

ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИ ЭКСПЕРТИЗАСИ АВТОТЕХНИКА ЭКСПЕРТИЗАСИНИНГ ЎРНИ

Абдусаматов Эркинжон

Тошкент давлат транспорт университети

Раҳманов Бахтиёр

Тошкент давлат транспорт университети

Ўткиров Шокирхўжа

Тошкент давлат транспорт университети

Аннотация: *Мақолада йўл-транспорт ҳодисалари экспертизасини ўтказишда автотехника экспертизасининг ўрни ва бу мутахассисга қўйиладиган талаблар, ваколатлари тўғрисида фикр юритилади.*

Калит сўзлар: *Йўл-транспорт ҳодисаси, текшириш ва таҳлил, йўл-транспорт вазияти, Автотехника экспертизаси*

Юртимиз аҳолиси юқори суратларда ўсиб борар экан, пиёдаларнинг транспорт воситалари билан кесишиш нуқталарини камайтириш долзарб масалардан бирига айланиб бормоқда, Республикамиз ҳудудида биргина 2022 йилнинг биринчи ярмида мамлакат ҳудудида ўтган йилга нисбатан деярли 5,2% га йўл-транспорт ҳодисалари камайган. Йўл-транспорт ҳодисаларининг асосий сабаблари 22,9 % ЙТХга белгиланган тезликка риоя қилмаслик сабаб бўлган. 7,1% - ҳайдовчининг тажрибасизлиги, 5,1% - оралик масофани сақламаслик, 3,7% - пиёдага йўл бермаслик, 2,9% - светофор ёки йўл белгисига риоя қилмаслик, 2,8% - қувиб ўтиш қоидаларини бузиш, 1% - маст ҳолда транспорт воситасини бошқариш, 8,7% - бошқа сабаблар оқибатида авариялар содир бўлган. ЙТХларнинг 45,5% эса объектив сабабларига кўра келиб чиққан. Бу пиёдалар ўтиш жойи ташкил қилинмаганлиги - 11%, велойўлаклар йўқлиги - 8,3%, йўлни ажратувчи тўсиқлар ўрнатилмаганлиги - 8,1%, йўллар ёритилмаганлиги - 5,2%, йўл хўл ёки музлама бўлганлиги - 1,9%. Хизмат шунингдек, шу турдаги сабабларга пиёдалар ҳаракатини чекловчи тўсиқлар (панжара) ўрнатилмаганлиги - 4,6%, тор йўлларнинг ўтказувчанлиги транспорт оқимига мослаштирилмаганлиги - 4,3%, ерости ва ерусти пиёдалар ўтиш жойи ташкил этилмаганлигини - 1,7% ҳам киритган. Барча ЙТХларнинг қарийб ярми — 46,8 % автомобилларда пиёдаларни уриб кетиш билан боғлиқ. Автомобиллар тўқнашуви эса 31,8%, велосипедчиларни уриб юбориш — 8,4%, машиналарнинг ағдарилиши — 5,3%, тўсиққа урилиш — 4,4% ва тўхтаб турган транспортга бориб урилиш — 1,2 фоизни ташкил қилди.

ЙТХларни олдини олишга қаратилган чора-тадбирларни ишлаб чиқиш учун йўл-транспорт ҳодисаларини текшириш ва таҳлил қилиш маълумотлари асос бўлиб хизмат қилади. Йўл-транспорт ҳодисаси(ЙТХ) оқибатларини эргаштириб келадиган омилларнинг оригинал бирлашмасини тақдим қилади. Бунда ҳар бир йўл-транспорт

ҳодисаси иштирокчиларининг ҳаракатларини такрорланмас жамланмаси сифатида фақатгина бир марта вужудга келади. Ҳар бир иштирокчи унинг ҳаракатларининг мазмун-моҳиятини олдиндан белгилаб берадиган ўзининг ички олами, кадр-қимматлар тизимига эга бўлади. ЙТХ уни содир қилган шахсларнинг индивидуал жавобгарлигини кўзда тутди. Бу жавобгарликнинг ифодаси моддий, маъмурий ёки жинсий жазо бериш бўлиб ҳисобланади. ЙТХ иштирокчиларининг айбдорлик даражаси кўпинча илмий нуқтаи-назардан асослашни, яъни физика, механика ва бошқа фанларнинг қонунлари ёрдамида асослашни талаб қилади. Бундай турдаги масалаларни ҳал қилиш билан Автотехника экспертизаси шуғулланади.

Йўл-транспорт ҳодисасининг Автотехника экспертизаси махсус билими бор шахслар томонидан ҳар битта алоҳида олинган ҳодисанинг ҳамма йўналишларини комплекс равишда илмий-техникавий тадқиқот қилишдир.

Автотехника экспертизаси ўзининг махсус билимларига мувофиқ шахсан ўтказилган тадқиқотлар асосида ўзининг номидан хулоса беради ва ўзининг хулосаси учун шахсий жавобгарликни зиммасига олади. Автотехника экспертизасининг хулосаси жинсий ишнинг материалларига асосланади ва иш бўйича далил бўлиб ҳисобланади. Автотранспорт билан содир қилинган жиноятларни кўриб чиқиш жараёнида айблов хулосаси ва ҳукм ҳам бошқа далиллар билан бир қаторда унга ҳам асосланади.

Автотехника экспертизаси йўл-транспорт ҳодисасининг фақатгина техник жиҳатларини тадқиқ қилади. Бундай таҳлил қилиш йўл-транспорт ҳодисасининг ҳолатларини ЙТХ қатнашчиларининг психофизиологик хусусиятларини уларга ва экспертнинг ўзига таъсир кўрсатувчи эмоционал омилларни ҳисобга олмасдан физикавий қонунлар асосида ўрганишни кўзда тутди. Барча далилларга тўлиқ баҳони судга беради.

Автотехника экспертизаси ваколатлари деганда экспертнинг экспертизани ўтказиш назарияси ва услубияти соҳасидаги билимлари ва тажрибаси, шунингдек қонунчилик томонидан унга тақдим қилинган ваколатлар доираси ҳамда у ўзининг махсус билимлари асосида ҳал қилиши мумкин бўлган масалалар доираси тушунилади.

Суд-автотехника экспертизасининг ваколатларига қуйидагилар киради:

- йўл-транспорт ҳодисасида иштирок этган транспорт воситаларининг техник ҳолатини тадқиқ қилиш;
- йўл-транспорт ҳодисаси жойидаги вазиятни тадқиқ қилиш;
- йўл-транспорт ҳодисаси қатнашчиларининг ҳатти-ҳаракатларини тадқиқ қилиш;
- йўл-транспорт ҳодисаси ёки унинг алоҳида босқичларининг механизминини тадқиқ қилиш;
- йўл-транспорт ҳодисасининг олдини олишнинг техник имкониятини аниқлаш.

Йўл-транспорт ҳодисасининг олдини олишнинг техник имкониятининг борлиги ёки йўқлиги хавfli ва ЙТХли вазиятларни ажратиш критерияси бўлиб ҳисобланади.

Транспорт воситаларининг техник ҳолати носозликнинг вужудга келиш сабаблари ва вақтини ва носозликни йўл-транспорт ҳодисасигача аниқлаш имкониятини аниқлаш учун тадқиқ қилинади. Автотехника экспертизаси аниқланган носозлик билан йўл-транспорт ҳодисаси ўртасидаги сабаб-оқибат боғланишини аниқлайди ва транспорт воситасининг ЙТХ momentiдаги ҳолатида унинг олдини олиш техник имкониятини баҳолайди. “Техник имконият” атамасининг қўлланилиши масалаларни ҳайдовчининг субъектив ҳолати ва унинг психофизиологик тавсифларига боғлиқ бўлмаган ҳолда ҳал қилиш зарурлиги билан шартланади. Эксперт транспорт воситасининг техник ҳолати билан боғланадиган, йўл-транспорт ҳодисасининг ривожланишига кўмаклашган (ёки кўмаклашиши мумкин бўлган) ҳолатларни аниқлаштиради.

Автотехника экспертизаси йўл-транспорт ҳодисаси жойидаги вазиятни ЙТХ зонасида транспорт воситалари ва бошқа объектларнинг ҳаракатини тавсифлайдиган параметрларни (юриш қисми ва йўл чеккасининг кенлиги, шиналарнинг йўл билан тишлашиш коэффициентлари, чайқалишга қаршилик кўрсатиш коэффициентлари, йўлнинг қиялиги, думалоқлик радиуслари, ҳаракатни ташкил қилиш воситалари) аниқлаш учун тадқиқ қилади. Тадқиқотлар жараёнида транспорт воситаларининг ҳаракат траекториялари, йўлдаги кўринувчанлик шароитлари, шунингдек ЙТХ га кўмаклашган (ёки кўмаклашиши мумкин бўлган) бошқа ҳолатлар аниқланади.

Автотехника экспертизаси ЙТХ қатнашчилари йўл ҳаракати қоидалари, транспорт воситаларини эксплуатация қилиш қоидалари ва бошқа меъёрий ҳужжатларнинг техник талабларини бажариш учун қандай ҳаракат қилишлари лозим бўлганлигини аниқлайди. Қатнашчиларнинг ЙТХ жараёнидаги амалдаги ҳаракатларини меъёрий ҳужжатлардаги кўрсатмалар билан солиштириш билан эксперт бу ҳаракатларнинг ўрнатилган талабларга мувофиқлик даражасини аниқлайди.

У хавф вужудга келган моментдан бошлаб ҳайдовчининг автомобилни бошқариш бўйича қандай ҳаракатлари йўл-транспорт ҳодисасининг олдини олиши мумкин бўлганлигини, улар йўл ҳаракати қоидаларининг қайси талабларида кўзда тутилганлигини аниқлайди. У шунингдек, транспорт воситасининг ҳайдовчисида бу ҳаракатларни бажариш имконияти бўлган-бўлмаганлигини ҳам аниқлаштиради. Эксперт шу тариқа йўл-транспорт ҳодисаси қатнашчиларининг ҳаракатлари билан (тергов ва суд томонидан аниқланган ёки экспертнинг ўзи томонидан аниқланган) йўл-транспорт ҳодисаси ўртасидаги сабаб боғланишининг техник жиҳатларини аниқлайди, бу боғланишларни аниқлаш махсус билимлар бўлишини талаб қилиши мумкин. Жиноят ва бахтсиз ҳодисани ажратиш учун йўл ҳаракати қоидаларининг бузилиши жиноий оқибатларнинг сабаби бўлиб хизмат қилганлигини исботлаш зарур бўлади.

АДАБИЁТЛАР:

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 4.04.2022 йил 190-сонли қарори.

2. “Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида” Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарори, 2022 йил 12 апрель, №172.

3. Аземша С.Н., А.Н.Старовойтов. Применение научных методов в повшении безопасности дорожного движения. Гомель, 2017

4. Ғ.А.Саматов, М.Н.Усманова, С.В.Скирковский, Д.В.Капский, “Йўл-транспорт ҳодисалари экспертизаси” ўқув қўлланма. Тошкент, 2021й.

5. O'G, J. R. Y. R., O'G'Li, A. E. X., & Hamroyevich, T. N. (2021). HAYDOVCHILARNI TAYYORLASHDA RAQAMLI O 'ZBEKISTON 2030 DASTURINI JORIY ETISH. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 749-754. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-o-zbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>

6. E Abdusamatov, S Abruyev, N Tursunov (2022). Evaluate the Economic Efficiency of Fuel Consumption of Vehicles at an Intersection. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 49-45. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAAJ&citation_for_view=ZkfslzMAAAJ:eQOLeE2rZwMC

7. S Abruyev, E Abdusamatov, J Choriyev (2022). Impact of Technical Means on Road Traffic Accidents. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 35-39.

https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAAJ&citation_for_view=ZkfslzMAAAJ:YsMSGLbcyi4C

8. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022) ЕНГИЛ ВА ЮК АВТОМОБИЛЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙТХ ТАҲЛИЛИ IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 216-219.

<https://scholar.google.ru/scholar?oi=bibs&cluster=4006704934648195081&btnI=1&hl=ru>

9. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022) ПИЁДА ИШТИРОКИДА ЁНЛАНМА МАСОФА САҚЛАНМАСДАН СОДИР ЭТИЛГАН ЙТХ ТАҲЛИЛИ IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 220-222.

<https://scholar.google.ru/scholar?oi=bibs&cluster=5248013209937155638&btnI=1&hl=ru>