

ՎԵՃԵՐԻ ԼՈՒԾՄԱՆ ՊՐԵՏԵՆԶԻՈՆ (ՊԱՅԱՆՁԱՅԻՆ) ԿԱՐԳԸ ԵՎ ԺԱՄԿԵՏՆԵՐԸ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՍՈՒԲԻԼԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐՈՒՄ

Լիլիթ ՔԱՄԱԼՅԱՆ

*ԵՊՀ քաղաքացիական իրավունքի
ամբիոնի ասպիրանտ*

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների իրավահարաբերությունների բնականոն գործունեության համար կարևոր նշանակություն ունի այդ իրավահարաբերությունների մասնակիցների ստանձնած պարտավորությունների պատշաճ կատարումը: Պարտավորությունները չկատարելու կամ ոչ պատշաճ կատարելու հետևանքները կանխարգելելու և վերացնելու նպատակով միջազգային պրակտիկայում մշակվել և կյանքի են կոչվել իրավունքների պաշտպանության տարբեր մեխանիզմներ: Այդ մեխանիզմներից մեկը վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգն է, որը լայն կիրառություն ունի հատկապես տրանսպորտային և կապի ծառայությունների ոլորտներում¹:

Վեճերի լուծման պահանջային (պրետենզիոն) ընթացակարգ ՀՀ գործող օրենսդրությամբ, այդ թվում՝ տրանսպորտային փոխադրման հարաբերությունները կարգավորող քաղաքացիական կարգավորումներով, նախատեսված չէ: Չնայած ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 352-րդ հոդվածն ամրագրում է պարտապանին պահանջ ներկայացնելու հնարավորություն՝ մասնավորապես նախատեսելով, որ ողջամիտ ժամկետում չկատարված պարտավորությունը, ինչպես նաև այն պարտավորությունը, որի կատարման ժամկետը որոշվում է պահանջի պահով, պարտապանը պարտավոր է կատարել պարտատիրոջ՝ այդ մասին պահանջ ներկայացնելու օրվանից սկսած՝ յոթօրյա ժամկետում, եթե պարտավորության կատարման այլ ժամ-

կետ չի բխում օրենքից, այլ իրավական ակտերից, պարտավորության պայմաններից, գործարար շրջանառության սովորույթներից կամ պարտավորության էությունից:

Թվում է, վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգը նույնպես «պարտապանին պահանջ ներկայացնելու գործընթաց» է, սակայն այն ունի մի շարք յուրահատկություններ, որոնք հաշվի առնելով՝ այդ ինստիտուտը չի նույնացվում զուտ «պահանջ ներկայացնելու» հետ:

Պրետենզիոն կարգը գործում է քաղաքացիական և միջազգային մասնավոր իրավահարաբերությունների ոչ բոլոր ոլորտներում: Բացի այդ, պրետենզիոն ընթացակարգով առաջնորդվելու պահանջը կարող է լինել ինչպես իմպերատիվ, այնպես էլ ոչ պարտադիր: Քանի որ վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգը մշակվել է վեճը մինչդատական կարգով լուծելու նպատակով, ուստի միջազգային մի շարք իրավական ակտերով նախատեսված դեպքերում պահանջային կարգը չպահպանելը պահանջատիրոջը հետագայում զրկում է համապատասխան պահանջի՝ դատական կարգով բավարարում ստանալու հնարավորությունից:

Ի տարբերություն վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգի՝ պարտապանին պարտավորության կատարման պահանջ ներկայացնելն իմպերատիվ բնույթ չի կրում, ուստի պարտատերը սահմանափակված չէ նաև պարտավորության կատարման պահանջով անմիջապես դատարան դիմելու իր գործողություններում, ընդ որում՝ դատարան ներկայացված հայցադիմումն ինքնին կարող է դիտվել որպես պարտապանին ուղղված պահանջ:

Փոխադրումների ոլորտում վեճերի

ՔԱՂՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ

ԴԱՏԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

կարգավորման պահանջային ընթացակարգն անրագրված է միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների ոլորտի կարևորագույն իրավական աղբյուրներից մեկով՝ «Միջազգային ճանապարհային բեռնափոխադրման պայմանագրի մասին» կոնվենցիայով² (այսուհետ՝ նաև «Կոնվենցիա»), որը մանրամասնորեն անդրադառնում է ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների բնագավառում վեճերի կարգավորմանը՝ նախատեսելով պահանջային (պրետենզիոն) ընթացակարգով առաջնորդվելու անհրաժեշտությունը՝ նախքան նույն վեճի կարգավորման նպատակով դատական պաշտպանության դիմելը: Սասնավորապես, Կոնվենցիայի 30-րդ հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերը³ նախատեսում են պրետենզիոն յոթօրյա ժամկետ այն դեպքերի համար, երբ բեռն ստացողը բեռն ընդունել է առանց դրա վիճակը փոխադրողի հետ մեկտեղ պատշաճ ձևով ստուգելու, կամ երբ բեռի թերություններն ի հայտ են եկել համատեղ ստուգման ընթացքում, ինչպես նաև այն դեպքերում, երբ խոսքը ոչ ակնհայտ թերությունների հայտնաբերման մասին է:

Հատկանշական է, որ նման պարագայում անձը զրկված է դատական պաշտպանության իրավունքից, քանի որ նա կարող է վեճի դատական լուծման ընթացքում ներկայացնել ապացույցներ, որոնք հիմնավորում են համապատասխան հարցի առնչությամբ փոխադրողի մեղավորությունը⁴: Ավելին, Կոնվենցիան այս առնչությամբ որևէ իմպերատիվ պահանջ չի ներկայացնում. այսինքն՝ դա չի նշանակում, որ նման պրետենզիա չներկայացնելը կողմին զրկում է հետագայում պահանջի բավարարում ստանալու հնարավորությունից:

Սակայն, որոշ դեպքերում պահանջային ժամկետի ընթացքում բեռը փոխադրողին գրավոր պահանջ ներկայացնելը Կոնվենցիայով դիտվում է որպես խախտված իրա-

վունքի դատական պաշտպանությանը նախորդող պարտադիր պայման: Այլ կերպ ասած՝ Կոնվենցիան նույն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման հարաբերությունների կարգավորման ոլորտում պահանջային ընթացակարգի առնչությամբ նախատեսում է տարբերակված մոտեցում՝ մի դեպքում այն համարելով խիստ պարտադիր, իսկ մյուս դեպքում՝ ոչ:

Այսպես, ի տարբերություն վերը նշված կարգավորման՝ Կոնվենցիայի 30-րդ հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն՝ բեռի առաքման ուշացումը կարող է հանգեցնել փոխհատուցում վճարելու միայն այն դեպքում, երբ կատարվել է գրավոր հայտարարություն՝ բեռը բեռն ստացողի տնօրինությանը հանձնելուց հետո՝ քսանմեկ օրվա ընթացքում:

Փաստորեն, Կոնվենցիան բեռի առաքումն ուշացնելու համար փոխհատուցման հնարավորություն է նախատեսում այն դեպքում, երբ բեռն ի վերջո հանձնվել է բեռն ստացողի տնօրինությանը: Ստացվում է, որ եթե, օրինակ, կետանցման պատճառով գործարքի նկատմամբ հետաքրքրությունը կորցրած կողմը չցանկանա ընդունել պայմանագրի կատարումը, ապա նա զրկվում է որևէ փոխհատուցում ստանալու հնարավորությունից: Ավելին, եթե ինչ-ինչ պատճառներից ելնելով, որոնք կարող են հիմք հանդիսանալ բաց թողնված ժամկետը դատական կարգով հարգելի համարելու համար, բեռն ստացողը փոխադրողին գրավոր պահանջով չդիմի, ապա նրա՝ փոխհատուցում ստանալու իրավունքը, Կոնվենցիայում արտացոլված տրամաբանության համաձայն, համարվում է գոյություն չունեցող, ինչով պայմանավորված՝ բեռն ստացողը զրկվում է պահանջային ժամկետի բացթողումը հարգելի համարելու և համապատասխան պահանջի իրավունքի՝ դատական կարգով բավարարում ստանալու հնարավորությունից:

Մանրամասնելով փոխհատուցման հարցի առնչությամբ պրետենզիոն ընթացակարգը՝ Կոնվենցիայի 27-րդ հոդվածի 1-

ին կետը նախատեսում է, որ պահանջ ներկայացնողը կարող է պահանջել փոխհատուցման ենթակա գումարի տոկոսների վճարում, որոնք հաշվարկվում են տարեկան հինգ տոկոսի չափով՝ պահանջը գրավոր ձևով փոխադրողին ուղարկելու օրվանից հաշված: Սակայն նույն նորմով նախատեսվում է փոխհատուցման ենթակա գումարի տոկոսների վճարում նաև այն դեպքում, երբ գրավոր պահանջ չի ներկայացվել, և այդ դեպքում տոկոսների հաշվարկն սկսվում է հայցը հարուցելու օրվանից:

Ստացվում է, որ քննարկվող վերջին երկու դեպքերում, որոնք երկուսն էլ առնչվում են փոխհատուցման ինստիտուտին, արտահայտված է տարբերակված մոտեցում: Առաջին դեպքում, երբ խոսքը վերաբերում է միայն փոխհատուցմանը, գրավոր պահանջ չներկայացնելու դեպքում նման իրավունքի բավարարում ստանալը դառնում է անհնարին, իսկ երկրորդ դեպքում գրավոր պահանջ չներկայացնելը իրավունքի պաշտպանության խոչընդոտ չէ:

Այս առնչությամբ կարծում ենք, որ փոխհատուցման պահանջ ներկայացնելու դեպքում ևս պրետենզիոն ժամկետը լրանալու փաստը համապատասխան պահանջի իրավունքի դադարման հիմք չպետք է հանդիսանա և չպետք է սահմանափակի պահանջի իրավունքի դատական պաշտպանությունը:

Ինչևէ, վերը նշված դրույթների բովանդակության ուսումնասիրությունից կարելի է բխեցնել միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ոլորտում ծագած վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգին բնորոշ հետևյալ հատկանիշները՝

ա) վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգը դրսևորվում է փոխադրողին պահանջ (հայտարարություն) ներկայացնելով,

բ) սահմանված դեպքերում պահանջը (հայտարարությունը) պետք է ներկայացվի գրավոր,

գ) սահմանված դեպքերում պահանջ (պրետենզիա) ներկայացնելը համարվում է իմպերատիվ պահանջ, որը չպահպանելը պահանջատիրոջը զրկում է վեճի դատական լուծման հնարավորությունից,

դ) պահանջ (պրետենզիա) ներկայացնելու համար սահմանվում է համապատասխան ժամկետ:

Նշվածից պարզ է դառնում, որ միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ոլորտում վեճերի կարգավորման պահանջային ընթացակարգում էական նշանակություն ունեն պահանջային ժամկետը և այդ ժամկետում պահանջ ներկայացնելու փաստը, իսկ մի շարք դեպքերում՝ նաև պրետենզիա ներկայացնելու իմպերատիվությունը: Սակայն վեճերի լուծման պրետենզիոն կարգը և պրետենզիոն ժամկետը գիտատեսական ուսումնասիրության ենթարկելիս պարզ է դառնում, որ պրետենզիոն ժամկետում պահանջ ներկայացնելու իմպերատիվության գաղափարը ոչ միշտ է արդարացված:

Այսպես, պահանջային (պրետենզիոն) ժամկետն այն ժամանակահատվածն է, որն օրենսդրությամբ և միջազգային իրավական ակտերով նախատեսված է պարտավորությունը չկատարելու կամ ոչ պատշաճ կատարելու դեպքում մինչև դատական պաշտպանության դիմելը պարտատիրոջ կողմից պարտապանին պահանջ ներկայացնելու միջոցով խախտման հետևանքները վերացնելու համար⁶:

Ժամկետները, այդ թվում՝ պրետենզիոն ժամկետները, կարևոր դերակատարություն ունեն քաղաքացիական իրավահարաբերությունների ոլորտում: Դրանք հանդես են գալիս որպես քաղաքացիական իրավահարաբերությունների մասնակիցների վարքագծի վրա իրավաբանական ազդեցության միջոց, կանոնակարգում են քաղաքացիական շրջանառությունը, նպաստում են քաղաքացիական կարգի պայմանագրերի կատարմանը և այլն⁶:

Վեճերի լուծման համար նախատեսված պրետենզիոն ժամկետները իրավահարաբերության մասնակիցներին իրենց հերթին հնարավորություն են տալիս սահմանված ժամանակահատվածում վիճելի հարաբերությունները կարգավորելու արտադատական կարգով՝ նախքան դատարան դիմելը: Պահանջային ժամկետ նախատեսելը միտված է ոչ թե իրավահարաբերության

ՔԱՂԱՅԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ

ՊԱՏԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

մասնակիցների համար վեճի կարգավորման առնչությամբ լրացուցիչ դժվարություններ, բարդություններ և պարտավորություններ ստեղծելու, այլ դյուրինացնելու և պարզեցնելու իրավահարաբերությունների կարգավորումը: Պրետենզիոն ժամկետը հնարավորություն է տալիս խուսափելու լրացուցիչ ժամանակային և ֆինանսական կորուստներից, շրջանցելու վեճի դատական լուծման հետ կապված ձևայնացված ընթացակարգերը և պահանջները, արագ վերականգնելու խախտված իրավունքները և կողմերի համար երկուստեք առավել ընդունելի պայմաններով լուծում տալու իրավահարաբերության մասնակիցների միջև ծագած վեճին, ինչպես նաև դատական ատյաններին ազատում է դատական մարմինների հարկադիր միջամտություն չպահանջող մեծաքանակ գործեր քննելու բեռից: Այս ամենի հետ մեկտեղ՝ պահանջ ներկայացնելը հնարավոր է դարձնում առավել ճիշտ հաշվարկելու հայցային վաղեմության ժամկետի սկիզբը, այսինքն՝ այն պահը, երբ անձն իմացել է իր իրավունքների խախտման մասին⁸:

Միաժամանակ, իրավական պահանջն առ այն, որ վեճերը նախ պետք է լուծվեն պահանջային (պրետենզիոն) կարգով, հաճախ տնտեսվարող սուբյեկտների միջև այնպիսի վեճերի պատճառ է դառնում, որոնք վերաբերում են օրենքով սահմանված կարգով պահանջային ընթացակարգի կամ պահանջի ներկայացմանն առնչվող այլ հարցերի: Մասնավորապես, ոչ բոլոր տնտեսվարող սուբյեկտներն են տեղյակ պրետենզիոն կարգով վեճերի լուծման և համապատասխան պահանջը պրետենզիոն ժամկետում ներկայացնելու պահանջի իմպերատիվությանը: Եվ թեև «օրենքի չիմացությունը չի ազատում պատասխանատվությունից», սակայն պրետենզիոն ընթացակարգին ծանոթ չլինելը կարող է պայմանավորված լինել տարբեր օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներով: Բացի

դրանից, անգամ պրետենզիոն ընթացակարգին տեղյակ անձանց համար դրանով առաջնորդվելը խնդրահարույց է, քանի որ պրետենզիոն ժամկետի յուրաքանչյուր օրվա համար հավելագրվում են պարտավորությունը չկատարելու կամ ոչ պատշաճ կատարելու համար տույժեր և տուգանքներ, որոնց չափը համապատասխան պահանջով անմիջապես դատարան դիմելու դեպքում կարող է անհամեմատ նվազ լինել:

Ինչպես վերը նշվեց, ՀՀ գործող օրենսդրությունը որևէ կերպ չի ամրագրում տրանսպորտային փոխադրումների ոլորտում կիրառելի՝ վեճերի լուծման պահանջային կարգը: ՀՀ քաղաքացիական և տրանսպորտային օրենսդրությամբ պրետենզիոն ընթացակարգին չանդրադառնալը, ինչպես նաև գիտատեսական մակարդակով այդ ինստիտուտի սակավ ուսումնասիրված լինելը պատճառ են այն բանի, որ միջազգային իրավական ակտերի՝ միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ոլորտում կարգավորման մի շարք յուրահատկություններ խորթ են մեր իրավագիտակությանը, ինչն էլ հանգեցնում է պրետենզիոն ընթացակարգի բազմաթիվ խախտումների: Մինչդեռ վեճերի կարգավորման պրետենզիոն կարգ նախատեսող «Միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների մասին» կոնվենցիան ՀՀ իրավական համակարգի բաղկացուցիչ մասն է, ուստի անմիջականորեն գործում է նաև միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ոլորտում ծագած վեճերը կարգավորելու առնչությամբ:

Առավել հաճախ գործնականում խնդրահարույց է այն հարցը, թե ինչ հետևանքների է հանգեցնում պրետենզիոն ընթացակարգը չպահպանելը, առավել ևս՝ պահանջ ներկայացնելու համար սահմանված պրետենզիոն ժամկետը խախտելը կամ կետանցելը: Նման հետևանքները վեր հանելու համար անհրաժեշտ է, նախ և առաջ, վերլուծել պրետենզիոն ժամկետի իրավական բնույթը:

ՀՀ քաղաքացիական իրավունքի տեսությունում որպես ժամկետ է ընկալվում

այն որոշակի ժամանակահատվածը (տարի, եռամսյակ, ամիս և այլն) կամ ժամանակի այն պահը (օր, ժամ և այլն), որը լրանալու հետ օրենքը կապում է որոշակի իրավական հետևանքներ: Այսինքն՝ ժամկետը դիտվում է որպես իրավունքներ և պարտականություններ առաջացնող, փոփոխող կամ դադարեցնող իրավաբանական փաստ⁹:

Ըստ ժամկետների նշանակության՝ քաղաքացիական իրավունքի ոլորտի գիտնականներն ու տեսաբաններն առանձնացնում են ժամկետների տարբեր տեսակներ¹⁰: Տ. Կ. Բարսեղյանը ժամկետների տարատեսակներ է համարում քաղաքացիական իրավունքների իրացման ժամկետները և քաղաքացիական իրավունքների պաշտպանության ժամկետները¹¹՝ վերջիններիս շարքում իրավացիորեն դասելով պահանջային (պրետենզիոն) և հայցային վաղեմության ժամկետները¹²:

Չեղիմակներ Յա. Ֆունկեր¹³, Ա. Գ. Կալպինը, Ա. Ի. Մասյակը¹⁴, Ա. Պ. Սերգենը, Յու. Կ. Տոլստոյը¹⁵ պրետենզիոն (պահանջային) ժամկետները դասում են քաղաքացիական իրավունքների իրացման ժամկետների շարքին: Դա սույն հեղինակների համար պատճառ է արտահայտելու կարծիք այն մասին, որ պահանջային ժամկետի ընթացքում պահանջ չներկայացնելու հետևանքով համապատասխան անձը զրկվում է իր իրավունքը պաշտպանելու, առավել ևս՝ նման պահանջի բավարարում ստանալու հնարավորությունից¹⁶, մինչդեռ, մեր կարծիքով, սահմանված ժամկետում քաղաքացիական իրավունքների պաշտպանության արտադատական ձևից չօգտվելը չի կարող բավարար հիմք հանդիսանալ քաղաքացիական իրավունքների դատական պաշտպանության իրավունքից զրկելու համար:

Կարծում ենք, որ պահանջային ժամկետը համապատասխան պահանջային իրավունքը դադարեցնող իրավաբանական փաստ չէ, այլ այդ պահանջային իրավունքի արտադատական պաշտպանության համար սահմանված ժամանակահատված: Այս առումով լիովին համամիտ ենք Տ.Կ.

Բարսեղյանի մոտեցմանը, որ նա պրետենզիոն ժամկետները դասում է քաղաքացիական իրավունքների պաշտպանության ժամկետների շարքին:

Այսպես, քաղաքացիական իրավունքների իրացման ժամկետներ են համարվում այն ժամկետները, որոնց ընթացքում իրավազոր անձը կարող է իրացնել իր իրավունքը կամ պահանջել դրա իրացումն անմիջականորեն պարտավոր անձի կողմից¹⁷: Այլ կերպ ասած՝ քաղաքացիական իրավունքների իրացման համար սահմանված ժամկետն այն ժամանակահատվածն է, որի ընթացքում անձը կարող է օգտվել իր իրավունքից, իսկ նման ժամկետի ավարտը պայմանավորում է նաև նման իրավունքի դադարումը¹⁸: Մինչդեռ քաղաքացիական իրավունքների պաշտպանության ժամկետներն այն ժամկետներն են, որոնց ընթացքում իրավազոր անձն իրավունք ունի պահանջելու իր խախտված իրավունքի վերականգնում կամ դրա հարկադիր պաշտպանություն:

Ակնհայտ է, որ պրետենզիոն ժամկետ սահմանելը նպատակ ունի վերականգնելու պահանջատիրոջ խախտված իրավունքը, այլ ոչ թե նրան ընծեռել համապատասխան պահանջի իրավունքից օգտվելու հնարավորությամբ: Չեռնապես, անդրադառնալով պրետենզիոն ժամկետի իրավաբանական բնույթին՝ կարող ենք եզրակացնել, որ այն պետք է դիտարկվի քաղաքացիական իրավունքների պաշտպանության ժամկետների համատեքստում: Հիմք ընդունելով նման պնդումը՝ կարելի է նաև եզրակացնել, որ պահանջային ժամկետը լրանալու փաստը պահանջի իրավունքի դադարման համար անհրաժեշտ և բավարար հիմք չպետք է հանդիսանա, ինչպես նաև պահանջատիրոջը չպետք է զրկի համապատասխան պահանջի իրավունքի հարկադիր պաշտպանության նպատակով դատարան դիմելու իրավունքից: Այնինչ Կոնվենցիայի 30-րդ հոդվածի 3-րդ հոդվածը իմպերատիվ ձևով ամրագրում է ճիշտ հակառակ մոտեցումը:

Ինչպես նշում է Ա. Պ. Սերգենը, վեճերի կարգավորման պահանջային ընթացա-

ՔԱՂՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ

ՂԱՏԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

կարգն արդյունավետ է, երբ վիճելի իրավահարաբերության փաստական հանգամանքներից ակնհայտ բխում է, որ իրավահարաբերության կողմերի միջև փաստացի «վեճ» չկա, իսկ խախտված իրավունքի պաշտպանության հարցը և եղանակը կարող են լուծվել նաև կամավոր սկզբունքով¹⁹: Հետևապես, եթե վիճելի իրավահարաբերության կողմերի միջև «վեճ» է ծագել, ապա, մեր կարծիքով, այն դատական կարգով լուծելու անհրաժեշտությունն առկա է անգամ այն դեպքում, երբ պահանջային ընթացակարգն ամբողջությամբ պահպանված չէ: Եթե հաշվի առնենք նաև այն հանգամանքը, որ իրավահարաբերության կողմերը ոչ միշտ են կարող կողմնորոշվելու՝ արդյոք իրենց միջև «վեճ» կա, և արդյոք ինչ կարգով այն պետք է լուծվի, և որ այդ ու մի շարք այլ պատճառներով կողմերը կարող են խախտել պրետենզիոն ընթացակարգը, ապա նմանաբնույթ հարցը լավագույնս կարող է լուծվել միայն դատական կարգով:

Պահանջային ժամկետների կարևորությանն անդրադառնալով՝ Մ.Յու. Ռադչենկոն²⁰ նշում է, որ եթե օրենքով կամ պայմանագրով, այն է՝ իմպերատիվ ձևով, սահմանված է վեճերի արտադատական պահանջային (պրետենզիոն) կարգավորման ընթացակարգ, ապա միայն այն թևակոխելուց հետո են կողմերն իրավասու դիմելու իրավունքների դատական պաշտպանությանը: Ըստ հեղինակի՝ եթե պրետենզիոն ընթացակարգը չի պահպանվել, սակայն պահանջային ժամկետը չի լրացել, ապա համապատասխան պահանջի մասին հայցադիմումը պետք է վերադարձվի՝ տեղ գտած թերությունները շտկելու և (կամ) հարցը արտադատական կարգով լուծելու նպատակով: Սակայն եթե հայցադիմումը դատարան է ներկայացվել պահանջային ժամկետը լրանալուց հետո՝ նման պահանջ չներկայացվելու պարագայում, ապա համապատասխան պահանջի մասին հայցադիմումը պետք է թողնվի առանց

քննության: Ակնհայտ է, որ հեղինակը կողմնակից է պահանջային ընթացակարգի իմպերատիվությունը, որը չպահպանելու դեպքում անձը, փաստորեն, զրկվում է իր խախտված իրավունքների դատական պաշտպանության իրավունքից:

Սակայն, մեր կարծիքով, պահանջային ժամկետը չպահպանելու հետևանքով համապատասխան պահանջի իրավունքի՝ դատական կարգով բավարարում ստանալու հնարավորությունից զրկելը անձի իրավունքների և ազատությունների դատական պաշտպանության իրավունքի անհարկի սահմանափակում է²¹: Մարդու իրավունքների եվրոպական դատարանը «Լիխտենշտեյնի արքայազն Հանս-Ադամս Երկրորդն ընդդեմ Գերմանիայի» թիվ 42527/98 գործով կայացրած վճռի 1-ին կետով ամրագրել է, որ Կոնվենցիայի 6(1) հոդվածով երաշխավորված արդարադատության մատչելիության իրավունքը բացարձակ չէ և կարող է ենթարկվել սահմանափակումների ..., սակայն, դրա հետ մեկտեղ, արդարադատության մատչելիության իրավունքը կարող է սահմանափակվել, կամ այդ իրավունքի իրացման հնարավորությունները կարող են նվազեցվել միայն այնպես կամ այն աստիճան, որ արդարադատության մատչելիության բուն էությունը մնա անփոփոխ: Ավելին, Մարդու իրավունքների եվրոպական դատարանն իր նույն նախադեպային վճռով արձանագրել է, որ սահմանափակումը չի կարող Կոնվենցիայի 6(1) հոդվածի հետ համատեղելի և արդարացված լինել, եթե այն լեզիտիմ նպատակ չի հետապնդում, և կիրառված սահմանափակման միջոցների ու հետապնդվող նպատակների միջև բացակայում է ողջամիտ կապը կամ համապատասխանությունը²²:

Այս առումով հարկ ենք համարում նշել, որ պահանջային ժամկետը որպես «խափանիչ» կամ իրավունքները դադարեցնող ժամկետ նախատեսելը²³ թե՛ քաղաքացիական սուբյեկտիվ իրավունքների իրացման և թե՛ դրանց դատական պաշտպանության իրավունքի չարդարացված սահմանափակում է: Եթե առաջնորդվենք պահանջը

սահմանված ժամկետներում ներկայացնելու իմպերատիվության կանխավարկածով, ապա պարզ է դառնում, որ պահանջի ներկայացման ժամկետը լրանալուն պես դեռևս չսկսված դադարում է նաև հայցային վաղեմության ժամկետը (որը դեռևս չի սկսել), քանի որ անձի՝ իր իրավունքների պաշտպանության համար սահմանված ժամկետը համարվում է լրացած²⁴:

Հարկ ենք համարում նշել, որ բարձր ենք գանահատում միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների իրավահարաբերությունների ոլորտում վեճերի պրետենզիոն լուծման հնարավորությունը, քանի որ, բացի պահանջի ներկայացման՝ վերը նշված դրական հատկանիշներից, այն նաև հնարավորություն է տալիս պարտավորության խախտման փաստը հաստատող ապացույցներ ձեռք բերելու՝ դրանք հետագայում դատարանում օգտագործելու նպատակով: Սակայն, անգամ հաշվի առնելով «պահանջի ներկայացման» բոլոր դրական կողմերը՝ կարծում ենք, որ պահանջի ներկայացման, առավել ևս՝ պրետենզիոն ժամկետի իմպերատիվությունն ավելի է բարդացնում տրանսպորտային իրավահարաբերությունների կարգավորման գործընթացը, և մեր իրականությունում ավելորդ ու չարդարացված իրավական պահանջներ են: Հավաքանար այդ է պատճառը, որ ՀՀ օրենսդիրը ՀՀ քաղաքացիական օրենսդրությամբ ներպետական ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների համար «պրետենզիա ներկայացնելու» պարտադիր պահանջ չի նախատեսում:

Համեմատական կարգով նշենք, որ ՌԴ քաղաքացիական օրենսգրքը ներպետական ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների համար նախատեսում է պահանջի ներկայացման պարտադիր պահանջ, սակայն այն չի սահմանափակում որևէ ժամկետով: Հետևապես, որպես պահանջ ներկայացնելու ժամկետ է դիտվում տրանսպորտային համապատասխան ոլորտում իրավունքների պաշտպանության համար սահմանված հայցային վաղեմության ժամկետը: Իսկ ՌԴ քաղաքացիական օրենս-

գիրքը փոխադրողի համար նախատեսում է պարտականություն՝ ներկայացված պահանջի վերաբերյալ ներկայացնելու պատասխան՝ ոչ ուշ, քան 30-օրյա ժամկետում²⁵: Կարելի է ասել, որ ՌԴ օրենսդրությունը խնդրո առարկա հարցի լուծման բավականին արդյունավետ լուծում է նախատեսում, քանի որ մի կողմից մոտարկված է միջազգային իրավական պահանջներից, մյուս կողմից ապահովում է պահանջային և հայցային վաղեմության ժամկետների հավասարակշռված հարաբերակցություն:

Ի մի բերելով պահանջային ընթացակարգի վերաբերյալ մեր դիտարկումները՝ կարծում ենք, որ միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ոլորտում պահանջային ընթացակարգը վեճերի կարգավորման անհրաժեշտ գործիք է, սակայն նրան ներկայացվող իրավական պահանջները հստակեցման կարիք ունեն: Այսպես, առավել խնդրահարույց են պահանջային ժամկետը որոշելը և դրա իմպերատիվությունը սահմանելը, քանի որ եթե պետք է սահմանվի պահանջային ժամկետ, որի տևողությունն իմպերատիվ չպետք է լինի, ապա, կարծես թե, դա դառնում է ավելորդ պահանջ: Դրա հետ մեկտեղ, ուշադրություն բևեռելով Կոնվենցիայի 30-րդ հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերով նախատեսված պայմանների վրա, պարզ է դառնում որ պահանջային ժամկետի տևողությունը կարող է սահմանվել նաև ոչ իմպերատիվ ձևով՝ կողմերին հնարավորություն տալով համապատասխան վեճին լուծում տալու նպատակով դիմելու նաև դատական պաշտպանության ինստիտուտի օգնությամբ: Այս առնչությամբ ժամկետ նախատեսելը ոչ թե խիստ սահմանված և երկարացման ոչ ենթակա ժամանակահատված է, այլ ժամանակային ճկուն կողմնորոշիչ, որը դատարանին հնարավորություն է տալիս վեճին առավել արդյունավետ լուծում տալու՝ միաժամանակ կողմերին չզրկելով լրացուցիչ ապացույցներ ներկայացնելու հնարավորությունից:

Հատկանշական է, որ Կոնվենցիայով պահանջային ընթացակարգն իմպերատիվ պայման դիտարկվելու դեպքերի համար

ՔԱՂԱՔԱՑԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ

ԴԱՏԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

նախատեսված չէ համապատասխան ժամկետի բացթողումը հարգելի համարելու հնարավորություն: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ «Միջազգային ճանապարհային բեռնափոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիան խնդրո առարկա ուղրտում պրետենզիոն ընթացակարգը կարգավորող միակ միջազգային իրավական ակտն է, ապա պարզ է դառնում, որ դրանով չկարգավորված՝ պահանջային ժամկետին առնչվող հարցերի մասով առկա է «իրավական բաց»: Կարծում ենք՝ լուծման տարբերակ կարող է լինել ՀՀ ներպետական մակարդակով այնպիսի իրավական աղբյուր մշակելը, որը կմանրամասնի միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների՝ Կոնվենցիայով չկար-

գավորված կամ թերի կարգավորված հարցերը՝ չհակասելով նույն Կոնվենցիայի դրույթներին: Բացի այդ, կարծում ենք, որ անհրաժեշտ է ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի՝ փոխադրման հարաբերությունները կարգավորող նորմերի շարքում նախատեսել դիսպոզիտիվ պրետենզիոն ընթացակարգ սահմանող իրավական դրույթներ, որոնք ոչ միայն կարտացոլեն այդ ինստիտուտի՝ մեր մտածելակերպին համապատասխանող և հասարակական պահանջումներին բխող առանձնահատկությունները, այլև մոտարկված կլինեն միջազգային իրավական աղբյուրների պահանջներին և հնարավորություն կընձեռեն ունենալու պրետենզիոն ժամկետի մոտավոր ժամանակային կողմնորոշիչներ, որոնք կնպաստեն թե՛ վեճերի արտադատական կարգով լուծելուն և թե՛ դրանք դատական կարգով քննելու ու լուծելու:

¹ Տե՛ս Բարսեղյան Ս. Կ., Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական իրավունք, առաջին մաս, Երևանի համալսարանի հրատարակչություն, Երևան, 2004, էջ 238:

² Ուղրտի սկզբնական աղբյուրը 1956թ. մայիսի 12-ի՝ «Միջազգային ճանապարհային բեռնափոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիան է, որին միացել է նաև Հայաստանի Հանրապետությունը: Ներկայումս նույնանուն Կոնվենցիան գործում է 1978թ. հուլիսի 5-ին «Միջազգային ճանապարհային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիայի արձանագրությամբ կատարված փոփոխություններով: Հատկանշական է, որ Կոնվենցիայի անվանման առնչությամբ երկակի մոտեցում կա. այն ընդունված է անվանել նաև «Միջազգային ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիա, քանի որ Կոնվենցիայով կարգավորվում է ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ուղրտը, այլ ոչ թե ճանապարհային կամ ցամաքային բոլոր տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող բեռնափոխադրումները: Միաժամանակ, հիմք ընդունելով Կոնվենցիայի անգլերեն տեքստը՝ այն պետք է վերնագրվի որպես «Միջազգա-

յին ճանապարհային բեռնափոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիա, քանի որ «Carriage of Goods by Road» արտահայտությունը նշանակում է «ճանապարհային բեռնափոխադրումներ»: Միջազգային գործելակերպում ՄԱԿ-ի Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի մշակած միջազգային այդ ակտն ընդունված է անվանել նաև «CMR կոնվենցիա»: Այս առնչությամբ տե՛ս www.iru.org, ինչպես նաև՝ տե՛ս Հայկյանց Ա. Ս., Միջազգային մասնավոր իրավունք, ուսումնական ձեռնարկ, Երևանի համալսարանի հրատարակչություն, Երևան, 2003, էջ 184, Холопов К. В., Международное частное транспортное право, изд.-во Статут, М., 2010, էջ 481: Կոնվենցիայի պաշտոնական տեքստը կարելի է գտնել <http://www.miripravo.ru> կայքում:

³ Կոնվենցիայի տեքստի հայերեն թարգմանությունը տե՛ս Հովհաննիսյան Վ.Վ., Հակոբյան Լ. Ս., Հակոբյան Լ.Օ., Միջազգային մասնավոր իրավունք, Միջազգային իրավական փաստաթղթերի ժողովածու, «Տիգրան Մեծ» հրատարակչություն, Երևան, 2005, էջեր 269-283:

⁴ Տե՛ս Холопов К. В., Международное частное транспортное право, նշվ. աշխ., էջեր 515-516:

- ⁵ Տե՛ս Բարսեղյան Տ. Կ., նշվ. աշխ., էջ 238:
- ⁶ Տե՛ս Гражданское право, часть первая, под ред. А. Г. Калпина, А. И. Масляева, изд.-во Юристъ, М., 1997, էջ 198:
- ⁷ Տե՛ս Предпринимательское право: учебник для вузов, под ред. Н. И. Косяковой. М., 2007, էջեր 690-691:
- ⁸ Տե՛ս Брагинский М. Н., Витрянский В. В., Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта, изд.-во Статут, М., 2006, էջ 494, Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая, Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель, под ред. О. М. Козырь, А. Л. Маковского, С. А. Хохлова, изд.-во Статут, 1996, էջեր 412-413, Коммерческое право: учебник, под ред. В. Ф. Попондопуло, В. Ф. Яковлевой, СПб., 1997, էջ 315:
- ⁹ Տե՛ս Բարսեղյան Տ. Կ., նշվ. աշխ., էջ 231, Кравчигов О. А., Юридические факты в советском гражданском праве, М. Н., 1958г., էջեր 166-170՝ ըստ Տ. Կ. Բարսեղյանի հղումի:
- ¹⁰ Տե՛ս Грибанов В. П., Сроки в гражданском праве, М., 1967, էջեր 7-10:
- ¹¹ Տե՛ս Բարսեղյան Տ. Կ., նշվ. աշխ., էջ 234:
- ¹² Տե՛ս նույն տեղը, էջ 238:
- ¹³ Տե՛ս Функ Я. И., Исковая давность и международное право, журнал Бюджетные организации, N 2, 2001г., էլեկտրոնային տարբերակը՝ <http://spravka-jurist.com> էլեկտրոնային կայքում, «Հայցային վաղեմության և այլ ժամկետների հարաբերակցությունը» հատվածում:
- ¹⁴ Տե՛ս Гражданское право, часть первая, под ред. А. Г. Калпина, А. И. Масляева, նշվ. աշխ. էջ 204:
- ¹⁵ Տե՛ս Гражданское право, учебник, том первый, под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого, նշվ. աշխ., էջեր 305-306:
- ¹⁶ Տե՛ս Функ Я. И., Калимов Д. А., Сергеев В. П., Курс внешнеторгового права, Издательство деловой и учебной литературы, М., 2007г., էջեր 437-438, Холопов К. В., Международное частное транспортное право, էջեր 515-518:
- ¹⁷ Տե՛ս Հայկական ՍՍՀ քաղաքացիական իրավունք, հատոր 1, Երևան, 1978թ., էջ 220:
- ¹⁸ Տե՛ս Новицкий И. Б., Сделки. Исковая давность, изд.-во Госюриздат, 1954 г., էջ 139:
- ¹⁹ Տե՛ս Гражданское право, учебник, том первый, под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого, էջ 306:
- ²⁰ Տե՛ս Радченко М. Ю., Арбитражные споры, изд.-во Кнорус, М., 2000, էջեր 145-147:
- ²¹ Տե՛ս Սարդու իրավունքների ու հիմնարար ազատությունների պաշտպանության մասին կոնվենցիայի 6(1) և 13-րդ հոդվածներ, Սարդու իրավունքների համընդհանուր հռչակագրի 8-րդ և 10-րդ հոդվածներ, Фредерик Куинн, Права человека и ты. Руководство для стран бывшего Советского Союза и Восточной Европы, изд.-во ОБСЕ/БДИПЧ, 1997, էջեր 19-20:
- ²² Տե՛ս Philip Leach, Taking a Case to the European Court of Human Rights, Oxford University Press, 2005, էջ 249:
- ²³ Տե՛ս Новицкий И. Б., Сделки. Исковая давность, էջ 139: Հեղինակն օգտավորվում է «пресекательный срок» արտահայտությունը, որը «կանխարգելիչ ժամկետ» արտահայտության փոխարեն թարգմանվել է «խափանիչ ժամկետ», քանի որ, կարծում ենք, այն առավել բնորոշ է հեղինակի հաղորդած իմաստին:
- ²⁴ Տե՛ս Морозов С. Ю., Транспортное право, изд.-во Волтерс Клувер, М., 2010, էջ 298:
- ²⁵ Տե՛ս Брагинский М. Н., Витрянский В. В., Договорное право. Книга четвертая, էջ 503:

ՔԱՂԱՅԻՎԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ
ԴԱՏԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

**ПОРЯДОК И СРОКИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ В
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ**

Лилит КАМАЛЯН

*Аспирантка кафедры гражданского права
юридического факультета Ереванского
Государственного Университета*

Данная научная работа посвящена малоисследованной и весьма актуальной в Республике Армения проблеме — основам и процедуре предъявления претензий в контексте международных автомобильных отношений.

В связи с этим были изучены соответствующие нормы закона Республики Армения “Об автомобильном транспорте”, Гражданского кодекса Республики Армения, которые были сопоставлены с нормами Конвенции 1956 г. “О международных дорожных грузоперевозках”.

В статье детально изучена процедура предъявления претензий в сфере отношений международных автомобильных грузоперевозок, изложены некоторые проблематичные аспекты в данной сфере, а также выдвинуты правовые решения изложенных проблем.

Основой для статьи послужили также теоретические исследования как в гражданском праве Республики Армения, так и в международном частном праве.

На основании исследования проблематичных аспектов в данной сфере напрашивается вывод о том, что законодательство Республики Армения должно быть дополнено соответствующими нормами, регулирующими процесс и основы предъявления претензий в сфере международных автомобильных грузоперевозок.