

## ԱՎՏՈՍՈՐԻԼԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ՊԱՅՄԱՆԱԳՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

### Լիլիթ ՔԱՍԱԼՅԱՆ

*ԵՊՀ քաղաքացիական իրավունքի ամբիոնի ասպիրանտ*

**Յ**ուրաքանչյուր պետության տնտեսության զարգացվածության մակարդակը պայմանավորված է տրանսպորտային գործունեության և այն ապահովող ենթակառուցվածքների միջազգային չափանիշներին համապատասխանության աստիճանով:

Տրանսպորտային ծառայությունների տարատեսակներից մեկը փոխադրումն է: Ինչպես նշում է Տ. Կ. Բարսեղյանը<sup>1</sup>, փոխադրումները՝ որպես տրանսպորտային ծառայությունների տարատեսակ, դրսևորվում են տարածության մեջ մարդկանց, բեռի և ուղեբեռի տեղափոխության տեսքով ու կազմում են տրանսպորտային տնտեսական գործունեության առանցքը: Ա. Պ. Սերգեյևի և Յու. Կ. Տոլստոյի դիրքորոշման համաձայն՝ փոխադրումների արժամիքը բեռի, ուղեբեռի և (կամ) ուղևորի՝ մեկ վայրից մյուսը փոխադրելու հետևանքով ստեղծվող տնտեսական արդյունքն է<sup>2</sup>: Համանման կարծիք է արտահայտում նաև ռուս իրավագետ Վ. Վ. Պիլյական<sup>3</sup>՝ նշելով, որ տրանսպորտային գործունեության՝ որպես նյութական արտադրության բնագավառի գլխավոր առանձնահատկությունը, դրսևորվում է նրանում, որ այն նոր նյութական բարիքներ չի ստեղծում, իսկ նրա արդյունքը տարածության մեջ որոշակի մարդկանց, ուղեբեռի, ինչպես նաև բեռների տեղափոխությունն է:

Փոխադրումները համարվում են տրանսպորտային ծառայությունների ինքնուրույն տարատեսակ: Դրանք բացառապես պայմանագրային իրավահարաբերություններ են, որոնք ծագում են պայմանագրի

առանձին և ինքնուրույն տարատեսակի՝ փոխադրման պայմանագրի հիման վրա: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 854-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ «Բեռների, ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրումն իրականացվում է փոխադրման պայմանագրի հիման վրա»: Հարկ է նշել, որ քաղաքացիական իրավունքի տեսաբանների կողմից փոխադրման պայմանագրին բավականին մեծ ուշադրություն է դարձվում: Դրա հետ մեկտեղ՝ փոխադրման հարաբերությունները կարգավորող պայմանագրերի համակարգում շատ իրավագետներ կարևոր տեղ են հատկացնում հենց ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրին<sup>4</sup>: Ուստի, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը փոխադրման պայմանագրի տարատեսակ է, և որ գրեթե բացակայում են այն իրավական նորմերը, որոնք նվիրված են դրա առանձին կարգավորմանը, հարկ ենք համարում ներկայացնել փոխադրման պայմանագրի համատեքստում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի համառոտ իրավական բնութագիրը՝ առանձնահատկություններով հանդերձ: Մեր կարծիքով, դա հնարավորություն կտա ոչ միայն առավել ամբողջական ներկայացնելու խնդրո առարկա պայմանագիրը, այլև հստակ սահմանազատելու այն տրանսպորտային մի շարք ուրիշ պայմանագրերից: Այս առումով տեղին է ռուս իրավագետ Գ. Պ. Սավիչևը, երբ նշում է, որ փոխադրման պայմանագրի ճիշտ իրավաբանական սահմանումն էական նշանակություն ունի տրանսպորտային օրենսդրության կատարելագործման և ունիֆիկացման (միասնականացման) համար<sup>5</sup>:

Այսպիսով, անդրադառնալով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի՝ որպես փոխադրման պայմանագրի

## **ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

տարատեսակի իրավական բնութագիրը ձևավորող առանձնահատկություններին՝ նախ և առաջ հարկ ենք համարում անդրադառնալ դրա ռեալ լինելու հանգամանքին: Մասնավորապես, ըստ մի շարք իրավագետների՝ տրանսպորտային փոխադրման պայմանագրերը, բացառությամբ ֆրախտի և փոխադրումների կազմակերպման պայմանագրերի, ռեալ պայմանագրեր են<sup>6</sup>: Ինչպես նշում է Տ. Կ. Բարսեղյանը, կոնսենսուալ են համարվում այն պայմանագրերը, որոնց կնքման համար բավական է միայն դրա կողմերի համաձայնությունը, **և այն հավաստելու նպատակով [ավելացված է իմ կողմից – Լ.Ք.]** որևէ գործողության կատարում չի պահանջվում: Մինչդեռ ռեալ են այն պայմանագրերը, որոնք կնքված են համարվում, երբ կողմերի փոխադարձ համաձայնության հիման վրա մի կողմը մյուսին իր է հանձնում<sup>7</sup>: Հեղինակը փոխադրման պայմանագիրը, բացառությամբ ֆրախտի (չարտերի) պայմանագրի (որի կատարման միջոց ավտոմոբիլային տրանսպորտը չի հանդիսանում), համարում է ռեալ պայմանագիր<sup>8</sup>: Այս առնչությամբ հարկ է նշել, որ փոխադրման պայմանագրի կնքումից բացի, ՀՀ գործող օրենսդրությամբ նախատեսվում է նաև այն հավաստող տրանսպորտային բեռնագրի տրամադրման իմպերատիվ պահանջը: Մասնավորապես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 854-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ համապատասխան բեռնափոխադրման պայմանագրի կնքումը հավաստվում է՝ բեռնառաքիչին տրանսպորտային բեռնագիր հանձնելով<sup>9</sup>: Փոխադրման պայմանագիրը որպես ռեալ պայմանագիր է բնութագրել նաև Ս. Յու. Մորոզովը<sup>10</sup>, ով արդարացիորեն նշում է, որ, բացառությամբ ֆրախտի պայմանագրի, փոխադրման պայմանագիրը համարվում է բացառապես ռեալ պայմանագիր, քանի որ այն կնքելու համար բավարար չէ պայմա-

նագրի առարկայի վերաբերյալ միայն կողմերի փոխադարձ համաձայնությունը: Ինչպես նշում է հեղինակը, պայմանագիրը կարող է կնքված համարվել բեռը փոխադրողին հանձնելու պահից, և նման պահանջը, առանց որևէ տարակարծության, օրենսդրական ամրագրում է ստացել<sup>11</sup>: Եվ իսկապես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 2-րդ մասով ուղղակիորեն պահանջվում է, ի հավաստումն բեռնափոխադրման պայմանագրի կնքման վերաբերյալ կողմերի կամաարտահայտության դրսևորման, տրամադրել նաև տրանսպորտային բեռնագիր: Վ. Ա. Եգիազարովը<sup>12</sup> փոխադրման պայմանագրերը որակում է որպես ռեալ և կոնսենսուալ պայմանագրեր: Մասնավորապես, ըստ հեղինակի՝ փոխադրման պայմանագիրը համարվում է կոնսենսուալ, եթե փոխադրողը պարտավորվում է տրանսպորտային միջոցը տրամադրել ավելի վաղ, քան բեռն իրեն վստահելն ու հանձնելը: Վերջին դեպքի առնչությամբ հեղինակը վկայակոչում է ֆրախտի կամ չարտերի պայմանագրերը<sup>13</sup>: Փոխադրման և մասնավորապես ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի ռեալ լինելու մասին իր դիրքորոշումն է արտահայտել նաև Վ. Վ. Վիտորյանսկին՝ ներկայացնելով վերը նշված պատճառաբանությունների հետ նույնաբովանդակ հիմնավորումներ<sup>14</sup>:

Փոխադրման պայմանագրի մյուս կարևոր առանձնահատկությունը դրա հատուցելի լինելն է<sup>15</sup>: Նշված դիրքորոշումը, նախ և առաջ, հիմնավորվում է ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 1-ին կետով, համաձայն որի՝ «Բեռի փոխադրման պայմանագրով փոխադրողը պարտավորվում է առաքողի կողմից իրեն վստահված բեռը հասցնել նշանակված վայրը և հանձնել բեռն ստանալու համար լիազորված անձին (ստացողին), իսկ առաքողը պարտավորվում է վճարել բեռի փոխադրման համար սահմանված վճարը»: Հատկանշական է, որ նույն իրավական ակտի 439-րդ հոդվածի 1-ին մասի համա-

ծայն՝ «Պայմանագիրը, որով կողմն իր պարտականությունների կատարման համար պետք է վճար կամ այլ հանդիպական կատարում ստանա, հատուցելի է»: Փոխադրման պայմանագրային իրավահարաբերությունների հատուցելիության հատկանիշը յուրահատուկ իրավական ամրագրում է ստացել «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությամբ, ըստ որի՝ տրանսպորտային ծառայությունները հատուցելի կամ օրենքով սահմանված կարգով մատուցվող ծառայություններ են: Վերջին արտահայտությունը մեկնաբանելու համար անհրաժեշտ ենք համարում անդրադառնալ նույն օրենքի 8-րդ հոդվածի 1-ին մասին, համաձայն որի՝ կառավարության կամ տեղական ինքնակառավարման մարմինների սահմանած սակագներով, անվճար, զեղչ գներով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների կրած վնասները փոխհատուցվում են պետական կամ համայնքների բյուջեներից: Ասվածից բխում է, որ եթե անգամ տրանսպորտային փոխադրման ծառայություններից օգտվող անձինք իրենք չեն վճարում փոխադրումների համար, դրանք, միևնույն է, կատարվում են հատուցման դիմաց: Այս առնչությամբ հարկ է նշել նաև, որ եթե ուղևորափոխադրումների մասով ՀՀ գործող օրենսդրությամբ նախատեսվում են փոխադրավարձից լրիվ կամ մասնակի ազատելու դեպքեր, ապա բեռնափոխադրումները բացառապես կատարվում են փոխադրավարձի դիմաց: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 860-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ «Բեռների, ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման համար գանձվում է կողմերի համաձայնությամբ սահմանված փոխադրավարձ, եթե այլ բան նախատեսված չէ օրենքով կամ այլ իրավական ակտերով»: Սույն իրավական դրույթի բովանդակությունը «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքով ամրագրված պահանջների հետ համադրելիս պարզ է դառնում, որ նշված իրավական նորմերով բեռնափոխադրում-

ների համար փոխադրավարձից ազատելու դեպքեր չեն նախատեսվում: Դրա հետ մեկտեղ՝ փոխադրավարձի չափը որոշելու նկատմամբ օրենքով կարող են լրացուցիչ պահանջներ սահմանվել: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 860-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ «Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով բեռների, ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրավարձի չափերը որոշվում են օրենքով սահմանված կարգով հաստատված սակագնի հիման վրա»: Ուշագրավ է, սակայն, որ Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումներն ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով իրականացնելու պրակտիկա դեռևս չի ձևավորվել:

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի հաջորդ կարևոր հատկանիշը պայմանավորված է դրա առարկան կազմող իրավահարաբերությունների մեկ այլ առանձնահատկությամբ, մասնավորապես՝ փոխադրման ծառայություններ մատուցելիս տրանսպորտային միջոցի սեփականատերը կամ օգտագործողը փոխադրումը կատարում է մասնավոր անձանց տրանսպորտային պահանջարկի (կարիքների) բավարարման համար<sup>16</sup>: Հետևապես, խնդրո առարկա իրավահարաբերությունները չեն կարող ծագել, եթե տրանսպորտային տեղափոխությունն իրականացվում է սեփական կարիքների համար<sup>17</sup>, օրինակ՝ ընկերության արտադրավայրից արտադրանքն իր պահեստ տեղափոխելիս, անձին պատկանող որոշակի առարկաները սեփական տրանսպորտային միջոցով մի վայրից մեկ այլ վայր տեղափոխելիս և այլն: Միաժամանակ, հաշվի առնելով «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերության բովանդակությունը՝ հարկ ենք համարում անդրադառնալ այն հարցին, թե փոխադրման ծառայություններից օգտվող սուբյեկտների շարքում միայն ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց հիշատակելն արդյո՞ք բացառում է պետության կամ հա-

## **ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

մայնքների տրանսպորտային կարիքների համար փոխադրումներ իրականացնելը: Գաղտնիք չէ, որ պետությունը քաղաքացիական հարաբերություններին մասնակցում է տարբեր պետական մարմինների միջոցով: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 129-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ պետական մարմինները Հայաստանի Հանրապետության անունից իրենց գործողություններով կարող են գույքային և անձնական ոչ գույքային իրավունքներ ու պարտականություններ ձեռք բերել և իրականացնել, ինչպես նաև դատարանում հանդես գալ իրենց իրավասության շրջանակներում: Նույն հոդվածի 2-րդ մասով նախատեսվում է քաղաքացիական իրավահարաբերություններին համայնքների մասնակցության հնարավորությունը: «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերության համատեքստում խնդիր չի առաջանում, երբ պետական կամ համայնքային տրանսպորտային կարիքների բավարարման նպատակով փոխադրման իրավահարաբերություններին մասնակցում է իրավաբանական անձի կարգավիճակ ունեցող մարմինը: Սակայն, այն դեպքում, երբ քաղաքացիական հարաբերություններին մասնակցում է պետական կազմակերպություն կամ կառույց, որն իրավաբանական անձի կարգավիճակ չունի<sup>18</sup>, տվյալ մարմինը դուրս է մնում «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությամբ նախատեսված սուբյեկտների շրջանակից: Ասվածը բնավ չի նշանակում, թե պետությունը կամ համայնքները չեն կարող մասնակցել ավտոտրանսպորտային իրավահարաբերություններին: Այսպես, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 2-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ նույն օրենքի գործողությունը տարածվում է ավտոտրանսպորտային գործունեություն կազմակերպող կամ իրականացնող բոլոր

սուբյեկտների վրա: Վկայակոչված իրավական դրույթից բխում է, որ տրանսպորտային իրավահարաբերություններին իրավաբանական անձանց հետ հավասար հիմունքներով մասնակցելու հնարավորությունը պետական մարմինների և համայնքների համար ծագում է, երբ վերջիններս մատուցում կամ կազմակերպում են տրանսպորտային ծառայություններ, սակայն ոչ այն դեպքում, երբ դրանք հանդես են գալիս որպես պատվիրատու կամ բեռն ուղարկող: Նշվածի առնչությամբ ընդհանուր կարգավորում է նախատեսվում ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 128-րդ հոդվածի 1-ին մասով, համաձայն որի՝ Հայաստանի Հանրապետությունը և համայնքները քաղաքացիական օրենսդրությամբ ու այլ իրավական ակտերով կարգավորվող հարաբերություններում հանդես են գալիս այդ հարաբերությունների մյուս մասնակիցների՝ քաղաքացիների և իրավաբանական անձանց հետ հավասար հիմունքներով: Սակայն նույն հոդվածի 2-րդ մասով ամրագրվում է, որ նշված քաղաքացիական իրավունքի սուբյեկտների նկատմամբ քաղաքացիական օրենսդրությամբ և այլ իրավական ակտերով կարգավորվող հարաբերություններում կիրառվում են իրավաբանական անձանց մասնակցությունը սահմանող նորմերը, եթե այլ բան չի բխում օրենքից կամ տվյալ սուբյեկտների առանձնահատկություններից: Վերջին դրույթի բովանդակությունը հաշվի առնելով՝ պարզ է դառնում, որ «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքից, մասնավորապես՝ նրա 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունից, «այլ բան է բխում»: Ընդ որում, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 128-րդ հոդվածի 2-րդ մասի բովանդակությունը հաշվի առնելով՝ հնարավոր չէ անգամ «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունը ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 128-րդ հոդվածի 1-ին մասին հակասող ճանաչել<sup>19</sup>, քանի որ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 128-րդ հոդվածի 2-րդ մասով ամրագրված է տվյալ հակասութ-

յունն ըստ եւթյան ի օգուտ «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի մեկնաբանելու հնարավորությունը: Ստեղծված իրավիճակի լավագույնս շտկման տարբերակը, հավանաբար, կարող է լինել ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 128-րդ հոդվածի 2-րդ մասում «եթե այլ բան չի բխում օրենքից» արտահայտության փոխարեն «եթե Հայաստանի Հանրապետության (պետական մարմինների) կամ համայնքների մասնակցությունը քաղաքացիական իրավահարաբերություններին ուղղակիորեն արգելված չէ օրենքով» արտահայտությամբ փոխարինելը: Միաժամանակ, կարծում ենք, որ խնդրո առարկա հարցի կապակցությամբ խմբագրման կարիք ունի նաև «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունը, որն առաջարկում ենք շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ. «Տրանսպորտային փոխադրում նշանակում է վճարովի կամ օրենքով սահմանված կարգով փոխադրումների իրականացման ծառայություն, եթե տրանսպորտային միջոցի սեփականատերը կամ օգտագործողը<sup>20</sup> փոխադրումն իրականացնում է ոչ անձնական կամ ոչ ծառայողական օգտագործման նպատակով, այլ սուբյեկտների տրանսպորտային կարիքների (պահանջարկի) բավարարման համար»:

Տրանսպորտային փոխադրման առանձնահատկությունները դրսևորվում են նաև նրանում, որ դրանք երկկողմ (փոխադարձ) հարաբերություններ են, քանի որ իրավահարաբերության կողմերից յուրաքանչյուրի համար առաջանում են թե՛ իրավունքներ և թե՛ պարտականություններ<sup>21</sup>: Տվյալ իրավահարաբերությունները նաև հանդես են գալիս որպես հարաբերական և պարտավորական հարաբերություններ, քանի որ կողմերից յուրաքանչյուրի սուբյեկտիվ իրավունքին համապատասխանում է մյուս կողմի պարտականությունը, և այդ սուբյեկտիվ իրավունքի իրականացումը տեղի է ունենում ոչ թե անմիջականորեն, այլ հարաբերության մյուս մասնակցի միջոցով<sup>22</sup>: Մասնավորապես, հաշվի առնե-

լով ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 1-ին մասի բովանդակությունը՝ փոխադրողը կրում է առաքողի կողմից իրեն վստահված բեռը նշանակված վայրը հասցնելու և բեռն ստանալու համար լիազորված անձին (ստացողին) հանձնելու պարտականությունները, իսկ առաքողը՝ բեռի փոխադրման համար սահմանված վարձը վճարելու պարտականությունը: Ընդ որում, պայմանագրի յուրաքանչյուր կողմի պարտականությանը համապատասխանում է կոնտրագենտի՝ պարտավորության կատարում պահանջելու և ստանալու իրավունքը:

Ինչպես վերը նշել ենք, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման երկկողմ իրավահարաբերությունների ծագման հիմքը համապատասխան փոխադրման պայմանագիրն է: Խնդրո առարկա պայմանագրի համառոտ իրավական բնութագիրը ներկայացնելիս չենք կարող չանդարդառնալ դրա վերաբերյալ մի շարք իրավագետների<sup>23</sup> արտահայտած այն դիրքորոշմանը, ըստ որի՝ այն համարվում է երրորդ անձի օգտին կնքվող պայմանագիր: Մասնավորապես՝ առավել հաճախ փոխադրվող բեռն ստանում է ոչ թե բեռն ուղարկողը (առաքողը), այլ նրա կողմից մատնանշված երրորդ անձը, որը փոխադրման պայմանագրային հարաբերությունների կողմ չէ, սակայն հանդես է գալիս որպես փոխադրման պարտավորության կատարումն ընդունող երրորդ անձ, ով, որպես կանոն, բեռն ուղարկողի հետ գտնվում է մեկ այլ պարտավորական հարաբերության մեջ (առուժախ, մատակարարում և այլն)<sup>24</sup>: Նման հանգամանքը որոշ իրավագետների հնարավորություն է տվել բեռնափոխադրման պայմանագիրը որակելու որպես ոչ միայն երրորդ անձի օգտին կնքվող պայմանագիր, այլև «կատարումը երրորդ անձին հանձնելու մասին պայմանագիր»<sup>25</sup>: Համաձայն Վ. Վ. Վիտրյանսկիի արտահայտած դիրքորոշման՝ իրավաբանական գրականությունում գոյություն ունի նաև տեսակետ, ըստ որի՝ փոխադրման պայմանագիրը եռա-

### **ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

կողմ պայմանագիր է, որում պայմանագրի բոլոր կողմերը ձեռք են բերում ինչպես իրավունքներ, այնպես էլ պարտականություններ: Այս առնչությամբ հեղինակը մատնանշում է Ս. Ի. Բրազինսկիի հետ համահեղինակությամբ շարադրված աշխատությունը<sup>26</sup>, որտեղ, սակայն, այլ դիրքորոշում է տեղ գտել: Մասնավորապես, տվյալ աշխատությունում բեռն ստացողը փոխադրման իրավահարաբերություններում հիշատակվում է ոչ թե որպես պայմանագրի կողմ, այլ երրորդ անձ<sup>27</sup>: Այս առումով հարկ ենք համարում նշել, որ պայմանագիրը կարող է բազմակողմ լինել, եթե նրանում մասնակցում են երկուսից ավելի կողմեր<sup>28</sup>, և այն կնքելու համար անհրաժեշտ է բոլոր կողմերի համաձայնեցված կամքի արտահայտությունը<sup>29</sup>: Եթե համապատասխան սուբյեկտը պայմանագրի կողմ չէ, նա չի կարող դրա հիման վրա որևէ պարտականություն ստանձնել, սակայն կարող է ձեռք բերել որոշակի իրավունքներ: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 346-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն՝ «Պարտավորությունը պարտականություններ չի ստեղծում որպես կողմ չմասնակցող անձանց (երրորդ անձանց) համար: Օրենքով, այլ իրավական ակտերով կամ կողմերի համաձայնությամբ նախատեսված դեպքերում պարտավորությունը կարող է կողմերից մեկի կամ երկուսի նկատմամբ իրավունքներ ստեղծել երրորդ անձանց համար»: Հետևապես գտնում ենք, որ ինչպես ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը, այնպես էլ ցանկացած փոխադրման պայմանագիր եռակողմ համարվել չի կարող, քանի որ նրա կողմերը, այսինքն՝ պայմանագրով սահմանված իրավունքները և պարտականությունները կրող անձինք, միայն առաքողը և փոխադրողն են, մինչդեռ բեռն ստանալու համար լիազորված անձը կամ բեռն ստացողը հանդես է գալիս բացառապես որպես համապատասխան ի-

րավունքներ ձեռք բերած անձ: Բացի դրանից, անհրաժեշտ ենք համարում նշել, որ սույն աշխատության շրջանակներում ուսումնասիրվող ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը կարող է որակվել որպես երրորդ անձի օգտին կնքվող պայմանագիր, սակայն ոչ բոլոր դեպքերում: Մասնավորապես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 446-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ հոգուտ երրորդ անձի է համարվում այն պայմանագիրը, որում կողմերը սահմանել են, որ պարտապանը պարտավոր է պարտավորությունը կատարել ոչ թե հոգուտ պարտատիրոջ, այլ պայմանագրում նշված կամ չնշված երրորդ անձի, որն իրավունք ունի պարտապանից պահանջելու իր օգտին կատարել պարտավորությունը: Մինչդեռ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ փոխադրողը պարտավորվում է առաքողի կողմից իրեն վստահված բեռը հասցնել նշանակված վայրը և այն հանձնել բեռն ստանալու համար լիազորված անձին (բեռն ստացողին): Նշվածի առնչությամբ չենք կարող չանդդառառալ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 318-րդ հոդվածի 1-ին մասին, համաձայն որի՝ մեկ անձի (ներկայացուցչի) կողմից ուրիշ անձի (ներկայացվողի) անունից լիազորագրի, օրենքի կամ դրա համար լիազորված պետական մարմնի կամ տեղական ինքնակառավարման մարմնի ակտի վրա հիմնված լիազորությունների ուժով կնքված գործարքը քաղաքացիական իրավունքներ և պարտականություններ է ստեղծում, փոփոխում ու դադարեցնում է անմիջականորեն ներկայացվողի համար: Միաժամանակ, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 321-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ լիազորագիր է համարվում գրավոր լիազորությունը, որն անձը տալիս է այլ անձի՝ երրորդ անձանց առջև ներկայացվելու համար: Նշված հոդվածների բովանդակությունը համադրելով ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 1-ին մասի բովանդակության հետ՝ կարելի է եզրակաց-

նել, որ այն դեպքում, երբ որպես բեռն ստացող սուբյեկտ է հանդես գալիս բեռն ուղարկողի լիազորած անձը, ապա համապատասխան իրավունքները ծագում են ոչ թե երրորդ անձի, այլ բեռն ուղարկողի համար: Հետևապես կարծում ենք, որ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 1-ին մասի բովանդակությունը խմբագրման կարիք ունի: Մասնավորապես՝ նշված հոդվածի համաձայն՝ առաքողի (բեռն ուղարկողի) լիազորված անձը, ով, համաձայն օրենքի պահանջի, պետք է հանդես գա նույն առաքողի անունից, և բեռն ստացողն օժտված է նույն կարգավիճակով, ինչը ոչ միայն հակասում է նույն հոդվածի տրամաբանությանը և փոխադրման պայմանագրի էությանը, այլև ակնհայտորեն խախտում է ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 318-րդ հոդվածի 1-ին մասի պահանջը, քանի որ բեռն ստացողը, ով պայմանագրի կողմ է, չի կարող հանդես գալ պայմանագրի կողմերից մեկի՝ առաքողի լիազորված անձի կարգավիճակով: Հետևապես առաջարկում ենք վկայակոչված հոդվածում նշված երկու սուբյեկտներին հիշատակել այլընտրանքային տարբերակով՝ փոխադրողի համար նախատեսելով «բեռը նշանակված վայր հասցնելու և այն բեռն ստանալու համար լիազորված անձին **կամ առաքողի վկայակոչած երրորդ անձին (ստացողին) հանձնելու** պարտականությունը»:

Ինչպես պարզ դարձավ վերը նշվածից, երրորդ անձը փոխադրման պայմանագրի կողմ է, այդ իսկ պատճառով նշված պայմանագրի փոփոխման կամ լուծման իրավունքը պատկանում է պայմանագրի կողմերին՝ առաքողին և փոխադրողին, թեև տվյալ իրավունքի իրականացման համար ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքով նախատեսվում են որոշ յուրահատկություններ: Մասնավորապես, նշված իրավական ակտի 446-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ երրորդ անձի կողմից պայմանագրով իր իրավունքից օգտվելու ցանկությունը պարտապանին հայտնելու պահից կողմերն առանց երրորդ անձի համաձայնության չեն

կարող լուծել կամ փոփոխել իրենց կնքած պայմանագիրը, եթե այլ բան նախատեսված չէ օրենքով, այլ իրավական ակտերով կամ պայմանագրով: Յուրահատկություններ են նախատեսվում նաև բեռն ստանալու իրավունքից հրաժարվելու առնչությամբ, մասնավորապես՝ նույն հոդվածի 4-րդ մասի համաձայն՝ այն դեպքում, երբ երրորդ անձը հրաժարվում է պայմանագրով իրեն տրամադրված իրավունքից, պարտատերը կարող է օգտվել այդ իրավունքից, եթե դա չի հակասում օրենքին, այլ իրավական ակտերին և պայմանագրին:

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի, ինչպես ցանկացած փոխադրման պայմանագրի մյուս կարևոր առանձնահատկությունն այն է, որ դրա կարգավորման առարկան սահմանելիս պայմանագրի ազատությունը սահմանափակ բնույթ ունի, քանի որ փոխադրման հարաբերությունները կարգավորող իրավական նորմերն աչքի են ընկնում առավել իմպերատիվ պահանջներով՝ պայմանավորված կարգավորման առարկան կազմող բնագավառի կարևորությամբ և յուրատիպությամբ: Ինչպես նշում է Տ. Կ. Բարսեղյանը, փոխադրման հարաբերությունների առանձնահատուկ օրենսդրական կարգավորումը բացատրվում է այդ հարաբերությունների առանձնահատկությամբ, այն իրողությամբ, որ փոխադրման իրավահարաբերությունները տրանսպորտային հարաբերությունների այն բաղադրամասն են, որոնց իրականացման համար անհրաժեշտ է կատարել տրանսպորտի շահագործման բարդ և բազմաբնույթ այլ աշխատանքներ՝ պահպանել տրանսպորտի աշխատանքի տեխնոլոգիական առանձնահատկությունները, տրանսպորտային միջոցների շահագործման անվտանգությունը և այլն<sup>30</sup>: Տրանսպորտային բնագավառում իմպերատիվ բազմաթիվ պահանջների առկայությունը հանգեցնում է նրան, որ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 437-րդ հոդվածով ամրագրված պայմանագրի ա-

## **ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

զատության սկզբունքը խնդրո առարկա բնագառավում սահմանափակ կիրառություն է ստանում, քանի որ, հաշվի առնելով ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 438-րդ հոդվածի պահանջը, այն ենթակա է կիրառման միայն օրենքին չհակասելու պայմանով: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 437-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ քաղաքացիները և իրավաբանական անձինք ազատ են պայմանագիր կնքելիս: Նույն հոդվածի 4-րդ մասի համաձայն՝ պայմանագրի պայմանները որոշվում են կողմերի հայեցողությամբ, բացի այն դեպքերից, երբ համապատասխան պայմանի բովանդակությունը սահմանված է օրենքով կամ այլ իրավական ակտերով: ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 438-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ պայմանագիրը պետք է համապատասխանի այն կնքելու պահին գործող օրենքով կամ այլ իրավական ակտերով սահմանված՝ կողմերի համար պարտադիր կանոններին (իմպերատիվ նորմերին): Ի լրումն վերը նշված քաղաքացիաիրավական ընդհանուր նորմերի՝ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 854-րդ հոդվածի 4-րդ կետով նախատեսվում է, որ տրանսպորտի առանձին տեսակներով բեռների, ուղևորների և ուղեբեռների փոխադրման պայմանները, ինչպես նաև կողմերի պատասխանատվությունն այդ փոխադրումների համար որոշվում են նրանց համաձայնությամբ, եթե այլ բան սահմանված չէ քաղաքացիական օրենսգրքով, տրանսպորտային օրենսգրքերով, այլ օրենքներով և դրանց համապատասխան ընդունված կանոններով: Հետևապես՝ տրանսպորտային հարաբերությունների բնագավառում պայմանագրի ազատության սկզբունքը, պայմանավորված տրանսպորտային գործունեության առանձնահատկություններով, պարփակված է որոշակի շրջանակներով: Դրա հետ մեկտեղ, փոխադրման պայմանագրի կողմերը

պայմանագրի պայմանների վերաբերյալ ազատ կամահայտնությամբ կարող են համաձայնության գալ, երբ այդ պայմանները սահմանող նորմերն ունեն դիսպոզիտիվ բնույթ<sup>31</sup>: Փոխադրման իրավահարաբերություններում պայմանագրի ազատության սկզբունքի սահմանափակման դեպքերը նախատեսված են նախ և առաջ, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 3-րդ հոդվածով: Մասնավորապես, նշված հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ քաղաքացիները և իրավաբանական անձինք քաղաքացիական իրավունքները ձեռք են բերում ու իրականացնում իրենց կամքով և ի շահ իրենց: Նրանք ազատ են պայմանագրի հիման վրա սահմանելու իրենց իրավունքները և պարտականությունները, որոշելու պայմանագրի՝ օրենսդրությանը չհակասող ցանկացած պայման: Քաղաքացիական իրավունքները կարող են սահմանափակվել միայն օրենքով, եթե դա անհրաժեշտ է պետական և հասարակական անվտանգության, հասարակական կարգի, հանրության առողջության ու բարքերի, այլոց իրավունքների և ազատությունների, պատվի ու բարի համբավի պաշտպանության համար: Նույն հոդվածի 3-րդ մասով ամրագրվում է Հայաստանի Հանրապետության ամբողջ տարածքում ապրանքների, ծառայությունների և ֆինանսական միջոցների ազատ տեղաշարժման սկզբունքը: Դրա հետ մեկտեղ, սակայն, նույն իրավական դրույթով նախատեսվում է, որ ապրանքների և ծառայությունների տեղաշարժման սահմանափակումներ կարող են մտցվել օրենքին համապատասխան, եթե դրանք անհրաժեշտ են մարդկանց անվտանգության ապահովման, կյանքի և առողջության պաշտպանության, բնության ու մշակութային արժեքների պահպանության համար<sup>32</sup>:

Փոխադրման իրավահարաբերություններին բնորոշ մյուս առանձնահատկությունը փոխադրողի պատասխանատվության սահմանափակ բնույթն է<sup>33</sup>, ինչն իմպերատիվ պահանջի ինքնուրույն դրսևորում է: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի



416-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ պարտավորությունների առանձին տեսակների և գործունեության որոշ տեսակների հետ կապված պարտավորությունների համար օրենքով կարող է սահմանվել վնասները ոչ լրիվ հատուցելու իրավունք (սահմանափակ պատասխանատվություն): Միաժամանակ, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 863-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ փոխադրողի՝ օրենքով սահմանված պատասխանատվությունը սահմանափակելու կամ վերացնելու մասին համաձայնություններն անվավեր են, բացառությամբ օրենքով սահմանված դեպքերի: Ասվածից բխում է, որ փոխադրողի պատասխանատվությունը կարող է սահմանափակվել բացառապես օրենքով սահմանված դեպքերում: Հարկ է նաև նշել, որ պատճառված վնասի համար սահմանափակ պատասխանատվությունը կարող է դրսևորվել ինչպես միայն որոշակի տեսակի վնասներ հատուցելու եղանակով (օրինակ՝ բացառելով բաց թողնված օգուտը հատուցելու հնարավորությունը), այնպես էլ վնասը միայն որոշակի արժեքի չափով հատուցելով: Այսպես, օրինակ, բեռի կորստի կամ պակասորդի դեպքում փոխադրողը պարտավորվում է բեռի արժեքի չափով հատուցում տրամադրել, սակայն եթե խոսքը արժեքի հայտարարմամբ փոխադրման հանձնված բեռի կորստի մասին է, ապա հատուցումը տրվում է միայն բեռի հայտարարված արժեքի չափով<sup>34</sup>: Բացի դրանից, բեռի փոխադրման ժամանակ բեռի վնասվածքի դեպքում փոխադրողը պարտավոր է պատճառված վնասը հատուցել այն գումարի չափով, որով նվազել է դրա արժեքը, իսկ վնասված բեռի կամ ուղեբեռի վերանորոգման անհնարինության դեպքում՝ դրա արժեքի չափով<sup>35</sup>: Սակայն փոխադրողի՝ պատճառված իրական վնասի հատուցման պարտականությունը դրանով չի սահմանափակվում, քանի որ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 866-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն՝ բեռի կամ ուղեբեռի կորստի, պակասորդի և վնասվածքի

հետևանքով առաջացած վնասի հատուցման հետ մեկտեղ փոխադրողն առաքողին (ստացողին) վերադարձնում է փոխադրվածը, որը զանձվել էր կորած, պակասած կամ վնասված բեռի կամ ուղեբեռի փոխադրման համար, եթե այն չի մտնում բեռի արժեքի մեջ: Հատկանշական է նաև, որ ինչպես գործարարական գործունեության ցանկացած տեսակի դեպքում, փոխադրումների դեպքում ևս սահմանվում են պատասխանատվությունից ազատվելու դեպքեր: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 417-րդ հոդվածի 3-րդ մասով ամրագրված ընդհանուր կանոնի համաձայն՝ ձեռնարկատիրական գործունեություն իրականացնելիս պարտավորությունը չկատարած կամ անպատշաճ կատարած անձը պատասխանատվություն է կրում, եթե չապացուցի, որ պատշաճ կատարումն անհնար է եղել անհաղթահարելի ուժի, այսինքն՝ տվյալ պայմաններում արտակարգ և անկանխելի հանգամանքների հետևանքով, եթե այլ բան նախատեսված չէ օրենքով կամ պայմանագրով: Այս առնչությամբ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 866-րդ հոդվածի 1-ին մասով նախատեսվում է, որ փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում փոխադրվող բեռի կորստի, պակասորդի կամ վնասվածքի համար, որը տեղի է ունեցել այն փոխադրման համար ընդունելուց հետո մինչև բեռն ստացողին կամ այն դրա համար լիազորված անձին հանձնելը, եթե չի ապացուցում, որ համապատասխան կորուստը, պակասորդը, վնասվածքը տեղի են ունեցել այնպիսի հանգամանքներում, որոնք փոխադրողը չէր կարող կանխել, և որոնք վերացնելն իրենից կախված չէր:

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագրի՝ որպես փոխադրման պայմանագրի տարատեսակի իրավական բնորոշումն արտացոլող առանձնահատկությունների առնչությամբ չենք կարող նաև չանդրադառնալ դրա՝ հրապարակային պայմանագիր լինելու վիճելի հարցին: Մասնավորապես, ՀՀ քաղաքացիական օ-

### **ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

րենսգրքի 859-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ «Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով փոխադրման պայմանագիրը հրապարակային պայմանագիր է: Միաժամանակ, նույն հոդվածի 1-ով նախատեսվում է, որ առևտրային կազմակերպության կողմից իրականացվող փոխադրումը համարվում է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով կատարված, եթե օրենքից, այլ իրավական ակտերից կամ այդ կազմակերպությանը տրված թույլտվությունից (լիցենզիայից) բխում է, որ այդ կազմակերպությունը պարտավոր է բեռներ, ուղևորներ և ուղեբեռներ փոխադրել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով: Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների ցանկը հրապարակվում է օրենքով սահմանված կարգով»<sup>36</sup>:

Ցավոք, թե՛ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքը և թե՛ ՀՀ տրանսպորտային օրենսդրությունը որևէ կերպ չեն կարգավորում այն հարցերը, թե ինչ է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտը, և որ դեպքերում է փոխադրումը համարվում կատարված ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով: Այսպես, «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 7-րդ պարբերության համաձայն՝ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտը բնորոշվում է որպես տրանսպորտային միջոց կամ տրանսպորտային միջոցի շարժակազմ, որով փոխադրող կազմակերպությունը պարտավոր է ուղևորների, ուղեբեռի և բեռների վճարովի փոխադրում իրականացնել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով և փոխադրման պայմանագրով: Իր հերթին, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածի 7-րդ պարբերությամբ նույնաբովանդակ սահմանում է անրագրված: Նշված իրավական նորմերի համեմատությունից պարզ է

դառնում, որ դրանցում տեղ է գտել տրանսպանական շրջապտույտ, որը հանգեցրել է օրենքի բացի առաջացման: Այլ կերպ ասած՝ իրավական բնորոշման նման «փակ շղթայի դեպքում» հնարավոր չէ ո՛չ սահմանել «ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոցը», ո՛չ էլ, առավել ևս, պարզել, թե որ դեպքերում է տրանսպորտային կազմակերպությունը պարտավոր փոխադրում իրականացնել: Ուստի, նպատակ ունենալով պարզել՝ արդյոք փոխադրման պայմանագիրը կարող է հրապարակային պայմանագիր համարվել, հարկ ենք համարում անդրադառնալ հրապարակային պայմանագրին բնորոշ հատկանիշներին: Այսպես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 442-րդ հոդվածի բովանդակությունից կարելի է բխեցնել հրապարակային պայմանագրին բնորոշ հետևյալ հատկանիշները՝ ա/ հրապարակային պայմանագրի կողմերից մեկը պարտադիր պետք է լինի առևտրային կազմակերպություն<sup>37</sup>, բ/ նշված առևտրային կազմակերպությունը պայմանագրի հիման վրա պարտավորվում է ապրանքներ վաճառել, աշխատանքներ կատարել կամ ծառայություններ մատուցել, ընդ որում՝ կազմակերպությունը, իր գործունեության բնույթով պայմանավորված, պետք է դա կատարի յուրաքանչյուրի նկատմամբ, ով կդիմի իրեն, գ/ հրապարակային պայմանագիրը կնքելու դեպքում առևտրային կազմակերպությունն իրավունք չունի որևէ անձի նախապատվություն տալու այլ անձի հանդեպ, դ/ ապրանքների, աշխատանքների և ծառայությունների գինը, ինչպես նաև հրապարակային պայմանագրի այլ պայմանները բոլոր սպառողների համար սահմանվում են միանման, ե/ սպառողին ապրանքներ տրամադրելու, նրա համար աշխատանքներ կատարելու և նրան ծառայություններ մատուցելու հնարավորության դեպքում առևտրային կազմակերպությունը չի կարող հրաժարվել հրապարակային պայմանագրի կնքելուց, գ/ առևտրային կազմակերպության կողմից հրապարակա-

յին պայմանագիրը կնքելուց անհիմն կերպով խուսափելու դեպքում նա կարող է դատական կարգով պարտավորեցվել կնքելու պայմանագիրը, ինչպես նաև հատուցելու պայմանագիրը կնքելուց անհիմն խուսափելու հետևանքով մյուս կողմին պատճառված վնասները. է/ հրապարակային պայմանագրով նախատեսված գինը կամ դրա պարտադիր պայմանները սպառողների համար ոչ միատեսակ լինելու դեպքում չհամապատասխանող պայմաններն առաջինն են:

Հարկ է նշել, որ իրավագետները փոխադրման պայմանագիրը հիմնականում դասում են հրապարակային պայմանագրերի թվին, ընդ որում՝ ոչ միայն այն դեպքում, երբ փոխադրումն իրականացվում է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով<sup>1</sup>: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ հրապարակային պայմանագրի էական առանձնահատկությունը դրա գնի հրապարակումն է և դրա միանման լինելը այն կնքելու համար դիմած բոլոր սուբյեկտների համար, ապա կարծում ենք, որ եթե տրանսպորտային փոխադրման ծառայություն մատուցող ընկերությունը հրապարակել է փոխադրավարձի չափը, ապա այն այլևս հնարավորություն չունի նույն պայմաններով փոխադրումն իրականացնել այլ գնով, ուստի պարտավորվում է նույն պայմանների դեպքում նույն գնով հրապարակային փոխադրման պայմանագիր կնքել իրեն դիմած ցանկացած անձի հետ: Ընդ որում, տվյալ դեպքում նշանակություն չունի այն հանգամանքը՝ արդյոք փոխադրումն իրականացվում է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով, թե ոչ: Այսպես, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումը կարող է իրականացվել ընդհանուր օգտագործման

տրանսպորտով՝ առանց փոխադրավարձի հրապարակման՝ այն համաձայնեցնելով միայն փոխադրողի և համապատասխան առաքողի միջև, և հրապարակային պայմանագիր չհամարվել, քանի որ առկա չեն դրան բնորոշ՝ վերը նշված մի շարք այլ հատկանիշներ:

Վերոշարադրյալ բոլոր առանձնահատկությունները հաշվի առնելով՝ կարծում ենք, որ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը կարող է իրավաբանորեն բնութագրվել որպես ավտոտրանսպորտային բնագավառի այնպիսի երկկողմ, ռեալ և հատուցելի պայմանագիր, որի հիման վրա բեռը փոխադրողը պարտավորվում է բեռն առաքողի կողմից իրեն վստահված և հանձնված բեռն ավտոմոբիլային տրանսպորտով հասցնել նշանակված վայրը և այն հանձնել բեռն ստացողին կամ վերջինիս կամ իր կողմից լիազորված անձին՝ վերջիններիս տրանսպորտային կարիքների բավարարման նպատակով, իսկ բեռն առաքողը պարտավորվում է վճարել ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման համար սահմանված փոխադրավարձը: Ընդ որում, նշված պայմանագրի կնքումը հավաստվում է բեռն առաքողին ավտոտրանսպորտային բեռնագիր հանձնելով:

Հրապարակային պայմանագրին բնորոշ հատկանիշների առկայության դեպքում, ներառյալ՝ երբ փոխադրողը հրապարակում է բեռնափոխադրման համար պահանջվող վճարը՝ փոխադրավարձը, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը համարվում է հրապարակային: Բացի դրանից, երբ բեռն ստացողը ոչ թե բեռն առաքողի լիազորված անձն է, այլ երրորդ անձ (կամ վերջինիս լիազորված անձը), ապա պայմանագիրը համարվում է նաև երրորդ անձի օգտին կնքվող պայմանագիր:

<sup>1</sup> Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, խմբագիրներ՝ Պետրոսյան Ռ. Գ., Ղարախանյան Գ. Հ., գլուխ 44-ի հեղինակ՝ Բարսեղյան Ս. Կ., Երևանի համալսարանի հրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 369:

<sup>2</sup> Տե՛ս Гражданское право, учебник, под ред.

А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого, М., изд.-во “Проспект”, 1999 г., էջ 373, տե՛ս նաև Комментарий к Гражданскому кодексу, том 1, части 1 и 2 ГК, 2-ое издание, под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина, издательство “Юрайт”, էջ 642:

**ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ**

- <sup>3</sup> Տե՛ս Թիլաևա Վ. Վ., Гражданское право в вопросах и ответах, учебное пособие, изд.-во «КНОРУС», М., 2009 г., էջ 242:
- <sup>4</sup> Տե՛ս Խասնուդինով Ա. Ի., Вспомогательные договоры на транспорте, изд.-во Иркутского университета, Иркутск, 1994 г., էջ 63:
- <sup>5</sup> Տե՛ս Տավիչև Գ. Ս., Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах, Издательство Московского университета, М., 1979 г., էջ 18:
- <sup>6</sup> Ալլախերդով Մ. Ա., Տավիչև Գ. Ս. Договоры о перевозках грузов, издательство «Юридическая литература», М., 1967 г., էջեր 17-25, Витрянский В. В., Договор перевозки, издательство «Статут», М., 2001 г., էջեր 68-72, 248:
- <sup>7</sup> Տե՛ս Բարսեղյան Տ. Կ., Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, առաջին մաս, Երևանի համալսարանի հրատարակչություն, Երևան, 2004 թ., էջ 391:
- <sup>8</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, նշված աշխատության էջ 379:
- <sup>9</sup> Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների դեպքում հանդես է գալիս ավտոտրանսպորտային բեռնագիրը: Այս մասին տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, էջ 392:
- <sup>10</sup> Տե՛ս Ա. Յու. Մորոզովի, նշված աշխատությունը, էջեր 13-14:
- <sup>11</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 54, նաև՝ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 2-րդ մասը:
- <sup>12</sup> Տե՛ս Եգիազարով Վ. Ա., Транспортное право, учебник для вузов (3-ье издание), М., 2002 г., էջ 47:
- <sup>13</sup> Տե՛ս նույն տեղը:
- <sup>14</sup> Տե՛ս Քաղաքացիական իրավունք, հատոր չորրորդ՝ Ե. Ա. Սուխանովի խմբագրությամբ, նշված աշխատության էջ 126, Վ. Վ. Վիտրյանսկիի նշված աշխատության էջ 248, Վ. Վ. Վիտրյանսկիի և Մ. Ի. Բրազինսկիի նշված աշխատության էջեր 254-255:
- <sup>15</sup> Տե՛ս Թիլաևա Վ. Վ., Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации (постатейный), часть вторая, издательство «Кнорус», М., 2005 г., էջ 506, Витрянский В. В., Договор перевозки, издательство «Статут», М., 2001 г., էջ 248, Курноскина О. Г., Договоры на транспорте, образцы, рекомендации, комментарии, издательство «Альфа-Пресс», М., 2005 г., էջ 37:
- <sup>16</sup> Տե՛ս «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունը:
- <sup>17</sup> Տե՛ս Ա. Յու. Մորոզովի նշված աշխատության էջ 11:
- <sup>18</sup> Տե՛ս Տ. Կ. Բարսեղյան, նշված աշխատությունը, էջ 152:
- <sup>19</sup> Տե՛ս նաև «Իրավական ակտերի մասին» ՀՀ օրենքի 9-րդ հոդվածի 6-րդ կետը, համաձայն որի՝ օրենսգրքի կարգավորման իրավահարաբերությունների ոլորտում Հայաստանի Հանրապետության մյուս բոլոր օրենքները պետք է համապատասխանեն օրենսգրքերին:
- <sup>20</sup> Պատահական չէ, որ տվյալ իրավական նորմում փոխադրման ծառայություններ մատուցելու իրավունք ունեցող անձանց շարքում նշված չէ տրանսպորտային միջոցը տիրապետող անձը, քանի որ բացառապես տիրապետման իրավունքի առկայության դեպքում համապատասխան անձը չի կարող օգտագործել տրանսպորտային միջոցը, հետևաբար նաև չի կարող տվյալ տրանսպորտային միջոցով փոխադրման ծառայություններ մատուցել:
- <sup>21</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, էջ 379, Ա. Յու. Մորոզով, նշված աշխատությունը, էջ 54:
- <sup>22</sup> Տե՛ս Բարսեղյան Տ. Կ., նշված աշխատությունը, էջեր 57-59:
- <sup>23</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, էջ 379, Ա. Յու. Մորոզով, նշված աշխատությունը, էջ 55, Մ. Ի. Բրազինսկիի և Վ. Վ. Վիտրյանսկիի, նշված աշխատությունը, էջ 294, Քաղաքացիական իրավունքի մեկնաբանություն՝ Տ. Ե. Արովայի և Ա. Յու. Շաբալկինայի խմբագրությամբ, էջ 642:
- <sup>24</sup> Տե՛ս Гражданское право, том IV, 3-ье издание, под ред. Е. А. Суханова, автор главы — В. В. Витрянский, издательство «Волтерс Клувер», М., 2006 г., էջ 134, Брагинский М. И., Клейн Н. И., Левшина Т. Л. и др., Гражданское право России / Обязательственное право: курс лекций // отв. ред. Садиков О. Н., М., 2004 г., էջ 251:
- <sup>25</sup> Տե՛ս նույն տեղը: Տե՛ս նաև Яичков К. К., Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву, М., 1958 г., էջ 144:
- <sup>26</sup> Տե՛ս Մ. Ի. Բրազինսկիի և Վ. Վ. Վիտրյանսկիի, նշված աշխատությունը, էջ 294:

- <sup>27</sup> Տե՛ս նույն տեղը:
- <sup>28</sup> Տե՛ս Տ. Կ. Բարսեղյան, նշված աշխատությունը, էջ 384:
- <sup>29</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 436-րդ հոդվածի 2-րդ մասը և 290-րդ հոդվածի 2-րդ մասը:
- <sup>30</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, նշված աշխատության էջ 379:
- <sup>31</sup> Տե՛ս նույն տեղը, տե՛ս նաև Օ. Գ. Կուրնոսկինա, նշված աշխատությունը, էջ 37:
- <sup>32</sup> Փոխադրման պայմանագրի բովանդակությանը ներկայացվող իմպերատիվ պահանջների վերաբերյալ մանրամասն տե՛ս նաև Ճյուղային իրավական ակտերը, այդ թվում՝ «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունը, 4-րդ, 16-րդ, 17-րդ, 23-րդ, 24-րդ և այլ հոդվածները, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 8-րդ, 19-րդ, 20-րդ, 26-28-րդ և այլ հոդվածները, ինչպես նաև այլ իրավական նորմեր:
- <sup>33</sup> Տե՛ս Ա. Յու. Սորոգով, նշված աշխատությունը, էջ 9, Ерпылева Н. Ю., Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // журнал “Адвокат”, N 2, 2003 г. (февраль), էլեկտրոնային տարբերակն՝ ըստ [http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad\\_st/mtr.htm#Правовое\\_регулирование\\_международных\\_автомобильных\\_перевозок](http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad_st/mtr.htm#Правовое_регулирование_международных_автомобильных_перевозок) հղումի:
- <sup>34</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 866-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 1-ին և 3-րդ կետերը:
- <sup>35</sup> Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 866-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 2-րդ կետը:
- <sup>36</sup> Չնայած այն հանգամանքին, որ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների իրականացման հնարավորությունը ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքով և Ճյուղային օրենսդրությամբ իրավական ամրագրում է ստացել, այն իրավական լուրջ հիմքեր և կանոնակարգում չունի: Այսպես, օրինակ, ՀՀ գործող օրենսդրությամբ ամրագրված չեն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումներն ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով իրականացնելու համար նրցույթին մասնակցելուն և այն անցկացնելուն ներկայացվող որևէ իրավական պահանջներ, բացի դրանից՝ նշված գործունեությունը լիցենզավորման ենթակա չէ: Խնդրո առարկա բնագավառում չեն սահմանվում փոխադրավարձի սակագներ, չկա փոխադրավարձի նկատմամբ պետական հսկողության իրականացման որևէ

իրավական հիմք և այլն: Հավանաբար իրավական սակավ կարգավորվածության, ինչպես նաև գործարարական գործունեության բնագավառում համապատասխան շահագրգռվածության և տնտեսական հիմնավորվածության բացակայության պատճառով է, որ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները պրակտիկայում ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով չեն իրականացվում:

- <sup>37</sup> ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի վկայակոչված նորմով հրապարակային պայմանագրի կողմերից մեկի՝ ապրանք վաճառողի, ծառայություն մատուցողի կամ աշխատանք կատարողի կարգավիճակն անհարկի սահմանափակվել է: Կարծում ենք, որ որպես համապատասխան պայմանագրի կողմ առնվազն կարող է հանդես գալ նաև անհատ ձեռնարկատերը, ով, համաձայն «Անհատ ձեռնարկատիրոջ մասին» ՀՀ օրենքի 1-ին հոդվածի 1-ին պարբերության, այն ֆիզիկական անձն է, ով իրավունք ունի, առանց իրավաբանական անձ կազմավորելու, ինքնուրույն, իր անունից և իր ռիսկով իրականացնելու գործունեություն, որի հիմնական նպատակը գույք օգտագործելուց, ապրանքներ վաճառելուց, աշխատանքներ կատարելուց կամ ծառայություններ մատուցելուց շահույթ (եկամուտ) ստանալն է: Նշվածի համար հիմք է հանդիսանում նույն օրենքի 1-ին հոդվածի 4-րդ պարբերությունը, համաձայն որի՝ անհատ ձեռնարկատիրոջ ձեռնարկատիրական գործունեության նկատմամբ կիրառվում են օրենքով առևտրային կազմակերպություններ համարվող իրավաբանական անձանց գործունեությունը կարգավորող կանոնները, եթե այլ բան չի բխում օրենքից, այլ իրավական ակտերից կամ իրավափոխադրության էությունից: Ավելին, կարծում ենք, որ որպես խնդրո առարկա պայմանագրի կողմ կարող է հանդես գալ քաղաքացիական իրավունքի ցանկացած սուբյեկտ (ինչպես նաև՝ գործարարական իրավունքի սուբյեկտ համարվող հասարակ ընկերակցությունը), եթե վերջինիս կողմից մնան գործունեության իրականացումն ուղղակիորեն արգելված չէ օրենքով:
- <sup>38</sup> Տե՛ս Ա. Յու. Սորոգով, նշված աշխատությունը, էջ 54, Օ. Գ. Կուրնոսկինա, նշված աշխատությունը, էջ 37, Վ. Վ. Վիտրյանսկի, նշված աշխատությունը, էջ 264 և այլն:

---

**ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ****GENERAL LEGAL DESCRIPTION OF THE ROAD  
CARGO CARRIAGE CONTRACT****Lilit KAMALYAN**

*PhD student, Civil Law Chair,  
Law Faculty, Yerevan State University*

---

The present scientific article covers the problem of the most complete legal description of one of the types of carriage contracts – the road cargo carriage contract. All the main features of the researched contract are divulged more fully and in detail and they are subject to deep and comprehensive private-law analysis with regard to that.

Within the framework of the present article respective norms of the Law of the

Republic of Armenia “On Road Transport”, the Law of the Republic of Armenia “On Transport” and the Civil Code of the Republic of Armenia have been compared and studied. Also theoretical researches in the Civil Law of the Republic of Armenia and the Russian Federation have served as a ground for the article.

Under the research of problematic aspects in this area a conclusion may be made that the legislation of the Republic of Armenia should be amended by respective legal norms governing the features of the road cargo carriages contract.