiya global transport tizimining barqaror ishlashi va xalqaro savdoning rivojlanishiga xizmat qiluvchi muhim huquqiy tayanchdir.

Adabiyotlar/Literatura/References:

1. Clarke, M. (2013). *International Carriage of Goods by Air*. Informa Law.
2. Christopher Loxton. Exoneration. The commentary on Montreal convention. A commentary. P 222 <http://dx.doi.org/10.4337/9781800889866>
3. Committee on Foreign Relations, Senate Executive Report 108-8 on the Convention for International Carriage by Air (Treaty Doc 106-45) and Protocol to Amend the Convention for Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Treaty Doc 107-14) (29 July 2003) <https://www.congress.gov/congressional-report/108th-congress/executive-report/acsess> date: 27.07.2025.
4. Dempsey, P.S. (2005). *Aviation Liability Law*. LexisNexis.
5. ICAO Legal Committee Report (2001). *Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*. Legal Affairs Section. https://www.icao.int/secretariat/legal/Chronological%20Record/new_ratifications_2001.htm
6. Leloudas Georges. Risk and Liability in Air Law. Chapter VI.
7. Международная конференция по воздушному праву. (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок). Монреаль, 10-28 мая 1999 г. Т. I. Протоколы. // ICAO Doc. 9775.
8. Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing.
9. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. М.: Статут, 2015. 396 с.
10. Остроумов Н.Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок: дис. ... доктора юридических наук : 12.00.03 / Остроумов Николай Николаевич;— Москва, 2013. — С.414.
11. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. литература, 1981 С. 86-87;
12. Xalqaro havoda tashishning ayrim qoidalarini birlashtirish to'g'risidagi Monreal Konventsiyasi (1999 y.) <https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>
13. Xalqaro havoda tashishning ayrim qoidalarini birlashtirish to'g'risidagi Varshava Konventsiyasi (1929 y.) <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>
14. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi. // URL <https://lex.uz/docs/-180552>

SCIENCEPROBLEMS.UZ

IJTIMOIIY-GUMANITAR FANLARNING DOLZARB MUAMMOLARI

№ 10 (5) – 2025

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО- ГУМАНИТАРНЫХ НАУК

ACTUAL PROBLEMS OF HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

“Ijtimoiy-gumanitar fanlarning dolzarb muammolari” elektron jurnali 2020-yil 6-avgust kuni 1368-sonli guvohnoma bilan davlat ro'yxatiga olingan.

Muassis: “SCIENCEPROBLEMS TEAM”
mas'uliyati cheklangan jamiyati

Tahririyat manzili:

100070. Toshkent shahri, Yakkasaroy tumani, Kichik Beshyog'och ko'chasi, 70/10-uy. Elektron manzil:

scienceproblems.uz@gmail.com

Bog'lanish uchun telefon:

(99) 602-09-84 (telegram).