



The concept of vehicles as a source of excessive risk and its features

Polat ISKENDEROV¹

Karakalpak State University named after Berdakh

ARTICLE INFO

Article history:

Received September 2024
Received in revised form
15 October 2024
Accepted 25 October 2024
Available online
25 December 2024

Keywords:

vehicle,
household needs,
large industry,
underground resources,
source of excess risk,
traffic, damage,
activity, cyber-physical
structures,
electric scooter,
science,
technology,
public interest.

ABSTRACT

The article discusses vehicles as a means of transportation that offer unique convenience but are also a significant source of excessive risk. Due to the increasing number of vehicles and the lack of driving culture, roads have become more congested and dangerous. According to statistics, the annual number of fatalities caused by road accidents exceeds the death toll of the coronavirus pandemic, emphasizing the serious risks associated with vehicles. The article highlights how the high speed and unpredictability of vehicles contribute to their status as a source of excessive risk, potentially beyond human control. Furthermore, the article analyzes the legal framework for compensation related to damages caused by such risks.

2181-1415/© 2024 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol5-iss11/S-pp44-50>

This is an open access article under the Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

Транспорт воситаларини ортиқча хавф манбаси сифатидаги тушунчаси ва ўзига хос хусусиятлари

АННОТАЦИЯ

Калит сўзлар:

транспорт воситаси,
маиший эҳтиёжлар,
йирик саноат,
ерости бойликлари,
ортиқча хавф манбаи,
қатнов йўллари,
зарар,
фаолият,
киберфизик тузилмалар,
электр скутер,

Мақолада ўзига хос қулайлик тақдим этувчи, аммо ортиқча хавф манбаси ҳисобланувчи транспорт воситалари ёритилади. Ҳозирги кунда транспорт воситаларининг кундан-кунга қўпайиши ва ҳайдовчилик маъданиятининг етишмаслиги натижасида йўллар янада тирбанд ва ўзига хос хавф манбаи бўлиб қолди. Статистикага кўра, бир йилда коронавирус пандемияси даврида вафот этганлардан кўра, транспорт ҳодидаси натижасида ҳалок бўлганларнинг сони кўп ҳисобланади. Ушбу ҳолат эса

¹ PhD Candidate, Karakalpak State University named after Berdakh. E-mail: tolikkazakbaev0@gmail.com

илм-фан,
техника,
жамоат манфаатлари.

транспорт воситаларининг қай даражада ортиқча хавф манбаи эканлигини кўрсатади. Ушбу мақолада, инсоннинг доимий назоратидан чиқиб кетиш эҳтимоли бўлган ҳаракатланиш воситаси сифатида транспорт воситалари юқори тезлик ва олдиндан кўра олиш имконияти юқори бўлмаган оқибатларга сабаб бўлиши натижасидаги ортиқча хавф манбалари ёритилади. Шу билан бирга, бундай ортиқча хавфларнинг манбаи натижасида етказилган зарар қопланишининг ҳуқуқий асослари таҳлил этилади.

Понятие транспортных средств как источник чрезмерного риска и его особенности

АННОТАЦИЯ

Ключевые слова:

транспортное средство,
бытовые нужды,
крупная промышленность,
подземные ресурсы,
источник избыточного
риска,
дорожное движение,
ущерб,
деятельность,
киберфизические
конструкции,
электросамокат,
наука,
технологии,
общественный интерес.

В статье рассмотрены транспортные средства, обеспечивающие уникальное удобство, но считающиеся источником чрезмерного риска.

В настоящее время из-за увеличения количества транспортных средств и отсутствия культуры вождения дороги стали более перегруженными и представляют собой источник опасности. По статистике, количество людей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, за год больше, чем умерших во время пандемии коронавируса. Эта ситуация показывает, насколько опасны транспортные средства. В данной статье подчеркивается источник избыточного риска, связанный с высокой скоростью и непредсказуемостью транспортных средств как средств передвижения, которые могут оказаться вне контроля человека. При этом анализируется правовая основа возмещения ущерба, причиненного источником сверхриска.

Инсоният тараққиётининг бугунги ривожланиш даражаси ва истиқболлини транспорт воситаларисиз тасаввур қилиб бўлмайди. Айнан транспорт воситалари ҳар қандай мамлакат иқтисодиётининг локомативи саналади. Транспорт воситалари кишиларнинг одатдаги маиший эҳтиёжларини қондиришдан тортиб, йирик саноат ва ишлаб чиқариш соҳаси, логистика, тоғ-кон саноати ва барча ижтимоий-иқтисодий жараёнларда қўлланиладиган асосий воситага айланиб улгурди. Одатдан ташиш хизматидан тортиб, ер ости бойликларини қазиб олишгача бўлган мураккаб технологик жараёнларни ҳам транспорт воситаларисиз тасаввур қилиб бўлмайди. Ўз навбатида транспорт воситаларининг инсонлар ҳаёти, ишлаб чиқариш ва саноат соҳаларига бу қадар чуқур кириб бориши ижобий жиҳатлар билан бирга, салбий оқибатлар юзага келишига ҳам сабаб бўлади. Зеро, кейинги йилларда йўл транспорт ҳодисаларининг ортиб бораётганлиги, турли технологик ҳалокатлар сонининг ортиши транспорт воситалари томонидан фуқаронинг ҳаётига, соғлиғига, жисмоний ва юридик шахсларнинг мол-мулкига зарар етказилиши миқдори ва ҳажмининг ўсишига ҳам сабаб бўлмоқда.

Қолаверса, транспорт воситаларининг турлари ва моҳиятидан янги мазмунли кўринишларнинг кўпайиб бораётганлиги ҳам ортиқча хавф манбаси сифатида транспорт воситаларининг моҳиятини ўрганиш заруратини кўрсатади. Зеро, ҳайдовчисиз бошқариладиган автомобиллар, учувчисиз учуш аппаратлари (дронлар), масофадан бошқариладиган турли техник қурилмалар, сунъий интеллектга асосланган бошқа техникаларнинг кенг қўлланилиши транспорт воситаларининг ортиқча хавф манбаи сифатидаги моҳиятига янгича ёндашувни тақозо этади.

Ўзбекистон Республикасининг 2021 йил 9 августдаги ЎРҚ–706-сон “Транспорт тўғрисида”ги Қонунининг 4-моддаси ўнинчи хатбошисига кўра “транспорт – қатнов йўлларининг, транспорт воситаларининг, қатнов йўлларидаги техник қурилмалар ва иншоотларнинг йўловчиларни, багажни, юк багажини, юкларни, почта ва курьерлик жўнатмаларини ташиш жараёнини таъминлайдиган барча турлари йиғиндиси”дир [1].

Ҳар қандай давлатда жамиятнинг замонавий ривожланиши ва шаклланиши босқичида деярли ҳар бир фуқарода транспорт воситасининг мавжудлиги аллақачон одатий ҳолга айланган ва бу ҳеч кимни ажаблантирмайди. Автотранспорт воситасини бошқараётганда, одам денгизга ёки озиқ-овқат дўконига саёҳат бўладими, унга оз вақт ва куч сарфлаб, катта масофаларни босиб ўтиши мумкин. Ижобий жиҳатларга қарамай, амалиёт шуни кўрсатадики, автомобиль одамларга таъсири туфайли ортиқча хавф манбаи ҳисобланади, бунинг натижасида турли оғирликдаги тан жароҳатлари, шу жумладан қурбонлар, шунингдек мулкый зарар етказилиши мумкин [2].

Ўзбекистон қонунчилигида ортиқча хавф манбаи деганда, одамнинг уни тўлиқ назорат қила олмаслиги сабабли зарар етказиш эҳтимолини оширадиган ҳар қандай фаолият, шунингдек ишлаб чиқариш, хўжалик ёки бошқа шундай хусусиятларга эга объектлар, моддалар ва бошқа саноат, иқтисодий ёки бошқа объектлардан фойдаланиш, ташиш, сақлаш билан боғлиқ фаолият тушунилади.

Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 999-моддасида ортиқча хавф манбаларининг тахминий рўйхати келтирилган. Бунинг сабаби шундаки, технологиянинг доимий тўхтовсиз ривожланиши билан хавфни кучайтирадиган фаолиятнинг тўлиқ рўйхатини аниқлаш мумкин эмас. Кўпинча ФКнинг 999-моддаси қоидалари транспорт воситаларидан фойдаланишда зарар етказилганда қўлланилади. Ўзбекистон қонунчилигида транспорт воситаси одатда одамлар, товарлар ёки унга ўрнатилган ускуналарни ташишга мўлжалланган қурилма сифатида тушунилади. Амалдаги суд амалиёти автомобиллар, мотоцикллар, мопедлар, троллейбуслар, трамвайлар ва бошқа йўл транспорт воситалари (шу жумладан трейлерлар ва ярим тиркамалар), электровозлар, тепловозлар ва шунга ўхшаш транспорт воситаларини назарда тутади [3].

Транспорт воситалари дастлабки кўринишдаги ортиқча хавф манбаи саналади. Зеро, инсоннинг доимий назоратидан чиқиб кетиш эҳтимоли бўлган ҳаракатланиш воситаси сифатида транспорт воситалари юқори тезлик ва олдиндан кўра олиш имконияти юқори бўлмаган оқибатларни ҳосил қилади. Шу сабабли транспорт воситаси ортиқча хавф манбаига хос бўлган белгиларга эга саналади.

Юридик адабиётларда ортиқча хавф манбаи тушунчасига нисбатан қуйидаги уч хил қараш мавжудлигини ҳам таъкидлаб ўтиш лозим. Биринчи нуқтаи назарга кўра, ортиқча хавф манбаи деганда инсон томонидан тўлиқ ва ўз вақтида назорат қилишнинг имкони бўлмаганлиги сабабли зарар етказиш даражаси юқори бўлган муайян ашёлардан фойдаланиш билан боғлиқ фаолият тушунилади [4].

Иккинчи нуқтаи назарга кўра, ортиқча хавф манбаи деганда ашёлар ёки табиат кучларининг шундай хусусияти тушуниладики, техник ривожланишнинг юқори даражасида ҳам ушбу хусусият инсон назорати остидан ташқарида бўлади ёки тўлиқ назорат этишнинг имкони бўлмайди ва инсон ҳаёти ва соғлиғи учун ёки моддий неъматлар учун катта зарар етиш хавфи юқори бўлади [5]. Ушбу нуқтаи назарнинг яна бир кўриниши бўйича, ортиқча хавф манбаини атроф-муҳитга хавф солиб турувчи фаолият тури сифатидаги қараш (фаолият назарияси) ва ортиқча хавф манбаи деганда атрофдагиларга нисбатан хавфлилик хусусиятларига эга бўлган ва инсон томонидан тўлиқ назорат қилишнинг имкони бўлмаган, моддий дунё предметлари сифатида тушунилади [6].

Учинчи нуқтаи назарга мувофиқ, ортиқча хавф манбаи деганда, фойдаланиш (эксплуатация қилиш) жараёнида бўлган ва атрофдагиларга ортиқча хавф туғдирадиган предметлар, ашёлар, иншоотлар, асбоб-ускуналар тушунилади [7].

Мазкур назарияларнинг барчаси ҳам мантиқий ва ҳуқуқий асосга эга эканлигини алоҳида таъкидлаш лозим. Зеро, фуқаролик қонунчилигидаги бир қатор нормалар ошиқ хавф манбаини ҳам фаолият тури, ҳам зарар етказиш объекти сифатида талқин этиш имконини беради. Масалан, ФКнинг 999-моддаси “теварак-атрофдагиларга ортиқча хавф туғдирадиган фаолият туфайли етказилган зарар учун жавобгарлик” – деб номланади ва ортиқча хавф манбаини фаолият тури сифатида кўрсатади. ФКнинг 1021-моддасида эса, зарар фуқаронинг ҳаёти ва соғлиғига ортиқча хавф манбаи томонидан етказилган бўлса, маънавий зарар уни етказувчининг айбидан қатъи назар, қопланиши назарда тутилган бўлиб, бу ўринда ФК ортиқча хавф манбаини объект сифатида эътироф этади.

Фаолият назарияси ҳам, объект назарияси ҳам ортиқча хавф манбаини қатъий равишда икки хил тушунча асосида талқин қилишга ҳаракат қилмайди. Уларнинг иккаласи ҳам ортиқча хавф манбаини бир-бири билан боғлашга ҳаракат қилади. Зеро, “фаолият” тарафдорлари ва “объект” сифатида қаровчилар ҳам ортиқча хавф манбаини битта умумий хусусияти – атрофдагиларга салбий таъсир ва зарарли оқибат етказиш хавфининг мавжудлиги нуқтаи назарда зарар етказишнинг бу турига баҳо беришади.

Бундай талқин биринчи навбатда ортиқча хавф манбаи ҳам фаолият тури, ҳам объект эканлиги билан тавсифланади. Зеро, ортиқча хавф манбаи деб, муайян ашёлардан, асосан, техникадан фойдаланиш билан боғлиқ бўлган ва ҳаракатда бўлиш жараёнида кишининг муттасил ва ҳар томонлама назоратига олиниши мумкин бўлмаган ва шу туфайли кишилар учун бахтсиз ҳодисалар туғдиришига шарт-шароитлар яратадиган фаолият тушунилади.

Шу сабабли ортиқча хавф манбаига қуйидагича таъриф берилган: ортиқча хавф манбаи деб, муайян ашёлардан, асосан, техникадан фойдаланиш билан боғлиқ бўлган ва ҳаракатда бўлиш жараёнида кишининг муттасил ва ҳар томонлама назоратига олиниши мумкин бўлмаган ва шу туфайли кишилар учун бахтсиз ҳодисалар туғдиришига шарт-шароитлар яратадиган фаолият тушунилади. Ортиқча хавф манбаини кенгроқ тушуниш учун уларнинг таснифидан фойдаланган маъқулдир [8].

Бироқ моддий дунёдаги объектларнинг хусусиятлари ҳам, фаолиятнинг хусусиятлари ҳам зарарли бўлиши мумкин эмас. В.М.Сагрунян тўғри таъкидлаганидек, “объектнинг хусусиятлари ижтимоий йўналишга эга эмас, улар на “яхши”, на “ёмон” бўлиши мумкин. Уларни бошқариладиган объектдан назорат қилиш фойдали, назоратсизлик эса зарарлидир” [9]. Нарсалар ва ҳаракатларнинг хусусиятларини тавсифлаш учун “зарарли” атамаси муваффақиятсиздир. Ушбу атаманинг нотўғрилиги талқинни чалғитади, чунки бу хавфнинг кучайиши манбаи зарарга муқаррар мойилликка эга деган таассурот қолдиради. Фақат ортиқча хавф манбасини тавсифловчи маълум хусусиятларнинг намоён бўлишининг оқибатлари зарарли ҳисобланади.

Бундан ташқари, ҳар хил турдаги хавфли фаолиятни амалга ошириш билан боғлиқ вазиятларни таҳлил қилиш жиҳатларида М.Б.Румянцевнинг нуқтаи назари [10] ҳуқуқни муҳофаза қилиш амалиёти учун жуда қизиқарли ва аҳамиятли бўлиб туюлади, ортиқча хавф манбаи бундай фаолиятни нафақат рўйхатда келтирилган объектлардан фойдаланганда тан олиш мумкинлигини таъкидлайди. ФКнинг 999-моддаси биринчи қисми, шунингдек, оддий хусусиятларга эга объектлардан фойдаланганда, аммо баъзи ҳолатларда сифат жиҳатидан ўзгариши мумкин, баъзида ортиқча хавф манбаи хусусиятларига эга бўлади ва жуда хавфли фаолиятни келтириб чиқаради.

Шуни ҳам ёдда тутиш керакки, ортиқча хавф манбаи турларидан бири ҳисобланган моддий объектдан фойдаланиш ҳар доим ҳам ўта хавфли фаолият билан боғлиқ бўлиши мумкин эмас. Бундай объектдан фойдаланиш натижасида юзага келиши мумкин бўлган зарар, агар у ортиқча хавф манбаи зарарли хусусиятларининг намоён бўлиши натижасида юзага келган бўлса, ортиқча хавф манбаи томонидан келиб чиққан деб ҳисобланади [11].

Ушбу сабаблардан бири технологияларнинг тез мураккаблашиши, жамиятнинг барча соҳаларида инновацияларни жорий этиш бўлиб, улар хавфсиз бўлмаслиги ва зарар хавфини ўз ичига олиши мумкин. Хавф ортиши мумкин бўлган жуда кўп объектлар мавжуд ва ҳар куни улар сони, тури ҳамда кўлами кўпайиб бормоқда.

Технологиянинг бундай фаол ривожланиши, янги фаолият турларининг пайдо бўлиши (даволашнинг ноанъанавий усуллари, экстремал спорт ва дам олиш ва бошқалар) ўрганилаётган муаммо бўйича қарама-қарши суд амалиётининг катта қаторини шакллантиришга олиб келди. Муайян объектларни хавф манбаи сифатида таснифлашда судьялар ўзларининг ички ишончларига таянадилар. Суд қарори учун аниқ чегаралар ва мезонлар мавжуд эмас. Афсуски, баъзи қарорлар адолатли эмас. Агар қонунчиликда “ортиқча хавф манбаи” тушунчаси бўлса, бу муаммонинг олдини олиш мумкин эди.

Иккинчи сабаб шундаки, қонунчилик ишлаб чиқиш технологияларининг бундай фаол ривожланиши билан ҳамқадам эмас. Бу тенденция, айниқса, транспорт соҳасида яққол намоён бўлади, бу ерда статистик маълумотларга кўра, кўпинча ҳаёт ва соғлиқка, шунингдек, фуқароларнинг мулкига зарар етказилади. Янги транспорт воситаси қонун ҳужжатларида уларнинг ҳуқуқий мақомини аниқламасдан бир муддат фойдаланилади. Бундай транспорт воситаларидан зарар етказилганда, қатъий жавобгарлик юзага келмайди ва ҳаракатлар ФКнинг 999-моддасига мувофиқ эмас, балки ФКнинг 985-моддаси ёки ФКнинг 1006-моддаси,

шунинг учун ҳуқуқбузарлик жавобгарлигининг профилактика ва компенсация каби функциялари амалга оширилмайди. Шунинг учун, бугунги кунда ортиқча хавф манбаларига, масалан, учувчисиз транспорт воситалари, сегвейлар, робомобиллар, гидро скутерлар ва ҳоказоларни киритиш масаласи., долзарб тус касб этмоқда. Электр скутерлари суд томонидан аллақачон ортиқча хавф манбаи сифатида тан олинган [8, 7-10 бетлар].

А.А. Антоновнинг сўзларига кўра, “илм-фан ва техниканинг жадал ривожланиши жамоат манфаатларига таҳдид соладиган янги хавф манбаларининг пайдо бўлишига ва мавжуд турларининг модификациясига олиб келди: энергиянинг янги турларидан фойдаланиш; зарарли ўта мураккаб технологиялар ва соҳалар; сунъий интеллект (СИ) тизимлари” [12].

В.М. Жернованинг фикрича ортиқча хавф манбасига “киберфизик тузилмалар”ни ҳам киритиш мумкин, чунки уларнинг нотўғри ишлаши ёки бузилиши оқибатдаги маълумотла ўзгариши ва бузилиши, инсон соғлиғига зарар етказилиши мумкин [13]. ЖССТ экспертларининг фикрича, дунёнинг аксарият мамлакатларида “иш билан боғлиқ соғлиқ муаммолари туфайли” иқтисодий йўқотишлар ЯММнинг 4% дан 6% гача ташкил қилади ҳамда ходимларнинг қониқарсиз ҳолати ва меҳнатни муҳофаза қилиш туфайли юқори йиллик йўқотишларга олиб келиши мумкин. Умумий йўқотишлар иш вақти фондининг тўғридан-тўғри ва билвосита йўқотишларидан иборат.

Қонун чиқарувчи, албатта, бундай муҳим ва долзарб муаммони эътиборсиз қолдирмаган. Ушбу йўналишда стандартларни белгилаш бўйича тадбирлар амалга оширилган. Бироқ сўнгги йилларда, баъзан операцион асосда қабул қилинган, ортиқча хавф манбалари турлари рўйхатини тўлдирувчи қонун ҳужжатлари маълум камчиликларга эга, қоидаларни қабул қилишда изчиллик йўқ. Қонун чиқарувчининг юқори даражадаги зарар ҳолатлари ёки уларнинг ўсиши билан қўзғатилган “аниқ” реакцияси мавжуд [14].

Шунинг учун бошқаларга катта хавф туғдирадиган фаолият туфайли зарар етказиш мажбуриятларига таъсир қилувчи умумий ва махсус масалаларни акс эттириши мумкин бўлган алоҳида қонунни қабул қилиш мақсадга мувофиқ. Алоҳида қонунда мустаҳкамланган “ортиқча хавф манбаи” тушунчаси қонунчиликнинг барча соҳаларида терминологияни бирлаштиришга имкон беради. Қонуннинг қабул қилиниши учинчи шахсларга етказилган зарарни қоплаш механизмини ҳам соддалаштиради; бу турли хил хавф манбалари томонидан етказилган зарар учун жавобгарликни фарқлашга ёрдам беради. Қонунда жабрланувчига етказилган зарарни қоплаш предметини (мулк эгаси ёки бошқа шахс) танлаш ҳуқуқи берилган тақдирда, жавобгарликни шартномавий тартибга солишнинг мақбуллиги белгиланиши лозим.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. <https://lex.uz/docs/5563039>
2. Головизнин А.В. Некоторые аспекты ответственности за вред, причинённый источником повышенной опасности // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2013. – № 11-2.

3. Беззубёнков Д.А. Транспортное средство как источник повышенной опасности / Д. А. Беззубёнков. // Молодой ученый. 2021. – № 50 (392). – С. 167-169. – URL: <https://moluch.ru/archive/392/86451/> (дата обращения: 01.10.2024).
4. Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – М.:1952. – 46 с.
5. Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения. – М.:1951. – 132 с.
6. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. – М.:1966. – 347 с.
7. Майданик Л.А., Сергеева Н.Ю. Материальная ответственность за повреждение здоровья. – М.: 1968. – 48 с.
8. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик ҳуқуқи. 2-қисм / Ҳ.Раҳмонқулов ва И.Зокировларнинг ум. таҳр.остида. – Тошкент: Адолат,1999. – 346 б.
9. Сагрунян В. М. Источник повышенной опасности: новый подход в его понимании // Право и образование. 2009. – № 8. – С. 155.
10. Румянцев М. Б. Правовое регулирование отношений из причинения вреда источниками повышенной опасности в Российской Федерации и в США: автореф. дис.... канд. юрид. наук. – М.: 2013. – С. 12.
11. Фуркалюк К.М. Теоретический анализ понятия источника повышенной опасности как категории гражданского права. // Молодой ученый. 2017. – № 14 (148). – С. 562-564. – URL: <https://moluch.ru/archive/148/41835/> (дата обращения: 01.10.2024).
12. Антонов А. А. Беспилотные транспортные средства как источник повышенной опасности // Транспортное право. 2021. № 4. С. 7–10. DOI: <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2021-4-7-10>
13. Жернова В. М. Информационные системы как источник повышенной опасности в условиях цифровизации // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2019. Т. 19, № 3. С. 67–71. DOI: <https://doi.org/10.14529/law190310>
14. Крыжановская А. А. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в связи с использованием сложных программ для ЭВМ: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 12. Мы разделяем опасения С. Хокинга, И. Маска, Б. Гейтса, Т. Черниговской, рассуждая об угрозах искусственного интеллекта при создании людьми программ, в разы превосходящих когнитивные способности человека.