ԷԴԳԱՐ ԽԱՉԻԿՅԱՆ
ՀՀ քննչական կոմիտեի Արարատի մարզային քննչական
վարչության հատկապես կարևորագույն գործերով քննիչ,
արդարադատության կապիտան

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ԽԱԽՏԵԼՈՒ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՊԱՏԱՀԱՐԻ ՎԱՅՐԸ ԹՈՂՆԵԼՈՒ ՈՐԱԿՄԱՆ ՈՐՈՇ ՀԱՐՑԵՐ

Հոդվածը նվիրված է ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտելու և ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելու որակման որոշ հարցերին:

Հեղինակը տալիս է այն հանցագործությունների քրեաիրավական բնութագիրը, որոնք կապված են ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտելու և ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելու հետ, ուսումնասիրում և համապատասխան գնահատական է տալիս նշված իրավախախտումների հետ կապված հարցերին:

Այդ համատեքստում հեղինակը ՀՀ դատական պրակտիկայից որոշ օրինակներ է բերում: Հեղինակը ներկայացնում է նաև այդ հանցագործությունների քրեաիրավական գնահատման հետ կապված առավելություններն ու բացթողումները և ներկայացնում որոշ առաջարկություններ:

Ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտելու և ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելու հետ կապված հանցագործությունների ուսումնասիրության հիման վրա հեղինակը կոնկրետ առաջարկություններ է անում կապված այդ հանցագործությունների քրեաիրավական գնահատման հետ:

Հիմնաբառեր- *ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում, ճանապարհային երթևեկություն, տրանսպորտային միջոցների շահագործում, ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայր, հանցագործության գնահատում, վարորդ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգություն, վտանգ, փախուստ:*

Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքի (այսուհետ՝ քր.օր.) 23-րդ գլխով նախատեսված հասարակական անվտանգության դեմ ուղղված հանցագործություններից մեկը ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնների խախտելն է:

Առավել հաճախ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներն առաջանում են համալիր օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ գործոնների արդյունքում, որոնցից բխող պատճառահետևանքային կապերը շատ բարդ են: Չնայած թվացող միատեսակ իրադարձություններին՝ ամեն մի ճանապարհատրանսպորտային պատահար ունի անհատական բնույթ և իրենից ներկայացնում է հանգամանքային գործոնների ու պատճառների համալիր ամբողջություն[1]:

Քր.օր.-ի հոդված 242-ի առաջին մասի դիսպոզիցիան հետևյալն է. «Ավտոմեքենա կամ մեխանիկական այլ տրանսպորտային միջոց վարող անձի կողմից ճանապարհային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտելը, որը մարդու առողջությանն անզգուշությամբ պատճառել է ծանր կամ միջին ծանրության վնաս», 2-րդ մասի դիսպոզիցիան. «Նույն արարքը, որը անզգուշությամբ պատճառել է մարդու մահ», իսկ երրորդ մասի դիսպոզիցիան. «Սույն հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված արարքը, որը անզգուշությամբ առաջացրել է երկու կամ ավելի մարդու մահ»:

Քննարկվող հանցագործության հիմնական անմիջական օբյեկտը ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների խախտման կապակցությամբ մարդու, հասարակության և պետության անվտանգության պաշտպանությանն ուղղված հասարակական հարաբերություններն են:

Հանցագործության լրացուցիչ օբյեկտ են հանդիսանում մարդու կյանքը, առողջությունը, պետական և մասնավոր կազմակերպությունների ու ձեռնարկությունների գույքային շահերը:

Հանցագործության օբյեկտիվ կողմը դրսևորվում է ճանապարհային երթևեկության և տրանս-

www.journal.lawinstitute.am

պորտային միջոցների շահագործման կանոնների խախտման մեջ: Օբյեկտիվ կողմի պարտադիր հատկանիշ են հանրորեն վտանգավոր հետևանքները՝ անզգուշությամբ մարդու առողջությանը ծանր կամ միջին ծանրության վնաս պատճառելը կամ այլ ծանր հետևանքները:

Հանցակազմի օբյեկտիվ կողմի սահմանումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ մի շարք հեղինակներ դրա տակ հասկանում են «հանցավոր գործողությունների այն օբյեկտիվ հանգամանքների համակցությունը, որոնք ազդում են դրանց հանրային վտանգավորության և բարոյաքաղաքական դատապարտելիության վրա և այդ իսկ պատճառով նշվում են որպես քրեաիրավական նորմով նախատեսված հանցագործության հանցակազմի օբյեկտիվ հատկանիշներ»[2]:

Մյուսները դրանում տեսնում են «հանցագործության օբյեկտ համարվող, օրենքով պաշտպանվող շահի, բարիքի, արժեքի վրա կոնկրետ հանրորեն վտանգավոր ոտնձգության արտաքին ակտը բնութագրող փաստացի հատկանիշների և հանգամանքների համակցություն»[3]:

Մյուս գիտնականները հանցագործության օբյեկտիվ կողմն ընկալում են որպես «քրեական օրենքով պաշտպանվող, արտաքին տեսքից քննարկվող շահերի նկատմամբ հանրորեն վտանգավոր և հակաիրավական ոտնձգության գործընթաց այն իրադրությունների և երևույթների զարգացման հաջորդականության տեսանկյունից, որոնք սկսվում են սուբյեկտի հանցավոր ոտնձգությունից և ավարտվում են հանցավոր արդյունքի առաջացմամբ»[4], «հանրորեն վտանգավոր ոտնձգության արտաքին կողմը, որն ընթանում է որոշակի պայմաններում, վայրում և ժամանակում և վնաս է պատճառում հասարակական հարաբերություններին»[5], «հանցավոր արարքի արտաքին կողմը բնութագրող, իրավաբանորեն նշանակալից հատկանիշների համակցություն»[6], «էական բավարար և անհրաժեշտ հատկանիշների համակցություն, որոնք բնութագրում են քրեական օրենքով պաշտպանվող, օբյեկտին վնաս պատճառող հանրորեն վտանգավոր արարքի արտաքին ակտը», «արարքի արտաքին բնութագիրը, որն արտահայտվում է գործողությամբ կամ անգործությամբ, որոնք հանցագործության օբյեկտին վնաս են պատճառում կամ վնաս պատճառելու սպառնալիք են ստեղծում»:

Ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները սահմանված են ՀՀ կառավարության կողմից 2007թ.-ին հաստատված «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» որոշումով:

Նշված որոշումը բաղկացած է 2 հավելվածներից, որոնցից առաջինը սահմանում է ՀՀ ճանապարհային երթևեկության կանոնները, իսկ երկրորդ հավելվածը՝ տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը:

Համաձայն նշված որոշման 1-ին հոդվածի՝ Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոններով (այսուհետ՝ կանոններ) սահմանվում է ճանապարհային երթևեկության միասնական կարգ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում՝ կարգավորելով ճանապարհային երթևեկության ընթացքում օգտագործվող լուսացույցի, կարգավորողի ազդանշանների, վթարային, հատուկ ազդանշանների, տրանսպորտային միջոցների արտաքին լուսային սարքերի և ձայնային ազդանշանների կիրառման, տարբեր պայմաններում երթևեկության, երթևեկության արագությունը կանոնակարգելու, վազանց, կանգառ և կայանում, խաչմերուկների անցում, հետիոտնային անցումների հատում, տրանսպորտային միջոցների քարշակում, ուսումնական վարում, մարդկանց և բեռների փոխադրում իրականացնելու հետ կապված հարաբերությունները, ինչպես նաև երթևեկությունը կարգավորող նշանները:

ՀՀ քր. օր. 242-րդ հոդվածի օբյեկտիվ կողմի պարտադիր հատկանիշ է համարվում վարորդի կողմից «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» որոշման որևէ հոդվածի պահանջ խախտելը, որի վերաբերյալ քննչական և դատական պրակտիկայում հիմք է ընդունվում վարույթն իրականացնող մարմնի կողմից ճանապարհային պատահարների դեպքերի վերաբերյալ քննվող գործերով նախաքննությամբ ձեռք բերված ելակետային տվյալներով դատաավտոտեխնիկական փորձաքննության եզրակացությունը:

Պրակտիկայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ նախապատրաստվող նյութերի և քրեական գործերի, այսինքն՝ ՀՀ քր. օր. 242-րդ հոդվածի հանցակազմի հետ անմիջական կապ ունի 08.07.2005թ-ին ընդունված «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքը: Նշված օրենքի 1-ին հոդվածը սահմանում է.

1. Սույն օրենքը կարգավորում է Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառում առաջացող հարաբերությունները, սահմանում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի պետական քաղաքականության սկզբունքները և ուղղությունները, ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության ապահովման իրավական հիմքերը, ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության ապահովման բնագավառի պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների լիազորությունները, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների իրավունքները և պարտականությունները:

2. Սույն օրենքի խնդիրն է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության սպառնալիքների, մասնավորապես ճանապարհատրանսպորտային պատահարների նախականխման, դրանց ծանրության և հետևանքների նվազեցման միջոցով քաղաքացիների կյանքի, առողջության և գույքի, նրանց իրավունքների և օրինական շահերի, հասարակության և պետության շահերի պահպանումը:

Քննչական և դատական պրակտիկայում արդիական հիմնախնդիր է դարձել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վերաբերյալ նախապատրաստվող նյութերի և քրեական գործերի քննության ընթացքում վարորդի կողմից թույլ տրված գործողությունների իրավաչափության հարցի քննարկումը և դրանց քրեաիրավական գնահատական տալը:

Այսպես, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ընթացքում շատ հաճախ վարորդների կողմից նախքան դեպքը թույլ են տրվում այնպիսի արարքներ, ինչպիսիք են երթևեկության ընթացքում մի քանի վայրկյան մեքենայի ձայնարկիչով զբաղվելը, վարորդի կողմից երթևեկության ընթացքում ղեկին քնելը կամ մեքենայի ուղևորի հետ զրուցելը, որոնց հետևանքով տեղի են ունենում տարաբնույթ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ (վթարներ, վրաերթեր), որոնց հետևանքով տարբեր անձանց պատճառվում են տարբեր աստիճանի մարմնական վնասվածքներ (միջին ծանրության վնաս, ծանր վնաս, մահ, 2 և ավելի անձի մահ):

«Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշմամբ որևէ դրույթ նախատեսված չէ նմանատիպ արարքների համար, այսինքն՝ ՀՀ քրեական օրենսգրքի տառացի մեկնաբանությունից պարզ է դառնում, որ եթե վարորդի կողմից ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ընթացքում թույլ տրվեն վերը նկարագրված տեսակի և տիպի արարքներ (խախտումներ), ապա անձին հարավոր չէ ենթարկել քրեական պատասխանատվության (մի՞թե նմանատիպ արարքները իրենցից չեն ենթադրում ճանապարհային երթևեկության խախտումներ, սակայն որոնք նախատեսված չեն ՀՀ «ճանապարհային երթևեկության կանոններ»-ով, ուստի օրենսգրքի տառացի մեկնաբանությունից հետևում է, որ նմանատիպ խախտումներ իրականացրած վարորդները կարող են ազատվել քրեական հետապնդումից և նախատեսված պատժից): Նշվածի վերաբերյալ ցանկանում ենք նշել, որ վարորդի կողմից ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ընթացքում նմանատիպ խախտումները նախատեսված են «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 5-րդ գլխի՝ «Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների իրավունքները և պարտականությունները» 23-րդ հոդվածի 3-րդ մասով, այն է՝ «Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցը պարտավոր է պահպանել Հայաստանի Հանրապետության կառավարության հաստատած ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ինչպես նաև ոստիկանության ծառայողների ու երթևեկության կարգավորման համար լիազորված այլ անձանց օրինական պահանջներն ու իր գործողություններով չստեղծել վթարային իրադրություն»: Թեև նշված խախտումները ևս հստակ ամրագրված չեն «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի՝ մեր կողմից նշված դրույթներում: Կարծում ենք, որ «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 5-րդ գլխի՝ «Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների իրավունքները և պարտականությունները» 23-րդ հոդվածի 3-րդ մասում պետք է կատարվեն համապատասխան շտկումներ և նշվեն, թե կոնկրետ վարորդի ինչպիսի գործողություններն են համարվում վթարային իրադրության ստեղծում:

Բացի այդ, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ընթացքում շատ հաճախ վարորդների կողմից նախքան դեպքը թույլ են տրվում նաև հետևյալ խատումները՝ տրանսպորտային միջոցը վարելը ոչ սթափ վիճակում, մեքենան վարելու ընթացքում բջջային հեռախոսով խոսելը, ծխելը, որոնց հետևանքով տեղի են ունենում տարաբնույթ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ,

որոնց հետևանքով տարբեր անձանց պատճառվում են տարբեր աստիճանի մարմնական վնասվածքներ:

«Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի 5-րդ գլխի՝ «Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների իրավունքները և պարտականությունները» 24-րդ հոդվածի 7-րդ մասի համաձայն՝ վարորդին արգելվում է՝

ա) տրանսպորտային միջոցը վարել ոչ սթափ վիճակում.

բ) տրանսպորտային միջոցի վարումը հանձնել ոչ սթափ վիճակում գտնվող կամ իրենց մոտ տվյալ կարգի տրանսպորտային միջոցը վարելու համար վարորդական իրավունքի վկայական չունեցող անձանց.

գ) լքել իր տեղը կամ թողնել տրանսպորտային միջոցը, եթե նրա կողմից չեն ձեռնարկվել բոլոր անհրաժեշտ միջոցները, որոնք բացառում են տրանսպորտային միջոցի ինքնաբերաբար շարժումը կամ դրա օգտագործումը իր բացակայության ժամանակ.

դ) բացել տրանսպորտային միջոցի դռները ընթացքի ժամանակ.

ե) բացել տրանսպորտային միջոցի դռները նույնիսկ կանգառի ժամանակ, եթե դա կխոչընդոտի ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին.

զ) ընթացքի ժամանակ օգտվել ռադիոկապից և հեռախոսակապից, եթե դրանք կահավորված չեն առանց ձեռքերի օգտագործման այդ սարքերից օգտվելու սարքավորումներով (բացառությամբ ծառայողական առաջադրանքներ կատարող, օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների վարորդների), կամ ընթացքի ժամանակ ծխել.

է) տրանսպորտային միջոցից դուրս նետել իրեր և առարկաներ:

Ելնելով վերոգրյալից՝ առաջարկում ենք ՀՀ քր.օր-ի 242-րդ հոդվածը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ. «Ճանապարհային երթևեկության, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման և տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտելը», իսկ նշված հոդվածի 1-ին մասի դիսպոզիցիան շարադրել հետևյալ կերպ. «Ավտոմեքենա կամ մեխանիկական այլ տրանսպորտային միջոց վարող անձի կողմից ճանապարհային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կամ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման կանոնները խախտելը, որը մարդու առողջությանը պատճառել է ծանր կամ միջին ծանրության վնաս»:

Եթե դատարանը ստացված ապացույցների հիման վրա սահմանում է, որ համապատասխան հոդվածում նշված հանգամանքներն ի հայտ չեն եկել տրանսպորտային միջոցը շահագործող անձի կողմից, այլ տուժողների՝ կոնկրետ անվտանգության կանոններին չհետևելու հետևանքով (ուղևորների ամրագոտի չամրացնելը, մոտոցիկլավարի սաղավարտ չդնելը), այդ դեպքերում դատարանը որոշում կայացնելիս կարող է հաշվի առնել որպես պատիժը մեղմացնող հանգամանք, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ վարորդը չի կատարել իր պարտականությունը, այն է՝ ապահովել ուղևորների անվտանգությունը[7]:

Քննչական և դատական պրակտիկայում վիճահարույց խնդիր է նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ժամանակ վարորդի կողմից ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման արդյունքում մեկից ավելի անձանց մարմնական տարբեր աստիճանի վնասվածքներ հասցնելու դեպքերում մեղավոր վարորդի գործողություններին քրեաիրավական գնահատական տալը:

Այսպես, ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ժամանակ վարորդի կողմից ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման հետևանքով առաջացած վթարի ընթացքում մեկ անձի անզգուշությամբ պատճառվել է մահ, իսկ երկրորդ անձին՝ ծանր մարմնական վնասվածք, և առկա է նշված անձի բողոքը:

ՀՀ քրեական օրենսգրքի 20-րդ հոդվածի համաձայն՝ հանցագործությունների համակցություն է համարվում՝

1. սույն օրենսգրքով տարբեր հոդվածներով կամ միևնույն հոդվածով, հոդվածի միևնույն կամ տարբեր մասերով կամ կետերով նախատեսված երկու կամ ավելի հանցանք կատարելը, որոնցից ոչ մեկի համար անձը դատապարտված չի եղել:

2. այնպիսի մեկ գործողությունը (անգործությունը), որը պարունակում է սույն օրենսգրքի երկու կամ ավելի հոդվածներով:

Կարծիք ենք հայտնում, որ նշված դեպքերում թեև համակցության սկզբունքի բառացի մեկնաբանությամբ հնարավոր չէ մեղավոր անձի գործողություններին տալ առանձին քրեաիրավական գնահատականներ, այսինքն՝ վարորդի գործողությունները դիտել համակցության մեջ, սակայն նշված դեպքերի համար նպատակահարմար է վարորդի գործողությունները գնահատել համակցության սկզբունքով, այսինքն՝ եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ժամանակ վարորդի կող-

մից ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման հետևանքով առաջացած վթարի ընթացքում մեկ անձի անզգուշությամբ պատճառվել է մահ, իսկ երկրորդ անձին՝ ծանր մարմնական վնասվածք, և առկա է նշված անձի բողոքը, ապա վարորդի գործողությունները պետք է որակվեն ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ հոդվածի 1-ին և 2-րդ մասերով:

Նշված հանցագործության սուբյեկտ է հանդիսանում 16 տարին լրացած, մեղսունակ տրանսպորտային միջոց վարող անձը՝ անկախ նրանից՝ վարորդական իրավունք ունի, թե՝ ոչ:

Համաձայն ՀՀ քրեական օրենսգրքի 30-րդ հոդվածի՝ անզգուշությամբ կատարված հանցանքը կարող է դրսևորվել ինքնավստահությամբ կամ անփութությամբ: Հանցանքը համարվում է ինքնավստահությամբ կատարված, եթե անձը նախատեսել է իր գործողության (անգործության)՝ հանրության համար վտանգավոր հետևանքների առաջացման հնարավորությունը, սակայն առանց բավարար հիմքերի՝ ինքնավստահորեն հույս է ունեցել, որ դրանք կկանխվեն: Հանցանքը համարվում է անփութությամբ կատարված, եթե անձը չի նախատեսել իր գործողության (անգործության)՝ հանրության համար վտանգավոր հետևանքների առաջացման հնարավորությունը, թեև տվյալ իրադրությունում պարտավոր էր և կարող էր նախատեսել դրանք:

Հանցագործության սուբյեկտիվ կողմի բնութագրող առանձնահատկությունն այն է, որ հանցանք կատարող անձը հասկանում է, որ իր գործողությունների (անգործության) արդյունքում կարող է հանրության համար վտանգավոր հետևանքներ առաջանան, այսինքն՝ նա գիտակցում է, որ իր կողմից թույլ տրված ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման արդյունքում հնարավոր է՝ տեղի ունենա վթար, և մարդու /մարդկանց առողջությանը հասցվի վնաս, սակայն ցուցաբերելով հանցավոր անզգուշություն՝ այնուամենայնիվ, թույլ է տալիս նշված խախտումը՝ հույս ունենալով խուսափել հնարավոր ծանր հետևանքների առաջացումից: Նշված հանցակազմը կարող է դրսևորվել ինչպես ինքնավստահությամբ, այնպես էլ անփութությամբ:

Այս հարցի կապակցությամբ Վճռաբեկ դատարանը ընդգծում է յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում անզգուշության տեսակի կոնկրետացման անհրաժեշտությունը:

Այսպես, եթե հանրորեն վտանգավոր հետևանքների նկատմամբ հանցավորը դիտավորություն է դրսևորել, ապա արարքը պետք է որակել որպես մարդու դեմ ուղղված հանցագործություն[8]:

Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքի 23-րդ գլխով նախատեսված հասարակական անվտանգության դեմ ուղղված հանցագործություններից մեկը ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելն է:

Քր.օր.-ի հոդված 244-ի առաջին մասի դիսպոզիցիան հետևյալն է՝ «ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելը տրանսպորտային միջոց վարող և ճանապարհային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտած անձի կողմից սույն օրենսգրքի 242-րդ հոդվածով նախատեսված հետևանքների առաջացման դեպքում»:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելու հանրային վտանգավորությունն այն է, որ այն ոչ միայն ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում է, այլև դժվարացնում է պատահարի հանգամանքների մասին օբյեկտիվ ճշմարտության բացահայտումը[9]:

Քննարկվող հանցագործության հիմնական անմիջական օբյեկտը ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման կապակցությամբ մարդու, հասարակության և պետության անվտանգության պաշտպանությանն ուղղված հասարակական հարաբերություններն են:

Հանցագործության լրացուցիչ օբյեկտ են հանդիսանում մարդու կյանքը, առողջությունը, ինչպես նաև արդարադատության շահերը:

Հանցագործության օբյեկտիվ կողմը դրսևորվում է տրանսպորտի միջոց վարող և ճանապարհային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտած անձի կողմից ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը առանց ծայրահեղ անհրաժեշտության թողնելու մեջ, եթե առաջացել են ՀՀ քր. օր. 242-րդ հոդվածով նախատեսված վտանգավոր հետևանքներ:

Կարծում ենք, որ 244-րդ հոդվածի դիսպոզիցիայում պետք է կատարվի նմանատիպ փոփոխություն, ինչը մեր կողմից պատճառաբանվեց և արտացոլվել է սույն հոդվածում՝ ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ հոդվածի դիսպոզիցիայի համար, այսինքն՝ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելը տրանսպորտային միջոց վարող և ճանապարհային երթևեկության, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտած անձի կողմից՝ սույն օրենսգրքի 242-րդ հոդվածով նախատեսված հետևանքների առաջացման դեպքում: Նշված հանցագործության սուբյեկտ է հանդիսա-

նում 16 տարին լրացած, ֆիզիկական մեղսունակ, տրանսպորտային միջոց վարող անձը, որը խախտել է ճանապարհային երթևեկության և տրանսպորտային շահագործման կանոնները՝ անկախ նրանից՝ վարորդական իրավունք ունի, թե՝ ոչ:

ՀՀ քրեական օրենսգրքի 244-րդ հոդվածը ընդգրկված չէ ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 183-րդ հոդվածով (տուժողի բողոքի հիման վրա հարուցվող քրեական գործեր) նախատեսված հանցագործությունների շարքում, և անկախ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի արդյունքում տուժած անձի բողոքի առկայությունից՝ մեղավոր վարորդի նկատմամբ իրականացվում է քրեական հետապնդում:

Կարծիք ենք հայտնում, որ ՀՀ քրեական օրենսգրքի 244-րդ հոդվածը պետք է փոփոխության ենթարկվի և ունենա երկու մասեր. նույն հոդվածի 1-ին մասը քրեական պատասխանատվություն սահմանի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելը տրանսպորտային միջոց վարող և ճանապարհատրանսպորտային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտած անձի նկատմամբ, եթե առկա են ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված հետևանքները, իսկ երկրորդ մասը քրեական պատասխանատվություն սահմանի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրը թողնելը տրանսպորտային միջոց վարող և ճանապարհատրանսպորտային երթևեկության կամ տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնները խախտած անձի նկատմամբ, եթե առկա է ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ հոդվածի 2-րդ և 3-րդ մասով նախատեսված հետևանքները: Նմանատիպ փոփոխության պարագայում ավելի նպատակահարմար է 244-րդ հոդվածի 1-ին մասը ընդգրկել ՀՀ քրեական դատավարության օրենսգրքի 183-րդ հոդվածով նախատեսված հանցագործությունների շարքում, քանի որ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեղավոր անձի գործողությունները տվյալ պարագայում անմիջականորեն կապված է տուժած անձի հետ (նրան օգնություն ցույց չտալ, հիվանդանոց չտեղափոխել, թողնել անօգնական վիճակում), իսկ եթե վերջինիս կողմից բացակայում է բողոքը, առավել նպատակահարմար է վարորդի նկատմամբ ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ և 244-րդ հոդվածների 1-ին մասով քրեական հետապնդում չիրականացնել:

[1] Олейник П.А Руководство для следователей часть 2, Москва, 1982г. С. 231.
[2] Реннеберг Иоахим. Объективная сторона преступления. М. Госюриздат, 1957. С. 18.
[3] Уголовное право России. Учебник для вузов. В 2-х томах. Том 1. Общая часть/ Отв. ред. А.Н. Игнатов и Ю.А. Красиков. - М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА-М, 1998. С. 114.
[4] Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Госюриздат, 1960. С.9.
[5] Курс советского уголовного права (Часть Общая). Т.1. -Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1968. С. 312.
[6] Уголовное право. Общая часть /Отв.ред. И.Я. Козаченко и З.А. Незнамова. - М.: ИНФРА-М-НОРМА, 1997. С. 145.
[7] Տե՛ս Постановление Пленума Верховного суда РФ N25, 09.12.2008, г.Москва. С.10.
[8] ՀՀ Վճռաբեկ դատարանի թիվ ԵԱՆԴ/012/01/12 որոշում:
[9] ՀՀ քրեական իրավունքի դասագիրք. Երևան 2007թ, էջ 573:

Эдгар Хачикян
Следователь по ОВД областного следственного управления
Арарата Следственного комитета РА, капитан юстиции

РЕЗЮМЕ

Некоторые вопросы квалификации нарушений правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и побега с места дорожно-транспортного происшествия.

Статья посвящается оценке некоторых вопросов, связанных с нарушениями правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и побега с места дорожно-транспортного происшествия.

Автор дает уголовно-правовую характеристику преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и побега с места дорожно-транспортного происшествия, рассматривает вопросы соответствующей оценки указанных правонарушений.

В этом контексте автор приводит некоторые примеры из судебной практики РА. Автор рассматривает также преимущества и недостатки уголовно-правовой оценки этих преступлений и делает некоторые предложения.

Основываясь на изучении преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и побега с места дорожно-транспортного происшествия, автор дает конкретные предложения относительно уголовно-правовой оценки этих преступлений.

Ключевые слова: *нарушение правил дорожного движения, дорожное движение, эксплуатация транспортных средств, место дорожно-транспортного происшествия, оценка преступлений, водитель, безопасность дорожного движения, опасность, побег.*

Edgar Ghachikyan
Investigator of SIC of Ararat regional investigative department
Investigative committee of the RA, justice captain

SUMMARY

Some issues of qualification of violation of traffic and vehicle exploitation rules and abandonment of road accident place

The article is devoted to the consideration of issues of qualification of violation of traffic and vehicle exploitation rules and abandonment of road accident place.

The author gives the criminal-legal characteristics of violation of traffic and vehicle exploitation rules and the crime of abandonment of road accident place, confronts the viewpoints on some controversial issues of the qualification of the given crime expressed in the doctrine of the criminal law. The theoretical judgments cited by the author are supported by the examples from the jurisprudence of the Republic of Armenia on cases of violation of traffic and vehicle exploitation rules and the crime of abandonment of traffic accident place. The author also discuss the advantages and disadvantages of the criminal-legal characteristics of this crimes and give some suggestions.

Based on the analysis of violation of traffic and vehicle exploitation rules or abandonment of road accident place, as well as confrontation of the relevant criminal-legal norms, the author presents concrete recommendations on the qualification of violation of traffic and vehicle exploitation rules or abandonment of traffic accident place.

Keywords: *violation, traffic, vehicle exploitation rules, place of road accident, qualification of crime, driver, road safety, threat, abandonment.*