

ՀԱՅՏԻ ԵՎ ՊԱՏՎԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒԹՅՈՒՆՆ ԱՎՏՈՍՈՐԻԼԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԲՆԱԳԱՎԱՌՈՒՄ

Լիլիթ ՔԱՍԱԼՅԱՆ

ԵՊՀ քաղաքացիական

իրավունքի ամբիոնի ասպիրանտ

Տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման համար կարևոր տեղեկությունները գերազանցապես արտացոլվում են համապատասխան պայմանագրերում, ինչպես նաև տրանսպորտային փաստաթղթերում: Վերջիններս մեծ նշանակություն ունեն տրանսպորտային բեռնափոխադրումների համար, քանի որ տվյալ ոլորտում կիրառվող մի շարք տրանսպորտային փաստաթղթեր օժտված են այնպիսի գործառույթներով, որոնք դյուրացնում են համապատասխան պայմանագրերի կնքումը, կատարումը, ինչպես նաև իրավական կարգավորումը:

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման բնագավառում պայմանագրերի կնքման կապակցությամբ կիրառվող տրանսպորտային փաստաթղթերի շարքում կարևոր նշանակություն ունեն ոչ միայն բեռնագիրը¹, այլև հայտը և պատվերը, որոնք խնդրո առարկա պայմանագրերի կնքման համար կազմակերպական նշանակություն ունեցող իրավական նախադրյալներ են: Այսպես, օրինակ՝ պատվերը կազմվում և բեռնափոխադրողին է ներկայացվում բեռնափոխադրման պայմանագրի կնքումից առաջ՝ հիմք հանդիսանալով դրա հետագա կնքման, ինչպես նաև մի շարք նախապատրաստական գործողությունների կատարման համար: Իսկ հայտը, թեև հիմնականում ներկայացվում է բեռնափոխադրումների կազմակերպման կամ նմանաբովանադակ այլ պայմանագրի հիման վրա, կարող է ներկայացվել նաև դրա բացակայությամբ՝ հիմք հանդիսանալով պայմանագրային հարաբերությունների հաս-

տատման և որոշակի նախապատրաստական աշխատանքների կատարման համար: Բացի դրանից, փոխադրողի և բեռն ուղարկողի մասնակցությամբ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պարտավորություններում հայտի ու պատվերի նշանակությունը մեծ է նաև խնդրո առարկա պարտավորությունների կատարման առումով, քանի որ ամրագրում է բեռնափոխադրումների իրականացման և (կամ) կազմակերպման համար կարևոր պայմաններ ու պահանջներ: Այն նաև տվյալ բնագավառում ծագող վեճերի արտադատական կարգավորման շրջանակներում ներկայացվող նախապահանջները հիմնավորող իրավական գործիքներից մեկն է:

Անդրադառնալով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների բնագավառում պատվերի դերակատարությանը՝ Օ. Ա. Կրասավչիկովը նշում է, որ այն հիմք է հանդիսանում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների իրականացման պլանի կազմման և հաստատման համար, քանի որ դրանում արտացոլվող տվյալների հիման վրա են պլանավորվում ապագա որոշակի ժամանակահատվածում իրականացվելիք բեռնափոխադրումները²: Այս առնչությամբ տեղին է նշում Վ. Ա. Եղիազարովը, ում կարծիքի համաձայն՝ փոխադրման պայմանագրի հիման վրա ծագող պարտավորությունների կատարումն անհնար կլիներ առանց դրանք փոխադրողի և բեռն ուղարկողի միջև նախապես քննարկման և համաձայնեցման³: Այս առումով Տ. Կ. Բարսեղյանն արդարացիորեն ընդգծում է ինչպես հայտի, այնպես էլ պատվերի ծանուցողական գործառույթի մասին: Մասնավորապես՝ հեղինակը նշում է, որ տվյալ տրանսպորտային փաստաթղթերի կիրառման դեպքում բեռն ուղարկողը փոխադրողին տեղեկացնում է բեռնափոխադրման

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

հիմնական չափանիշների ու պայմանների, բեռը փոխադրելու համար անհրաժեշտ փոխադրամիջոցների թվի, բեռնատարողության և այլ պահանջների մասին ու խնդրում է կոնկրետ բեռի փոխադրման համար որոշակի ժամանակահատվածում տրամադրել տրանսպորտային փոխադրամիջոց⁴: Նշված պատճառաբանությունները հաշվի առնելով՝ կարող ենք փաստել, որ հայտն ու պատվերը բեռնափոխադրումների բնագավառում կիրառվող մի շարք պայմանագրերի բովանդակության կանխորոշման, համաձայնեցման և արտացոլման միջոց հանդիսացող տրանսպորտային փաստաթղթեր են:

Իրավաբանական գրականությունում տրանսպորտի տարբեր տեսակներով իրականացվող բեռնափոխադրումների բնագավառներում հայտի և պատվերի դերի և իրավաբանական բնույթի վերաբերյալ առկա են տարբեր կարծիքներ: Այսպես, Բ. Լ. Խակսելբերգը⁵, Կ. Կ. Յախլովը⁶ և Ս. Ս. Ալեքսեևը⁷ գտնում են, որ պատվերի ներկայացումը բեռն ուղարկողի ինքնուրույն միակողմանի պահանջ է, որն իր իրավաբանական բնույթով միակողմ գործարք է: Չարկ է նշել, սակայն, որ նշված կարծիքը հեղինակներն արտահայտել են երկաթուղային բեռնափոխադրումների կապակցությամբ, սակայն այդ բնագավառում ևս տվյալ դիրքորոշումը հիմնավորված չէ, քանի որ միակողմ գործարքն ինքնին հանգեցնում է իրավաբանական հետևանքների, մինչդեռ պատվերը կարող է և չակցեպատվորվել:

Վ. Տ. Սմիրնովը⁸ և Կ. Ֆ. Եգորովը⁹ գտնում են, որ հայտը գործարք ճանաչելը նշանակում է դրան ոչ բնորոշ իրավաստեղծ նշանակություն տալ, մինչդեռ բեռնափոխադրումների առնչությամբ հայտը օպերատիվ-կարգավորիչ դեր ունի՝ արագացնելով ու կարգավորելով բեռնափոխադրման կատարման և կազմակերպման

գործընթացը: Վ. Վ. Վիտրյանսկին գտնում է, որ տրանսպորտային միջոցի տրամադրման և դրանց օգտագործման վերաբերյալ, ինչպես նաև բեռնափոխադրման պարտավորությունները կարող են ծագել միայն համապատասխան պայմանագրի հիման վրա, մինչդեռ հայտով կամ պատվերով հստակեցվում ու մանրամասնվում են դրանց ժամկետները (տրանսպորտային ծառայության սկզբնաժամկետը, վերջնաժամկետը, փուլային և այլ ժամկետային կողմնորոշիչներ) և այլ պայմաններ¹⁰: Ընդ որում, Վ. Վ. Վիտրյանսկին ևս հայտին իրավաստեղծ գործառույթ չի վերապահում: Դրա հետ մեկտեղ, չենք կարող չփաստել, որ տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող համապատասխան սուբյեկտի կողմից ընդունված կամ չմերժված հայտն իր մոտ տրանսպորտային միջոցների տրամադրման, իսկ բեռն ուղարկողի մոտ բեռ տրամադրելու պարտավորություններ է առաջացնում, հետևապես անհերքելի է, որ հայտը ոչ միայն օպերատիվ-կարգավորիչ գործառույթով է օժտված, այլև փոխադրողի կամ տրանսպորտային ծառայություն մատուցող անձի կողմից ընդունվելու դեպքում բեռնափոխադրումների կազմակերպման կամ տրանսպորտային միջոցների ու բեռների տրամադրման մասին պայմանագրերի կնքման նախադրյալ է: Ընդ որում, քանի որ տվյալ պայմանագրերը կոնսենսուալ են, ուստի հայտում արտացոլված պայմանների վերաբերյալ համաձայնության ձեռքբերման պահից տվյալ պայմանագրերը կարող են համարվել կնքված:

Կարծում ենք, որ ինչպես հայտի և դրա վերաբերյալ պատասխանի ներկայացման, այնպես էլ պատվերի և դրա վերաբերյալ պատասխանի ներկայացման գործընթացին առավել բնորոշ է ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքով նախատեսված օֆերտա-ակցեպտ կապը, որը միջնորդավորում է բեռնափոխադրման պայմանագրի կնքումը¹¹: Այսպես, Յու. Մ. Ռոստովսկին և Վ. Յու. Գրեչկովը պատվերը և հայտը դիտում են

որպես օֆերտայի տարատեսակ¹²: Հատկանշական է, որ, պայմանավորված նրանով, թե ով է օֆերտա ուղարկում, առանձնացվում են նախաձեռնողական (վաճառողի կողմից) և պասիվ (զնորդի) կողմից ներկայացվող օֆերտա: Ընդ որում, պասիվ օֆերտայի դեպքում ներկայացված դիմումն ընդունված է անվանել պահանջագիր կամ պատվեր¹³: Պասիվ օֆերտան կարող է ներկայացվել նաև ակտիվ օֆերտային ի պատասխան, եթե այն ընդունվում է վերապահումներով, այսինքն՝ կատավում է սկզբնականից տարբերվող նոր առաջարկ (կոնտրօֆերտա): Սակայն պետք է հաշվի առնել, որ ավտոտրանսպորտային բեռնափոխադրումներում պատվերի ներկայացման հնարավորություն ունի միայն բեռն ուղարկողը (բեռը տիրապետող անձը կամ դրա սեփականատերը): Միաժամանակ, հարկ ենք համարում նշել, որ պասիվ առաջարկը կարող է ներկայացվել օֆերտա անելու հրավերի արդյունքում: Այսպես, համաշխարհային առևտրային պրակտիկայում օֆերտան, լայն իմաստով, մեկնաբանվում է որպես գործարք կնքելու վերաբերյալ մտադրությունն արտահայտող առաջարկ¹⁴: Այդ առնչությամբ տեղին ենք համարում վկայակոչել ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 453-րդ հոդվածի 1-ին մասը, որը թույլ է տալիս պայմանագիր կնքելու մտադրությունն արտահայտող առաջարկը որակել որպես օֆերտա անելու հրավեր: Մասնավորապես՝ անձանց անորոշ շրջանակին հասցեագրված՝ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման առաջարկը համարվում է օֆերտա անելու հրավեր, եթե տվյալ առաջարկում այլ բան նախատեսված չէ: Ի տարբերություն օֆերտայի՝ այն ավելի համառոտ շարադրանք ունի, չի ներառում պայմանագրի բոլոր էական պայմանները և չի հանգեցնում այն իրավական հետևանքների, որոնց հանգեցնում է օֆերտան¹⁵, այսինքն՝ դրա վերաբերյալ պատասխանը ոչ թե ակցեպտի տեսքով է, այլ օֆերտայի, հետևապես՝ պայմանագիր կնքելու պարտականություն չի առաջանում: Բացի դրա-

նից, այն կարող է ուղարկվել մի քանի անձանց անգամ այն դեպքում, երբ պայմանագիրը հնարավոր և ցանկալի է կնքել օֆերտա անելու հրավերն ընդունած միայն մեկ սուբյեկտի հետ: Օֆերտա անելու հրավերը հնարավորություն է տալիս գնահատելու մրցակից օֆերենտների առաջարկները, նրանց պայմանները ենթարկել վերլուծության և համադրությամբ գտնել առավել արդյունավետ տարբերակը: Առանձին դեպքերում օֆերտա անելու հրավերը ուղարկվում է ոչ թե պայմանագիր կնքելու մտադրությամբ, այլ զների վերաբերյալ տեղեկատվություն ձեռք բերելու նպատակով¹⁶:

Այսպիսով, եթե ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման իրականացման կամ կազմակերպման կապակցությամբ ծագող իրավահարաբերության հնարավոր կողմը ցանկանում է պայմանագիր կնքել առավել արագ, ապա նա կարող է ներկայացնել պատվեր, ինչպես նաև հայտ, որոնք պետք է պարունակեն տվյալ պայմանագրի բոլոր էական պայմանները¹⁷: Տվյալ փաստաթղթերի բովանդակությունը պայմանավորված է նաև համապատասխան տրանսպորտային ծառայության բովանդակությունը պայմանավորող մի շարք գործոններով, այդ թվում՝ բեռնափոխադրման իրականացման տրանսպորտի կոնկրետ տեսակով, դրա որակական և տեխնիկական ցուցանիշներով ու տեխնիկական բնութագրերով, բեռի բնութագրերով, տրանսպորտային միջոցների տրամադրման, բեռի բեռնման և բեռնափոխադրման ժամկետներով, փոխադրավարձի վճարման չափով ու արժույթով և այլն: Հատկանշական է, որ հայտը և պատվերը բեռնափոխադրման բնագավառում տարբեր կերպ են կիրառվում: Պայմանավորված տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների թվով, ինչպես նաև տրանսպորտային ծառայությունների բովանդակությամբ՝ կարող է ներկայացվել հայտ (բեռնափոխադրումների կազմակերպման, տրանսպորտային միջոցների և բեռների տրա-

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

մադրման մասին, ինչպես նաև տրանսպորտային ծառայություններ մատուցող սուբյեկտների միջև կնքվող՝ տրանսպորտային աշխատանքների կատարումը կամ ծառայությունների մատուցումը կազմակերպելու մասին պայմանագրերի հիման վրա) կամ պատվեր (բեռնափոխադրման կապակցությամբ): Ընդ որում, հայտի և պատվերի ներկայացմանը կարող է ուղեկցել կազմակերպական նշանակություն ունեցող այլ տրանսպորտային փաստաթղթերի կազմումը կամ նախորդել համապատասխան պայմանագրերի կնքումը: Այսպես՝ ուղիղ հաղորդակցությունում հայտի ներկայացմանը սովորաբար նախորդում է բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագրի կնքումը, ուղիղ խառը հաղորդակցությունում կամ կանոնավոր բեռնափոխադրումների կազմակերպման հետ կապված իրավահարաբերություններում ամենօրյա կարգով ներկայացվող հայտից բացի՝ կիրառվում են նաև շաբաթական օրացուցային պլանը, տրանսպորտային միջոցների տրամադրման ամսական ժամանակացույցը, փոխադրումների իրականացման ժամանակացույցը¹⁹, տրանսպորտային միջոցների և բեռների տրամադրման մասին պայմանագիրը, տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների միջև տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումը կամ տրանսպորտային աշխատանքների կատարումը կազմակերպելու մասին պայմանագրերը և այլն:

Հայտի և պատվերի ներկայացման իրավական հետևանքների առնչությամբ Տ. Կ. Բարսեղյանը կարծիք է արտահայտում, որ հայտ կամ պատվեր ներկայացնելը նշանակում է, որ բեռն ուղարկողը պարտավորվում է տվյալ տրանսպորտային փաստաթղթում նշված բեռը հանձնել փոխադրման, իսկ հայտի կամ պատվերի ընդունումը նշանակում է, որ փոխադրողը պարտա-

վորվում է դրանում վկայակոչված ժամկետում տրամադրել փոխադրման համար անհրաժեշտ փոխադրամիջոցներ¹⁹: Այս առնչությամբ հարկ ենք համարում անդրադառնալ հայտի և պատվերի կիրառմանը վերաբերող մի շարք իրավական նորմերի: Մասնավորապես, «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի²⁰ 19-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված է, որ պայմանագրով նախատեսված հայտի համաձայն՝ բեռներ փոխադրելու համար տրանսպորտային միջոց չտրամադրելու, բեռը չներկայացնելու կամ տրամադրված տրանսպորտային միջոցն այլ պատճառով չօգտագործելու դեպքում տրանսպորտային ծառայություն մատուցողը և բեռն ուղարկողը պատասխանատվություն են կրում՝ օրենքով սահմանված կարգով և պայմանագրի համաձայն: Տվյալ իրավական նորմից բխում է, որ հայտը կարող է ներկայացվել բացառապես պայմանագրով նախատեսված լինելու դեպքում²¹: Ընդ որում, ՀՀ որևէ իրավական ակտով նախատեսված չէ, որ հայտ կամ պատվեր ներկայացնելը համապատասխան տրանսպորտային ծառայություններից օգտվելու համար պարտադիր նախապայման է: Հարկ է հաշվի առնել, սակայն, որ հայտի, ինչպես նաև պատվերի կիրառումն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները հնարավորինս արդյունավետ կարգավորելու, իրականացնելու և կազմակերպելու նպատակով գործնականում լայն տարածում գտած միջոց է: Բացի դրանից, խնդրո առարկա հոդվածի բովանդակությունից պարզ է դառնում, որ հայտում գերազանցապես արտացոլվում են բեռնման համար պահանջվող տրանսպորտային միջոցների տրամադրման պայմանները և ժամկետները, ինչպես նաև փոխադրման համար բեռների ներկայացման պայմաններն ու ժամկետները: Այլ կերպ ասած՝ ակնհայտ է, որ հայտի կիրառման բնագավառը փոխադրումների կազմակերպման կապակցությամբ ծագող իրավահարաբերություններն են: Միաժամանակ, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 864-րդ հոդվածի 1-ին մասով

Նախատեսվում է, որ փոխադրողը, ընդունված հայտին (պատվերին) կամ պայմանագրին համապատասխան, բեռի փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցները չտրամադրելու, իսկ առաքողը՝ բեռը չներկայացնելու կամ տրամադրված տրանսպորտային միջոցներն այլ պատճառներով չօգտագործելու համար կրում են օրենքով, ինչպես նաև կողմերի համաձայնությամբ սահմանված պատասխանատվություն: Տվյալ հոդվածի բովանդակությունից ակնհայտ է, որ դրանում հայտ և պատվեր հասկացությունները նույնացված են, սակայն այդ դեպքում հարց է առաջանում, թե ՀՀ օրենսդիրն ինչու է դրանք տարբեր եզրույթներով անվանում:

Մեր խորին համոզմամբ, հայտը նախ և առաջ կարող է կիրառվել տրանսպորտային բեռնափոխադրումների կազմակերպման բնագավառում՝ բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագրի կամ տրանսպորտային միջոցները և բեռները բեռնման համար տրամադրելու մասին պայմանագրի հիման վրա՝ դրանց կնքումից հետո: Սասնավորապես, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ խնդրո առարկա պայմանագրերը կոնսենսուալ են, ուստի տրանսպորտային ծառայությունից օգտվելու համար անհրաժեշտություն է առաջանում այդ մասին նախապես զգուշացնելու տրանսպորտային ծառայություն մատուցող անձին, նրա հետ համաձայնեցնելու մի շարք էական պայմաններ կամ հստակեցնելու դրանց բովանդակությունը: Պետք է հաշվի առնել նաև, որ բեռնափոխադրումների կամ նմանաբովանդակ այլ պայմանագրի առկայության դեպքում հայտի ներկայացման հնարավորությունը տվյալ պայմանագրերով պետք է ուղղակիորեն նախատեսված լինի, հստակեցված լինեն դրա ներկայացման կարգը և պայմանները, ինչպես նաև այն, թե տրանսպորտային ծառայությունների իրականացումից որքան ժամանակ առաջ այն պետք է ներկայացվի, և այլն: Սակայն չի բացառվում նաև պայմանագրային հիմքի բացա-

կայության դեպքում հայտի ներկայացման հնարավորությունը, ընդ որում՝ եթե այն պարունակում է համապատասխան պայմանագրի բոլոր էական պայմանները և համաձայնեցվել է տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտի հետ ու ընդունվել վերջինիս կողմից, ապա ակցեպտավորված հայտը ինքնին կարող է հիմք հանդիսանալ համապատասխան տրանսպորտային պայմանագրի կնքման համար²²: Համապատասխանաբար, եթե նախորդող պայմանագրային հիմքի բացակայության դեպքում ներկայացվել է ոչ բոլոր էական պայմանները պարունակող հայտ, ապա անգամ դրա ընդունման և դրա վերաբերյալ համաձայնություն ձեռք բերվելու դեպքում համապատասխան տրանսպորտային պայմանագիրը կնքված չի համարվի, քանի որ համաձայնությունը տվյալ պայմանագրի ոչ բոլոր էական պայմանների վերաբերյալ է ձեռք բերվել²³:

Ինչ վերաբերում է պատվերին, ապա այն կիրառելի է բեռնափոխադրումների պայմանագրի կնքման, ինչպես նաև դրանց իրականացման համար անհրաժեշտ նախապատրաստական աշխատանքների կատարման նպատակով: Պատվերի ներկայացման հնարավորությունը կարող է բեռնափոխադրումների պայմանագրի համար իրավական նախադրյալ հանդիսացող բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագրով նախատեսված լինել (դրա առկայության դեպքում) կամ նախատեսված չլինել (դրա բացակայության դեպքում), ընդ որում՝ բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագրի՝ որպես բեռնափոխադրման պայմանագրի իրավական նախադրյալի առկայությունը նույնպես պարտադիր պայման չէ: Հատկանշական է նաև, որ ՀՀ գործող օրենսդրությամբ բեռնափոխադրումների պայմանագիր կնքելու համար պատվեր ներկայացնելը և պարտադիր նախադրյալ չի հանդիսանում, սակայն ներկայացվելու դեպքում այն պետք է ամրագրի բեռնափոխադրման պայմանագրի բոլոր էական պայմանները:

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 864-րդ հոդվածի 1-ին մասի բովանդակությունից ուղղակիորեն բխում է, որ հայտի կամ պատվերի ներկայացման և փոխադրողի (տրանսպորտային ծառայություն մատուցողի) կողմից այն չներժվելու կամ ընդունվելու դեպքերում մի շարք տրանսպորտային գործողություններ պետք է անվերապահորեն կատարվեն, հակառակ դեպքում՝ վրա են հասնում անբարենպաստ հետևանքներ: Այլ կերպ ասած՝ եթե հայտի կամ պատվերի տեսքով պատշաճ տրանսպորտային փաստաթուղթ է կիրառվել, ապա այն իրավաբանորեն չի կարող անհետևանք մնալ: Ընդ որում, հայտ կամ պատվեր ներկայացնելը որոշակի իրավաբանական հետևանքներ կարող է առաջացնել անգամ այն դեպքում, երբ սխալ կամ թերի տվյալներ է պարունակում: Այսպես, Վ. Ա. Եղիազարովը նշում է, որ եթե բեռն ուղարկողը հայտը կամ պատվերը լրացրել է սխալներով, իսկ փոխադրողն ընդունել է սխալ լրացված փաստաթուղթը, ապա նշված անձինք երկուսն էլ պատասխանատու են տվյալ հայտը չկատարելու կամ ոչ պատշաճ կատարելու համար²⁴: Կարծում ենք, որ հայտում կամ պատվերում թերությունների առկայության դեպքում փոխադրողը կամ այլ տրանսպորտային ծառայություն մատուցողը պարտավոր է այն վերադարձնել բեռն ուղարկողին՝ հնարավորություն տալով շտկելու թերությունները և կրկին ներկայացնելու տվյալ տրանսպորտային փաստաթուղթը՝ պահպանելով սահմանված ժամկետի համաչափությունը: Սակայն, եթե նման թերությունները համապատասխան տրանսպորտային ծառայություն մատուցող անձի կողմից ժամանակին չեն հայտնաբերվել, իսկ տրանսպորտային փաստաթուղթն ընդունվել է, ապա նա պետք է պարտավորությունը կատարի հայտում կամ պատվերում նշված տվյալներին համապատասխան՝ բացառությամբ տվյալ

տրանսպորտային փաստաթուղթը համապատասխան պայմանագրի բոլոր էական պայմաններն է արտացոլում, քանի որ տվյալ դեպքում հայտը կամ պատվերը կհամարվի չկազմված:

Հատկանշական է, որ թե՛ վերը նշված իրավական նորմերով և թե՛ ՀՀ գործող օրենսդրության բաղկացուցիչ մասը կազմող այլ իրավական ակտերով որևէ կերպ սահմանված չեն հայտի և պատվերի ներկայացման կարգը, ժամկետները, դրանց հետևանքների կամ դրանցում ներկայացված պահանջից հրաժարվելու հետ կապված, ինչպես նաև հայտը կամ պատվերը փոխադրողի կողմից ընդունվելու և դրանց վերաբերյալ պատասխան ներկայացնելու հարցերը:

Տ. Կ. Բարսեղյանի դիրքորոշման համաձայն՝ որպես կանոն՝ բեռն ուղարկողը հայտը (պատվերը) պետք է ներկայացնի փոխադրումից 10 օր առաջ, իսկ փոխադրողը պարտավոր է հայտը կամ պատվերը քննարկել 3-10 օրվա ընթացքում և բեռն ուղարկողին տեղեկացնել այն ընդունելու կամ մերժելու մասին²⁵: Այս առնչությամբ Վ. Ա. Եղիազարովը գտնում է, որ տրանսպորտի տարբեր տեսակների դեպքում կարող են սահմանվել պատասխանի ներկայացման ավելի կարճ կամ երկար տևողությամբ ժամկետներ: Մասնավորապես, հեղինակը նշում է, որ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների բնագավառում հայտը կամ պատվերը պետք է ներկայացվի ոչ ուշ, քան բեռնափոխադրումն անմիջականորեն սկսվելուց 14 ժամ առաջ՝ ներքաղաքային և մերձքաղաքային փոխադրումների դեպքում, և 48 ժամ առաջ՝ միջպետական փոխադրումների դեպքում²⁶, և այդ նույն ժամկետներում էլ պետք է ներկայացվի դրանց վերաբերյալ պատասխանը: Բացի դրանից, ըստ հեղինակի՝ բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագիր կնքելիս դրանում պետք է նախատեսվի այն մոտավոր ժամանակահատվածը, որի ընթացքում բեռն ուղարկողը հայտով դիմելու է բեռնափոխադրումների իրականացման

համար, իսկ սահմանված ժամանակահատվածում հայտ չներկայացնելը պետք է դիտվի որպես հրաժարում բեռնափոխադրման համար տրանսպորտային միջոցից օգտվելուց²⁷: Նշված դիրքորոշումը պայմանավորված է տրանսպորտային շուկայական հարաբերությունների բնույթով, որի նպատակը, մի կողմից, ապրանքների իրացման գործընթացը հնարավորինս սեղմ ժամկետներում կազմակերպելն է՝ ապահովելով իրացման ծավալների և շահութաբերության աճ, մյուս կողմից՝ տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման կայունությունն ու արդյունավետությունն է:

ՀՀ գործող օրենսդրությամբ հայտի և պատվերի, ինչպես նաև դրանց վերաբերյալ պատասխանի ներկայացման համար ժամկետներ չնախատեսելը, ճիշտ է, մի կողմից, նպատակ ունի տրանսպորտային բեռնափոխադրման պայմանագրերի կողմերին ձերբազատել ավելորդ սահմանափակումներից և արգելքներից, սակայն կարող է նաև չարաշահումների տեղիք տալ, քանի որ ելնելով ծանրաբեռնվածությունից՝ տրանսպորտային կազմակերպությունները կարող են նաև ավելի ուշ պատասխանել՝ ձգտելով լրացուցիչ շահույթ ստանալու նպատակով ժամանակ շահել ու փոխադրման համար անհրաժեշտ միջոցներ ու աղբյուրներ հայթայթել՝ դրանով իսկ վնասելով հայտ կամ պատվեր ներկայացնողի տնտեսական գործունեությանը: Այս առնչությամբ Տ. Կ. Բարսեղյանը նշում է, որ եթե սահմանված ժամկետում փոխադրողը բեռն ուղարկողին չի տեղեկացնում հայտը մերժելու մասին, ապա այն համարվում է ընդունված²⁸:

Տրանսպորտային իրավահարաբերություններում հայտի և պատվերի կիրառման առնչությամբ օրենսդրական կարգավորման կարիք ունի նաև այն հարցը, թե տվյալ տրանսպորտային փաստաթուղթն ուղարկած անձն արդյոք կարող է այն հետ կանչել: Այսպես, ելնելով օֆերենտի մտադրությունից՝ օֆերտան կարող է լինել հետ-

կանչելի կամ անհետկանչելի²⁹: Սակայն Յու. Մ. Ռոստովսկու և Վ. Յու. Գրեչկովի կարծիքով՝ պատվերը և հայտը իրավաբանական ուժով համարժեք են անհետկանչելի օֆերտային³⁰: Այս առումով հարկ ենք համարում անդրադառնալ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 452-րդ հոդվածին, համաձայն որի՝ հասցեատիրոջ ստացած օֆերտան չի կարող հետ կանչվել դրա ակցեպտի համար օֆերտայում սահմանված ժամկետում, եթե այլ վերապահում չկա օֆերտայում, կամ չի բխում առաջարկի էությունից կամ այն իրավիճակից, որում այն արվել է: Կարծում ենք, որ պատվերը և հայտն անհետկանչելի օֆերտա համարելու մոտեցումը չափազանցված է, քանի որ նույն հեղինակները, օրինակ՝ պատվերը և հայտը բնորոշելիս դրանք սահմանում են որպես պասիվ օֆերտաներ³¹, իսկ եթե օֆերտան կարող է հետկանչելի լինել, ապա ինչու պատվերը և հայտը չեն կարող ինչպես անհետկանչելի, այնպես էլ հետկանչելի լինել: Ուստի գտնում ենք, որ նախքան պատվերը կամ հայտը տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձի կողմից ստացված լինելը այն կարող է հետ կանչվել ցանկացած դեպքում, մինչդեռ հասցեատիրոջ կողմից ստացված պատվերը կարող է հետ կանչվել դրա վերաբերյալ պատասխանի համար սահմանված ժամկետում, եթե տվյալ տրանսպորտային փաստաթղթում կատարվել է նման վերապահում, կամ դա բխում է պատվերի էությունից կամ այն իրավիճակից, որում այն արվել է:

Վերը նշված պատճառաբանությունները հաշվի առնելով՝ կարծում ենք, որ հայտի և պատվերի կիրառման առնչությամբ ՀՀ տրանսպորտային օրենսդրությունը լրամշակման կարիք ունի: Ուստի առաջարկում ենք «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի համապատասխան իրավական նորմում, ինչպես նաև խնդրո առակա հարցի առնչությամբ այդ նորմի հետ կապված՝ ճյուղային օրենսդրության (ներառյալ՝ «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օ-

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

րենքի³²⁾ այլ իրավական դրույթներում կատարել լրացումներ՝ սահմանելով հետևյալը. «Տրանսպորտային փոխադրման համար բեռն ուղարկողի կողմից հայտ կամ պատվեր ներկայացվելու յուրաքանչյուր դեպքում տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտը (ներառյալ՝ փոխադրողը) պարտավորվում է ոչ ուշ, քան դրանում նշված և (կամ) իր և բեռն ուղարկողի փոխադարձ համաձայնությամբ սահմանված ժամկետում վերջինիս հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխան ներկայացնել:

Հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխան ներկայացնելու համար ժամկետը հայտում կամ պատվերում նշված չլինելու կամ բեռն ուղարկողի ու տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտի (ներառյալ՝ փոխադրողի) փոխադարձ համաձայնությամբ սահմանված չլինելու դեպքում դրա տևողությունը կարող է սահմանվել առավելագույնը 7 աշխատանքային օր՝ հաշվի առնելով փոխադրման ծավալները, փոխադրման համար անհրաժեշտ տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները, փոխադրման իրականացման ժամկետները և այլն:

Նախորդ պարբերությամբ սահմանված ժամկետում հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխան չներկայացվելու դեպքում այն համարվում է ընդունված, եթե, հիմք ընդունելով հայտի կամ պատվերի քննարկման և փոխադրումների իրականացումն սկսելու ժամկետների հարաբերակցությունը, հայտը կամ պատվերը ներկայացրած անձը չի կորցրել տրանսպորտային ծառայության մատուցման և (կամ) աշխատանքի կատարման նկատմամբ հետաքրքրությունը:

Տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտի (ներառյալ՝ փոխադրողի) կողմից ստացված հայտը կամ

պատվերն այն ուղարկած անձի կողմից կարող է հետ կանչվել դրա վերաբերյալ պատասխանի համար սահմանված ժամկետի ընթացքում, եթե հայտում կամ պատվերում կատարվել է նման վերապահում, կամ դա բխում է պատվերի էությունից կամ այն իրավիճակից, որում այն արվել է»:

Անհրաժեշտ ենք համարում նաև շեշտել, որ հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխան ներկայացնելու, ինչպես նաև հայտը կամ պատվերն ընդունելու ժամկետները կարող են չհամընկնել: Օրինակ, հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխանը կարող է ներկայացվել նախքան դրա գործողության ժամկետի ավարտը, մինչդեռ լուծյամբ պատվերն ընդունվելու դեպքում՝ այն լրանալուն պես: Սասնավորապես, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 454-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ լուծյունն ակցեպտ չէ, եթե այլ բան չի բխում օրենքից, գործարար շրջանառության սովորույթից կամ կողմերի նախկին գործարար հարաբերություններից: Իր հերթին, պատվերի անվերապահ ակցեպտավորումը վկայում է գործարքի կնքման մասին, ինչն ընդունված է անվանել «պատվերի տեղաբաշխում»³³⁾:

Իր հերթին, ընդունված կամ չմերժված հայտի կամ պատվերի, այդ թվում՝ հայտի կամ պատվերի վերաբերյալ պատասխանի ներկայացման միջոցով համաձայնեցված պարտավորության չկատարման կամ ոչ պատշաճ կատարման դեպքերում վրա է հասնում տրանսպորտային օրենսդրությամբ նախատեսված գույքային պատասխանատվությունը³⁴⁾ բացառությամբ ՀՀ գործող օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերի: Ուսումնասիրության արժանի է նաև այն հարցը, թե որ դեպքերում է կարելի մերժել խնդրո առարկա տրանսպորտային փաստաթղթերի ընդունումը: Այսպես, եթե հայտում կամ պատվերում սխալների կամ թերությունների հայտնաբերման դեպքում փոխադրողն իրավունք ունի այն վերադարձնել, ապա ճիշտ լրացված հայտը կամ պատվերը փոխադրողի կողմից կա-

րող է մերժվել՝ անկախ հայտը կամ պատվերը լրացրած անձի կողմից որևէ սխալ թույլ տալու հանգամանքից: Վ. Ա. Եղիազարովի կարծիքով՝ հայտի կամ պատվերի ընդունումը կարող է մերժվել, եթե նման փոխադրման իրականացմանն արգելք են հանդիսանում տեխնիկական-տեխնոլոգիական հնարավորությունների բացակայությունը կամ սահմանափակ լինելը, համապատասխան ուղղությամբ որոշակի բեռնափոխադրումների կամ ապրանքների արտահանումների ծավալների սահմանափակումը կամ արգելքը, ենթակառուցվածքի սեփականատիրոջ մերժումը՝ հայտի համաձայնեցման վերաբերյալ, ինչպես նաև օրենսդրությամբ նախատեսված այլ դեպքերում³⁵: Հատկանշական է, որ հայտի կամ պատվերի մերժման համար հիմքեր ՀՀ գործող օրենսդրությամբ նախատեսված չեն: Մինչդեռ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 864-րդ հոդվածի 2-րդ մասով նախատեսված են այն հանգամանքները, որոնց առկայության դեպքում հայտը, ինչպես նաև պատվերը չկատարած սուբյեկտն ազատվում է դրա համար պատասխանատվությունից: Մասնավորապես՝ դրանք այն դեպքերն են, որոնք առաջացել են անհաղթահարելի բնույթի հանգամանքների (տարերային երևույթներ՝ հրդեհ, ջրհեղեղ և այլն, ռազմական գործողություններ և այլն) հետևանքով, որոշակի ուղղություններով բեռների փոխադրումներն օրենքով սահմանված կարգով ժամանակավորապես դադարեցնելու կամ սահմանափակելու հետևանքով (սովորաբար՝ համապատասխան հետևանքներ առաջացնող իրավական ակտի հիման վրա), ինչպես նաև օրենքով սահմանված այլ դեպքերում³⁶:

Հատկանշական է, որ տրանսպորտային բեռնափոխադրումներում կիրառվում է նաև հայտ-ժամուցումը: Այն նույնպես կարգավորիչ նշանակություն ունի, սակայն տրանսպորտի որոշ բնագավառներում պարտադիր է ներկայացման համար: Օրենսդրորեն չձևակերպված, սակայն գործնականում լայնորեն կիրառվող կանոնի

համաձայն՝ յուրաքանչյուր փոխադրող պարտավորվում է նախապես՝ տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների միջև կնքվող պայմանագրով սահմանված ժամկետներում մյուս փոխադրողին կամ այլ տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող անձին տեղեկացնել բեռի ընդունման, տրանսպորտային միջոցների տրամադրման, տրանսպորտային ծառայության մատուցման կամ տրանսպորտային աշխատանքի կատարման անհրաժեշտության առաջացման մասին³⁷: Այսպես, ուղիղ կամ ուղիղ խառը հաղորդակցությունում տարբեր փոխադրողների կողմից բեռնափոխադրումների իրականացման ընթացքում բեռը միմյանց փոխանցելիս կիրառվում են հայտ-ժամուցումները, որոնցում պետք է արտացոլվեն բեռների քաշը, բեռնատեղերը, բեռների խմբաքանակը, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական բնութագրերը և այլ անհրաժեշտ ու բավարար տվյալներ³⁸: Հայտ-ժամուցումն անհրաժեշտ է տարբերել պատվերից և հայտից: Մասնավորապես, պատվերը բեռնափոխադրման կարիք ունեցող սուբյեկտի՝ բեռն ուղարկողի կողմից փոխադրողին ներկայացվող տրանսպորտային փաստաթուղթ է, որի հիման վրա հստակեցվում և որոշակիացվում են ակնկալվող բեռնափոխադրման պայմանները, դրան ներկայացվող պահանջները, վերաբերելի չափորոշիչները և տեխնիկական բնութագրերը: Հայտը բեռնափոխադրումների կազմակերպման պայմանագրի կամ տրանսպորտային միջոցները ու բեռը բեռնման համար տրամադրելու մասին պայմանագրի հիման վրա՝ բեռնափոխադրման նախապատրաստական աշխատանքների կատարման նպատակով տրանսպորտային միջոցի կարիք ունեցող անձի (բեռն ուղարկողի) կողմից տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտին (այդ թվում՝ փոխադրողին) ներկայացվող՝ կազմակերպական և կարգավորիչ նշանակություն ունեցող տրանսպորտային փաստաթուղթ է, որով

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

նախատեսվում են բեռների բնութագրերը, բեռնման համար ներկայացման ժամկետները, կարգը և այլ պայմանները, անհրաժեշտ տրանսպորտային միջոցների տրամադրման ժամկետները, դրանց տեխնիկական բնութագրերը, ինչպես նաև, ըստ անհրաժեշտության, այլ պայմաններ:

Հայտ-ծանուցումն ուղիղ կամ ուղիղ խառը բեռնափոխադրումների, ինչպես նաև այլ տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումը կամ աշխատանքների կատարումը կազմակերպելու նպատակով կիրառվող՝ տեղեկատվական և կարգավորիչ նշանակություն ունեցող տրանսպորտային փաստաթուղթ է, որը տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների, այդ թվում՝ փոխադրողների կողմից միմյանց է ներկայացվում տրանսպորտային կազմակերպությունների միջև նույնանուն ծառայությունների մատուցումը կամ աշխատանքների կատարումը կազմակերպելու մասին պայմանագրերով սահմանված կարգով, պայմաններով և ժամկետներում: Այսպիսով՝ հայտ-ծանուցումը կիրառվում է տրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների միջև փոխադրությունների կարգավորման նպատակով, ընդ որում՝ ամենօրյա հայտ-ծանուցման գործողության ժամկետը մեկ օր է: Հարկ է նշել նաև, որ, ի տարբերություն հայտի չկատարման

հետևանքների, որոնց պարագայում հիմնականում վնաս է պատճառվում բեռն ուղարկողին՝ հայտ-ծանուցումը չկատարվելու դեպքում դրա հետևանքով առաջացող վնասները կարող են ահռելի լինել, քանի որ առնչվում են այլ տրանսպորտային ընկերությունների հետ և, փաստորեն, խափանում նրանց տնտեսական գործունեությունը: Ուստի հայտ-ծանուցման դերն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումներում նաև ապացուցողական է, ինչը հետագայում հնարավորություն է տալիս հաստատելու, որ պարտավոր կողմը, ով չի կատարել կամ ոչ պատշաճ է կատարել համապատասխան պարտավորությունը, նախապես ծանուցված է եղել դրա կատարման պայմանների և ժամկետների մասին:

Ուշագրավ է նաև, որ հայտ-ծանուցման այլընտրանքային տարբերակը ծովային բեռնափոխադրումներում ժամանակացույցերը և ժամատախտակներն են³⁹, թեև ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումներում նույնպես բացառված և արգելված չէ դրանց կիրառման հնարավորությունը⁴⁰:

Այսպիսով, վերը շարադրված վերլուծության հիման վրա կարող ենք փաստել, որ հայտը և պատվերը կարևոր նշանակություն ունեն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պարտավորությունների տարրերի որոշակիացման և հստակեցման հարցում՝ այդ նպատակով ծառայելով որպես կազմակերպական ու իրավակարգավորիչ արդյունավետ իրավական գործիքներ:

¹ Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 855-րդ հոդվածի 2-րդ մասը:

² Տե՛ս Советское гражданское право, под ред. О. А. Красавчикова, том 2, изд.-во “Высшая школа”, М., 1969 г., էջ 237:

³ Տե՛ս Егиазаров В. А., Транспортное право, учебное пособие, изд.-во “Юстицинформ”, М., 2007 г., էջ 50: Տե՛ս նաև www.pravoznavec.com համացանցային էջը:

⁴ Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, խմբագիրներ՝ Ղարախանյան Գ. Հ., Պետրոսյան Ռ. Գ., 44-րդ գլխի հեղինակ՝ Բարսեղյան Տ. Կ., Երևանի համալսարանի իրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 374:

⁵ Տե՛ս Хаскельберг Б. Л., Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву, автореф. докт. дисс., Томск, 1969 г., էջ 8:

- ⁶ Տե՛ս Яичков К. К., Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву, изд-во “АН СССР”, М., 1958 г., էջեր 60-63:
- ⁷ Տե՛ս Алексеев С. С., О взаимодействии административно-правового и гражданско-правового регулирования в социалистическом обществе, журнал “Правоведение”, N3, 1959 г., էջ 42:
- ⁸ Տե՛ս Смирнов В. Т., Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР, автореф. докт. дисс., Л., 1970 г., էջ 7, Морозов С. Ю., Транспортное право, изд.-во “Волтерс Клувер”, М., 2010 г., էջ 133:
- ⁹ Տե՛ս Егоров К. Ф., Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок, Автореф. канд. дисс., Л., 1955 г., էջ 7:
- ¹⁰ Տե՛ս Витрянский В. В., Договор перевозки, издательство “Статут”, М., 2001 г., էջեր 229-230:
- ¹¹ Պատվերի ակցեպտավորումը դեռևս չի վկայում այն մասին, որ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիրը կնքված է, քանի որ այն ռեալ պայմանագիր է և կնքված է համարվում փոխադրման նպատակով բեռը փոխադրողին հանձնելու պահից՝ բեռնափոխադրողի կողմից այդ կապակցությամբ ապրանքատրանսպորտային բեռնագրի տրամադրմամբ: Դրա հետ մեկտեղ, կարծում ենք, որ ակցեպտավորված պատվերը վկայում է ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման պայմանագիր կնքելու պարտավորվածության մասին:
- ¹² Տե՛ս Ростовский Ю. М., Гречков В. Ю., Внешнеэкономическая деятельность, издательство “Экономисть”, М., 2006 г., էջեր 126-127: Մասնավորապես, տվյալ հեղինակների կողմից օֆերտան բնորոշվում է որպես ապրանքների մատակարարման, աշխատանքի կատարման, ծառայության մատուցման վերաբերյալ առևտրային առաջարկ, որը հնարավոր վաճառողը հղում է մեկ կամ մի քանի հնարավոր գնորդների՝ պայմանագիր կնքելու նպատակով, իսկ բեռնափոխադրման պատվերը համապատասխան տրանսպորտային ծառայության մատուցման մասին պայմանագիր կնքելու առաջարկ է:
- ¹³ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 126:
- ¹⁴ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 126:
- ¹⁵ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 130:
- ¹⁶ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 131:
- ¹⁷ Տե՛ս նույն տեղը:
- ¹⁸ Տե՛ս Егиазаров В. А., նշվ. աշխ.:
- ¹⁹ Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, Երևանի համալսարանի իրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 374:
- ²⁰ Տե՛ս թիվ ՉՕ-201 օրենք, ընդունվել է 03.02.1998 թ., ստորագրվել է 07.03.1998 թ., ուժի մեջ է մտել 24.03.1998 թ., սկզբնաղբյուր՝ ՀՀՊՏ 1998/6 (39), 14.03.1998 թ.:
- ²¹ Այս առնչությամբ, կարծում ենք, որ հայտեր կարող են ներկայացվել նաև պայմանագրի բացակայության դեպքում՝ հիմք հանդիսանալով դրա էական պայմանների վերաբերյալ համաձայնության ձեռքբերման համար:
- ²² Տե՛ս ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 448-րդ հոդվածի 1-ին և 2-րդ մասեր:
- ²³ Տե՛ս նույն տեղը:
- ²⁴ Տե՛ս Егиазаров В. А., նշվ. աշխ., էջ 52:
- ²⁵ Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, Երևանի համալսարանի իրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 374:
- ²⁶ Տե՛ս Егиазаров В. А., նշվ. աշխ., էջ 52:
- ²⁷ Տե՛ս Егиазаров В. А., նշվ. աշխ., էջ 52:
- ²⁸ Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, երկրորդ մաս, Երևանի համալսարանի իրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 374:
- ²⁹ Տե՛ս Ростовский Ю. М., Гречков В. Ю., նշված աշխատության, էջեր 126-127:
- ³⁰ Տե՛ս Ростовский Ю. М., Гречков В. Ю., նույն տեղում:
- ³¹ Տե՛ս Ростовский Ю. М., Гречков В. Ю., նույն տեղում:
- ³² Տե՛ս թիվ ՉՕ-233-Ն օրենք (ընդունվել է 05.12.2006 թ., ստորագրվել է 21.12.2006 թ., ուժի մեջ է մտել 06.01.2007 թ., սկզբնաղբյուր՝ ՀՀՊՏ 2006/67 (522), 27.12.2006 թ., հոդված 1404):
- ³³ Տե՛ս Ростовский Ю. М., Гречков В. Ю., նշված աշխատության, էջ 131:
- ³⁴ Տե՛ս Հայաստանի Հանրապետության քաղա-

ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ

քացիական իրավունք, երկրորդ մաս, Երևանի համալսարանի հրատարակչություն, Երևան, 2001 թ., էջ 374, ինչպես նաև «Տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 19-րդ հոդվածի 1-ին մասը՝ բացառությամբ նույն հոդվածի 2-րդ մասով նախատեսված դեպքերի:

³⁵ Տե՛ս Երուզարով Բ. Ա., նշվ. աշխ., էջ 57:

³⁶ Հատկանշական է, որ «օրենքով սահմանված դեպքերը» ՀՀ գործող օրենսդրությամբ մանրամասնված չեն: Այս առումով, կարծում ենք, որ պատասխանատվությունից ազատող հանգամանքների շարքում նպատակահարմար է նաև նախատեսել պարտավորության կատարումն անհնարին դարձնող՝ կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ սահմանված կամ համապատասխան պարտավորության էությունից բխող հանգամանքները: Օրինակ՝ կողմերը կարող են պայմանավորվել, որ բեռնափոխադրման համար փոխադրավարձը պետք է ներկայացվի նախքան բեռնափոխադրումների իրականացումը, իսկ այն ժամանակին չկատարվելու դեպքում փոխադրողն ազատվում է ստանձնած պարտավորության կատարումից:

րության կատարումից:

³⁷ Տե՛ս Երուզարով Բ. Ա., նշվ. աշխ., էջ 57:

³⁸ Տե՛ս նույն տեղում:

³⁹ Տե՛ս Երուզարով Բ. Ա., նշվ. աշխ., էջ 58:

⁴⁰ Տե՛ս, մասնավորապես, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածի 28-րդ պարբերությունը, որի համաձայն՝ չվացուցակը աղյուսակ կամ ժամանակացույց է, որը ներառում է ավտոբուսների շարժման ժամանակի, տեղի և երթերի իրականացման հաջորդականության մասին տվյալներ: Կարծում ենք, որ չվացուցակը նպատակահարմար է կիրառել նաև բեռնափոխադրումների բնագավառում, ուստի առաջարկում ենք այդ կապակցությամբ խմբագրել «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածի 28-րդ պարբերությունը՝ օրենսդրորեն ամրագրելով ավտոտրանսպորտային փոխադրամիջոցի շարժման ժամանակի, տեղի և ուղերթի վերաբերյալ չվացուցակ կազմելու հնարավորությունը:

THE ROLE AND SIGNIFICANCE OF ORDERS AND CLAIMS IN THE FIELD OF ROAD CARGO CARRIAGES

Lilit KAMALYAN

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

This article covers the problem of the role and significance of an order and a claim in the sphere of domestic road cargo carriages in the Republic of Armenia. The frameworks of implementation of the order and the claim are duly distinguished by the author with regard to that. Correspondingly, the process of organization of cargo carriages is mentioned to be the area of implementation of claims, and the process of execution of cargo carriages is offered to be the area of presentation of orders.

All the possible displays of the significance of these transport documents are divulged by the author in detail and multifac-

eted manner in the researched area with regard to that. Under the research of problematic aspects concerning the current issue the author comes to a conclusion that the legislation of the Republic of Armenia should be amended by respective legal norms governing the features of application of these transport documents in the sphere of domestic road cargo carriages. Particularly, the author suggests to establish time-limits for submitting these documents to the transport organizations, and an appropriate time frame for submitting answers to those documents, as well. Also the ways of acceptance of the transport documents mentioned above are taken into consideration in the present article. Besides, the author offers to prescribe legally that in some cases - which should be provided for in respective transport legal acts - the forwarder should have a right to call the order or the claim back.
