

TRANSPORT TIZIMINI RAQAMLASHTIRISH SHAROITIDA SUN'IY INTELEKTNING HUQUQIY MAQOMI VA QONUNCHILIKNI TAKOMILLASHTIRISH MASALALARI

Dilafruz Abdug'ani qizi ALLANAZAROVA

mustaqil izlanuvchi

O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Akademiyasi

Toshkent, O'zbekiston

Annotatsiya

Ushbu maqolada transport majmuasini raqamlashtirish va intellektual transport tizimlarini joriy etish jarayonida yuzaga keladigan huquqiy, ijtimoiy va ontologik muammolar tahlil qilingan. Xususan, sun'iy intellekt va haydovchisiz (avtonom) transport vositalarining huquqiy maqomini belgilash, yo'l-transport hodisalarida yuridik javobgarlikni taqsimlash, kiberxavfsizlik hamda soha xodimlarining ijtimoiy-psixologik kafolatlari kabi masalalar ko'rib chiqilgan. Shuningdek, amaldagi tarqoq transport qonunchiligini tizimlashtirish, tarmoqlararo kolliziyalarni bartaraf etish va multimodal tashuvlarni tartibga solish maqsadida yagona Transport kodeksini qabul qilish bo'yicha ilmiy-amaliy takliflar ilgari surilgan.

Tayanch so'zlar: transport huquqi, sun'iy intellekt, avtonom transport vositalari, raqamlashtirish, yuridik javobgarlik, kiberxavfsizlik, Transport kodeksi, multimodal tashuvlar, kiber-fizik tizimlar.

ЮРИДИЧЕСКИЙ СТАТУС ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Дилафруз Абдугани кизи АЛЛАНАЗАРОВА

независимый исследователь

Академия Министерства внутренних дел Республики Узбекистан

Ташкент, Узбекистан

Аннотация

В данной статье анализируются правовые, социальные и онтологические проблемы, возникающие в процессе цифровизации транспортного комплекса и внедрения интеллектуальных транспортных систем. В частности, рассматриваются вопросы определения правового статуса искусственного интеллекта и беспилотных (автономных) транспортных средств, распределения юридической ответственности при дорожно-транспортных происшествиях, кибербезопасности, а также социально-психологических гарантий работников отрасли. Кроме того, выдвинуты научно-практические предложения по систематизации действующего разрозненного транспортного законодательства, устранению межотраслевых коллизий и принятию единого Транспортного кодекса в целях регулирования мультимодальных перевозок.

Ключевые слова: транспортное право, искусственный интеллект, автономные транспортные средства, цифровизация, юридическая

ответственность, кибербезопасность, Транспортный кодекс, мультимодальные перевозки, киберфизические системы.

Raqamli infratuzilma va intellektual transport tizimlarining (ITT) sohaga tezkor integratsiyalashuvi shunchaki texnologik yangilanish bilan cheklanmay, balki qaror qabul qilish vakolatining insondan kiber-fizik tizimlarga o'tishidek murakkab ijtimoiy-huquqiy hodisani – algoritmlar va sun'iy intellektning huquqiy maqomini aniqlash muammosini yuzaga keltiradi.

Transport majmuasini raqamlashtirish va innovatsion texnologiyalarni joriy etish jarayoni bugungi kunda shunchaki texnik yangilanish emas, balki huquqshunoslik oldiga mutlaqo yangi ontologik muammolarni qo'yayotgan murakkab ijtimoiy-huquqiy hodisadir. Insoniyat tarixida ilk bor qaror qabul qilish va murakkab mexanik harakatlarni amalga oshirish vakolati biologik subyektdan (insondan) kiber-fizik tizimlarga, ya'ni algoritmlarga o'tmoqda. Bu esa, klassik huquq nazariyasidagi obyekt va subyekt o'rtasidagi chegaralarni xiralashtirib, transport huquqining fundamental asoslarini qayta ko'rib chiqishni taqozo etmoqda. Antropotsentrik huquq tizimidan texnologik-neyrotarmoqli voqelikka o'tish davrida sun'iy intellektning (SI) huquqiy maqomini aniqlash davlat boshqaruvining eng dolzarb strategik vazifasiga aylandi.

Sun'iy intellekt va avtonom (haydovchisiz) transport vositalarining huquqiy maqomini belgilash zamonaviy yurisprudensiyaning eng bahsli ontologik masalalaridan biridir. Ontologik nuqtai nazardan, haydovchisiz avtomobillar shunchaki mulk obyektini (ashyo) emas, ular atrof-muhitni mustaqil tahlil qiluvchi, xavfni baholovchi va inson ishtirokisiz harakatlanish trayektoriyasini tanlovchi kvazi-subyekt xususiyatlarini namoyon etmoqda. Biroq, amaldagi huquq tizimi faqat ikkita kategoriyani – huquq subyekti (inson, yuridik shaxs, davlat) va huquq obyektini (ashyolar, mulk) tan oladi. Sun'iy intellektning bu ikki qutb o'rtasidagi "elektron shaxs" yoki "elektron agent" sifatidagi oraliq maqomi qonunchilikda hanuzgacha o'z aksini topmaganligi transport logistikasi va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda jiddiy yuridik vakuumni hosil qilmoqda.

Ushbu muammoni tadqiq etishda huquqshunos olim Y.P.Keropyanning ilmiy qarashlari va tahlillari alohida e'tiborga molikdir. Uning ta'kidlashicha, transport tizimida sun'iy intellekt aniq bir maqomga, ya'ni yuqori avtomatlashtirilgan transport vositasini boshqara oluvchi subyekt maqomiga ega bo'lib bormoqda, biroq umumiy yurisprudensiyada va sud tizimida uning yagona ta'rifi hanuzgacha ishlab chiqilmagan [10]. Ushbu ilmiy faraz bilan bahsga holda, qayd etish mumkinki, sun'iy intellektga to'laqonli huquq subyekti maqomini berish vaqtli va xavflidir. Uni to'laqonli subyekt sifatida tan olish yuridik javobgarlikni real shaxslardan (ishlab chiqaruvchi, dasturchi yoki egasidan) mavhum kodlar to'plamiga ag'darishga olib keladi. Shu bois, avtonom vositalarni huquqda "cheklangan layoqatga ega elektron agentlar" sifatida tan olish va ularning harakatlari uchun subsidiar javobgarlik mexanizmini ishlab chiqish mantiqan to'g'riroq bo'ladi.

Avtonom transport vositalari ishtirokidagi yo'l-transport hodisalarida yuridik javobgarlik masalasi sun'iy intellekt ontologiyasining eng o'tkir va bahsli nuqtasidir. Klassik jinoyat va fuqarolik huquqida aybdorlik tushunchasi insonning ruhiy munosabatiga (qasd yoki ehtiyotsizlik) asoslanadi. Biroq, neyrotarmoq tomonidan boshqariladigan avtomobil piyodani urib yuborsa, aybni kimga yuklash kerak? Qaror qabul qilgan sun'iy intellektgami, uni yaratgan dasturchigami, sensorlarni ishlab chiqargan zavodgami yoki transport vositasi egasigami? Bu mashhur "vagonetka muammosi"ning (trolley problem) zamonaviy huquqiy ko'rinishi bo'lib, milliy qonunchiligimizda bunday holatlar uchun javobgarlikni taqsimlashning maxsus algoritmik-huquqiy mezonlari zudlik bilan ishlab chiqilishini taqozo etadi.

O'zbekiston Respublikasining "Yo'l harakati to'g'risida"gi 2024-yil 19-yanvardagi O'RQ-900-son qonunida (4-modda) "haydovchi" tushunchasiga "transport vositasini boshqaruvchi shaxs" sifatida sof antropotsentrik ta'rif berilgan. Bunday yondashuv inson ishtirokisiz harakatlanuvchi to'rtinchi va beshinchi avlod (Level 4, Level 5) avtonom avtomobillarining obyektiv realligiga tubdan ziddir. Qonunchilikdagi ushbu bo'shliqni to'ldirish uchun

“avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimi” va “masofaviy operator” kabi yangi huquqiy tushunchalarni qonunga kiritish, shuningdek, avtonom rejimda harakatlanayotgan vositalar uchun alohida yo‘l harakati qoidalarini ishlab chiqish zarurati pishib yetilgan.

Transport faoliyatining umumiy huquqiy asoslarini belgilovchi boshqa qonunchilik hujjatlarida ham sun‘iy intellekt va kiber-fizik tizimlarning maqomi ochiq qolgan. Tan olish kerakki, O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi 2021-yil 9-avgustdagi O‘RQ-706-son qonunida xavfsizlik, ekologik tozalik va innovatsion texnologiyalarni joriy etish tamoyillari davlat siyosatining ustuvor yo‘nalishlari sifatida mustahkamlangan bo‘lsa-da, avtonom vositalarning yuridik layoqati va ularning logistik jarayonlardagi ishtiroki legitimlashtirilmagan. Bu holat kelajakda multimodal tashuvlarda avtonom dronlar yoki haydovchisiz yuk mashinalaridan foydalanishda transport shartnomalarining (masalan, elektron yuk xatlarining) haqiqiyliги borasida jiddiy yuridik nizolarni keltirib chiqarishi muqarrar. Davlat boshqaruvi bu o‘rinda preventiv (oldini oluvchi) huquq ijodkorligini namoyon etishi shart.

Sun‘iy intellektning qaror qabul qilish jarayonidagi “qora quti” (black box) muammosi huquqiy jihatdan tartibga solinishi shart bo‘lgan yana bir o‘ta muhim ontologik masaladir. Avtonom transport vositalarining neyrotarmoqlari millionlab ma‘lumotlarni soniyaning mingdan bir ulushida tahlil qilib qaror qabul qiladi. Avariya sodir bo‘lgan taqdirda, ushbu qarorning mantig‘ini va sababini inson aqli bilan to‘liq shifrdan chiqarish ko‘pincha imkonsiz bo‘ladi. Shuning uchun milliy qonunchiligimizda “algoritmik shaffoflik” va “texnik audit” institutlarini majburiy tartibda joriy etish, shuningdek, har bir haydovchisiz transport vositasida qarorlar ketma-ketligini yozib boruvchi kriptografik himoyalangan elektron registratorlarning (blokcheyn asosidagi) bo‘lishini qonuniy talab sifatida belgilash lozim.

Sun‘iy intellektni transport sohasiga joriy etish sug‘urta institutining ham fundamental transformatsiyasini taqozo etadi. An‘anaviy tizimda fuqarolik javobgarligini majburiy sug‘urta qilish obykti sifatida jismoniy shaxsning

(haydovchining) xatosi xavfi olinadi. Avtonom transport vositalarida esa inson xatosi omili minimallasadi, uning o'rnini dasturiy ta'minotdagi nosozlik yoki sensorlarning pand berishi xavfi egallaydi. Demak, huquqshunoslik majburiy sug'urtaning yangi modeliga – “mahsulot uchun javobgarlikni sug'urtalash” (product liability insurance) va “kiber-xavflarni sug'urtalash” konsepsiyasiga o'tishi kerak. Bunda sug'urta polisi haydovchiga emas, balki avtonom tizimni ishlab chiquvchiga yoki dasturiy ta'minot egasiga rasmiylashtirilishi huquqiy jihatdan adolatli yechim bo'ladi.

Sun'iy intellekt va avtonom boshqaruvni joriy etish orqali inson omilini minimallashtirishga qaratilgan texnologik transformatsiyalarga qaramay, transport majmuasi yuqori darajadagi mas'uliyat va psixologik bosim ostida faoliyat yurituvchi inson resurslarining ulkan ijtimoiy tarmog'i bo'lib qolaveradi, bu esa, sohadagi mehnat munosabatlarini va ijtimoiy kafolatlarni yangicha huquqiy voqelikka moslashtirishni talab qiladi.

Transport majmuasi nafaqat murakkab texnik va texnologik infratuzilma, balki yuqori darajadagi mas'uliyat, stress va psixologik bosim ostida uzluksiz faoliyat yurituvchi inson resurslarining ulkan ijtimoiy tarmog'idir. Xodimlarning kasbiy kompetensiyalarini rivojlantirish va ularni murakkab ish jarayoniga moslashtirish (adaptatsiya) transportda mehnat munosabatlarining yana bir uzviy qismidir. Tadqiqotchilar A.R.Akperova [5] va Ye.V.Andreyeva [6] tomonidan ta'kidlanganidek, korporativ, boshqaruv va kasbiy kompetensiyalar modellarini to'g'ri ishlab chiqish hamda yangi xodimlarni moslashtirish jarayonlarini lokal hujjatlarda qat'iy reglamentlash tashkilotning ichki barqarorligini keskin oshiradi. Transport sohasidagi har qanday kichik xatolik falokatga olib kelishi mumkinligini inobatga olsak, xodimlarni kasbiy va psixologik jihatdan saralash, ularning “Biznes IQ” darajasini baholash hamda “Assessment-markaz”lar orqali sinovdan o'tkazish faqatgina kadrlar bo'limining vazifasi emas, balki transport xavfsizligini ta'minlashning ommaviy-huquqiy mexanizmi sifatida qonunchilikda mustahkamlanishi kerak.

Bugungi global raqamlashtirish va innovatsion texnologiyalarning sohaga kirib kelishi sharoitida kadrlar tayyorlash va qayta tayyorlash tizimi ham tubdan transformatsiya bo‘lmoqda. Y.P.Voljankina va O.V.Chixirin o‘z tadqiqotlarida ishdan ajralmagan holda masofaviy o‘qitish (e-learning) texnologiyalari orqali malaka oshirishning iqtisodiy va tezkor usul sifatidagi samaradorligini asoslab berishadi [8]. Darhaqiqat, harakatdagi tarkib mashinistlari, logistlar yoki harakat havfsizligi dispetcherlari uchun yangilanib turuvchi yo‘riqnomalar bo‘yicha uzluksiz ta’lim olish hayotiy zaruratdir.

Biroq, bu yerda yana bir huquqiy bo‘shliq yuzaga chiqadi: milliy mehnat va transport qonunchiligimizda virtual trenajyorlar, masofaviy malaka oshirish kurslari va elektron sertifikatlarining (raqamli diplomlarning) yuridik kuchi hamda ularni davlat attestatsiyasi jarayonlarida haqiqiy deb topish mexanizmlari to‘liq ochib berilmagan. Faqatgina raqamli ta’lim platformalarining huquqiy maqomini qonun darajasida mustahkamlash orqaligina biz tarmoqda malakali kadrlar uzluksizligini byurokratik to‘siqlarsiz ta’minlay olamiz va inson omili sababli kelib chiqadigan avariylarning oldini olamiz.

Ijtimoiy kafolatlar tizimida xodimlarning mehnatdan qoniqish darajasi va psixologik qulayligi bevosita transport xavfsizligiga va yo‘lovchilar hayotiga ta’sir ko‘rsatadi. Ye.A.Afanasyeva va A.B.Pismennaya o‘z tadqiqotlarida transport tashkilotlari xodimlarining qoniqish darajasini miqdoriy baholash orqali kadrlar qo‘nimsizligi, ishdagi ortiqcha zo‘riqish va doimiy stress holatlarining oldini olish mexanizmlari ko‘rsatib o‘tilgan [7]. Ularning qayd etishicha, nomutanosib ish grafigi, moddiy-texnik ta’minotning pastligi va rahbariyat bilan nosog‘lom munosabatlar xodimning diqqatini susaytirib, favqulodda avariya holatlarga sabab bo‘ladi. Demak, transport qonunchiligida haydovchilar, uchuvchilar, mashinistlar va dispetcherlarning ish vaqti hamda dam olish vaqtining qat’iy chegaralarini belgilash, ushbu normalarni buzganlik uchun ish beruvchining javobgarligini keskin kuchaytirish strategik maqsad bo‘lmog‘i lozim.

Transportda mehnat muhofazasi va tibbiy-profilaktik nazorat muassasalarining huquqiy maqomi ham jiddiy tahlilni talab qiluvchi muammoli

sohadir. Transport vositalarini boshqarish huquqini beruvchi tibbiy ko'riklar, shuningdek, har bir reys (smena) oldidan va keyin o'tkaziladigan tibbiy-psixologik nazorat nafaqat mehnat intizomi, balki jamiyat xavfsizligining eng muhim kafolatidir. Qonunchilikda ushbu jarayonlarning moliyaviy va tashkiliy yuki to'liq ish beruvchi (transport kompaniyasi) zimmasiga yuklatilishi aniq ko'rsatilishi, shu bilan birga, kasb kasalliklariga chalingan yoki mehnatda mayib bo'lgan xodimlarning salomatligiga yetkazilgan zararning uzoq muddatli, adolatli kompensatsiya qilinishi mexanizmlari hech qanday ikkilanishlarga o'rin qoldirmaydigan tarzda kodifikatsiya qilinishi zarur.

Bugungi global raqamlashtirish, multimodal logistikaning rivojlanishi va intellektual boshqaruv tizimlarining joriy etilishi sharoitida faqatgina alohida transport turlariga mo'ljallangan, bir-biridan mustaqil va ko'pincha o'zaro kolliziyaga kirishuvchi qonun hujjatlari bilangina sohani samarali tartibga solib bo'lmaydi. Transport turlari o'rtasidagi texnologik va iqtisodiy chegaralar yo'qolib borayotgan bir vaqtda, ularni tartibga soluvchi huquqiy normalarning turli manbalarga sochilib ketganligi davlat boshqaruvining strategik maqsadlariga erishishda jiddiy yuridik to'siqlarni keltirib chiqarmoqda.

Mavjud huquqiy bo'shliqlarni tizimli tahlil qilar ekanmiz, birinchi navbatda, amaldagi qonunchilikning tarqoqligi yaqqol ko'zga tashlanadi. Bugungi kunda sohaning umumiy konturini belgilovchi asosiy hujjat [1] qabul qilingan bo'lsa-da, ushbu hujjat bilan bir qatorda alohida tarmoqlarni tartibga soluvchi mustaqil qonunlar hamon parallel ravishda amal qilmoqda. Masalan, temir yo'l, avtomobil yo'llari yoki yo'l harakatiga oid qonunlar o'z yo'nalishida muhim bo'lsa-da, ular o'rtasidagi javobgarlik, sug'urta va yuk tashish shartlari bo'yicha nomutanosibliklar transport infratuzilmasini yaxlit bir majmua sifatida boshqarishga monelik qiladi. Natijada, bir transport turidan ikkinchisiga o'tish jarayonida (masalan, temir yo'ldan avtotransportga) huquqiy vakuum yoki meyorlar ziddiyati yuzaga keladi.

Transport munosabatlarini tizimlashtirish va transport huquqini mustaqil soha sifatida shakllantirish borasida olim N.A.Duxnoning ilmiy farazlari

zamonaviy yurisprudensiyada keskin bahslarga sabab bo'lmoqda. Olimning ta'kidlashicha, transport huquqini mustaqil tarmoq sifatida tan olmasdan va uning obyektiv qonuniyatlariga asoslangan kodifikatsiyani amalga oshirmasdan turib, sohada faqatgina subyektiv ma'muriy buyruqbozlik hukmronlik qilaveradi [9]. Ushbu dadil yondashuvni ma'qullagan holda, qayd etish lozimki, transport huquqini shunchaki nazariy fan sifatida e'tirof etishning o'zi yetarli emas, bu nazariya amaliyotda yagona Transport kodeksi shaklida moddiylashishi shart. Aks holda, xususiy huquq (tashish shartnomalari) va ommaviy huquq (davlat nazorati, xavfsizlik) normalari o'rtasidagi doimiy kurash tarmoqni ich-ichidan yemiraveradi.

Amaldagi qonunchilikdagi eng katta bo'shliqlardan biri – bu aralash (multimodal) tashuvlarni tartibga solish mexanizmining to'laqonli ishlamasligidir. To'g'ri, umumiy transportga oid qonunchilik hujjatlarida “aralash tashishlar operatori” tushunchasi va uning javobgarligi umumiy tarzda belgilangan bo'lsa-da, bu normalar ko'pincha deklarativ xususiyatga ega. Masalan, yuk temir yo'l transportidan avtomobil transportiga o'tkazilayotganda shikastlansa, qaysi tarmoqning javobgarlik limitlari qo'llanilishi hanuz bahsli. Temir yo'l sohasini tartibga soluvchi yangi tahrirdagi qonunda tashuvchining javobgarligi va neustoykalar miqdori qat'iy belgilangan bo'lib, u boshqa transport turlaridagi javobgarlik mezonlaridan farq qiladi [2]. Aynan mana shunday tarmoqlararo tafovutlar yagona Transport kodeksini qabul qilishni va unda multimodal tashuvlarning universal javobgarlik rejimini yaratishni taqozo etadi.

Infratuzilmani boshqarish va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash borasidagi qonun hujjatlari o'rtasidagi takrorlanishlar va kolliziyalar ham kodifikatsiyaning obyektiv zarurat ekanligini ko'rsatadi. Avtomobil yo'llarini qurish va saqlash majburiyatlarini belgilovchi qonun [3] bilan yo'l harakatini tashkil etish va audit o'tkazish vakolatlarini mustahkamlovchi qonun [4] o'rtasida ma'muriy vazifalarning kesishishi kuzatiladi. Xususan, yo'l obyektlarida davlat nazoratini amalga oshiruvchi Transport nazorati inspeksiyasi va Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati (DYHXX) o'rtasidagi vakolatlar chegarasining o'ta nozikligi amaliyotda byurokratik takrorlanishlarga sabab bo'lmoqda. Masalan, O'zbekiston

Respublikasining 2024-yil 19-yanvardagi O‘RQ-900-son Qonuniga muvofiq (10-modda), DYHXX yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlamagani, xavfli joyga belgi qo‘ymagani uchun yo‘ldan foydalanuvchi pudratchi (yoki yo‘llarga xizmat ko‘rsatish) tashkilotiga nisbatan MJTKga asosan ma‘muriy jazo qo‘llaydi. Shuningdek, O‘zbekiston Respublikasining 2007-yil 2-oktabrdagi O‘RQ-117-son Qonuniga ko‘ra, Transport nazorati inspeksiyasi xuddi shu obyekt bo‘yicha “Avtomobil yo‘llarini saqlash qoidalari va texnik reglamentlari” buzilgani uchun aynan o‘sha tashkilotni tekshiradi va ular ham o‘z yo‘nalishi (infratuzilma sifati) bo‘yicha chora ko‘radi yoki moliyaviy jarima qo‘llaydi. Bitta muammo (yo‘ldagi chuqur) uchun pudratchi korxonasi ikkita alohida davlat organiga hisobot beradi, ikkita farqli tekshiruvdan o‘tadi va ikkita idoraning hujjatbozligiga vaqt sarflaydi.

Axborot-kommunikatsiya texnologiyalarining sohaga keng kirib kelishi bevosita kiberxavfsizlik masalasini davlat boshqaruvining kun tartibiga olib chiqadi. Tadqiqotchi L.M.Malyoshina transportda kiberxavfsizlikning dolzarb zaifliklarini tahlil qilib, telematik tizimlar va boshqaruv markazlarining internet tarmog‘iga integratsiyalashuvi ularni xakerlik hujumlari uchun eng qulay nishonga aylantirayotganini asoslab beradi [11]. Ushbu xulosalarga tayangan holda, kelgusida qabul qilinadigan Transport kodeksi konsepsiyasiga “Transportning kritik axborot infratuzilmalari xavfsizligi” degan mutlaqo yangi huquqiy institutni kiritish taklif etiladi. Intellektual yo‘l harakati tizimlariga qilingan kiber-hujumlarni oddiy bezorilik emas, balki texnogen halokatni keltirib chiqaruvchi og‘ir jinoyat sifatida malakalash va transport operatorlarining kiber-himoya tizimlarini yaratish majburiyatini kodeks darajasida belgilash davlat xavfsizligining kafolatidir.

Umuman olganda, O‘zbekiston Respublikasining Transport kodeksi konsepsiyasi eskicha, tarqoq va faqatgina ma‘muriy cheklovlarga asoslangan boshqaruv paradigmasidan voz kechib, innovatsion, raqamlashgan, ijtimoiy yo‘naltirilgan va xalqaro tranzit logistikasiga to‘la integratsiyalashgan yangi huquqiy makonni yaratishning strategik rejasidir. Ushbu Kodeks mamlakat ichida transport turlari o‘rtasidagi kolliziyalarni bartaraf etadi, sun‘iy intellekt va elektron

hujjat almashinuvining legitimligini ta'minlaydi. Aynan shunday mukammal va to'g'ridan-to'g'ri ishlaydigan kodifikatsiyalashgan hujjatning qabul qilinishi O'zbekiston transport majmuasini jahon bozoridagi eng raqobatbardosh va ishonchli tranzit xablaridan biriga aylantirishning yagona to'g'ri yuridik yechimi hisoblanadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. O'zbekiston Respublikasining 2021-yil 9-avgustdagi "Transport to'g'risida"gi O'RQ-706-son Qonuni // Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 10.08.2021 y., 03/21/706/0774-son.

2. O'zbekiston Respublikasining 2024-yil 27-noyabrdagi "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi O'RQ-1006-son Qonuni // Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 28.11.2024 y., 03/24/1006/0978-son.

3. O'zbekiston Respublikasining 2007-yil 2-oktabrdagi "Avtomobil yo'llari to'g'risida"gi O'RQ-117-son Qonuni // O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2007 y., 39-40-son, 404-modda.

4. O'zbekiston Respublikasining 2024-yil 19-yanvardagi "Yo'l harakati to'g'risida"gi O'RQ-900-son Qonuni // Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 28.11.2024 y., 03/24/1006/0978-son.

5. Акперова А.Р. Отражение проблематики адаптации персонала в «Положении об адаптации работников в ОАО» Российские Железные Дороги» и в «Правилах адаптации персонала в АО» Казпочта» // Современные технологии управления транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность. – 2019. – С. 23-27.

6. Андреева Е.В., Корсакова В.В. Разработка модели профессиональных компетенций должности главного инженера дирекции аварийно-восстановительных средств (ДАВС) ОАО «РЖД» // Современные технологии управления транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность. – 2019. – С. 27-32.

7. Афанасьева Е.А., Письменная А.Б. Количественный подход к оценке удовлетворенности персонала // Современные технологии управления

транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность. – 2019. – С. 32-37.

8. Волжанкина Я.П., Чихирин О.В. Дистанционное обучение как метод повышения квалификации персонала без отрыва от производства // Современные технологии управления транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность. – 2019. – С. 45-49.

9. Духно Н.А. Транспортное право и юриспруденция // Публично-правовые проблемы транспортного права: Материалы Пятого международного транспортно-правового форума. – Москва: Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2023. – С. 58-67.

10. Керопян Ю.П. Актуальные проблемы правового регулирования отношений с использованием искусственного интеллекта в государственном управлении (на примере транспорта) и в судебной системе // Публично-правовые проблемы транспортного права: Материалы Пятого международного транспортно-правового форума. – Москва: Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2023. – С. 92-95.

11. Малёшина Л.М. Кибербезопасность на транспорте: актуальные уязвимости и угрозы // Публично-правовые проблемы транспортного права. – 2023. – С. 111-117.