

TRANSPORT VOSITALARI HARAKATI YOKI ULARDAN FOYDALANISH XAVFSIZLIGI QOIDALARINI BUZISH JINOYATINING HUQUQIY TAVSIFI

Ibodillayev Doston Abduvayt og‘li

Huquqni muhofaza qilish akademiyasi magistranti

dostonibodillayev@gmail.com

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatining jinoiy-huquqiy tavsifi bayon etilgan. Shuningdek, muallif maqolada transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatini tavsiflashda uchraydigan ayrim muammoli masalalarga to‘xtalib o‘tgan.

Kalit so‘zlar: *yo‘l-transport hodisasi, transport vositalari harakati qoidalarini buzish, transport vositalari foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish.*

LEGAL CHARACTERISTICS OF THE CRIME OF VIOLATION OF TRAFFIC SAFETY RULES OR OPERATION OF VEHICLES

ABSTRACT

This article describes the criminal-legal characteristics of the crime of violation of traffic safety rules or operation of vehicles. The author also touched upon some problematic issues in the article that occur when describing the crime of violating traffic safety rules or operating vehicles.

Keywords: *traffic accident, violation of vehicle traffic rules, violation of vehicle operation safety rules.*

O‘zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksida “Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligiga qarshi jinoyatlar” alohida bobga ajratilgan bo‘lib, aynan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyati JKning 266-moddasida alohida qayd etilgan. Mazkur jinoyat kodeksda quyidagicha bayon etilgan. Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish badanga o‘rtacha og‘ir yoki og‘ir shikast yetkazilishiga sabab bo‘lsa, jinoyat hisoblanadi. Agar bunday qilmish oqibatida odam (yoki bir necha odam) halok bo‘lsa, halokat yoki boshqa og‘ir oqibatlar yuz bersa shaxsga jiddiy jazo choralari belgilangan. Mazkur moddani to‘g‘ri kvalifikatsiya qilish uchun moddada ishlatilgan terminlar mohiyatiga ham e‘tibor berishimiz kerak bo‘ladi.

Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 12-apreldagi 172-son qaroriga 1-ilova “Yo‘l harakati qoidalarini” ga ko‘ra, **transport vositasi** — odamlarni, yuklarni tashishga yoki maxsus ishlarni bajarishga mo‘ljallangan qurilma.

Yo‘l harakati — odam va yuklarni transport vositalari yordamida yoki bunday vositalarsiz yo‘llar doirasida tashish yoxud yo‘l harakati qatnashchilarining yo‘llarda harakatlanishi jarayonida yuzaga keluvchi munosabatlar majmui [5]. Shuningdek, yo‘l harakati deganda, muayyan qoidalarga bo‘ysinuvchi piyodalar, haydovchilar, yo‘lovchilar, transport vositalari harakatini qamrab oluvchi ijtimoiy texnik tizimni tushunish lozim. Harakat, asosan, yo‘llar bo‘yicha, ayrim vaqtlarda yo‘l bo‘lmagan sharoitda (qurilish maydonchalari, ko‘chada, temir yo‘ldan o‘tish joylarida, tashkilotlarning ishlab chiqarish hududlarida, dalalarda va h.k.) amalga oshiriladi [2, 789-b.].

Shuni nazarda tutish lozimki, **yo‘l harakati qoidalarini buzish** transport vositasini boshqarish tartibiga doir belgilangan ko‘rsatmalarga rioya etmaslikda (masalan, belgilangan harakatlanish tezligini oshirish, yo‘l belgilariga rioya qilmaslik, harakatlanishning qarama-qarshi tomoniga chiqib ketish va shu kabilarda) ifodalanadi. **Transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish** esa, transport vositalaridan foydalanish tartibiga doir belgilangan ko‘rsatmalarga rioya etmaslikda (masalan,

nogabarit yuklarni yoki yo'lovchilarni bunga mo'ljallanmagan transport vositasida tashish, transport vositasi boshqaruvini shu vositani boshqarish huquqiga ega bo'lmagan shaxsga topshirish va shu kabilarda) ifodalanadi [3].

Yo'l harakati xavfsizligi deyilganda yo'l harakati qatnashchilarining yo'l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo'l harakati holati [2] tushuniladi.

Foydalanish xavfsizligi deyilganda tegishli ravishda, transport vositalaridan yo'l harakati ishtirokchilarining yol'-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan muhofazlanganligini ta'minlaydigan tarzda foydalanish [2, 789-b.] hisoblanadi.

Halokat deganda, temir yo'l, dengiz, daryo, havo, jamoat transportidagi (avtobus, trolleybus, tramvay, yo'nalishli taksi va shu kabilar) o'nlab odamlar nobud bo'lishi bilan bir qatorda atrof-muhitga hamda odamlar sog'lig'i yoki hayoti uchun tuzatib bo'lmaz darajada ziyon yetkazgan hodisa tushunilishi lozim [5].

“Boshqa og'ir oqibatlar” deganda, odamlar o'limi bilan bir qatorda poyezdlar, kemalar yoki samolyotlar qatnovi uzoq muddatga izdan chiqishi, tevarak-atrofdagi uylar va boshqa inshootlar vayron qilinishi (portlashi, yonib ketishi, qulab tushishi) va h.k.lar tushunilishi lozim. Shuni nazarda tutish lozimki, harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalari buzilishi natijasida ikki yoki undan ortiq odamga o'rtacha og'ir va/yoki og'ir shikast yetkazilganligi faktining o'zi qilmishni “boshqa og'ir oqibatlar” belgisi bo'yicha kvalifikatsiya qilish uchun asos bo'lmaydi [5].

Jinoyatning **obyekti** transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi, odamlar hayoti va sog'lig'i hisoblanadi.

Jinoyatning **predmeti** har qanday transport vositalari – har qanday avtomobillar (yuk, yo'lovchi tashiydigan, yengil avtomobillar, sport avtomobillari va hokazolar), tramvaylar, trolleybuslar, traktorlar, va boshqa mexanik transport vositalari bo'lishi mumkin.

Mexanik transport vositalari o'zi yurar bo'lishi, ya'ni mustaqil dvigateliga ega bo'lishi shart. Agar mashina dvigateli ishdan chiqqan holda va u qo'l yordamida siljitsa, u holda mazkur jinoyatning predmeti mavjud emas, amalda sodir etilgan

qilmish muayyan shart-sharoitda transportning xavfsiz ishlashi qoidalarining buzilishi dab baholanishi mumkin (JKning 268-moddasi). Biroq, ana shunday mashina boshqa transport vositasi tomonidan tortib ketilayotgan bo'lsa, tortib ketilayotgan transport vositasi haydovchisining belgilangan qoidalarni buzishi JKning 266-moddasida ko'zda tutilgan jinoyat tarkibi belgilariga mos tushadi [2, 789-b.].

Aybdorning harakatlarini kvalifikatsiya qilish uchun transport vositasi foydalanishdagi yoki o'quv mashinasi ekanligi ahamiyatga ega emas, chunki har qanday holatda ham u yuqori xavf manbai bo'lib qolaveradi.

JKning 266-moddasida ko'zda tutilgan transport vositalari deganda, yengil va yuk avtomashinalarning barcha turi, avtobuslar, maxsus mashinalar, traktorlar, trolleybuslar, tramvaylar, dvigateling ish hajmi 50 sm³ dan kam bo'lmagan mototsikl va motorollerlar, yo'l qurilishi, qishloq xo'jaligi uchun mo'ljallangan o'ziyurar mashinalar (ekskavator, buldozer, avtopogruzchik, greyder, avtokran va boshqalar) tushuniladi [4].

Obyektiv tomonidan JK 266-moddasida nazarda tutilgan jinoyat transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan, transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish qoidalarini buzishi natijasida badanga o'rtacha yoki og'ir shikast yetkazilishida ifodalanadi [2, 789-b.].

Oliy sud Plenumi qarorlaridagi tushuntirishga muvofiq, "Sudlar yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish bilan bog'liq jinoyatlarni texnika xavfsizligi yoki transportda mehnatni muhofaza qilish qoidalarini buzish bilan bog'liq jinoyatlardan farqlay olishi shart".

Yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish (JK 266-moddasi) deganda, bunday harakatlarning transport vositasi yo'llarda harakatlanishi jarayonida sodir etilishi tushuniladi. Agar transport vositasidan foydalanish jarayonida, jumladan transportga yuk ortish-tushirish, transport vositasini ta'mirlash, qurilish, qishloq xo'jaligi ishlari va boshqa turdagi ishlarni bajarishda texnika xavfsizligi yoki mehnatni muhofaza qilish qoidalarini buzish natijasida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilgan, odam o'limi yoki boshqa og'ir oqibatlar kelib chiqqan bo'lsa,

mazkur qoidalarga rioya etilishi uchun mas'ul shaxsning harakatlari JK 257-moddasi bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi lozim [3].

Yo'l harakati va transport vositalaridan foydalanish qoidalari buzilishini harbiy mashinani boshqarish va ulardan foydalanish qoidalarini buzishdan farqlash lozim. Harbiy xizmatchi tomonidan jangovor, maxsus yoki transport mashinalarini boshqarish va ulardan foydalanish qoidalari buzilgan taqdirda, qilmish JK 298-moddasi bilan kvalifikatsiya qolinadi. Agar yo'l-transport hodisasi harbiylashtirilmagan mashinani boshqargan harbiy xizmatchining aybi bilan yoki harbiy mashinani boshqargan harbiy bo'lmagan shaxsning aybi bilan sodir etilsa, qilmish JK 266-moddasi bilan kvalifikatsiya qilinishi lozim [3].

Foydalanish qoidalarining buzilishi, masalan, qo'pol yuklarni tashish, avtomashinani nomaqbul joyda tashlab ketish, boshqarishni nomuvofiq shaxsga ishonib topshirish, mashinani zaif trosda tortib yurish, moslashtirilmagan transport vositasida odam tashish kabilarda ifodalanishi mumkin.

Umumiy ehtiyot choralarining buzilishi natijasida yuzaga kelgan, zararli oqibatlar keltirib chiqargan haydovchining noto'g'ri harakatlari foydalanish qoidalarining buzilishi deb e'tirof etilmaydi. Bu hollarda aybdorning harakatlari muayyan ishlarni amalga oshirish, xavfsizlik texnikasi, mehnatni muhofaza qilish qoidalarining buzilishi sifatida yoki hayot va sog'liqqa qarshi qaratilgan jinoyat deb kvalifikatsiya qilinadi. Masalan, mashinaga benzin quyishda haydovchi ehtiyotsizligi tufayli benzin dvigatel ustiga to'kildi va boshqaruv vaqtida elektr o't oldirish tizimi buzuqligi natijasida uchqundan avtomashina alanga ichida qoldi va yo'lovchi halok bo'ldi. Bu holda qilmish ehtiyotsizlik oqibatida o'limga olib kelgan deb JK 102-moddasi bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi mumkin [2, 789-b.]

Agar shaxs ixtisoslashgan transport vositasida (avtokran, ekskavator, skreper va hokazolar) ishlay turib, mashinadan o'zga, transportga hos bo'lmagan maqsadda foydalanganida zarar yetkazgan, masalan, avtokranda elektr liniyasi ostida yuk tushirish ishlarini belgilanganidan yaqinroq masofada amalga oshirib, natijada ishchilardan biri elektr tokidan halok bo'lgan holda mazkur jinoyat tarkibi mavjud

emas. Bu kabi xavfsizlik texnikasiga rioya qilmaslik hollari mashina yurib ketayotganida ham ro'y berishi mumkin, masalan, avtokran haydovchisi ilgakka ilingan yukni joydan joyga ko'chirishda uni silkitib yuboradi va ishchi badaniga og'ir shikast yetkazadi. Mazkur holatlarda harakat xavfsizligi va foydalanish xavfsizligi qoidalaribuzilmaganligi sababli JK 266-moddasi bo'yicha javobgarlik istisno etiladi.

Transport vositalarini boshqarish va ulardan foydalanish qoidalari buzilgan bo'lmasada, lekin qonunda ko'rsatilgan oqibatlar kelib chiqsa, buni bahtsiz hodisa natijasida aybsiz holda zarar yetkazish deb toppish kerak.

JKning 266-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan jinoyat qonunda badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishi sifatida ko'rsatilgan oqibatlar kelib chiqqan paytdan tugallangan hisoblanadi.

Harakat havfsizligi va transport vositalaridan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzgan shaxs yetkazilgan zararli oqibatlar uchun qoidabuzarlik bilan oqibatlar o'rtasida sababiy bog'lanish mavjud bo'lgan holdagina javob beradi. Qoida buzilmagan holda bunday aloqa istisno etiladi (masalan, piyoda o'z ehtiyotsizligi tufayli mashina orqa g'ildiragi ostiga tushib qoladi yoki o' joniga qasd qilib o'zini mashina ostiga otadi). Harakatlanayotgan transport hamda jabrlangan shaxs o'rtasida jismoniy bog'liqlik mavjudligi hali sababiy bog'lanish mavjudligidan dalolat bermaydi, chunki bunday toifaga oid jinoyatlarda u normativ hususiyatga ega.

Normativlik tufayli sababiy bog'lanish jismoniy bog'liqlik umuman ro'y bermagan hollarda ham mavjud bo'lishi mumkin. Haydovchi o'z noto'g'ri harakatlari bilan to'g'ri harakatlanishga halaqit halaqit berishi natijasida harakatning boshqa ishtirokchilari uchinchi shaxslarga zarar yetkazishga majbur bo'lgan holatlarda ham, yetkazilgan zarar uchun ham javobgar bo'ladi. Masalan, qarama-qarshi yo'nalish qatoriga chiqib olgan haydovchi ro'paradan kelayotgan transport haydovchisi uchun to'siq paydo qiladi, u to'qnashishning oldini olish yoki to'xtash imkoniga ega bo'lmay, trotuardagi piyodani urib yuboradi. Bunda birinchi haydovchi oqibatlar uchun javob berishi lozim. Bu holatda ikkinchi haydovchi harakatlari oxirgi zarurat qoidalariga ko'ra yoki aybsiz holda zarar yetkazish sifatida kvalifikatsiya qilinadi [2, 790-b.].

Haydovchining zararli oqibatlar bilan bevosita bog'liq harakatlari, harakatning boshqa ishtirokchilarining qoidabuzarligi tufayli shartlangan bo'lishiga qaramay, ushbu oqibatlarning sababi sifatida ishtirok etadi. Yo'l harakati qoidalarida, hususan, qoidabuzarliklarning oldini oladigan talablar mavjud. Masalan, ularda haydovchi boshqa shaxslar tomonidan yo'l qo'yilgan o'zga qoidabuzarliklarga nisbatan qanday ish tutishi kerakligi ko'rsatilgan. Bu qoidalar buzilgan ekan, demak, aybdor yetkazilgan zarar uchun javob berishi shart. Xususan, qarama-qarshi transport vositasi chirog'idan ko'zi qamashgan haydovchi mashinani to'xtatmasdan, shu holat bilan bog'liq tarzda piyodani urib yuborsa, JKning 266-moddasi bo'yicha javobgarlikka tortiladi [2, 790-b.].

Sababiy bog'lanish masalasini hal etishda haydovchida zararli oqibatning oldini olishning texnik imkoni mavjudligi hisobga olinadi. Bunday imkoniyat bo'lmay, xavfli vaziyat u emas, harakatning boshqa ishtirokchilari tomonidan keltirib chiqarilganligi ma'lum bo'lsa, u holda JKning 266-moddasi bo'yicha javobgarlik istisno etiladi. Haydovchi ko'zi ko'rmasdan piyodani urib yuborgan holda uning harakatlari, agar u mashinani to'xtatish yoki chetga burib yuborish imkoniga ega bo'lmagan bo'lsa, kelib chiqqan oqibatlarning sababi emas. Xavfli holatni uning o'zi keltirib chiqargan bo'lsa, zararli oqibatlarning oldini olishga texnik imkon yo'qligi yuridik ahamiyatga ega emas [2, 790-b.].

JK [260](#), [261- 263](#), [266](#), [268](#), [269-moddalarida](#) nazarda tutilgan jinoyatlarning zaruriy belgisi sodir etilgan harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish yoxud jinoyat qonunida ko'rsatilgan boshqa qoidalarning buzilishi bilan kelib chiqqan oqibatlar o'rtasida **sababiy bog'lanish** borligi hisoblanadi. Harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarining buzilishi ham harakat, ham harakatsizlikda ifodalanishi mumkin [3].

Transport vositasi haydovchisining yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish natijasida emas, balki yukni ortish yoki tushirishda, transport vositalarini ta'mirlashda, qurilish, yo'l, qishloq xo'jaligi va boshqa ishlarni amalga oshirishi natijasida JK [266-moddasida](#) nazarda tutilgan oqibatlarga sabab

bo'lgan harakatlari, yuzaga kelgan oqibatlar va ayb shaklidan kelib chiqqan holda, shaxsga qarshi jinoyatlar yoki ishlarni amalga oshirish qoidalarini buzish uchun javobgarlikni nazarda tutuvchi [JK](#) tegishli moddalari bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi lozim.

Yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish, agar u kelib chiqqan oqibatlar bilan bog'liq bo'lmasa, ayblovdan chiqarilishi lozim. Bunday hollarda qonun hujjatlariga muvofiq boshqa huquqiy ta'sir choralari qo'llaniladi.

Sudlarning e'tibori shunga qaratilsinki, yo'l-transport hodisasi sabablarini tekshirishda yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarining qaysi bandlari buzilganligini va ulardan qaysilari [JK 266-moddasida](#) nazarda tutilgan oqibatlar bilan sababiy bog'lanishda bo'lganligini aniqlash zarur.

Yo'l harakati qoidalari ikki yoki undan ortiq yo'l harakati ishtirokchisi tomonidan buzilgan hollarda, [JK 266-moddasi](#) bo'yicha jinoiy javobgarlik faqat transport vositasini boshqarish borasidagi harakatlari mazkur moddada ko'rsatib o'tilgan oqibatlar bilan sababiy bog'lanishda bo'lgan haydovchidagina kelib chiqadi. Transport vositasini boshqarish borasidagi harakatlari kelib chiqqan oqibatlar bilan sababiy bog'lanishda bo'lmagan boshqa haydovchi esa, yo'l harakati qoidalarini buzganligi uchun ma'muriy javobgarlikka tortiladi [3].

Jinoyatning **subyektiv tomoni** kelib chiqqan oqibatlarga nisbatan **ehtiyotsiz munosabat** bilan tavsiflanadi. Shaxs harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buza turib, bu inson sog'lig'iga og'ir yoki o'rtacha og'ir shikast yetkazishi mumkinligini anglaydi, biroq asossiz ravishda ularning oldini olishiga ishonadi yoki transport vositasini boshqaroyotgan shaxs harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzib, zararli oqibatlar kelib chiqishini ko'ra bilmaydi.

Qasddan zarar yetkazish (o'ch olish maqsadida piyodani urib yuborish) shaxsga qarshi jinoyatni tashkil etadi. Aybdor transport vositasi yordamida jamoatchilik tartibini buzar ekan, qilmish qo'shimcha ravishda bezorilik sifatida kvalifikatsiya qilinishi mumkin [2, 790-b.].

JK [260](#), [261](#), [262](#), [266](#), [268](#), [269-moddalarida](#) nazarda tutilgan jinoyatlar, harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish yoki boshqa qoidalar buzilishi xususiyatidan qat'ii nazar, **ehtiyotsizlik oqibatida** sodir etilgan, deb e'tirof etiladi, chunki, bunda aybdor barcha hollarda o'z-o'ziga ishonish yoki beparvolik bilan harakat qiladi. Agar aybdor harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini qasddan buzsa, uning qilmishi Jinoyat [kodeksining](#) qasddan sodir etilgan jinoyatlar uchun javobgarlikni nazarda tutuvchi tegishli moddalari bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi lozim.

Aybdor tomonidan bir necha mustaqil jinoyatlar sodir etilgan bo'lib, masalan, bu jinoyatlardan biri harakatlanish yoki transport vositasidan foydalanish xavfsizligiga qarshi, boshqasi esa, hayotga yoki sog'liqqa qarshi jinoyat bo'lsa, uning harakatlari mazkur jinoyatlar majmuini tashkil etadi [3].

Jinoyat kodeksi [263](#), [267-moddalarida](#) nazarda tutilgan jinoyatlarning subyektini o'n to'rt yoshga to'lgan, JK [260-262](#), [263¹](#), [264-266](#), [268](#), [269- moddalarida](#) nazarda tutilgan jinoyatlarning **subyektini** esa, o'n olti yoshga to'lgan shaxs hisoblanadi.

Tushuntirilsinki, JK [266-moddasida](#) nazarda tutilgan jinoyat subyektini sifatida transport vositasini boshqargan, ya'ni:

haydovchilik guvohnomasiga ega;

yo'l harakati qoidalarini buzganligi uchun haydovchilik guvohnomasi olib qo'yilgan;

tegishli turdagi transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum qilingan;

umuman transport vositasini boshqarish huquqiga ega bo'lmagan;

qo'sh boshqaruvli o'quv (mashq) transport vositasida transportni boshqarishni o'rgatayotgan shaxs topilishi mumkin.

Yo'l harakati qoidalarining [I bo'limiga](#) ko'ra, ish hajmi 50 kub santimetr gacha bo'lgan va yurgizgich (dvigatel) bilan harakatga keltiriladigan hamda eng yuqori harakatlanish tezligi soatiga 50 kilometrdan oshmaydigan transport vositasini, moped (osma yurgizgichli (dvigatelli) velosiped) va o'xshash tavsifga ega bo'lgan boshqa transport vositasini boshqarib borayotgan shaxs JK [266-moddasida](#) nazarda tutilgan

jinoyat **subyekt**i bo'lishi mumkin emas. Mazkur transport vositalarini yoki ot-ulov transportini boshqarib borayotgan, shuningdek, velosipedchilar, aravacha, chana, bolalar hamda nogironlar aravachalarini tortib (yurgizib) borayotgan va yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzishga yo'l qo'ygan shaxs, agar bunda ehtiyotsizlik orqasida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilgan yoxud odam o'lgan bo'lsa, buning uchun asoslar mavjud bo'lgan taqdirda, JK [268-moddasi](#) bo'yicha javobgar bo'ladi [3].

Sud-tergov amaliyotida harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish xavfsizligi qoidalarining haydovchi-instruktor hamda shogird tomonidan yo'l qo'yilgani va zararli oqibatlarni keltirib chiqargan buzishni kvalifikatsiya qilishda muayyan muammolar paydo bo'ladi. Umumiy qoidaga binoan, shogird tomonidan ikki tomonlama boshqariladigan amaliyot vaqtida yo'l qo'yilgan avariya uchun instructor javob beradi. Ammo, qoidabuzarlik shogird tomonidan instruktor ko'rsatmalarini ongli tarzda bajarmaslik va maxsus qoidalarni qo'pol buzish oqibati ekanligi aniqlansa, JKning 266-moddasi bo'yicha shogird javobgarlikka tortiladi.

Jabrlanuvchiga yo'l-transport hodisasi oqibatida hayoti uchun xavfli bo'lmagan yengil tan jarohati yetkazilganligi yoki u bevosita yo'l-transport hodisasi vaqtida halok bo'lganligi aniqlansa yoki aybdor unga yordam berishi shart bo'lgani holda, uning o'zining hayoti yoki sog'ligi uchun xavf tug'ilganida, JKning 117-moddasi bo'yicha javobgarlik leikb chiqmaydi.

JK 266-moddasi turli qismlarida ko'zda tutilgan, harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish qoidalarining buzilishi natijasida sodir etilgan jinoyat belgilari mavjud bo'lgan holda, aybdor tomonidan sodir etilgan qilmish JK 33-moddasi talablariga muvofiq, nisbatan og'irroq jazo belgilangan qismi bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi lozim.

Harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish qoidalarini buzgan va hayoti xavf ostida qolgan jabrlanuvchiga yordam ko'rsatmagan shaxsning harakatlari jinoyatlar jami bo'yicha JK 117 va 266-moddalarining tegishli qismlariga binoan kvalifikatsiya qilinadi. Shaxs harakat xavfsizligi yoki transport vositasidan foydalanish

qoidalarini buzmagani, ammo o'z haydovchilik burchini ado etmay, hodisa joyidan jabrlanuvchiga yordam ko'rsatmay ketib qolgan taqdirda, ushbu shart-sharoit uning JK 117-moddasida ko'zda tutilgan javobgarlikdan ozod etilishi uchun asos bo'la olmaydi [2, 793-b.].

Yo'l-transport hodisasini sodir etishda aybdor va jabrlanuvchini, uning hayoti yoki sog'lig'i xavf ostida qolganligini bila turib, yordamsiz qoldirgan haydovchi JK [266](#) va [117-moddalarining](#) tegishli qismlarida nazarda tutilgan jinoyatlar majmui bo'yicha javobgarlikka tortilishi lozim. Agar haydovchi yo'l-transport hodisasini sodir etishda aybdor bo'lmasa, biroq, jabrlanuvchining hayoti yoki sog'lig'i uning ishtirokida sodir etilgan yo'l-transport hodisasi oqibatida xavf ostida qoldirilgan bo'lsa, haydovchi tomonidan jabrlanuvchiga yordam ko'rsatishga doir "Yo'l harakati qoidalarini"ning [13-bandida](#) belgilangan majburiyatlarni bajarilmaganligi JK [117-moddasining](#) tegishli qismi bo'yicha javobgarlikka sabab bo'ladi. Hayoti yoki sog'lig'i xavf ostida qolgan shaxsga bila turib yordam ko'rsatmaslik deganda, transport vositasi haydovchisi jabrlanuvchi yoshligi, keksaligi, kasalligi yoki ojiz ahvolda bo'lganligi sababli mustaqil ravishda tibbiy yordam so'rash imkoniyatiga ega emasligini, uning hayoti yoki sog'lig'i uchun xavf mavjudligini anglagan, biroq unga zarur yordam ko'rsatmagan (masalan, haydovchi hodisa joyidan yashiringan, birinchi tibbiy yordam ko'rsatmagan, tez tibbiy yordam chaqirmagan, jabrlanuvchini yaqin oradagi davolash muassasasiga olib bormagan va shu kabi) hollar tushunilishi lozim. Hayoti yoki sog'lig'i xavf ostida qolgan jabrlanuvchiga bila turib yordam ko'rsatmaslik motivlari, shuningdek, haydovchining boshqa shaxslar tomonidan yordam ko'rsatilishi mumkinligi haqidagi vajlari aybdorning harakatlarini kvalifikatsiya qilishga ta'sir etmaydi [3].

Sudlarga tushuntirilsinki, JK [260](#), [260¹](#), [262](#), [263](#), [263¹](#), [266](#), [268](#), [269-moddalari](#) dispozitsiyalarida nazarda tutilgan "odamlar o'limi" deganda, harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish yoxud jinoyat qonunida ko'rsatilgan boshqa qoidalar buzilishi natijasida ikki yoki undan ortiq odam o'lishini tushunish lozim [3].

Haydovchining yo‘l-transport hodisasi sodir etilishida, jumladan, harakatlanish tezligini oshirganligi natijasida, aybdorligi yoki aybsizligi masalasini hal etishda “Yo‘l harakati qoidalarini”ning [XI bo‘limi](#) talablaridan kelib chiqish lozim bo‘lib, unga ko‘ra, haydovchi transport vositasini belgilangan cheklangan tezlikdan oshirmasdan harakatning serqatnovligini, transport vositasi va yukning xususiyati hamda holatini, yo‘l va ob-havo sharoitini, xususan, harakatlanish yo‘nalishidagi ko‘rinishni hisobga olgan holda boshqarishi kerak. Shu talabdan kelib chiqib, harakatlanish uchun xavf paydo bo‘lganda, agar haydovchida buni payqashi imkoniyati bo‘lsa, u transport vositasini to‘xtatish darajasigacha tezlikni kamaytirish choralarini ko‘rishi kerak. JK [266-moddasi](#) bo‘yicha jinoiy javobgarlik, faqat, haydovchida yo‘l-transport hodisasining oldini olish uchun texnik imkoniyat mavjud bo‘lganda va uning huquqqa xilof xatti-harakatlari bilan kelib chiqqan oqibatlar o‘rtasida sababiy bog‘lanish mavjudligi aniqlangan taqdirda kelib chiqadi [3].

Haydovchida yo‘l-transport hodisasining oldini olish uchun texnik imkoniyat bor-yo‘qligi masalasini hal etishda, harakatlanish uchun xavf paydo bo‘lgan payt, har bir muayyan holda, yo‘l-transport hodisasi sodir bo‘lgunga qadar yo‘lda mavjud bo‘lgan vaziyatni inobatga olgan holda aniqlanishidan kelib chiqish lozim. Harakatlanish uchun xavf paydo bo‘lgan vaqt, haydovchi uni payqay olishi uchun obyektiv imkoniyatga ega bo‘lgan paytdan boshlab hisoblanadi [3].

Jinoyat kodeksi [266-moddasida](#) nazarda tutilgan jinoyatlarga oid ishlarni ko‘rishda sudlar, yo‘l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarining aynan qaysi bandlari buzilganligi mazkur moddada ko‘rsatilgan oqibatlar kelib chiqishiga sabab bo‘lganligini va bu qoidabuzarlik aynan nimada ifodalanganligini (masalan, texnik nosoz transport vositasini boshqarganlik, transportni mast holda boshqarganlik, harakatlanish tezligini oshirib yuborganlik va shu kabilarni) hukmda ko‘rsatishlari lozim [3].

Sudlar shuni nazarda tutishlari zarurki, transport vositalarini boshqarishga ruxsat etilgan mast holatdagi yoki giyohvandlik vositalari, ularning analoglari, psixotrop yoxud odamning aql-idrokiga ta’sir ko‘rsatuvchi boshqa moddalar ta’siri ostidagi

shaxs tomonidan harakatlanish yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalari buzilganda, uning harakatlari kelib chiqqan oqibatlarga qarab, JK [260](#) yoki [266-moddasining](#) tegishli qismlari bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi mumkin [3].

Sudlar yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish bilan bog'liq jinoyatlarni texnika xavfsizligi yoki transportda mehnatni muhofaza qilish qoidalarini buzish bilan bog'liq jinoyatlardan farqlay olishlari shart. Yo'l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish (JK [266-moddasi](#)) deganda, bunday harakatlarning transport vositasi yo'llarda harakatlanishi jarayonida sodir etilishi tushuniladi. Agar transport vositasidan foydalanish jarayonida, jumladan transportga yuk ortish-tushirish, transport vositasini ta'mirlash, qurilish, qishloq xo'jaligi ishlari va boshqa turdagi ishlarni bajarishda texnika xavfsizligi yoki mehnatni muhofaza qilish qoidalarini buzish natijasida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilgan, odam o'limi yoki boshqa og'ir oqibatlar kelib chiqqan bo'lsa, mazkur qoidalarga rioya etilishi uchun mas'ul shaxsning harakatlari JK [257-moddasi](#) bo'yicha kvalifikatsiya qilinishi lozim [3].

Sudlar yo'l-transport hodisasida aybdor deb topilgan shaxsga nisbatan jazo turi va muddatini belgilashda insonparvarlik, odillik tamoyillaridan kelib chiqib, har bir ish bo'yicha alohida yondashuv to'g'risidagi qonun talabiga qat'iy rioya qilishlari, sodir etilgan jinoyatning ijtimoiy xavflilik darajasiga, hodisa sodir bo'lgandan keyin shaxsning xatti-harakatiga (uning jabrlanuvchiga tibbiy yordam ko'rsatish uchun qilgan harakatlari, jabrlanuvchi va uning oilasiga moddiy va boshqa tarzda yordam berganligi, jinoyat natijasida yetkazilgan moddiy va ma'naviy zararni qoplaganligi va h.k.) va jazoni yengillashtiruvchi yoki og'irlashtiruvchi boshqa holatlarga alohida e'tibor berishlari shart [3].

Jinoyat kodeksining [261-moddasi](#), 266-moddasining [ikkinchi](#) va [uchinchi qismlari](#) sanksiyasida muayyan huquqdan mahrum qilish tariqasidagi qushimcha jazo qo'llanilishi majburiyligi belgilanganligi sababli, sud, JK [57-moddasida](#) belgilangan alohida hollar (masalan, sudlanuvchining asosiy kasbi haydovchilik bo'lib, boshqa

mutaxassislikka ega emasligi) mavjud bo'lganda, hukmning tavsif qismida o'z qarorini asoslab bergan holda, qo'shimcha jazo chorasini qo'llamasligi mumkin [3].

Sudlarning e'tibori shunga qaratilsinki, transport vositalari harakati va ulardan foydalanish xavfsizligiga qarshi jinoyatlarga oid ishlarni ko'rishda mazkur jinoyatlar oqibatida yetkazilgan moddiy zararni undirish muhim ahamiyatga ega. Ushbu masalalarni hal etishda, sudlar O'zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumining "Jinoyat natijasida yetkazilgan mulkiy ziyonni qoplashga oid qonunchilikni qo'llash bo'yicha sud amaliyoti to'g'risida" 2016-yil 27-dekabrda [26-sonli](#), shuningdek, "Ma'naviy zararni qoplash haqidagi qonunlarni qo'llashning ayrim masalalari to'g'risida" 2000-yil 28-aprelda [7-sonli](#) qarorlarida bayon etilgan tushuntirishlarga amal qilishlari lozim [3].

Tashkilot, korxonalar, muassasalarda xizmat vazifalarini bajarishga vijdotsiz munosabatda bo'lish, transport vositalarining qoniqsiz ahvoli, mehnat va ijro intizomini buzish, avtomobil yo'llari, ko'chalar, temir yo'ldan o'tish joylari va boshqa yo'l inshootlarini saqlash qoidalarini buzish kabi jinoyat sodir etilishiga imkon yaratib bergan hollar aniqlanganda, sudlar xususiy ajrim (qaror) chiqarish yo'li bilan tegishli davlat organlari va mansabdor shaxslari e'tiborini shu holatlarga qaratishlari lozim.

Ish bo'yicha avtomobil yo'llari, ko'chalar, temir yo'ldan o'tish joylari va boshqa yo'l inshootlarini saqlash qoidalari qo'pol buzilishi (yo'llarning cho'kishi, yer osti inshootlari lyuklarining ochiq qoldirilishi, ogohlantiruvchi belgilar qo'yilmaganligi va h.k.) hollari aniqlanib, u JK [266-moddasida](#) nazarda tutilgan oqibatlarni keltirib chiqargan yo'l-transport hodisasi uchun sharoit tug'dirgan bo'lsa, sudlar mazkur qoidalarga rioya etilishiga mas'ul shaxslar (ta'mirlash-qurilish yoki foydalanish tashkilotlari xodimlari, ichki ishlar organlarining yo'l harakati xavfsizligi xizmati xodimlari va h.k.) harakatiga huquqiy baho berish uchun tegishli materiallarni prokurorga yuborishlari lozim.

REFERENCES

1. O‘zbekiston Respublikasining Jinoyat kodeksi, Qonunchilik ma’lumotlari milliy bazasi, 03/23/826/0172-son
2. O‘zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksiga sharh. Maxsus qism, Rustambayev, 2016 yil, Toshkent, 793 bet
3. O‘zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumining 2015-yil 26-iyundagi 10-sonli “Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligiga qarshi jinoyatlar bilan bog‘liq ishlar yuzasidan sud amaliyotining ayrim masalalari to‘g‘risida”gi qarori
4. O‘zbekiston Respublikasi Oliy Sudi Plenumining 20.12.1996 yildagi 37-son “Transport vositalarini olib qochish ishlari bo‘yicha sud amaliyoti haqida” gi qarori
5. Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 12-apreldagi 172-son qaroriga 1-ilova - “Yo‘l harakati qoidalari”