

«ԱՎՏՈՄՈՒԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ԵՎ «ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԻՐԱՎԱԽԱԽՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ՆԱԽԱԳԾԵՐԻ ՓԱԹԵԹԻ (Պ-569-15.04.2020-ՏՀ-011/0) ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

«Ավտոմոբիլային տրասպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» և «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծերի փաթեթով առաջարկվում է՝

- սահմանել թվային տախոգրաֆի պարտադիր առկայություն միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս,

- որպեսզի միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս փոխադրող իրականացնի ուղևորների՝ դժբախտ պատահարներից ապահովագրություն, ինչն անվտանգ ուղևորության և ուղևորափոխադրման կարևորագույն պայմաններից է,

- սահմանել վարչական պատասխանատվություն միջպետական ուղևորափոխադրումների կազմակերպման այնպիսի դեպքերում, երբ այն տախոգրաֆով կահավորված չէ, թվային տախոգրաֆի քարտը բացակայում է, թվային տախոգրաֆի քարտը չտեղադրված վիճակում է, թվային տախոգրաֆն անսարք է, թվային տախոգրաֆն անջատված վիճակում է, ուղևորներն ապահովագրված չեն դժբախտ պատահարներից,

- սահմանել պատասխանատվություն առանց արհեստանոցի քարտի թվային տախոգրաֆի ստուգաչափում իրականացնելու համար,

- իջեցնել նաև միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնելիս տախոգրաֆի օգտագործման համար սահմանված վարչական պատասխանատվության՝ ստուգանքի չափերը,

- սահմանել մեկ միասնական պատասխանատվության չափ՝ թե միջպետական ուղևորափոխադրման, թե միջպետական բեռնափոխադրման ժամանակ տախոգրաֆի բացակայության, անսարքության, քարտի բացակայության և այլ օրենքով սահմանված դեպքերի համար:

Անդրադառնալով «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծին (այսուհետ՝

նախագիծ) հարկ ենք համարում անդրադառնալ հետևյալ իրավական կարգավորումներին: Այսպես՝

1. Նախագծի 1-ին հոդվածի համաձայն՝ նախատեսվում է օրենքի 7-րդ հոդվածի 3-րդ մասից հանել «և ավտոբուսները» բառերը և նույն մասը լրացնել «ինչպես նաև միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնող 6-ից ավելի նստատեղ ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցները» բառերով, ինչի արդյունքում ստացվում է հետևյալ ձևակերպումը. «Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով միջպետական փոխադրումներ իրականացնող բեռնատար տրանսպորտային միջոցները, ինչպես նաև միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնող 6-ից ավելի նստատեղ ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցները պետք է կահավորված լինեն տախոգրաֆով ... »: Նախագծի հիմնավորման համաձայն՝ նախագծի ընդունման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նրանով, որ ավտոտրանսպորտային ոլորտում Հայաստանի Հանրապետության ներկայիս օրենսդրությունը մի շարք կարգավորումների բացակայության պայմաններում միջպետական կանոնավոր և ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու ժամանակահատվածում չկա որևէ երաշխիք առ այն, որ ուղևորների կյանքին կամ առողջությանը որևէ վտանգ չի սպառնում: Այդպիսի վտանգների առաջին աղբյուրն այն է, որ օրենքով սահմանված չէ տախոգրաֆի առկայության պարտադիրությունը միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս: Արդյունքում ստեղծվում է իրավիճակ, երբ վարորդն առանց հանգստի՝ սահմանված նորմերի խախտմամբ, շարունակում է վարել մեքենան, դրանով վտանգելով թե՛ իր, թե՛ ուղևորների կյանքը և առողջությունը: Սակայն, նախագծի հիմնավորումը չի պարունակում հստակ տեղեկատվություն առաջարկվող փոփոխությունների վերաբերյալ, մասնավորապես, չի հստակեցվում, թե նախագծում նշված նստատեղերի նվազագույն քանակը ներառում է արդյոք վարորդի նստատեղը, թե ոչ:

Միաժամանակ պարզ չէ, թե կոնկրետ որ ավտոտրանսպորտային միջոցի մասին է խոսքը, քանի որ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 4-րդ հոդվածով հստակ տարանջատված են տրանսպորտային միջոցներն ըստ նստատեղերի, մասնավորապես, հիշյալ օրենքի 4-րդ հոդվածի համաձայն՝ *ավտոբուս է համարվում այն* ավտոմոբիլը, որի նստատեղերի քանակը, բացառությամբ վարորդի նստատեղի, գերազանցում է ութը. 9-17 նստատեղ ունեցող ավտոբուսը, առանց վարորդի նստատեղի, համարվում է միկրոավտոբուս, իսկ *թեթև մարդասարս ավտոմոբիլ է համարվում այն* ավտոմոբիլը, որի նստատեղերի քանակը,

բացառությամբ վարորդի նստատեղի, չի գերազանցում ութը: Հարկ է նշել, որ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 2-րդ հոդվածի համաձայն՝ ավտոբուս է համարվում ուղևորների համար նախատեսված 8-ից ավելի նստատեղ ունեցող, իր կառուցվածքով և կահավորվածությամբ ուղևորների և ուղեբեռի անվտանգ և հարմարավետ փոխադրման համար նախատեսված ավտոմոբիլը, իսկ թեթև մարդատար ավտոմոբիլ է համարվում ուղևորների համար նախատեսված 8-ից ոչ ավելի նստատեղ ունեցող, իր կառուցվածքով և կահավորվածությամբ ուղևորների և ուղեբեռի անվտանգ և հարմարավետ փոխադրման համար նախատեսված ավտոմոբիլը:

Այդ առումով անհրաժեշտ է նկատի ունենալ, որ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի կարգավորումները վերաբերում են միջպետական ավտոբուսային կանոնավոր և ավտոբուսային ոչ կանոնավոր փոխադրումներին, իսկ նվազագույնը 6 նստատեղ ունեցող փոխադրամիջոցն ըստ վերոնշյալ իրավական ակտի՝ չի համարվում ավտոբուս կամ միկրոավտոբուս: Հարկ է նշել նաև, որ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 7-րդ հոդվածի համաձայն Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից 2007 թվականի դեկտեմբերի 27-ին ընդունվել է «Հայաստանի Հանրապետության տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների և ուղեբեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» N 1587-Ն որոշումը, որի կարգավորումներում նույնպես նշված է, որ Հայաստանի Հանրապետության տարածքից իրականացվող միջպետական կանոնավոր ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով՝ ավտոբուսներով և միկրոավտոբուսներով:

Հարկ է նշել նաև, որ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և այլ պետությունների կառավարությունների միջև ստորագրվել են միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցությանը վերաբերող մի շարք համաձայնագրեր, որոնց համաձայն՝ ուղևորների փոխադրումներն իրականացվում են ավտոբուսներով, այսինքն՝ ավտոտրանսպորտային միջոցով, որը նախատեսված է ուղևորներ փոխադրելու համար և ունի ոչ պակաս, քան 8 նստատեղ՝ չհաշված վարորդին: Օրինակ, խոսքը վերաբերում է 1997 թվականի մայիսի 3-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Վրաստանի կառավարության միջև միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» համաձայնագրին, 1995 թվականի ապրիլի 10-ին ստորագրված

«Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Բուլղարիայի Հանրապետության կառավարության միջև միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների մասին» համաձայնագրին, 1997 թվականի սեպտեմբերի 20-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Բելառուսի Հանրապետության կառավարության միջև միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» համաձայնագրին և այլն:

Այդ առումով, նախագծով առաջարկվող կարգավորումները խնդրահարույց են, քանի որ չեն համապատասխանում Հայաստանի Հանրապետության կառավարության վավերացրած համաձայնագրերի, ինչպես նաև «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով ամրագրված հիմնական կարգավորումների տրամաբանությանը, ինչն էլ չի բխում Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության 5-րդ հոդվածի 3-րդ մասի և «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 13-րդ հոդվածի 8-րդ մասի պահանջներից:

Նույն դիտողությունները վերաբերում են նաև նախագծի 2-րդ հոդվածով, ինչպես նաև «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի 137.7-րդ հոդվածի 4-րդ, 5-րդ, 6-րդ մասերով նախատեսված կարգավորումներին:

Նշենք նաև, որ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից շրջանառության մեջ են դրվել ներկայացված նախագծերի կարգավորումներին առնչվող «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին», «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում փոփոխություն և լրացումներ կատարելու մասին» և «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում փոփոխություններ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծեր:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից մշակված օրենսդրական փաթեթով նախատեսվում է «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի պահանջներին համապատասխան կանոնակարգել ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ և բեռնափոխադրումներ իրականացնող վարորդների հանգստի և աշխատանքի ժամանակահատվածները սահմանող տախոգրաֆի համակարգի կիրառման գործընթացը, սահմանել տախոգրաֆի կիրառման պայմանները, այն չկիրառելու հնարավոր բացառությունները, տախոգրաֆի համակարգի

կիրարկումն ապահովող օրենսդրության պահանջների խախտումների վարչական պատասխանատվության շրջանակները:

Հաշվի առնելով, որ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից մշակված օրենսդրական փաթեթն իրավական առումով առավել ընդգրկուն է և մշակվել է ԵՄ կանոնակարգերի պահանջներին համապատասխան, ներկայացված օրենսդրական առաջարկի ընդունումը ներկայացված խմբագրությամբ գտնում ենք ոչ նպատակահարմար:

2. Նախագծի 2-րդ հոդվածով առաջարկվում է օրենքի 8-րդ հոդվածում լրացնել 3-րդ մաս, որի համաձայն՝ 6-ից ավելի նստատեղ ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցներով միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս փոխադրողը պարտավոր է իրականացնել ուղևորների դժբախտ պատահարներից ապահովագրություն:

Այսպես, միջպետական ուղևորափոխադրումների դեպքում ուղևորների պարտադիր ապահովագրություն իրականացնելու հետ կապված հարաբերությունները կարգավորված են «Տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով, մասնավորապես, հիշյալ օրենքի 18-րդ հոդվածի 6-րդ մասի համաձայն՝ փոխադրողն իր գույքով պատասխանատու է փոխադրման ընթացքում ուղևորի առողջությանը հասցված վնասի համար: Վնասի հատուցման կարգը սահմանվում է օրենքով, փոխադրման և ապահովագրության պայմանագրերով: Իսկ նույն օրենքի 26-րդ հոդվածն ամրագրում է՝ օդային, երկաթուղային, ջրային և ավտոմոբիլային միջպետական ուղևորափոխադրումների դեպքում ուղևորները, օրենքով սահմանված կարգով, ենթակա են պարտադիր ապահովագրության:

Ըստ նախագծի հետ ներկայացված հիմնավորման՝ նախագծի ընդունման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ ավտոտրանսպորտային ոլորտում Հայաստանի Հանրապետության ներկայիս օրենսդրությունը մի շարք կարգավորումների բացակայության պայմաններում միջպետական կանոնավոր և ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու ժամանակահատվածում չկա որևէ երաշխիք առ այն, որ ուղևորների կյանքին կամ առողջությանը որևէ վտանգ չի սպառնում: Միաժամանակ, միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությունը չի պարտավորեցնում կատարել ուղևորների՝ դժբախտ պատահարներից ապահովագրություն: «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 8-րդ հոդվածի 2-րդ մասը պարտավորեցնում է ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտ շահագործող

փոխադրողներին իրականացնել երրորդ անձանց կյանքին, առողջությանը կամ գույքին պատճառված վնասի հատուցման իրենց քաղաքացիական պատասխանատվության ռիսկի ապահովագրություն, մինչդեռ նույնքան կարևոր է հենց ուղևորների ապահովագրության իրականացումը:

Միջպետական փոխադրումների ապահովագրությունն իրականացվում է Հայաստանի Հանրապետության միջազգային պայմանագրերի համաձայն: Այդ առումով անհրաժեշտ է նկատի ունենալ, որ 1999 թվականի հունվարի 13-ին Սարատովում ստորագրվել է «Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների ժամանակ ուղևորների պարտադիր ապահովագրության մասին» համաձայնագիրը (այսուհետ՝ համաձայնագիր), որի համաձայն՝ կողմերն իրենց տարածքներում սահմանում են ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր և ոչ կանոնավոր միջազգային փոխադրումներ կատարելու ժամանակ դժբախտ դեպքերից ուղևորների պարտադիր ապահովագրում: Սույն համաձայնագրով կողմեր են հանդիսանում Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից պետությունները, ի դեմս իրենց կառավարությունների: Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածը սահմանում է, որ չի թույլատրվում կատարել ուղևորների միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումներ առանց ապահովագրողի և փոխադրողի միջև միջազգային փոխադրումների ժամանակ դժբախտ դեպքերից ուղևորների պարտադիր ապահովագրության պայմանագիր կնքելու: Միջազգային փոխադրումների ժամանակ դժբախտ պատահարներից ուղևորների պարտադիր ապահովագրումը կատարվում է կողմերի ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված կարգով՝ ապահովագրողի և փոխադրողի միջև համապատասխան պայմանագրեր կնքելու միջոցով: Այսինքն, միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս ուղևորների՝ դժբախտ պատահարներից պարտադիր ապահովագրության պահանջը սահմանված է Հայաստանի Հանրապետության վավերացրած միջազգային պայմանագրով, «Տրանսպորտի մասին», «Ապահովագրության և ապահովագրական գործունեության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքներով:

Գրեթե բոլոր երկրներում գործում է ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պարտադիր ապահովագրության համակարգ, որի շրջանակներում ԱՊՊԱ պայմանագրերի կնքումը պարտադիր է յուրաքանչյուր ավտոտրանսպորտային միջոցի համար՝ տվյալ երկրի սահման մուտք գործելիս: Հետևաբար, եթե տվյալ ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատերը/վարորդը կնքում է ԱՊՊԱ պայմանագիր, ապա նրա՝ ուղևորների կյանքին, առողջությանը կամ գույքին պատճառված վնասի

հատուցման քաղաքացիական պատասխանատվության ռիսկը արդեն իսկ ապահովագրված է համարվում տվյալ երկրի ԱՊՊԱ ոլորտի օրենսդրության համաձայն:

Այդ առումով գտնում ենք, որ տեղին չէ նախագծի հիմնավորմամբ ներկայացված այն պնդումը, որ Հայաստանի Հանրապետության ներկայիս օրենսդրությամբ մի շարք կարգավորումներ բացակայում են և միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելիս Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությունը չի պարտավորեցնում կատարել ուղևորների՝ դժբախտ պատահարներից ապահովագրություն:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը, ինչպես նաև այն հանգամանքը, որ Հայաստանի Հանրապետության գործող ԱՊՊԱ համակարգի շրջանակներում չեն ծածկվում Հայաստանի Հանրապետության տարածքից դուրս տեղի ունեցող պատահարները՝ Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենսդրության շրջանակներում առաջարկվող պարտադիր ապահովագրման պահանջի բավարարումն ավտոմոբիլային տրանսպորտում փոխադրողների կողմից հնարավոր ենք համարում հետևյալ դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության անդամակցում Գրին Քարտ միջազգային ապահովագրական համակարգին, ինչը հնարավորություն կտա Հայաստանի Հանրապետության ապահովագրական ընկերություններից ձեռք բերել միջազգային ԱՊՊԱ պայմանագրի (Գրին Քարտ), որը կգործի Գրին Քարտ միջազգային կառույցի անդամ հանդիսացող Հայաստանի Հանրապետության հետ համագործակցող երկրներում, որի առումով հայտնում ենք, որ Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոն Գրին Քարտ միջազգային ապահովագրական համակարգին անդամակցության դիմում է ներկայացրել: Ներկայումս իրականացվում են անդամակցության հետ կապված աշխատանքներ:

Բացի այդ, հիմնավորման կարիք ունի ուղևորների՝ դժբախտ պատահարներից ապահովագրություն իրականացնելու պարտադիր պահանջը 6-ից ավելի նստատեղ ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցներով միջպետական ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու դեպքում սահմանելը, քանի որ համաձայնագրի 1-ին հոդվածի համաձայն՝ ուղևորների միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումն իրականացվում է ավտոբուսներով առնվազն երկու կողմերի տարածքով՝ փոխադրման պայմանագրի հիման վրա, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ մեկնման և ժամանման կետերը գտնվում են մեկ պետության տարածքում, իսկ Համաձայնագրի իմաստով ավտոբուս է համարվում ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման համար նախատեսված ավտոտրանսպորտային միջոցը, որն ունի ոչ պակաս, քան 7 նստատեղ, չհաշված վարորդի տեղը:

Այսինքն, վերոնշյալից պարզ է դառնում, որ և Համաձայնագրի և «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի կարգավորումների համաձայն միջպետական ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են ավտոբուսներով կամ միկրոավտոբուսներով, իսկ նվազագույնը 6 նստատեղ ունեցող փոխադրամիջոցս ըստ վերոնշյալ իրավական ակտերի՝ չի համարվում ավտոբուս:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ առաջարկում ենք ձեռնպահ մնալ օրենքի փոփոխություններից: