

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI ICHKI ISHLAR VAZIRLIGI
A K A D Y E M I YA**

**TRANSPORTDA XAVFSIZLIKNI
TASHKIL ETISH**

O‘quv qo‘llanma

Toshkent – 2012

*O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasining
Tahririyat-noshirlik kengashida ma’qullangan*

Mualliflar:

**AKILOV Akmal Akbarovich;
Umarov Bahodir Shavkatovich;
Maxamadaliyev Zokirjon Turashbekovich**

Taqrizchilar:

**Toshkent viloyati IIV YHXB RIB boshlig‘i X.K. Yusupov;
O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi STTOK Maxsus fanlar
sikli boshlig‘i o‘rinbosari B.B. Musaxojiyev**

A-39

Akilov A.A.

Transportda xavfsizlikni tashkil etish: O‘quv qo‘llanma /
Akilov A.A. va boshq. – T.: O‘zbekiston Respublikasi IIV
Akademiyasi, 2012.– 116 b.

Mualliflar ushbu o‘quv qo‘llanmani O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasida tahsil olayotgan tinglovchilarning bilim va ko‘nikmalarga ega bo‘lib, uni ichki ishlar idoralaridagi kelgusi xizmat faoliyatlarida amaliy qo‘llay olishlari uchun tayyorlaganlar.

BBK 39.33-08ya73

O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi, 2012

KIRISH

Yo'illarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash ijtimoiy muammolar ichida alohida o'rinda turib, unga iqtisodiy, texnik, tashkiliy, huquqiy va boshqa ijtimoiy tadbirlarni kompleks ravishda o'tkazish orqali erishish mumkin. Yo'l-transport hodisalari sodir etilishiga quyidagi holatlar sabab bo'lishi mumkin: yo'l ishtirokchilarining intizomi, haydovchilarni tayyorlash va tarbiyalash darajasi, transport vositalarining konstruksiyasi va texnik holatlari, ko'cha-yo'l tarmog'ining texnik holati va jihozlanganligi. Xulosa qilib aytganda yo'illarda harakatlanish xavfsizligi uning ishtirokchilarining intizomi va yo'l harakati qoidalariga qat'iy rioya qilishlariga bog'liq.

Avtotransportdagi huquqbuzarliklarga qarshi kurash yo'l harakati xavfsizligi xizmatining asosiy vazifalaridan biridir. Ichki ishlar idoralari xodimlari ularga berilgan vakolatlardan foydalanib, qonunda ko'zda tutilgan choralarni qo'llash natijasida avtotransportdagi halokatlikni oldini olishga ta'sir etadi.

Prezidentimiz I.Karimov ta'kidlaganidek, «Zero, ichki ishlar idoralari shaxs huquqlari va erkinliklarini, jamoat tartibi va fuqarolar xavfsizligini himoya qilishning ishonchli garovi bo'lishi lozim».

Keyingi paytlarda Respublika hududida ommaviy tadbirlarni o'tkazish vaqtida xavfsizlikni va jamoat tartibini saqlash, terrorchilik va qo'poruvchilik hamda fuqarolarni garovga olish bilan bog'liq bo'lgan jinoiy harakatlarning oldini olish, favqulodda vaziyatlar yuzaga kelishini bartaraf etish maqsadida, yurtimiz tinchligiga raxna soluvchi kuchlarning mavjudligi, mustaqilligimiz va osoyishtaligimizni himoya qilishga doimo shay turishimiz lozimligini yana bir bor eslatib qo'ydi.

Shu bilan birga, avtotransport sohasidagi huquqbuzarliklarning oldini olishda ma'muriy faoliyatni yanada takomillashtirish, uning samarasini oshirish zarurligi ham muhim masalalardan biridir. Ichki ishlar idoralarining bu sohadagi faoliyatida ba'zi muammolar mavjud. Bu muammolarning hal qilinishi avtotransport sohasidagi huquqbuzarliklarga qarshi kurash samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Avtotransport sohasidagi huquqbuzarliklarning oldini olish bo'yicha faoliyatni takomillashtirish zaruriyati tegishli masalalarni ilmiy tadqiq qilish, ko'rsatilgan faoliyatni yaxshilashning yo'llari va usullarini

nazariy qidirish¹ vazifasini ilgari suradi.

Transportda sodir etilayotgan jinoyatlarning oldini olishda asosiy rol texnik tadbirlarga emas, balki ularni tartibga soluvchi huquqiy sohaga ham taalluqlidir. Chunki, yo‘l-transport hodisalarining oldini olish yo‘nalishida turli xil huquqiy chora-tadbirlar orasida ma‘muriy va jinoiy-huquqiy choralar muhim o‘rin egallaydi.

¹ *Каримов И. А. Ўзбек халқи ҳеч қачон ҳеч кимга қарам бўлмайди. Т.13. – Т., 2005.*

1-bo'lim

TRANSPORTDA XAVFSIZLIKNI TASHKIL ETISHNING HUQUQIY ASOSLARI

1.1. Transportda xavfsizlikni tashkil etishning huquqiy asoslari

Hozirgi vaqtda biron-bir sohani transport vositalarisiz tasavvur qilish mumkin emas. Iqtisodiyotning asosiy qon tomiri bu transportdir. Shu qatori O'zbekiston Respublikasida avtomobil transporti odam va yuk tashishda birinchi o'rinda turib u barcha transportda yuk tashish bo'yicha 60-70% ini tashkil etadi. Davlatimizning iqtisodi, sanoati ijtimoiy turmushining rivojlanishida avtomobil transportining o'rni benihoya cheksiz.

Birinchi avtomobil 1886-yilda ixtiro qilingan bo'lib, unda hozirgidek odam yoki yuk tashish hech kimning xayoliga kelmagan. Qisqa vaqt ichida avtomobil shu darajada ommabop bo'la boshladiki, uning harakatlanishi uchun maxsus yo'llar qurila boshlanib, unda harakatlanish tartibi joriy etildi. Harakatlanish tartibi nazoratga olinib, birinchi haydovchilik guvohnomasi Fransiyada 1893-yili erkaklarga, 1896-yildan esa ayollarga berila boshladi.

1900-yilga kelib dunyo avtosanoati 5600 ta avtomobil ishlab chiqdi. Avtomobil harakatlanishi takomillashib, jahon miqyosiga chiqdi va bir davlat hududidan ikkinchi davlatga o'ta boshladi. Yo'llarda harakatlanish (qoidalari) tartibining xilma-xilligi haydovchilarga juda katta noqulayliklar tug'dirdi. Bu esa o'z navbatida harakatlanishning umumiy tizimini yaratish zaruriyatini taqozo etdi. Yo'llarda avtomobilning harakatlanish tartibi to'g'risidagi birinchi xalqaro kelishuv 1909-yili Parijda qabul qilindi. Unda 4 ta yo'l belgisi, transport vositalari o'ng tomonlama harakatlanishi va bir qancha boshqa hujjatlar qabul qilindi. 1926-yilgi xalqaro kelishuv yana ikkita yo'l belgisi bilan boyitildi. 1931-yilgi Jeneva Konferensiyasida «Yo'llardagi signallashtirishni yagonalashtirish Konvensiyasi» qabul qilindi. Yo'l belgilari uch guruhdan tashkil topib (ogohlantiruvchi, buyuruvchi va ko'rsatkich) ularning umumiy soni 26 taga yetdi.

Yo'llarda harakatlanish bo'yicha 1949-yilgi Jeneva xalqaro Konferensiyasida «Yo'l belgilari haqidagi Konvensiya» va «Yo'l belgilari va yo'l signallari» haqidagi bayonnoma qabul qilindi. Bu milliy

yo‘l harakati qoidalarini bir me‘yorga olib kelishni keng miqyosini ta‘minladi. Biroq bayonnoma bo‘yicha qabul qilingan yo‘l belgilarining tizimi Yevropa davlatlarining harakatni tashkil etish amaliyotiga moslashtirilgan edi. Shu sababli shimoliy va janubiy Amerika davlatlarida «Yo‘l belgilari haqidagi Konvensiya» materiallari qabul qilinmadi.

«Yo‘l harakati haqida»gi va «Yo‘l belgilari va signallari haqida»gi Konvensiyalar eng asosiy xalqaro me‘yoriy hujjatlar hisoblanadi. Bu Konvensiyalar 1968-yilda Vena shahrida BMT yo‘l harakati konferensiyasida qabul qilingan. Vena «Yo‘l harakati to‘g‘risida»gi Konvensiyada yo‘l harakatini tashkil etish bo‘yicha umumiy talablar, xalqaro harakatga qo‘yish uchun transport vositalariga qo‘yiladigan talablar, milliy haydovchilik guvohnomasining namunasiga qo‘yiladigan talablar, haydovchilarga qo‘yiladigan talablar, davlatlarni Konvensiyaga qo‘shilish tartiblari, atamalarga qo‘yilgan talablar belgilab qo‘yilgan. Konvensiyalarga 1971-yil Jenevada Yevropa kengashida to‘ldirishlar kiritilgan. 1973-yili 1 yanvardan O‘zbekiston hududida 1968-yilgi Venada qabul qilingan Konferensiya asosida tayyorlangan «Yo‘llarda harakatlanish qoidalarini» amalda tatbiq etila boshladi. 1991-yilda O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so‘ng 1994-yilda 1968-yilgi ikkita Vena Konvensiyalarini imzoladi va ular asosida yangi milliy «Yo‘l harakati qoidalarini»ni ishlab chiqdi va O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qarori bilan tatbiq etildi.

Transport vositalarining takomillashib, ko‘cha-yo‘l tarmoqlarining o‘sib murakkablashib borishi yo‘l harakati qoidalarini qayta ko‘rib chiqib, unga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritishni taqozo qildi. Shu zayil yo‘l harakati qoidasiga 2001-yilda o‘zgartirish va yangiliklar kiritildi va yangi nashriyotda Vazirlar Mahkamasi qarori bilan qayta tasdiqlandi.

Yo‘l harakati qoidasi ko‘cha-yo‘l tarmoqlarida harakatlanish uchun asosiy mezon bo‘lib, yo‘llarda harakatlanish xavfsizligini tashkil etish jahon davlatlarida xilma-xil darajada qo‘yilgan.

Masalan, Germaniyada 19 ta federal okrug bo‘lib, yo‘llarda harakat xavfsizlikni ta‘minlash okrug (hudud) politsiyasi zimmasiga topshirilgan. Yagona Davlat yo‘l harakati xavfsizligi xizmati yo‘q. Haydovchilik guvohnomasini berish, transport vositalarini ro‘yxatga olish va ro‘yxatdan chiqarish o‘zaro aloqador axborot tizimiga ulangan. Xarid qilingan transport vositasining egasi istalgan okrugda ro‘yxatga

qo'yib, boshqa okrugda ro'yxatdan chiqishi mumkin.

Fransiyada ko'cha-yo'l tarmog'ida harakatlanishni tashkillashtirish va uning xavfsizligi bilan bir vaqtning o'zida uch xil xizmat: Parijda-maxsuslashtirilgan harakatlanish xavfsizligi xizmati; shaharlararo yo'llarda milliy gvardiya va joylarda jandarmeriya shug'ullanadi. Bu uchta xizmat ham o'zaro aloqador axborot tizimiga ega.

AQSHda harakatlanish xavfsizligi federal xizmatlarining intilishlariga qaramay har bir shtatda Gubernator tarafidan tasdiqlangan yo'l harakati qoidasi tatbiq etiladi.

O'zbekiston Respublikasi «Yo'l harakati xavfsizligi» to'g'risidagi qonun 1999-yili 19-avgustda Oliy Majlisining XV sessiyasida qabul qilindi. Bu qonun harakat xavfsizligini huquqiy ta'minlovchi asosiy me'yoriy hujjat bo'lib, shu sohada yuzaga keluvchi munosabatlarni tartibga soladi hamda fuqarolarning hayoti, sog'lig'i va mol-mulkini muhofaza etishini ta'minlashga, ularning huquqlari va qonuniy manfaatlarini, shuningdek, atrof-muhitni himoya etishga qaratilgan.

O'zbekiston Respublikasining «Yo'l-harakati xavfsizligi» to'g'risidagi qonundan kelib chiqqan ravishda, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat boshqaruvi O'zbekiston Respublikasining Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hokimiyati organlari, O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi, O'zbekiston avtomobil yo'llari qurish va ulardan foydalanish davlat-aksionerlik konserni va O'zbekiston Respublikasi IIV Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati tomonidan amalga oshiriladi.

Yuqorida keltirilganlardan kelib chiqib, yo'llarda xavfsiz harakatlanishni tashkil qilishning asosiy maqsadi har xil transport vositalarini yuqori tezliklar bilan yo'lning turli bo'laklaridan, yilning har qanday ob-havo sharoitlarida xavfsiz o'tkazish va piyodalarni xavfsiz harakatlanishini ta'minlashdan iborat deb tushuniladi.

Bundan kelib chiqadigan asosiy vazifalar quyidagilar:

- transport vositalarining va piyodalarning harakat tartibini belgilash va ta'minlash;
- yo'l harakati qatnashchilarining harakat qulayligini ta'minlash;
- avtomobillarning yuqori samaradorlik bilan ishlashini ta'minlash va eng yaxshi yo'l sharoitlarini vujudga keltirish;
- harakat xavfsizligini ta'minlash va yo'l-transport hodisasining eng kam sodir etilishiga erishish;

- atrof-muhitni bulgʻatmaslik (ekologik muammolarni hal etish);
- transport vositalarining va yoʻl inshootlarining tez ishdan chiqmasligini taʼminlash.

Bu vazifalarni muvaffaqiyatli bajarish uchun turli Vazirliklar, Korporatsiyalar, Konsernlar, uyushmalar va hokimiyatlar darajasida keng koʻlamli faol ishlar olib borilishi zarur.

1.2. Harakatni tashkil etish boʻyicha meʼyoriy hujjatlar

Oʻzbekiston Respublikasi Konstitutsiyasida belgilangan inson va fuqarolarning asosiy huquqlari, erkinliklari va burchlari yoʻllarda harakatni amalga oshirish, xavfsizlikni taʼminlash jarayonida vujudga keladigan barcha ijtimoiy munosabatlarni tartibga solish uchun asos boʻlib xizmat qiladi. Harakat xavfsizligini taʼminlash yoʻnalishidagi meʼyoriy hujjatlar Oʻzbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi talablariga muvofiq ravishda ishlab chiqilgan.

Hozirgi kunda «Yoʻl harakati xavfsizligi toʻgʻrisida» Oʻzbekiston Respublikasi qonuni (1999-yil 19-avgustda Oʻzbekiston Respublikasi Oliy Majlisining XV sessiyasida qabul qilingan) harakat xavfsizligini huquqiy taʼminlovchi asosiy meʼyoriy hujjat boʻlib xizmat qiladi. Bu qonun yoʻl harakati xavfsizligi sohasida yuzaga keluvchi munosabatlarni tartibga soladi hamda fuqarolarning hayoti, sogʻligʻi va mol-mulkini muhofaza etilishini taʼminlashga, ularning huquqlari va qonuniy manfaatlarini, shuningdek, atrof-muhitni himoya etishga qaratilgan. Qonun 24 ta moddadan tashkil topgan: qonunning maqsadi, asosiy tushunchalar, qonun hujjatlari, davlat boshqaruvi, sohalar (Vazirlar Mahkamasi, Hokimiyatlar, Avtomobil va daryo transporti agentligi, Avtomobil yoʻllarini qurish va ulardan foydalanish idoralari va Ichki ishlar vazirligi) vakolatlari, transport vositalari egalarining majburiyatlari, yoʻllarga doir talablar, transport vositalariga doir talablar, transport vositalaridan foydalanuvchilarga qoʻyilgan talablar, yoʻl harakati xavfsizligini tibbiy jihatdan taʼminlash, tashkil etish, yoʻl harakati qatnashchilarining huquqlari va majburiyatlari, transport vositalarini boshqarish huquqi, haydovchilarni tayyorlashga doir talablar, boshqarish huquqining bekor qilinishi, qonunni buzganlik uchun javobgarlik.

Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risidagi qonunda quyidagi asosiy tushunchalar qabul qilingan:

Yo‘l – transport vositalari qatnovi uchun qurilgan yoki moslashtirilgan va xuddi shu maqsadda foydalaniladigan yer mintaqasi yoxud sun‘iy inshoot yuzasi.

Yo‘l harakati – odamlar va yuklarning transport vositalari yordamida yoki bunday vositalarsiz yo‘llar doirasida harakatlanish jarayonida yuzaga keluvchi munosabatlar majmui.

Yo‘l harakati qatnashchisi – yo‘l harakati jarayonida transport vositasining haydovchisi, yo‘lovchisi yoki piyodasi tariqasida bevosita ishtirok etayotgan shaxs.

Yo‘l harakati xavfsizligi – yo‘l harakati qatnashchilarining yo‘l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo‘l harakati holati.

Yo‘l-transport hodisasi – transport vositasining yo‘ldagi qatnovi jarayonida sodir bo‘lib, fuqarolarning o‘limi yoki ularning sog‘lig‘iga zarar yetishiga, transport vositalari, inshootlar, yuklar shikastlanishiga yoki boshqa tarzda moddiy zarar yetkazilishga sabab bo‘lgan hodisa.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash – yo‘l-transport hodisalarining yuzaga kelishi sabablarining oldini olishga, bunday hodisalar oqibatlarining og‘irligini yengillatishga qaratilgan faoliyat.

Transport vositasi – odamlarni, yuklarni tashishga yoki maxsus ishlarni bajarishga mo‘ljallangan qurilma.

O‘zbekiston Respublikasi hududida harakat xavfsizligini ta‘minlash, yo‘l-transport hodisalarining oldini olish va bu yagona davlat siyosatini yuritish, «Yo‘l harakati qoidalari»ni Xalqaro «Yo‘l harakati haqidagi» Vena Konvensiyalari talablariga muvofiqlashtirish maqsadida hamda «Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida»gi qonunning 5-moddasiga asosan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi muntazam ravishda «Yo‘l harakati qoidalari»ni ko‘rib, takomillashtirilgan variantini tasdiqlaydi. Hozirda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000-yil 11-dekabrda 472-sonli qaroriga asosan «Yo‘l harakati qoidalari» 2001-yil 1-martdan amalga kiritilgan.

Uning asosida Vazirliklar, Davlat qo‘mitalari, Korporatsiyalar, uyushmalar, Konsernlar, boshqa tashkilotlar va muassasalari, Qoraqalpog‘iston Respublikasi Oliy kengashi, viloyatlar, shaharlar, hokimliklari yo‘l harakatini tashkil etilishi bilan bog‘liq bo‘lgan barcha ishlarni amalga oshirish chora-tadbirlarini belgilaydilar.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash 1992-yil 3-iyulda qabul qilingan O‘zbekiston Respublikasining «Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida»gi qonuni O‘zbekiston Respublikasida avtomobil yo‘llarini rivojlantirish va ulardan foydalanish hamda harakat xavfsizligini ta‘minlash borasidagi ijtimoiy munosabatlarini tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilab bergan bo‘lib, 3 ta bo‘limdan iborat.

Birinchi bo‘lim – «umumiy qoidalar»da avtomobil yo‘llari tushunchasi va tarkibi, avtomobil yo‘llari to‘g‘risidagi qonunlar, qonunning vazifalari, yo‘llarni farqlash, yo‘llarga yer ajratib berish tartibi, yo‘l mintaqasidan foydalanish to‘g‘risidagi moddalar keltirilgan.

Ikkinchi bo‘lim – «avtomobil yo‘llarini boshqarish»da avtomobil yo‘llarini boshqaruvchi davlat idoralari, boshqaruvchi idoralar, yo‘l tarmog‘ini rivojlantirish, yo‘l ishlarini moddiy ta‘minlash, yo‘llarni loyihalash, qurish va qayta qurish, yo‘llarni saqlash va ta‘mirlash, yo‘l idoralari xodimlarining huquqlari to‘g‘risida ko‘rsatmalar berilgan.

Uchinchi bo‘lim – «avtomobil yo‘llaridan foydalanish» quyidagi 11 ta moddadan tashkil topgan: yo‘llardan foydalanuvchilar, ularning huquqlari va burchlari, yo‘llardan foydalanish tartibi, avtomobillar yurish sharoitining yomonlashishiga sabab bo‘ladigan ishlarni cheklash, yo‘llarda harakatni cheklash va taqiqlab qo‘yish, yo‘llarga tutash yer egalarning va foydalanuvchilarning burchlari, yo‘llarda transport vositalariga texnikaviy yordam ko‘rsatish, yo‘llarda yordam ko‘rsatish, yo‘llarni davlat tomonidan nazorat qilish, yo‘l idoralarining qonuni buzganliklari uchun javobgarlik, yo‘llardan foydalanuvchilarning javobgarligi, xalqaro shartnomalar.

O‘zbekiston Respublikasi «Avtomobil transporti to‘g‘risida»gi qonun 1998-yil 29-avgustda qabul qilingan. Qonun 31 ta moddadan iborat bo‘lib unda quyidagilar yoritilgan:

Qonunning maqsadi – avtomobil transportining huquqiy asoslarini shakllantirish; asosiy tushunchalar; avtomobil transporti to‘g‘risidagi qonun hujjatlari; mulk shakllari; avtotransport vositalarini tasniflash; tashish turlari; avtomobil transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish va boshqarish; favqulodda holatlarda avtotransport ishi; tashuvchining huquqlari va majburiyatlari; yo‘lovchilar va yuklarni sug‘urta qilish; avtomobil transportida xavfsizlikni ta‘minlash nizolarini hal etish.

«Shahar yo‘lovchi transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasining qonuni 1997-yil 25-aprelda qabul qilingan bo‘lib, jami

27 moddadan tashkil topgan. Bu qonunda shahar yo‘lovchi transportiga egalik shakllari, idoraviy shahar yo‘lovchi transporti, yo‘lovchilarni tashish shartnomalari, shahar yo‘lovchi transportining davlat boshqaruvi, qatnov marshrutini belgilash, harakat xavfsizligini ta‘minlash to‘g‘risida aniq ko‘rsatmalar berilgan.

Harakat xavfsizligini transport vositalarida, yo‘llar va boshqa inshootlarda tashkil etish quyidagi me‘yoriy hujjatlar Davlat namunalari («GOST») yordamida yo‘l belgilari (№10807-78), belgi chiziqlari (№13508-74), yo‘l harakatini tashkil qilish texnik vositalari (№23457-86), svetoforlar (№25695-83), yo‘l to‘siqlari (№26804-86), davlat raqam belgilari va boshqa harakat xavfsizligini ta‘minlovchi umumtexnikaviy shartlar belgilanadi, Qurilish me‘yoriy Qoidalari («SNIp») va Soha qurilish me‘yorlari («VSN») hujjatlarida (instruksiya, uslubiy ko‘rsatma) avtomobil transportida, yo‘l xo‘jaligida, yo‘l harakati xavfsizligi xizmatlarida harakat xavfsizligini yaxshilash, yo‘l-transport hodisalarini hisobga olish, transport vositalaridan foydalanishga ruxsat berish, yo‘lning xavfli bo‘laklarini aniqlash, harakat xavfsizligini boshqarish bo‘yicha yo‘l-yo‘riqlar ko‘rsatiladi.

1.3. Yo‘llarda harakatlanish xavfsizligini ta‘minlashning boshqaruv tizimlari va ularning vazifalari

O‘zbekiston Respublikasining «Yo‘l harakati xavfsizligi» to‘g‘risidagi qonunidan kelib chiqqan ravishda, yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi davlat boshqaruvi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hokimiyati organlari va maxsus vakolatli davlat organlari tomonidan amalga oshiriladi.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi maxsus vakolatli davlat organlariga quyidagilar kiradi;

- O‘zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi;
- O‘zbekiston avtomobil yo‘llari qurish va ulardan foydalanish davlat – aksiyadorlik konserni;
- O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Davlat yo‘l harakati xavfsizligi xizmati.

1. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi vakolatlari;

- yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash davlat dasturlarini tasdiqlash va ularni amalga oshirish ustidan nazorat olib borish;

➤ yo‘l harakati qoidalarini hamda yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash va yo‘l harakatini tashkil etish masalalariga doir boshqa normativ hujjatlarini tasdiqlash;

➤ vazirliklar va idoralarning yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash, ekologik xavfsizlik talablariga rioya etish sohasidagi faoliyatini muvofiqlashtirib borish;

➤ transport vositalari va yo‘llarning texnikaviy holatiga, yo‘llar va temir yo‘ldan o‘tish joylari bo‘ylab yo‘l harakati xavfsizligiga doir yagona talablarni belgilash;

➤ transport vositalari haydovchilarni tayyorlashga, shuningdek, aholiga yo‘llarda yurish – turish xavfsizligi qoidalarini o‘rgatishga doir umumiy talablarni belgilash;

➤ transport vositalari haydovchilarini, shunday vositalarning o‘zini, yo‘l harakati qoidalarining buzilishi hollarini, yo‘l-transport hodisalari va boshqa ko‘rsatkichlarni hisobga olishning yagona tizimini tasdiqlash;

➤ qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish;

2. *Mahalliy davlat hokimiyati organlarining yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi vakolatlari:*

➤ yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash davlat dasturlarini amalga oshirish;

➤ yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash hududiy dasturlarini tasdiqlash hamda ularni amalga oshirish ustidan nazorat olib borish;

➤ yo‘l harakati xavfsizligi tibbiy jihatdan ta‘minlanishini, shuningdek, yo‘l-transport hodisalari sodir bo‘lganda jabrlanganlarga tibbiy yordam ko‘rsatilishini tashkil etish;

➤ yo‘l-transport hodisalari oqibatida jarohatlanishlarning oldini olish, aholiga yo‘llarda yurish-turish xavfsizligi qoidalarini o‘rgatish, yo‘l harakati xavfsizligini targ‘ib etish, hamda ekologik xavfsizligi talablariga rioya etish chora-tadbirlarini ko‘rish;

➤ shaharlar, shaharchalar va qishloq aholi punktlaridagi ko‘chalarning, yo‘laklarning, shuningdek, shahar elektr transporti yo‘llarining qurilishi va soz holatda saqlanishini ta‘minlash;

➤ qonuniy hujjatlarga muvofiq vakolatlarni amalga oshirish.

3. *O‘zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi vakolatlari:*

➤ yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash davlat dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirishda ishtirok etish;

➤ avtomobilda yuk tashish xavfsizligini ta'minlash masalalari yuzasidan normativ hujjatlarni ishlab chiqish;

➤ transport vositalari va transportda ko'rsatiladigan xizmatlar sertifikatlashtirishni va litsenziyalashtirishni amalga oshirish;

➤ yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi qonun hujjatlariga avtomobil transportida rioya etilishi ustidan nazorat olib borish;

➤ qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

4. *O'zbekiston avtomobil yo'llari qurish va ulardan foydalanish davlat-aksiyadorlik konsernining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:*

➤ o'z tasarrufidagi avtomobil yo'llaridan transport vositalarining xavfsiz qatnovi uchun bu yo'llarning soz holatda saqlanishini ta'minlash;

➤ yo'l harakati qatnashchilarini yo'l qoplamasining holati, gidrometeorologiyaga oid va boshqa sharoitlar to'g'risida zarur axborot bilan ta'minlash;

➤ avtomobil yo'llarda yo'l harakatini boshqarish vositalari tezkor aloqa tizimi qurilishi va jihozlanishini amalga oshiradi hamda ularning saqlanishini ta'minlash;

➤ avtomobil yo'llarining qatnovi uchun xatarli joylarini aniqlash va bu joylarda yo'l harakatini tashkil etishni takomillashtirish chora-tadbirlarini ko'rish;

➤ og'ir vaznli, yirik o'lchamli, xavfli va maxsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo'nalishlarini belgilashda ishtirok etish, shuningdek, yo'l xizmati ko'rsatish obyektlari joylashuviga rozilik berish;

➤ qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

5. *O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmatining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:*

➤ yo'l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalarini ishlab chiqish;

➤ yo'l harakati qatnashchilarining ushbu qonunga, yo'l harakati qoidalariga hamda boshqa qonun hujjatlarining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga oid qismiga rioya etishi ustidan nazorat olib borish;

➤ jamoat transportining, shuningdek, og'ir vaznli, yirik o'lchamli, xavfli va maxsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov

yoʻnalishlarini belgilashda ishtirok etish;

➤ yoʻllarni, temir-yoʻl kesishuvi joylarini, avtomobil yonilgʻisi sifatini, transport vositalarining konstruksiyalarini qurish, rekonstruksiya qilish loyihalariga rozilik berish;

➤ foydalanishdagi transport vositalarining texnik holati ustidan nazorat olib borish, transport vositalarini majburiy texnik koʻrikdan oʻtkazish;

➤ yoʻllar va temir-yoʻldan oʻtish joylarining saqlanishi, ularning yoʻl harakatini boshqarish vositalari bilan jihozlanishi ustidan nazorat olib borish;

➤ yoʻl harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalariga muvofiq boʻlmagan yoʻllar va temir yoʻl kesishuvi joylaridan foydalanishni taqiqlash;

➤ transport vositalari, yoʻl harakati qoidalarining buzilishi hollari va yoʻl-transport hodisalari hisobini va roʻyxatini yuritish;

➤ transport vositalarini boshqarish huquqiga doir haydovchilik guvohnomalarini berish;

➤ qonuniy hujjatlarga muvofiq uning vakolat doirasiga berilgan maʼmuriy huquqbuzarliklar toʻgʻrisidagi ishlarni koʻrish;

➤ qonuniy hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

Davlat miqyosidagi yoʻllarda harakati xavfsizligini taʼminlash muammolarini hal qilish maqsadida Vazirlar Mahkamasining 1997-yil 2-iyuldagi 333-sonli qaroriga binoan Oʻzbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi huzurida «Yoʻllarda harakatlanish xavfsizligini taʼminlash» Komissiyasi tashkil etildi.

Yoʻllarda harakatlanish xavfsizligini taʼminlash komissiyaning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

1. Avtomobil transporti, avtomobil yoʻllari qurish va ulardan foydalanish, yoʻl-kommunal xoʻjaligi tashkilotlari, xalq taʼlimi, sogʻliqni saqlash, madaniyat muassasalari, ichki ishlar organlari va boshqa tashkilotlar yoʻllarda harakatlanish xavfsizligini taʼminlashi, yoʻl-transport hodisalarining oldini olishi bilan bogʻliq faoliyatlarini muvofiqlashtirish, Qoraqalpogʻiston Respublikasi viloyat, shahar va tumanlar hududlarida bu masalalarni mukammal hal qilish;

2. Ham bevosita, ham tegishli davlat organlari, korxonalar va tashkilotlar orqali harakatlanish xavfsizligini taʼminlashga va yoʻl-transport hodisalarining oldini olishga qaratilgan tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

3. Transport korxonalari haydovchilari, muhandis-texnik xodimlari va shaxsiy transport vositalari egalari o'rtasida zarur tushuntirish ishlari tashkil etilishini ta'minlash, bu ishga mehnat jamoalarini, ko'ngilli xalq uyushmalari, ko'ngilli avtomotohavaskorlar jamiyati a'zolarini, boshqa jamoat tashkilotlarining vakillarini jalb etish;

4. Transport, yo'l, loyihalash va boshqa korxonalar, tashkilotlar tomonidan yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish bo'yicha o'zlariga yuklangan vazifalar bajarilishini nazorat qilish, ularning ijobiy ish tajribalarini umumlashtirish va ommalashtirish;

5. Fuqarolarning barcha qatlamlari, shu jumladan, o'quvchilar va talabalar o'rtasida yo'llarda harakatlanish qoidalarini o'rganishni tashkil etish;

6. Mahalliy matbuot, radio va televideniye imkoniyatlaridan unumli foydalanib, yo'llarda harakatlanish qoidalarini targ'ib qilish va amalga oshirish. Shu maqsadda aholi turar-joylarida va mahallalarda uchrashuv va suhbatlar o'tkazish.

Qoraqalpog'iston Respublikasi Oliy Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari huzuridagi yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash Komissiyalari quyi komissiyalarning yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash bo'yicha faoliyatini nazorat qilib, yo'naltirib va muvofiqlashtirib boradilar, ularga uslubiy va amaliy yordam ko'rsatadilar, ularning ish tajribalari umumlashtiradilar va ommalashtiradilar.

Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyat, shahar va tuman hokimliklari huzuridagi komissiyalar o'z hududlarida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash va yo'l-transport hodisalarining oldini olish borasidagi ishlarni yaxshilash yuzasidan takliflar kiritib boradilar.

Avtomobil transporti ishi, haydovchi mehnati bilan yo'ldagi transport vositalari hamda piyodalar harakatini tashkil etishni bir-biridan farqlash lozim. Birinchi ikki masala bilan asosan avtokorxonalar, keyingisi bilan esa yo'l xo'jaliklari, davlat yo'l harakat xavfsizligi xizmati idoralari va hokimiyat vakillari shug'ullanadilar.

Bunda harakatni tashkil qilishdagi yechiladigan masalalarni ularning ko'lamiga qarab uch darajaga bo'lish mumkin:

1. Davlat darajasida:

-yo'lda harakatlanish qonun va me'yorlarini tuzish;

- «Avtomobil–haydovchi–yo‘l–piyoda–muhit» tizimidagi elementlarga talablarni standartlashtirish;
- yo‘l tarmog‘ining rivojlanish rejalarini tuzish;
- davlat miqyosidagi avtomobillashtirish ko‘lamini muvofiqlashtirish.

2. Vazirliklar darajasida:

- yo‘lovchilar va yuk tashishni takomillashtirish va rivojlantirish;
- transport vositalarini ishlab chiqarish;
- avtomobil yo‘llarni qurish, ta‘mirlash, foydalanish;
- yo‘llarda harakatlanishni tashkil qilishda ishlatiladigan texnik vositalarni ishlab chiqarish;
- haydovchilarni tayyorlash va yo‘l qoidalarini yo‘l harakati qatnashchilariga targ‘ibot qilish.

3. Muhandis xizmati darajasida:

- yo‘lda harakatni tashkil qilish bo‘yicha izlanishlar;
- yo‘lning xavfli bo‘laklarida harakatlanish sharoitlarini yaxshilash;
- transport vositalarini texnik ko‘rikdan o‘tkazish;
- harakatni tashkil qilish uchun ishlatiladigan texnik vositalarni tatbiq etish va ishlatish;
- haydovchilar va piyodalarning yo‘l harakati qoidalariga rioya qilishlarini nazorat qilib borish.

1.4. Yo‘l harakatini tashkil etishda «avtomobil–haydovchi–yo‘l–piyoda–muhit» tizimining o‘zaro bog‘liqligi

Avtomobil yo‘llarida insonlar tomonidan boshqariladigan turli xildagi mexanik va mexanik bo‘lmagan transport vositalari, harakatlanayotgan (yoki harakatda bo‘lmagan) piyodalar majmuidan iborat murakkab dinamik tizim mavjuddir. Bu tizim yo‘l harakati deb ataladi.

Yo‘l harakatining muammolari va turli xususiyatlari eng avvalo «Avtomobil–haydovchi–yo‘l–piyoda–muhit» tizimi orqali belgilanadi.

Tizimga quyidagi tashkiliy qismlar kiradi: A (avtomobil), H (haydovchi), Y (yo‘l), P (piyoda), M (muhit). Bu tashkiliy qismlar muhitda faoliyat ko‘rsatibgina qolmasdan, atrof-muhit bilan ularning har biri chambarchas bog‘liq bo‘ladi.

«Muhit» deb atrof-muhitning yo‘l harakati xavfsizligiga mujassamlashgan ta‘siri tushuniladi va u quyidagi faktorlardan tashkil

topadi:

-ob-havo (meteorologik ko‘rinish, yog‘ingarchilik, shamol, temperatura);

-tabiiy-landshaft (tekislik, qir-adirlik, tog‘lik, yer osti, yer usti suvlari va hokazo);

-mexanik (shovqin, chang, tebranish, gaz chiqindilari bilan ifloslanganlik va hokazo).

«A-H-Y-P-M» tizimda mexanik «avtomobil–yo‘l (AY)» va biomexanik «haydovchi–avtomobil», «Haydovchi–yo‘l», («piyoda–avtomobil» va «piyoda–yo‘l») hamda biologik «haydovchi–piyoda» tizimlarini ajratib ko‘rsatish mumkin.

«A-H-Y-P-M» tizimi optimal faoliyat ko‘rsatishida har bir tashkil etuvchining alohida, hamda ularning birgalikdagi (AH, HY, YP, AP va boshqa) tasniflari katta ahamiyatga ega.

Avtomobil transportining konstruktiv o‘lchamlari (parametrlari) yo‘l harakatining tasnifiga ta‘sir ko‘rsatadi. Bunda avtomobilning geometrik o‘lchamlari, haydovchi ish joyining qulayligi muhim o‘rin egallaydi.

Yo‘l harakati xavfsizligi eng asosan haydovchining ishonchliligiga, uning tayyorgarligiga va ishlash qobiliyatiga bog‘liq.

Piyodalar yo‘l harakatida alohida o‘rin egallaydilar. Ular yo‘l harakat qoidalarini mukammal bilishlari va ularga amal qilishlari, yo‘l sharoitlarida harakati xavfsizligini ta‘minlashga imkon yaratadi.

Umumiy tomonlaridan optimal ravishda kelib chiqqan holda yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashga birinchi navbatda «A-H-Y-P-M» tizimidagi har bir tashkil etuvchining va birgalikda faoliyat qiluvchilarning tasniflarini optimallashtirish orqali erishish mumkin.

1.5. O‘zbekiston respublikasida avtomobillashtirish va yo‘l tarmoqlarining o‘sishi ko‘rsatkichlari

Butun dunyoda avtomobillar soni kundan-kunga ko‘payishi kuzatilmoqda va shu borada bizning Respublikada xam, O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so‘ng mamlakatimiz o‘zining avtomobiliga ega bo‘lish maqsadida Vazirlar Mahkamasining 1992-yil 5-noyabrdagi 509-sonli qarori bilan O‘zbekistonda Janubiy Koreyaning DEU korporatsiyasi bilan hamkorlikda Andijon viloyatining Asaka shahridagi tirkama zavodining negizida avtomobil ishlab chiqaruvchi

«O‘zDEUavto» qo‘shma korxonasi tashkil etildi. Ushbu qo‘shma korxonaning qurilishi 1993-yilning mart oyidan boshlanib 1996-yilning bahorida tugallandi.

1996-yilning 26-mart kuni birinchi o‘zbek avtomobili «Damas» chiqdi va O‘zbekiston 28-bo‘lib dunyodagi avtomobil ishlab chiqaruvchi davlatlar qatoriga qo‘shildi.

Keyinchalik O‘zDEUavto qo‘shma korxonasi konveyeridan:

- ✓ 1996-yilning 5-iyun kuni Tiko;
- ✓ 1996-yilning 19-iyul kuni Neksiya;
- ✓ 2001-yilning 17-avgustidan Matiz;
- ✓ 2004-yilning dekabridan Lasetti;
- ✓ 2005-yili yanvaridan Matiz-Best;
- ✓ 2007-yilning oktabridan Kaptiva va Epika;
- ✓ 2008-yilning dekabridan Neksiya-2;
- ✓ 2010-yilning avgustidan Spark;
- ✓ 2011-yil sentabrda O‘zbekiston Respublikasi Mustaqilligining 20 yilligiga Kaptiva-2 avtomobilining taqdimoti bo‘lib o‘tdi, 2012-yilning 17-fevral kunidan ishlab chiqarildi;
- ✓ 2012-yilning 20-mart kuni Navro‘z bayrami munosabati bilan Malibu avtomobili taqdimoti marosimi bo‘lib o‘tdi va shu yilning iyul oyidan ishlab chiqish yo‘lga qo‘yiladi.

Shuningdek, 1999-yil avgust oyida Samarqand shahrida Turkiya Respublikasi bilan hamkorlikda «SamKochAvto» qo‘shma korxonasida kichik hajmli avtobus va yuk avtomobillarini ishlab chiqarish yo‘lga quyildi. Keyinchalik bu zavod negizida Yaponiya bilan hamkorlikda «SamAvto» qo‘shma korxonasi tashkil etildi.

Avtomobillashtirish jamiyatining iqtisodiy yuksalishiga ijobiy ta‘sir qilish bilan birga, qator salbiy oqibatlarni ham yuzaga keltirib chiqaradi va ularni hal qilish dolzarb masalalar qatoridan o‘rin oladi. Avtomobillashtirishning salbiy oqibatlaridan biri bu yo‘l-transport hodisalari natijasida ko‘plab kishilarning halok bo‘lishlari (o‘rtacha respublikamizda 1 yilda 2 mingdan ortiq) yoki tan jarohatlari olishlari (1 yilda o‘rtacha 12 mingdan ortiq)dir, shuningdek, yo‘l-transport hodisalari natijasidagi ko‘plab yetkazilayotgan moddiy zararlar, shahar ko‘chalari, aholi yashaydigan joylardan o‘tadigan yo‘llar mintaqasidagi yuqori darajadagi shovqin, havo basseynlarining ifloslantirilishi, ko‘chalarni to‘xtab turuvchi avtomobillar tomonidan to‘sib qo‘yilishlari va nihoyat, transportlarning ushlanib qolishlari va harakat tezliklarining

keskin tushib ketishidan iboratdir.

Past darajadagi harakat xavfsizligiga sabab bo'ladigan avtomobillar harakatining quyidagi o'ziga xos xususiyatini ko'rsatish mumkin:

-avtomobil transportining talablariga javob beradigan yo'llar bilan yetarli darajada ta'minlanmaganligi;

-avtomobillar harakati piyodalar harakati bilan o'zaro yetarli darajada ajratilmaganligi va haydovchilar bilan birga piyodalar madaniyatining pastligi;

-haydovchilik kasbining ommaviyligi va ular orasida past malakali, kam ko'nikmaga ega bo'lgan havaskor haydovchilarning ko'pligi, hamda yo'l harakat qoidalariga rioya qilmaydigan haydovchilarning mavjudligi;

-foydalanuvdagi transport vositalarining ko'plab texnik nosozliklari;

Mamlakatimizdagi iqtisodiy tarmoqni rivojlantirishda yo'l sohasining roli katta bo'lib, u ishlab chiqarish sohasi va iqtisodiy mustaqillikni mustahkamlash va O'zbekiston Respublikasini jahon hamjamiyatiga faol kirib borishi transport kommunikatsiyalarining a'lo darajada rivojlantirishni talab etadi, bu esa, birinchi navbatda, avtomobil yo'llarining ustuvor tarzda rivojlantirib borishni taqozo etadi.

O'zbekistonning jahon bozoriga chiqish uchun transport koridorini (yo'laklarini) shakllantirish bo'yicha maqsadli tadbirlar o'tkazilmoqda, hamda respublika va chet el yaqin-uzoq mamlakatlari avtomobil yo'llari integratsiyasi va hamkorlik bo'yicha qator ishlar amalga oshirilmoqda. Bularga quyidagi transport yo'laklarini misol qilib ko'rsatish mumkin:

– Toshkent – Andijon – O'sh – Irkishtom – Qashqar – Lyanyungan – Shanxay;

– Toshkent – Samarqand – Buxoro – Chorjuy – Ashgobot – Mashxad – Bandar – Abbos;

– Termiz – Shibirg'on – Moymona – Hirot – Qondoxor – Qarachi;

– Qizil O'rda – Uchquduq – Nukus – Dashhovuz – Ashg'abad – Mashhad – Bandar – Abbos.

«Buyuk ipak yo'li»ni qayta tiklash bo'yicha quyidagi bir nechta Xalqaro loyihalar imzolandi va tatbiq etildi:

-Transkavkaz koridori tashkil qilish to'g'risidagi Ozarbayjon, Gruziya, Turkmaniston, O'zbekiston o'rtasida 1996-yil may va 1998-yil sentabr oylarida shartnomalar imzolandi;

-BMT hamkorligida 1997-yil aprel va 1998-yil fevral oylarida o'tkazilgan Xitoy, Qirg'iziston va O'zbekiston hukumatlari o'rtasidagi bitim imzolandi;

-O'zbekiston va Qirg'iziston hukumatlari o'rtasida 1998-yil aprelda «Toshkent – O'sh – Irkishtom» avtomobil yo'lini loyihalash, qayta qurish va foydalanish bo'yicha bitim tuzildi;

-Toshkent shahrida 1999-yil aprel Xitoy, Ozarbayjon, Gruziya, Eron, Turmaniston va O'zbekiston o'rtasidagi ishchi yig'ilishida zamonaviy Ipak Yo'lining «Lanyungan – Qashqar – Toshkent – Turkmanboshi – Boku – Poti – Batumi – Konstansa» yo'nalish loyihasi to'g'risida o'zaro bayonnoma imzolandi;

-Toshkent shahrida 1999-yil sentabrda «Buyuk ipak yo'lini» tiklash bo'yicha navbatdagi xalqaro anjumanda ipak yo'li transport koridorini tiklash loyihasini amalga oshirish bo'yicha bayonnoma qabul qilindi.

-O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1999-yil 18-avgustdagi 396-sonli «Avtotransport vositalarining katta tezlikdagi harakatini ta'minlovchi Andijon – Toshkent – Nukus – Qo'ng'iroq xalqaro avtomagistrali qurilishini loyihalash to'g'risida»gi qarori qabul qilindi.

O'zbekiston Respublikasining avtomobil yo'llarini rivojlantirish bo'yicha tuzilgan istiqbolli rejasiga asosan mavjud avtomobil yo'llarining transport-ekspluatatsion sifati muntazam ravishda yaxshilanib borilyapti. Xususan Toshkent–O'sh avtomobil yo'lining 110-195 kilometrlarida katta hajmda qayta qurish ishlari o'tkazildi va qisqa muddat ichida «Qamchiq» va «Rezak» dovonlarida umumiy uzunligi 2500 p/m bo'lgan avtomobil yo'llari tonnellari qurildi va foydalanishga topshirildi.

O'zbekiston Respublikasi yetarli darajada zich avtomobil yo'llar tarmog'iga ega. 2012-yil 1-yanvar holatiga ko'ra Respublikadagi yo'llarning umumiy uzunligi 146.347 km, shu jumladan, umumfoydalanuvdagi avtomobil yo'llari 43.467 km, ichki xo'jalik yo'llari 78.606 km, shahar va tuman markazlari ko'chalari 13.829 km, inspektor va asosiy yo'ldan ajralib chiqqan yo'llar 7.420 km va boshqa yo'llar 3.025 km ni tashkil qiladi.

O'zbekiston hududlarining yo'l-transport tarmog'i bilan ta'minlanish ko'rsatkichlar

Hududlar	Avtomobil yo'llari uzunligi, ming km	Yo'l transport tarmog'ining zichligi, km	
		1000 km ²	1000 kishi
O'zbekiston bo'yicha jami	146,367	210,1	3.89
Qoraqalpog'iston	9,7	58,8	6,58
Andijon viloyati	5,9	1404,8	2,74
Buxoro viloyati	9,7	246,2	6,93
Jizzax viloyati	4,1	200,0	4,38
Qashqadaryo viloyati	8,2	288,7	3,87
Navoiy viloyati	6,2	56,2	8,00
Namangan viloyati	6,3	797,5	3,33
Samarqand viloyati	10,3	628,0	3,92
Surxondaryo viloyati	5,7	274,0	3.35
Sirdaryo viloyati	4,7	921,6	7,16
Toshkent shahri va Toshkent viloyati	9,5	609,0	2,13
Farg'ona viloyati	9,5	1338,0	3,62
Xorazm viloyati	4,2	666,7	3,23

1.6. Yo'l-transport hodisasining ta'rifi, turlari va ularning miqdori haqidagi ma'lumotlar

Avtomobil yo'llarida, shahar ko'cha va maydonlarida transport vositalarining harakat tartibining buzilishi oqibatida insonlar halok bo'lishiga, jarohat olishiga, shuningdek, transport vositalariga va undagi yuklarining zarar ko'rishiga, yo'ldagi sun'iy inshootlarining zararlanishiga yoki boshqa turdagi moddiy zararlar yetkazishiga sababchi bo'luvchi halokatlarga «Yo'l-transport hodisasi» (YTH) deyiladi. Bu ta'rifga ko'ra YTHda ikkita faktor bo'lishi xarakterlidir, bular: *insonlarning o'limi, tan jarohati yoki katta miqdordagi moddiy zarar, shuningdek, biron-bir transport vositasining harakatda bo'lishligidir.*

YTH vujudga kelishida umumiy tizimga kiruvchi «A–H–Y–P–M» elementlaridan biri yoki bir nechta birgalikda normal harakat rejimini buzishga sababchi bo‘lishi kuzatiladi.

Har bir YTHda shartli ravishda uchta fazani ajratish mumkin: *boshlang‘ich*, *kulminatsion* va *yakuniy*. Ular o‘zaro bog‘liq bo‘lib, biri ikkinchisining davomi bo‘lishi mumkin.

YTHning boshlang‘ich fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarning *xavfli vaziyat arafasidagi* harakatlanishi sharoiti tushuniladi. *Xavfli vaziyat* deb shunday yo‘l tushuniladiki, unda harakat qatnashchilari YTHning oldini olishga imkoniyatlari yetarli, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanilmasa yoki ko‘rilgan choralar samarasi yetarli bo‘lmasa, unda avtomobillar va piyodalar *yaqinlashuvi falokatli (avariya)* vaziyatni vujudga keltiradi.

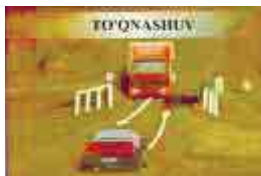
Falokatli vaziyatda harakat qatnashchilarining YTHni oldini olish bo‘yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo‘lmaydi va u sodir bo‘ladi.

YTHning kulminatsion fazasi og‘ir oqibatlar yuzaga kelishi bilan xarakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalarning va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki halok bo‘lishi). Bu faza bir necha daqiqa, ob-havo yomon sharoitlarida esa bir necha daqiqalargacha davom etishi mumkin. Bunday holda asosan bir nechta transport vositasi ishtirok etadi va uni ko‘pincha «zanjirli» YTH deyiladi.

YTHning yakuniy fazasi kulminatsion fazasidan keyin transport vositasi harakati to‘xtashining oxiriga to‘g‘ri keladi. Ba‘zi vaqtlarda transport vositasi harakati to‘xtasa ham yakuniy faza davom etadi. Masalan, ag‘darilib ketgan avtomobilda yong‘in chiqish hollari va hokazolar.

Amaldagi me‘yoriy hujjatlarga ko‘ra YTH quyidagi 9 turdan iborat:

1. To‘qnashuv. Bunga transport vositalarining qarama-qarshi tomondan, bir yo‘nalishda yoki yon tomondan harakatlanayotgan vaqtdagi to‘qnashuvi, shuningdek, temir yo‘l transporti bilan avtomobil transportining to‘qnashuvi kiradi. Bu turdagi YTHga to‘satdan to‘xtagan transport vositasi bilan to‘qnashish ham kiradi.



2. Ag‘darilib (to‘ntarilib) ketish. Harakatlanayotgan transport vositasi o‘z turg‘unligini yo‘qotib ag‘darilishi. Bu turdagi yo‘l-transport hodisasiga to‘qnashuv, to‘xtab turgan transport vositalariga yoki to‘siqqa urilish



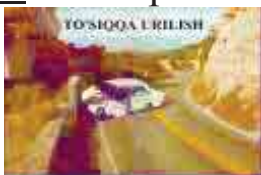
natijasida transport vositalarining agʻdarilishi kirmaydi. Agʻdarilib ketish YTHda asosan bitta transport vositasi ishtirok etadi.

3.Toʻxtab turgan transport vositasiga urilish.

Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanmayotgan ($V=0$) transport vositasiga urilishi. Bu turdagi YTHga birdaniga (toʻsatdan) toʻxtagan transport vositasining urilishi kirmaydi.



4.Toʻsiqlarga urilish. Transport vositalarining qoʻzgʻalmaydigan toʻsiqlarga (koʻprik tayanchiga, stolba va machta tayanchiga, yoʻl toʻsiqlariga, daraxtlarga va hokazolar) urilishi.



5.Piyodalarni bosib ketish. Transport vositalari piyodalarni urishi yoki piyodalar transport vositalariga urilishi, shuningdek, tashilayotgan yukdan (yogʻoch, truba, plita va hokazo) piyodalarning shikastlanishi ham kiradi.



6.Velosipedchini bosib (urib) ketish. Transport vositasi velosipedchini bosishi (urishi) yoki velosipedchi transport vositasiga urilishi.



7.Aravani bosib (urib) ketishi. Harakatlanayotgan transport vositasi harakatlanayotgan aravani urib ketishi.



8.Hayvonlarni (urib) bosib ketishi. Transport vositasi yovvoyi yoki uy hayvonini urib ketishi.



9.Boshqa (qolgan) YTHlari. Bu turdagi YTHga tramvayning relsdan chiqib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yuk avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida boʻladigan falokatlar, harakatlanayotgan transport vositasidan yoʻlovchining yiqilib tushishi va hokazolar kiradi.



Quyidagilar YTH sifatida hisobga olinmaydi:

- traktorlar, boshqa o'zi yurar mashinalar va mexanizmlar bilan ular mo'ljallagan asosiy ishlab chiqarish operatsiyalarini (yer haydash, xandaqlar qazish, dalada qishloq xo'jalik mahsulotlarini yig'ish, avtokorxonalar yordamida amalga oshiriladigan yuk ortish-tushirish ishlari, machta tayanchlarini o'rnatish va hokazo) bajarayotgan vaqtda ro'y bergan hodisalar (ular asosan ekspluatatsiya tartiblarini va texnika xavfsizligiga rioya qilinmaganlikdan kelib chiqqan hodisalar);

- odamlar hayotidan mahrum etish yoki ular salomatligiga, yoxud mulkiga zarar yetkazishga qaratilgan qasddan qilingan harakatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;

- jabrlanuvchining o'z joniga qasd qilishiga urinish oqibati hisoblangan hodisalar;

- tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;

- haydovchi rulda bo'lmagan paytda texnika xavfsizligining buzilishi natijasida vujudga kelgan hodisalar (motorni dastak bilan o't oldirish yoki ulamada turgan motorni o't oldirish va hokazolar);

- territoriyasi yopiq bo'lgan tashkilotlarda, aerodromlarda, harbiy qismlarda va boshqa qo'riqlanadigan obyektlarda vujudga kelgan hodisalar;

- sport yig'inlarini o'tkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki haydovchi-sportchi yoki boshqa qatnashchilarning aybi bilan vujudga kelgan hodisalar;

- harakatlanayotgan transport vositalarida ularning texnik nosozligi bilan bog'liq bo'lgan yong'inlar.

1.7. Yo'l-transport hodisasini tahlil qilishning umumiy usullari

Erishilgan mustaqillik, chet ellar bilan iqtisodiy aloqalarning kengayishi Respublikamizda avtomobillar soni ko'payib ketishiga yana bir sabab bo'lyapti.

O'zbekiston Respublikasi avtomobillashtirish darajasining tez sur'atlar bilan o'sib borishiga eng katta sabablardan biri, jahonda avtomobil sanoatiga ega bo'lgan davlatga aylanganimizdir.

1996-yil Andijon viloyatining Asaka shahrida birinchi yengil avtomobillarni ishlab chiqilishi, Samarqand viloyatida kichik hajmli avtobus, o'rtacha yuk ko'taradigan avtomobillar va har xil maxsus avtomobillarning ishlab chiqarilishi avtomobillashtirish bo'yicha O'zbekiston Respublikasini boshqa Mustaqil Davlatlar Hamkorligidagi

Respublikalaridan ilgarilab ketishiga olib keldi. Bugungi kunda transport oqimidagi har o'n avtomobildan yettitasi O'zbekistonda ishlab chiqilgan avtomobillar ekanini kuzatish mumkin.

Avtomobillashtirish mamlakat iqtisodiy va mudofaa quvvatining ortishiga olib kelishi bilan bir paytda, yo'l-transport hodisalarining ko'payishiga va oqibatda ko'plab odamlar halok bo'lishi va har xil darajadagi tan jarohatlari olishiga ham sabab bo'lishi mumkin.

Agar YTHning sabablari aniqlanmasa va ularni oldini olishga qaratilgan chora-tadbirlar ishlab chiqilmasa, mustaqil O'zbekiston Respublikasining iqtisodiga salbiy ta'sir etishi mumkin, rivojlantirishni amalga oshirish qiyin muammoga aylanadi.

YTHning kelib chiqish sabablarini o'rganish va tahlil qilishning asosan ikkita usuli bor:

- bir qancha YTHni to'plamini birgalikda;
- har bir sodir bo'lgan YTHni alohida tahlil qilish.

Birinchi usulda ko'plab YTHlari matematik statistika yordamida tahlil qilinadi va ularning asosiy qonuniyatlari, sabablari va holati oldindan aniqlanadi. Masalan, ko'rilayotgan davr oralig'ida YTHning necha foizi transport vositalarining konstruksiyasidagi kamchiliklar, texnik nosozliklar, haydovchi va piyodalarning harakat xavfsizligi bo'yicha qonun me'yorlarini buzishlari yoki yo'l sharoitini belgilangan talablarga javob bermasligi oqibatida sodir etilgani. Bu usul yordamida YTH sonining o'zgarishini bashorat qilish, ularni keltirib chiqargan omillar orasidagi bog'liqlikni va boshqa ko'rsatkichlarni aniqlash mumkin. Bunday tahlil Respublika, viloyat, shahar yoki korxonalar miqyosida sodir etilgan YTHni bir-biri bilan solishtirish, ularni keltirib chiqargan hamda tadbirlarning samaradorligini baholash uchun xizmat qiladi.

Ikkinchi usulning asosiy maqsadi YTHning barcha davrlariga, hodisa sodir bo'lishining obyektiv sabablariga va har bir hodisa qatnashchisining xatti-harakatlariga ilmiy asoslangan tavsif berishdan iboratdir.

YTHni alohida olib tahlil qilish natijasida u bilan bog'liq bo'lgan asosiy shart-sharoitlar, xavfli va falokat vaziyatining vujudga kelgan oni, harakat qatnashchilarining qaysi xatti-harakatlari falokat vaziyatini vujudga keltirgani, hodisaning oldini olish uchun haydovchida texnik imkoniyat mavjud edimi degan savollarga ilmiy asoslangan javoblar topiladi va ular hodisa qatnashchilarini o'zlarining aybdorlik darajasiga

qarab fuqarolik, ma'muriy va jinoiy javobgarlikka tortilishlarida muhim isbot-dalil vazifasini o'taydi. Yana bitta asosiy masala, har bir alohida olingan hodisa tasodifiymi yoki tasodifiy emasmi degan savolga faqat ikkinchi usul yordamidagina javob topish mumkin.

Haydovchining tormoz tizimi texnik nosoz avtomobilda harakatlanayotgani aniqlansa, u amaldagi qonunlarga asosan ma'muriy jazoga tortiladi. Haydovchi texnik nosoz avtomobilni boshqarib barayotib, piyodani bosib ketgan bo'lsin. Tajribalar shuni ko'rsatadiki, bunday hollarda ko'pincha haydovchi jinoiy jazoga tortiladi. Aslida bunday hollarda avtomobil tormoz tizimining nosozligi bilan YTHning sodir bo'lishi sabab-oqibat aloqasi aniqlanishi va shundan so'nggina unga jazo berilishi kerak. Avtomobil texnik soz bo'lganida hodisaning oldini olish uchun haydovchida texnik imkoniyat mavjudmi yoki yo'qmi degan masala faqat ikkinchi usul yordamidagina aniqlanishi mumkin.

1.8. Yo'l-transport hodisasini tahlil qilishning asosiy xususiyatlari

YTHni tahlil qilishning asosiy xususiyatlari qaysi usulni qo'llanilishi va olingan natijalarni nima maqsadda hamda qaysi masalalarni yechishda foydalanishga yo'naltirilganligi bilan belgilanadi.

YTH to'plamini tahlil qilish quyidagi o'ziga xos xususiyatlari bilan ajralib turadi.

1. Tahlil uchun bir necha yuz yoki ming YTH haqidagi ma'lumotlar zarur bo'ladi (YTH sonining eng kichik miqdori matematik statistika yordamida aniqlanadi).

2. Tahlillar ehtimollar nazariyasi, matematik statistika, murakkab tizimlarni modellashtirish va operatsiyalarni izlash kabi amaliy matematik apparati yordamida amalga oshiriladi.

Tahlillar natijasida olingan ma'lumotlar quyidagi maqsadlarda foydalaniladi:

- Falokat holatini bashorat qilish;
- Sodir bo'lgan YTHni ularning turlari, og'irlik darajasi va boshqa ko'rsatkichlari bo'yicha taqsimlanishini aniqlash;
- Yo'l sharoitini tavsiflovchi ko'rsatkichlar bilan YTHning sodir bo'lishi orasidagi bog'liqlikni aniqlash;
- Har xil konstruksiyadagi avtomobillar bilan sodir etilayotgan YTHga yo'l sharoitining ta'sirini aniqlash;

-Haydovchilar haqidagi sotsial omillar (yoshi, malakasi, ish staji va boshqalar) bilan YTH soni orasidagi bog'liqlikni aniqlash;

-YTHni yo'l harakati qoidalari va boshqa harakat xavfsizligi bo'yicha ishlab chiqilgan me'yoriy hujjatlarning qaysi moddalarining buzilishi oqibatida sodir etilayotganini aniqlash;

-YTHni bartaraf etish va harakat xavfsizligini oshirishga qaratilgan chora-tadbirlarni ishlab chiqish, ilmiy asoslash va ularning samaradorligini baholash. Bunday tadbirlarga quyidagilarni ko'rsatish mumkin: YTHni bartaraf etishga qaratilgan kunlik, oylik, chorak yillik, yillik va ko'p yillarga mo'ljallangan rejalar, avtomobil konstruksiyasi va undan foydalanishni belgilovchi me'yoriy hujjatlarga o'zgartirishlar kiritish, avtomobil yo'llariga qo'yilgan talablarni va haydovchilarni tayyorlash o'quv dasturlarini mukammallashtirish va boshqalar.

Bugungi kunda YTH to'plamini tahlil qilish uchun ular haqidagi ma'lumotlarni to'plashning avtomatik tizimi yaratilgan bo'lishiga qaramay ma'lumotlarni har tomonlama tahlil qilish va solishtirishning statistik usullari yetarli darajada ishlab chiqilmagan.

Alohida olingan YTHni tahlil qilish birinchi usulning tarkibiy qismi bo'lishiga qaramay o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lib bunga quyidagilarni ko'rsatib o'tish mumkin:

-har bitta YTH bir-biridan ma'lum bir belgilari bilan farq qiladi va uni tahlil qilishda alohida yondashuvni talab etadi. Masalan, piyodani bosib ketish hodisasini ko'rinish darajasi va masofasiga, piyoda va avtomobilning harakat trayektoriyalariga va tezligiga, to'siqlarning borligi, ularning qo'zg'aluvchan yoki qo'zg'almasligi va boshqa o'xshash belgilarga qarab 50 dan ortiq turga ajratish mumkin;

-YTH to'plamini tahlil qilinayotganda yo'l harakati qoidalarining buzilishi, transport vositalarining texnik nosozligi, konstruksiyadagi texnologik kamchiliklar, yo'l sharoitini yomonligi, yo'llarni «Qurilish me'yorlari va qoidalariga» mos kelmasligi ularni kelib chiqishning asosiy sabablari deb ko'rsatilsa, alohida olingan YTH tahlil qilishda bu sabablariga qonun buzilishini isbotlovchi dalil sifatida qaraladi;

-alohida olingan YTHning tahlilida barcha ma'lumotlar hodisa qatnashchilarning xatti-harakatlariga huquqiy baho berishga qaratilgan bo'ladi;

-YTHning to'plamini tahlil qilishda ba'zi bir xatoliklarga (ba'zi bir ma'lumotlarning xatoligi, hodisa sodir bo'lgan joyini aniqlashdagi xatoliklar) yo'l quyish tahlil natijalarini o'zgartira olmaydi. Alohida

olingan YTHni tahlil qilishda esa, boshlang'ich ma'lumotlardagi ozgina xatolik ham (masalan, g'ildiraklarning yo'l bilan ilashish koeffitsiyentini 0,1 ga yoki piyoda tezligini aniqlashda 1,0 m/sek.ga yo'l quyilgan xatolik) butunlay qarama – qarshi xulosaga olib kelishi mumkin. Bu esa YTH bo'yicha jinoiy ish ko'rilayotganda sud qaroriga juda katta salbiy ta'sir o'tkazadi (aybdor qolib aybsiz odam javobgarlikka tortilib ketishi mumkin).

Alohida olingan YTH tahlili natijasida quyidagi asosiy masalalar yechilishi mumkin:

- haydovchi va hodisaning boshqa qatnashchilari harakat xavfsizligi nuqtai nazaridan sodir etishi mumkin bo'lgan xatti-harakatlarni aniqlash;

- haydovchini va boshqa hodisa qatnashchilarining xatti-harakatlarini me'yoriy va harakat xavfsizligi qoidalariga muvofiqligini baholash;

- hodisa jarayonining belgilangan vaqtlaridagi transport vositalarining tezligini, to'xtash, tormozlash masofasini va boshqa kerakli kattaliklarini aniqlash;

- transport vositalarining texnik holatiga baho berish, agar nosozliklar aniqlangan bo'lsa, ularning paydo bo'lgan vaqti, sababi, haydovchi bu nosozliklarni o'z vaqtida aniqlashi mumkinligini tadqiqot qilish;

- Haydovchining reaksiya vaqtini, xavfli vaziyat vujudga kelganida haydovchida biron – bir yo'l bilan hodisaning oldini olish uchun texnik imkoniyat mavjud yoki mavjud bo'lmaganligini aniqlash;

- avtomobil yo'llarining parametrlari va holatining qurilish me'yorlari va qoidalari yoki boshqa harakat xavfsizligi bo'yicha me'yorlarga muvofiqligini aniqlash;

- aniqlangan omillar bilan YTHning sodir bo'lishi orasidagi sabab-oqibat aloqasini baholash;

1.9. Yo'l-transport hodisasini ekspertizasi

Yo'l-transport hodisasining ekspertizasi deb fanda, texnikada yoki hunarda maxsus bilimi bor shaxslar tomonidan har bitta alohida olingan hodisaning hamma yo'nalishlarini kompleks ravishda ilmiy-texnikaviy tadqiqot qilishligi aytiladi (O'zR JPKning 172-moddasi).

Ekspertiza harakat xavfsizligini tashkil etish, yo'l qurilishi va ekspluatatsiyasi, transport vositalarining tuzilishi va nazariyasi, ularga

texnik xizmat ko'rsatish, ruhiy fiziologiya, tibbiyot, kriminalistika va yurisprudensiya kabi bilimlardan xabardor bo'lishni talab etadi.

YTHning ekspertizasi eng zarur fanlardan biri ekanligiga qaramasdan unga yetarli darajada ahamiyat berilmayapti.

Avtomobil transportida avariylar bilan kurashish quyidagi kompleks tadbirlarni o'tkazishni talab etadi:

- harakat sharoitini yaxshilash;
- transport vositalarining konstruksiyasini takomillashtirish;
- haydovchilarning malakasini, intizomini oshirish va boshqalar.

Bu tadbirlar ichida YTHning sabablarini va unga olib kelgan omillarni aniqlash muhim o'rin egallaydi.

YTHni tadqiqot qiluvchi tashkilotning qaysi sohaga mansubligiga qarab ular ikkiga bo'linadilar:

- xizmat ekspertizasi;
- sud ekspertizasi.

1.10. Yo'l-transport hodisasining xizmat ekspertizasi

Xizmat ekspertizasining transport vositasi mansub bo'lgan korxonalar yoki hodisa sodir bo'lgan joyga (yo'lga) xizmat ko'rsatuvchi yo'l xo'jaligi vakillari o'tkazadilar.

Xizmatga oid ekspertizani o'tkazish uning tartibi, muddatlari, maqsadi va boshqa yechilishi lozim bo'lgan masalalar «Avtotransport korxonalarida harakat xavfsizligi xizmatining ishini tashkil etish» nizomi va YTHni hisobga olish yo'riqnomasida to'liq bayon etilgan.

Bu nizomga ko'ra har bitta sodir bo'lgan YTHni taftish qilishda korxonaning rahbari qatnashishi kerak, deb ta'kidlab o'tilgan. Faqat YTH kichik miqdordagi moddiy zarar bilan va hech bir odamning tan jarohatisiz tugagan bo'lsagina, uni taftish qilishda harakat xavfsizligi xizmati xodimlarining o'zlari chiqishlari mumkin. Yuqoridagi nizomga ko'ra agar, YTH oqibatida bitta odam halok bo'lgan bo'lsa, YTHni xizmatga oid ekspertizasida korxonaning viloyat bo'yicha rahbari shaxsan qatnashishi kerak. Agar YTH oqibatida ikkita odam halok bo'lgan yoki uchtadan ko'p odam tan jarohati olgan bo'lsa, bunday hodisaning ekspertizasida avtotransport korxonasining Respublika bo'yicha rahbariyati qatnashishi shart deb ko'rsatilgan.

«Avtotransport korxonalarida harakat xavfsizligi xizmat ishini tashkil etish» nizomiga ko'ra, YTHni ekspertizasini o'tkazish muddatlari

quyidagicha qilib belgilangan:

- avtokorxonada miqyosida – 3 kun;
- viloyat miqyosida – 5 kun;
- Respublika miqyosida – 7 kun.

Bulardan ko‘rinib turibdiki, YTH ekspertizasini korxonaning har bir xodimi bilishi kerak ekan.

YTHning xizmatga oid ekspertizasining asosiy maqsadi, bu avtokorxonada xodimlari va bo‘limlari tomonidan harakat xavfsizligi bo‘yicha me‘yor va qoidalarning qaysi moddalari buzilganini aniqlash va hodisa qatnashchilarning hodisani oldini olish uchun amalga oshirgan tadbirlarini «Yo‘l harakat qoidalariga» muvofiqligini aniqlash va kelgusida shunday YTHning sodir bo‘lishini bartaraf etish chora-tadbirlarini ishlab chiqishdan iboratdir.

YTHni xizmatga oid ekspertizasini avtokorxonada xodimlari yoki davlat nazorati xodimlari bilan birgalikda o‘tkazadilar. Ekspertiza uni dalolatnoma shaklida rasmiylashtirish bilan tugallanadi.

Dalolatnomada quyidagilar aks ettirilgan bo‘lishlari kerak:

- YTH sodir bo‘lgan sanasi va vaqti;
- YTHni sodir bo‘lgan joyi;
- transport vositalarining rusumi va davlat raqami;
- transport vositalarning YTH sodir bo‘lgunigacha bo‘lgan texnik holati;
- haydovchilar haqidagi ma‘lumotlar;
- YTH turi va uning qisqacha bayoni;
- ob-havo va yo‘l sharoiti.

Bulardan tashqari dalolatnomada YTH avtokorxonaning qaysi bo‘limi va rahbarining aybi bilan sodir etilganligi ham ko‘rsatiladi.

YTHning sud ekspertisasi xizmatga oid ekspertizadan farq qiladi.

1.11. Yo‘l - transport hodisasining sud ekspertisasi

YTHning sud ekspertisasi rasmiy xatti-harakat bo‘lib, hodisani tadqiq qilib haqiqiy ma‘lumotlarni aniqlaydi. Bu ma‘lumotlar ko‘rilayotgan jinoiy yoki fuqarolik ishida isbotlovchi dalil vazifasini o‘taydi.

Sud ekspertizasini adliya vazirligining tegishli muassasalari o‘tkazadi.

Sud ekspertizasi sudning, ichki ishlar bo'limining va prokuratura tergovchilarning hamda aybini iqror qilish bo'limlarining topshirig'iga binoan o'tkaziladi.

Ba'zi paytlarda ilmiy tadqiqot institutlarning xodimlari shtatsiz ekspert vazifasini bajarishlari mumkin.

Ekspertizalar ekspertizaning mutaxassisligiga qarab bir necha turga bo'linadi: sud-tibbiyot ekspertizasi, kriminalistik ekspertiza, avtotexnik ekspertiza va hokazo.

Sud tibbiyot eksperti o'lim sabablarini, jarohatlarning tavsiflarini va qanday paydo bo'lganini, YTHda jabrlangan shaxslarning sog'lig'ini aniqlaydi.

Ekspert kriminalist yo'lda qolgan tormoz izlarini, transport vositalarining shikastlangan joylarini o'rganadi, shisha siniqlari va g'ildiraklarning iziga qarab transport vositasining rusumini, hodisa sodir bo'lish jarayonida qanday holatlarda turganini aniqlaydi.

Sud avtotexnik ekspertizasining asosiy maqsadi YTH kelib chiqishi obyektiv sabablarini aniqlashdan iborat.

Ekspertiza ishlariga Respublika sud ekspertizasi ilmiy-tadqiqot instituti uslubiy va ilmiy-texnik rahbarlik qiladi. Viloyatlarda institutning filiali va laboratoriyalari tashkil etilgan.

Ekspertizalar amaldagi qonunlar va ekspertiza muassasalarida sud ekspertizasini o'tkazish uchun ishlab chiqilgan yo'riqnomalar asosida olib boriladi.

«Ekspertiza muassasalarida sud ekspertiza ishini tashkil qilish» nizomiga ko'ra ekspertlar yechish lozim bo'lgan masalalar quyidagilardan iboratdir:

1. YTHga olib keladigan omillarni aniqlash, jamlash va tahlil qilish:
- transport vositasining konstruksiyasi va texnik holati;
- piyoda va transport vositalarining tezligi va harakat yo'nalishi;
- yo'lning geometrik o'lchamlari va holati;
- harakat uchun to'siqlar va ularning tavsiflari;
- yo'l belgilari, svetoforlar va boshqa texnik vositalar, ularning hodisa sodir bo'lgan paytdagi texnik holati.

2. YTHning jarayoniga va sodir bo'lishiga olib kelgan omillarni ajratib olish, ularni ilmiy asosda va tajribada izlash.

3. Xavfli vaziyat vujudga kelgan onni aniqlash.

4. Tadqiq qilinayotgan hodisaning texnik sabablarini va qatnashchilar tomonidan ularni bartaraf qilish mumkinligi

imkoniyatlarini aniqlash.

5. YTH qatnashchilarining xatti-harakatlarini «Yo‘llarda harakatlanish qoidalariga» va boshqa me‘yoriy hujjatlar talabiga mos kelishini aniqlash va boshqalar.

1.12. Ekspertning majburiyatlari, huquqlari va vakolatlari

Umuman, ekspert oldiga yechish uchun quyiladigan masalalar xilma-xil bo‘lib, ular har bitta hodisaning o‘ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqadi.

Qo‘yilgan masalalarni yechish uchun ekspertga O‘zbekiston Respublikasi Jinoyat va Jinoyat protsessual Kodekslariga binoan ma‘lum vakolatlar, huquqlar berilgan va majburiyatlar yuklatilgan.

Majburiyatlar:

-ekspert xulosani faqat o‘z nomidan beradi va shu xulosa uchun shaxsan javob beradi;

-ekspertning xulosalari faqat jinoiy ishning tergov ma‘lumotlariga asoslanadi;

-ekspert begona shaxslarning yordamidan foydalanmaydi;

-ekspert YTH qatnashchilarining xatti-harakatlariga faqat texnik jihatdan baho beradi;

-ekspert YTH bo‘yicha jinoiy ishning tergov ma‘lumotlarini oshkor qilmasligi kerak, aks holda amaldagi qonunlar asosida javob beradi;

-ekspert ekspertiza o‘tkazishdan bosh tortmaydi;

-ekspert qo‘yilgan masalalarning hammasini yechishi zarur, aks holda sabablarini asoslab beradi.

Vakolatlar:

-YTH sodir bo‘lgan joydagi transport vositalarining texnik holatini tekshirish va ko‘zdan kechirish;

-YTH sodir bo‘lgan joyni ko‘zdan kechirish va tekshirish;

-YTH qatnashchilarining xatti-harakatlarini, hodisaning mexanizmini ilmiy asosda tadqiq qiladi;

-YTHning mexanizmini ilmiy asosda tadqiq qilish.

Huquqlar:

-harakat xavfsizligini ta‘minlash chora-tadbirlarini ishlab chiqishda qatnashish;

-jinoiy ishning YTH bilan bog‘liq bo‘lgan bo‘limlari bilan tanishish;

- ekspertiza uchun yetishmaydigan ma'lumotlarni ekspertizani tayinlagan muassasa yoki yuridik shaxslardan talab qilish;
- tergovchining ruxsati bilan so'roq jarayonida qatnashish va YTHga taalluqli savollarni berish;
- tarjimon xizmatidan foydalanish.

Ekspertizalar ekspertlarning soniga va mutaxassisliklariga qarab 3 turga bo'linadi:

1. Yakka tarzda o'tkaziladigan ekspertizalar.
2. Komission ekspertizalar.
3. Kompleks ekspertizalar.

YTH va uni sodir bo'lish mexanizmi sodda va har xil talqinlarga olib kelmasa, bir ekspert avtotexnik kifoya qiladi, bunday ekspertizalar **yakka tarzda o'tkaziladigan ekspertizalar** deb ataladi.

YTH murakkab yoki unda ko'pchilik qatnashgan va ba'zi bir harakatlarni talqin qilishda tafovut paydo bo'lishi mumkin bo'lsa, **komission ekspertizalar** tayinlanadi (O'zR JPKning 178-moddasi). Komissiyaning tarkibi bir sohadagi 2-5 ekspertdan tashkil topgan bo'lishi mumkin (O'zR JPKning 177-moddasi).

Agar ekspertiza komissiya tomonidan o'tkazilishi talab qilingan bo'lsa, ekspertiza muassasasining rahbari bu talabga bo'ysunishi kerak.

YTHning ekspertizasini o'tkazish uchun bir necha soha mutaxassisligiga ega bo'lgan ekspertlarining qatnashishi zaruriyati tug'ilsa, bunday hollarda **kompleks ekspertizalar** tayinlanadi. Masalan, transport vositalarining to'qnashuvi hodisasi sodir bo'lgan bo'lsa yoki hodisa sodir bo'lgan joydan haydovchi o'z transport vositasi bilan qochib ketgan bo'lsa, ekspertizada ekspert-avtotexnik bilan hamkorlikda ekspert-trassolog va tibbiyot eksperti qatnashsa, ekspertizaning xulosalari yanada to'liqroq va aniqroq bo'ladi.

Kompleks ekspertizalarda har bir ekspert o'z xulosasi uchun yoki barcha ekspertlar o'zaro kelishgan holda umumiy xulosaga imzo chekadilar.

Ekspertizalar o'tkazilishi navbatiga qarab quyidagi turlarga bo'linadilar:

- birlamchi ekspertizalar;
- qo'shimcha ekspertizalar;
- qayta ekspertizalar.

O'z nomidan ko'rinib turibdiki, birinchi marta o'tkaziladigan ekspertizalar **birlamchi** deb ataladi.

Tergov yoki sud jarayonida YTHning sodir bo'lish mexanizmini yanada oydinlashtiruvchi qo'shimcha ma'lumotlar paydo bo'lsa, u holda **qo'shimcha ekspertizalar** tayinlanadi. (O'zR JPKning 176-moddasi).

Agar ekspertning xulosalari to'liq asoslanmagan bo'lsa, yoki uning to'g'riligi shubha uyg'onsa, ekspertizani o'tkazish vaqtida ekspert o'zining vakolat doirasidan chiqib ketsa, **qayta ekspertizalar** tayinlanadi (O'zR JPKning 176-moddasi).

Qayta ekspertiza asosan komissiya tomonidan o'tkaziladi. Avval qatnashgan ekspert qayta ekspertizada qatnashmaydi uning xulosalari komissiyaga topshiriladi. Qayta ekspertiza xulosasi oldingisidan farq qilsa, uning sabablari sanab o'tiladi. Komissiya a'zolari birgalikda yoki alohida xulosa yozishlari mumkin.

1.13. Yo'l-transport hodisasi ekspertizalarining asosiy tushuncha va atamalari

Yo'l-transport hodisalarini ekspertiza qilishda bir nechta tushuncha va atamalardan foydalaniladi.

1. Xavfli vaziyat. Xavfli vaziyat deb shunday vaziyatga aytiladiki, bu vaziyat vujudga kelganda haydovchi o'zidagi va transport vositasidagi barcha imkoniyatlarni ishga solib YTHni bartaraf etishi kerak.

2. YTHni bartaraf etish uchun texnik imkoniyat. Bu tushuncha xavfli vaziyat vujudga kelganida hodisani oldini olish uchun haydovchida texnik imkoniyat mavjud ekanligini bildiradi.

Agar haydovchi kechikib harakat qilsa, yoki uning xatti-harakatlari samarasiz bo'lsa, xavfli vaziyat o'sib borib avariya holatiga aylanadi.

3. Avariya vaziyati. Avariya vaziyati deb shunday vaziyatga aytiladiki, bu vaziyat vujudga kelganida, haydovchining hech bir xatti-harakati hodisani bartaraf eta olmaydi, ya'ni hodisani oldini olish uchun haydovchida texnik imkoniyat mavjud bo'lmaydi.

4. Harakatlanish uchun xavflilik.

Bu atama YTHning ekspertizasida ikki xil tushuncha bilan tavsiflanadi:

-harakatlanish uchun xavflilik deganda shunday vaziyat tushuniladi, bu vaziyat vujudga kelganda yoki sharoitda haydovchi YTHni oldini olish uchun tezlikni kamaytirishi yoki butunlay avtomobilni to'xtatishi kerak;

-harakatlanish uchun xavflilik deganda shunday yo‘l sharoiti tushuniladiki, bunday sharoitda YTHning sodir bo‘lish ehtimoli juda katta bo‘ladi, ammo bunday yo‘l sharoitida haydovchidan transport vositasini to‘xtatish talab etilmaydi, undan faqat sodir bo‘lgan yo‘l sharoitiga mos xavfsiz tezlikda hara

-katlanish va e‘tiborni kuchaytirish talab etiladi.

5. Xavfli zona. Xavfli zona deb harakatdagi transport vositasining oldidagi shunday fazo (kenglik) tushuniladiki, bu zonada to‘siqlarning paydo bo‘lishi YTHga olib kelishi mumkin. Boshqacha qilib aytganda bu haydovchining oldi tomonidagi shunday masofaki, haydovchi bu masofa boshidayoq YTHning oldini olish uchun harakat qila boshlashi kerak.

6. Ko‘rinuvchanlik (ko‘rinish) – kunning vaqtlari va predmetlarning yoritilganligiga bog‘liq ravishda va atrofdagi sharoitni ajrata olishlik. Ko‘rinuvchanlik ko‘rinish masofasi va ko‘rinish darajasi kabi o‘lchovlar bilan tavsiflanadi. Ko‘rinish darajasi deganda, kuzatilayotgan obyektning shakli, rangi va boshqa xususiyatlarini ajrata olish mumkinligi tushuniladi. Ko‘rinuvchanlik yo‘llarning yomon yoritilganligi, tuman, qor va yomg‘ir yog‘ishi oqibatida yomonlashishi mumkin.

7. Haydovchining ish o‘rnidan yon-atrofnı kuzata olishi (ko‘rinuvchanlik) – haydovchiga harakatlanish jarayonida sharoitini kuzata olish tushuniladi. Haydovchining ish o‘rnidan yon-atrofnı kuzata olishi avtomobilda o‘rnatilgan oynalarning (shamol oynasi va boshqalar), orqani ko‘rish ko‘zglasining o‘lchamlariga va yo‘ldagi har xil obyektlarga, ularning joylashuviga va o‘lchamiga bog‘liqdir. Masalan, qo‘zg‘almas yoki harakatdagi obyektlarga.

1.14. Yo‘l-transport hodisasining tahlili uchun zarur bo‘lgan boshlang‘ich ma‘lumotlar

Ekspert-avtotexnik YTHni ekspertiza qilish jarayonida oldin aniqlangan ma‘lumotlar asosida tadqiqot o‘tkazib hodisa bilan bog‘liq bo‘lgan isbotlarni aniqlaydi. Boshlang‘ich ma‘lumotlar ekspertga tergovchi yoki sud tomonidan taqdim etiladi. Ba‘zi bir ma‘lumotlarni esa jinoiy ish materiallariga asoslanib ekspertning o‘zi tanlab oladi.

Sud avtotexnik ekspertizasini o‘tkazish uchun ekspert ixtiyorida to‘liq va yetarli ma‘lumotlar bo‘lishi kerak:

- ekspertizani tayinlash haqidagi qaror;
- YTH sodir bo'lgan joyni ko'zdan kechirish bayoni;
- YTH sxemasi;
- transport vositalarining texnik holatini ko'zdan kechirish va tekshirish bayoni;
- YTH haqidagi ma'lumotnoma;
- tergov tajribalari o'tkazilganligi haqidagi ma'lumotnoma (agar tergov tajribalari o'tkazilgan bo'lsa).

Bu ma'lumotlarga qo'shimcha tarzda ob-havo ma'lumotlari, yo'l sharoiti haqidagi va boshqa ma'lumotlar ham ko'rsatilishi mumkin.

Xizmatga oid ekspertiza o'tkazilayotganida ekspertiza ma'lumotlar tayyor holda berilmaydi. Ma'lumotlarni xizmatga oid ekspertizani o'tkazuvchi shaxslarning o'zlari mustaqil ravishda hodisa sodir bo'lgan joyga chiqib va guvohlardan so'rab to'playdilar.

1.15. Ekspertizani tayinlash haqidagi qaror (O'zbekiston Respublikasi Jinoyat-protsessual kodeksining 180-moddasi)

Qaror *protsessual* me'yorlarga asosan rasmiylashtirilgan bo'lishi kerak.

Ekspertizani tayinlash haqidagi qaror 3 qismdan iborat bo'ladi: kirish, tasvirlash va xulosa qismi.

Qarorning kirish qismida ekspertizaning turi, uni tayyorlash joyi va sohasi, qarorni tayinlagan shaxsning ismi-sharifi va lavozimi yoki muassasaning nomi ko'rsatiladi.

Qarorning tasvirlash qismida (hodisani bayon qilish) YTHning asosiy mazmuni va ekspertiza bilan bog'liq bo'lgan barcha holatlar bayon etiladi.

Xulosa qismida ekspertizaning turi, uni o'tkazish kimga yoki qaysi muassasaga topshirilganligi, ekspertning yechishi lozim bo'lgan masalalar, ekspertiza uchun yuborilgan materiallar va obyektlar sanab o'tiladi.

Qarorda ekspertizani o'tkazish kimga topshirilganligi ko'rsatilmagan bo'lsa, ekspertiza muassasasining rahbari uni o'tkazish kimga topshirish masalasini mustaqil ravishda hal qilish huquqiga ega bo'ladi (O'zR JPKning 182-moddasi).

Agar ekspertiza muassasasidan boshqa tashkilotda o'tkaziladigan bo'lsa, ekspertizani o'tkazish haqidagi qarorni tayyorlagan tergovchi sud

ekspertizasini o'tkazish topshirilgan shaxsni chaqirib, uning majburiyatlarini, huquqlarini va vakolatlarini tushuntiradi (O'zR JPKning 68, 183-moddalari).

Agar qayta yoki qo'shimcha ekspertizalar tayinlasa, u holda qarorda oldingi ekspertizaning xulosalari ham keltiriladi (O'zR JPKning 176-moddasi)

Qarorning tasvirlash qismida quyidagi ma'lumotlar ko'rsatilishi kerak:

- YTHni sodir bo'lgan sanasi va joyning koordinatalari;
- yo'lning qatnov qismining tavsiflari va holati;
- hodisada qatnashgan transport vositasining rusumi va texnik holati, uning yuklanganligi;
- transport vositasi va piyodaning tezligi;
- tormoz izining uzunligi va tavsifi;
- yo'lning qatnov qismiga nisbatan transport vositasini va boshqa obyektlarning joylashuvi (oyna siniqlari, avtomobildan tushgan tuproq, boshqa moddalar va hokazo);
- ko'rinish holatining tavsiflari, haydovchining ish o'rnidan ko'rinuvchanlik va boshqalar.

2-bo'lim

TRANSPORTDA XAVFSIZLIKNI TASHKIL ETISHDA MA'MURIY AMALIYOTNING TUTGAN O'RNI

2.1. Yo'l-transport hodisalarining oldini olishda IIV Yo'l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi ma'muriy amaliyot bo'limining tutgan o'rni

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlar qonun doirasida hal etilayotganligini, to'g'ri yuritilayotganligini nazorat qilish O'zbekiston Respublikasi IIV YHXBB rahbariyati va ma'muriy amaliyot bo'limi, Qoraqalpog'iston Respublikasi IIV, viloyatlar IIB YHXXlari va Toshkent shahar IIBB YHXB rahbariyati hamda mazkur xizmatlar ma'muriy amaliyot bo'lim (bo'linma, guruh)lari, shahar, tuman ichki ishlar idoralarining hamda mazkur idoralar YHXXlari rahbariyati tomonidan amalga oshiriladi.

Qoraqalpog'iston Respublikasi IIV, Toshkent shahar IIBB va viloyatlar IIBlari rahbariyati tomonidan bir yil davomida kamida bir marta joylardagi tuman (shahar) ichki ishlar idoralari, YHXB bo'lim (bo'linma)larining huquqiy faoliyati yuzasidan tekshiruv o'tkazilishi va amaliy yordam ko'rsatilishi tashkillashtiriladi.

Tekshiruv davomida quyidagi masalalar o'rganiladi:

- ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi qonunlar va ularni qo'llash tartibi haqidagi O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining me'yoriy hujjatlarini YHXX xodimlari qay darajada bilishi;

- ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlar yuzasidan qabul qilingan qarorlar qonuniy va asosli ekanligiga, shu jumladan qo'llangan ma'muriy ta'sir ko'rsatish chorasi qonunda belgilangan jazoga muvofiqligi;

- huquqbuzarlikning hisob-kitobi va tahlili ma'muriy amaliyot bo'limining og'ir oqibatli yo'l-transport hodisalarini keltirib chiqaruvchi qo'pol huquqbuzarliklarni aniqlashga va ularning oldini olishga qaratilganligi (jumladan, spirtli ichimlikdan, giyohvandlik vositalari va psixotrop moddadan yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan holda transport vositasini boshqarish, svetoforning yoki yo'llarda harakatlanishni tartibga soluvchining taqiqlovchi ishoralariga rioya qilmaslik, ichki ishlar idoralari xodimining transport vositasini to'xtatish haqidagi

qonuniy talabini bajarmaslik, belgilangan tezlikni oshirish, temir yo‘l kesishmasidan o‘tish, quvib o‘tish, odam tashish va chorrahadan o‘tish qoidalarini buzish, YTX holatini keltirib chiqarish qo‘pol huquqbuzarliklar hisoblanadi);

- ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi hujjatlarning ro‘yxatga olinishi va harakati qat‘iy hisobdagi blanka (bayonnoma, jarima kvitansiya)larning hisobga olinishi va saqlanishi, hisobot kitoblari va boshqa hujjatlarning ushbu yo‘riqnoma talabalariga muvofiqligi;

- bayonnomalar va boshqa ma‘muriy hujjatlarning qonuniy rasmiylashtirilishi, huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ishlarni ko‘rib chiqish va muddatiga rioya etilishi;

- jarima tarzidagi ma‘muriy jazoning ijrosi;

- ma‘muriy amaliyot bo‘limi (bo‘linma, guruhi) faoliyatini shahar-tuman ichki ishlar idoralari va YHXB (bo‘limi, bo‘linmasi) rahbarlari tomonidan nazorat qilinishi, aniqlangan kamchiliklar va yo‘l qo‘yilgan qonunbuzarlikka e‘tibor berilishi, ularning kelib chiqish sabablari o‘rganilishi va bartaraf etish yuzasidan ko‘rilgan chora-tadbirlari;

- tekshiruv davomida ma‘muriy jazo qo‘llash to‘g‘risidagi noqonuniy qarorlar chiqarilganligi aniqlansa, ular bekor qilinadi va fuqarolarning huquqlari hamda manfaatlarini qayta tiklash choralari ko‘riladi;

- tekshiruv natijalari yuzasidan ma‘lumotnoma tayyorlanib, tekshiruvni tayinlagan rahbariyatga axborotnoma beriladi. Rahbar tekshiruv hujjatlari bilan tanishib chiqqach, aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etishga, ma‘muriy amaliyot faoliyatini yaxshilashga va qonunchilikni mustahkamlashga qaratilgan chora-tadbirlarni ko‘radi;

- ma‘muriy amaliyot bo‘limi (bo‘linmasi, guruhi) joylardagi YHXX bo‘limi (bo‘linma)larning huquqni qo‘llash faoliyatiga doir masalalar yuzasidan tashkiliy – uslubiy rahbarlikni amalga oshiradi. IIV yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasining huquqni qo‘llash faoliyatini tartibga solib turuvchi me‘yoriy va o‘zga hujjatlarni o‘zlashtirib borish borasida shaxsiy tarkib o‘rtasida ishni tashkillashtiradi.

2.2. Yo‘l harakati qoidalarini va transportdagi xavfsizliklarni tashkil etishda qo‘llanadigan ma‘muriy choralar va ularning ta‘sirini o‘rganish

Huquqbuzarlikning hisob-kitobi va tahlili ma‘muriy amaliyot bo‘limining og‘ir oqibatli yo‘l-transport hodisalarini keltirib chiqaruvchi qo‘pol huquqbuzarliklarni aniqlashga va ularning oldini olishga qaratilganligi.

Izoh: spirtli ichimlikdan, giyohvandlik vositalari va psixotrop moddadan yoki o‘zgacha tarzda mast bo‘lgan holda transport vositasini boshqarish, svetoforning yoki yo‘llarda harakatlanishni tartibga soluvchining taqiqlovchi ishoralariga rioya qilmaslik, ichki ishlar idoralari xodimining transport vositasini to‘xtatish haqidagi qonuniy talabini bajarmaslik, belgilangan tezlikni oshirish, temir yo‘l kesishmasidan o‘tish, quvib o‘tish, odam tashish va chorahadan o‘tish qoidalarini buzish, YTH holatini keltirib chiqarish qo‘pol huquqbuzarliklar hisoblanadi.

IIV yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi hududdagi huquqni qo‘llashga doir faoliyatini umumlashtiradi va tahlil qiladi. Tahlil asosida har yili kamida ikki marta huquqbuzarlikning ahvoli va dinamikasi, shuningdek, huquqbuzarliklarga nisbatan choralar qo‘llash amaliyoti to‘g‘risida ma‘lumotnoma tayyorlaydi va aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etish bo‘yicha tegishli chora-tadbirlar ishlab chiqadi.

Huquqbuzarlikning sodir etilishiga olib kelayotgan sabab va shart-sharoitlarni bartaraf etish to‘g‘risida tegishli idoralar, muassasalar hamda tashkilotlarga takdimnomalar kiritadi.

Huquqbuzarlikni sodir etgan shaxslarga rasmiylashtirilgan ma‘muriy hujjatlar joylardagi YHXX bo‘lim (bo‘linma)lari tomonidan qonun doirasida ko‘rib chiqilayotganligini va huquqbuzarlik yuzasidan doimiy ravishda nazorat qilib boradi.

Ma‘muriy huquqbuzarliklarni ko‘rib chiqish va ular yuzasidan ishni yuritish bo‘yicha IIV YHXBB xodimlari faoliyatini o‘rganib chiqib, ularda aniqlangan nuqson va kamchiliklarni bartaraf etish bo‘yicha takliflar kiritadi. Qonunlar buzilishining oldini olish yuzasidan ichki ishlar idoralarining boshqa xizmatlari, jamoat tashkilotlari, mehnat jamoalari va mahalla faollari bilan hamkorlikda ish olib boradi.

Transport vositalarini mast holda boshqarish hollarining oldini olish bo‘yicha ishlarni kuchaytirish maqsadida sog‘likni saqlash, adliya

boshqarmalari va sud idoralari bilan doimiy hamkorlikda ish olib boradi.

Har oyda tuman (shahar) hududida sodir etilgan huquqbuzarliklar tahlili asosida yo‘l-transport hodisalarining kelib chiqish sabablari shart-sharoitlari o‘rganib chiqilib, IIV YHXBB bo‘lim (bo‘linma)lari va safdagi bo‘linmalariga ishni qanday yo‘nalishda kuchaytirish kerakligi yuzasidan tegishli takliflar kiritadi.

Har oylik va choraklik ish yakuni bo‘yicha ma‘muriy amaliyot sohasiga tegishli bo‘lgan ma‘lumotlarni jamlab, O‘zbekiston Respublikasi IIV YHXB boshqarmasiga taqdim etadi.

Fuqarolarning ma‘muriy amaliyot sohasiga taalluqli bo‘lgan shikoyat va arizalarini ko‘rib chiqadi.

Ma‘muriy bayonnomalar va jarima kvitansiyalari hisob-kitobining olib borilishi va berilishini, shuningdek, ro‘yxatga olish kitoblarining yuritilishini nazorat qiladi.

MJTKning ma‘muriy jazoni kuchaytirishga qaratilgan moddalarida nazarda tutilgan huquqbuzarliklarni bir yil davomida takroriy sodir etgan shaxslarning huquqbuzarligi haqidagi ma‘lumotlar to‘la-to‘kis va to‘g‘ri alfavitli varaqaga yozilishi yoki kompyuterga kiritilishini nazorat qiladi.

Tuman (shahar) Ichki ishlar boshqarmasi (bo‘limi, bo‘linma) IIV YHXBB bo‘limi (bo‘linmasi)ning ma‘muriy amaliyot xodimi:

Yo‘l-patrul xizmati xodimlari tomonidan huquqbuzarga nisbatan qo‘llanayotgan choralar to‘g‘ri va asosli ekanligini muntazam nazorat qiladi, bunda haydovchilik guvohnomasining asosli ravishda olib qo‘yilishini, shuningdek, ma‘muriy bayonnomalar va boshqa protsessual hujjatlarning tuzilishi qonunga muvofiqligiga alohida e‘tibor beradi.

Huquqbuzarlik sodir etilganligi haqida ma‘lumotlarga oid hisobotlarni olib boradi. Vakolati doirasida ko‘rib chiquvchi idoralar (mansabdor shaxslar)ga ma‘muriy hujjatlarni qonunda ko‘rsatilgan muddatda yuboradi.

Ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi hujjatlarning harakatini tashkil qiladi, jarima belgilash to‘g‘risidagi qarorlar o‘z vaqtida va to‘g‘ri ijro etilishi yuzasidan chora-tadbirlar ko‘radi, huquqbuzarlarga nisbatan ta’sir choralarini qo‘llash, shuningdek, ma‘muriy hujjatlarni sifatli tuzish masalalari yuzasidan safdagi bo‘linmalar xodimlariga amaliy-uslubiy yordam ko‘rsatadi.

Huquqbuzar shaxslarga nisbatan rasmiylashtirilgan ma‘muriy hujjatlarni o‘z vakolati doirasida ko‘rib chiqib qarorlar qabul qiladi.

Huquqbuzarlik holatini tasdiqlovchi asosli dalillar mavjud bo'lmasa, ma'muriy ishlar bo'yicha qo'shimcha tekshiruv o'tkazadi yoki ma'muriy bayonnoma rasmiylashtirilgan joyga qo'shimcha tekshiruv o'tkazishga yuboradi.

Huquqbuzar shaxslarga nisbatan ta'sir etish choralari qo'llash yuzasidan bo'linma faoliyatini har oyda umumlashtiradi va tahlil qiladi. Tahlil natijalariga ko'ra xizmat ko'rsatayotgan hududdagi yo'l-transport hodisalarini hisobga olgan holda harakatni nazorat qilishni takomillashtirish va ta'sir etish choralari qo'llashning samaradorligini oshirish bo'yicha takliflar kiritadi.

Tibbiy muassasalarda mastlik holatini aniqlash uchun tibbiy ko'rikdan o'tkazilgan shaxslar to'g'risidagi ma'lumotlarni har oyda kamida bir marta mazkur hududning o'zida aniqlangan ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi bayonnomalar kitobi bilan solishtirib boradi.

Harakatlanish ishtirokchilarining intizomi to'g'risida tegishli idoralarga, shuningdek, avtoxo'jaliklarga va boshqa tashkilotlarga axborot tayyorlashda ishtirok etadi. Huquqbuzarlik sodir etilishiga olib keluvchi sabab va shart-sharoitlarni bartaraf etish to'g'risida takliflar kiritadi.

Bo'linma shaxsiy tarkibining kasb malakasi saviyasini oshirish maqsadida huquqbuzarlarga nisbatan ta'sir choralari qo'llash, hujjatlarni rasmiylashtirish masalalari yuzasidan xizmat tayyorgarligida mashg'ulotlar o'tkazadi hamda xizmatga kirishayotgan xodimlarga yo'riqnomalar berishda ishtirok etadi.

Ma'muriy ta'sir choralari qo'llash chog'ida bo'linma xodimlari sodir etgan nojo'ya xatti-harakatlar ustidan fuqarolardan tushgan shikoyat va arizalarni ko'rib chiqadi, ular yuzasidan ma'lumotnoma va xulosalar tayyorlaydi.

2.3. Yo'l harakati qoidalarini buzgan prokuratura va sud xodimlari, harbiy xizmatchilarga nisbatan qo'llaniladigan ma'muriy choralar va ularni takomillashtirish

Harbiy xizmatchilar va yig'inga chaqirilgan harbiy xizmatga majburlar, shuningdek, ichki ishlar idoralari oddiy va boshliqlar tarkibiga mansub shaxslar qoidani buzganliklari uchun umumiy asoslarda ma'muriy javobgarlikka tortiladilar.

Muddatli xizmatdagi harbiy xizmatchilarga jarima solinishi mumkin emas.

MJTKning 125-moddasida, 128-moddasi birinchi, ikkinchi va uchinchi qismlarida, 130-moddasi birinchi qismida, 131-moddasi uchinchi qismida, 135-moddasida, 136-moddasi uchinchi qismida, 138, 139, 140, 141-moddalarida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar harbiy xizmatchilar, yig'inlarga chaqirilgan harbiy xizmatga majburlar tomonidan sodir etilgan taqdirda rasmiylashtirilgan hujjatlar chora ko'rish uchun ular xizmat qilayotgan joydagi harbiy avtomobil nazoratiga yuboriladi.

Prokuratura xodimlari, sudyalari tomonidan yo'la harakati qoidalari buzilgan taqdirda ularga nisbatan rasmiylashtirilgan ma'muriy hujjatlar chora ko'rish uchun prokuratura va sud idoralarining yuqori turuvchi tashkilotlariga yuboriladi.

MJTKning 313-moddasiga muvofiq ishni ko'rib chiqayotgan mansabdor shaxs ma'muriy huquqbuzarliklar sodir etilish sabablari va ularga olib kelgan shart-sharoitlarni aniqlaganda, korxonalar, muassasalar, tashkilotlar rahbarlariga shu sabablar va shart-sharoitlarni bartaraf etish chora-tadbirlarini ko'rish haqida taqdimnoma kiritishi lozim.

2.4. Ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi ish yuritish bekor qilinadigan holatlar

Quyidagi holatlar mavjud bo'lgan holatda ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlarni yuritishni boshlash mumkin emas, boshlangan ish esa tugatilishi lozim:

Ma'muriy huquqbuzarlik hodisasi yoki alomati yo'q bo'lsa.

Huquqbuzarlikni sodir etish paytida shaxs 16 yoshga to'lmagan bo'lsa.

Huquqbuzarlikni sodir etgan shaxs aqli noraso bo'lsa.

Huquqbuzarlik zaruriy mudofaa holatida yoki oxirgi zarurat holatida sodir etilgan bo'lsa.

Amnistiya akti chiqishi, agar u ma'muriy jazo chorasini qo'llashni bekor qilsa.

Ma'muriy javobgarlikni belgilovchi hujjat bekor qilingan bo'lsa.

Huquqbuzarlik to'g'risidagi ishni ko'rib chiqish paytiga kelib MJTKning 36-moddasida nazarda tutilgan muddatlar o'tib ketgan

bo'lsa.

Ma'muriy javobgarlikka tortilayotgan shaxs xususida shu fakt yuzasidan ma'muriy jazo qo'llanish to'g'risidagi vakolatli idora (mansabdor shaxs) qaror chiqargan bo'lsa yoki ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlarni tugatish to'g'risida chiqarilgan qaror bekor qilingan bo'lsa, shuningdek, mazkur fakt yuzasidan jinoyat to'g'risidagi ish qo'zg'atilgan bo'lsa.

Shaxs ishi to'g'risidagi ish qo'zg'atilgan bo'lsa.

2.5. Chet el fuqarolari va fuqaroligi bo'lmagan shaxslarning yo'l harakati qoidalarini buzganligiga qo'llanadigan choralar

Qonuniylik, qonun oldida barchaning tengligi, demokratizm, insonparvarlik, odillik va ayb uchun javobgarlikning muqarrarligi prinsiplariga muvofiq daxlsizlikdan foydalanuvchi barcha shaxslar O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari talablariga rioya etishlari lozim.

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslarni ma'muriy javobgarlikka tortish bunday shaxslarga va ular vakili bo'lgan diplomatik vakolatxonalarga nisbatan kompleks ta'sir choralari qabul qilish yo'li bilan amalga oshiriladi.

O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi yo'l-patrul xizmati xodimlarining harakatlari

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar tomonidan yo'l harakati qoidalarining buzilishlari aniqlangan holda O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi yo'l-patrul xizmati xodimlari (keyingi o'rinlarda – YPX xodimlari deb yuritiladi) qonun hujjatlarida belgilangan tartibda ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnoma tuzadi. Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnomaning tuzish vaqtida huquqbuzarga O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksining 294-moddasida nazarda tutilgan uning huquq va burchlari tushuntiriladi hamda bu xususda bayonnomaga yozib qo'yiladi.

Bunda transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasi va huquqbuzar shaxsini tasdiqlovchi boshqa hujjatlar egasiga qaytarib beriladi.

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxs transport vositasini boshqarayotib alkogolli ichimlikdan, giyohvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast holatda bo'lgan deb hisoblash uchun yetarli asoslar bo'lsa, YPX xodimi boshqa shaxslar xavfsizligini ta'minlash maqsadida haydovchini vaqtincha transport vositasini boshqarishdan chetlashtiradi, haydovchining roziligiga ko'ra, belgilangan tartibda alkogolli ichimlik, giyohvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mastlikni aniqlash uchun tibbiy tekshiruvdan o'tishni taklif qiladi. Ushbu holat bo'yicha hududiy ichki ishlar organlarining navbatchilik qismiga va Yo'l harakati xavfsizligi boshqarmasiga, shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Tashqi ishlar vazirligiga (keyingi o'rinlarda - TIV deb yuritiladi) tegishli diplomatik vakolatxonani darhol xabardor etish uchun ma'lum qilinadi.

Bunda tintuv yoki tekshiruv deb baholanishi mumkin bo'lgan talablar (transport vositasining kapoti yoki bagaj bo'lmasini ochish) qo'yilmasligi lozim.

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar YPX xodimlarining transport vositasini to'xtatish to'g'risidagi qonuniy talablarini bajarmagan hollarda, transport vositasining davlat ro'yxatidan o'tkazish raqami belgisi, huquqbuzarlikni sodir etish vaqti, sanasi va joyi albatta ko'rsatilgan holda tegishli dalolatnoma tuziladi. Dalolatnoma YPX xodimlari va ikki xolis tomonidan imzolanadi.

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxs boshqarayotgan transport vositasi bilan bog'liq yo'l-transport hodisasi (keyingi o'rinlarda – YTH deb yuritiladi) fakti bo'yicha materiallarni rasmiylashtirish vaqtida, agar u tibbiy yordamga muhtoj bo'lmasa, YPX xodimi unga ushbu jarayonda ishtirok etishni taklif qiladi. Agar haydovchi yoki yo'lovchilardan birortasi ishtirok etishni xohlamasa, YPX xodimi YTH ishtirokchilari to'g'risidagi zarur ma'lumotlarni yozib oladi. Bunday hollarda ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnomaga haydovchi yo'qligining sababi to'g'risida yozib qo'yiladi hamda bayonnoma uni tuzuvchi va ikki xolis tomonidan imzolanadi.

Quyidagilar daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxs boshqarayotgan transport vositalarini to'xtatish uchun asos hisoblanadi:

– haydovchilar yoki yo'lovchilar tomonidan yo'l harakati qoidalarining buzilishi;

– agar transport vositasining harakatlanish xususiyati haydovchining boshqarish qobiliyatiga shubha tug'dirsa (yo'nalishning yoki tezlikning keskin o'zgarishi);

– transport vositasining texnik nosozligidan dalolat beruvchi belgilarning mavjudligi;

– transport vositasining davlat ro‘yxatidan o‘tkazish raqami belgilari ko‘rinishini yashiruvchi biror-bir vositalardan foydalanish mavjudligi (ularning belgilanmagan joyga mustahkamlanishi yoki boshqacha predmetlar bilan yopilishi);

– transport vositasi, haydovchi yoki yo‘lovchilarning YTHni, jinoyat yoki ma‘muriy huquqbuzarlikni sodir etishga aloqadorligi to‘g‘risida dalolat beruvchi ma‘lumotlarning mavjudligi;

– vakolatli davlat organlari yoki mansabdor shaxslarning harakatni cheklash yoki taqiqlash to‘g‘risidagi qarorlarini bajarish;

– davlat standarti normalariga muvofiq bo‘lmagan ko‘zgusimon yoki tusi o‘zgartirilgan (qoraytirilgan) oynali transport vositalaridan foydalanish, diplomatik vakolatxona boshlig‘ining transport vositasi bundan mustasno.

YPX xodimlari quyidagi hollarda haydovchiga transport vositasi kabinasi (saloni)dan chiqishni taklif qilishlari mumkin:

– transport vositasining texnik nosozligini yoki yuk tashish qoidalari buzilishlarini bartaraf etish uchun;

– haydovchining alkogolli ichimlik, giyohvand modda ta‘siridan va o‘zgacha tarzda mastlik holatida deb hisoblash uchun yetarli asoslar bo‘lganda;

– haydovchilar yoki yo‘lovchilar ma‘muriy huquqbuzarlik yoki jinoyatlar sodir etishda gumon qilinganda.

YPX xodimlarining daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslarga nisbatan munosabatlari qonuniylikka qat‘iy rioya etish, o‘z vazifalarini aniq bajarish, shuningdek, huquqbuzarlikning oldini olish va ularga barham berishdagi prinsipiiallik ushbu shaxslarga e‘tibor, xayrixohliklik va hurmat ko‘rsatish bilan asoslanishi lozim.

YPX xodimlari daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslarga murojaat qilishda qo‘lni bosh kiyimga qo‘yib o‘zini tanishtirishi, o‘z lavozimi, maxsus unvoni va familiyasini aytishi, transport vositasini to‘xtatish sababini ma‘lum qilishi lozim.

YPX xodimlari daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar bilan so‘zlashishda xotirjam va vazmin bo‘lishlari lozim, ularning tortishuvga kirishishi, o‘zini yo‘qotishi, qo‘pollikka qo‘pollik bilan javob qaytarishi mumkin emas.

Nizoli vaziyatlar, e'tirozlar paydo bo'lganda yoki daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxsning talabiga ko'ra YPX xodimi ko'krak nishonining tartib raqamini aytadi va xizmat guvohnomasini qo'lidan chiqarmay ko'rsatadi. Bu haqda ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnomaga yozib qo'yiladi va qo'shimcha materiallar bayonnomaga qo'shib qo'yiladi.

Daxlsizlik huquqidan foydalanuvchi shaxslarni ma'muriy javobgarlikka tortish va ularga ta'sir choralari qo'llash

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar tomonidan huquqbuzarlik sodir etilganda ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnoma va boshqa hujjatlar huquqbuzarlik sodir etilgan yoki aniqlangan paytdan e'tiboran bir sutka davomida TIVning Diplomatik vakolatxonalarga xizmat ko'rsatish boshqarmasiga (keyingi o'rinlarda – Dipxorijxizmat deb yuritiladi) tegishli diplomatik vakolatxonani xabardor qilish uchun yuboriladi.

Sud yoki boshqa vakolatli organ Dipxorijxizmatdan diplomatik vakolatxonaning ma'muriy javobgarlikka tortishga roziligi to'g'risida xabarnomani olganidan keyin huquqbuzarlikni sodir etganlik uchun ma'muriy jazo qo'llash to'g'risida qaror qabul qiladi.

Sud yoki boshqa vakolatli organ tomonidan huquqbuzarlikni sodir etganlik uchun ma'muriy jazo ko'rsatilgan qaror qabul qilingandan so'ng bunday qaror Dipxorijxizmat orqali tegishli diplomatik vakolatxonaga ijro etish uchun yuboriladi.

Dipxorijxizmat yo'l harakati qoidalarini buzgan daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar to'g'risida ma'lumotlar bazasini tashkil etadi, unga bunday shaxslarni ma'muriy javobgarlikka tortish to'g'risida kelib tushayotgan ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida bayonnomalar va sud yoki boshqa vakolatli organning qarorlari kiritiladi.

Dipxorijxizmat sud yoki boshqa vakolatli organning qarorini bajarish talabi bayon etilgan notalarni tegishli diplomatik vakolatxonalarga yuboradi va ularni umumlashtiradi.

Sodir etilgan huquqbuzarliklar uchun belgilangan jarima Dipxorijxizmat kassasiga to'lanadi, undan tegishli tranzit hisob raqamlarga o'tkaziladi.

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar O'zbekiston Respublikasining yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi qonun hujjatlari talablarini buzgan taqdirda, shuningdek, sud yoki boshqa vakolatli organ qarorini

bajarishni rad etsa yoki bo‘yin tovlasa, tegishli diplomatik vakolatxonalar yoki daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar Dipxorijxizmatga transport xizmati (avtomobilni ro‘yxatga qo‘yish, ro‘yxatdan chiqarish, davlat ro‘yxatidan o‘tkazish raqami belgilarini berish va almashtirish, texnik ko‘rikdan o‘tkazish va boshqalar) ko‘rsatishni so‘rab murojaat qilganda, bunday xizmatlar ma‘muriy jazolar ijro etilmagunga qadar ko‘rsatilmaydi.

Dipxorijxizmat daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar tomonidan yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun sud yoki boshqa vakolatli organ qarorini ijro etilishini nazorat qiladi.

Huquqbuzarlarga nisbatan quyidagi ta‘sir choralari ham qo‘llanadi:

– bir yil davomida yo‘l harakati qoidalari uch marotabadan ko‘p buzilganda, huquqbuzarga birlashtirilgan transport vositalarining davlat ro‘yxatidan o‘tkazish raqami belgilari Dipxorijxizmat tomonidan olti oygacha bo‘lgan muddatga olib qo‘yilishi mumkin yoki tegishli diplomatik vakolatxona boshlig‘i TIVga tushuntirish ishlari uchun chaqirtiriladi;

– davlat ro‘yxatidan o‘tkazish raqami belgilaridan mahrum qilingan shaxs mazkur avtomobildan boshqa davlat ro‘yxatidan o‘tkazish raqami belgilari bilan foydalangan taqdirda, ushbu fakt YPX xodimlari tomonidan rasman hujjatlashtiriladi va Dipxorijxizmatga topshiriladi, Dipxorijxizmat bunday yo‘l harakati qoidalari buzuvchisining O‘zbekiston Respublikasida bo‘lishi maqsadga muvofiq emasligi to‘g‘risidagi taklifni TIV rahbariyatiga ko‘rib chiqish uchun kiritadi;

Daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar tomonidan ta‘sir choralari qo‘llangandan so‘ng bir yil davomida yo‘l harakati qoidalarini buzish takroran sodir etilsa, TIV to‘g‘ridan-to‘g‘ri (O‘zbekiston Respublikasining xorijiy davlatdagi diplomatik vakolatxonalari yoki konsullik muassasalari orqali) tegishli davlatning tashqi ishlar vazirligiga ushbu davlat diplomatik vakolatxonasining O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari talablariga rioya qilishini ta‘minlash bo‘yicha choralar ko‘rishni so‘rab Nota yuboradi. Boshqa hollarda TIV tegishli davlat tashqi ishlar vazirligini yo‘l harakati qoidalari buzuvchisini akkreditatsiyadan mahrum qilish niyati to‘g‘risida xabardor qiladi;

Dipxorijxizmat yilning har choragida daxlsizlik huquqidan foydalanuvchi shaxslar tomonidan yo‘l harakati qoidalarining buzilishi

to'g'risida barcha diplomatik vakolatxonalarga batafsil statistik ma'lumotlarni o'z ichiga olgan umumlashtirilgan tematik axborotnoma yuboradi;

TIV Diplomatik ma'lumotnomada va zarur bo'lganda boshqa manbalarda yo'l harakati qoidalarini buzganlik uchun jarimalarni muntazam ravishda to'lamaydigan daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslarning «qora ro'yxat»ini e'lon qiladi.

O'zbekiston Respublikasida akkreditatsiya qilingan xorijiy davlatlar diplomatik vakolatxonalari va konsullik muassasalarining, shuningdek, ularga tenglashtirilgan tashkilotlarning (keyingi o'rinlarda – diplomatik vakolatxonalar deb yuritiladi) O'zbekiston Respublikasi fuqarolari va O'zbekiston Respublikasida doimiy yashovchi shaxslar bo'lgan ma'muriy-texnik va xizmat ko'rsatuvchi xodimlari daxlsizlikdan foydalanuvchi shaxslar hisoblanmaydi

2.6. Transportda xavfsizlikni tashkil etishda uchraydigan huquqbuzarliklar va ularning ijtimoiy xavflari

Yo'l-transport hodisalariga bugungi kunning asosiy global muammolaridan biri sifatida qarasaq, xavfsizlikni tashkil etishda uchraydigan huquqbuzarliklar esa uning asosiy omillaridan biri hisoblanadi. Transportda xavfsizlikni tashkil etishda uchraydigan huquqbuzarliklar va ularning ijtimoiy xavflaridan biri insoniyatga katta darajada zararli ta'sirlar o'tkazib kelmoqda. Yo'l-transport hodisalarida ikkita asosiy faktor bo'lishi xarakterlidir, bular: insonlarning o'limi, tan jarohati yoki katta miqdordagi moddiy zarar, shuningdek, biron-bir transport vositasining harakatda bo'lishidir.

Ichki ishlar idoralari xodimlarining yo'l harakati xavfsizligiga doir qonunlarni qo'llash borasidagi faoliyati transport sohasida intizomni mustahkamlashga, yo'l harakati qoidalarining buzilishi bilan kurashni kuchaytirishga, odamlarni va yuklarni tashish xavfsizligiga fuqarolarning shaxsiy huquqlarini muhofaza qilishni ta'minlashga qaratiladi.

Qoidalarning buzilishiga doir ishlarni ko'rib chiqish tartibi O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksi, (MJK) «Yo'l harakati xavfsizligi» to'g'risidagi qonuni, O'zbekiston Respublikasining boshqa qonun hujjatlari, Vazirlar Mahkamasining qarorlari, O'zbekiston Respublikasi IIVning mazkur

sohaga oid buyruqlari va yo‘riqnomalari bilan belgilanadi.

Qoidalarining buzilishiga doir ishlarni ko‘rib chiqishdan maqsad har bir ishning tafsilotlarini o‘z vaqtida, har tomonlama to‘la va xolisona aniqlashdan, uni qonunlarga aniq, mos holda hal etishdan, chiqarilgan qarorning bajarilishini ta‘minlashdan, shuningdek, qoidalarining buzilish sabablarini va shunga olib boruvchi shart-sharoitlarni aniqlashdan, huquqbuzarliklarning oldini olishdan, fuqarolarni qonunlarga aniq va og‘ishmay amal qilish ruxida tarbiyalashdan, qonuniylikni mustahkamlashdan iboratdir.

Qoidalarining buzilishiga doir ishlar qonuniylikka qat‘iy amal qilish asosida ko‘rib chiqiladi. Qoidalarining buzilishi uchun ta‘sir choralari qo‘llash chog‘ida qonun hujjatlari talabalariga rioya etilishi vakolatli yuqori turuvchi idoralar, mansabdor shaxs va prokurorning muntazam nazorati, shikoyat qilish huquqi va qonunlarda belgilangan boshqa usullar bilan ta‘minlanadi.

2.7. O‘zbekiston Respublikasi IIV yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasining yo‘llarda harakatlanish xavfsizligini ta‘minlashdagi vakolatlari

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasida O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi:

- yo‘l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalarini ishlab chiqadi;
- yo‘l harakati qatnashchilarining ushbu qonunga, yo‘l harakati qoidalariga hamda boshqa qonun hujjatlarining yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashga oid qismiga rioya etishi ustidan nazorat olib boradi;
 - jamoat transportining, shuningdek, og‘ir vaznli, yirik gabaritli, xavfli va maxsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo‘nalishlarini belgilashda ishtirok etadi;
 - yo‘llarni, temir yo‘l kesishuvi joylarini, avtomobil yonilg‘isi quyish shoxobchalarini, transport vositalarining konstruksiyalarini qurish, rekonstruksiya qilish loyihalariga rozilik beradi;
 - foydalanishdagi transport vositalarining texnik holati ustidan nazorat olib boradi, transport vositalarini texnik ko‘rikdan o‘tkazadi;

- yo‘llar va temir yo‘ldan o‘tish joylarining saqlanishi, ularning yo‘l harakatini boshqarish vositalari bilan jihozlanishi ustidan nazorat olib boradi;
- yo‘l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalariga muvofiq bo‘lmagan yo‘llar va temir yo‘l kesishuvi joylaridan foydalanishni taqiqlaydi;
- transport vositalari, yo‘l harakati qoidalarining buzilishi holatlari va yo‘l-transport hodisalari hisobi va ro‘yxatini yuritadi;
- transport vositalarini boshqarish huquqiga doir guvohnomalar beradi;
- qonun hujjatlariga muvofiq uning vakolat doirasiga berilgan ma‘muriy huquqbuzarliklar to‘g‘risidagi ishlarni ko‘radi;
- qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshiradi.

2.8. Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga oid hujjatlarni rasmiylashtirish tartibi

Qoidalarni buzgan shaxslarga nisbatan IIV YHXBB xodimi ma‘muriy bayonnoma rasmiylashtiradi (quyidagi tartibda tuzilgan, bayonnoma varaqasiga tushirilishi kerak bo‘lgan mazmuni ifodalangan bayonnomalar nusxalari berilgan).

Izoh: Harakatni tartibga solishga vakolati bo‘lgan va xizmat vazifasini o‘tayotgan xodim (YHXBB xodimidan tashqari), harbiy avtomobil nazoratining mansabdor shaxsi va harakatni tartibga solishga vakolati bo‘lgan boshqa mansabdor shaxslar xizmat vakolatini amalga oshirishga mo‘ljallangan bayonnoma varaqalaridan foydalanadilar. Unda ishni to‘liq hal etish uchun zarur ma‘lumotlarni ko‘rsatishlari shart.

Qoidaning buzilishiga doir ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi bayonnomada quyidagi ma‘lumotlar ko‘rsatiladi.

Bayonnoma tuzilgan sana, vaqt va joy, bayonnomani tuzgan xodimning lavozimi, ko‘krak nishon belgisi, familiyasi, ismi-sharifi. Huquqbuzarning ismi-sharifi, otasining ismi, yashash va ish joyi, tug‘ilgan yili, transport vositaning rusumi, davlat raqam belgisi, tegishliligi va ro‘yxatga olingan joyi (ushbu ma‘lumotlar huquqbuzarning shaxsini tasdiqlovchi hujjatlar va transport vositasining hujjatlari asosida to‘ldiriladi).

Qoidaning buzilgan bandi, huquqbuzarlikning tafsiloti, ushbu huquqbuzarlik uchun javobgarlikni nazarda tutuvchi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksning moddasi.

Agar guvohlar yoki xolislar va jabrlanuvchilar bo'lsa, ularning familiyalari va yashash manzillari.

Huquqbuzarning tushuntirishi, ishni hal qilish uchun zarur bo'lgan boshqa ma'lumotlar.

Huquqbuzarlik tufayli yetkazilgan shikast.

Bayonnoma uni tuzgan va ma'muriy huquqbuzarlik sodir etgan shaxslar tomonidan imzolanadi, guvohlar, xolislar va jabrlanuvchilar bo'lgan taqdirda esa bayonnoma ular tomonidan ham imzolanadi.

Huquqbuzarlik sodir etgan shaxs bayonnomaning imzolashdan bosh tortgan taqdirda bayonnomaga bu haqda uni tuzgan shaxs tomonidan yozib qo'yiladi. Huquqbuzarlik sodir etgan shaxs bayonnomaning mazmuni yuzasidan bayonnomaga o'z fikr-mulohazalarini yozib qo'yishga, shuningdek, mazkur bayonnomaga imzo chekishdan bosh tortish sabablarini bayon etishga haqlidir.

Basharti shaxs o'zi sodir etgan huquqbuzarlikni tan olsa va unga shu joyning o'zida solinadigan jarimaning miqdori eng kam ish haqining bir baravaridan oshmasa, jarimani joyida to'lash imkoni bo'lsa, shuningdek, qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa hollarda bayonnoma tuzilmaydi.

Jarima to'langanligi to'g'risida huquqbuzarga belgilangan shaklda jarima kvitansiyasi beriladi (*Ilovaga qarang*).

Jarimani shu joyning o'zida undirib olishning imkoniyati bo'lmagan yoki shaxs o'zi sodir etgan huquqbuzarlikni tan olmagan taqdirda yoxud jarimaning miqdori eng kam ish haqining bir barobaridan oshsa, ma'muriy bayonnoma rasmiylashtiriladi. Bunda huquqbuzarlik sodir etishda ayblanayotgan shaxsning joyida jarima to'lashga imkoniyati yo'qligi yoki inspektorning xatti-harakatidan norozi ekanligi aks ettiriladi.

Basharti aynan bir huquqbuzarlik bir necha shaxs tomonidan sodir etilgan bo'lsa, bayonnoma har bir huquqbuzar uchun alohida tuziladi.

Bayonnoma tuzish chog'ida huquqbuzarga uning burchlari hamda ushbu ma'muriy ish qayerda va taxminan qachon ko'rilishi tushuntirilib, bu haqda bayonnomaga yozib qo'yiladi.

Transport vositasini mast holda boshqarayotgan deb hisoblashga yetarli asoslar bo'lganda haydovchi transport vositasini boshqarishdan

chetlashtirilishi va mastlik holatini aniqlash uchun belgilangan tartibda tekshiruvdan o'tkazilishi kerak. Haydovchining mast yoki mast emasligini aniqlash O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar, Sog'liqni saqlash, Adliya vazirliklarining ushbu masalaga oid qo'shma-yo'riqnoma talabalariga muvofiq tibbiy ko'rikdan o'tkazish yo'li bilan aniqlanadi.

Haydovchi tibbiy ko'rikdan o'tishdan bosh tortgan taqdirda bayonnoma ikki guvoh yoki xolis ishtirokida tuzilib, bayonnomada mastlik belgilari va huquqbuzarning tibbiy ko'rikdan o'tishdan bosh tortganligi batafsil ko'rsatiladi. Bayonnomaga huquqbuzarning tibbiy ko'rikdan o'tishdan bosh tortish sabablari haqidagi tushuntirish xati va ikki guvoh yoki xolis ishtirokida tuzilgan dalolatnoma ilova qilinishi shart.

Qoidalarni buzish natijasida transport vositalari, yuklar, yo'l va boshqa inshootlarga yoki mol-mulkiga shikast va moddiy zarar yetkazilishiga olib kelsa, bayonnomaga qo'shimcha hodisaning chizmasi (*ilova qarang*), hodisa ishtirokchilarining, guvohlarning tushuntirishlari bayonnomaga ilova qilinadi.

Chizmada transport vositalarining hodisadan keyingi holatini tiklash imkonini beruvchi aniq ma'lumotlar (ularning muhim obyektlarga nisbatan holati) ko'rsatiladi. Chizma uni chizgan mansabdor shaxs, haydovchilar va guvohlar yoki xolislar tomonidan imzolanadi.

Haydovchilarga transport vositalari shikastlanganligi to'g'risida ma'lumotnoma beriladi.

Izoh: Sug'urtalangan transport vositalariga ma'lumotnoma tergov yoki surishtiruv idoralari tomonidan beriladi.

Haydovchi amaldagi qonunlarga muvofiq transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish jazosi nazarda tutilgan huquqbuzarlikni sodir etgan taqdirda huquqbuzardan uning ishi yuzasidan qaror chiqarilgunga qadar transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasi olib qo'yiladi va bu haqda bayonnomaga, shuningdek, haydovchilik guvohnomasining taloniga yozib qo'yilib, talon transport vositasi haydovchisiga qaytarib beriladi.

Basharti mazkur bandning birinchi qismida qayd etilgan huquqbuzarlik bo'yicha ma'muriy ish ko'rib chiqilayotgan davr mobaynida yana transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish jazosi nazarda tutilgan huquqbuzarliklarni sodir etgan taqdirda huquqbuzarning haydovchilik guvohnomasining taloni olinib, unga

vaqtinchalik ruxsatnoma beriladi.

Haydovchilik guvohnomasi olingan kundan boshlab uning talonidan, talon olingan kundan boshlab vaqtinchalik ruxsatnomadan 30 kun muddat davomida foydalanishga ruxsat etiladi.

Izoh: Oxirgi o'ttizinchi kuni soat 24-00 ga qadar foydalanish mumkin.

Haydovchilik guvohnomasi yoki uning taloni boshqa hududda olinib, haydovchi istiqomat qilayotgan yoki transport vositasi ro'yxatga olingan joydagi YHXX idoralariga o'z vaqtida yetib kelmagan va transport vositasini boshqarishga ruxsat beruvchi haydovchilik guvohnomasi talonining yoki vaqtinchalik ruxsatnomaning amal qilish muddati tugab qolgan holatlarda ularning muddatini uzaytirish shu hududdagi (YHXX) idoralarining ma'muriy amaliyot xizmati yoki bunday vazifa yuklatilgan xizmat tomonidan amalga oshiriladi.

Agar haydovchi safarda bo'lsa, u taqdim etgan tegishli hujjatlar yoki ma'lumotlar asosida o'sha hududdagi tuman (shahar) YHXX bo'limi (bo'linmasi) ma'muriy amaliyot sohasi xodimlari tomonidan haydovchilik guvohnomasi talonining yoki vaqtinchalik guvohnomaning amal qilish muddati uzaytirib beriladi.

Izoh: Haydovchilik guvohnomasi taloni yoki vaqtinchalik ruxsatnomaning muddati uzaytirilganda «yashash joyiga yetib olgunga qadar» deb yozib, muddat qo'yib beriladi. Uzaytirish muddati 10 kundan oshmasligi kerak.

Transport vositalarini boshqarishga ruxsat beruvchi haydovchilik guvohnomasi talonining yoki vaqtinchalik ruxsatnomaning uzaytirish muddati 30 kundan oshib ketmasligi kerak.

Izoh: 10 kungacha (3 marotaba) muddatgacha uzaytirish mumkin. Haydovchilik guvohnomasi yoki uning taloni manzilgohga kelib tushmagan hollarda xizmat tekshiruvi o'tkazilib, haydovchilik guvohnomasi yoki uning taloni YHXX xodimlari aybi bilan yo'qolgan hollarda yo'qolgan haydovchilik guvohnomasi va uning taloni imtihonsiz tiklab beriladi.

Xizmat tekshiruvi o'tkazilayotgan vaqt davomida haydovchilik guvohnomasining taloni yoki vaqtinchalik talonining amal qilish muddati uzaytirib beriladi.

Izoh: Yangi haydovchilik guvohnomasi va uning taloni berilgandan so'ng haydovchilik guvohnomasi yoki uning taloni kelib tushgan taqdirda ular YHXX ro'yxatga olish va imtihon bo'limi tomonidan

belgilangan tartibda yo‘q qilib tashlanadi.

Vaqtinchalik ruxsatnoma yo‘qotib qo‘yilgan taqdirda ishni ko‘rib chiquvchi shaxs huquqbuzardan tushuntirish xati olib, belgilangan jarimalarni undirib oladi. So‘ng yo‘l harakati qoidalari bo‘yicha bilimi tekshirilib, keyin haydovchilik guvohnomasi hamda uning taloni qaytarib beriladi.

Haydovchi transport vositasini vaqtinchalik ruxsatnoma bilan boshqargan vaqtida huquqbuzarlik sodir etsa, qaytadan vaqtinchalik ruxsatnoma berilib, unda oldingi vaqtinchalik ruxsatnomadagi haqiqiylik muddati qayd etiladi va bu haqda bayonnomaga yozib qo‘yiladi.

Muddati tugagan vaqtinchalik ruxsatnoma bilan transport vositasini boshqarayotgan shaxslarga nisbatan Ma‘muriy javobgarlik to‘g‘risidagi Kodeksning 135-moddasi ikkinchi qismi asosida bayonnoma tuzilib, MJTKning 291-moddasi «a» qismiga binoan transport vositasi ish ko‘rib chiqilgunga qadar jarima maydonida ushlab turiladi (*ilovaga qarang*).

Chet el fuqarolariga, jumladan, Mustaqil Davlatlar Hamdo‘stligi mamlakatlari fuqarolariga hamda fuqaroligi bo‘lmagan shaxslarga O‘zbekiston Respublikasi hududiga transport vositalarini haydovchilik guvohnomasisiz boshqarib kirib kelishi taqiqlanadi. Ushbu toifadagi shaxslar transport vositalarini haydovchilik guvohnomasining o‘rnini bosadigan boshqa mamlakatlarga tegishli o‘zga hujjatlar bilan boshqarayotgan holatlar aniqlangan taqdirda bunday hujjatlar haqiqiy hisoblanmaydi va ularga MJTKning 135-moddasi ikkinchi qismi bilan ma‘muriy chora ko‘riladi va transport vositasini O‘zbekiston Respublikasi hududida boshqarish taqiqlanadi.

2.9. Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga oid hujjatlarni rasmiylashtirish va buzilishi haqidagi ishlarni ko‘rib chiqish

Ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ishlar huquqbuzarlik sodir bo‘lgan joyda, shuningdek, yuridik shaxslarga tegishli transport vositasi doimiy (vaqtinchalik) ro‘yxatga olingan joyda ko‘rib chiqiladi.

Shaxsiy transport vositalari haydovchilari tomonidan sodir etilgan ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ishlarni ko‘rib chiqishning tarbiyaviy va ogohlantiruvchi rolini oshirish maqsadida bunday ishlar huquqbuzarning ish, o‘qish joylaridagi jamoalarida yoki yashash joylarida ko‘rib chiqilishi mumkin.

MJTKning tegishli moddalarida ma'muriy jazoni kuchaytirish nazarda tutilgan va takroriyliги hisobga olinadigan huquqbuzarliklar sodir etilgan taqdirda ma'muriy ish yuridik shaxslarga tegishli bo'lgan transport vositasi doimiy (vaqtincha) ro'yxatga olingan joyda ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik uchun qonunda transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish tarzida jazo nazarda tutilgan hollarda ma'muriy ish yuridik shaxslarga tegishli bo'lgan transport vositasi doimiy (vaqtincha) ro'yxatga olingan joyda sud tomonidan ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Yo'l harakati qoidalarining 17.1-17.5 (Temir yo'l kesishmalarida o'tish qoidalari) bandlarining buzilishi bilan bog'lik bo'lgan ma'muriy hujjatlar bo'yicha jazo choralari MJTKning 130-moddasi asosida qo'llaniladi.

Shuningdek, temir yo'l kesishmasi oldida 2.5. «To'xtamasdan harakatlanish taqiqlangan» yo'l belgisi talabini bajarmaslik yoki yo'l harakati qoidalarining 17.3. bandidagi qoidalarining buzilishi MJTKning 130-moddasi bo'yicha ma'muriy choralarining qo'llanilishiga olib keladi.

MJTKning 125-126-moddalarida, 127-moddasi birinchi qismida, 128-moddasi birinchi, ikkinchi va uchinchi qismlarida, 129-moddasi uchinchi qismida, 135-moddasida, 136-moddasi uchinchi qismida, 138, 139, 140, 141, 147-moddalarida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar IIV YHXBB (bo'limi, xizmati, bo'linma) boshlig'i va uning o'rinbosari, ma'muriy amaliyot inspektori, katta inspektori, tuman, shahar, shahardagi tuman ichki ishlar bo'limida YHXB bo'linmasi bo'lmagan taqdirda YHXX katta inspektori, u bo'lmagan taqdirda ichki ishlar bo'limi boshlig'i yoki uning o'rinbosari tomonidan ko'rib chiqiladi va ma'muriy jazo qo'llaniladi.

MJTKning 125, 126-moddalarida, 127-moddasi birinchi qismida, 128-moddasi birinchi, ikkinchi, uchinchi qismlarida, 129-moddasi birinchi qismida, 130-moddasi birinchi qismida, 135-moddasi birinchi qismida, 138-moddasi birinchi va ikkinchi qismlarida, 147-moddasi birinchi qismida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar yo'l-patrul xizmati komandiri yoki uning o'rinbosari tomonidan ko'rib chiqiladi va ma'muriy jazo qo'llashi mumkin.

MJTKning 125-moddasi birinchi, ikkinchi va uchinchi qismlarida, 126-moddasi birinchi qismida, 127-moddasi birinchi qismida, 128-

moddasi birinchi, 129-moddasi birinchi qismida, 135-moddasi birinchi qismida, 138-moddasi birinchi va ikkinchi qismlarida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar YHXX inspektori, yo'l-patrul xizmatining inspektori va yo'l harakati qoidalariga hamda yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlashga oid boshqa me'yoriy hujjatlarga rioya etilishi ustidan nazoratni amalga oshiruvchi boshqa inspektorlar tomonidan ko'rib chiqiladi va ma'muriy jazo qo'llaniladi.

MJTKning 126, 128-moddalarida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklarning bir yil davomida takroran sodir etilmaganligi aniqlangandan keyingina ushbu mansabdor shaxslar tomonidan ma'muriy ish ko'rib chiqilishi mumkin.

MJTKning 125-moddasi birinchi, ikkinchi va uchinchi qismlarida, 127-moddaning birinchi qismida, 128-moddasi birinchi qismida, 138-moddasi birinchi, ikkinchi qismlarida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar sodir etilgan taqdirda huquqbuzarga faqat joyida jarima qilish orqali ma'muriy chora qo'llanilishi lozim.

Basharti joyida jarima to'lashga imkoniyati bo'lmasa yoki inspektorning xatti-harakatidan norozi bo'lsa, huquqbuzarga nisbatan bayonnoma rasmiylashtiriladi. Bunda huquqbuzarlik sodir etishda ayblanayotgan shaxsning joyida jarima to'lashga imkoniyati yo'qligi yoki inspektorning xatti-harakatidan norozi ekanligi aks ettiriladi.

Agarda huquqbuzar yozma tushuntirish berishdan bosh tortsa, ikki guvoh yoki xolis ishtirokida dalolatnoma tuziladi va bayonnomaga ilova qilinadi. Bayonnomada haydovchining huquqbuzarlik haqida tushuntirish berishi, imzosi va guvohlar yoki xolislar ishtirokida tuzilgan dalolatnoma ilova qilinmagan ma'muriy hujjatlarni ko'rib chiqish uchun qabul qilish qat'iy man qilinadi.

MJTKning 125-moddasi to'rtinchi qismida, 126, 131, 135, 136, 137-moddalarida, 194-moddasida (ichki ishlar idoralari xodimining transport vositasini to'xtatish to'g'risidagi qonuniy talabini bajarmaslik xususidagi qismi) nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarlik sodir etilganda, transport vositasi ma'muriy ish ko'rib chiqilgunga qadar ushlab turilishi mumkin. Ushbu holatlarda haydovchiga ma'muriy bayonnoma rasmiylashtirilib, transport vositasi ushlab qolinganligi haqidagi ma'lumot bayonnomaga qayd qilinadi va unga barcha hujjatlari qaytarib beriladi (MJTKning 131, 136 va 137-moddalari bundan mustasno).

Ushlab qolingani transport vositasi ma'muriy hujjatlarni rasmiylashtirgan xodim tomonidan ro'yxatga olinadi hamda xodim, transport vositasi haydovchisi, navbatchi yoki jarima maydonchasiga javobgar bo'lgan shaxslar tomonidan dalolatnoma tuziladi va imzolanadi. Dalolatnoma 2 nusxada tuzilib, 1-nusxasi bayonnomaga birlashtiriladi, 2-nusxasi huquqbuzarga beriladi.

Transport vositasini olib chiqib ketishga faqat ma'muriy ishni ko'rib chiquvchi mansabdor shaxs tomonidan ruxsat beriladi.

Basharti ma'muriy hujjatlar vakolati doirasida ko'rib chiquvchi idora (mansabdor shaxs)ga yuborilgan taqdirda, vaqtinchalik ushlab turilgan transport vositasini qo'yib yuborish ularning ruxsati bilan amalga oshiriladi.

MJTKning 126-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarliklar sodir etilganda YHXX xodimi ma'muriy bayonnoma rasmiylashtirib, transport vositasi vaqtincha jarima maydonchasida ushlab turiladi.

Agarda haydovchi transport vositasi oynasini nostandart tarzda ko'zgusimon va tusi o'zgartirilganligi (qoraytirilganligi)ni joyida bartaraf etsa, MJTKning 126-moddasida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarlikning bir yil davomida sodir etilmaganligini aniqlashning imkoni bo'lsa va birinchi deb hisoblansa, huquqbuzarda shu joyning o'zida jarima to'lashga imkoniyati bo'lsa, YHXX xodimi bayonnoma tuzmasdan ma'muriy chora qo'llab transport vositasini berib yuboradi. Bunday hollarda YHXX xodimi o'rnatilgan tartibda huquqbuzarga jarima to'laganligi to'g'risida kvitansiya berishi va uning taloniga qayd etib qo'yishi kerak.

MJTKning 127-moddasi ikkinchi qismida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarlik sodir etilganda ma'muriy bayonnoma rasmiylashtirilib, unda tovush chiqaruvchi yoki yorituvchi maxsus qurilma ilova qilinadi. Ushbu qurilmalar guvohlar ishtirokida yechib olinib, dalolatnoma tuziladi.

Haydovchi tomonidan MJTKning 128-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan ma'muriy huquqbuzarlik sodir etilgan hollarda bir yil davomida bu turdagi huquqbuzarliklar sodir etilmaganligi aniqlansa, YHXX xodimi haydovchiga shu joyning o'zida ma'muriy chora qo'llashi mumkin. Bunday hollarda YHXX xodimi o'rnatilgan tartibda huquqbuzarga jarima to'laganligi to'g'risida kvitansiya berishi, uning taloniga qayd etib qo'yishi, alfavit kartochkasi to'ldirishi va ma'muriy

amaliyot bo'limiga (guruhiga) topshirishi kerak.

Izoh: huquqbuzarning haydovchilik guvohnomasining taloni yil davomida almashtirilgan bo'lsa yoki talondagi huquqbuzarlikka oid yozuvlarda shubha uyg'onsa YHXX xodimi o'rnatilgan tartibda ma'muriy bayonnoma rasmiylashtiradi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish mazkur ishni ko'rib chiqishga vakolatli idora (mansabdor shaxs) tomonidan ma'muriy chora to'g'risidagi bayonnoma va ishga oid boshqa materiallar olingan kundan boshlab ikki oydan kechiktirmay qo'llanilishi mumkin.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlarni ko'rib chiqishga vakolati bo'lgan mansabdor shaxslar o'zlariga berilgan vakolatlar doirasida va faqat xizmat burchlarini bajarib turgan paytlardagina qonunlarda nazarda tutilgan ma'muriy jazolarni qo'llashlari mumkin.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishni ko'rib chiqish mazkur ishni ko'rib chiquvchi mansabdor shaxsning o'zini tanishtirishdan boshlanadi.

Ishni ko'rib chiquvchi mansabdor shaxs qanday ish ko'rib chiqilishi lozimligini, ma'muriy javobgarlikka kim tortilayotganligini e'lon qiladi, ishni ko'rib chiqishda qatnashuvchi shaxslarga ularning huquqlari va vazifalari tushuntiriladi, ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi bayonnomaning o'qib eshittiradi. Ish ko'rib chiqishda qatnashayotgan shaxslar tinglanadi, dalillar o'rganiladi va tushgan iltimoslar yuzasidan tegishli qarorlar qabul qilinadi.

Mansabdor shaxs ishni ko'rib chiqish vaqtida huquqbuzarlik sodir etilgan-etilmaganligini, huquqbuzarlik sodir etilgan vaqt va joyini, huquqbuzarlikda fuqaroning aybi bor-yo'qligini, uni ma'muriy javobgarlikka tortish-tortmaslik mumkinligini, javobgarlikni yengillashtiruvchi yoki og'irlashtiruvchi holatlar bor-yo'qligini, mulkiy zarar yetkazilgan-yetkazilmaganligini, shuningdek, ishni to'g'ri hal etish uchun ahamiyati bo'lgan boshqa holatlarni aniqlashi shart.

Izoh: Haydovchi belgilangan tezlikni oshirib yuborganligi uchun javobgarlikka tortish masalasini hal qilish chog'ida tezlikni o'lchaydigan asboblar va transport vositalari spidometrlari ko'rsatkichlaridagi yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan jami nuqsonlari jamlangan holda hisobga olishi kerak. Tezlikni o'lchaydigan asbob tezlik ruxsat etilganidan soatiga 5 kilometr soatdan oshiq bo'lganini ko'rsatgan taqdirda ma'muriy ta'sir choralarini qo'llash maqsadga muvofiqdir. Tezlik faqat tezlik o'lchaydigan asboblar yordamida aniqlanadi boshqa vositalar

yordamida aniqlash taqiqlanadi.

Mansabdor shaxs ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishni o'rganib chiqib quyidagilarni amalga oshiradi:

O'z vakolati doirasida qonun hujjatlarida ko'zda tutilgan ma'muriy jazoni belgilaydi.

Ishni yuridik shaxslarga tegishli transport vositasi doimiy (vaqtinchalik) ro'yxatga olingan joydagi YHXX (bo'limi, bo'linmasi)ga ko'rib chiqish uchun yuboradi.

Shaxsiy transport vositalari haydovchilari tomonidan sodir etilgan ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlarni ko'rib chiqishning tarbiyaviy va ogohlantiruvchi rolini oshirish maqsadida huquqbuzarning ish, o'qish joylaridagi jamoalarida yoki yashash joylaridagi YHXX (bo'limi, bo'linmasi)ga ko'rib chiqish uchun yuborish mumkinligini nazarda tutadi.

Ishni huquqbuzar yashaydigan joydagi voyaga yetmaganlar ishi bilan shug'ullanuvchi tuman (shahar) komissiyalariga ko'rib chiqish uchun yuboradi.

Sud tomonidan hal etilishi lozim bo'lgan taqdirda yoki huquqbuzar huquqbuzarlik faktini inkor etsa hujjatlarni sud ixtiyoriga yuboradi.

Agar huquqbuzarlikda jinoyat belgilari bo'lsa, hujjatlarni prokuraturaga, dastlabki surishtiruv yoki tergov idoralariga oshiradi.

Ishni yuritishni tugatadi:

Agar hujjatlarda huquqbuzarlik sodir etilganligini tasdiqlaydigan dalil-isbotlar yetarli bo'lmasa, to'plangan hujjatlarni qayta tekshirishga yuboradi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ishni ko'rib chiqish tugashi bilanoq darhol e'lon qilinadi. Qarorning nusxasi 3 kun ichida ustidan shu qaror chiqarilgan shaxsga, shuningdek, o'zining iltimosiga ko'ra jabrlanuvchiga topshiriladi yoki jo'natiladi. Qarorning nusxasi olinganligi haqida huquqbuzar yoki jabrlanuvchi imzo chekishi kerak.

Ayni vaqtda qaror ustidan shikoyat berish uni bajarish tartibi tushuntiriladi.

Agar ishni ko'rib chiqish vaqtida huquqbuzar qatnashmagan bo'lsa, qarorning nusxasi 3 kun ichida unga yuborilib bu haqda bayonnomaga yozib qo'yiladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish ma'muriy javobgarlikka tortilayotgan shaxs ishtirokida ko'rib chiqiladi. Ishni ko'rib chiquvchi

mansabdor shaxs ma'muriy hujjatlarni olgandan so'ng huquqbuzarga ishni qachon va qayerda ko'rilishi haqida xabarnoma yuboradi, huquqbuzarning ishi qachon va qayerda ko'rib chiqilishidan o'z vaqtida xabardor etilganligi haqida ma'lumotlar bo'lganda undan ishni ko'rib chiqishni kechiktirish haqida iltimosnoma tushmagan taqdirda ish uning ishtirokisiz ko'rib chiqilishi mumkin.

Ma'muriy javobgarlikka tortilayotgan shaxs ishga doir hujjatlar bilan tanishib chiqishga, izohlar berishga, dalillar keltirishga, o'z fikrini bayon etishga, ishni ko'rib chiqish chog'ida advokatning yuridik yordamidan foydalanishga, o'z ona tilida so'zlashga va tarjimon xizmatidan foydalanishga, ish yuzasidan qabul qilingan qaror ustidan shikoyat berishga haqlidir.

Bitta shaxs ikki yoki undan ortiq huquqbuzarlik sodir etgan bo'lib, shu haqidagi ishlar bir vaqtning o'zida ayni bir mansabdor shaxs tomonidan ko'rib chiqilayotgan bo'lsa, bu shaxsga nisbatan qo'llaniladigan uzil-kesil jazo og'irroq ma'muriy jazoni nazarda tutuvchi sanksiya doirasida qo'llaniladi.

Jazoni qo'llanish chog'ida sodir etilgan huquqbuzarlikning xususiyati, huquqbuzarning shaxsi, uning aybdorlik darajasi, mulkiy ahvoli, javobgarlikni yengillashtiruvchi va og'irlashtiruvchi holatlar hisobga olinadi.

Sodir etilgan huquqbuzarlik kam ahamiyatli bo'lgan taqdirda shu ishni ko'rib chiqishga vakolati bo'lgan mansabdor shaxs huquqbuzarni ma'muriy javobgarlikdan ozod etib, uni ogohlantirish bilan kifoyalanishi mumkin.

2.10. Yo'l harakati qoidalarining buzilishi to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ustidan shikoyatni ko'rib chiqish

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror, ustidan shu qaror chiqarilgan shaxs, jabrlanuvchi, shuningdek, ularning qonuniy vakillari va advokat tomonidan shikoyat berilishi mumkin.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror, ustidan yuqori turuvchi idoraga (mansabdor shaxsga) yoki ma'muriy ishlar bo'yicha tuman (shahar) sudyasiga, sudyaning ma'muriy ishlar bo'yicha qarori ustidan esa tuman (shahar) sudi raisiga yoki yuqori turuvchi sudga shikoyat berilishi yoki prokuror protest

bildirishi mumkin.

Shikoyat ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan qaror qabul qilingan mansabdor shaxs orqali yoki bevosita shikoyat yo'llangan sudga yuboriladi.

Huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan qaror chiqargan mansabdor shaxs shikoyatni olgach, uni 3 kun ichida ish bilan birga shikoyatni ko'rib chiqish huquqiga ega bo'lgan idora (mansabdor shaxs)ga yuboradi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ustidan shikoyatni shu qarorning nusxasini olgan kundan boshlab 3 kun ichida berish mumkin.

Mazkur muddat uzrli sabablar bilan (kasallik, ta'til, xizmat safari va h.k.) o'tkazib yuborilgan taqdirda uni tasdiqlovchi tegishli hujjat taqdim etilgach, ustidan qaror chiqarilgan shaxsning arizasiga muvofiq shikoyatni ko'rib chiqishga haqli bo'lgan mansabdor shaxs tomonidan ko'rsatilgan muddat qayta tiklanishi mumkin.

Belgilangan muddatda shikoyat berish ma'muriy jazo qo'llanishi to'g'risidagi qarorning ijrosini shikoyat ko'rib chiqilgunga qadar to'xtatib turadi, ma'muriy qamoq jazosi qo'llanishi to'g'risidagi qaror va ma'muriy huquqbuzarlik sodir etilgan joyda undirib olinadigan jarima solish xollari bundan mustasnodir.

Prokuorning protest bildirishi ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan qabul qilingan qaror ijrosini protest ko'rib chiqilgunga qadar to'xtatib turadi.

Transport vositalarini boshqarish huquqidan mahrum etish tarzida jazo berish haqidagi qarorning ijrosi to'xtatib turilgan onlarda shaxsning haydovchilik guvohnomasi talonining amal qilish muddati shikoyatni ko'rib chiqish tugagunga qadar uzaytiriladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror xususida berilgan shikoyatni yoki protestni ko'rib chiqish paytida idora (mansabdor shaxs) quyidagi qarorlaridan birini hal qiladi:

Chiqarilgan qarorni o'zgarishsiz, shikoyat yoki protestni esa qanoatlantirishsiz qoldiradi.

Chiqarilgan qarorlarni bekor qiladi va ishni qayta ko'rib chiqish uchun yuboradi.

Chiqarilgan qarorni bekor qiladi va ishni yuritishni tugatadi.

Jazo chorasini kuchaytirmagan holda uni ma'muriy huquqbuzarligi uchun javobgarlik to'g'risidagi me'yoriy hujjatda nazarda tutilgan

doirada o'zgartiradi.

Agar ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan qaror bunga vakolati bo'lmagan idora (mansabdor shaxs) tomonidan chiqarilgan bo'lsa, qaror bekor qilinadi va ish vakolatli idora (mansabdor shaxs)ga ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Shikoyatni ko'rib chiqish natijalari bo'yicha hal qiluvchi qaror qabul qilinadi.

Izoh: Bu ichki ishlar idoralarida ko'riladigan shikoyatlarga taalluqli.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qarorning bekor qilinishi olib qo'yilgan haydovchilik guvohnomasini va undirilgan pul miqdorini qaytarib berishga asos bo'ladi.

Jarima solish to'g'risidagi qaror bekor qilingan taqdirda undirilgan pul miqdori qonun hujjatlarida belgilangan tartibda qaytarib beriladi.

Qonunga xilof ravishda chiqarilganligi sababli qaror bekor qilingan taqdirda ushbu holat yuzasidan xizmat tekshiruvi o'tkaziladi. Aybdor mansabdor shaxsga nisbatan tegishli intizomiy chora ko'rib, u haqidagi ma'lumot ma'muriy ish hujjatlariga qo'shib qo'yiladi.

2.11. Yo'l harakati qoidalarining buzilishi to'g'risidagi ishlar yuzasidan chiqarilgan qarorlarni ijro etish

Basharti Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksda va O'zbekiston Respublikasining boshqa qonun hujjatlarida boshqa qoida belgilanmagan bo'lsa, ma'muriy jazo qo'llanish to'g'risidagi qaror chiqarilgan paytdan boshlab ijro etilishi lozim.

Jarima tarzidagi ma'muriy jazo O'zbekiston Respublikasi qonunlarida belgilangan tartibda ijro etiladi. Jarima to'lash tartibi huquqbuzarlarga qarorni topshirish chog'ida tushuntiriladi.

Jarima to'langanligi haqidagi kvitansiya yoki to'lov topshirig'ining nusxasi taqdim etilgach, huquqbuzarning vaqtinchalik ruxsatnomasi olinib, kvitansiya yoki to'lov topshirig'ining nusxasi bayonnomaga birlashtirib qo'yiladi, haydovchilik guvohnomasi va uning taloni unga qaytarib beriladi.

Agar jarima MJTKning 126, 128-moddasida nazarda tutilgan huquqbuzarlik uchun solingan bo'lsa, bu haqda belgilangan tartibda haydovchilik guvohnomasi taloniga belgi qo'yiladi.

Jarimani huquqbuzarlik sodir etilgan joyning o'zida undirib olish mumkin bo'lmagan taqdirda qaror chiqarilmasdan huquqbuzarga

ma'muriy bayonnoma tuzilib, hujjatlar transport vositasi doimiy (vaqtincha) ro'yxatga olingan joyda ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Shaxsiy transport vositalari haydovchilari tomonidan sodir etilgan ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlarni ko'rib chiqishning tarbiyaviy va ogohlantiruvchi rolini oshirish maqsadida huquqbuzarning ish, o'qish joylaridagi jamoalaridagi yoki yashash joyida ko'rib chiqish uchun yuborilishi mumkin.

Bunda huquqbuzarga ma'muriy ish qayerda va taxminan qachon ko'rib chiqilishi tushuntiriladi.

Huquqbuzar jarimani belgilangan muddatda to'lamagan taqdirda jarima solish haqidagi qaror nusxasi jarima pulini majburiy tarzda uning ish haqi yoki boshqa daromadidan, nafaqa yoki stipendiyasidan ushlab qolish uchun ilova xati bilan birga huquqbuzarning ish joyi yoki ijtimoiy-ta'minot bo'limiga yuboriladi.

Basharti jarima solingan shaxs ishlamayotgan bo'lsa yoxud jarimani huquqbuzarning ish haqi yoki boshqa daromadidan, nafaqa yoki stipendiyasidan boshqa sabablarga ko'ra undirib olishning iloji bo'lmasa, uni undirib olish tuman (shahar) sudining sud ijrochisi tomonidan jarima solish to'g'risidagi tegishli mansabdor shaxs chiqargan qaror asosida huquqbuzarning shaxsiy mulkidan, shuningdek, umumiy mulkdagi uning hissasidan undirib olish yo'li bilan amalga oshiriladi.

Agar ma'muriy jazo qo'llanish to'g'risidagi qaror chiqarilgan kundan boshlab 3 oy mobaynida ijroga qaratilmagan bo'lsa (qaror nusxasi huquqbuzarga topshirilmagan, huquqbuzarning ish va yashash joyiga yoki sud ijrosiga yuborilmagan bo'lsa va h.k), u holda bunday qaror ijro etilmaydi. Ushbu holat bo'yicha xizmat tekshiruvi o'tkaziladi va aybdor mansabdor shaxsga nisbatan tegishli intizomiy chora ko'rib, u haqda ma'lumot ma'muriy ish hujjatlariga qo'shib qo'yiladi.

Transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish haqida qaror qabul qilingan taqdirda haydovchilik guvohnomasi va uning taloni qaytarib berilmaydi, vaqtinchalik ruxsatnomaning amal qilish muddati shikoyat berish yoki shikoyat yuzasidan qaror qabul qilish uchun belgilangan muddat tugaguncha uzaytiriladi. Vaqtinchalik ruxsatnomaning amal qilish muddati tugagach, u haqiqiy emas deb hisoblanadi va olib qo'yiladi, hamda ma'muriy ish hujjatlariga qo'shib qo'yiladi.

Agar haydovchi transport vositasini muddati o'tib ketgan vaqtinchalik ruxsatnoma bilan boshqarayotganligi aniqlansa, unga nisbatan transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lmagan huquqbuzar sifatida belgilangan tartibda ta'sir choralari qo'llaniladi.

Transport vositalarini boshqarish huquqidan mahrum etilgan huquqbuzar haydovchilik guvohnomasining talonini topshirishdan bosh tortsa, haydovchilik guvohnomasining talonini olib qo'yish yuzasidan zarur chora-tadbirlar ko'riladi.

Huquqbuzar bir yil va undan ortiq muddatga transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etilgan hollarda haydovchilik guvohnomasi va uning taloni belgilangan tartibda huquqbuzarning yashash joyidagi YHXX ro'yxatga olish va imtihon bo'linmalari (RIB)ga yuboriladi.

Izoh: Haydovchilik hujjatlaridan birortasi (guvohnoma yoki uning taloni)ning yo'qolganligi yoxud o'g'irlanganligi haqidagi asosli dalillar (haydovchining tushuntirish xati ichki ishlar idoralari yoki yong'indan saqlash xizmati ma'lumotlari va h.k.) bo'lsa, mavjud haydovchilik hujjati (guvohnoma yoki uning taloni) asosli dalillar bilan birgalikda yo'l harakati xavfsizligi xizmatining ro'yxatga olish va imtihon bo'limlariga yuboriladi.

Transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish muddati tugagach huquqbuzarning haydovchilik guvohnomasi va uning taloni yo'l harakati qoidalari bo'yicha bilimi tekshirilgandan so'ng qaytariladi.

Izoh: Haydovchi bir yil va undan ortiq muddatga transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etilsa, u transport vositasini amaliy boshqarishdan ham imtihon topshiradi.

MJTKning 131-moddasining birinchi, to'rtinchi va 136-moddasi birinchi qismlarida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar sodir etgan shaxslar, sudlar tomonidan jarima solish tarzida ma'muriy chora qo'llansa, haydovchilik guvohnomasi va uning taloni egalariga yo'l harakati qoidalari bo'yicha bilimlari tekshirilgandan so'ng qaytariladi.

MJTKning 128-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar bir yil mobaynida uch marta, shuningdek, YTX holati, 130-moddasi birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar sodir etilgan taqdirda huquqbuzarga nisbatan ma'muriy chora qo'llanib, uning yo'l harakati qoidalari bo'yicha bilimi tekshiriladi.

Haydovchilik guvohnomasining talonida MJTKning 128-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar bir yil mobaynida uch

marta qayd qilingandan so'ng huquqbuzarning yashash joyida yoki transport vositasining doimiy (vaqtincha) ro'yxatga olingan joyda tuman (shahar) ichki ishlar bo'limi IIB YHXX bo'limi (bo'linmasi) va Toshkent shahar YXXB ma'muriy amaliyot bo'limi xodimlari tomonidan almashtiriladi.

Izoh: MJTKning 128-moddasi 1-qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklardan bir yilda to'rtinchisi sodir etilgan taqdirda u yo'l harakati qoidalari bo'yicha bilimini tekshirish uchun birinchi huquqbuzarlik deb hisoblanadi ma'muriy chora qo'llash esa qonun doirasida hal etiladi.

Haydovchining bilimi tuman (shahar) IIB YHXX bo'limi (bo'linmasi) va Toshkent shahar IIBB YHXB xodimlari tarkibidan tuzilgan komissiya tomonidan IIVning amaldagi buyruqlari asosida tekshiriladi. Bu bo'yicha ish yuritishni olib borish esa komissiya a'zosi hisoblangan ma'muriy amaliyot bo'limi xodimi zimmasiga yuklatiladi.

2.12. Yo'l harakati qoidalarining buzilishi to'g'risidagi ishlar yuzasidan ish yuritish

Ma'muriy bayonnomalar va jarima kvitansiyalarining blankalari qat'iy hisobdagi hujjatlarga tenglashtiriladi. Ularda «UZ» shartli belgisi bo'ladi. Blankalarda chop etilgan yilning oxirgi ikkita raqami va sakkiztalik tartib raqami bo'lishi kerak. Qoraqalpog'iston Respublikasi, Toshkent shahri va viloyatlar uchun tayyorlangan blankalardagi sakkizta raqamning dastlabki ikkita raqami shu hududlarda transport vositasi uchun beriladigan davlat raqam belgisining kodi (seriyasi)ga mos tushishi kerak.

Qoraqalpog'iston Respublikasi IIV, viloyatlar IIB YHXBlari va Toshkent shahar IIBB YHXB uchun ma'muriy bayonnoma va jarima kvitansiyalari blankalarini tayyorlash hamda ular bilan ta'minlash O'zbekiston Respublikasi IIV YHX Bosh boshqarmasi tomonidan amalga oshiriladi.

Bayonnoma va jarima to'lov varaqasi blankalarini qabul qilish, hisob-kitob qilish, saqlash, tarqatish qat'iy hisobdagi hujjatlarga qo'yiladigan talablar asosida amalga oshiriladi.

Ularning kelib tushganligi va tarqatilishining hisobi qat'iy hisobdagi blankalarning kirish-chiqish kitobida qayd etib boriladi.

Shahar, tuman IIB YHXB bo‘limi (bo‘linmasi) uchun ushbu buyruqda ilova qilingan boshqa blankalar va kitoblarni tayyorlash hamda ular bilan ta‘minlash Qoraqalpog‘iston Respublikasi IIV, viloyatlar IIB YHXBlari va Toshkent shahar IIBB YHXB zimmasiga yuklatiladi.

Ma‘muriy bayonnomalar va jarima kvitansiyalari blankalari hisob-kitobining olib borilishi va tarqatilishini, shuningdek, ro‘yxatga olish kitoblarining yuritilishini nazorat qilish hududiy ro‘yxatga olish kitoblarining yuritilishini nazorat qilish hududiy YHXBlari, tuman va shahar IIBlari boshliqlari buyruqlari bilan YHXB ma‘muriy amaliyot bo‘limi xodimlari zimmasiga yuklatiladi. Ular yilning har choragi yakuni bo‘yicha qat‘iy hisobdagi blankalarning kirish-chiqish haqida yuqori idoralarga hisobot beradilar.

Toshkent shahar Ichki ishlar bosh boshqarmasi yo‘l-patrul xizmati brigadasida ma‘muriy bayonnoma va jarima kvitansiyalari blankalari tarqatilishini nazorat qilish Toshkent shahar IIBB YHXB ma‘muriy amaliyot bo‘limi tomonidan amalga oshiriladi. YPX brigadasining har bir otradi brigada komandiri buyrug‘i bilan ma‘muriy bayonnomalar va jarima kvitansiyalari blankalari hisob-kitobini olib borish va berish, shuningdek, ro‘yxatga olish kitoblarini yuritishga mas‘ul xodimlar tayinlanadi. Ular yilning har choragi yakuni bo‘yicha qat‘iy hisobdagi blankalarning kirish-chiqish haqida ma‘muriy amaliyot bo‘limiga hisobot beradilar. Toshkent shahar IIBB YHXB ma‘muriy amaliyot bo‘limi o‘z navbatida yilning har choragida bu haqda IIV YHX Bosh boshqarmasiga hisobot beradi.

Jarima to‘lov varaqalari qat‘iy hisobdagi blankalarga tenglashtirilganligi uchun qimmatli qog‘ozlar bilan bir qatorda IIV YHXBBlari va Toshkent shahar IIBB YHXB kassalarida saqlanadi. To‘lov varaqalarni berish IIV YHXBB (bo‘limi, bo‘linmasi) rahbarining ruxsatiga asosan hisobot berish sharti bilan tekshirish vedomostlari yoki chiqim kassa orderlari bo‘yicha amalga oshiriladi.

Ishlatilgan jarima kvitansiyalarining varaqchalari, shuningdek, bayonnomalarning buzib qo‘yilgan blankalari ularni qabul qilish va tarqatish uchun mas‘ul bo‘lgan shaxsga topshiriladi, bu haqida kitobda tegishli ma‘lumot qayd etiladi. Ular o‘rnatilgan tartibda ikki yil muddat davomida saqlanadi.

Ma‘muriy huquqbuzarlik to‘g‘risida tuzilgan bayonnomalar va boshqa hujjatlar, shuningdek, olib qo‘yilgan haydovchilik guvohnomasi

hamda ashyoviy dalillar bilan birga bir sutkadan kechiktirmay ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi hujjatlarning hisob-kitobini olib borish kitobida ro'yxatga olinadi va ishlarni ko'rib chiqish vakolatiga ega bo'lgan idora (mansabdor shaxs)ga yuboriladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi hujjatlarni hisobga olish kitobi YHXX bo'limi (bo'linmasi)ning ma'muriy amaliyot xizmati xodimi tomonidan yuritiladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi bayonnomalarni qayd etish uchun quyidagi kitoblar yuritiladi:

Mazkur hududning o'zida aniqlangan ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi bayonnomalar uchun.

Boshqa tuman (shahar) IIBlari (YHXB bo'linmalari)dan kelgan ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi bayonnomalar uchun.

Izoh: Bayonnomalar kompyuterda qayd etiladigan hollarda ushbu kitoblar yuritilmaydi. Shu bilan birga kompyuterda ushbu yo'riqnomaning ko'zda tutilgan kitobdagi barcha ma'lumotlar aks etishi shart.

Bu ish ma'muriy amaliyot xizmati xodimi yoki kirim-chiqim qog'ozlarini ro'yxatga olish uchun mas'ul bo'lgan shaxs tomonidan amalga oshiriladi.

MJTKning ma'muriy jazoni kuchaytirishga qaratilgan moddalarida bir yil davomida takroriy sodir etilgan huquqbuzarliklar to'g'risidagi ma'lumotlar alfavitli varaqaga yoziladi yoki kompyuterga kiritiladi.

IIV YHXBBda ma'muriy bayonnomalar va ularga ilova qilinadigan hujjatlar bir xodimdan ikkinchi xodimga topshirilishi hujjatlarni ro'yxatga olish kitobi orqali amalga oshiriladi.

Vakolat doirasida ma'muriy ishlarni ko'rib chiquvchi idoralarga bayonnomalar va ularga ilova qilinadigan hujjatlar bir sutkadan kechiktirmasdan buyurtma xat orqali yoki eltib berish kitobi bo'yicha yuboriladi. Bu xususida hujjatlarni hisobga olish kitobining 7-bandiga qachon va qanday raqamli chiqish xati bilan yuborilganligi yozib qo'yiladi.

Kitoblar raqamlab chiqilgan, chilvirlangan, muhr bosilgan, IIV-IIB YHXBlari va Toshkent shahar IIBB YHXB, tuman (shahar)da ro'yxatga olingan bo'lishi kerak.

Huquqbuzar shaxslar va ularga nisbatan rasmiylashtirilgan ma'muriy hujjatlar to'g'risidagi ma'lumotlar kitoblarga ko'k siyohda yoziladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ijro etib bo'lingach, ish bo'yicha to'plangan hujjatlar yig'ma jildlarga tikib qo'yiladi va ma'muriy ish ko'rilgan joydagi YHXB idoralarida belgilangan tartibda saqlanadi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ish yuzasidan transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish chorasi qo'llanilganda, ish hujjatlari alohida yig'ma jildga tikib qo'yiladi. Yig'ma jildga tikib qo'yilgan varaqalar betlab chiqiladi. So'nggi varaqda yig'ma jild necha betdan iborat ekanligi yozib qo'yiladi va imzo chekiladi hamda belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkaziladi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlar ular yuzasidan chiqarilgan qarorlar qonuniy kuchga kirgandan keyin, shuningdek, transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etilgan shaxslarning qaytarib olinmagan haydovchilik guvohnomalari chora qo'llash to'g'risidagi qarorda ko'rsatilgan jazo muddati tugagandan keyin ikki yil davomida saqlanishi lozim.

Jarima kvitansiyalarining varaqalari va ma'muriy bayonnomalarning buzib qo'yilgan blankalari YHXB idoralari moliyaviy faoliyati yillik taftishdan o'tkazilgandan so'ng, ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risidagi ishlar va saqlab turish muddati tugagan bo'lishiga qaramay qaytarib olinmagan haydovchilik guvohnomalari komissiya tomonidan tuzilgan dalolatnoma asosida yo'q qilinadi.

Bir yildan kamroq muddatga boshqarish huquqidan mahrum etilgan shaxslarning transport vositalarini boshqarish huquqini beruvchi haydovchilik hujjatlari ularning yashash joyidagi YHXB bo'linmalarida MJTKning 131-moddasi birinchi va ikkinchi qismlarida, 133-moddasining birinchi va ikkinchi qismida, 137-moddasida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar uchun bir yil va undan ko'proq muddatga transport vositalarini boshqarish huquqidan mahrum etilgan shaxslarning haydovchilik hujjatlari esa IIV yo'l harakati xavfsizligi xizmatining ro'yxatga olish va imtihon bo'linmalarida saqlanadi.

Agar shaxs sodir etilgan huquqbuzarlik uchun haydovchilik guvohnomasidagi transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi toifalarning barchasidan mahrum etilmagan bo'lsa, sud idoralari tomonidan chiqarilgan qaror kelib tushgandan keyin transport vositalarini boshqarish uchun qolgan toifalari ko'rsatilgan haydovchilik guvohnomasi olish uchun zarur bo'ladigan hujjatlar YHXB RIBlariga taqdim etilib, belgilangan tartibda almashtirib beriladi.

3-bo'lim

TRANSPORT VOSITALARIGA XAVF-XATAR TUG'DIRUVCHI OMILLAR

3.1. Transport vositalariga xavf-xatar tug'diruvchi omillar

Transport vositalarining xavfsiz harakatlanishlari uchun ularga bir qancha omillar ta'sir qiladi. Quyidagi ichki omillar transport vositalari va haydovchiga aks ta'sir etib uni boshqarishni murakkablashtiradi va yo'l-transport hodisalariga olib keladi.

Transport vositasiga xavf-xatar tug'diruvchi omillar:

1. Avtomobilga ta'sir etuvchi kuchlar:

- og'irlik kuchi;
- tortish kuchi;
- g'ildiraklarga yo'lning qarshilik kuchi;
- havo qarshiligi kuchi;
- tepalikka chiqishda qarshilik kuchi;
- pastlikka tushishda inersiya kuchi;
- markazdan qochma kuch.

2. Avtomobil yo'lining relyefi:

- pastlik;
- balandlik;
- plandagi egri chiziq bo'yicha yo'nalish;
- viraj;
- serpantin.

3. Ob-havo sharoitlari:

- yomg'ir;
- qor;
- do'l;
- tuman;
- bo'ron;
- girdob

4. Sun'iy yoritilmaganlik.

5. Harakatni tartibga soluvchi texnik vositalar (yo'l chiziqlari, yo'l belgilari, va svetoforlar)ning yo'qligi yoki yetarli emasligi.

6. Ajratuvchi, yo'naltiruvchi va ushlab qoluvchi moslamalarning yo'qligi yoki yetarli emasligi.

7. Yo‘l qoplamasining qoniqarsizligi, yo‘l sharoitining yomonligi.
8. Transport oqimining zichligi va harakatlanish jadalligi;
9. Transport vositasining rusumi va gabarit o‘lchamlari;
10. Kuzovning tuzilishi;
11. Haydovchining ruhiy va psixofiziologik holati;
12. Sutkaning qorong‘i vaqti va hokazolar.

Ushbu yuqorida keltirilgan ma’lumotlar hali hammasi emas. Bundan xulosa shuki, transport vositasini boshqarish ko‘pchilik o‘ylaganidek oson ish emas balki murakkab jarayondir.

3.2. Xavfsiz harakatlanishni ta’minlashda transport vositalari texnik holatining ahamiyati. Avtomobilning konstruktiv xavfsizligini kompleks baholash

Xavfsiz harakatlanishini ta’minlashda transport vositasining texnik holatini ta’siri:

1. Transport vositasining tormoz tizimi inkor etishi.

2. Transport vositasining boshqaruv tizimi inkor etishi.

3. Transport vositasining yurish qismi, osmalarining ishdan chiqishi, g‘ildiraklarining birortasi keskin bo‘shab ketishi orqali boshqaruvchanlikni yo‘qotish.

4. Transport vositalarining burishlaridagi turg‘unliklarini yo‘qotishlari.

5. Keskin tormoz berilganda yoki g‘ildiraklarining yo‘l qoplamasi bilan yetarli bo‘lmagan ilashishlari natijasida yonga yoki to‘g‘riga sirpanishlari.



Transport jarayonining samaradorligi mehnat va moddiy xarajatlar bilan xarakterlanadi. Transport vositalarining xavfsiz harakati ularning konstruktiv va foydalanish xususiyatlariga ko‘p jihatdan bog‘liq.



Tirkamaning yonga sirpanib yo'lga chiqishi yoki avtopoyezd tarkibidan ajrab chiqib ketishi

vositasining salbiy ta'sirini kamaytirish ko'zda tutiladi.

Yuqorida keltirib o'tilganidek harakatlanish xavfsizligiga ko'plab omillar ta'sir ko'rsatadi: avtomobil yo'llarining rivojlanganligi va holati hamda ularda harakatning tashkil etilganligi va jihozlanganlik darajalari; transport vositalari konstruksiyalari va texnikaviy holatlaridagi kamchiliklar va hokazo. Sanab o'tilgan omillardan harakatlanish xavfsizligini ta'minlash uchun avtomobilning konstruksiyasi katta ahamiyat kasb etadi. Sanoat, shu jumladan Asaka va Samarqand shahridagi avtosanoat korxonalari asosan zamonaviy talablarga javob beradigan transport vositalarini ishlab chiqarmoqda, ammo ulardan foydalanish sharoitlari o'ta murakkab va xilma-xil bo'lganligi uchun barcha ko'rsatkichlar bo'yicha etalon deb hisoblanishi mumkin bo'lgan konstruksiyaning mukammallik chegarasini belgilab bo'lmaydi. Ayniqsa, bu insonlar uchun yuqori darajadagi xavf manbai bo'lib hisoblanadigan avtomobil xavfsizligiga adolatli ravishda taalluqlidir. Ammo sanab o'tilgan faktorlar o'z navbatida harakatlanish xavfsizligi talablaridan kelib chiqadigan sharoitlarni yaratib berishga qaratilgan insonlarning faoliyatlariga ham bog'liqdir. HARAKATLANISH xavfsizligini ta'minlash uchun avtomobillar ishlab chiqaruvchi barcha davlatlarda, shu jumladan O'zbekistonda transport vositalari xavfsizligining turli konstruktiv elementlariga taalluqli me'yoriy hujjatlar va qonuniy aktlar ishlab chiqilmoqda. Bular asosan 1968-yilda Jenevada shahrida qabul qilingan ichki transport doirasidagi BMT YEIQ (Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Qo'mitasi) qoidalarining talablariga tayanadi. Bu qoidalarda tormozlar tizimiga, boshqaruv qurilmasiga, shinalarga, yorug'lik va signallar tizimlariga, tevarak-atrofning ko'rinishiga, kuzov konstruksiyasi va uning elementlariga, xavfsizlik

Transport vositalarining xavfsizligi o'z ichiga kompleks konstruktiv va foydalanish xususiyatlarini olib, ular ko'rsatkichlarini yaxshilash natijasida yo'l-transport hodisasi (keyinchalik YTH deyiladi) sodir bo'lish ehtimolligini, ularning og'irlik darajasini hamda atrof-muhitga transport

tasmalariga, avtomobildagi o‘rindiqlarga, odamlarni evakuatsiya qilinishini ta‘minlovchi elementlarga va o‘t o‘chirish bo‘yicha konstruktiv jihozlarga, dvigatel ishlab chiqargan chiqindi gazlarning miqdori va tarkibiga, ichki va tashqi shovqinlar va boshqalarga qo‘yiladigan talablar qayd etilgan.

Hozirgi paytda transport vositalarining texnik holati bo‘yicha xavfsizlik va ularni tekshirish usullarini o‘zida mujassam qilgan O‘ZDSt 1058-2004 Davlat namunasi amalda qo‘llaniladi. Transport vositalarining tuzilishi va uning elementlaridan foydalanish jarayonida yuqori ishonch bilan ishlashi harakat xavfsizligini ta‘minlashda alohida o‘rin egallaydi. Bizga avtomobil kursidan ma‘lumki, harakatlanayotgan avtomobilga bir qancha kuchlar ta‘sir etadi, bular:

- og‘irlik kuchi;
- tortish kuchi;
- tebranishga qarshilik kuchi;
- ko‘tarilishga qarshilik kuchi;
- havo qarshilik kuchi;
- yer bilan ishlashish kuchi;
- inersiya kuchi.

Qarshilik ko‘rsatuvchi kuchlarni katta tezliklar bilan harakatlanish davomida yengish uchun harakat xavfsizligini ta‘minlovchi avtomobil konstruksiyasi bo‘lishi kerak.

Avtomobilni aniq bir sharoitda qo‘llash va uning konstruksiyasi talablariga mos kelishi undan foydalanish xususiyatlari orqali aniqlanadi. Alohida foydalanish xususiyatlarini baholash uchun kompleks o‘lchamlar va ko‘rsatkichlar xizmat qiladilar.

O‘lcham – avtomobilning ma‘lum bir foydalanish xususiyatlarini tavsiflovchi ko‘rsatkichdir. Masalan, avtomobilning dinamik (harakatlanuvchanlik) o‘lchamlari bo‘lib tezlik va tezlanish xizmat qiladi. O‘lcham foydalanish xususiyatlarini sifat jihatidan xarakterlaydi. Ba‘zan u yoki bu xususiyatni to‘liq baholash uchun bir nechta o‘lchamlar zarur.

Ko‘rsatkich – o‘lcham kattaligining miqdoriy jihatini xarakterlovchi sonidir. Ko‘rsatkich avtomobilning ekspluatatsion qobiliyatini ma‘lum ishlash sharoitida baholash imkonini beradi. Avtomobilning tortish dinamik ko‘rsatkichlaridan biri uning yaxshi qoplamaga ega bo‘lgan yo‘lning gorizontal qismida erishgan eng yuqori tezligi hisoblanadi.

Avtomobil sifati — o‘zining belgilangan vazifasiga ko‘ra ma‘lum ehtiyojlarini mos ravishda qondirilishi mumkin bo‘lgan qobiliyatlar yig‘indisi.

Konstruktiv xavfsizlik avtomobilning ekspluatatsion xususiyatlari majmuidan biri hisoblanadi. Uning miqdoriy xarakteristikasi uchun boshqa foydalanish xususiyatlari qatori, eng kam tormoz yo‘li, maksimal sekinlashish, sirg‘alib ketish hamda ag‘darilishga qarshilik qobiliyati kiradi. Shu bilan birgalikda, kritik tezlik kabi xavfsizlikning faqat alohida aspektlariga avtomobilning umumiy parametrlari, agregatlarning chiqish xarakteristikalar va ularning texnik holati ham kiradi. Umuman, avtomobil hamisha, xar qanday ob-havo va yo‘l sharoitida xavfsiz bo‘lishi lozim. Shuning uchun avtomobil transportining har bir xodimi avtomobilning konstruktiv xavfsizligini baholay olishi va asosiy turdagi avtomobillarning konstruktiv imkoniyatlarini bilishi zarur.

3.3. Transport vositalarining konstruktiv xavfsizlik turlari va ularga qo‘yiladigan talablar

Konstruktiv xavfsizlik – bu transport vositalarining ishlash jarayonida atrof-muhitga, harakat qatnashchilariga zarar yetkazishni yo‘qotish, shuningdek, YTH og‘irlik darajasini pasaytirish qobiliyati.

Transport vositalarining konstruktiv xavfsizligi. faol, sust, avariya dan keyingi va ekologik xavfsizliklarga bo‘linadi.

Faol xavfsizlik – transport vositasining yo‘l-transport hodisasini oldini olish (uning vujudga kelish ehtimolini kamaytirish) xususiyatlaridir. Faol xavfsizlik haydovchi transport vositasini (YTH boshlang‘ich davriga to‘g‘ri keladi) harakatlanish xarakterini o‘zgartirishga qodir bo‘lgan davrda vujudga keladi.



Sust xavfsizlik - transport vositasining YTH oqibatlarini og‘irliklarini kamaytiruvchi xususiyatidir. Sust xavfsizlik haydovchi xavfsizlik tadbirlarini ko‘rishiga qaramasdan avtomobilning harakatlanish xarakterini o‘zgartira olmaydigan va falokatni bartaraf qila olmaydigan (YTH kulminatsion davri) davrda vujudga keladi.

Sust xavfsizlik **ichki va tashqilarga** bo‘linadi. Ichki sust xavfsizlik transport vositasining uning ichidagi haydovchi va yo‘lovchilarning shikastlanmasliklari bo‘yicha xavfsizliklarini oshirish va hayotlarini saqlab qolish hamda yuklarni saqlashni ta‘minlash bo‘yicha konstruktiv xususiyatini belgilaydi (xavfsizlik kamarlari, transport vositasi salonidagi

jihozlarning joylashuvi va hokazolar).

Tashqi sust xavfsizlik harakatlanishning boshqa qatnashchilari uchun YTH oqibatlarini og'irliklarini kamaytirish qobiliyatidir.

Halokatdan keyingi xavfsizlik - transport vositasining YTH to'xtagandan keyin (YTH so'nggi yakuniy davri) uning oqibatlarini zudlik bilan bartaraf etish xususiyatidir (ya'ni avtomobilning yonib ketishi, harakatlanishning boshqa qatnashchilarini urib yuborishi va h.k.).

Ekologik xavfsizlik – transport vositasining normal foydalanish jarayonida atrof-muhitga va harakatlanishning qatnashchilariga salbiy ta'siri darajasini kamaytiruvchi xususiyatlari (ishlab chiqariluvchi gazlar va hokazolar). Ekologik xavfsizlik yuqoridagi transport vositalarining xavfsizligi bilan birga chambarchasdir.

Transport vositalarining xavfsizlik tarkibida yuzaga keladigan uchta turdagi xavfsizlikdan farqli ravishda, transport vositasining kundalik ishi davomida namoyon bo'ladi.

Harakatlanish xavfsizligini ta'minlash uchun avtomobil yo'llariga foydalanish uchun chiqarilayotgan barcha transport vositalari ularning kattaliklari va massasini chegaralovchi talablarga javob berishlari shart.

Transport vositalarining geometrik parametrlari harakatlanish xavfsizligiga katta ta'sir ko'rsatishini hisobga olib, O'zbekiston Respublikasi hududida Vazirlar Mahkamasining 1995-yil 11 yanvardagi 11-sonli qarori va SHNQ 2.05.02-07 ga binoan quyidagi eng katta yo'l qo'yiladigan kattaliklar qabul qilingan:

Gabarit kengligi.....	2,5 m
Gabarit uzunlik:	
- yakka avtomobil.....	12 m
- tirkama yoki yarim tirkamali tyagach.....	20 m
- avtopoyezd va g'ildirakli traktor poyezdlari..	24 m
Gabarit balandlik.....	4 m
Avtomobil yoki avtopoyezdning o'qiga tushadigan og'irlikning eng ko'p miqdori.....	10 t
Avtotransport vositasining maksimal og'irligi.....	40 t

O'zbekiston Respublikasida foydalanishdagi qurilish me'yoriy qoidalari (SniP) 2.05.02-95 ga asosan barcha yo'llarda harakatlanadigan avtomobillar ikkita guruhga ajratilgan: A va B. A guruhidagi avtomobillar faqat mujassamlashgan kapital qoplamali yo'llarda qo'llanishi mumkin. O'qqa tushadigan og'irlikning eng ko'p miqdori 100 kN ni tashkil etadi, ikkita juftlashgan ko'prikkaga ega avtomobillarda esa 180 kN. B guruhdagi

transport vositalari har qanday turdagi yo‘llarda ishlay oladilar. O‘qqa tushadigan og‘irlik ularda 60 kN ga teng, ikkita juftlashgan ko‘priikka 110 kN.

3.4. Avtomobilning faol xavfsizligini baholash

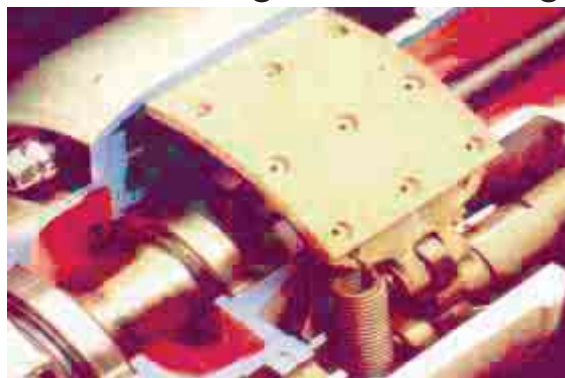
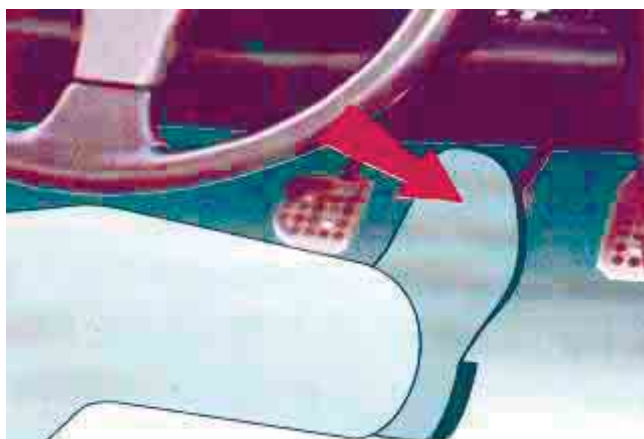
Avtomobilning faol xavfsizligi uning foydalanish xususiyatlariga (konstruksiya elementlarining ishonchliligi, tortish qobiliyati, tezlik, tormozlanish, turg‘unlik, boshqaruvchanlik, axborotlanganlik) va haydovchi ish joyining xususiyatlariga (mikroiqlim, ergonomik ko‘rsatkichlar, shovqin, tebranish, gazlanganlik) bog‘liqligini quyida alohida-alohida ko‘rib o‘tamiz.

Avtomobilning tormoz tizimi harakat xavfsizligini ta‘minlashda eng asosiy ko‘rsatkich bo‘lib, u harakatni sekinlashtirishda ikki tarzda qo‘llaniladi: ishchi va halokatlik vaziyatida to‘satdan tormozlash. Ishchi tormozlashni harakatni belgilangan joyda to‘xtatish uchun shoshilmasdan bajariladi. Shuning uchun avtomobil sekinlashganda uning turg‘unligi va yo‘nalish bo‘yicha trayektoriyasi o‘zgarmaydi.

Halokatlik vaziyatda transport vositasini to‘xtatish uchun haydovchida juda kam vaqt bo‘ladi va YTHni sodir etmaslik uchun u to‘satdan tormozlash yo‘lini tanlaydi. Bunday tormozlashni qo‘llash tormoz tizimidagi detal va agregatlarga salbiy ta‘sir ko‘rsatib, ularning yuqori zo‘riqish bilan ishlab qizishiga va uning oqibatida tormoz tizimining ishlamasligiga («otkaz» qilishiga) olib keladi. Transport vositalarining nosozligi bilan vujudga keladigan YTHni 50%dan ortig‘ini tormoz tizimining texnik nosozligi tufayli bo‘lishi ma‘lum.

Ayniqsa tormoz tizimining bir tomondagi mexanizmi ishdan chiqsa, juda yomon oqibatlarga (transport vositasi turg‘unligini yo‘qotishga, hatto ag‘darilishga) olib keladi.

Zamonaviy avtomobillar to‘rtta tormoz tizimi bilan jihozlanganlar:



ishchi, ehtiyot, to‘xtab turish va yordamchi.

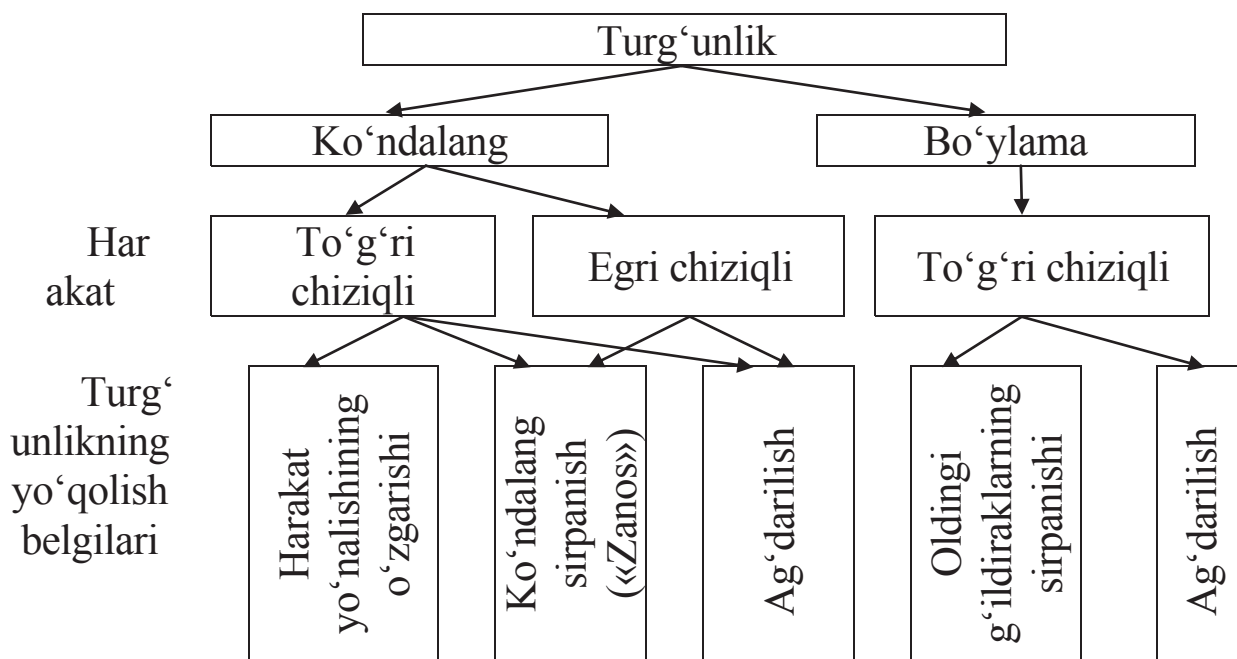
Ishchi tizim foydalanishning barcha sharoitlarida tezlikni pasaytirish uchun xizmat qiladi.

Ehtiyot tizimi ishchi tizim ishlaymay qolganda uning vazifasini bajaradi.

To‘xtab turish tizimi transport vositasi harakatlanmagan holatda ushlab turishga xizmat qiladi. Yordamchi tizim transport vositalari harakatlanishining doimiy tezligini ushlab turishi uchun xizmat qiladi.

Tortish qobiliyatining quyidagi ko‘rsatkichlari harakatlanish xavfsizligiga ta‘sir ko‘rsatadi: eng yuqori tezlik va tezlanish, eng kam vaqt va qattiq qoplamali gorizontali yo‘ldagi belgilangan tezlikka erishishi yo‘li, avtomobil harakatlana oladigan eng yuqori nishablik. Avtomobilning tortish dinamikligi harakatlanish xavfsizligiga transport vositalarining aralash oqim harakati sharoitida katta ta‘sir ko‘rsatadi. Transport oqimida turli zamonaviy tez yurar yengil avtomobillar, yuk avtomobillari, avtopoyezdlar, avtobuslar, traktor poyezdlari va qishloq xo‘jalik mashinalari turli darajadagi tortish-tezlik xususiyatlariga ega bo‘lib, past tortish-tezlik xususiyatiga ega transport vositalari harakatlanishning boshqa ishtirokchilarini quvib o‘tish, to‘xtagandan so‘ng jadal tez harakatlanish bilan bog‘liq katta miqdordagi trayektoriya burilishlarni bajarishga majbur qiladilar. Bu esa harakatlanish xavfsizligiga katta salbiy ta‘sir ko‘rsatadi.

Avtomobilning turg‘unligi harakatlanish xavfsizligi bilan bevosita bog‘liqdir. Turg‘unlik sirpanib va ag‘darilib ketishga yo‘l qo‘ymaslik xususiyatidir. U bo‘ylama va ko‘ndalang turg‘unliklarga bo‘linadi.



Avtomobil turg‘unligining tasnifi

Transport vositasining bo‘ylama turg‘unligi ma’lum kattalikdagi bo‘ylama tekislikda vertikal o‘q yo‘nalishni saqlashi, ya’ni tik nishablikda harakatlenganda sirpanib yoki oldi va orqa o‘qlar atrofida ag‘darilib ketmasligida mujassam bo‘ladi. Zamonaviy avtomobillarning bo‘ylama ag‘darilib ketish ehtimolligi juda kam, chunki ularning og‘irlik markazlari pastda joylashgan. Quyidagi avtomobil harakati davrida uning o‘qlaridagi og‘irlik kuchini o‘zgarishi tasvirlangan.



Katta uzunlikdagi tik nishabliklarda g‘ildirakni joyida tez aylantirilganda («probuksovka») qilganda sirg‘anib ketishi tez-tez kuzatiladi.

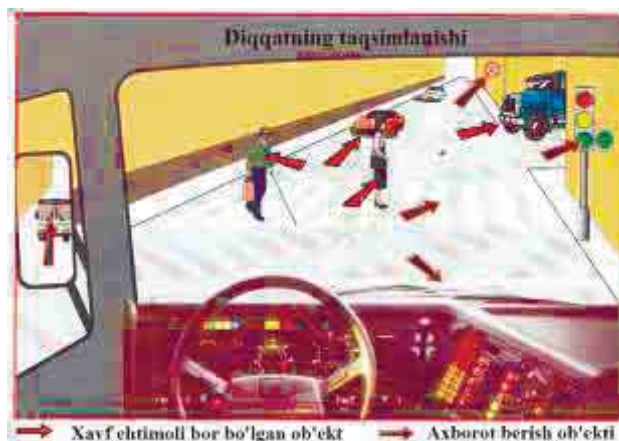
Ko‘ndalang turg‘unlik transport vositasining ko‘ndalang tekislikda vertikal o‘q yo‘nalishini saqlab qolish xususiyatidir. U avtomobilning egri yo‘llarda harakatlenganda ko‘ndalang sirpanishi va ag‘darilib ketishiga qarshi turish qobiliyatidir.

Boshqaruvchanlik – transport vositasining haydovchi tomonidan berilgan harakatlanishi yo‘nalishini saqlab qolish yoki o‘zgartirish xususiyatlaridir.

Transport vositalarining boshqaruvchanlik, turg‘unlik va tormozlash xususiyatlari bir-biri bilan uzviy bog‘liq bo‘lib, harakat xavfsizligiga birgalikda ta’sir ko‘rsatadi.

Boshqaruvchanlik transport vositasining texnik holatiga, xususan boshqarish tizimiga, yurish («xodovoy»)qismiga, boshqaruvchi g‘ildirakning barqarorligiga, shinadagi havo bosimiga, g‘ildiraklarga tushadigan yukka va uvod burchagiga bog‘liq. Shuningdek, transport vositasini boshqarishga yo‘lning harakat qismining holati, yo‘lning ko‘ndalang nishabligi, g‘ildirak shinasining yo‘l qoplamasi bilan tishlashish koeffitsiyenti, shamolning yo‘nalishi va kuchi ta’siri.

Buriluvchanlik – elastik shinali transport vositasining boshqaruvchi g'ildiraklari tomonidan aniqlangan trayektoriyaga mos keladigan trayektoriya bo'yicha harakatlanish xususiyatidir. Yon tomonlama ezilishi (uvod) yoki g'ildirakni o'zining vertikal o'qiga nisbatan qiyshayib harakatlanishi natijasida bo'lishi mumkin («razval koleasa»).



Axborotchanlik – avtomobil harakati ishtirokchilarining avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit tizimida dinamik faoliyat ko'rsatishi uchun zarur bo'lgan ma'lumotlar bilan ta'minlash xususiyatidir. Informativlik avtomobilning xavfsizligini aniqlaydigan foydalanish xususiyatlaridan biridir. HAYDOVCHI o'zining ish faoliyatida muntazam ravishda ko'rish, eshitish va boshqa a'zolari orqali axborot olib, uni qayta ishlab transport vositasini muhitda boshqaradi.

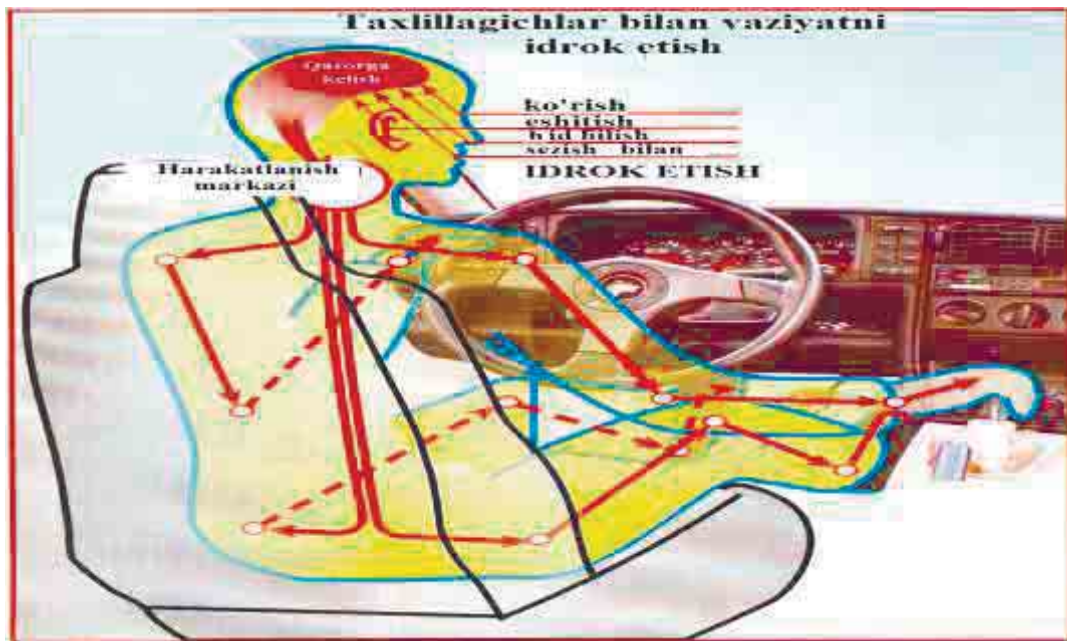
Ayrim hollarda haydovchi katta hajmdagi axborotlarni qayta ishlashga ulgurmay qolishi yoki kerakli axborotlarni yetarli darajada o'z vaqtida ololmaganligi sababli u transport vositasining harakat yo'nalishini o'zgartira olmaganligi yoki to'xtata olmasligi oqibatida YTH vujudga kelishi mumkin. Bunday holat kuzatilmasligi uchun haydovchiga o'z vaqtida yo'l holatini va yo'l harakati qatnashchilari harakatining o'zgarishi to'g'risida kerakli miqdorda sifatli axborot yetkazib berilishi darkor.

HAYDOVCHI harakatlanishi jarayonida o'zi boshqarayotgan transport vositasidan *ichki* va bir vaqtning o'zida, ko'rish maydonidagi boshqa transport vositalaridan *tashqi ma'lumotlar* oladi.

Axborotlar vizual va tovush signali hamda tahlil ta'siri (haydovchining harakatlariga boshqaruv qurilmalarining reaksiyasi) orqali olinishi mumkin.

Transport vositalarining *tashqi vizual* (ko'rib aniqlash) axborotlanganligi *sust* va *faol* turlarga bo'linadi.

Sust axborotlanganlik – bu transport vositasining energiya ketkazmasdan axborot berish potensial qobiliyati, unga transport vositasining formasi, o'lchamlari, kuzovining rangi, nur (yorug'lik) qaytaruvchi qurilmalar kiradi.



Faol axborotlanganlik – bu transport vositasining energiya sarflab axborot berish potensial qobiliyati. Unga yoritish tizimi, nur va tovush signallari kiradi.

Haydovchi transport vositasini boshqarish uchun eng katta 90% dan ko‘p axborotni ko‘rish sezgisi orqali oladi. Shuning uchun « Avtomobil-haydovchi-yo‘l-piyoda-muhit» tizimida haydovchining axborot olish yo‘llari ob-havo sharoitida ta‘minlashda asosiy vosita bo‘lib hisoblanadi. hozirda zamonaviy avtomobillar yaqinni, uzoqni ko‘rish uchun, shuningdek, tumanda ko‘rishni yaxshilash uchun orqani yoritish faralari bilan jihozlanadi.

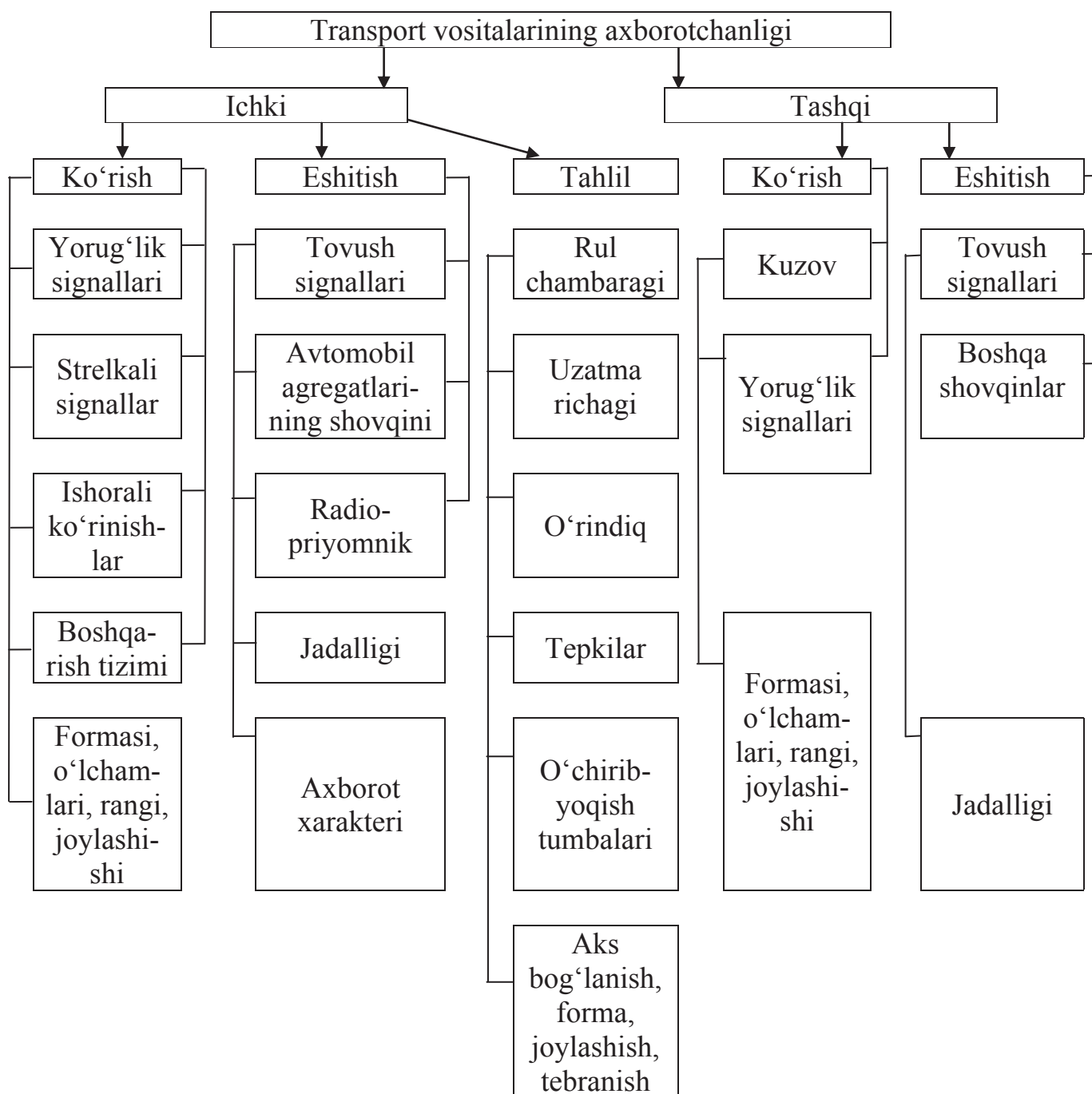
Transport vositasining va harakat qatnashchilarining xavfsizligini saqlashda tashqi signal beruvchi qurilmalarning o‘rni katta. Tashqi yorug‘lik signallarini beruvchi zaruriy minimal qurilmalarning komplekti quyidagilardan iborat:

- tormoz signali;
- gabarit signali (oldi va orqa);
- harakat yo‘nalishining o‘zgarishini ko‘rsatuvchi signal;
- nomer yoritgich;
- avtopoyezd yoritgichi;
- maxsus yoritgich belgilari.

Transport vositasining *ichki* axborotchanligi deb signallar, boshqaruv tizimi va asboblarning potensial qobiliyati orqali haydovchilarga transport vositasi agregatlarini, har xil tizimlarini, harakat rejimining holati to‘g‘risidagi axborotlarni uzluksiz ravishda yetkazib berish tushuniladi. Avtomobilning ichki axborotchanligini

ta'minlashda asboblari taxtachasi xizmat qiladi, undan yorug'lik va tovush signallari tarqatiladi.

Transport vositasidagi ko'rish qobiliyati (obzornost) deb haydovchiga yo'l-transport vaziyatining ko'rinishini ta'minlab berish xususiyatlari tushuniladi. Transport vositasidagi ko'rinish oldingi ko'rish oynasining katta-kichikligi, kuzov tayanchlarining joylashishi, haydovchi ish joyining oynaga nisbatan joylashishi, oyna tozalagich (щыotka)ning o'lchamlari, oynani isitish va havo purkagich tizimi, orqa ko'rinishni ko'rish uchun o'rnatilgan ko'zgu o'lchamlarining o'zgarishiga bog'liq bo'ladi.



3.5. Avtomobilning sust xavfsizligini baholash

Sust xavfsizlik tashqi va ichki qismlarga bo‘linadi. Tashqi sust xavfsizlikka qo‘yiladigan talablarga asosan avtomobil konstruksiyasi va undagi elementlar shunday qilinishi kerakki, YTH vujudga kelganda avtomobil konstruksiyasi va undagi elementlardan insonlarga keltiriladigan zarar minimal bo‘lishi kerak. Ichki sust xavfsizlik esa avtomobil ichidagi haydovchi va yo‘lovchilarning xavfsizligini (hayotini va sog‘ligini) ta‘minlashga qaratiladi.

Ichki sust xavfsizlik. Bu xavfsizlik turiga asosan ikkita talab qo‘yiladi: manfiy tezlanish natijasida yuzaga keladigan bosimning avtomobil ichidagi haydovchiga va yo‘lovchilarga xavfsiz darajada ta‘sir qilish sharoitini yaratish; avtomobil kuzovi ichidagi tan jarohati yetkazishi mumkin bo‘lgan elementlarni yo‘q qilish.

Ichki sust xavfsizlikni yaxshilovchi konstruktiv tadbirlari, zarb jarayonida inersiya kuchini pasaytirish, salonda odamlarning harakatlarini chegaralash, jarohat olish uchun xavfli bo‘lgan detallarni yo‘q qilish, yuklarni va asboblarni mahkamlashni nazarda tutadi.

Inersiya kuchini kamaytirish quyidagi yo‘nalishlarda olib boriladi:

➤ detallarning pachaqlanish davrini oshirish bilan bir paytda haydovchi va yo‘lovchilar atrofida mustahkam karkas yasash yo‘li bilan himoya maydoni yaratiladi;

➤ haydovchiga himoya qilish uchun rul chambaragi katta diametrda yasaladi va usti yumshoq qatlam bilan qoplanadi yoki uni shunday cho‘ktiriladiki, bunda chambaraklar ustki qatlam sathidan 20° dan kam bo‘lmagan burchakni tashkil etadi;

➤ xavfsiz rul o‘qi va kolonkasi o‘rnatiladi.

Avtomobil salonida odamlarning harakatlanishini chegaralash uchun turli tuzilishdagi xavfsizlik tasmalari, xavfsizlik yostiqchalari (puflanadigan qoplar), suyanchiqlar, bosh suyanchiqlari va boshqalardan foydalaniladi.

Jarohat olish uchun xavfli bo‘lgan detallar o‘tkir qirralarsiz va burchaklarsiz, tugmachalar, o‘chiruvchilar, ruchkalarning qalqib chiqib turgan qismlari cho‘ktirilgan va yumshoq qatlam bilan qoplangan bo‘lishi zarur. Oyna qiyshayuvchan va zarbda amortizatsiya berishi kerak. Oynalar sindirilganda ular kesib yuborishi mumkin bo‘lgan o‘tkir qirrali va burchakli bo‘lakchalar hosil qilmasliklari lozim.

Sodir etilgan YTHda iloji boricha avtomobilning o‘zini, shuningdek, atrofda joylashgan elementlarni saqlashga harakat qilinadi. Transport

vositalarining to‘qnashuvida yoki to‘siqqa kelib urilishida sust xavfsizlikni birinchi navbatda avtomashinaning bamperi ta‘minlaydi.

Tashqi sust xavfsizlikni ta‘minlash uchun turli xavfsiz bamperlarga quyidagi talablar qo‘yiladi:

- egiluvchan amortizatsiya qiluvchi qismlar bilan jihozlash;
- sintetik materiallardan foydalanib bajarish;
- havo orqali amortizatsiya qiluvchi qismlar bilan jihozlash.

Piyodalarning jarohatlanishlarini kamaytirish uchun yengil avtomobillarga *ushlab qoluvchi himoya* o‘rnatish tavsiya qilinadi.

3.6. Halokatdan keyingi va ekologik xavfsizlik

Avtomobilning *halokatdan keyingi* xavfsizligi qismlariga YTH natijasida vujudga keladigan xavfli holatlarning yuzaga kelishining oldini oladigan konstruksion tadbirlar va qo‘shimcha asboblari oshiradi.

YTH natijasida vujudga kelishi mumkin bo‘lgan xavfli holatlarga *yongin, eshiklarning qulflanib qolishi, avtomobil salonining suv bilan to‘lib qolishi* va hokazolar kiradi.



Avtomobilning yong‘indan xavfsizligini oshirish uchun ularga o‘z-o‘zidan ishlab ketadigan yong‘in o‘chiruvchi moslamalar, odatda, ko‘pikli yoki poroshokli o‘t o‘chirgich; ma‘lum darajadagidan yuqori og‘irlik paydo bo‘lganda avtomobilning o‘z-o‘zidan ajratilib yuboriladigan elektr zanjiri; yoqilg‘i bakiga o‘z-o‘zidan benzinni qiyin yonuvchi moddaga aylantirib yuboruvchi (galogen kompozitsiyalari, kremniy birikmalari, maxsus saqichlar (smolalar)) maxsus moddalarni purkovchi qurilma o‘rnatiladi.

Yo‘lovchilarni avtomobil, ayniqsa avtobus salonidan evakuatsiya qilishni zudlik bilan ta‘minlash quyidagi tadbirlar orqali amalga oshirilishi mumkin:

- avtobus (avtomobil) tomida qo‘shimcha chiqish lyuklarini o‘rnatish;
- avtobusning yon devorlarida qo‘shimcha chiqish lyuklarini o‘rnatish;
- eshik va lyuklarni qo‘shimcha tashqi ushlagichlar bilan ta‘minlash;
- avtobus salonini uning devorlarida teshiklar ochish uchun mo‘ljallangan asboblari, oynalarni sindiruvchi bolg‘alar bilan jihozlash.

Avtomobil cho‘kkanda uning salonini suv bilan to‘lishi hozircha namunalar (standartlar) bilan belgilanmaydi. Bunday holatga qarshi yagona

usul avtomobil salonining umumiy zichligi (germetikligi)ni oshirishdir. Eslatib o'tish kerakki, cho'kkan avtomobildan odamlarni qutqarish birinchi navbatda transport vositasi oynasining katta kichikligiga emas, balki haydovchiga va yo'lovchilarning qanchalik suvda suzishiga va o'zini yo'qotib qo'ymasligiga bog'liq.

Shuni yaxshi bilish kerakki, avtomobil suvga cho'kkanida yoki yong'in chiqqanida odamlarni tez qutqarish uchun faqat transport vositasining avariya dan keyin xavfsizligini oshirishgina katta natija bermaydi, buning uchun avtomobil yo'lida tibbiy, yong'inga qarshi va g'ovvoslik xizmatlari yo'lga qo'yilishi darkor. Shuningdek, yo'l harakat qatnashchilari birinchi tibbiy yordam ko'rsatishni yaxshi bilishlari kerak.

Avtomobil atrof-muhit va insonga ekologik xavfsizlik jihatidan ta'sir ko'rsatadi, chunki ishlab chiqarilayotgan gazlar tarkibida sog'liq uchun zararli komponentlar mavjud, avtomobil harakat qilganda shovqin vujudga keladi. Bundan tashqari, YTH moddiy zarar yetkaziladi hamda insonlarning halok bo'lishi va jarohatlanishi ehtimoli mavjud.

Avtomobillarning atrof-muhitga zarar ta'sirini kamaytirish yoki yo'qotish bo'yicha asosiy tadbirlar sifatida quyidagilar bajariladi:

➤ avtomobilning shunday tuzilishini (konstruksiyasini) yaratish kerakki, u atmosferani ishlab chiqarilayotgan gazlarning zaharli komponentlari bilan kamroq ifloslantirsin va shovqinning yanada kam darajada bo'lishini ta'minlasin;

➤ avtomobillardan foydalanish, ularni ta'mirlash va xizmat ko'rsatish usullarini, ishlab chiqarilayotgan gazlardagi zaharli komponentlar miqdorini va avtomobillar tomonidan chiqarilayotgan shovqinning darajasini kamaytirish maqsadida takomillashtirish;

➤ avtomobil yo'llarini loyihalash va qurishda hududning ekologik muvozanatini buzmaydigan talablarga rioya qilish;

➤ transport oqimlarining optimal harakatlanish jarayonlarini ta'minlovchi harakatning boshqarish va tashkil etish vositalari va usullaridan (tez va sekin harakatlanuvchi avtomobillarning harakatlanish polosalarini ajratish, qo'shimcha polosa qilish, svetoforlar oldida to'xtashlarni kamaytirish va boshqalar).

Avtomobil harakatlenganda shovqin avtomobil dvigateli, shassisi, turli mexanizm va qurilmalari hamda inshootlarining yo'l qoplamasi bilan o'zaro ta'siri natijasida vujudga keladi.

Salbiy oqibatlarisiz inson tomonidan uzoq vaqt davomida eshitilishi mumkin bo'lgan shovqin miqdori 80-90 dba ni tashkil etadi. Shahar

ko'chalarida va avtomobil yo'llarining chetlaridagi hududlarda shovqinning darajasi 120-130 dba va undan ham yuqori darajada bo'ladi va odamlarning sog'lig'iga kuchli ta'sir ko'rsatadi.

Avtomobil shovqinini pasaytirishda quyidagi usullar ishlatiladi:

- kam shovqinli mexanikaviy birikmalar tuzish;
- zarb bilan amalga oshiriladigan jarayonlar sonini kamaytirish;
- detallarning gaz oqimlari bilan urilish tezligini va detallar urilish oraliq me'yorlarini kamaytirish;
- birikmalar va qismlarning moylanishini yaxshilash;
- sirpanuvchi podshipniklarni qo'llash;
- shovqin yutuvchi va shovqindan to'suvchi moslamalarni qo'llash.

O'zbekiston Respublikasi IIVning 2003-yil 2-maydagi 137-sonli «O'zbekiston Respublikasi IIV Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasining texnika nazorati to'g'risida» buyrug'iga asosan tuzilgan yo'riqnomada quyidagilar belgilangan:

Mazkur Yo'riqnoma texnika nazoratini tartibga solish va uning samaradorligini oshirishga yo'naltirilgan, IIV Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi (keyingi o'rinlarda IIV YHXBB)ning barcha bo'linmalarida texnika nazorati bo'yicha vazifalar doirasini va ularni bajarish tartibini o'rnatadi, korxonalar, muassasa, tashkilot va alohida fuqarolar bilan o'zaro munosabatlarni tartibga soladi va umumiy qoidalar quyidagicha:

1. IIV YHXBB texnika nazorati bo'yicha asosiy vazifasi Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash va avtotransport vositalaridan samarali foydalanishni amalga oshirish hisoblanadi.

2. IIV YHXBB bo'linmalari texnika nazorati bo'yicha o'z vazifalarini O'zbekiston Respublikasining «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi qonuni, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2001-yil 18-maydagi 221-37-sonli qarori bilan tasdiqlangan «O'zbekiston Respublikasi IIV Yo'l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi to'g'risida nizom» asosida amalga oshiradi.

3. IIV YHXBB texnika nazorati bo'yicha mas'ul shaxslarining faoliyati qonunchilikka asoslanadi. Ular o'z vazifalarini bajarishda O'zbekiston Respublikasi qonunlari, Prezident farmonlari, Vazirlar Mahkamasining qaror va farmoyishlari, hokimiyatlar qaror va farmoyishlari, shuningdek, YHXBB haqidagi nizom, O'zbekiston Respublikasi IIV buyruq va ko'rsatmalari, mazkur Yo'riqnoma

hamda amaldagi qonunchilikka mos ravishda tasdiqlangan boshqa me'yoriy hujjatlarga rioya etadi.

IIV YHXBB bo'linmalari texnika nazorati bo'yicha o'z vazifalarini bajarishda ichki ishlar idoralarining boshqa xizmatlari, Mudofaa vazirligi, O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi, davlat idoralari, korxonalar, tashkilot va muassasalar hamda faoliyati Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga bog'liq bo'lgan boshqa tashkilotlar bilan hamkorlik qiladi.

IIV YHXBB texnika nazorati bo'yicha mas'ul shaxslari o'zlariga yuklatilgan vazifalarni bajarmasliklari yoki o'zlariga berilgan huquqlarni suiiste'mol qilganliklari uchun qonunchilikda belgilangan tartibda javobgar hisoblanadi.

IIV YHXBBning xar bir xodimi ishda yuqori madaniyat namoyon etishi, fuqarolar bilan muloqotda xushmuomalalik va hurmatni saqlashi, yo'l harakati ishtirokchilariga nisbatan e'tiborli va ziyrak bo'lishi shart.

DYHXXning texnika nazorati bo'yicha vazifalari:

➤ O'zbekiston Respublikasi IIV YHX Bosh boshqarmasi (keyingi o'rinlarda IIV YHXBB) texnika nazorati bo'yicha boshqaruv funksiyasini, nazorat qilishni va boshqa vazifalarni O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2001-yil 18-maydagi 221-37-sonli qarori bilan tasdiqlangan «O'zbekiston Respublikasi IIV Yo'l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi to'g'risida nizom» va O'zbekiston Respublikasi IIVning boshqa me'yoriy hujjatlari asosida amalga oshiradi.

➤ Qorakalporiston Respublikasi IIV, Toshkent shahar IIBB va viloyatlar IIB YHX boshqarmalari (keyingi o'rinlarda – xududiy YHXB) texnika nazorati bo'yicha boshqarish, nazorat qilish va texnika nazorati bo'yicha boshqa vazifalarni O'zbekiston Respublikasi IIVning 2001-yil 9-iyuldagi 169-sonli buyrug'i bilan tasdiqlangan.

3.7. Harakatlanish uchun xavfli yo'l bo'laklarini aniqlash usullari.

Xavfsizlik va falokatlik koeffitsiyentlari

Avtomobil yo'lining harakatlanish uchun xavflilik darajasini aniqlash yo'ldan foydalanishda, harakatni to'g'ri tashkil qilishda, shuningdek, harakat xavfsizligini oshirish yuzasidan tavsiyalar ishlab

chiqishda yoki yo'lni ta'mirlashda birlamchi asosiy tayanch ma'lumot bo'lib hisoblanadi.

Hozirgi paytda avtomobilning xavfli bo'laklarini aniqlashda quyidagi usullardan foydalaniladi: *xavfsizlik koeffitsiyenti*, *halokatlilik koeffitsiyenti*, *YTH statistikasi*; *ziddiyatlik vaziyat*.

Yo'ning transportdan foydalanish sifatini va harakat xavfsizligini baholashda asosiy vazifalardan biri, harakat tartib-qoidalariga sezilarli ta'sir qiluvchi yo'l qismlari yoki uning alohida bo'laklarini aniqlashdan iborat. Bunday joylarda asosan yo'l-transport hodisalari tez-tez ro'y berib turadi. harakat xavfsizligi jihatidan yo'l bo'laklarini baholash usullaridan biri prof. V.F.Babkov tomonidan ishlab chiqilgan *xavfsizlik koeffitsiyentidir* (K_x).

Xavfsizlik koeffitsiyenti deb yo'ning aniq bir qismidagi harakat tezligini (V_{kis}) qismga kirib kelishdagi eng yuqori tezlikka nisbatiga aytiladi V_{kir}

$$K_x = V_{kis} / V_{kir}$$

Xavfsizlik koeffitsiyenti yordamida yo'ning xavfli bo'lagini aniqlash uchun xavfsizlik koeffitsiyenti grafigi quriladi. Buning uchun tekshirilayotgan yo'ldagi harakat tezligining chiziqli o'zgarishi chiziladi. Uni yakka holda harakatlanayotgan yengil avtomobilning nazariy tezligini hisoblash yoki maxsus jihozlangan laboratoriya avtomobilini yo'ldan tajribaviy o'tkazish orqali aniqlanadi.

Avtomobil yo'lining xavfli bo'laklarini aniqlashda amaliyotda ko'pincha halokatlilik koeffitsiyenti qo'llanadi. *Halokatlilik koeffitsiyenti deb* yo'l bo'lagining reja va kesimidagi har xil elementlaridagi YTHning sonini yo'ning etalon qismidagi hodisalar soniga nisbatiga aytiladi. harakat miqdori 5000 avt/sutkadan oshmaydigan, ikkita bo'lakli, qatnov kengligi 7,5 m, yo'l yoqasining kengligi 3,0 m, aholi yashaydigan punktdan o'tmagan, ko'tarmaning balandligi 1,0 metrdan oshmaydigan, rejada va kesimda ko'rinishi ta'minlangan to'g'ri yo'l bo'lagini - *etalon yo'l qismi* deyiladi. Bunday yo'l bo'lagida sodir etilgan YTH haydovchining, piyodaning tartibsizligi yoki transport vositasining nosozligi oqibatida sodir etilgan deb hisoblanadi.

Yo'ning harakatlanish uchun xavfli yo'l bo'laklarini birinchi navbatda loyihachining o'zi belgilaydi va uning xavfiga qarab harakatlanishni tashkillashtiradi. Ma'lum bir vaqt o'tgach ko'cha-yo'l tarmog'idagi transport vositalari va piyodalarning oqimlari yo'nalishi, jadalligi va zichligi o'zgaradi. Buning natijasida yo'ning xavfli joylari

ko'payishi yoki o'zgarishi mumkin.

Ko'cha-yo'l tarmog'ining xavfli yo'l bo'laklari ikki uslubda statistika va ziddiyatli vaziyatlar uslubi bilan aniqlanadi.

Statistika uslubi Davlat yo'l-harakati xavfsizligi xizmatining yo'l nazorati bo'limi tomonidan har bir ko'cha-yo'l tarmog'ining xaritasida sodir bo'lgan yo'l-transport hodisalari belgilanib boriladi. Tahlil natijasida sodir etilgan yo'l-transport hodisalarining sabablari aniqlanadi va ular ko'cha-yo'l tarmog'ini qay darajada rivojlanganligi va yo'l sharoitlari, yo'l holatlari, yo'llarning geometrik elementlari va harakatlanishni tashkillashtirilgan.

Ziddiyatli vaziyat usuli ko'proq bir sathdagi chorrahalarini, yo'lning rejadagi va bo'ylama qirquimdagi egri bo'laklarini, shuningdek, to'satdan tormoz berish joylarining xavflilik darajasini aniqlashda qo'llaniladi. Buning uchun haqiqiy yo'l bo'lagidagi harakat tartibining o'zgarishini kuzatiladi. Kuzatishni harakat miqdori eng katta qiymatga ega bo'lgan soatda quyidagi usullardan foydalangan holda olib boriladi:

Ziddiyatli vaziyat o'zining xavflilik darajasi bo'yicha uch turga bo'linadi. Yengil, o'rtacha va kritik.

Yengil – haydovchi uzoq masofadan ziddiyatli nuqtagacha yaqinlashishida xavfli vaziyatni tushunib, boshqa harakat qatnashchilarining harakat yo'nalishini o'z vaqtida baholash imkoniyati mavjud.

O'rtacha – kutilmaganda xavfning paydo bo'lishi yoki boshida harakatlanish sharoitini noto'g'ri baholash oqibatida yuzaga kelish bilan xarakterlanadi.

Kritik – haydovchi yo'lning qisqa bo'lagida o'ta tezlik bilan harakat qilib YTHning oldini olishi mumkin.

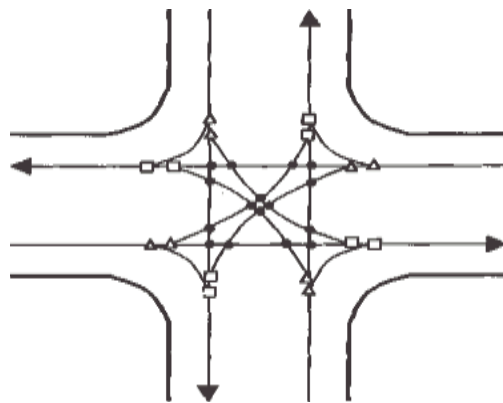
Ziddiyatli vaziyat soni mavjud yo'llar uchun kuzatuvlar natijasida aniqlanadi, yangi yo'llarni qurishda esa matematik modellar tuzib topiladi. Kritik holatga keltirilgan ziddiyatli vaziyatlar soni quyidagicha aniqlanadi:

Yangi yo'l qurilma loyihalarida ziddiyatli vaziyatlar soni 210 dan oshmasligini ta'minlash kerak. Yo'lni ta'mirlash va tuzatish loyihalarida esa ziddiyatli vaziyat soni 310 dan katta bo'lgan yo'l bo'laklarini qayta loyihalash zarur.

Ko'pchilik bajarilgan tadqiqotlar ko'rsatadiki, YTHning asosiy qismi harakat qatnashchilari trayektoriyalarining kesishish joyida «*ziddiyatli nuqta*» vujudga kelar ekan. Ziddiyatli nuqtalarni oldindan aniqlash natijasida

YTHning oldini olish imkoniyati paydo bo‘ladi va bu imkoniyatni yo‘l harakatini tashkil etish sxemasini tuzish davrida amalga oshiriladi.

Ziddiyatli nuqtalar bir sathdagi chorrahalarda transport va piyodalar har xil harakat yo‘nalishlarining kesishishidan hosil bo‘ladi. Misol sifatida ikki tasmalik yo‘llarning kesishishidan hosil bo‘lgan chorrahadagi transport vositalarining ikki tasmalik yo‘llarni kesishishini ko‘radigan bo‘lsak, unda ziddiyatlik nuqtalar transport vositalarining harakat oqimidan ajralish nuqtasini, harakat oqimiga qo‘shilish nuqtasini va harakat oqimini kesib o‘tish nuqtasini ko‘rsatib o‘tish mumkin.



Ikki tasmali yo‘llarni kesishuvidagi ziddiyatlik nuqtalar:

- ajralish;
- qo‘shilish;
- kesishish.

Ziddiyatli nuqtalarda harakat yo‘nalishidagi transport vositalarining o‘zaro yoki piyodalar bilan to‘qnashuv xavfigina emas, balki ularning ushlanib qolish ehtimoli ham mavjud. Chorrahadagi xavflilik vaziyati harakat miqdori va tasmalar soni ortib borishi bilan murakkablashib boradi. Keltirilgan misoldagi chorrahada jami 32 ta ziddiyatli nuqta mavjud bo‘lib, ular 8 ta ajralish, 8 ta qo‘shilish va 16 ta kesishish nuqtalaridan iborat.

Chorrahaning harakatlanish murakkablik darajasi quyidagicha baholanadi: agar $M < 40$ bo‘lsa chorraha oddiy, $M = 40-80$ o‘rta murakkab, $M = 80-150$ murakkab va $M > 150$ juda murakkab.

Chorrahada harakatlanish murakkablik darajasini baholashda quyidagi formuladan foydalanish mumkin.

$$M = P_a + Z P_k + 5 P_{ksh};$$

Bu yerda: P_a -ajratilish ziddiyatli nuqtalar soni.

P_k – qo‘shilish ziddiyatli nuqtalar soni.

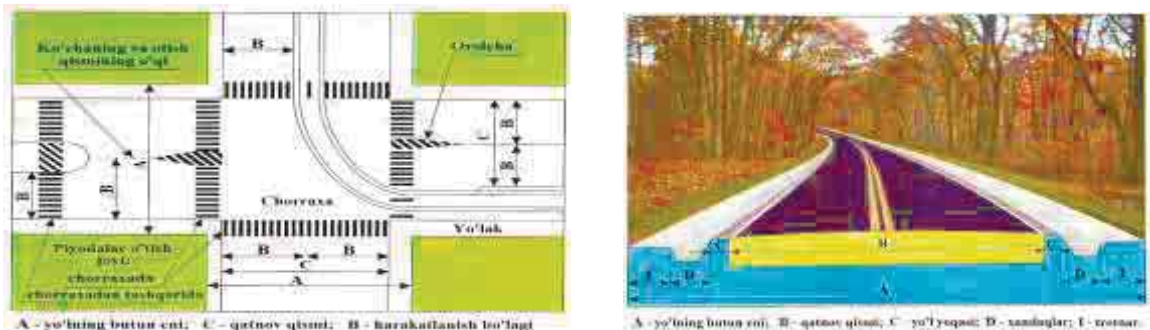
P_{ksh} – kesishish ziddiyatli nuqtalar soni.

3.8. Yo‘l elementlarining faol, sust, halokatdan keyingi va ekologik xavfsizligi

Avtomobil yo‘lining *faol xavfsizligi deganda* yo‘lning yo‘l-transport hodisalarini vujudga keltirmaslik yoki uning bo‘lish ehtimolini

kamaytirish xususiyati tushuniladi. Bu xususiyat jamlovchi halokatlik koeffitsiyenti orqali xarakterlanadi va yoʻlning konstruktiv elementlari hamda ularning foydalanish sifatining (qatnov qismining, yoʻl yoqasining, harakat polosasining, ajratuvchi polosa enlarining, yoʻl toʻshamasining mustahkamligi, qoplamaning ravonligi, gʻadir-budirligi va boshqa koʻrsatkichlar) yaxshilanishi orqali taʼminlanadi.

Faol xavfsizlikni taʼminlash uchun yoʻl elementlarining geometrik oʻlchamlarini, transportdan foydalanish koʻrsatkichlarini relyef va ob-havo xususiyatlaridan kelib chiqib Qurilish Meʼyori Qoidalari (QMQ) 2.05.02-95 boʻyicha loyihalash, QMQ 3.06.03-96 talablariga muvofiq qurish va taʼmirlash ishlarini olib borish hamda davlat meʼyorlariga mos ravishda harakat xavfsizligini taʼminlash yuzasidan jihozlanishi lozim.



Qurilish meʼyori va qoidalari boʻyicha chorraha va avtomobil yoʻlining loyihasidan misol

Avtomobil yoʻlining sust xavfsizligi deganda yoʻlning harakat qatnashchilarida tan jarohatlarini vujudga keltirmaslik yoki uning ogʻirlik darajasini pasaytirish xususiyatni tushuniladi.

Bu koʻrsatkich YTH sonini xalq xoʻjaligiga zarar keltirgan jabrlanuvchilar soniga nisbati bilan xarakterlanadi. Sust xavfsizlik birinchi navbatda transport vositalarining yoʻldan chiqib ketishi, ajratuvchi polosalardan oʻtib ketishi, koʻpriklardan, yoʻl oʻtkazgichlardan, estakadalardan tushib ketishi, yoʻl inshootlariga urilishi, yoʻl yoqasida va yoʻl yon bagʻrida joylashgan qoʻzgʻalmas toʻsiqlarga urilishi bilan xarakterlanadi. Hozirgi vaqtda bunday hodisalar umumiy YTH sonidan 25% tashkil etadi.

Avtomobil yoʻlidagi sust xavfsizlikni taʼminlash uchun yoʻl poyining koʻtarma balandligini kamaytirish, yoʻl poyining koʻtarmadagi yonbagʻr qiyaliklarini yotiq qilish, keng ajratuvchi polosalarni qurish, koʻprik, yoʻl oʻtkazgichlari va estakadalarning gabaritini kengaytirish, yoʻl yoqasida oʻrnatilgan toʻsiqlarni elastik va urilishga xavfsiz qilish ishlarini olib borish tavsiya etiladi.

Halokatdan keyingi xavfsizlik deganda, YTH bo‘lib transport vositasi to‘xtagandan keyin avtomobilni yong‘indan, portlashdan saqlash, jabrlanuvchilarni tez avtomobildan chiqarib olib, birinchi yordamni ko‘rsatib kasalxonaga yuborilishi va shikastlangan transport vositalarini chetga chiqarib qo‘yish tushuniladi. Halokatdan keyingi xavfsizlikni ta‘minlash uchun chorrahalarda, kichik radiusli egri uchastkalarda, tikka ko‘tarilish va tushish, ko‘prik, yo‘l o‘tkazgich oldi uchastkalarida maxsus idishlarga qum solib qo‘yish hamda DYHXX va kasalxonalar bilan bog‘laydigan telefon-avtomatlarni har 1-2 km masofadan keyin o‘rnatish maqsadga muvofiq. Shuningdek, tuman avtomobil yo‘l boshqarma xo‘jaliklarida avariya natijalarini bartaraf qiluvchi brigadalar tashkil qilinadi.

Ekologik xavfsizlik deganda, transport vositalarining harakati natijasida va yo‘l holatining yomonligi oqibatida atrof-muhitga ko‘rsatiladigan zarar tushuniladi. Bu zarar asosan transport harakati natijasida chiqadigan shovqin va ishlatilgan gazlarning avtomobildan chiqishidan iborat. Ekologik xavfsizlik yo‘lining konstruktiv elementlariga va transportdan foydalanish sifat ko‘rsatkichlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq.

Transport shovqini deganda tovush bosimi, tarqalish tezligi va miqdor xarakteristikalarining birgalikdagi tovushi tushuniladi. Hozirgi davrda barcha mamlakatlarda umumiy shovqinni o‘lchash uchun detsiball o‘lchov birligi qabul qilingan. Bu shovqin o‘lchov birligi kunduzgi eshitish sezgirligiga mos keladi.

Transport shovqinlari odam organizmiga salbiy ta‘sir ko‘rsatgani uchun uning tibbiy me‘yorlari ko‘rsatilgan. Masalan, kasalxona hududida transport shovqini 35 dba, turar-joy binolari joylashgan hududlarda 45 dba, yashash xonalarida 30 dba, kasalxona palatalarida 2 dba shovqin sathidan oshmasligi kerak.

Transport shovqin sathini shovqin o‘lchovchi asbob orqali o‘lchanadi, agarda o‘lchov asbobi bo‘lmasa, uni empirik formulalar orqali aniqlanadi.

Transport shovqinining sathi harakat miqdoriga, tarkibiga, harakat tezligiga, shinaning turiga, undagi bosimga, yo‘l qoplamasining turiga, holatiga va boshqa ko‘rsatkichlarga bog‘liq.

Traktor va qishloq xo‘jalik mashinalari transport oqimida ortib borgan sari yul mintaqasida transport shovqini ortishi aniqlangan.

Transport shovqinini pasaytirish uchun quyidagilarni bajarish tavsiya etiladi:

Shovqinni pasaytiruvchi ekranlar qurish; shovqinni pasaytiruvchi

daraxtlar ekish; kam shovqin chiqaruvchi qoplamalar yotqizish; harakatni to'g'ri tashkil qilish. Oxirgi tavsiyani bajarish uchun quyidagilarni amalga oshirish lozim: transport vositalarining yo'l bo'yicha tezlashish va sekinlashish yasoylarini kamaytirish; transport oqimini tezliklar bo'yicha alohida tasmalarga ajratish; yo'lning xar qanday bo'lagida bir xil tezlikni ta'minlash.

Insonlar organizmiga zaharli chiqindi gazlar salbiy ta'sir ko'rsatib, bosh og'rig'i, qayd qilish, hushidan ketish va hatto o'lim holatlariga olib boradi. Shuning uchun zaharli chiqindi gazlarning miqdori quyidagi belgilangan sanitar me'yoridan oshmasligi kerak:

<i>Zaharli gazlar nomi</i>	<i>Sanitar norma, mg/m³</i>
Uglerod oksidi	1,0
Uglevodorodlar	1,5
Azot oksidi	0,1

Ma'lumki, hozirgi vaqtda atrof-muhitni asosan avtomobil transportidan chiqqan gazlar ifloslantiradi. Harakatni tashkil qilishda yengil avtomobillar 65-75 km/soat, yuk avtomobillari 50-60 km/soat tezlik bilan harakatlenganda eng kam is gazi chiqarishi isbotlangan.

4-bo‘lim

Transportda xavfsizlikni tashkil etishda ichki ishlar idoralarining vazifalari

4.1. Transportda (temir yo‘l, havo kemasi, avtomobil transporti, metro) xavfsizlikni ta‘minlashda ichki ishlar idoralari xodimlarining o‘zaro hamkorligi

Bugungi kunga kelib mamlakatimizda keng rivojlanib borayotgan transport va aloqa tizimi yo‘nalishi haqida o‘z fikrini bildirgan Prezidentimiz I.Karimov quyidagilarni ya‘ni: «Transport va aloqa tizimi, O‘zbekistonning iqtisodiy hayotida hal qiluvchi o‘rin tutadi. Respublikada keng tarmoqli transport tizimi barpo etilgan bo‘lib, u mamlakat ichkarisida va tashqarisida yuk hamda yo‘lovchilar tashishni, yaqin va olis xorijiy mamlakatlar bilan iqtisodiy aloqalarni beminnat ta‘minlaydi» deya ta‘kidlaydilar!

Haqiqatdan ham bugungi kunga kelib jamiyat taraqqiyoti davrida qaysi soha bo‘lmasin, ya‘ni u sanoat ishlab chiqarishmi, qurilish industriyasimi, qishloq xo‘jaligi, savdo-sotiq yoxud boshqa soha bo‘lmasin albatta o‘z ichki ehtiyojlaridan kelib chiqib transport vositasidan foydalanishni talab qiladi.

Transport tizimiga avtomobil, temir yo‘l, suv, havo, quvurlar orqali va sanoat transportlari kiradi.

Hozirgi kunda transport vositalarining takomillashib, ko‘payib borayotganligi ular bilan bog‘liq jinoyatlarning tobora o‘sib borishi bilan kuzatilmoqda. Shuning uchun transport vositalari bilan bog‘liq jinoyatlarning oldini olish ayni vaqtda dolzarb muammolardan biri hisoblanadi. So‘ngi yillarda butun dunyoda avtomobil, havo, temir yo‘l, dengiz va daryo transportlarida halokatli hodisalarning o‘sib borishi oqibatida fuqarolarga katta zarar yetkazilmoqda, eng achinarlisi shundaki, minglab insonlar sog‘lig‘i va hayotidan mahrum bo‘lmoqda.

Keyingi paytlarda dunyo miqyosida sodir etilayotgan terroristik aktlar soni va jug‘rofiyasining kengayib borayotganligi ushbu xavfning notinchlikka sabab bo‘layotgan asosiy muammolaridan biriga aylanganligini ko‘rsatmoqda. Terror turli guruhlar uchun o‘z siyosiy, diniy, milliy, moliyaviy maqsadlariga erishishda ommaviy e‘tiborini jalb etib, tarafdorlar sonini oshirishda asosiy usul bo‘lib qoldi.

Terrorizm – din va millatni, davlatlar chegarasini bilmaydigan, tinch

aholiga, jamiyatning hayotiy tizimlari va obyektlarga kutilmaganda pinhona zarba beruvchi yovuz kuch. U qanday niqobda bo‘lmasin, uning zamirida begunoh odamlarning qonini to‘kish, halq mehnati bilan yaratilgan madaniy boyliklarini yo‘q qilish turadi.

Hozirgi vaqtda jahonning turli davlatlari terrorizmdan aziyat chekmoqdalar. Zamonaviy terroristlar o‘z amaliyotida qurolli hujum, odamlarni garovga olish, siyosiy qotillik, havo kema (transport) larini olib qochish, kabi jinoiy ko‘rinishlar bilan bir vaqtda turli xil portlovchi moddalar va portlash qurilmalaridan keng foydalanmoqdalar.

Respublikamiz hududida bunday voqealarning oldini olish maqsadida ichki ishlar idoralari xodimlari o‘zini va o‘z atrofdagilarni terrorchilik harakatlaridan saqlashlari, ziyrakliklarni yo‘qotmasliklari ogohlikni oshirgan holda ko‘chalar va jamoat joylarida, barcha bino va inshootlarni ichki va ularning atrofida qoldirib ketilgan shubhali avtomobillar, sumkalar, qutilar, paketlar va boshqa buyumlarga e‘tibor berishlari lozim. Binobarin, Toshkent, Andijon voqealari zamonaviy terrorist – «kamikadze»lar o‘zlarining tashqi ko‘rinishlari bilan omma ichida deyarli farqlanmasligini, zamonaviy kiyim-kechaklardan xoli emasligini barcha ichki ishlar idoralari xodimlarini jinoyatchini birinchi navbatda psixologik alomatlari bo‘yicha aniqlay ola bilishlarini ko‘rsatmoqda. Terrorizm bilan kurash samarasi zamonaviy texnik apparatlar, maxsus tayyorlangan xizmat itlaridan keng ravishda foydalanish bilan bir qatorda, xodimlarning ziyrakligiga, har qanday vaziyatda munosib harakatlana olishlariga chambarchas bog‘liqdir.

DYHXX tizimlari o‘zlarining oldiga qo‘yilgan ayrim vazifalarni ichki ishlar idoralarining boshqa xizmat va bo‘linmalari, Mudofaa vazirligining harbiy avtomobil nazorati, Davlat Bojxona va Davlat chegaralarini qo‘riqlash qo‘mitalari, tashkilotlar, jamoat birlashmalari, mehnat jamoalari va fuqarolar bilan hamkorlikda hal qiladi.

Hamkorlik shartnoma, qo‘shma reja, buyruq, ko‘rsatma va yo‘riqnomalar asosida amalga oshiriladi.

Shuningdek, DYHXX tizimlari ichki ishlar idoralarining boshqa xizmatlari bilan o‘zaro hamkorligi yo‘lga qo‘yilgan.

Hamkorlik tartibini belgilab beruvchi bosqichlar:

- terroristik-qo‘poruvchilik faoliyat, narkotik moddalar, o‘qotar qurol va diniy ekstremistik adabiyotlar hamda varaqalarni tashish yoki boshqa xavfli jinoiy xatti-harakatlar to‘g‘risidagi holatning aniqlanishi;

- ma'lumotning MDX (markaziy dispetcherlik xizmati) va uning filiallariga yetkazilishi;
- olingan ma'lumotni qayd etish, mas'ul rahbar xodimlar va yuqori idora (IIV, IIBB, IIB) navbatchilik qismining xabardor etilishi;
- vujudga kelgan vaziyatga baho berilishi, undan kelib chiqqan holda e'lon qilinadigan tadbirlarning belgilanishi;
- tadbirning e'lon qilinishi;
- e'lon qilingan tadbir bo'yicha xizmat o'tash tartibining belgilanishi;
- holatga ko'ra (vaziyatni e'tiborga olgan holda) kuch va vositalarning taqsimlanishi;
- ichki ishlar idoralarining boshqa xizmatlari va bo'linmalari bilan hamkorlik qilish tartibining belgilanishi.

Hamkorlikni tezkorlik bilan amalga oshirishda markaziy dispetcherlik xizmati muhim o'rin egallaydi.

Markaziy dispetcherlik xizmati o'z faoliyatini axborot-kompyuter markazi bilan uzviy hamkorlikda amalga oshiradi, yo'l-patrul xizmati bo'linmalari harakatini muvofiqlashtiradi, yo'l harakatining kompyuterlashgan boshqaruv tizimi ishini ta'minlaydi, transport oqimi yo'nalishini kuzatishni amalga oshiradi va ularning to'xtovsiz harakati ta'minlanishini tashkil etadi.

Qoraqalpog'iston Respublikasi IIV, Toshkent shahar IIBB va viloyatlar IIB navbatchilik qismlari, YPX bo'linmalari (brigadasi, batalyoni, otradi) komandirlari, MDX filiallari, mobil guruhlari va YPX ekipajlari, vertolyotda patrullik qilish guruhi, shahar-tuman IIBlari navbatchilik qismlari, PPX bo'linmalari va militsiya tayanch punktlari bilan to'g'ridan-to'g'ri, zarurat tug'ilsa, ishlab chiqilgan maxsus tadbirlar rejalariga muvofiq MXX, Favqulodda vaziyatlar vazirligi, Davlat bojxona qo'mitasi, Chegara qo'shinlari hamda qo'shni davlatlar huquq -tartibot idoralari bilan tezkor aloqani ushlab turadi.

YPX brigadasi, batalyonlari, otradlari ichki ishlar idoralarining boshqa xizmatlari bilan hamkorlikda amalga oshirilayotgan ishlarni tashkillashtiradi.

YPX otradi o'zining javobgarlik sektorida yo'l harakati xavfsizligini va jamoat tartibini, avtomobil yo'llarida hamda yo'llarga tutashgan hududlardagi huquqbuzarliklarga qarshi kurashni ta'minlaydi. Huquqbuzarliklarni aniqlash va uning oldini olishda YPX otradlari o'z sektorlarida (shahar va tumanlarda) yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash

bilan bir qatorda jamoat tartibini saqlash, avtomobil yo‘llarida hamda unga tutashgan ko‘chalarda huquqbuzarliklarni aniqlash va ularning oldini olishda YPX brigadasi, batalyon komandiri, MDX filiallari, qo‘shni YPX o‘tratlari, vertolyotda patrullik qilish guruhi, IIV, IIBB, IIB, shahar-tuman IIBlari navbatchilik qismlari, militsiya tayanch punktlari va PPX bo‘linmalari hamda sodir etilgan jinoyatlarning holatiga qarab MXX, Favqulodda vaziyatlar vazirligi, Davlat bojxona qo‘mitasi, Chegara qo‘shinlari bilan hamkorlik qilib tezkor aloqani ushlab turadi.

YPX mobil guruhlarini ekipajlardan iborat bo‘lib, xizmat olib borayotgan yo‘llar va ko‘chalarda yo‘l harakati qoidalarini buzuvchilarni, olib qochilgan transport vositalarini, hodisa joyidan yashiringan haydovchilarni hamda sodir etilayotgan boshqa jinoyatlarni PPX, profilaktika inspektorlari, jinoyat qidiruv xodimlari bilan birgalikda fosh etish choralarini ko‘radi. Har bir sodir etilgan jinoyat haqida zudlik bilan MDX (yoki uning filiallariga) xabar qiladi va zaruriy choralar ko‘radi, o‘trad komandiri bilan doimiy to‘g‘ri tezkor aloqani ushlab turadi, qo‘shni mobil guruhlar, vertolyotda patrullik qilish guruhi, javobgarlik hududida joylashgan tuman-shahar IIBlari navbatchilik qismlari, militsiya tayanch punktlari, PPX bo‘linmalari hamda tasdiqlangan rejaga muvofiq ichki qo‘shinlar bo‘linmalari bilan hamkorlik qiladi.

Mobil guruh MDX va uning o‘tratlari javobgarlik mintaqalarida joylashgan filiallari bilan doimiy to‘g‘ridan- to‘g‘ri tezkor aloqani ushlab turadi.

Mobil guruhi xizmat olib borayotgan joydagi tezkor vaziyatning o‘zgarishi haqida brigada (batalyon, o‘trad, alohida o‘trad) rahbariyatini va hamkorlik bo‘yicha tegishli xizmatlarni, shu jumladan, navbatchilarni xabardor qiladi.

YPX ekipaji o‘z harakat mintaqasidagi yo‘llarda yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash va jamoat tartibini saqlash vaqtida MDX va uning filiallari, mobil guruh, o‘trad komandiri, qo‘shni ekipajlar, vertolyotda patrullik qilish guruhi, zarurat tug‘ilsa, shahar-tuman IIBlari navbatchilik qismlari, PPX guruhlarini, Militsiya tayanch punktlari bilan axborot almashish yo‘li bilan hamkorlik qiladi va doimiy tezkor aloqani ushlab turadi, tezkor qidiruv tadbirlarini o‘tkazishning ishlab chiqilgan birgalikdagi rejaga muvofiq topshiriq bo‘yicha harakatini amalga oshiradi.

Favqulodda holatlar sharoitlarida YPX bo‘linmalari ichki ishlar idoralari boshqa xizmatlari bilan hamkorlikda ishlab chiqilgan maxsus tadbirlar rejalariga binoan kuch va vositalarini jalb qiladilar.

Favqulodda holatlar deganda quyidagilar tushuniladi:

– ijtimoiy-siyosiy xarakterdagi krizis holatlar natijasida yuzaga kelgan vaziyatlar;

– texnogen, ekologik va tabiiy xarakterdagi vaziyatlar;

– kriminal xarakterdagi vaziyatlar.

MDX YPX mobil guruhlarining va IIV, IIBB, IIB navbatchilik qismlari orqali PPX bo‘linmalarining voqea joyiga tezda yetib borishi, hodisa joyini o‘rab olish, uni qo‘riqlash, jarohatlanganlarga yordam berish, ularni va aholini xavfli mintaqadan evakuatsiya qilish, buyumlar va h.k. larni qo‘riqlash uchun yuboradi.

YPX mobil guruhleri va PPX bo‘linmalari yong‘indan himoya qilish va tez tibbiy yordam xizmatlari, ichki ishlar idoralari kuch va vositalarini ekstremal sharoit yuzaga kelgan mintaqada to‘siqsiz harakatlanishini ta’minlaydi.

Ekstremal sharoitlarda YPX ekipaji MDXga xabar qiladi, u esa o‘z navbatida IIV, IIBB, IIB navbatchilik qismini xabardor qiladi va yuqori turuvchi ichki ishlar idorasining topshirig‘i bo‘yicha YPX bo‘linmalari kuch va vositalarining joylashuvini o‘zgartiradi.

MDX yuzaga kelgan vaziyatlarga qarab maxsus tadbirlar rejalarini qo‘llab, ichki ishlar idoralarining JQ, profilaktika inspektorlari, PPX bo‘linmalari va boshqa xizmatlar bilan uzviy aloqa hisobiga hamkorlikni ta’minlaydi.

2006-yil davomida DYHXX faoliyatini takomillashtirish borasida bir qator ishlar amalga oshirildi. Jumladan, Toshkent, Andijon, Qashqadaryo, Namangan, Samarqand, Xorazm, Buxoro va Farg‘ona shaharlarida harakatdagi YPX ekipajlarining kvadrat uslubidagi xizmat o‘tashlari tashkil etildi.

DYHXX tizimlari faoliyatini takomillashtirish maqsadida birgina 2006-yilning o‘zida Vazirlik YHXBB tashabbusi bilan O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti va Vazirlar Mahkamasining 11 ta farmoni hamda qarorlari e’lon qilindi. Bosh boshqarma tomonidan tayyorlangan loyihalar asosida vazirlikning 20 ta buyruq va farmoyishi e’lon qilinib, ijrosi tashkillashtirildi.

Hozirgi kunda DYHXX tizimlari faoliyatiga doir barcha me’yoriy hujjatlar qaytadan ko‘rib chiqilmoqda.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 28-martdagi qarori talablaridan kelib chiqqan holda hududiy YHXBlari transport va maxsus texnika hamda aloqa vositalari, videokuzatuv moslamalari bilan ta’minlanib, muntazam YPX maskanlari va safdagi tizimlar binolari ta’mirdan chiqarilib, jihozlash ishlari amalga oshirilmoqda.

Yuqoridagilarni hisobga olgan holda transportda xavfsizlikni ta’minlashda ichki ishlar idoralari xodimlari boshqa bo‘lim va bo‘linmalar xodimlari bilan hamkorlikda yagona vazifani bajarish maqsadida o‘zaro hamkorlik qilishi maqsadga muvofiqdir.

4.2. Transportda xavfsizlikni tashkil etishda IIV Maxsus otrad xodimlarining vazifalari

Hozirgi vaqtda jahonning turli davlatlarida zamonaviy terroristlar o‘z amaliyotida qurolli hujum, odamlarni garovga olish, siyosiy qotillik, havo kema (transport) larini olib qochish kabi jinoiy ko‘rinishlar bilan bir vaqtda turli xil portlovchi moddalar va portlash qurilmalaridan keng foydalanayotganliklarini hisobga olgan holda, Sizlar bilan O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish Maxsus otrad xodimlarining «Dinamit» signalini olgandan keyin temir yo‘l vokzalida yo‘lovchilar vagonida qiladigan harakatlari bilan tanishib chiqamiz.

Ichki ishlar vazirligidagi tezkor navbatchisidan signalni olgandan keyin, «Maxsus otrad» navbatchisi quyidagilarga majbur:

- signalni qayta tekshirish uchun tezkor navbatchiga qo‘ng‘iroq qilib, manzil va mo‘ljalni aniqlaydi;
- O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» boshlig‘iga ma’lumot berish;
- «Maxsus otrad» guruhini yig‘ish va ularni shubhali predmetlar aniqlangan joyga yuborish.

Portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» guruhi shubhali predmetlar aniqlangan joyga kelgunlariga qadar ichki ishlar idoralari xodimlari odamlarni vagonlar va vokzaldan evakuatsiya qilishlari lozim. Qo‘shni yo‘lda turgan temir yo‘l jamlanmasini uzoqroq joyga joylashtirish buyrug‘ini berish.

Ichki ishlar idoralari xodimlari va temir yo‘l vokzali ishchilari har qanday sharoitda ham shubhali narsaga tegmasliklari, qo‘zg‘atmasliklari hattoki bu narsa ichida nima borligini bilish uchun ochmasliklari kerak.

Mutaxassislar yetib kelgunlarigacha shubhali narsadan kamida 150 metr masofada qo‘riqlashni ta‘minlash, shubhali narsaga aloqador bo‘lmagan shaxslarni xavfli joyga yaqinlashtirmasliklari lozim.

Portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» shubhali narsa joylashgan joyga kelganlarida guruh boshlig‘iga shubhali narsa topilgan joyi, vaqti to‘g‘risida ma‘lumot berish va ularga yaqindan yordam berish.

O‘zbekiston Respublikasi portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» xodimlari shubhali narsa joylashgan joyga kelganlarida quyidagi ishlarni qilishlari shart:

- agar elektrovoz bo‘lsa elektr manбайдan ajratish to‘g‘risida buyruq berish;

- shubhali narsa joylashgan joyni, uni o‘rab olinganligini, shubhali narsaning ko‘rinishini, portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» xodimlari ishini video tasмага yozib olish;

- radioto‘lqin orqali boshqaruvchi tizimli portlovchi qurilmadagi radio chastotalarni bartaraf etish maqsadida «Pelena-7», «Radiola», «Barrikada» nomli uskunalarni o‘rganish va ishlatish;

- shubhali narsada portlovchi moddaning borligini aniqlash uchun kinolog mutaxassisini portlovchi moddalarni qidirish va topish uchun qidiruv xizmatida o‘rgatilgan iti bilan jo‘natish.

- Bu vaqtda portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» sapyor xodimlari tayyorlaydilar: portlashdan saqlovchi kostum, rentgenni tushirish uchun kasseta, shubhali narsadagi portlovchi bug‘larning borligini tasdiqlovchi MO–2 qurilmasini, shubhali narsadagi yarim o‘tkazgichlarni aniqlash uchun «Korshun» qurilmasini, shubhali narsadagi elektron yoki mexanik soatlar borligini aniqlash maqsadida «Anker» va «Stetoskop» qurilmalarini.

- Portlashdan saqlovchi kostum kiygan sapyorlar, guruh boshliqlari tomonidan «Korshun», «Anker» va «Stetoskop» qurilmalarida ishlaganlaridan keyin rentgen rasmlariga olgandan so‘ng qaror qabul

qilinadi:

- portlash qurilmasini tok manбайдan ma’lum muddatga ajratish va bu qurilmani yaxslatish uchun suyuq azotli «LIN» nomli moslamadan foydalanish, moslama esa «Teodor» nomli robotga o’rnatilgan bo’ladi;

- yo’lovchilar poyezdi vagonidagi portlovchi moslamani qo’lda manipulyator yordamida portlashdan himoyalangan ETS-2, ETS-3 konteyner yukxonalariga joylashtirib bartaraf etish;

- yo’lovchilar poyezdi vagonidagi portlovchi moslamani «Teodor» nomli manipulyatorli robot yordamida portlashdan himoya qiluvchi ETS-2, ETS-3 konteyneriga joylab amalga oshirish;

- «TEL-220» suv pushkasi yoki «Akvaset» qurilmasi suv quvvati yordamida shubhali narsani parchalash;

- shubhali narsani joyida «Telex» nomli manipulyatorli robot pushka yoki maydalovchi karabin yordamida parchalash;

- ETS-2, ETS-3 konteynerlariga qo’lda manipulyator yordamida yoki manipulyatorli «Teodor» roboti bilan yuklanadi.

Agarda portlovchi qurilmani zararsizlantirish insonlar sog’ligiga va hayotiga tahdid soladigan bo’lsa, «TEL-220» suv pushkasi yoki «Akvaset» qurilmasi suv quvvati yordamidan foydalanmasdan, bu ishni qo’lda bajarish kerak.

Portlovchi qurilma zararsizlantirilgandan keyin shu joyni ko’zdan kechirib, portlovchi qurilmaning qolgan qismlari va qolgan qo’lda qilingan qurilma tizimi qolmaganligini sinchkovlik bilan tekshirish kerak.

Sapyorlar tomonidan portlovchi qurilmalaridagi portlovchi moddalar va portlatish qismlari bartaraf etilib, qolgan narsalar joyida qoldiriladi, chunki bu daliliy ashyolardan keyinchalik prokuratura xodimlari jinoiy ish qo’zg’atishda foydalanishadi.

O‘zbekiston Respublikasi portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish «Maxsus otradi» xodimlari tomonidan qo‘lda zararsizlantirilgan portlovchi qurilmalarning qoldiqlarini, agar ularning vazni bir kilogrammgacha bo‘lsa, texnik portlatish laboratoriyasiga, undan ko‘p miqdordagi portlovchi qurilmalarni yo‘q qilish uchun maxsus poligonlarga olib boriladi.

Portlovchi qurilmalarni va portlovchi predmetlarni yo‘l-patrul xizmatining ikkita ekipaji yordamida avtomobilda ichki ishlar vazirligining qurollangan maxsus bo‘limi xodimlari bilan birgalikda kuzatilib boriladi.

Tadbirni bajarish jarayonida maxfiylik talablariga qat'iy rioya qilinishi shart.

O'zbekiston Respublikasi portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo'q qilish «Maxsus otradi» xodimlari tomonidan boshqa transport vositalarida shubhali narsa topilganida qilinishi lozim bo'lgan asosiy tadbirlar:

– **Aeroport va havo kemasida:** O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo'q qilish Maxsus otrad xodimlarining «Dinamit» signalini olgandan keyin ular kelguniga qadar ichki ishlar idoralari xodimlari yo'lovchilarni sarosimaga tushirmagan holda havo kemasi salonidan tashqariga evakuatsiya qilishlari kerak. Yaqin atrofda turgan insonlarni havo kemasidan xavfsiz masofada joylashtirish uchun buyruq berishi kerak. Bu joyni 150 metr radiusdagi masofada qurshab olish kerak. Ichki ishlar idoralari xodimlari va aeroport xodimlari har qanday vaziyatda shubhali narsalarga tegmasligi, qo'zg'atmasligi, hattoki uning ichidagi narsalarni qiziqib, ko'rish uchun ham ochmasliklari lozim;

– **Avtobusda:** O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo'q qilish Maxsus otrad xodimlarining «Dinamit» signalini olgandan keyin ular kelguniga qadar avtobus haydovchisi va konduktor avtobus ichidagi yo'lovchilarni evakuatsiya qilib «02» ga qo'ng'iroq qilishi kerak. Ichki ishlar idoralari xodimlari, avtobus haydovchisi va konduktor har qanday vaziyatda ham shubhali narsalarga tegmasligi, qo'zg'atmasligi, hattoki uning ichidagi narsalarni qiziqib ko'rish uchun ham ochmasliklari lozim. Ichki ishlar idoralari xodimlari 150 metr radiusida avtobusni qo'riqlashni ta'minlashi lozim;

– **Trolleybus, tramvayda:** O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo'q qilish Maxsus otrad xodimlarining «Dinamit» signalini olgandan keyin ular kelguniga qadar trolleybus, tramvay haydovchisi va konduktori trolleybus, tramvay ichidagi yo'lovchilarni sarosimaga tushirmagan holda evakuatsiya qilib «02» ga qo'ng'iroq qilishi kerak. Agarda shubhali narsa topilgan transport vositasi yonida, aholi yashaydigan uylar joylashgan bo'lsa, unda ushbu uylarda yashaydigan odamlarni xavfsiz masofaga evakuatsiya qilish lozim. Ichki ishlar idoralari xodimlari trolleybus, tramvay haydovchisi va konduktor har qanday vaziyatda ham shubhali narsalarga tegmasligi,

qo‘zg‘atmasligi, hattoki uning ichidagi narsalarni qiziqib ko‘rish uchun ham ochmasliklari lozim. Maxsus otrad xodimlari joylarga yetib kelganlaridan so‘ng masofadan turib arqonlar yordamida trolleybus, tramvayni tok manбайдan o‘chirishlari lozim;

– **Metropolitenda:** O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining portlovchi qurilmalarni, portlovchi predmetlarni aniqlash, zararsizlantirish va yo‘q qilish Maxsus otrad xodimlarining «Dinamit» signalini olgandan keyin ular metropolitenga kelguniga qadar ichki ishlar idoralari xodimlari elektropoyezd va metro stansiyasidan odamlarni evakuatsiya qilishi kerak. Elektropoyezdlar harakatini to‘xtatib, metro stansiyasidagi hamma kirish joylarini berkitishi kerak. Ichki ishlar idoralari xodimlari metropoliten ma‘muriyati har qanday vaziyatda ham shubhali narsalarga tegmasligi, qo‘zg‘atmasligi, hattoki uning ichidagi narsalarni qiziqib ko‘rish uchun ham ochmasliklari lozim. Maxsus otrad xodimlari joylarga yetib kelganlaridan so‘ng elektropoyezdni tok manбайдan o‘chirish uchun buyruq berishi kerak.

4.3. Transportda xavfsizlikni tashkil etishda yo‘l-patrul xizmati xodimlarining xizmat olib borish yo‘nalishlari va blok-postlaridagi vazifalari

Yo‘l-patrul xizmati O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi (IIV YHXBB) tuzilmasidagi bo‘linma hisoblanadi. U o‘zining post va patrullik yo‘nalishlarining mintaqalarida harakat xavfsizligini ta‘minlash sohasida tezkor-profilaktik, tekshirish, nazorat qilish va ruxsat berish funksiyalarini amalga oshiradi, jamoat tartibini saqlashda, huquqbuzarliklarga, ekstremistik guruhlar, terroristik-qo‘poruvchilik faoliyatiga, giyohvandlik vositalar, o‘qotar qurollar va diniy ekstremistik adabiyotlar hamda varaqalar tashish va boshqa xavfli jinoiy xatti-harakatlarga qarshi kurashishda qatnashadi.

YPX faoliyati qonunchilikka qat’iy amal qilish, inson huquqlarini hurmat qilish, oshkoralik asosida tashkil etiladi:

– yuridik shaxslarning yo‘llar, sun’iy inshootlar va temir yo‘l kesishmalarini qurish, qayta qurish ishlarini loyihalashda me‘yoriy hujjatlar talablari asosida harakatlanish xavfsizligini ta‘minlashni nazorat qilish;

– yo‘llar, sun‘iy inshootlar va temir yo‘l kesishmalarida tashkillashtirilgan harakatni nazorat qilish;

– yo‘l nosozligi sababli sodir etilgan yo‘l-transport hodisalarini doimiy tahlil qilish va ularning oldini olish bo‘yicha chora-tadbirlar ko‘rish;

– yo‘llarda mavjud harakatlanish holatlari va sharoitlarini o‘rganish hamda takomillashtirish borasidagi chora-tadbirni ishlab chiqish;

– yo‘llarda harakatlanishni tashkillashtirishda yangi texnik-boshqaruv vositalarini joriy qilish.

YPX faoliyatining huquqiy asosini O‘zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi va qonunlari, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining farmon va farmoyishlari, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qaror va farmoyishlari, shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi ichki ishlar vazirligining buyruq va ko‘rsatmalari, hamda O‘zbekiston Respublikasi IIVning 2011-yil 3-yanvardagi IIV YHXBB YPX safdagi bo‘linmalarining ish faoliyatini tashkillashtirish to‘g‘risida»gi 3-sonli buyrug‘i.

O‘zbekiston Respublikasi IIVning 2001-yil 16-iyuldagi IIV YHXBBning ichki ishlar idoralari boshqa bo‘linmalari bilan hamkorlik qilish tartibi bo‘yicha yo‘riqnomani tasdiqlash to‘g‘risida»gi 176-sonli buyrug‘i.

O‘zbekiston Respublikasi IIVning 2006-yil 2-iyuldagi «Toshkent shahar IIBB PPX va YPXlarini oldida turgan xizmat – jangovar vazifalarni bajarishdagi yaqindan hamkorlik qilish tartibini tasdiqlash to‘g‘risida»gi 149-sonli buyrug‘i.

IIV YHXBB YPX tarkibiga safdagi (brigada, batalyon, o‘trad, mobil guruh, ekipaj) bo‘linmalari kiradi.

Ichki ishlar vazirligi bilan kelishilgan holda maxsus yuklar, qo‘riqlanadigan shaxslar va alohida imtiyozli avtomobillarni kuzatib borish, shuningdek, yo‘l harakati xavfsizligi doirasida operativ vaziyat keskinlashganligiga ta‘sir ko‘rsatish, transport bilan bog‘liq shikoyatlarning oldini olish maqsadida maxsus tadbirlar o‘tkazish uchun O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi yo‘l harakati xavfsizligi Bosh boshqarmasi, Toshkent shahar IIBB YHXB va viloyatlar IIB yo‘l harakati xavfsizligi xizmatlari qonunda maxsus safdagi (o‘trad, vzwod, guruh va h.k.) bo‘linmalar tuzilishi mumkin.

YPX bo‘linmalarining ishini tashkillashtirish, ularga amaliy va uslubiy yordam ko‘rsatish Ichki ishlar vazirligi YHXBB YPX faoliyatini

tashkillashtirish, muvofiqlashtirish va ma'muriy amaliyot bo'limi, Toshkent shahar IIBB, viloyatlar IIB YHXB YPX safdagi bo'linmalari (brigada, batalyon, otrad) shtabi amalga oshiradi.

Yo'l-patrul xizmatining vazifalari va funksiyalari

YPXning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- yo'l harakati qatnashchilarining hayoti, sog'lig'i va mol-mulkini muhofaza etish, ularning qonuniy haq-huquqlari va manfaatlarini himoya etish:

- transport vositalarini xavfsiz va uzluksiz harakatlanishini ta'minlash;

- yo'l harakati doirasidagi jinoiy va ma'muriy huquqbuzarliklarni oldini olish chorasini ko'rish va barham berish;

- o'zlarining vakolati doirasida yo'l harakati qatnashchilariga qonuniy huquqiy va manfaatlarini amalga oshirishda ko'maklashish va yordam ko'rsatish;

- yo'l harakati qoidalari, yo'l harakati xavfsizligiga doir boshqa me'yoriy va huquqiy hujjatlarga rioya etilishini nazorat qilish;

- yo'llarda harakatlanishni tartibga solish, ommaviy tadbirlar va favqulodda vaziyatlarda, qutqarish ishlari olib borilayotgan joylarda transport vositalari va piyodalarning harakatlanishini tashkillashtirish;

- jamoat tartibini saqlash, jamoat xavfsizligini ta'minlash, ko'cha, yo'l va boshqa jamoat joylarida jinoiy va ma'muriy huquqbuzarliklarning oldini olish va bartaraf etish:

- olib qochilgan va o'g'irlangan transport vositalarini, hamda yo'l transport hodisasi sodir etib voqea joyidan haydovchilari yashiringan yoki boshqa sabablarga ko'ra qidiruvda bo'lgan transport vositalarini aniqlash va ushlab choralarni ko'rish;

- amaldagi «Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeks»da ko'rsatib o'tilgan ma'muriy huquqbuzarliklar bo'yicha ishlarni o'z vakolatlari doirasida ko'rib chiqish;

- YTH sodir etilgan joyda kechiktirib bo'lmaydigan ishlarni amalga oshirish, jabrlanuvchilarga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish, shikastlangan transport vositalarini belgilangan joyga olib borish, qarovsiz qoldirgan mol-mulkni qo'riqlashga ko'maklashish;

- O'zbekiston Respublikasining amaldagi qonunchiligi asosida harakat xavfsizligini ta'minlashga va transport vositalaridan foydalanishga qarshi jinoyatlar yuzasidan surishtiruv ishlarini olib

borish;

- o'rnatilgan tartibda transport vositalarining harakatlanish xavfsizligini ta'minlash patrul avtomobilida kuzatib borish orqali amalga oshirish;

- YTXning kelib chiqishiga sabab bo'luvchi qoidabuzarliklar yoki yo'llarda harakatlanish xavfsizligiga raxna soluvchi boshqa xatti-harakatlarning sabab va sharoitlarini aniqlash va ularni bartaraf etish choralarini ko'rish;

- yo'l harakati qoidalari doirasida yuzaga kelgan vaziyat va ularni bartaraf etishda ko'rilayotgan choralar haqida aholini xabardor etib turish, bu borada ommaviy axborot vositalaridan keng foydalanish;

- yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan profilaktik tadbirlarni manfaatdor idoralar, tashkilotlar, mahalliy hokimiyatlar, o'z-o'zini boshqarish idoralari, fuqarolar bilan birgalikda amalga oshirishda qatnashish;

- yo'llarda harakatlanishni boshqarish texnik vositalarining holati va jihozlanishi, avtomobil yo'llari, ko'chalar va maydonlarda ta'mirlash-qurish ishlarini olib borishda belgilangan shart-sharoitlar saqlanishini nazorat qilish, yo'l harakati xavfsizligiga raxna soluvchi sabablarni bartaraf qilish uchun kechiktirib bo'lmaydigan choralarni ko'rish;

- ichki ishlar idoralari xorijga chiqish-kirish va fuqarolik xizmatining joylardagi xodimlari bilan birgalikda chet el fuqarolari va fuqaroligi bo'lmagan shaxslar tomonidan transport vositalarida O'zbekiston hududiga kirish-chiqish, bo'lish va tranzit o'tish tartiblariga rioya qilinishi nazoratini amalga oshirishda qatnashish.

Patrullik qilish usullari, taktikasi va maskanlari

YPX maskanlari naryadiga jalb qilingan YPX xodimlariga quyidagilar yuklatiladi:

- yo'llarda harakatlanishni nazorat qilish, jinoiy va ma'muriy huquqbuzarliklarning oldini olish va bartaraf etish hamda boshqarish-tartibga solish harakatlarini amalga oshirish;

- jinoiy, ma'muriy huquqbuzarliklarni ogohlantirish, bartaraf etish maqsadida transport vositalari, yuklar, ro'yxatlash va haydovchilik hujjatlari, transport-kuzatuv hujjatlarini tekshirish;

- surishtiruv, tergov va sud idoralaridan yashirinayotgan, jinoiy jazoni o'tashdan bosh tortayotgan shaxslarni qidirish va ushlash;

- qurol-yarogʻ, oʻq-dori, portlovchi moddalar, giyohvand va tarkibida giyohvand bor moddalarni noqonuniy tashiyotgan haydovchi va yoʻlovchilarni, boshqa jinoyatlarni sodir etishda gumon qilinayotgan shaxslarni aniqlash;

- haydovchilardan ketayotgan yoʻlida boʻlgan tahdid qilish (qoʻrqitish) faktlari, yoki tasodiflari, yoʻlning holati, shart-sharoiti, tungi paytda yoʻlning qatnov qismida qoldirib ketilgan transport vositalari haqida soʻrab bilish:

- tunda postning hududida dam olishga toʻxtagan transport vositalari haydovchilariga koʻmaklashish:

- shaxslarni, transport vositalarini, roʻyxatlash va haydovchilik hujjatlari, transport-kuzatuv hujjatlarini tekshirish, shu bilan birga olib qochilgan va oʻgʻirlangan transport vositalari, yoʻqotilgan va oʻgʻirlangan maxsus mahsulotlar, qidirilayotgan shaxslarni maʼlumotlar bazasidan tekshirish.

- Mustaqil Davlatlar Hamdoʻstligi va chet davlatlarga tegishli transport vositalarini roʻyxatga olish.

Yoʻl-patrul xizmati xodimi hamda inspektor-kinolog quyidagi vazifalarni bajarishi lozim

- transport vositalarini maxsus oʻrgatilgan xizmat itlari yordamida tekshirishi bunda asosiy eʼtiborni giyohvand va portlovchi moddalar, qurol-yarogʻ, oʻq-dorilarni aniqlashga qaratish;

- post va maskanlarda alohida kitob yuritib, maxsus oʻrgatilgan xizmat itlari yordamida aniqlangan holatlarni roʻyxatga olib borish;

- post va maskanlardagi volyerlarning sanitariya holatini doimiy ravishda tartibli saqlash;

- xizmat itini boqish va parvarishlash uchun ajratiladigan oziq-ovqat, dori, vitaminlarning oʻrnatilgan tartibda hamda oʻz vaqtida berilishini nazorat qilish. Bu boradagi yetishmovchilik va oʻzgarishlar haqida Ichki ishlar vazirligi, IIBB, IIB, YHX xizmati rahbariyatiga bildirgi orqali maʼlumot berish;

- maxsus oʻrgatilgan xizmat itlari bilan kasb mahoratlarini oshirish boʻyicha oʻquv mashgʻulotlari oʻtkazish;

- maxsus oʻrgatilgan xizmat itlarini avaylash, saqlash va parvarishlash toʻgʻrisidagi veterinariya xodimlarining yoʻriqnomalarini bajarish;

- oʻzining imkoniyati doirasida yoʻl harakati qatnashchilariga, jinoyatdan, maʼmuriy huquqbuzarlikdan va baxtsiz hodisalardan hamda

sogʻligi va hayoti xavf ostida qolgan fuqarolarga yordam koʻrsatish;

- boshqa xizmat xodimlari bilan doimiy hamkorlikda xizmat olib borish.

Yoʻl-patrul xizmatini olib borish usullari

Yoʻl-patrul xizmatini oʻtashning asosiy turlari quyidagilardan iborat:

- avtomobil, mototsikl va vertolyotlarda patrullik qilish;
- piyoda patrullik qilish;
- xizmatni postlarda (shu jumladan YPX maskanlarida) oʻtash;
- transport vositalarini kuzatuv va ekskortini amalga oshirish.

Yoʻllarda harakatlanish ustidan nazoratni transport vositalaridan foydalanib ochiq (odatdagi), yashirin va aralash olib borish mumkin. Ochiq nazorat qilish YPX xodimlari tomonidan maxsus rang-boʻyoqqa ega boʻlgan avtomobil va mototsikllarda amalga oshiriladi. Yashirin nazorat qilish oddiy rang-boʻyoqdagi, yozuv va taniqlik belgilari boʻlmagan avtomobillarda amalga oshiriladi. U odatda kunduzi, kechqurun esa faqat yoʻlning yetarli darajada yoritilgan, keng va yaxshi qoplamaga ega uchastkasida (qismida) amalga oshiriladi.

Yashirin nazorat qilishni amalga oshirish boʻyicha qarorni safdagi boʻlinma komandiri yoki YHXB boshligʻi qabul qiladi va bu haqda post qaydnomasida tegishli yozuv qilinadi. Basharti, YPX xodimi fuqarolik kiyimni kiygan boʻlsa, koʻkrak nishon belgisini taqib olgan boʻlishi shart. Aralash nazorat qilish ayni bir vaqtning oʻzida ikkita avtomobilda tashkil etilib, ulardan biri maxsus rang-boʻyoq va taniqlik belgilariga ikkinchisi esa oddiy rang-boʻyoqqa ega boʻladi.

Oddiy rang-boʻyoqqa ega boʻlgan avtomobillarga boʻlgan ehtiyoj koeffitsiyenti umumiy patrul avtomobillari soniga nisbatan 25 foizdan oshishi kerak emas.

Aralash nazorat oʻtkazayotganda naryadlarning hamkorligi va ularning hamjihatdagi harakatlarini muvofiqlashtirish radioaloqa yordamida amalga oshiriladi.

Maxsus rang-boʻyoqqa ega boʻlgan patrul avtomobili va mototsikllardan foydalanib xizmat oʻtalayotganda, quyidagi asosiy usullar qoʻllaniladi:

– transport vositalarining oqimida harakatlanish (yoʻl harakati qoidalarining buzilishi oldini olish va aniqlash maqsadida haydovchilarning yurish-turishini nazorat qilish uchun);

– transport oqimining oldida belgilangan cheklangan tezlikdan oshmagan tezlikda harakatlanish (tezlik oshirilishini oldini olish uchun);

– YTH munosabati bilan xavfli hisoblangan joylarda to‘xtash (xavfni bartaraf etish, haydovchi va piyodalar tomonidan yo‘l harakati qoidalarini buzilishiga barham berish);

– yo‘l harakati ishtirokchilariga yaxshi ko‘rinadigan joylarda patrul avtomobili va mototsiklini to‘xtatish, ayni vaqtda xodimning harakatlanishni jadalligi jihatidan juda keskin bo‘lgan qismlariga (uchastkalariga) piyoda yurib o‘tishi.

U yoki boshqa usulni qo‘llash, ularning almashuvi paytida qo‘yilgan vazifalar va patrullik qilish yo‘nalishlarida vujudga kelgan vaziyatlarga qarab belgilanadi.

Vertolyotda patrullik qilish asosan xalqaro va Davlat ahamiyatiga, yuqori harakatlanish jadalligiga ega bo‘lgan avtomobil yo‘llari ustida amalga oshiriladi. Patrul vertolyoti naryadlari safdagi bo‘linma katta inspektori va inspektorlari tarkibidan tashkil etiladi.

Vertolyotlar yordamida YTH oqibatida jabrlanuvchilarga shoshilinch tibbiy yordam ko‘rsatish va ularni tibbiy muassasalarga eltish, yo‘llarda harakatlanishni nazorat qilish, avtomobillar jamlanmasi kuzatuvini, ko‘p sonli transport vositalari va odamlar ishtirokidagi ommaviy tadbirlar o‘tkazilishni ta‘minlash, olib qochilgan, o‘g‘irlangan va haydovchisi YTH joyidan yashiringan transport vositalarini qidirish amalga oshiriladi.

Bo‘linma komandiri (guruh boshi) MDX-ADX (Markaziy dispetcherlik xizmati-axborot dispetcherlik xizmati)ga har bir kunga (sutkaga) vertolyotning ish tartibini, patrullik qilish joyi va vaqtini xabar qiladi.

Bevosita uchish oldidan vertolyot yordamida patrullik qilishga mo‘ljallangan joy YPX xodimlariga yo‘riqnomada ko‘rsatiladi.

Vertolyotda patrullik qilish naryad tarkibiga katta inspektor (guruh boshi), imkoniyati boricha feldsher, har bir patrul avtomobili naryadi tarkibiga esa kamida ikki nafar YPX xodimi kiradi.

Piyoda patrullik qilish masofasi uncha uzun bo‘lmagan harakatlanish jadalligi keskin va yo‘llarini YTX munosabati bilan xavfli uchastkalarida qo‘llaniladi.

Piyoda patrullik qilinganida yo‘llarda harakatlanishni nazorat qilish trotuar (yo‘l chekkasi) chetida yo‘nalish zaxiradagi qismida joyini o‘zgartirib turish yo‘li bilan ochiq turda amalga oshiriladi. Xizmat o‘tash

joyi shunday tanlanadiki, YPX xodimi harakat qatnashchilarining ko'pchiligiga ochiq-ravshan ko'rinadigan va u o'z vaqtida qoidabuzarlikka barham berish imkoniga ega bo'lishi kerak.

Yuqoridagilardan ko'rinib turibdiki YPX xodimlarining olib boradigan ushbu xizmat vazifalari asosan transportda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash masalalarini amaliyotda samarali yechishni ta'minlashga qaratilgan.

Фойдаланилган адабиётлар

Ўзбекистон Республикасининг «Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида»ги 1999 йил 19 август қонуни / Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг Ахборотномаси. – 1999. – 9-сон. – 215-м.; Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари тўплами.– 2006. – 14-сон. – 113-м.; 2007. – 14-сон. – 131-м.

Вазирлар Маҳкамасининг «Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқини бериш, ҳайдовчиларни тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тартибини такомиллаштириш чоралари тўғрисида» 2006 йил 2 августдаги 156-сон қарорига ўзгартириш ва қўшимчалар киритиш ҳақида (Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 19 августдаги ПҚ-1392-сон қарори) / Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари тўплами. – 2010. – 52-сон. – 525-м.

Каримов И.А. Ўзбекистон: миллий истиқлол, иқтисод, сиёсат, мафкура. Т.1. – Т., 1996.

Каримов И.А. Биздан озод ва обод Ватан қолсин. Т.2. – Т., 1996.

Каримов И.А. Бунёдкорлик йўлидан. Т.4. – Т., 1996.

Каримов И.А. Хавфсизлик ва барқарор ҳаёт йўлида. Т.6. – Т., 1998.

Каримов И.А. Ватан равнақи учун ҳар биримиз масъулмиз. Т.9. – Т., 2001.

Каримов И.А. Хавфсизлик ва тинчлик учун курашмоқ керак. Т.10. – Т., 2002.

Каримов И.А. Биз танлаган йўл – демократик тараққиёт ва маърифий дунё, ҳамкорлик йўли. Т.11. – Т., 2003.

Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А.Каримовнинг халқ депутатлари Тошкент шаҳар кенгашининг навбатдан ташқари сессиясида сўзлаган нутқи / Халқ сўзи. – 2012. – 17 март.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2010 йил 31 декабрдаги «Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқини бериш, ҳайдовчиларни тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тартибини такомиллаштириш чоралари тўғрисида» 2006 йил 2 августдаги 156-сонли қарорига ўзгартириш ва қўшимчалар киритиш ҳақида»ги 325-сонли қарори.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг транспорт воситаларини мажбурий техник кўриқдан ўтказиш тартиби

тўғрисидаги низомга ўзгартириш ва кўшимчалар киритиш ҳақидаги қарори / Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари тўплами. – 2012. – 11-сон. – 115-м.

Ўзбекистон Республикасининг йўл ҳаракати қоидалари / Ўзбекистон Республикасининг Ҳукумати қарорлари тўплами. – 2000. – 12-сон. – 75-м.; Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари тўплами. – 2006. – 46-47-сон. – 459-м.; 2007. – 9-10-сон. – 86-м.; 41-42-сон. – 419-м.; 2011. – 7-8-сон. – 59-м.; 45-46-сон. – 470-м.

Ўзбекистон Республикаси ИИВнинг 2011 йил 3 январдаги «Давлат йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати ЙПХ сафдаги бўлинмаларининг иш фаолиятини ташкиллаштириш тўғрисида»ги 3-сонли буйруғи.

Ўзбекистон Республикаси ИИВнинг Ўзбекистон Республикаси ИИВ давлат йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати техника назорати бўйича йўриқномани тасдиқлаш ҳақидаги буйруғи / Ўзбекистон Республикаси вазирликлари, давлат кўмиталари ва идораларининг меъёрий ҳужжатлари ахборотномаси. – 2003. – 12-сон.

Ўзбекистон Республикаси ИИВнинг 2011 йил 29 ноябрдаги «Йўл-транспорт ҳодисаларини ҳисобга олиш қоидасини амалга татбиқ этиш ҳақида»ги 177-сонли буйруғи.

Ўзбекистон Республикаси ИИВнинг 2009 йил 15 апрелдаги «Ўзбекистон Республикаси худудида хорижий фуқароларнинг транспорт воситаларида ҳаракатланиш тартиби ҳақида»ги 53-сонли буйруғи.

Ўзбекистон Республикаси ИИВнинг 2011 йил 23 февралдаги «Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқини бериш, ҳайдовчиларини тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тартибини такомиллаштириш чоралари тўғрисида»ги 28-сонли буйруғи.

Akilov A.A., Dimetov R.N. Yo‘l harakati qoidalarini (belgilar, atamalar va tushunchalar): Lug‘at-ma’lumotnoma. – T., 2012.

Муҳитдинов Н.Ф., Ҳамидуллаев А.А., Умаров Б.Ш. Йўл ҳаракати қоидаларига шарҳлар ва амалий тавсиялар (ЙХҚларни бузганлик учун солинадиган жарималар билан биргаликда). – Т., 2011.

Азизов Қ.Ҳ. Ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш асослари. – Т., 2009.

Азизов Қ.Ҳ. Ҳаракат хавфсизлиги хизматлари асослари. – Т., 2009.

Қодиров С.М., Назаров К.М. Йўл-транспорт ҳодисалари таҳлили. – Т., 2002.

Диметов Р.Н., Муҳитдинов Н.Ф., Холиқулов Қ. К. Мураккаб йўл шароитларида ҳаракатланиш усуллари. – Т., 2005.

Файзуллаев Э. ва бошқ. Транспорт воситаларининг тузилиши ва назарияси. – Т., 2005.

Иванов А.М. и др. Основы конструкции автомобиля. – М., 2000.

Техническая эксплуатация автомобилей: Учебник / Под ред. проф. Е.С.Кузнецова. – М., 2001.

Кузнецов Е.С. Автомобилларнинг техник эксплуатацияси / Ш.П.Магдиев таржимаси. – Т., 2003.

AKILOV Akmal Akbarovich;
UMAROV Bahodir Shavkatovich;
MAXAMADALIYEV Zokirjon Turashbekovich

TRANSPORTDA XAVFSIZLIKNI TASHKIL ETISH

O‘quv qo‘llanma

Muharrir **Sarvarbek Qosimov**
Texnik muharrir **Davron Hamidullayev**

Bosishga ruxsat etildi2012. Nashriyot hisob tabog‘i 7,0.
Adadi nusxa. Buyurtma Bahosi shartnoma asosida.

O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi,
100197, Toshkent shahri, Intizor ko‘chasi, 68.