



YO'L TRANSPORT HODISASI EKSPERTIZASI

Mirzayev Qahramon Sultonovich

Andijon Mashinasozlik instituti doktoranti
<https://doi.org/10.5281/zenodo.8375167>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 01-September 2023 yil
Ma'qullandi: 04-September 2023 yil
Nashr qilindi: 08-September 2023 yil

KEY WORDS

yo'l transport hodisasi, ekspertiza, harakat xavfsizligi, oqibat, oddiy zarar, ta'sir qiluvchi omillar, extimolliklar, eksperimentlar..

ABSTRACT

Yo'l transport hodisasiga olib kelgan fizik, psixologik va texnik sabablar va omillar tahlil qilingan. Yo'l transport hodisasini ekspertiza qilishda ekspertizaning munosib usullari, ekspertizasini tarkibiy va texnik asoslari, huloa yasashda holislik, betaraflik hamda muqarrar hulosaning asoslari aniqlash.

Yo'l harakati ekspertizasi turli darajadagi boshqaruv qarorlarini qabul qilishda ishlatiladigan ishonchli dalillarga asoslangan bazani yaratish uchun asos sifatida ilmiy asosda tergovlarni kuchaytirilishga xizmat qiladi.

Buning uchun yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha maxsus jihozlangan laboratoriya bilan ta'minlash, harakat xavfsizligi chora-tadbirlarini tadqiq qilish, ishlab chiqish va amalga oshirish bilan shug'ullanuvchining, xususiy tashkilotlar va jamoat tashkilotlari o'rtasida milliy koorditatsiya tarmog'ini yaratish hamda yo'l harakati xavfsizligi tergov markazlari tashkil qilish kerar bo'ladi:

Ta'kidlash joizki, transport infratuzilmasi holatini monitoring qilinishi va boshqarishning avtomatlashtirilgan tizimini yaratishi, yo'l harakatini boshqarishning intellektual tizimlarini joriy etishi va h.k.lar orqali harat xavfsizligiga ijobiy aksini ko'rsatadi. Qurbonlar va jarohatlar sonini, jabrlanganlar bilan sodir bo'lgan yo'l-transport hodisalar sonini kamaytirishda erishiladi. Yo'l harakati xavfsizligi qanday rivojlangan, qaysi yo'ldan ketyapmiz, nimaga intilyapmiz – nashrga tayyorlangan material ana shu masalalarga bag'ishlanadi.

USULLAR.

“Yo'l harakati xavfsizligi” asosini 5 ta maxsus komponent modul (T2-T6) o'z ichhiga oladi:

T2 Yo'l harakati xavfsizligini boshqarish;

T3 Yo'l- transport hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarni to'plash va tahlil qilish;

T4 Yo'l- transport hodisalarining omillari va sabablari, qarshi choralarni tanlash va ularni baholash;

T5 Yo'l harakati xavfsizligini rejalashtirish siyosati;

T6 Yo'l infratuzilmasi xavfsizligini boshqarishlardir.

T3 va T4 modullarini o'rganishda ko'rib chiqilayotgan ba'zi masalalar yo'l-transport

hodisalari ekspertizasi sohasiga, xususan, transport-trasologik ekspertizaga tegishlidir.

Ekspertizaning dolzarbligi transport vositalarining umumiy sonining o'sishida ham, mavjud bo'lgan yo'l harakati qatnashchilarining harakatlariga huquqiy baho berish uchun har bir yo'l-transport hodisasining sabablarini o'rganish zarurdir.

Ekspert uchun, sud ekspertizasini o'tkazish va tayinlash masalalarini ochib beradi, yo'l-transport hodisalarini tekshirishda kriminalistik usullarni qo'llash ko'nikmalarini rivojlantiradi. Ekspertiza jarayonida yo'l-transport hodisalari va ularda olingan jarohatlar bilan tanishish; traseologiya asoslari va yo'l-transport hodisalarida ko'rilgan zarar izlari sud fotografiyasi asoslariga tayanish zarur bo'ladi. Shuningdek, ekspert va ekspertning ma'muriy, fuqarolik, jinoiy va xo'jalik protsessida ishtirok etishi hamda ekspert tergov asoslari bu borada xulosa tuzish bilan bog'liq ayrim masalalar belgilab beralishi talab etiladi

Transport vositasidagi zararni tahlil qilish kerak; transport vositasida uning ishlashi va yo'l-transport hodisa natijasida hosil bo'lgan izlarni aniqlash va tavsiflash; sud fotosurati talablariga muvofiq transport vositasini suratga olish; ekspert xulosasini tuzish zarur.

Avtomobillarni soni o'sishi bilan bir vaqtda, yo'l-transport hodisalari natijasida yetkazilgan inson va moddiy yo'qotishlar miqdori ko'payib bormoqda.

Avtotransport normal harakatlanish rejimining buzilishi natijasida sodir bo'lgan voqea yo'l-transport hodisasi deb ataladi. Odamlarning o'limi yoki jarohati, transport vositalari va moddiy boyliklarga shikast yetishi, sun'iy inshootlar yoki boshqalarning zararlanishi moddiy zararlardir.

Yo'l-transport hodisalarini o'rganishda ikki usul qo'llanilishi mumkin: ehtimollik va deterministiklik.

Ehtimoliy usulda yo'l-transport hodisa paytida ta'sir qiluvchi barcha omillar statik qonunlar bilan tavsiflanadi. Shu bilan birga, ular yo'l-transport hodisaning barcha sabablarini, ularning yuzaga kelish shartlarini va oqibatlarini baholash imkoniyatiga ega bo'ladilar.

Ehtimoliy yondashuv kelgusi davrda sodir bo'lishi mumkin bo'lgan yo'l-transport hodisalar soni va axarakterini bashorat qilish imkonini beradi.

Misol uchun, yaqin kelajakda shahar yoki mamlakatning ma'lum bir hududida sodir bo'lishi mumkin bo'lgan piyodalar yoki transport vositalarining to'qnashuvi sonini taxmin qilishingiz mumkin. Shuningdek, siz halok bo'lgan yoki jarohatlangan odamlarning taxminiy sonini yo'l-transport hodisalari natijasida moddiy zarar miqdorini taxmin qilishingiz mumkin.

Deterministik bo'lmagan usul bilan ular butun mintaqa uchun avariya darajasini va har bir voqeani alohida ko'rib chiqadilar. Bu usul birinchisidan muhimroq emas. Har bir yo'l-transport hodisa, garchi u umumiy qonunlarga bo'ysunsa ham yo'l-transport hodisalarining butun majmuasi uchun aniq-aniiq belgilangan omillarning natijasidir.

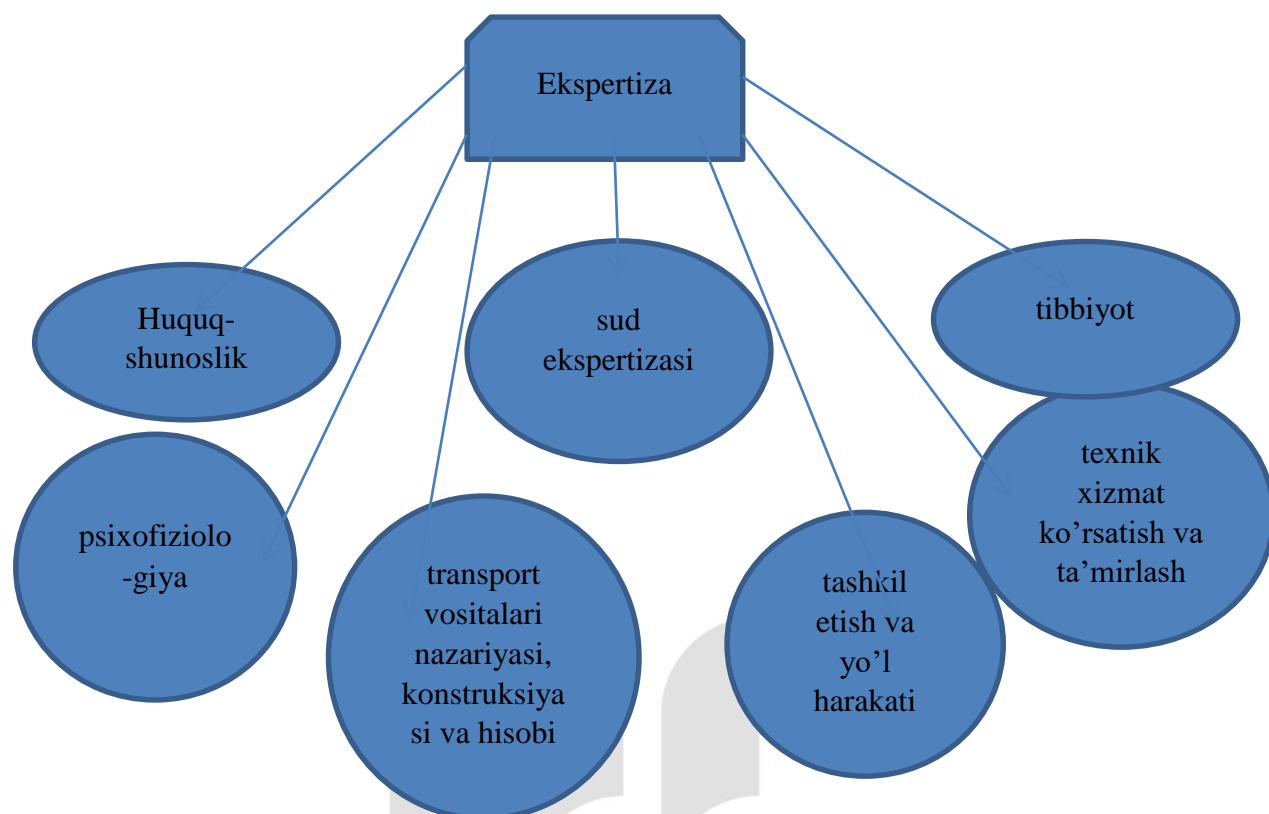
Bu omillar yo'l-transport hodisaga uchragan avtomobillarning butun guruhi uchun umumiy bo'lishi mumkin (masalan, yo'lning muzli yuzasi) yoki faqat ma'lum bir hodisa uchun xarakterli (masalan, tormoz tizimining ishdan chiqishi, haydovchining mast holati va boshqalar).

Jiddiy oqibatlarga olib keladigan yo'l-transport hodisa uning uchun moddiy, ma'muriy yoki jinoiy jazo shaklida shaxsiy javobgarlikni nazarda tutadi. Statistik tergov usuli bilan shaxsiy javobgarlikni belgilash mumkin emas va har bir voqea sodir bo'lgan voqea sabablari oqibatlarini induvidial tekshirishni talab qiladi. Bu ish sud organlari bilan chambarchas bog'liq bo'lgan yo'l-transport hodisasi ekspertizasi jarayonida amalga oshiriladi

Yo'l-transport hodisalarini ekspertiza qilish – bu fan, texnika va iqtisodlik bo'yicha maxsus bilimga ega bo'lgan shaxslar tomonidan amalga oshiriladigan tadbirdir. Unda har bir yo'l-transport hodisasini alohida-alohida kompleks ilmiy-texnik jihatdan o'rganiladi.



INNOVATIVE
ACADEMY



Yo'l-transport hodisalarini tekshirish uning sabalari, jarayonga ta'sir qiluvchi omillar, vaqt va makonda yo'l-transport hodisalarining borishi to'g'risida xulosa chiqarish uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega. Ekspertning xulosasisiz sud yo'l harakati muammolari bo'yicha jinoyat ishlarini ko'rib chiqishga haqli emas.

Avtotexnik ekspertiza hisoblash tergov, transport vositalarining texnik holatini o'rganish, transport va iz tergovlari, yo'l sharoitlarini o'rganish, kompleks tergovlar (masalan, sud ekspertizasi, yog'in-texnik ekspertiza, tovar ekspertizasi) kabi quyidagi tergov turlarini amalga oshiradi.

ISBOT – bu dalillarni to'plash va baholash jarayoni (tergovchi tomonidan amalga oshiriladi). Dalillarni faqat qonunda ko'rsatilgan manbalardan va usullardan olish mumkin

Surishtiruv, tergov va sud qonun hujjatlarida belgilangan tartibda ijtimoiy xavfli qilmishning mavjudligi yoki yo'qligini aniqlaydigan, faqat jinoyat-protsessual kodeksida sanab o'tilgan fakt ma'lumotlar dalil manbalari bo'lishi mumkin: ushbu qilmishni sodir etgan shaxsning aybi va ishni to'g'ri hal qilish uchun muhim bo'lgan boshqa holatlar isbot bo'lib xizmat qiladi.

Bunday dalillarga quyidagilar kiradi

- guvohlarning ko'rsatmalari;
- ayblanuvchi (gumon qilinuvchi);
- jabrlanuvchi;
- tergov va sud harakatlari bayonnomalari;
- dalil;
- ekspert xulosasi.

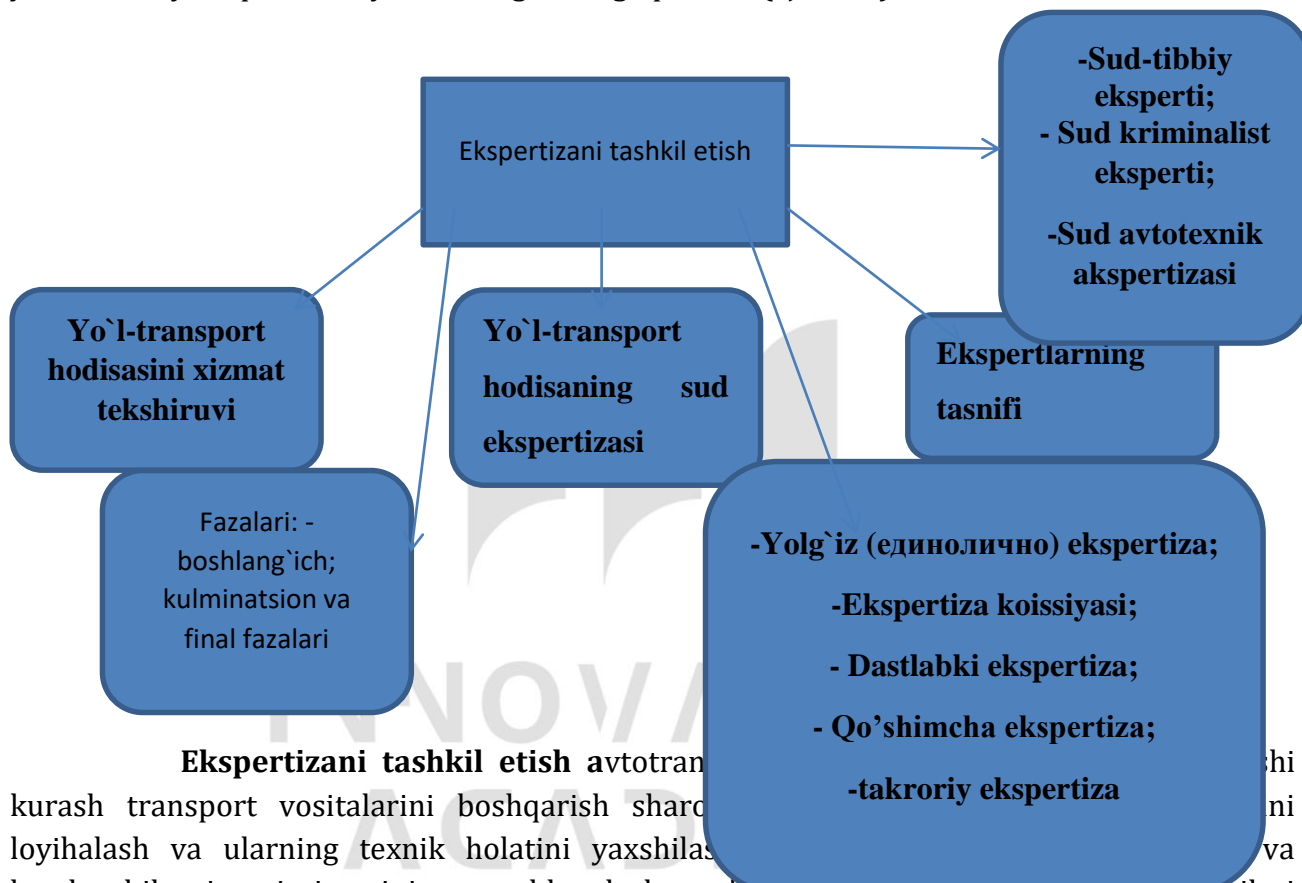
Ekspert xulosasi avtomobil transportida sodir etilgan jinoyatlar ishida eng muhim isbot vositasi hisoblanadi. Unda olib borilgan ilmiy tergovlar asosida olingan dalil

ma'lumotlar, shuningdek, jinoyat ishida qayd etilgan fakt holatlatlari mavjud.

Taqdim etilgan dalillarni o'rganib chiqib ekspert o'ziga yuklangan vazifalarga muvofiq maxsus bilimlardan foydalangan holda ish bo'yicha boshqa dalillarni ham aniqlaydi.

Shunday qilib, sud ekspertizasi tomonidan aniqlangan dalil ma'lumotlar umumlashtirilgan kognitiv tarqqiyotning natijasi bo'lib, xulosa xarakteriga ega.

Ekspert avtotexnikning xulosasi tergov va sud uchun majburiy emas, lekin ularning ekspert xulosalariga rozi bo'lmaganligi asoslantirilgan bo'lishi va ayblov xulosasida, hukmda yoki takroriy ekspertiza tayinlash to'g'risidagi qarorda (ajrimda) aks ettirilishi kerak.



Ekspertizani tashkil etish avtotransport vositalari bilan bog'liq kurash transport vositalarini boshqarish sharoitida transportni loyihalash va ularning texnik holatini yaxshilash va haydovchilarning intizomini mustahkamlash, yo'l harakatining boshqa ishtirokchilari faoliyatini tashkil etish bo'yicha kompleks chora- tadbirlarni nazarda tutadi.

Profilaktik chora-tadbirlar orasida yo'l-transport hodisalarining sabablarini va ular bilan bog'liq omillarni o'rganish alohida o'rin tutadi. Ushbu sabablarni aniqlash va yo'l-transport hodisaning yuzaga kelishiga sabab bo'lgan omillarni aniqlash faqat yo'l harakati holati va o'zgarishlarini batafsil o'rganish orqali mumkin. Yo'l ziyati deganda yo'l harakati qatnashchilari traektoriya, sur'at va yo'nalishni tanlashda hisobga olinishi kerak bo'lgan zonadagi holatlar yig'indisi tushuniladi. Yo'l-transport hodisada uch fazani ajratish mumkin boshlang'ich, kulminatsiya va final bosqichlari mavjud.

Dastlabki bosqich xavfli vaziyat paydo bo'lishidan oldingi harakat bilan tavsiflanadi. Xavfli vaziyat deganda, barcha yo'l harakati qatnashchilari avariyaning oldini olish va uning oqibatlarining og'irligini kamaytirish uchun darhol choralar ko'rishlari kerakligi tushuniladi.

Agar chora-tadbirlar ko'rilmagan yoki yetarli bo'lmagan bo'lsa, transport vositalari va piyodalarga yaqinlashish jarayoni xavfli vaziyat favqulodda holatga aylanadi, bunda yo'l harakati qatnashchilari avtohalokatni oldini olish uchun texnik imkoniyatlarga ega bo'lmaydilar.

Xavfli vaziyatning yuzaga kelishiga sabab bo'lgan omillar majmuasi o'zining texnik tamoiliga ega. Bir qator hollarda, bu nuqta ekspert avtotexnik tomondan hisob-kitoblar orqali belgilanadi. Agar bu moment tergov yoki sud tomonidan aniqlansa, ekspert-avtotexnik ushbu ta'rifni keyingi hisob-kitoblar va tergovlar uchun boshlang'ich nuqta sifatida qabul qiladi.

Yo'l-transport hodisaning kulminatsion bosqichi sabab bo'lgan hodisalar bilan tavsiflanadi (eng og'ir oqibatlar: avtomobilni yo'q qilish, haydovchi, yo'lovchi va piyodalarning jarohatlari). Agar avtohalokatda kam sonli transport vositalari va piyodalar ishtirok etsa, bu bosqich bir necha soniya davom etadi va yo'ning kichik qismida ro'y beradi. Ko'p sonli avtomashinalar yo'l-transport hodisaga (zanjirli yo'l-transport hodisalar) duch kelganda, fazaning davomiyligi bir necha daqiqaga yetishi mumkin, avariya zonasi esa 100 metrgacha yoki undan ko'p bo'lishi mumkin.

Yo'l-transport hodisaning yakuniy bosqichi kulminatsion bosqichdan keyin keladi va ko'pincha uning oxiri transport vositalarining harakatini to'xtatishga to'g'ri keladi. Ammo avtohalokatdan keying vaqtdagi xavfsizlik talablari buzilgan taqdirda (masalan, avtomobilda yong'in sodir bo'lganda), yakuniy bosqich avtomobil harakatini to'xtatgandan keyin ham davom etadi. Yo'l-transport hodisaning barcha bosqichlarini tavsiflovchi ma'lumotlar qanchalik to'liq va ishonchli bo'lsa, yo'l-transport hodisaning sabablari shunchalik obyektiv va har tomonlama o'rganish imkonini beradi va ushbu batafsilroq bo'ladi. Yo'l-transport hodisani idoraviy mansubligiga qarab, tergov qilinuvchi yoki sud ekspertiza qilinadiganlariga ajratiladi.

Yo'l-transport hodisani xizmat tekshiruvi voqea sodir bo'lgan transport vositalariga egalik qiluvchi tashkilot xodimlari yoki yo'ning ushbu uchastkasini nazorat qiluvchi yo'l xizmatlari xodimlari amalga oshiradilar.

Vazirliklar tuzilmalarida idoraviy ekspertning shtatdagi lavozimi mavjud emas, yo'l-transport hodisalarini tekshirish korxonalar rahbariyatiga yuklangan.

Tekshiruv muddati uch sutkadan oshmasligi kerak. Agar yo'l-transport hodisasi natijasida ikki yoki undan ortiq kishi jarohat olgan bo'lsa, o'tkazish birlashmasi rahbari 5 kun ichida xizmat tekshiruvini o'tkazadi.

Respublika birlashmalari rahbarlari tomonidan uch va undan ortiq kishi jarohat olgan yoki ikki va undan ortiq kishi halok bo'lgan yo'l-transport hodisalarini tekshiradi. Bu holatdagi avariyaning tekshirish muddati 7 kun.

O'ta og'ir oqibatlarga olib keladigan yo'l-transport hodisalarini tekshirishni vazir yoki vazir vakolat bergan shaxs amalga oshiradi. Maxsus holatlarda yo'l-transport hodisasining xizmat tekshiruvini o'tkazish muddati uzaytirilishi mumkin.

Avtomobil transporti korxonalarida, qoida tariqasida, harakat xavfsizligi bo'yicha muxandis mavjud. U yo'l-transport hodisalarining sabablarini aniqlaydi, yetkazilgan zarani baholaydi, ularning oldini olish choralarini ishlab chiqadi va amalga oshirilishini ta'minlaydi.

Ba'zi avtomobil transport korxonalarida (ATK) harakat xavfsizligi muxandisi lavozimi yo'q, shuning uchun ATK menejerlari yo'l-transport hodisalarini tekshirish usullari, avariya bilan bog'liq texnik hujjatlarni to'g'ri rasmiylashtirish va uning sabablarini aniqlash bo'yicha maxsus bilimga ega bo'lishi kerak. Bundan tashqari bu bilimlar ATK ning ko'plab mansabdor shaxslari tergov va sud organlarining ishida avtotexnik ekspertlar yoki manfaatdor tomonlardan birining (da'vogar yoki javobgar) vakillari sifatida fuqarolik da'volarida ishtiroki davrida asqotadi.

Yo'l-transport hodisasini xizmat tekshiruvdan maqsad – yo'l-transport hodisaning holatlariga, shartlari va sabablarini aniqlik kiritish, yo'l harakati xavfsizligini tartibga soluvchi norma va qoidalarining buzilishini aniqlash, shuningdek, yo'l-transport hodisalarning sabablarini bartaraf etish choralari ishlab chiqishdir.

NATIJA. Xizmat tekshiruvi ishdagi yo'l-transport hodisasiga sabab bo'lgan yoki unga ta'sir qilgan tashkiliy va texnik kamchiliklarni aniqlashi kerak. Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash qoidalari, ko'rsatmalari va farmoyishlarini buzganlik va aniqlangan kamchiliklar uchun javobgar shaxslar aniqlanishi kerak.

Yo'l-transport hodisasining sud ekspertizasi – bu protsesual harakat bo'lib, yo'l-transport hodisasining holatlari, jinoiy yoki fuqarolik ishida haqiqatni aniqlash uchun dalil bo'lishi mumkin bo'lgan manba ma'lumotlaridir. Yo'l-transport hodisaning sud ekspertizasi tergovchilar va sudlar topshirig'iga binoan maxsus bilimga ega bo'lgan shaxslar tomonidan amalga oshiriladi. Bular, qoida tariqasida, Adliya vazirligi ekspertiza muassasalari xodimlaridir.

Ayrim hollarda tegov va sud organlari ekspertizani mustaqil ekspertlarga: ilmiy tergov institutlari, oliy o'quv yurtlari, tegishli ekspertliklar bo'yicha texnikumlar xodimlariga topshiradilar. Aybdorlarni jinoiy javobgarlik bilan bog'liq yo'l-transport hodisalari to'g'risidagi bayonnomalar sud ekspertizasi tayinlaydigan surishtiruv va tergov organlariga yuboriladi.

Bunga parallel ravishda ichki tekshiruv o'tkazilishi mumkin, uning vazifalari odatda kengroqdir. Tan jarohati yoki odamlarning o'limi yo'q holatda va moddiy zarar ma'lum miqdordan oshmagan bo'lmasa, faqat xizmat tekshiruvi o'tkaziladi. Yetkazilgan moddiy zarar ma'muriy tartibda qoplanadi.

Sud-tibbiy eksperti yo'l-transport hodisasi ishtirokchilarining (haydovchilar, yo'lovchilar, piyodalar) o'limi sabablari va jarohatlarining xarakterini, shuningdek, alkogolli mastlik mavjudligi va darajasini aniqlaydi, jarohatlarning paydo bo'lish mexanizmini va ularning sabablarini aniqlaydi. Bundan tashqari, ularni ashyoviy dalil sifatida qon, sochlar, suyaklar, marhumning yumshoq to'qimalari, ularning xususiyatlarini va xarakterli belgilarini aniqlaydi.

Sud kriminalist eksperti yo'l-transport hodisa paytida yuzaga kelgan obyektlar harakatining turli xil izlarini tekshiradi (izlanish ekspertizasi). Voqea sodir bo'lgan joyda qolgan izlar (tormozlanish izlari, shinalar protektorlari izlari, ustunlar, binolar yoki transport vositalaridagi tirlangan joylar), shisha parchalari va boshqa tafsilotlarga asoslanib, sud kriminalist eksperti transport vositasining modeli va markasini aniqlaydi, uning harakat yo'nalishi, turli vaqtlarda yo'l harakati yo'lidagi holatini belgilaydi.

Sud avtotexnik ekspertizasi maqsadi yo'l-transport hodisasi jarayonining ilmiy asoslangan xususiyatlarini va uning har bir ishtirokchilarining xatti-harakatlarini aniqlashdan iborat. Ekspertiza natijasida ushbu yo'l-transport hodisani tekshirayotgan shaxslar asosiy savolga javob berishlari kerak: yo'l-transport hodisa sodir bo'lganmi yoki uning ishtirokchilarining xavfsizlik talablarini e'tiborsiz qoldirgan noto'g'ri harakatlari natijasida sodir bo'lganmi?

Ushbu maqsadga erishish uchun ekspert ekspertiza jarayonida yuzaga kelgan bir necha aniq muammolarni hal qilishi kerak. Ishning holatlariga qarab, bu vazifalar turli kombinatsiyalarda yuzaga kelishi mumkin, umuman olganda, ular quyidagicha shakllanadi:

- yo'l-transport hodisalari bilan bog'liq omillarni aniqlashtirish, tizimlashtirish va

tanqidiy tahlil qilish. Bu omillarga transport vositalari va yo'llarning holati, transport vositalari va piyodalar harakati parametrlari, harakatni boshqarish va tegishli texnik vositalar kiradi;

- yo'l-transport hodisalarining yuzaga kelishi va sabablarini saralash, ularni nazariy va eksperimental o'rganish;

- tekshirilayotgan avariyaning texnik sabablari va uning ayrim ishtirokchilari tomonidan oldini olish imkoniyatini aniqlash;

- tekshirilayotgan yo'l-transport hodisa ishtirokchilarining harakatlari, yo'l harakati qoidalari va boshqa texnik normativ-huquqiy hujjatlar talablariga muvofiqligini aniqlash.

Ekspert tekshiruvi obyektlari bo'lib yo'l-transport hodisasida ishtirok etgan transport vositalari, voqea joyi, ekspert buyrug'i bilan taqdim etilgan ish materiallari (hujjatlar, ashyoviy dalillar, rekvizitlar, mexanizmlar va boshqalar) hisoblanadi.

Avtotexnik ekspertizaning o'rganish predmeti yo'l-transport hodisasi bilan bog'liq bo'lgan va transport vositasining texnik vaziyat, avariya sodir bo'lgan joydagi yo'lning holatini, avariya ishtirokchilarining xatti-harakatlarini, shuningdek, avariya sodir bo'lishiga sabab bo'ladigan holatlarni aniqlaydigan fakt ma'lumotlaridir, maxsus ekspert avtotexnika bo'yicha bilimlari asosida tekshirilishi kerak bo'lgan yo'l-transport hodisadir.

Ekspertlarning tasnifi ishtirokchilar tarkibi bo'yicha yagona, komissiya va kompleks turlariga bo'linadi.

Yolg'iz (единолично) ekspertiza yo'l-transport hodisaning tabiati uning induvidual holatlarini talqin qilishda kelishmovchiliklarga olib kelmasa, nisbatan oddiy hollarda o'tkaziladi.

Ekspertiza koissiyasi ko'p sonli ishtirokchilar va transport vositalari bilan sodir bo'lgan murakkab hodisalarni tahlil qilishda, shuningdek, ularni talqin qilishda shubhalar yoki kelishmovchiliklarni keltirib chiqaradigan holatlar mavjud bo'lganda tayinlanadi.

Bunday komissiya bir xil obyektlarni o'rganadigan va bir xil savollarga javob beradigan 2 tadan 5 tagacha ekspertlar tarkib topadi. Ekspert komissiyasi uning barcha a'zolari bilan kelishilgan umumiy xulosani taqdim etadi. Komissiyaning har bir a'zosi kelishmovchiliklar yuzaga kelgan taqdirda, uni asoslab, yozma ravishda o'z fikrini bildirishi mumkin.

Kompleks ekspertiza yuzaga kelgan masalalarni bir turdagi ekspertlar tominidan hal qila olmaydigan va turli ekspertlikdagi odamlar talab qilinadigan hollarda tayinlanadi. Kompleks ekspertiza jarayonida komissiya tarkibiga ekspert-avtotexnikdan tashqari shifokorlar, sud ekspertlari va boshqalar ham kiritilishi mumkin.

Komissiya bir xil obyektlarni tekshiradi va turli bilim sohalari ekspertlari uchun umumiy masalalarini hal qiladi.

O'tkazish ketma-ketligiga ko'ra birlamchi, qo'shimcha va takroriy ekspertiza ajratiladi.

Dastlabki ekspertiza o'tkazilar ekan, ekspertiza yoki tergov qarorida keltirilgan aniq savollarga javob beradi.

Qo'shimcha ekspertiza ekspert xulosasi yetarli darajada aniq bo'lmagan yoki to'liq bo'lmagan taqdirda tayinlanadi. Qo'shimcha tergovlar oldingi xulosani aniqlaydi, holatni tekshirish jarayonini va xulosalarning ma'nosini aniqlaydi. Bundan tashqari, ilgari berilgan savollar bo'yicha xulosalar muhokama qilinadi.

Ekspertning malakasi, tekshiruvning to'g'riligi, barcha xulosalarning obyektivligi yoki xulosaga asos bo'lgan dastlabki ma'lumotlarning ishonchliligi to'grisida shubha tug'lsa

takroriy ekspertiza tayinlanishi mumkin. Shuningdek, dastlabki ekspertiza davomida ma'lim bo'lmagan va ishning holatlarini yangicha yorituvchi qo'shimcha materiallar aniqlanganda ham takroriy ekspertiza o'tkazish zarurati yuzaga keladi. Takroriy ekspertiza ko'pincha komissiya emas, faqat yangi tarkibda tayinlanadi. Ushbu tarkibga birlamchi va qo'shimcha ekspertizada qatnashgan ekspertlar kiritilishi mumkin emas.

XULOSA. Takroriy ekspertiza ko'pincha oldingi savollarga javob beradi. Agar yangi savollar tug'ilsa, ular orasida albatta avvalgi xulosalarni tasdiqlashi kerak. Tasdiqlanmagan taqdirda asoslari keltirilishi shart.

Tergov obyektiga ko'ra Respublika sud ekspertizasi qo'mitasining tegishli Qaroriga muvofiq ekspertlarning quyidagi turlari va kichik turlari ajratiladi:

1. Sud avtomobil yo'llari ekspertizasi.
2. Sud-avtotexnika ekspertizasi avtotransport qismlarini va uzellarining texnik holatini, transport-trasologik va yo'l-transport hodisasi holatlarini hisoblash usullari bilan aniqlanadi.
3. Sud avtotovarshunos ekspertizasi.
4. Sud kompyuter texnik ekspertizasi.
5. Sud pocherk ekspertizasi.
6. Sud qurilish texnik ekspertizasi.
7. Hujjatlarning sud-texnik ekspertizasi.
8. Nooziq-ovqat mahsulotlarining sud-tovar ekspertizasi.
9. Sud fonoskopik ekspertizasi: o'z ichiga akustik tahlil, lingvistik tahlil, va lingvistik analizlarni oladi.
10. Sud iqtisodiy ekspertizasi.
11. Materiallar, moddalar va buyumlar sud-eksperizasi o'z ichiga tolali materiallar va ulardan matolar, lak bo'yok materiallar va qoplamalar, metallar, qorishmalar va ulardan tayyirlangan buyumlar, neft mahsulotlari va yoqilg'i-moylash materiallari, tuproqshunoslik, shisha va undan tayyorlanadigan shisha mahsulotlarini oladi.
12. Radioelektron asboblarning sud ekspertizasi va elektr jihozlari.
13. Sud fuqarolik huquqlari obyektlarining qiymatini baholash bo'yicha ekspertiza.

Adabiyotlar:

1. Mirzayev, Q. S. (2022, December). O'ZBEKISTONDA TRANZIT TASHISHLAR. In Conference Zone (pp. 266-271).
2. Мирзаев, К. С., & Одилов, Ф. У. (2022). Способ повышения износостойкости рабочих поверхностей.
3. МИРЗАЕВ, К. ОДИЛОВ ФУ. ББК 39я43 Т65, 120.
4. Абдуллаев, У. С., & Яхшибоева, А. (2023). ИЗ ИСТОРИИ ИЗОБРЕТЕНИЯ ТОКАРНОГО СТАНКА. Ustozlar uchun, 18(2), 97-104.
5. Абдуллаев, У. (2023, March). ЎРТА ОСИЁ САКЛАРИГА ОИД ТАРИХИЙ-ЭТНОГРАФИК МАЪЛУМОТЛАР (манба ва адабиётлар тахлили). In Proceedings of International Conference on Modern Science and Scientific Studies (Vol. 2, No. 3, pp. 87-94).
6. Абдуллаев, У. С. (2023, March). ИЗ ИСТОРИИ ТРАДИЦИОННОГО МЕЖЭТНИЧЕСКОГО ВЗАИМООТНОШЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ФЕРГАНСКОЙ ДОЛИНЫ. In Proceedings of International Educators Conference (Vol. 2, No. 3, pp. 14-20).
7. Абдуллаев, У. С., & Каримова, М. А. (2014). основные направления традиционных межэтнических процессов в

- ферганской долине (XIX–XX в. в). Социально-гуманитарный вестник Юга России, (4), 3-7.
8. Dilnoza, N. (2022). THE USE OF INTERACTIVE TECHNOLOGIES IN TEACHING PHILOSOPHY IN THE HIGHER EDUCATION SYSTEM. *Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development*, 4, 118-123.
9. Gulomjonovna, N. D. (2023). Spiritual and Economic Factors of a Strong Family. *Telematique*, 7607-7611.
10. Каримова, М. А., & Нажимидинова, Д. Ф. (2023). ФАРЗАНД ТУҒИЛИШИ ВА БОЛА ТАРБИЯСИ БИЛАН БОҒЛИҚ УРФ-ОДАТЛАРДА ЗАРДУШТИЙЛИК ИЗЛАРИ. *Journal of new century innovations*, 12(1), 69-76.
11. Нажимидинова, Д. Ф. (2023). ОИЛА ТИНЧЛИГИ ЖАМИЯТ ФАРОВОНЛИГИ. *Journal of new century innovations*, 12(1), 77-81.
12. Туланов, М. (2023, April). ПОСТРОЕНИЕ ДУХОВНОГО ПРОСТРАНСТВА, ПРОСВЕЩЕННОГО ОБЩЕСТВА, ГДЕ ЧЕЛОВЕК ЖИВЕТ СВОБОДНО И КОМФОРТНО В ОБНОВЛЕННОМ УЗБЕКИСТАНЕ, ЯВЛЯЕТСЯ АКТУАЛЬНЫМ ВОПРОСОМ. In *Proceedings of International Conference on Modern Science and Scientific Studies (Vol. 2, No. 4, pp. 396-399)*.
13. Туланов, М. (2023, April). ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОКУЛЬТУРНОГО И ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ У МОЛОДЕЖИ–ТРЕБОВАНИЕ ВРЕМЕНИ. In *Proceedings of International Conference on Modern Science and Scientific Studies (Vol. 2, No. 4, pp. 405-409)*.
14. Юлчиев, Э., & Туланов, М. (2016). СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО БИЗНЕСА И ЧАСТНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА. In *Современные тенденции развития аграрного комплекса (pp. 1644-1645)*.
15. Назаров, М., Туланов, М. К., & Акрамов, М. К. (2015). КУЛЬТУРА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ И ДУХОВНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ЛИЧНОСТИ. *Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов*, (6), 67-69.
16. Туланов, М. (2016). ДУХОВНАЯ ЦЕННОСТЬ, КАК ГЕНЕЗИС РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕОЛОГИИ В МНОГОНАЦИОНАЛЬНОМ ГОСУДАРСТВЕ. In *Современные тенденции развития аграрного комплекса (pp. 1683-1687)*.
17. Saidovna, R. D. (2022). Professional competence of the educator–the main factor ensuring the quality of education. *Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development*, 3, 226-231.
18. Raxmonova, D. S. (2022). Talabalarda kreativ qobiliyatlarni rivojlantirishda noodatiy fikrlash usullaridan foydalanish. *Central Asian Research Journal for Interdisciplinary Studies (CARJIS)*, 2(1), 183-189.
19. Saidovna, R. D., Saadat, O., & Yorkhoy, H. (2023). DEVELOPMENT OF STUDENTS' EDUCATIONAL ACTIVITIES IN THE SYSTEM OF PROFESSIONAL EDUCATION. MODERN EDUCATIONAL SYSTEM AND INNOVATIVE TEACHING SOLUTIONS, 2(2), 111-120.
20. Khamidovna, P. O., Saidovna, R. D., & Barnohon, Y. (2019). The Role of Interactive Methods For Improving Students Communicational Culture of Higher Educational Institutions. *International Journal of Scientific Research And Education*, 7(4)