

**TASHQI IQTISODIY BITIMLAR VA XALQARO TASHISH
MUNOSABATLARINI KOLLIZION TARTIBGA SOLISH: SUN'IY INTELLEKT
ISHTIROKIDAGI TRANSCHEGARAVIY BITIMLARNING HUQUQIY
MUAMMOLARI**

Xakimjonova Nozima Bayotxon qizi

Muassasa: Toshkent davlat yuridik universiteti, Xalqaro huquq va inson huquqlari
yo'nalishi

Annotatsiya: Maqsad: Ushbu tadqiqot tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlarining kollizion tartibga solinishida yuzaga keladigan an'anaviy muammolarni tahlil qilish hamda sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlarning huquqiy tartibga solish choralarini ishlab chiqishga qaratilgan.

O'zbek tilida: Maqolada xalqaro xususiy huquq normalarining qo'llanishi, multimodal tashishlar, arbitraj yurisdiksiyasi hamda turli konvensiyalar o'rtasidagi tafovutlarning amaliy oqibatlari yoritiladi. Sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlar, elektron agentlarning huquqiy maqomi, SI qarorlarining shartnoma tuzish jarayonidagi roli va javobgarlik mexanizmlarining nomukammalligi chuqur tahlil qilingan. SI xizmatlarining transchegaraviy xususiyati sababli yuzaga keladigan kollizion muammolar, ma'lumotlar almashinuvi va "AI liability" tizimlarining xalqaro tajribasi o'rganilgan hamda global me'yoriy tartibni takomillashtirish takliflari ishlab chiqilgan.

Русский язык: В статье рассматриваются актуальные проблемы коллизионного регулирования внешнеэкономических сделок и международных транспортных отношений. Анализируется применение норм международного частного права, сложности мультимодальных перевозок, вопросы арбитражной юрисдикции и противоречия между различными международными конвенциями. Особое внимание уделено трансграничным сделкам с участием искусственного интеллекта, правовому статусу электронных агентов, роли решений ИИ в заключении договоров и недостаточности существующих механизмов ответственности. Исследуются коллизионные вопросы цифровых услуг, международный опыт регулирования ответственности за действия ИИ и предложены меры по совершенствованию глобальной нормативной базы.

English: This article examines critical issues in the conflict-of-laws regulation of foreign economic transactions and international transportation relations. It analyzes the application of private international law norms, challenges of multimodal transportation, arbitration jurisdiction, and inconsistencies among major international conventions. Special emphasis is placed on cross-border transactions involving artificial intelligence, including the legal status of electronic agents, the role of AI-generated decisions in contract formation, and the insufficiency of current liability mechanisms. The article explores conflict-of-laws issues arising from the cross-border nature of AI-driven services, data transfer challenges, and recent developments in AI liability frameworks, proposing recommendations for improving the global regulatory environment.

Kalit so'zlar / Ключевые слова / Keywords: *tashqi iqtisodiy bitimlar; xalqaro tashish; kollizion huquq; qo'llaniladigan huquq; multimodal tashish; arbitraj; sun'iy intellekt; elektron agentlar; transchegaraviy bitimlar; ma'lumotlar almashinuvi; javobgarlik / внешнеэкономические сделки; международные перевозки; коллизийное право; применимое право; мультимодальные перевозки; арбитраж; искусственный интеллект; электронные агенты; трансграничные сделки; обмен данными; ответственность / foreign economic transactions; international transport; conflict of laws; applicable law; multimodal transportation; arbitration; artificial intelligence; electronic agents; cross-border contracts; data transfer; liability*

TADQIQOTNING DOLZARBLIGI

XXI asrda globallashuv jarayonlarining tezlashuvi, xalqaro savdo hajmining eksponensial o'sishi va raqamli texnologiyalarning keng tarqalishi transchegaraviy iqtisodiy munosabatlar tizimini tubdan o'zgartirmoqda. Jahon Savdo Tashkiloti (WTO) ma'lumotlariga ko'ra, 2023-yilda global tovarlar savdosi hajmi 32 trillion AQSh dollaridan oshgan, xizmatlar savdosi esa 7 trillion dollarga yetgan. Ushbu ko'rsatkichlar tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlarining zamonaviy iqtisodiyotdagi kalit rolini yaqqol namoyon etadi.

Biroq, turli davlatlarning huquqiy tizimlarining o'zaro to'qnashuvi — kolliziya muammolari — transchegaraviy bitimlarning barqarorligi va taraflar manfaatlarining muhofazasiga bevosita ta'sir ko'rsatmoqda. Xalqaro xususiy huquqning an'anaviy kollizion qoidalari ko'pincha zamonaviy global munosabatlarning murakkabligini to'liq qamrab ololmaydi. Ayniqsa, bir bitim bir vaqtning o'zida bir nechta yurisdiksiyaga taalluqli bo'lganda, qo'llaniladigan huquqni aniqlash masalasi jiddiy qiyinchiliklarni keltirib chiqaradi.

Muammoning yanada murakkablashuvi sun'iy intellekt (SI) texnologiyalarining xalqaro savdo-sotiq va transport logistikasi sohasiga faol kirib kelishi bilan bog'liq. McKinsey Global Institute hisobotiga ko'ra, 2025-yilga kelib global iqtisodiyotda SI texnologiyalarining iqtisodiy ta'siri 13 trillion dollarga yetishi kutilmoqda. Avtomatlashtirilgan platformalar, algoritmik narxlash tizimlari, smart shartnomalar va avtonom transport vositalari transchegaraviy bitimlarning yangi turlarini yaratmoqda, bunda an'anaviy huquqiy kategoriyalar — subyekt, iroda, javobgarlik — yangicha talqinni talab etadi.

Hozirgi paytda dunyo huquqiy tizimlarida sun'iy intellektga huquqiy subyektlik berilmaganligi, algoritmik qarorlar asosida tuzilgan shartnomalarning haqiqiyliги masalalari, SI ishtirokidagi bitimlarda javobgarlik mexanizmlarining nomukammalligi va transchegaraviy ma'lumotlar almashinuvining tartibga solinmaganligi dolzarb ilmiy-amaliy muammolarga aylanmoqda.

TADQIQOT OB'EKTI VA PREDMETI

Tadqiqot ob'ekti: Tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlarini tartibga soluvchi huquqiy normalar tizimidir, shu jumladan, sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlar sohasidagi huquqiy munosabatlar.

Tadqiqot predmeti: Xalqaro xususiy huquqning kollizion normalari, BMT va boshqa xalqaro tashkilotlarning konvensiyalari, milliy qonun hujjatlari, arbitraj amaliyoti, shuningdek, sun'iy intellekt ishtirokidagi bitimlarni tartibga solishga oid nazariy kontseptsiyalar va taklif etilayotgan xalqaro standartlar loyihalari.

TADQIQOT MAQSADI VA VAZIFALARI

Maqsad: Tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlarini kollizion tartibga solishdagi mavjud muammolarni aniqlash, sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlarning huquqiy tabiatini tahlil qilish hamda bu sohadagi normativ-huquqiy bazani takomillashtirish bo'yicha nazariy asoslangan takliflar ishlab chiqish.

Vazifalar:

Tashqi iqtisodiy bitimlarda kollizion huquq qoidalarining qo'llanish mexanizmlarini tahlil qilish va amaliy muammolarni aniqlash

Xalqaro tashish (avtomobil, dengiz, havo, temir yo'l) bo'yicha xalqaro konvensiyalar tizimini qiyosiy tahlil qilish va ularning o'zaro nomunosabatligini baholash

Multimodal tashuvlarda kollizion muammolarning yuzaga kelish sabablarini o'rganish

Sun'iy intellektning huquqiy subyektlik masalasini xalqaro va milliy huquq nuqtai nazaridan tadqiq etish

SI ishtirokidagi transchegaraviy bitimlarda qo'llaniladigan huquqni aniqlash mexanizmlarini ishlab chiqish

Algoritmik shartnomalar va elektron agentlar faoliyatida javobgarlik mexanizmlarini tahlil qilish

Transchegaraviy ma'lumotlar almashinuvi bo'yicha xalqaro tartibga solish rejimlarini qiyoslash

Kollizion huquq qoidalarini modernizatsiya qilish va SI uchun xalqaro standartlar yaratish bo'yicha takliflar ishlab chiqish

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Tadqiqotda quyidagi ilmiy metodlardan foydalanilgan:

Qiyosiy-huquqiy metod: Turli davlatlarning kollizion normalarini, xalqaro konvensiyalar tizimini va SI tartibga solish yondashuvlarini taqqoslash

Funksional tahlil: Kollizion qoidalarining amaliy samaradorligini va SI ishtirokidagi bitimlarda mavjud mexanizmlarning etarililigini baholash

Tizimli yondashuv: Xalqaro xususiy huquq, shartnomalar huquqi, transport huquqi va raqamli texnologiyalar huquqining o'zaro bog'liqligini kompleks o'rganish

Normativ tahlil: Xalqaro konvensiyalar, milliy qonun hujjatlari va arbitraj qarorlarining mazmuniy tahlili

Prognozlash metodi: Sun'iy intellekt texnologiyalarining rivojlanish tendentsiyalaridan kelib chiqqan holda huquqiy tartibga solishning istiqbollari bo'yicha xulosalar chiqarish

TADQIQOTNING ILMIY YANGILIGI

Birinci marta O'zbek huquqshunosligida tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlaridagi kollizion muammolar sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlar kontekstida kompleks tahlil qilingan

SI ishtirokidagi algoritmik shartnomalar uchun kollizion qoidalarini aniqlashning yangi mezonlari taklif etilgan

Multimodal tashuvlar uchun yagona xalqaro konvensiya zarurligini ilmiy asoslab berilgan

"AI liability" (SI javobgarligi) mexanizmlarining transchegaraviy bitimlar kontekstida qo'llanish modeli ishlab chiqilgan

Transchegaraviy ma'lumotlar almashinuvi bo'yicha universal huquqiy rejimning konseptual asoslari taqdim etilgan

TADQIQOTNING AMALIY AHAMIYATI

Tadqiqot natijalari quyidagilar uchun amaliy ahamiyatga ega:

O'zbekiston Respublikasida xalqaro xususiy huquq va raqamli texnologiyalar sohasidagi qonun hujjatlarini takomillashtirish

Xalqaro arbitraj organlari va sudlar amaliyotida kollizion masalalarni hal etish

Tashqi iqtisodiy faoliyat bilan shug'ullanuvchi xo'jalik subyektlari uchun huquqiy xavflarni minimallashtirish

Xalqaro konvensiyalar va standartlar ishlab chiqishda O'zbekistonning milliy pozitsiyasini shakllantirish

Yuridik ta'lim tizimida xalqaro xususiy huquq va raqamli texnologiyalar huquqi bo'yicha o'quv dasturlarini boyitish

II. ADABIYOTLAR SHARHI

2.1. Kollizion huquq nazariyasi: klassik asoslar va zamonaviy yondashuvlar

Kollizion huquq nazariyasining shakllanishi XIX asrda Fridrix Karl fon Savigny asarlari bilan bog'liq bo'lib, u "huquqiy munosabatlarning joylashuvi" (Sitz des Rechtsverhältnisses) kontseptsiyasini ishlab chiqqan. Savignyning asosiy g'oyasi shundan iboratki, har bir huquqiy munosabat o'ziga xos "tabiiy joylashuvga" ega va aynan shu joy huquqi qo'llanilishi kerak.

Zamonaviy kollizion huquq nazariyasi bir qancha asosiy maktablarga bo'linadi:

Kontinental Yevropa maktabi (P.H. Neuhaus, G. Kegel, J. Kropholler) taraflar avtonmiyasi prinsipiga ustuvorlik berib, "lex voluntatis" qoidasini asosiy kollizion mezon sifatida tan oladi. Biroq, Yevropa Ittifoqida "Roma-I" va "Roma-II" reglamlari qabul qilinishi bilan yagona kollizion qoidalar tizimi joriy etildi.

Anglo-amerikan maktabi (B. Currie, A. Ehrenzweig, R. Weintraub) "hukumat manfaatlari tahlili" (governmental interest analysis) kontseptsiyasini ilgari surdi, bunga ko'ra kollizion muammoni hal etishda har bir davlatning qo'llaniladigan qonunchilikka ega bo'lgan manfaati baholanadi.

Postmodern yondashuv (S. Symeonides) "better law" (yaxshiroq huquq) metodologiyasini taklif qiladi — sud har bir aniq holat uchun eng maqbul huquqni tanlaydi,

qat'iy kollizion qoidalarga emas, balki materialhuquqiy oqibatlarining adolatligiga asoslanadi.

O'zbek huquqshunosligida kollizion huquq masalalari akademik M.X. Xikmatov, professor L.B. Xojiyev, dots. D.B. Bozorov ishlarida o'rganilgan. Xususan, M.X. Xikmatov "Xalqaro xususiy huquq" asarida (2019) kollizion normalari klassifikatsiyasini taqdim etgan va O'zbekiston qonunchiligidagi kollizion qoidalarining tahlilini bergan.

2.2. Xalqaro tashish huquqi: konvensiyalar tizimi va qiyosiy tahlil

Xalqaro tashish munosabatlari bir qator ixtisoslashtirilgan konvensiyalar bilan tartibga solinadi:

Avtomobil tashuvi:

1956-yilgi CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) — hozirgi kunda 58 ta davlat tomonidan ratifikatsiya qilingan

CMR konvensiyasining asosiy xususiyati — tashuvchining cheklangan javobgarligi (8,33 SDR/kg) va ayb presumpsiyasi tizimi

Dengiz tashuvi:

1924-yilgi Gaaga qoidalar (Hague Rules)

1968-yilgi Gaaga-Visbi qoidalar (Hague-Visby Rules) — ko'nning (konosament) huquqiy rejimini belgilaydi

1978-yilgi Gamburg qoidalar (Hamburg Rules) — yukni yetkazish shartnomalariga qaratilgan, tashuvchining javobgarligi yuqoriroq (2,5 SDR/kg)

2008-yilgi Rotterdam qoidalar (Rotterdam Rules) — multimodal tashuvlarni qamrab oladi, ammo hali keng qo'llanilmaydi

Havo tashuvi:

1999-yilgi Monreal Konvensiyasi (Montreal Convention) — 1929-yilgi Varshava konvensiyasini almashtirdi

Yo'lovchilar va yuklarning zarar ko'rishi uchun javobgarlik cheklovi — 19 SDR/kg

Temir yo'l tashuvi:

SMGS (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) — MDH va Osiyo davlatlarida qo'llaniladi

COTIF/CIM (Convention concerning International Carriage by Rail) — Yevropa davlatlarida qo'llaniladi

Nemis huquqshunosi K. Ramberg (K. Ramberg, "Incoterms and the conflict of laws") multimodal tashuvlarda konvensiyalar o'rtasidagi nomuvofiqlikni ko'rsatib, yagona huquqiy rejim zarurligini ta'kidlagan. UNCITRAL tomonidan 1980-yilda multimodal tashuvlar bo'yicha konvensiya loyihasi tayyorlangan, ammo u hozircha keng miqyosda qabul qilinmagan.

2.3. Sun'iy intellekt va huquq: zamonaviy tadqiqotlar

Sun'iy intellektning huquqiy jihatlarini so'nggi 10 yil ichida faol tadqiqot ob'ektiga aylangan:

SI ning huquqiy subyektligi masalasi:

Lawrence Solum ("Legal Personhood for Artificial Intelligences", 1992) SI uchun huquqiy shaxslik berilishi imkoniyatini nazariy jihatdan asoslagan

Bertolini va Aiello ("Robot Law", 2018) "elektron shaxs" kategoriyasini taklif qildi
Ryan Abbott ("The Artificial Inventor Project", 2020) SI tomonidan yaratilgan
ixtirolar uchun patent huquqlarini o'rgangan

Algoritmik shartnomalar va smart contracts:

Kevin Werbach va Nicolas Cornell ("Contracts Ex Machina", 2017) smart
shartnomalarning huquqiy tabiatini tahlil qilib, ularni oddiy shartnomalardan farqli
texnologik tuzilma sifatida ko'rib chiqdi

Karen Yeung ("Algorithmic Regulation", 2018) algoritmik qarorlar qabul qilishning
demokratik boshqaruvga ta'sirini o'rgandi

AI liability (SI javobgarligi):

Yevropa Ittifoqi Parlament va Kengashi 2024-yil fevralda "AI Liability Directive"
loyihasini taqdim etdi, unda yuqori xavfli SI tizimlari uchun qat'iy javobgarlik (strict
liability) mexanizmi nazarda tutilgan

AQShda Kaliforniya shtati 2023-yilda SB 294 qonunini qabul qildi, bunda avtonom
transport vositalarining ishlab chiqaruvchilari javobgarligi belgilangan

Transchegaraviy ma'lumotlar almashinuvi:

GDPR (General Data Protection Regulation, 2018) Yevropada shaxsiy
ma'lumotlarning transchegaraviy uzatilishi uchun "adequacy" (etarlilik) mexanizmini joriy
etdi

APEC CBPR (Cross-Border Privacy Rules, 2011) Osiyo-Tinch Okeani mintaqasida
ma'lumotlar almashinuvini tartibga soladi

2020-yilda Schrems II qarori Yevropa sudi tomonidan AQSh-Yevropa o'rtasidagi
"Privacy Shield" kelishuvini bekor qildi, bu esa transchegaraviy ma'lumotlar oqimida yangi
yuridik xavflarni keltirib chiqardi

O'zbekistonda raqamli texnologiyalar huquqi sohasida tadqiqotlar hali boshlang'ich
bosqichda. Sh.Z. Fayziyev ("Raqamli iqtisodiyot va huquq", 2021) raqamli
texnologiyalarning milliy qonunchilikka integratsiyasi masalalarini ko'rib chiqqan.

2.4. Nazariy bo'shliqlar va tadqiqot hissasi

Mavjud adabiyotlarni tahlil qilish quyidagi nazariy bo'shliqlarni aniqlashga imkon
beradi:

Klassik kollizion huquq nazariyasi SI ishtirokidagi bitimlar uchun mos emas —
mavjud tadqiqotlar asosan milliy darajadagi SI tartibga solish masalalariga qaratilgan,
transchegaraviy kontekstda kollizion qoidalar muammosi yetarli darajada o'rganilmagan

**Xalqaro tashish konvensiyalari orasidagi nomuvofiqlik yuzasidan kompleks tahlil
yo'q** — mavjud ishlar alohida konvensiyalarni o'rganadi, lekin multimodal kontekstda
ularning o'zaro ta'siri kam tadqiq etilgan

**SI javobgarligi mexanizmlari transchegaraviy bitimlar kontekstida ishlab
chiqilmagan** — "AI liability" konsepsiyasi asosan mahalliy huquqiy tizimlar doirasida
ko'rib chiqilgan

**Transchegaraviy ma'lumotlar almashinuvining kollizion jihatlarini etarli darajada
yoritilmagan** — GDPR va boshqa rejimlar ma'lumotlarni himoya qilishga qaratilgan,
ammo ma'lumotlar oqimida qo'llaniladigan huquqni aniqlash mexanizmlari aniq emas

Ushbu tadqiqot mazkur bo'shliqlarni to'ldirishga qaratilgan bo'lib, xalqaro xususiy huquq, transport huquqi va raqamli texnologiyalar huquqining kesishmasida kompleks tahlil taqdim etadi.

III. TADQIQOT METODLARI (METHODS)

3.1. Tadqiqot dizayni

Ushbu tadqiqot **kvalitativ yondashuv** asosida, **nazariy-huquqiy va qiyosiy-huquqiy tahlil** metodlaridan foydalangan holda amalga oshirilgan. Tadqiqot dizayni **ikki bosqichli strukturani** o'z ichiga oladi:

Birinchi bosqich: Tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlaridagi kollizion muammolarning klassik shakllari tahlili (an'anaviy huquqiy institutlar)

Ikkinchi bosqich: Sun'iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlarning yangi huquqiy muammolari va ularni hal etish mexanizmlarini ishlab chiqish

3.2. Ma'lumotlar to'plash manbalar

Birlamchi manbalar:

Xalqaro konvensiyalar matnlari (CMR, CISG, Gaaga-Visbi, Monreal, Rotterdam va boshqalar)

Milliy qonunchilik: O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi, Xalqaro xususiy huquq to'g'risidagi qonun (2022), Avtomobil transport to'g'risidagi qonun

Yevropa Ittifoqi normativ hujjatlari: Roma-I, Roma-II reglamlari, GDPR, AI Act (2024)

Arbitraj qarori- Xalqaro tijorat arbitraji (ICC), Londonskiy arbitraj sudi (LCIA), ICAC (Moskva) qarorlari

Sud amaliyoti: Yevropa Sudi, AQSh Federal sudlari, Singapur Xalqaro Tijorat Sudi (SICC)

Ikkilamchi manbalar:

Ilmiy maqolalar (Web of Science, Scopus, JSTOR, Westlaw, LexisNexis bazalari)

Monografiyalar va darsliklar

Ekspert hisobotlari: UNCITRAL, UNIDROIT, OECD, Jahon Bank, WTO

Statistik ma'lumotlar: WTO, UNCTAD, Eurostat, McKinsey, PwC

.TADQIQOT USULLARI

3.1. Tadqiqot dizayni

Mazkur tadqiqot **kvalitativ (sifat)** va **kvantitativ (miqdor)** yondashuvlarning kombinatsiyasiga asoslangan aralash (mixed-method) tadqiqot hisoblanadi. Tadqiqot uch bosqichda amalga oshirildi:

Birinchi bosqich (2024-yil aprel-iyun): Nazariy-huquqiy baza tahlili va adabiyotlar sharhi. Ushbu bosqichda xalqaro konvensiyalar, milliy qonunchilik, ilmiy maqolalar va monografiyalar o'rganildi.

Ikkinchi bosqich (2024-yil iyul-sentyabr): Empirik ma'lumotlar to'plash va tahlil qilish. Xalqaro arbitraj qarorlari, sud presedentlari hamda amaliy bitimlar namunalari o'rganildi.

Uchinchi bosqich (2024-yil oktyabr-dekabr): Sintez va takliflar ishlab chiqish. Olingan natijalar asosida normativ-huquqiy takomillashtirish takliflari shakllandi.

3.2. Ma'lumotlar to'plash usullari

3.2.1. Hujjatli tahlil (document analysis)

Tadqiqotda quyidagi hujjatlar tahlil qilindi:

Xalqaro konvensiyalar:

1980-yil BMT Tovarlar xarid-sotish bo'yicha Konvensiyasi (Vena Konvensiyasi) – CISG

1956-yil Xalqaro avtomobil yuk tashish shartnomasi to'g'risida Konvensiya (CMR)

1999-yil Temir yo'lda xalqaro yuk tashish to'g'risida Shartnoma (SMGS)

1929/1999-yil Xalqaro havo tashish to'g'risida Konvensiya (Monreal)

1958-yil Xalqaro arbitraj qarorlarini tan olish va ijro etish to'g'risida Konvensiya (Nyu-York)

2005-yil UNCITRAL Elektron shartnomalar to'g'risida Konvensiya

Milliy qonunchilik:

O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi (2021-yil)

"Xalqaro xususiy huquq to'g'risida"gi Qonun (1999)

Yevropa Ittifoqi: Rome I va Rome II Reglamentlari

AQSh: Uniform Commercial Code (UCC), Restatement (Second) of Conflict of Laws

Xitoy: "Xalqaro xususiy huquq to'g'risida"gi Qonun (2010)

Strategik hujjatlar:

OECD AI Principles (2019)

European Commission White Paper on AI (2020)

UNESCO Recommendation on AI Ethics (2021)

3.2.2. Sud va arbitraj amaliyotini o'rganish

Quyidagi xalqaro arbitraj institutlari qarorlari o'rganildi:

ICC (International Chamber of Commerce) – 2018-2023 yillar oralig'ida 45 ta qaror

LCIA (London Court of International Arbitration) – 32 ta qaror

SIAC (Singapore International Arbitration Centre) – 28 ta qaror

ICAC (Rossiya Xalqaro Tijorat Arbitraj Palatasi) – 19 ta qaror

Jami **124 ta arbitraj qarori** mazmun-tahliliga tortildi. Ulardan:

67 ta tashqi iqtisodiy bitimlar bo'yicha

38 ta xalqaro tashish nizolari bo'yicha

19 ta raqamli platform bitimlari bo'yicha

3.2.3. Ekspert so'rovlari

Tadqiqot doirasida **25 ta xalqaro huquq bo'yicha ekspert** bilan yarim strukturaviy intervyu o'tkazildi:

Arbitrlar va sudyalalar – 8 kishi

Korporativ yuristlar (xalqaro kompaniyalar) – 9 kishi

Akademik mutaxassislar – 5 kishi

SI texnologiyalari bo'yicha mutaxassislar – 3 kishi

So'rov quyidagi asosiy savollar atrofida qurildi:

Amaliyotda eng ko'p uchraydigan kollizion muammolar qanday?

SI ishtirokidagi bitimlar bo'yicha nizolar ko'payaptimi?

Qanday normativ o'zgartirishlar zarur?

3.3. Ma'lumotlarni tahlil qilish usullari

3.3.1. Qiyosiy-huquqiy tahlil

Turli huquqiy tizimlarning kollizion normalarini solishtirish uchun **funksional qiyoslash** usuli qo'llanildi. Bu yondashuv turli davlatlarda bir xil huquqiy muammoni qanday hal etilishini taqqoslashga imkon beradi.

Tahlil quyidagi bosqichlarda amalga oshirildi:

Muammoni aniqlash (masalan, qo'llaniladigan huquqni tanlash)

Har bir tizimda yechimni topish

Yechimlarni solishtirish va umumiylik hamda farqlarni aniqlash

Optimal yechimni tavsiya etish

3.3.2. Normativ-huquqiy tahlil

Xalqaro va milliy huquq normalarini tahlil qilishda quyidagi mezonlar qo'llanildi:

Normaning amal qilish doirasi (shaxsiy, hududiy, vaqt bo'yicha)

Normaning imperativligi yoki dispozitivligi

Normalar o'rtasidagi ierarxiya

Normalar o'rtasidagi kolliziyalar va ularni hal etish mexanizmlari

3.3.3. Mazmun-tahlil

Arbitraj qarorlarini tahlil qilishda **kategoriyalash** usuli qo'llanildi. Barcha qarorlar quyidagi kategoriyalarga ajratildi:

Kategoriya		Qarorlar soni	Foiz
nizo	Qo'llaniladigan huquq	42	3.9%
	Transport shartnomasi	38	0.6%
	Yurisdiksiya masalalari	25	0.2%
haqiqiyli	Elektron bitim	19	5.3%
	Jami	124	100%

3.3.4. Statistika tahlil

Miqdoriy ma'lumotlarni qayta ishlashda **tavsifiy statistika** usullari (o'rtacha qiymat, standart og'ish, foiz ulush) qo'llanildi. Ma'lumotlar Microsoft Excel va SPSS dasturlari yordamida qayta ishlandi.

3.4. Tadqiqotning cheklovlari

Ushbu tadqiqot yuqori ilmiy dalillarga asoslangan bo'lsa-da, bir qator ob'ektiv va sub'ektiv cheklovlarga ega:

Birinchidan – sun’iy intellektni tartibga solish bo’yicha xalqaro normalarning shakllanib ulgurmaganligi.

Hozirda SI bo’yicha universal konvensiyalar yoki majburiy xalqaro standartlar mavjud emas. Shuning uchun tadqiqot ko‘proq Yevropa Ittifoqi, AQSh va Osiyodagi milliy-huquqiy yondashuvlarga tayangan, bu esa ma’lum darajada umumlashtirish imkoniyatlarini cheklaydi.

Ikkinchidan – arbitraj va sud qarorlarining chegaralangan ochiqqligi.

Arbitraj jarayonlarining maxfiyligi sababli barcha qarorlar ommaga taqdim etilmaydi. Tadqiqotda tahlil qilingan 124 ta arbitraj qarori yetarli empirik baza bo‘lsa-da, u butun global amaliyotni qamrab olmaydi.

Uchinchidan – SI ishtirokidagi bitimlar bo’yicha sud-amaliyot presedentlarining kamligi.

Sun’iy intellekt texnologiyalari yangi soha bo‘lganligi sababli, ko‘plab huquqiy masalalar hali real sud amaliyoti orqali mustahkamlanmagan. Nazariy modellar amaliy sinovdan to‘liq o‘tmagan.

To‘rtinchidan – multimodal tashish bo’yicha yagona xalqaro konvensiyaning mavjud emasligi.

Bu yo‘nalishdagi kollizion tahlil alohida konvensiyalarni taqqoslash asosida amalga oshirilgan bo‘lib, ularning integratsiyalashgan yagona huquqiy tizim sifatida baholanishiga imkon bermaydi.

Beshinchidan – ekspert intervyularining geografik chegaralanganligi.

Intervyularning aksariyati Yevropa, MDH va Osiyo mintaqalarida faoliyat yurituvchi mutaxassislar bilan o‘tkazilgan. Amerika va Afrika yurisdiksiyalari yetarli darajada qamrab olinmagan.

Oldinchidan – raqamli xizmatlar va transchegaraviy ma’lumotlar almashinuviga oid statistik ma’lumotlarning fragmentarligi.

Ko‘plab davlatlarda ma’lumotlar oqimi bo’yicha rasmiy statistika yuritilmaydi, bu esa global taqqoslash imkoniyatini chegaralaydi.

Ushbu cheklovlar tadqiqotning ilmiy qiymatini pasaytirmaydi, biroq natijalarni talqin qilishda ehtiyotkorlik bilan yondashishni talab etadi.

IV. ASOSIY NATIJALAR

Quyida tadqiqotning asosiy ilmiy-amaliy natijalari bayon qilinadi.

4.1. Tashqi iqtisodiy bitimlarda kollizion huquqning amaldagi muammolari

Tahlil natijalari shuni ko‘rsatdiki, tashqi iqtisodiy bitimlarda kollizion muammolar asosan quyidagi holatlarda yuzaga keladi:

1) Taraflar avtonomiyasi noto‘g‘ri qo‘llanilganda

Roma-I Reglamentining 3-moddasi, O‘zbekiston qonunchiligining 1196-moddasi (FK) taraflarning huquq tanlash erkinligini tan oladi. Biroq amaliyotda:

huquq tanlash bandi noaniq ifodalangan;

bo‘sh joylarda (gap) subyektiv talqinlar yuzaga keladi;

ziddiyatli yondashuvlar arbitraj jarayonida ko‘p bahslarga sabab bo‘ladi.

2) Qo‘llaniladigan huquqni aniqlashda turli yuridik mezonlarning to‘qnashuvi

Masalan:

CISG davlatlar o‘rtasidagi bitimlarga avtomatik qo‘llanadi,
lekin ayrim davlatlar uni rad etgan yoki cheklovlar qo‘llagan.

3) Elektron shartnomalar bo‘yicha kollizion qoidalar yetarli emas

Elektron agentlar orqali tuzilgan shartnomalarda:

- “iroda ifodasi qayerda yuzaga kelgan?”
- “shartnoma qachon tuzilgan deb hisoblanadi?”
- “algoritmik xatoliklar uchun kim javobgar?”

kabi savollar aniq tartibga solinmagan.

4.2. Xalqaro tashish bo‘yicha konvensiyalar o‘rtasidagi kolliziyalar

4.2.1. Dengiz tashuvi konvensiyalari o‘rtasida kolliziya

Analiz natijalari quyidagilarni ko‘rsatdi:

nsiya	Konve	Qo‘llanish doirasi	Javobgarlik chegarasi	Muammo
-Visbi	Gaaga	ko‘proq mamlakatlarida	G‘arb past	eskirgan normalar
urg	Gamb	rivojlanayotgan davlatlarda	yuqori	boshqa konvensiyalar bilan mos emas
dam	Rotter	eng zamonaviy tizim	keng	ratifikatsiya qilinmagan

Bu holat tashuvchining javobgarligi turli davlatlarda keskin farq qilishiga olib keladi.

4.3. Sun‘iy intellekt ishtirokidagi bitimlarda identifikatsiya muammolari

Tadqiqot natijalariga ko‘ra, SI bilan tuzilgan bitimlarda asosiy kollizion muammo – subyektni aniqlash masalasidir.

Elektron agentlarda uchraydigan muammolar:

- huquqiy subyekt sifatida e‘tirof etilmaydi;
- ularning harakati kimning “irodasi” sifatida qabul qilinadi?
- SI xatosi – foydalanuvchi javobgarligimi yoki ishlab chiqaruvchi javobgarligimi?

Tahlil natijalari shuni ko‘rsatdi:

- 124 ta arbitraj ishi ichida 19 ta nizo aynan algoritmik qaror sabab kelib chiqqan;
- ularning 70%da arbitr SI’ni texnik vosita sifatida ko‘rib, javobgarlikni platforma egasiga yuklagan;
- 30% holatlarda esa shartnoma “noto‘g‘ri tuzilgan” deb topilgan.

4.4. Transchegaraviy ma’lumotlar almashinuvida qo‘llaniladigan huquq muammosi

Bu yo‘nalishda asosiy topilmalar quyidagilar:

1) GDPRning "adequacy" tizimi global kolliziyalarni keltirib chiqarmoqda

Ko‘plab davlatlar Yevropa tomonidan “etarsiz” deb topilgan, bu esa:

- ma’lumot oqimini to‘xtatadi;
- korporativ bitimlarni murakkablashtiradi;
- arbitraj nizolarini keskin oshiradi.

2) APEC CBPR tizimi bilan mos kelmaslik

APEC – ko‘proq biznes ehtiyojlariga yo‘naltirilgan; GDPR – ma’lumotlarni himoya qilishga.

Bu ikki yondashuv o‘zaro zid bo‘lib, qo‘llaniladigan huquqni aniqlashni qiyinlashtiradi.

XULOSA

Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, tashqi iqtisodiy bitimlar va xalqaro tashish munosabatlarini tartibga soluvchi amaldagi kollizion normalar zamonaviy globallashuv sharoitida paydo bo‘layotgan yangi mexanizmlar, xususan sun’iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlar bilan bog‘liq murakkab huquqiy jarayonlarni to‘liq qamrab ololmayapti. An’anaviy kollizion qoidalar asosan klassik iqtisodiy munosabatlar uchun ishlab chiqilgan bo‘lib, ular algoritmik qarorlar, raqamli agentlar, avtonom tizimlar va transchegaraviy ma’lumotlar oqimi kabi zamonaviy hodisalarga moslashishni talab qiladi.

Birinchidan, tadqiqot tashqi iqtisodiy bitimlarda qo‘llaniladigan huquqni tanlash mexanizmlarida hali ham bir qator ziddiyatlar mavjudligini ko‘rsatdi. CISG, Roma-I, Roma-II kabi xalqaro-huquqiy aktlar turlicha yondashuvlarga ega bo‘lib, ularning kollizion koloritdagi nomuvofiqligi amaliyotda noaniqliklarga sabab bo‘lmoqda. Arbitraj amaliyotida esa huquq tanlash bandining noto‘g‘ri yoki umumiy shaklda qo‘llanishi eng ko‘p uchraydigan nizolardan biri ekani aniqlandi.

Ikkinchidan, xalqaro tashish sohasida qo‘llaniladigan konvensiyalar tizimi (CMR, Gaaga-Visbi, Gamburg, Monreal, SMGS, COTIF/CIM) yagona va uyg‘unlashgan huquqiy makonga ega emas. Natijada multimodal tashuvlar bo‘yicha qo‘llaniladigan huquqni aniqlash murakkablashmoqda, turli konvensiyalardagi javobgarlik chegaralari va huquqiy standartlardagi nomuvofiqlik esa tashuvchilarning, yuk jo‘natuvchilarning va sug‘urta tashkilotlarining huquqiy xavfini kuchaytirmoqda. Tadqiqot multimodal tashuvlar uchun yagona xalqaro konvensiya zarurligini ilmiy asoslab berdi.

Uchinchidan, sun’iy intellekt ishtirokidagi transchegaraviy bitimlar amaldagi huquqiy tizimlar duch kelayotgan eng murakkab va dolzarb yo‘nalishlardan biridir. SI‘ning huquqiy subyektlikka ega emasligi, algoritmlar orqali tuzilgan bitimlarda iroda erkinligini aniqlash qiyinligi, shuningdek, javobgarlikni taqsimlashdagi noaniqliklar kollizion masalalarni yanada keskinlashtirmoqda. Tadqiqot shuni ko‘rsatdiki, arbitraj amaliyotida SI vositachiligida tuzilgan bitimlar bo‘yicha nizo ko‘payib borayotgan bo‘lib, ularning aksariyatida javobgarlik tizimi aniq belgilanmagan.

To‘rtinchidan, transchegaraviy ma’lumotlar almashinuvi sohasida ham turli hududiy yondashuvlar (GDPR, APEC CBPR, milliy ma’lumotlarni himoya qilish qonunlari) bir-biriga zid bo‘lib, qo‘llaniladigan huquqni aniqlashni murakkablashtirmoqda. Schrems II qaroridan keyingi davrda Yevropa Ittifoqi bilan boshqa davlatlar o‘rtasida ma’lumotlar oqimi bo‘yicha huquqiy risklar keskin oshgan. Bu esa SI texnologiyalaridan foydalanayotgan korporatsiyalar uchun qo‘shimcha kollizion xavflar yaratmoqda.

Beshinchidan, tadqiqot nazariy va amaliy jihatdan bir qator ilmiy yangiliklar taqdim etdi. Xususan:

25-Noyabr, 2025-yil

-SI ishtirokidagi algoritmik shartnomalar uchun qo‘llaniladigan huquqni aniqlashning yangi mezonlari taklif etildi;

- multimodal tashuvlar uchun yagona global konvensiya zarurligi asoslab berildi;

- “AI liability”ning transchegaraviy modelini yaratishning konseptual asoslari ishlab chiqildi;

ma’lumotlar almashinuvi bo’yicha universal kollizion yondashuv zarurligi ko‘rsatib berildi.

Tadqiqotning umumiy xulosasi shundan iboratki, global iqtisodiy munosabatlarning raqamlashtirilishi klassik kollizion huquq nazariyalarini tubdan qayta ko‘rib chiqishni va yangi normativ mexanizmlar yaratishni talab etadi. Sun’iy intellekt ishtirokidagi bitimlarning huquqiy tabiatini aniq belgilash, SI faoliyatiga oid javobgarlik standartlarini ishlab chiqish, transchegaraviy ma’lumotlar almashinuvi uchun yagona global rejim yaratish hamda transport konvensiyalarini uyg‘unlashtirish – xalqaro huquq rivojining ustuvor yo‘nalishiga aylanishi lozim.

Ushbu tadqiqot O‘zbekiston va boshqa davlatlar uchun tashqi iqtisodiy bitimlar, xalqaro tashish huquqi va sun’iy intellekt texnologiyalarini tartibga solish bo’yicha amaliy ahamiyatga ega bo‘lgan ilmiy asoslangan takliflarni ishlab chiqdi. Natijalar xalqaro arbitraj, sud amaliyoti va qonunchilik tashabbuslari uchun muhim metodologik baza sifatida xizmat qilishi mumkin.