

ҲУҚУҚИЙ ТАДҚИҚОТЛАР ЖУРНАЛИ

1-МАХСУС СОН

ЖУРНАЛ ПРАВОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
СПЕЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР-1

JOURNAL OF LAW RESEARCH
SPECIAL ISSUE-1



ҲУҚУҚИЙ ТАДҚИҚОТЛАР ЖУРНАЛИ

ЖУРНАЛ ПРАВОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ | JOURNAL OF LAW RESEARCH

№SI-1 (2025) DOI <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9130-2025-SI-1>

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Abdurasulova Qumriniso Raimqulovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Fayziev Shoxrud Farmonovich
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

12.00.01 - ДАВЛАТ ВА ҲУҚУҚ НАЗАРИЯСИ ВА ТАРИХИ. ҲУҚУҚИЙ ТАЪЛИМОТЛАР ТАРИХИ / ТЕОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА, ИСТОРИЯ ПРАВОВЫХ УЧЕНИЙ / THEORY OF LAW AND STATE, HISTORY OF LEGAL DOCTRINES

Boboyev Halimboy Boboyevich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Ahmedshaeva Mavlyuda Axatovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Muxitdinova Firyuza Abdurashidovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Adilxodjayeva Surayyo Maxkamovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Sattorov Abdug'afvor
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Artur Gambaryan
yuridik fanlar doktori, professor (Armaniston)
Yosuke Shamoto
yuridik fanlar doktori, professor (Yaponiya)

12.00.02 - КОНСТИТУЦИОННИЙ ҲУҚУҚ, МАЪМУРИЙ ҲУҚУҚ, МОЛИЯ ВА БОЖХОНА ҲУҚУҚИ / КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО; АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО; ФИНАНСОВОЕ ПРАВО / CONSTITUTIONAL LAW; ADMINISTRATIVE LAW; FINANCIAL RIGHT

Malikova Gulchexra
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Xusanov Ozod Tillabayevich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Selimanova Svetlana Mixaylovna
yuridik fanlar doktori (O'zbekiston)

Xvan Leonid Borisovich
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)
Peshkova Xristina Vyacheslavovna
yuridik fanlar doktori, dotsent (Rossiya)
Sung Un Lee
yuridik fanlar doktori, professor (Janubiy Koreya)

12.00.03 - ФУҚАРОЛИК ҲУҚУҚИ. ТАДБИРКОРЛИК ҲУҚУҚИ. ОИЛА ҲУҚУҚИ. ХАЛҚАРО ХУСУСИЙ ҲУҚУҚ / ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО; ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО; СЕМЕЙНОЕ ПРАВО; МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО / CIVIL LAW; BUSINESS LAW; FAMILY LAW; PRIVATE INTERNATIONAL LAW

Oqyulov Omonboy
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Ro'zinazarov Shuhrat Nuraliyevich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Ruziyev Rustam Jabborovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Borotov Mirodiljon Xomudjonovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Toshev Boboqul Norqobilovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Shomuxamedova Zamira Shoislamovna
yuridik fanlar doktori, (O'zbekiston)
Ahmad Issa Altweissi
yuridik fanlar doktori, professor (Iordaniya)

12.00.04 - ФУҚАРОЛИК ПРОЦЕССУАЛ ҲУҚУҚИ. ХҲҲАЛИК ПРОЦЕССУАЛ ҲУҚУҚИ. ҲАҚАМЛИК ЖАРАЁНИ ВА МЕДИАЦИЯ / ГРАЖДАНСКОЕ ПРОЦЕССУАЛЬНОЕ ПРАВО; ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ПРОЦЕССУАЛЬНОЕ ПРАВО; АРБИТРАЖНЫЙ ПРОЦЕСС И МЕДИАЦИЯ / CIVIL PROCEDURE LAW; ECONOMIC PROCEDURAL LAW; ARBITRATION PROCESS AND MEDIATION

Esanova Zamira Normurodovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Mamasidiqov Muzaffar Musajonovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Egamberdiyev Eminjon
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Jason A.
Kanton Federal sud markazi (AQSH)

12.00.05 - МЕҲНАТ ҲУҚУҚИ. ИЖТИМОИЙ ТАЪМИНОТ ҲУҚУҚИ / ТРУДОВОЕ ПРАВО; ПРАВО СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ / THE LABOR LAW; SOCIAL SECURITY LAW

Usmanova Muborak Akmalxanovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Gasanov Mixail Yuriyevich
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)
Sattorova Gulnoza Djurakulovna
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)

Murodova Gulnora
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)
Denisov Gleb
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)

Fayziyev Shuxrat Xasanovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Usmonov Muhammadi Bahridinovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Xolmuminov Juma
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Jo'rayev Yuldash Achilovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Skripnikov Nikolay Kuzmich
yuridik fanlar doktori, dotsent (O'zbekiston)

Po'latov Baxtiyor Xalilovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Salomov Baxrom Salomovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Salayev Nodirbek Saparbayevich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Osmonaliev Qayrat
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Aleksey Kibalnik
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)
Kudryavtsev Vladislav Leonidovich
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)
Sergey Shoshin
yuridik fanlar doktori, dotsent (Rossiya)
James B.
Eaglin Federal sud markazi (AQSH)

Rustambayev Mirzayusup Hakimovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Zufarov Rustam Axmedovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Kabulov Rustam
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Rajabova Mavjuda Abdullayevna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Taxirov Farxod
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Ismailov Isomiddin
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Hamidov Nurmuhammad Orif o'g'li
yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori (O'zbekiston)
Yuldoshev Rifat Raxmadjonovich
yuridik fanlar doktori, professor (Tojikiston)
Djansarayeva Rima Ernatovna
yuridik fanlar doktori, professor (Qozog'iston)
Yelena Antonyan Aleksandrovna
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)
Matthew Light
yuridik fanlar doktori, professor (Kanada)

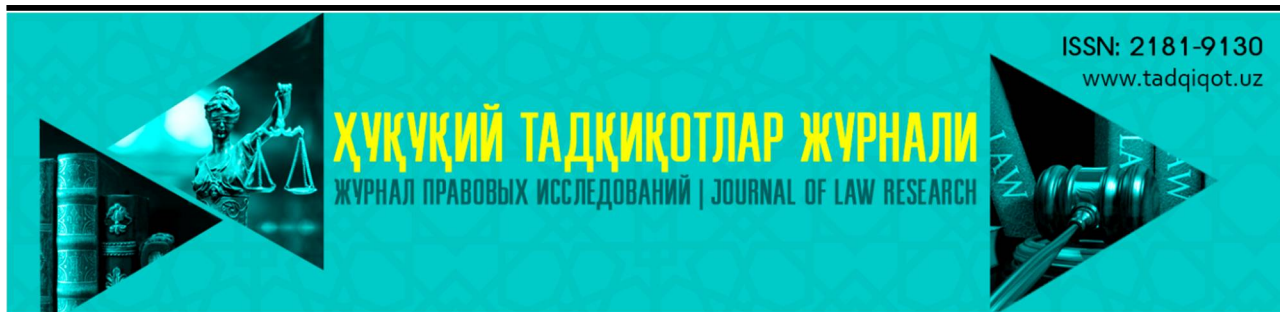
Inog'omjonova Zumratxon Fatxullayevna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Pulatov Yuriy Safiyevich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
To'laganova Gulchehra Zaxitovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Muxiddinov Faxriddin Muxiddinovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Mirazov Davron Miragzamovich
yuridik fanlar doktori (O'zbekiston)
Rijakov Aleksandr Petrovich
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)

Stoyko Nikolay Genadyevich
yuridik fanlar doktori, professor (Rossiya)
Iskandarov Zayniddin
yuridik fanlar doktori, professor (Tojikiston)
Sergey Pen
yuridik fanlar doktori, professor (Qozog'iston)
Aleksey Purs
yuridik fanlar doktori, dotsent (Belarus)
Jurgen Maurer
yuridik fanlar doktori, professor (Germaniya)
Kevin Curtin
yuridik fanlar doktori, professor (AQSH)

Ismoilov Bahodir Islamovich
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Matkarimova Gulchehra Abdusamatovna
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)

Yuldasheva Govverjan
yuridik fanlar doktori, professor (O'zbekiston)
Alexander Trunk
yuridik fanlar doktori, professor (Germaniya)

1. Жолдасов Айдос Фархадович ЖАМОАТ ХАВФСИЗЛИГИНИ ТАЪМИНЛАШНИ МАЪМУРИЙ-ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИНИШНИНГ ИЖТИМОИЙ ЗАРУРИЯТИ.....	5
2. Саидбоева Махбуба Рахмонназаровна ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УЧАСТИЯ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ В ИЗБИРАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ В УЗБЕКИСТАНЕ И ТАДЖИКИСТАНЕ.....	17
3. Искендеров Полат Конисбаевич АВТОНОМ (ҲАЙДОВЧИСИЗ) ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИ ТОМОНИДАН ЕТКАЗИЛГАН ЗАРАРНИ ҚОПЛАШНИНГ ФУҚАРОЛИК-ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАРИ.....	26
4. Мейлиева Наргис Зульфикоровна ХОРИЖ ТАЖРИБАСИ: ЎЗБЕКИСТОН ВА ПОРТУГАЛИЯ НОТАРИАТИ.....	35
5. Сайдивалиева Хуршида Ходжиақбаровна ОТА-ОНАЛИК ҲУҚУҚЛАРИНИ АМАЛГА ОШИРИШ МУНОСАБАТЛАРИНИ КЕЛИШУВ ОРҚАЛИ ТАРТИБГА СОЛИШНИНГ ҲУҚУҚИЙ ВА АМАЛИЙ ЖИҲАТЛАРИ.....	42
6. Vozorov Jasurbek Saydulla o'g'li SHAXSLARNING HUQUQ VA ERKINLIKLARINING PROKUROR TOMONIDAN HIMOYA QILINISHI.....	50
7. Акбаралиева Мухайё Караматулло кизи ПОХИЩЕНИЕ ЧЕЛОВЕКА И ЗАХВАТ ЗАЛОЖНИКА: РАЗЛИЧИЯ МЕЖДУ СОСТАВАМИ.....	57
8. Алиев Асилбек Кадиорович ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА.....	64
9. Allanova Azizaxon Avazxonovna DAVLAT CHEGARASINI KESIB O'TISH BILAN BOG'LIQ JINOYATLAR UCHUN JINOIY JAVOBGARLIKNI AMALGA OSHIRISHDA HUDUD MASALASI.....	71
10. Алтиев Раззоқ Саидович ЖИНОЯТЛАРНИ КВАЛИФИКАЦИЯ ҚИЛИШ ТУШУНЧАСИ, ТУРЛАРИ ВА БОСҚИЧЛАРИ.....	80
11. Бобокулов Хамид Махмадутович ЕВРОПА ИТТИФОҚИДА ОИЛАВИЙ ЗЎРАВОНЛИККА ҚАРШИ КУРАШ МАСАЛАЛАРИ.....	89
12. Otaboyev Bobur Ibrat o'g'li TERRORIZMNI MOLIYALASHTIRISH JINOYATINING OBYEKTI.....	96



12.00.03-ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО. ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО. СЕМЕЙНОЕ ПРАВО. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО


Искендеров Полат Конисбаевич,

Бердақ номидаги Қорақалпоқ давлат университети докторанти

E-mail: pulyardr@gmail.com

**АВТОНОМ (ҲАЙДОВЧИСИЗ) ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИ ТОМОНИДАН
ЕТКАЗИЛГАН ЗАРАРНИ ҚОПЛАШНИНГ ФУҚАРОЛИК-ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАРИ**

For citation: Iskenderov Polat Konisbaevich. CIVIL LAW BASIS FOR COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AUTONOMOUS (DRIVERLESS) VEHICLES. Journal of Law Research. 2025, Special issue 1, pp. 26-34

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.14679681>

АННОТАЦИЯ

Мақолада автоном (ҳайдовчисиз) транспорт воситалари томонидан етказилган зарарни қоплашнинг фуқаролик-ҳуқуқий асослари ёритилади. Ҳозирги кунда йўлларда ҳайдовчисиз транспорт воситалари юриши, транспорт соҳасидаги муносабатларни ҳуқуқий тартибга солиш ва юридик жавобгарликни белгилашни талаб этиши асослаб берилади. Ҳайдовчисиз транспорт воситаларилардан фойдаланиш бир томондан фуқаролик қонунчилиги нормалари билан тартибга солинса, иккинчи томондан улардан фойдаланиш нормалари ва қоидаларини бузганлик учун жиноий ва маъмурий жавобгарликки сабаб бўлиши кўрсатилади. Шу билан бирга, ҳайдовчисиз транспорт воситалари томонидан етказилган зарарни қоплаш буйича маҳаллий ва хорижий олимларнинг фикрлари таҳлил қилинади.

Калит сўзлар: автоном транспорт воситалари, авиация, автомобил, темир йўл транспорти, сув транспорти, маъмурий жавобгарлик, жиноий жавобгарлик, зарар, фуқаролик-ҳуқуқий асослар, автономлик функциялар.

Искендеров Полат Конисбаевич,

Докторант Каракалпакского государственного университета имени Бердака

E-mail: pulyardr@gmail.com

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО
АВТОНОМНЫМИ (БЕЗПИЛОТНЫМИ) ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены гражданско-правовые основы возмещения вреда, причиненного автономными (беспилотными) транспортными средствами. В настоящее время движение беспилотных транспортных средств по дорогам требует правового регулирования отношений в сфере транспорта и определения юридической ответственности. Если использование

беспилотных транспортных средств регулируется нормами гражданского законодательства с одной стороны, то показано, что нарушение норм и правил их использования является основанием уголовной и административной ответственности. При этом будут проанализированы мнения отечественных и зарубежных ученых о возмещении ущерба, причиненного беспилотными транспортными средствами.

Ключевые слова: автономные транспортные средства, авиация, автомобиль, железнодорожный транспорт, водный транспорт, административная ответственность, уголовная ответственность, вред, гражданско-правовые основания, автономные функции.

Iskenderov Polat Konisbaevich,

Doctoral student of Karakalpak State University named after Berdakh

E-mail: pulyardr@gmail.com

CIVIL LAW BASIS FOR COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AUTONOMOUS (DRIVERLESS) VEHICLES

ANNOTATION

The article discusses the civil-legal foundations of compensation for damage caused by autonomous (driverless) vehicles. It is argued that the current presence of driverless vehicles on the roads requires legal regulation of relations in the transport sector and the establishment of legal liability. It is shown that, on the one hand, the use of driverless vehicles is regulated by civil law, and on the other hand, violation of the norms and rules for their use is a cause for criminal and administrative liability. At the same time, the opinions of domestic and foreign scholars on compensation for damage caused by driverless vehicles are analyzed.

Keywords: autonomous vehicles, aviation, automobile, railway transport, water transport, administrative liability, criminal liability, damage, civil law basis, autonomous functions.

Сўнги 5 йил ичида автоном транспорт воситалари томонидан етказилган зарар учун жавобгарлик масаласи илмий муҳокама предметиға айланди. Бу дастлаб ҳуқуқий жиҳатдан янги ҳодиса учун қонуний асосни яратиш зарурати туфайли, кейинчалик эса амалда ҳайдовчисиз (автоном) транспорт воситалари иштирокидаги ҳалокатлар билан боғлиқ ҳолда юзага келган ҳодисалар бу жараённинг катализатори бўлди.

Ушбу масаланинг ҳуқуқий жиҳатларини кўриб чиқишга ўтишдан олдин, транспорт воситасининг автономлик даражасига (техник жиҳат) қараб, пилотсиз транспорт воситаси томонидан етказилган зарар учун жавобгарлик масаласи турлича ҳал қилинишини таъкидлаш лозим. Автомобил муҳандислари жамияти (SAE International)) томонидан ишлаб чиқилган таснифга кўра, транспорт воситаларининг 6 та автономлик даражаси (0 дан 5 гача) мавжуд.

0-даражали автономлик функциялари огоҳлантириш ва зудлик билан ёрдам кўрсатиш билан чекланади (автоматик фавқулодда тормоз тизими, “кўр зоналарни кузатиш тизими, йўлакдан чиқиб кетиш ҳақида огоҳлантириш).

1-даражали автономлик функциялари ҳайдовчига бошқариш ёки тормозлаш / тезлаштиришда ёрдам беради (транспорт воситасини ҳаракатланиш йўлагининг марказий қисмида ушлаб туриш учун мўлжалланган механизм ёки круиз-назорат).

2-даражали автономлик функциялари ҳайдовчига бошқариш ва тормозлаш/тезлаштиришда ёрдам беради (транспорт воситасини ҳаракатланиш йўлагининг марказий қисмида ушлаб туриш учун мўлжалланган механизм ва круиз-назорат).

Юқорида санаб ўтилган уч даражани бирлаштирувчи нарса шуки, транспорт воситаси ҳайдовчи томонидан бошқарилади, у юқорида айтиб ўтилган функцияларнинг бажарилишини доимий равишда назорат қилиши керак. 3, 4 ва 5-даражали автономликнинг умумий хусусияти шундаки, ҳайдовчи транспорт воситасини бошқармайди. 4 ва 5-даражали автономликдан фарқли ўларок, 3-даражада тегишли талаб мавжуд бўлганда ҳайдовчи транспорт воситасини бошқариш функцияларини ўз зиммасига олиши шарт. 4-даражали автономликда автомобил фақат маълум шароитларда ҳайдовчисиз тўлиқ бошқарилиши мумкин, 5-даражада эса ҳар

қандай шароитда. 4 ва 5-даражаларнинг ўхшашлиги шундаки, бу транспорт воситаларида қўлда бошқаришга ўтиш бўлмаслиги мумкин.

4 ва 5-даражали транспорт воситаларида мавжуд бўлган автономлик даражасини ҳисобга олган ҳолда, “ҳайдовчиси (пилотсиз)” термини кейингиларга нисбатан қўллаш мақсадга мувофиқроқдир. На Ўзбекистон, на МДҲ қонунчилигида “пилотсиз транспорт воситаси”нинг таърифи йўқ. Ҳукуматнинг “Йўл ҳаракати қоидаларига ўзгартириш киритиш тўғрисида”ги қарор лойиҳасида унга қуйидагича таъриф берилган: “Пилотсиз транспорт воситаси” - автоматик бошқарув тизими, автоматик бошқарув режимини фавқулодда ўчириш тизими ва Пилотсиз транспорт воситасининг Қора қутиси билан жиҳозланган, белгиланган йўналиш бўйича автоном ҳаракатланиш мақсадида Пилотсиз транспорт воситасини мустақил автоматик Бошқаришни амалга ошириш техник имкониятига ега бўлган ва тегишли “Пилотсиз транспорт воситаси” белгиларига ега бўлган транспорт воситаси. Ушбу таърифдан кўриниб турибдики, у 3-даражали автономлик транспорт воситаларини, шунингдек, автоматик бошқарув режимини фавқулодда ўчириш тизими мажбурий мавжуд бўлган 4 ва 5-даражалиларни ўз ичига олади.

Лойиҳада пилотсиз транспорт воситаси учун масъул шахс тушунчаси ҳам назарда тутилган. “Пилотсиз транспорт воситаси учун масъул шахс” - Пилотсиз транспорт воситасининг кабинасида бўлган, Пилотсиз транспорт воситасининг автоматик бошқарув режимини фавқулодда ўчириш учун етарли кўникмаларга эга бўлган ва ушбу Қоидаларнинг 1.6-бандига мувофиқ Пилотсиз транспорт воситасининг ҳаракатланиш натижалари учун жавобгар бўлган шахс. Пилотсиз транспорт воситаси учун масъул шахсга ушбу Қоидаларнинг транспорт воситаси ҳайдовчисига нисбатан қўлланиладиган барча қоидалари қўлланилади.

Ҳайдовчининг мажбурий ҳозир бўлиш талаби қонунчилик даражасида Йўл ҳаракати тўғрисидаги конвенсияда белгиланган бўлиб, у ҳам Ўзбекистон Республикаси томонидан ратификация қилинган. Конвенсиянинг 8-моддаси 1-бандига кўра, “ҳаракатда бўлган ҳар бир транспорт воситаси ёки транспорт воситалари таркиби ҳайдовчига ега бўлиши керак”. Шунингдек Ўзбекистон қуйидаги ўзгартиришни ҳам қабул қилган: “транспорт воситаларини бошқариш усулига таъсир қилувчи ва юқорида айтиб ўтилган ишлаб чиқариш, ўрнатиш ва фойдаланиш шартларига жавоб бермайдиган транспорт воситалари тизимлари, агар ҳайдовчи исталган вақтда уларни қўл режимига ўтказиши ёки ўчириши мумкин бўлса, ушбу модданинг 5-банди ва 13-модданинг 1-банди қоидаларига мос деб ҳисобланади”. Конвенсиянинг 5-бандида ҳайдовчининг мажбурий мавжудлиги ҳақида сўз юритилади, у доимо ўз транспорт воситасини бошқариш ҳолатида бўлиши керак. Шундай қилиб, Ўзбекистон конвенсия даражасида пилотсиз транспорт воситаларини жорий этиш имкониятини мустаҳкамлади.

Жавобгарлик масаласига қайтадиган бўлсак, ҳозирги вақтда ҳам Ўзбекистон қонунчилиги ушбу масалани пилотсиз транспорт воситаларини оддий транспорт воситаларига тенглаштириб ва мос равишда уларга юқори хавф манбалари тўғрисидаги қоидаларни қўллаб ҳал этаётганини таъкидлаймиз. Хусусан, ФКнинг 999-моддаси биринчи қисмига кўра, “зарарни қоплаш мажбурияти юқори хавф манбайига мулк ҳуқуқи, хўжалик юритиш ҳуқуқи ёки оператив бошқариш ҳуқуқи асосида ёки бошқа қонуний асосда (ижара ҳуқуқи, транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқи доир ишончнома асосида, тегишли органнинг юқори хавф манбайини унга топшириш тўғрисидаги фармойиши кучига кўра ва ҳ.к.) егалик қилувчи юридик шахс ёки фуқарога юкланади”.

Бизнинг фикримизча, юқорида кўрсатилган ёндашув автономликнинг биринчи уч даражасидаги транспорт воситалари учун мақбул, 3, 4 ва 5-даражали автономлик учун эса янги ёндашувларни ишлаб чиқиш зарур, чунки улар минимал инсон иштироки билан бошқариладиган ҳолатларда жавобгарликни фақат пилотсиз транспорт воситалари егаларига юклаш мақсадга мувофиқ эмас. Шундай қилиб, мулкий зарар етказилиши билан натижаланадиган вазиятларда ҳар бир субъектнинг иштирок этиш даражасини ҳисобга оладиган қоидаларни ўрнатиш зарур.

Ушбу масалани ҳал қилиш учун иккита асосий ёндашув мавжуд. Биринчи ёндашув Ўзбекистон қонунчилигида мавжуд бўлган ёндашувга ўхшаш. Иккинчи ёндашувга кўра,

жавобгарликни пилотиз транспорт воситаси ишлаб чиқарувчисига юклаш керак, бу ишлаб чиқарувчиларнинг транспорт воситаларининг маълум автоном функцияларининг мукамал емаслиги натижасида етказилиши мумкин бўлган зарар учун жавобгарликни англашни оширишга ёрдам беради.

Иккинчи ёндашув билан боғлиқ ҳолда пилотсиз транспорт иштироки билан биринчи суд ишларидан бири - *Hudson v. Tesla Inc* диққатга сазовордир. 2018 йил октябр ойида Шон Хадсон *Tesla Model S* пилотсиз автомобилида автопилот режимида ҳаракатланаётганда, учинчи шахс томонидан йўл ўртасида қолдирилган транспорт воситаси билан тўқнашди. Ушбу моделнинг дастурий таъминоти бундай авария ҳолатларининг олдини олиш мақсадида стационар объектларни ўз вақтида аниқлаш имкониятига ега эмас еди. Ушбу вазият билан боғлиқ ҳолда Шон Хадсон *Tesla Inc.*га қарши судга даъво билан мурожаат қилди, жавобгар сифатида еса йўлда тўсиқ яратган учинчи шахсни кўрсатди. У ўз даъвосини чалғитувчи реклама ва автосалондаги транспорт воситасининг тақдими билан асослади. Гарчи бу масала бўйича якуний суд қарори ҳали чиқарилмаган бўлса-да, ушбу вазият жавобгарликни фақат пилотсиз транспорт воситалари егаларига юклашнинг мақсадга мувофиқ емаслигини исботлайди. Ушбу ишда учинчи шахсларнинг ноқонуний ҳаракатлари билан боғлиқ муаммоли масала ҳам юзага келади, шу сабабли ишлаб чиқарувчи ва учинчи шахс ўртасида жавобгарлик юқини тақсимлашда қийинчиликлар юзага келади.

Юқоридагиларни ҳисобга олган ҳолда, биз 3-даражали автоном транспорт воситалари учун транспорт воситаси эгаси ва ишлаб чиқарувчисининг солидар жавобгарлигини қонуний ўрнатиш зарур деб ҳисоблаймиз, чунки иккала субъект ҳам транспорт воситасини бошқаришда нисбатан тенг даражада иштирок этади. Бунда транспорт воситасининг алоҳида қисмлари ёки дастурий таъминотини ишлаб чиқиш ишлаб чиқарувчи томонидан топширилган учинчи шахсларга регресс талаблар қўйилиши мумкин. 4 ва 5-даражали автономияга келсак, бошқарув деярли тўлиқ автоном тарзда амалга оширилиши сабабли, бунда 5-даражали автономия фақат ўз-ўзини ўрганувчи сунъий интеллект тизими билан жиҳозланган транспорт воситалари учун мумкин бўлгани учун, жавобгарликни хавф манбаини ишлаб чиқарувчи зиммасига юклаш керак. 4 ва 5-даражали автономия, шунингдек, дастурий таъминот ишлаб чиқарувчилари учун ахлоқий қоидаларни ўрнатиш заруриятини туғдиради. Масалан, Германия мутахассислари беспилот автомобиллар учун ахлоқий меъёрларни белгилаб, сунъий интеллектга бир одамларнинг ҳаётини сақлаб қолиш учун бошқаларга зарар етказиши мумкин бўлган қарорлар қабул қилишни тақиқлаб қўйишган. Улар Айзек Азимовнинг робототехниканинг учта қонуни билан ҳамоҳангдир ва қуйидагича шакллантирилган: 1) моддий зарар жисмоний шахсга етказилган зарардан устувордир; 2) ёши ва бошқа белгиларига кўра одамларнинг ҳар қандай таснифи истисно қилинади; 3) зарар учун ишлаб чиқарувчи жавобгар бўлади

Илмий манбаларда асосли равишда таъкидланишича, ҳайдовчисиз транспорт воситасини қўллашнинг ҳуқуқий тартибга солиш масалаларининг ҳал этилмаганлиги инновацион технологияларни жорий этишни тўхтатиб турувчи асосий омил ҳисобланади[1]. Қонунчиликни долзарблаштириш, тушунчавий аппаратни аниқлаштириш талаб этилади. А.И. Землин тўғри таъкидлаганидек, юқори автоматлаштирилган транспорт воситаларининг эксплуатацияга рухсат берилиши ва уларнинг фойдаланилиши муносабати билан транспорт соҳасини инновацион ривожлантириш эҳтиёжларига ҳуқуқий тартибга солиш тизимини аста-секин мослаштириш учун вақт энди йўқ[2]. Шу билан бирга, ушбу масала миллий юридик доктринада етарли даражада ишлаб чиқилмаган. Ҳайдовчисиз транспорт воситалари томонидан етказилган зарар учун фуқаролик-ҳуқуқий жавобгарлик масалалари, транспорт воситаларидан фойдаланиш жараёнида муқаррар равишда юзага келадиган масалалар А.О. Ананенко, Е.А. Березина, А.И. Землин, А.И. Чучаевларнинг ишларида[3] чуқурроқ ўрганилган.

Ҳайдовчисиз бошқариладиган транспорт воситаси томонидан етказилган зарарни қоплаш масаласини ўрганишда, аввало, юқори автоматлаштирилган транспорт воситасини (бундан буён — ЮАТВ) эксплуатация қилиш бўйича муносабатларни ҳуқуқий тартибга

солишнинг амалдаги тизимини баҳолаш, ушбу соҳадаги асосий атамаларни аниқлаштириш, зарар етказганлик учун фуқаролик-ҳуқуқий жавобгарлик нуқтаи назаридан аҳамиятли бўлган ҳайдовчисиз транспорт воситаларининг фарқларини аниқлаш, шунингдек, қуйидаги саволга жавоб бериш керак: ҳайдовчисиз транспорт воситаси ошиқча хавф манбаи ҳисобланадими?

1968 йилги Йўл ҳаракати тўғрисидаги Вена конвенцияси қоидаларига мувофиқ, ҳаракатда бўлган ҳар бир транспорт воситаси ёки транспорт воситалари таркиби ҳайдовчига эга бўлиши керак (8-модда)[4]. Шу билан бирга, ҳайдовчисиз транспорт воситаларининг замонавий таснифлари бунинг аксини кўрсатади. Ўзбекистонда ҳам, хорижда ҳам 2014 йилда халқаро автомобиль муҳандислари жамияти (Society of Automotive Engineers International, SAE International) томонидан ишлаб чиқилган ва тақлиф этилган таснифлаш кенг тарқалган бўлиб, у транспорт воситаларининг автономлигининг олти синфини назарда тутди: 0 даражадан (“автоматлаштиришнинг йўқлиги”), яъни тўлиқ инсон томонидан бошқариладиган ва назорат қилинадиган транспорт воситаси, то 5 даражагача, яъни тўлиқ автоном (ҳайдовчисиз) транспорт воситаси. Ушбу таснифга асосланиб, 1–3 даражали транспорт воситалари, ҳайдовчининг транспорт воситасини бошқаришда иштирок этишига имкон берадиган транспорт воситалари, принципаал жиҳатдан бошланғич (0) даражадан, яъни оддий транспорт воситаларидан фарқ қилмайди. Шу муносабат билан, айрим тадқиқотчилар ҳайдовчисиз транспорт воситаларини транспорт воситаларининг кичик тоифаси сифатида кўриб чиқиш керак деган фикрни билдирмоқдалар[5].

Ҳайдовчисиз транспорт воситаларидан фойдаланиш соҳасидаги муносабатларни ҳуқуқий тартибга солиш автомобиль йўлларида юқори автоматлаштирилган транспорт воситалари (ЮАТВ) иштирокида содир бўлган йўл-транспорт ва бошқа ҳодисалар учун жавобгарлик, агар бошқа йўл ҳаракати иштирокчиларининг айбли ҳаракатлари натижасида ушбу йўл-транспорт ёки бошқа ҳодиса содир бўлмаган бўлса, унинг эгасига юкланган.

Умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида ҳайдовчисиз транспорт воситалари иштирокида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш муҳим аҳамиятга эга. Бунинг мақсадлари мавжуд норматив ҳужжатларни ҳисобга олган ҳолда ва янги тартибга солувчи қоидаларни ишлаб чиқиш ва такомиллаштириш зарурлигидан келиб чиққан ҳолда беспилот транспорт воситаларидан фойдаланишни кенгайтириш учун шароит яратиш эди.

Транспорт воситаларининг мавжуд шакллари тавсифлаш учун ишлатиладиган атамаларни таққослаб: автоном автомобиль; юқори автоматлаштирилган транспорт воситаси; ҳайдовчисиз автомобиль; ҳайдовчисиз транспорт воситаси; тўлиқ автоматлаштирилган транспорт воситаси; роботлаштирилган автомобиль; ўзи бошқариладиган транспорт воситаси каби терминларни қонунчилик даражасида ифодалаш лозим бўлади. Ҳайдовчисиз транспорт воситасининг таърифини “инсон аралашувисиз (ҳайдовчи бошқарувсиз режимда) ишлайдиган юқори ёки тўлиқ автоматлаштирилган транспорт воситаси” сифатида деб тақлиф қилиш мумкин..

Шу муносабат билан, ҳайдовчисиз транспорт воситасининг зарар етказиш воситаси сифатидаги хусусиятларини кўриб чиқиш мақсадга мувофиқдир. Ч.Ли, С.Менг асосли таъкидлаганидек, катта тезликда ҳаракатланаётган транспорт воситаларига хос бўлган зарарли хусусиятлар нуқтаи назаридан, ҳайдовчисиз транспорт воситалари оддий транспорт воситаларидан деярли фарқ қилмайди[6].

Худди шундай нуқтаи назарни, уни “мутлақо оқилона” деб атаб, А.И.Землин ҳам ушлаб туради, у автомобилни эксплуатация қилиш назарда тутадиган зарар етказишнинг юқори хавфи автомобилни автоматик бошқариш тизими билан жиҳозлаганда йўқолмаслигини таъкидлайди[7]. Шубҳасиз, ҳайдовчисиз тизими мавжудлигига қарамай, ЮАТВ транспорт воситаси ҳисобланади. Шу билан бирга, ФКнинг 999-моддаси биринчи қисмида атрофдагилар учун ошиқча хавф туғдирувчи фаолият сифатида, жумладан, транспорт воситаларидан фойдаланиш фаолияти ҳам кўрсатилган. Бу қонунда махсус кўзда тутилган ҳолатлардан бири бўлиб, бунда зарар етказувчининг айбидан қатъи назар зарар қопланади. Шу муносабат билан, саволга жавоб бериш керак: ҳайдовчисиз транспорт воситасини ошиқча хавф манбаи деб аташ мумкинми?

киритиш, бизнинг фикримизча, асоссиздир. Бу ҳулоса ФКнинг 999-моддаси қоидаларидан келиб чиқади, унга кўра юқори хавф манбаи томонидан етказилган зарар учун фуқаролик-ҳуқуқий жавобгарлик субъекти унинг эгаси ҳисобланади. Бундан ташқари, ФКнинг 999-моддасида ошиқча хавф манбаларининг тўлиқ рўйхати мавжуд эмас, суд фаолият жараёнида фойдаланиладиган предметлар, моддалар ёки бошқа объектларнинг ўзига хос хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда, рўйхатда кўрсатилмаган бошқа фаолиятни ҳам юқори хавф манбаи деб тан олиш ҳуқуқига эга.

Шу билан бирга, умуман олганда, ҳайдовчисиз транспорт воситаси ва ошиқча хавф манбаининг хусусиятлари мос келишини ҳисобга олган ҳолда, кўриб чиқиладиган ҳуқуқий муносабатларга айбсиз жавобгарлик концепциясини қўллаш тўғри кўринади. Ушбу ёндашувдан фойдаланиш, биринчидан, фуқаролар ва юридик шахсларни янада самаралироқ ҳимоя қилиш имконини беради, иккинчидан эса, ишлаб чиқарувчини автоматлаштирилган тизимларни ишлаб чиқиш ва синовдан ўтказишга янада масъулиятлироқ ёндашишга ундайди.

Юридик адабиётларда ошиқча хавф манбаи тушунчасига нисбатан қуйидаги қарашлар мавжудлигини ҳам таъкидлаб ўтиш лозим. Биринчи нуқтаи назарга кўра, ошиқча хавф манбаи деганда инсон томонидан тўлиқ ва ўз вақтида назорат қилишнинг имкони бўлмаганлиги сабабли зарар етказиш даражаси юқори бўлган муайян ашёлардан фойдаланиш билан боғлиқ бўлган фаолият тушунилади[9].

Иккинчи нуқтаи назарга кўра, ошиқча хавф манбаи деганда ашёлар ёки табиат кучларининг шундай хусусияти тушуниладики, техник ривожланишнинг юқори даражасида ҳам ушбу хусусият инсон назорати остидан ташқарида бўлади ёки тўлиқ назорат этишнинг имкони бўлмайди ва инсон ҳаёти ва соғлиги учун ёки моддий неъматлар учун катта зарар етиш хавфи юқори бўлади[10].

Учинчи нуқтаи назарга мувофиқ, ошиқча хавф манбаи деганда, фойдаланиш (эксплуатация қилиш) жараёнида бўлган ва атрофдагиларга ошиқча хавф туғдирадиган предметлар, ашёлар, иншоотлар, асбоб-ускуналар тушунилади[11].

Бунда қонун лойиҳасида атрофдагилар учун ошиқча хавф туғдирувчи фаолият натижасида зарар етказганлик учун жавобгарликни тартибга солувчи ФКнинг 999-моддаси қоидаларига ҳавола назарда тутилиши мақсадга мувофиқ, бу эса, пировардида, бир хил суд амалиётининг шаклланишига ёрдам беради.

Ҳайдовчисиз транспорт воситалари (бундан буён матнда – ХТВ) соҳасида юридик жавобгарликни ўрнатиш ва такомиллаштириш муаммоси кўплаб омиллар билан боғлиқ бўлиб, улардан энг муҳими қуйидагилардир.

Биринчидан, ХТВ турлари ҳар хил ва авиация, автомобил, темир йўл, сув ва қувур транспорти киради. Кўриниб турибдики, ушбу соҳалардаги муносабатларни ҳуқуқий тартибга солиш ҳар хил, ўзига хос хусусиятлар мавжуд бўлиб, улар юридик жавобгарликни белгилашда ҳисобга олиниши лозим.

Иккинчидан, ХТВдан фойдаланиш нормалари ва қоидаларини бузганлик учун ҳуқуқий жавобгарлик, ижтимоий хавфлилик даражасига қараб, жиноий ва маъмурий қонунчиликни ўз ичига олади. Бунда ҳуқуқбузарликлар – жиноий ва маъмурий эканлигини аниқ аниқлаш керак. ХТВлардан фойдаланишни ҳуқуқий тартибга солишнинг муҳим доираси фуқаролик қонунчилиги нормалари билан тартибга солинади.

Учинчидан, ҳуқуқий жавобгарликни белгилашда ҳаракатнинг малакасида муаммолар юзага келади — ҳуқуқбузарликнинг субъекти ва субъектив томонини белгилаш. Бахтсиз ҳодиса, автомобил йўллари, темир йўллар ёки бошқа ҳолатларда ким жавобгар бўлади: ХТВ эгаси, ХТВ технологик асосларини ишлаб чиқарувчиси, уни ишлаб чиқарувчиси? Бизга фақат ХТВ эгаси жавобгарликка тортилиши керакдек туюлади. Ҳуқуқбузарлик айбини аниқлашга келсак, бу ерда нафақат юрисдикция органлари томонидан, балки техник назорат воситаларидан фойдаланган ҳолда ҳам уни ўрнатиш йўлидан бориш мумкин. Бундай тажриба аллақачон йўл ҳаракат хавфсизлиги томонидан тўпланган ва ундан, албатта, ХТВ нинг ўзига хос хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда фойдаланиш мумкин.

Ушбу соҳадаги мунозаралар ечимни ишлаб чиқишга тўсқинлик қилади. ҲТВ ичида фавқулодда вазиятда транспорт воситасини бошқаришни ўз зиммасига олиши керак бўлган шахс бўлиши керак бўлган позиция мавжуд. Шунингдек, у ҲТВ нинг белгиланган нормалари ва қоидалари бузилган тақдирда ҳам жавобгарликка тортилади. Биз бу ёндашувни номақбул деб ҳисоблаймиз, чунки бу ҳолда автомобил ҳайдовчисиз бўлиши тўхтатади.

Иқтибослар/Сноски/References:

1. Березина Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Евразийский юридический журнал. – 2020. – № 6 (145). – С. 104–109 (Berezina E.A. Problems of legal regulation of legal liability for harm caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles // Eurasian Law Journal. - 2020. - № 6 (145). - С. 104-109).
2. Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. – № 12. – С. 58-69(Zemlin A.I. Problematic issues of legal regulation of relations associated with the use of highly automated vehicles // Journal of Russian Law. 2022. - № 12. - С. 58-69).
3. Ананенко А.О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования // Административное право и процесс. 2022. – № 8. – С. 71-74; Березина Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств. // Правовое государство: теория и практика. 2022. – № 3 (69). – С. 41-55; Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. – № 12. – С. 58-69; Чучаев А. И., Маликов С. В. Нравственные и правовые аспекты ответственности за причинение вреда беспилотными транспортными средствами // Транспортное право. 2022. – № 3. – С. 16-20(Ananenko A.O. Unmanned vehicles: problems of practical use // Administrative Law and Process. 2022. - № 8. - P. 71-74; Berezina E.A. Problems of legal regulation of legal responsibility for the harm caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. // Legal state: theory and practice. 2022. - № 3 (69). - С. 41-55; Zemlin A.I. Problematic issues of legal regulation of relations associated with the use of highly automated vehicles // Journal of Russian law. 2022. - № 12. - P. 58-69; Chuchaev A.I., Malikov S. V. Moral and legal aspects of responsibility for causing harm by unmanned vehicles // Transport Law. 2022. - № 3. - С. 16-20).
4. Конвенция о дорожном движении (вместе с Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов) (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // Справочная система КонсультантПлюс (Convention on Road Traffic (together with the Technical Conditions concerning motor vehicles and trailers) (concluded in Vienna on November 8, 1968) // Reference system ConsultantPlus).
5. Ананенко А.О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования // Административное право и процесс. 2022. – № 8. – С. 71-74(Ananenko A.O. Unmanned vehicles: problems of practical use // Administrative Law and Process. 2022. - № 8. - С. 71-74).
6. Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. 2020. – Т 3. – С. 49-56(Li C., Meng S. Extra-contractual liability for harm caused by unmanned vehicles // Law. 2020. - Т 3. - С. 49-56).
7. Землин А. И., Торшин А. А. Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда.//Транспортное право и безопасность. 2021. – № 1(37). – С. 113-123(Zemlin A. I., Torshin A. A. Characterization of unmanned vehicles in the context of obligations due to the infliction of harm. 2021. - № 1(37). - С. 113-123).

- 8.** Климов В.А. Возмещение вреда, причиненного использованием беспилотных транспортных средств // Молодой ученый. 2023. – № 42 (489). – С. 208-213. – URL: <https://moluch.ru/archive/489/106764/>(Klimov V.A. Compensation of damage caused by the use of unmanned vehicles // Young Scientist. 2023. - № 42 (489). - С. 208-213. - URL: <https://moluch.ru/archive/489/106764/>).
- 9.** Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – М.:1952. – 46 с.(Antimonov B.S. Civil liability for harm caused by a source of increased danger. - М.:1952. P. 46)
- 10.** Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения. – М.:1951. – 132 с.(Fleishits E.A. Obligations from the infliction of harm and unjust enrichment. - М.:1951. P. 132).
- 11.** Майданик Л.А., Сергеева Н.Ю. Материальная ответственность за повреждение здоровья. – М.: 1968. – 48 с.(Maidanik L.A., Sergeeva N.Y. Material responsibility for damage to health. - М.: 1968. P. 48).

ҲУҚУҚИЙ ТАДҚИҚОТЛАР ЖУРНАЛИ

1-МАХСУС СОН

ЖУРНАЛ ПРАВОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
СПЕЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР-1

JOURNAL OF LAW RESEARCH
SPECIAL ISSUE-1

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz
Tadqiqot LLC The city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz
ООО Тадқиқот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Тел: (+998-94) 404-0000