
Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyati tushunchasi, ularni sodir etilishi oldini olish choralari



Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyati tushunchasi, ularni sodir etilishi oldini olish choralari

Jinoyatning asosiy bevosita ob'ekti yo'l harakati va transport vositalaridan foydalanish xavfsizligidir. Qo'shimcha bevosita ob'ekt- fuqarolarning hayoti va sog'lig'i.

Yo'l harakati deganda odamlar va yuklarning transport vositalari yordamida yoki bunday vositalarsiz yo'llar doirasida harakatlanishi jarayonida yuzaga keluvchi munosabatlar majmuini tushunish lozim. U harakati muayyan qoidalarga bo'ysunadigan piyodalar, haydovchilar, yo'lovchilar va transport vositalarini o'z ichiga oluvchi ijtimoiy-texnik tizimdir. Harakat asosan yo'llarda va ba'zan yo'lsizlik sharoitida (ko'chada, temir yo'llarni kesib o'tish joylarida, qurilish maydonchalarida, korxonalarining ishlab chiqarish zonalarida, hovlilarda, dalada va sh.k.) amalga oshiriladi.

Harakat xavfsizligi deganda faqat yo'l harakati xavfsizligi, ya'ni yo'l harakati ishtirokchilarining yo'l-transport hodisalarini va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo'l harakati holati tushuniladi.

Foydalanish xavfsizligi-transport vositalaridan yo'l harakati ishtirokchilarining yo'l-transport hodisalarini va ularning oqibatlaridan himoyalanganligini ta'minlaydigan tarzda foydalanish.

Jinoyat predmeti har qanday transport vositalari-har qanday avtomobillar (yuk, yo'lovchi tashiydigan, yengil avtomobillar, sport avtomobillari va h.k.), tramvaylar, trolleybuslar, traktorlar va boshqa mexanik transport vositalari bo'lishi mumkin.

Aybdor harakatlarini kvalifikatsiya qilish uchun transport vositasi foydalanishdagi yoki o'quv mashinasi ekanligi ahamiyatga ega emas, chunki har qanday holda u oshiqcha xavf manbai bo'lib qoladi.

JK 266-moddasida nazarda tutilgan jinoyat ob'ektiv tomondan transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzilishi va buning oqibatida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishida ifodalanadi.

Shaxsni ko'rib chiqilayotgan modda bo'yicha jinoiy javob–garlikka tortish uchun har bir muayyan holda u tomonidan ijtimoiy xavfli oqibatlar keltirib chiqargan qoidaning u yoki bu bandi buzilganligi aniqlanishi lozim. Tergov organlari shaxsni ishda ayblanuvchi sifatida ishtirok etishga jalb qilish to'g'risidagi qarorda, ayblov xulosasida, sudlar esa o'z hukmida Yo'l harakati qoidalarining bandlari buzilganiga ishora qilish bilangina cheklanmasliklari, balki bunday qoidabuzarliklar nimadan iborat ekanligini aniq ko'rsatishlari lozim (masalan, transport vositasini mast holda boshqarish, tez–likni oshirish va sh.k.).

Foydalanish qoidalarini buzish, masalan, qo'pol yuklarni tashish, avtomashinani lozim bo'lmagan joyga qo'yish, transport vositasini boshqarishni bunday huquqqa ega bo'lmagan shaxsga topshirish, mashinani bo'sh trosda shatakka olish, jihozlanmagan transport mashinasi yo'lovchi tashishda ifodalanishi mumkin.

Agar transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish sodir etilmagan, lekin badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazish sifatidagi oqibatlar yuz bergan bo'lsa, bu baxtsiz hodisa deb e'tirof etilishi lozim.

Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish qonunda ko'rsatilgan badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazish sifatidagi oqibatlar yuz bergan vaqtdan e'tiboran tugallangan deb e'tirof etiladi.

Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzgan shaxs yetkazilgan zararli oqibatlar uchun qoidabuzarlik bilan oqibatlar o'rtasida sababiy bog'lanish mavjud bo'lgan holdagina javobgar bo'ladi. Qoida umuman buzil–magan taqdirda bunday bog'lanish istisno etiladi (masalan, piyoda o'z eh–tiyotsizligi tufayli avtomashinaning orqa g'ildiragi ostiga tushib qo–ladi yoki o'zini o'zi o'ldirish maqsadida ataylab o'zini mashina tagiga tashlaydi). Harakatlanayotgan transport bilan jabrlangan shaxs o'rtasida jis–moniy bog'liqlik mavjudligi hali ko'rib chiqilayotgan toifadagi jinoyatlarda normativ xususiyat kasb etuvchi sababiy bog'lanish mavjudli–gidan dalolat bermaydi.

Normativlik tufayli sababiy bog'lanish jismoniy bog'liq–lik umuman ro'y bermagan hollarda ham mavjud bo'lishi mumkin. Haydovchi o'z noto'g'ri harakatlari bilan to'g'ri harakatlanishga xalaqit berishi natijasida harakatning boshqa ishtirokchilari uchinchi shaxslarga zarar yetkazishga majbur bo'lgan holda ham yetkazilgan zarar uchun javobgar bo'ladi. Masalan, qa–rama–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 imkoniyatiga ega bo'lmay, yo'l chetidagi piyodani urib yuboradi. Bunda birinchi haydovchi oqibatlar uchun javob berishi lozim. Bu holda ikkinchi hay–dovchining harakatlari oxirgi zarurat qoidalariga ko'ra yoki aybsiz holda zarar yetkazish (kazus) sifatida baholanadi.

Ba'zan haydovchining zararli oqibatlar bilan bevosita bog'liq bo'lgan harakatlari harakat boshqa ishtirokchilarining qoidabu–zarligi bilan belgilangan bo'lishiga qaramay, ushbu oqibat–larning sababi sifatida amal qilishi mumkin. Yo'l harakati qoidala–rida, xususan, qoidabuzarliklarning oldini olish talablari mavjud. Masalan, ularda haydovchi boshqa shaxslar tomonidan yo'l qo'yilgan o'zga qoidabuzarliklarga nisbatan qanday ish tu–tishi kerakligi ko'rsatilgan. Bu talablar buzilgan bo'lsa, aybdor yetkazilgan zarar uchun javobgan bo'lishi lozim. Xususan, qa–rama–qarshi transport vositasi chirog'idan ko'zi qamashib, piyodani urib yuborgan hay–dovchi JK 266–moddasi bo'yicha javobgar bo'lishi kerak.

Sababiy bog'lanish to'g'risidagi masalani hal qilishda haydovchida zararli oqibatning oldini olish texnik imkoniyati mavjud bo'lgani yoki bo'lmagani hisobga olinadi. Bunday imkoniyat bo'lmagan va xavfli vaziyatni u emas, balki harakatning boshqa ishtirokchilari keltirib chiqargani aniqlangan bo'lsa, JK 266–moddasi bo'yicha javobgarlik istisno etiladi. Haydovchi ko'zi qamashib piyodani urib yuborgan holda uning harakat–lari, agar u mashinani to'xtatish yoki chetga burib yuborish texnik imkoniyatiga ega bo'lmagan bo'lsa, yuz bergan oqibatlarning sababi hisoblanmaydi. Agar xavfli vaziyatni uning o'zi keltirib chiqargan (oshiqcha tezlik bilan, taqiqlovchi belgiga qaramay harakatlangan) bo'lsa, zararli oqibatlarning ol–dini olish uchun texnik imkoniyat mavjud bo'lmagani yuridik ahamiyatga ega emas.

Ko'rib chiqilayotgan jinoyat sub'ektiv tomondan yuz bergan oqibatlarga nisbatan aybning ehtiyotsizlik shakli bilan tavsiflanadi. Shaxs transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buza turib, bu inson sog'lig'iga og'ir yoki o'rtacha og'ir shikast yetkazishi mumkinligini angelaydi, biroq ularning oldini olishiga asossiz ravishda ishonadi (o'z–o'ziga ishonish); trans–port vositasini boshqarayotgan shaxs transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzgan ekan, qonunda nazarda tutilgan ijtimoiy xavfli oqibatlar kelib chiqishi mumkinligiga ko'zi yetmagan, lekin ko'zi yetishi lozim va mumkin bo'lgan (jinoiy beparvolik). Bunda

transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarining o'zi qasddan yoki ehtiyotsizlik orqasida buzilishi mumkin.

Jinoyatning motivi va maqsadi qilmishni kvalifi–katsiya qilish uchun ahamiyatga ega emas.

Transport vositasini boshqarayotgan va o'n olti yoshga to'lgan aqli raso jismoniy shaxs jinoyat sub'ekti bo'lishi mumkin. Bunda u transport vositasini o'zboshimchalik bilan yoki bironing ruxsati bilan boshqargani, unda transport vositasini boshqarish huquqini beradigan guvohnoma bor-yo'qligi ahamiyatga ega emas. Ammo bu holda transportni boshqarish boshqa shaxslarga be–rilishiga yo'l qo'ygan avtomashina egalari javobgarlikka tortilishi kerak.

Transport vositasi harakati yoki undan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish, agar u odam o'limiga olib kelgan bo'lsa, JK 266-moddasining 2-qismiga binoan javobgarlikka sabab bo'ladi.

Shu bilan bir vaqtda, jinoyat dispozitsiyada ko'rsatilgan oqibatlar mavjud bo'lgan holda tugallangan deb e'tirof etilishini hisobga olib, turli vaqtda sodir etilgan transport hodisalari alohida-alohida kvalifikatsiya qilinishi lozim.

Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatini sodir etilishi oldini olishda bu holatlarni chuqurroq o'rganilib, tahlil qilinib, huquqni muhofaza qiluvchi organ xodimlari, manfaatdor tashkilot va muassasalar vakillari hamda keng jamoatchilik ishtirokida joylarda targ'ibot ishlari olib borilib, tegishli xulosalar chiqarilishi lozim.

Shuningdek, bu borada “Jamiyatda huquqiy ong va huquqiy madaniyatni yuksaltirish tizimini tubdan takomillashtirish to'g'risida”gi 2019 yil 10 yanvardagi Farmonida ta'kidlanganidek, birinchidan, fuqarolar ongida “Jamiyatda qonunlarga hurmat ruhini qaror toptirish-demokratik huquqiy davlat qurishning garovidir!” degan hayotiy g'oyani mustahkamlash, ikkinchidan, jamiyatda huquqiy ong va huquqiy madaniyatni yuksaltirishda, eng avvalo, ta'lim-tarbiyaning tizimli va uzviy ravishda olib borilishiga alohida e'tibor qaratish, maktabgacha ta'lim tizimidan boshlab, aholining barcha qatlamlariga huquqiy ong va huquqiy madaniyatni chuqur singdirish, shaxsiy manfaatlar hamda jamiyat manfaatlari o'rtasidagi muvozanatni saqlash g'oyalarini keng targ'ib qilish, uchinchidan, davlat hokimiyati va boshqaruvi organlari, shu jumladan, huquqni muhofaza qiluvchi organlar hamda fuqarolik jamiyati institutlarining manzilli huquqiy targ'ibotni amalga oshirish borasidagi o'zaro hamkorligini mustahkamlash, to'rtinchidan, ommaviy axborot vositalarining huquqiy axborot bilan ta'minlashdagi rolini oshirish, huquqiy targ'ibotning innovatsion usullaridan keng foydalanish, shu jumladan, veb-texnologiyalarni qo'llashni kengaytirish darkor.

N. Jumaboyeva - Jinoyat ishlari bo'yicha

Farg'ona tuman sudining yordamchisi

N. Ergasheva - arxiv mudiri

2022-03-31 21:54:13