



**ՀԱՆՈՒՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՍԱՀՄԱՆԱԴՐԱԿԱՆ ԴԱՏԱՐԱՆԻ
ՈՐՈՇՈՒՄԸ**

1957 ԹՎԱԿԱՆԻ ՍԵՊՏԵՄԲԵՐԻ 30-ԻՆ ՍՏՈՐԱԳՐՎԱԾ «ՎՏԱՆԳԱՎՈՐ ԲԵՌՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ» ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐՈՒՄ ԱՄՐԱԳՐՎԱԾ ՊԱՐՏԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ՝ ՍԱՀՄԱՆԱԴՐՈՒԹՅԱՆԸ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐՑԸ ՈՐՈՇԵԼՈՒ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԳՈՐԾՈՎ

Քաղ. Երևան

18 հունվարի 2022թ.

Սահմանադրական դատարանը՝ կազմով. Ա. Դիլանյանի (նախագահող), Վ. Գրիգորյանի, Հ. Թովմասյանի, Ա. Թունյանի, Ա. Խաչատրյանի, Ե. Խունդկարյանի, Է. Շաթիրյանի, Ա. Պետրոսյանի, Ա. Վաղարշյանի,

մասնակցությամբ (գրավոր ընթացակարգի շրջանակներում)՝

Կառավարության ներկայացուցիչ՝ Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարի,

համաձայն Սահմանադրության 168-րդ հոդվածի 3-րդ կետի, 169-րդ հոդվածի 3-րդ մասի, ինչպես նաև «Սահմանադրական դատարանի մասին» սահմանադրական օրենքի 23, 40 և 74-րդ հոդվածների,

դռնբաց նիստում գրավոր ընթացակարգով քննեց «1957 թվականի սեպտեմբերի 30-ին ստորագրված «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» եվրոպական համաձայնագրում ամրագրված պարտավորությունների՝ Սահմանադրությանը համապատասխանության հարցը որոշելու վերաբերյալ» գործը:

Կառավարությունն իր՝ 2021 թվականի հոկտեմբերի 28-ի N 1767-Ա որոշմամբ հավանություն է տվել 1957 թվականի սեպտեմբերի 30-ին ստորագրված «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» եվրոպական համաձայնագիրը վավերացնելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի

վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության օրենսդրական նախաձեռնությանը և որոշել է այդ համաձայնագրում ամրագրված պարտավորությունների՝ Սահմանադրությանը համապատասխանության հարցը որոշելու նպատակով դիմել Սահմանադրական դատարան: Հիշյալ որոշումը Վարչապետը Սահմանադրական դատարան է ներկայացրել 2021 թվականի նոյեմբերի 1-ին:

Գործի քննության առիթը Կառավարության՝ 2021 թվականի նոյեմբերի 1-ին Սահմանադրական դատարան մուտքագրված դիմումն է:

Ուսումնասիրելով սույն գործով վերոնշյալ համաձայնագիրը, Կառավարության ներկայացուցչի գրավոր բացատրությունը և գործում առկա մյուս փաստաթղթերը՝ Սահմանադրական դատարանը **Պ Ա Ր Ձ Ե Ց .**

1. «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» եվրոպական համաձայնագիրը (այսուհետ՝ Համաձայնագիր) ստորագրվել է 1957 թվականի սեպտեմբերի 30-ին՝ վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների անվտանգության մակարդակի բարձրացման նպատակով՝ սահմանելով վտանգավոր նյութերի դասակարգման և պիտակավորման միասնական համակարգեր, ներդաշնակեցնելու այդ նյութերի փաթեթավորման, պիտակավորման և դրանց փոխադրման պահանջները, կանխելու վտանգավոր բեռների փոխադրումների ընթացքում մարդկանց կյանքին ու առողջությանը, ինչպես նաև շրջակա միջավայրին վնաս հասցնելը:

2. Համաձայնագրով սահմանվում են վտանգավոր բեռներ փոխադրող տրանսպորտային միջոցների, սարքավորումների կառուցվածքի և շահագործման վերաբերյալ պահանջներ, սահմանվում են անվտանգության ստանդարտներ, որոնցով ապահովվում է ռադիոակտիվ նյութերի փոխադրման հետ կապված՝ ճառագայթման, մարդկանց, գույքին և շրջակա միջավայրին սպառնացող ջերմային վտանգի կամ կրիտիկականության վերահսկողության պատշաճ մակարդակը:

3. 2019 թվականի օգոստոսի 14-ի դրությամբ Համաձայնագրին անդամակցում է 51 պետություն: Այն ուժի մեջ է մտել 1968 թվականի հունվարի 29-ին: Համաձայնագիրը փոփոխվել է 1975 թվականի օգոստոսի 21-ին Նյու Յորքում մշակված 14(3) հոդվածում

փոփոխություններ կատարելու մասին Արձանագրությամբ, որն ուժի մեջ է մտել 1985 թվականի ապրիլի 19-ին:

4. Համաձայնագիրն ունի Ա և Բ Հավելվածներ, որոնք կազմում են դրա անբաժանելի մասը: Համաձայնագրի Ա և Բ Հավելվածները խմբավորված են ինը մասերում: Ա Հավելվածը բաղկացած է 1-7 մասերից, Բ Հավելվածը՝ 8-9 մասերից:

Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի նպատակներից ելնելով՝ Ա Հավելվածով սահմանվում են այն վտանգավոր բեռները, որոնց միջազգային փոխադրումն արգելված է, այն վտանգավոր բեռները, որոնց միջազգային փոխադրումը թույլատրված է և որոնց նկատմամբ որոշակի պայմաններ են դրվում (ներառյալ բացառությունները), մասնավորապես՝ բեռների դասակարգման՝ ներառյալ դասակարգման չափորոշիչները և համապատասխան փորձարկման մեթոդները, փաթեթվածքների օգտագործում (ներառյալ խառը փաթեթավորումը), ցիստեռնների օգտագործման (ներառյալ լցնելը), մատակարարման ընթացակարգերի (ներառյալ փաթեթների մակնշումը և պիտակավորումը, տրանսպորտային միջոցների մասին տեղեկություններ փակցնելը և մակնշելը, ինչպես նաև անհրաժեշտ փաստաթղթերն ու տեղեկությունները), շինարարության, փաթեթվածքների և ցիստեռնների փորձարկման ու հաստատման մասին դրույթների, տրանսպորտային միջոցների օգտագործման (ներառյալ բեռնավորումը, խառը բեռնավորումը և բեռնաթափումը) առումով (Հավելված «Ա» կետ 1.1.2.1.):

Ա հավելվածը պարունակում է որոշակի դրույթներ, որոնք, Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի համաձայն, պատկանում են Բ Հավելվածին կամ Ա ու Բ Հավելվածներին (Հավելված «Ա» կետ 1.1.2.2.):

Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի նպատակներից ելնելով՝ Բ Հավելվածով սահմանվում է թույլատրված վտանգավոր բեռները փոխադրող փոխադրամիջոցների կառուցվածքի, սարքավորումների և շահագործման պայմանները՝ փոխադրամիջոցների աշխատակազմի, սարքավորումների, շահագործման և փաստաթղթերի վերաբերյալ պայմանները, փոխադրամիջոցների կառուցման և հաստատման մասին պահանջներ (Հավելված «Ա» կետ 1.1.2.3.):

Համաձայնագիրն ունի անբաժանելի մաս համարվող Ստորագրման արձանագրություն, որն ունի նույն ուժը, նշանակությունը և գործողության ժամկետը, ինչ որ Համաձայնագիրը: Համաձայնագրի դրույթների նկատմամբ վերապահումներ չեն թույլատրվում՝

բացառությամբ Ստորագրման արձանագրությունում նշված և Համաձայնագրի 12-րդ հոդվածի համաձայն կատարված վերապահումների:

Համաձայնագրի «Ա» Հավելվածի 1.1.3. կետում սահմանվում են Համաձայնագրով սահմանված դրույթների կիրառման բացառությունները, որոնք, ի թիվս այլնի, վերաբերում են տրանսպորտային գործունեության բնույթի վերաբերյալ բացառություններին (Հավելված «Ա» կետ 1.1.3.1.), գազերի փոխադրմանը վերաբերող բացառություններին (Հավելված «Ա» կետ 1.1.3.2.), հեղուկ վառելիքի փոխադրմանը վերաբերող բացառություններին (Հավելված «Ա» կետ 1.1.3.3.), էլեկտրաէներգիայի կուտակման և արտադրման համակարգերի փոխադրմանը վերաբերող բացառություններին (Հավելված «Ա» կետ 1.1.3.7.):

5. Համաձայնագրով Հայաստանի Հանրապետությունը ստանձնում է, մասնավորապես, հետևյալ պարտավորությունները.

– ապահովել, որ, եթե փոխադրամիջոցը, որը Համաձայնագրի պահանջներին համապատասխան փոխադրումներ է իրականացնում, ուղերթի որևէ հատվածում փոխադրվում է ավտոճանապարհայինից բացի այլ եղանակով, ապա ճանապարհի այդ հատվածում կիրառվի միայն ազգային կամ միջազգային այն օրենսդրությունը, որը կարգավորում է վտանգավոր բեռների փոխադրումը տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են ճանապարհային փոխադրամիջոցի տեղափոխման համար (Հավելված «Ա» կետ 1.1.4.5.1.),

– վտանգավոր բեռներ փոխադրելիս ձեռնարկել համապատասխան միջոցներ՝ ելնելով կանխատեսելի վտանգի բնույթից ու աստիճանից, նյութական և մարմնական վնասներից խուսափելու կամ վթարի դեպքում վնասակար ազդեցությունը նվազեցնելու համար, ինչպես նաև ապահովել, որ բոլոր դեպքերում բավարարվեն Համաձայնագրի պահանջները համապատասխան ոլորտներում (Հավելված «Ա» կետ 1.4.1.1.),

– «Ա» Հավելվածի 1.4.1.3. կետի 2-րդ մասում սահմանված դեպքերում՝ ՀՀ օրենսդրությամբ մասնակիցներից որևէ մեկի պարտավորությունները մեկ կամ մի քանի ուրիշ մասնակիցների փոխանցելու պարագայում, եթե կատարվում են «Ա» Հավելվածի 1.4.2. և 1.4.3. կետերով նախատեսված պարտավորությունները, այս շեղումների մասին տեղյակ պահել Եվրոպայի հարցերով ՄԱԿ-ի տնտեսական հանձնաժողովի քարտուղա-

րությանը, որն իր հերթին դրանք կներկայացնի պայմանավորվող կողմերի ուշադրությանը (Հավելված «Ա» կետ 1.4.1.3.),

– այն բեռները, որոնց դեպքում ռադիոակտիվ նյութերի նկատմամբ կիրառվող որևէ դրույթի հետ համապատասխանությունը գործնականում անհնար է իրականացնել, ապահովել, որ դրանք փոխադրվեն միայն հատուկ պայմաններով (Հավելված «Ա» կետ 1.7.4.2.),

– շահագործման հատուկ միջոցների կիրառման պարագայում, որոնք նպատակ ունեն նվազեցնելու ռիսկերը և վերաբերում են թունելներից օգտվող բոլոր կամ մի քանի փոխադրամիջոցների, ինչպես, օրինակ՝ պաշտոնական հայտարարություն ներկայացնելն այն մասին, որ թունել մտնելուց կամ անցնելուց փոխադրամիջոցներին կուղեկցեն այլ փոխադրամիջոցներ, նման շահագործման միջոցները պաշտոնապես հրապարակել և դարձնել հանրության համար հասանելի (Հավելված «Ա» կետ 1.9.5.3.8.),

– ապահովել, որ ժամանակավոր պահեստավորման տերմինալներում, ժամանակավոր պահեստներում, փոխադրամիջոցների դեպոներում, կառանատեղերում և տեսակավորման կայաններում, որոնք օգտագործվում են որպես ժամանակավոր պահեստներ՝ վտանգավոր բեռները փոխադրելու համար, պահպանվեն անվտանգության պայմանները, լինեն լավ լուսավորված, իսկ հնարավորության և հարկ եղած դեպքերում՝ փակ լինեն հանրության համար (Հավելված «Ա» կետ 1.10.1.3.),

– արգելել այն պայթյունավտանգ նյութերի փոխադրումը, որոնց զգայունությունը չափազանց բարձր է՝ «Փորձարկումների և չափորոշիչների ձեռնարկի» 1-ին մասի չափորոշիչների համաձայն, կամ որոնք կարող են ինքնուրույն մտնել ռեակցիայի մեջ, ինչպես նաև արգելել այն պայթյունավտանգ նյութերի ու պատրաստվածքների փոխադրումը, որոնք չեն ներառվել Համաձայնագրի «Ա» Հավելվածի 3.2 գլխի «Ա» աղյուսակի որևէ անվանման մեջ կամ «այլ կերպ չնշված» որևէ դիրքում (Հավելված «Ա» կետ 2.2.1.2.1.),

– չթույլատրել Համաձայնագրի «Ա» Հավելվածի 2.2.41.2.3. կետում նշված նյութերի փոխադրումը (Հավելված «Ա» կետ 2.2.41.2.3.),

– արգելել Համաձայնագրի «Ա» Հավելվածի 2.2.61.2.2. կետում նշված նյութերի և խառնուրդների փոխադրումը (Հավելված «Ա» կետ 2.2.61.2.2.),

– դասակարգել նյութերը որպես «շրջակա միջավայրի համար վտանգավոր նյութեր (ջրային միջավայր)», երբ դրանք Համաձայնագրի «Ա» Հավելվածի 2.2.9.1.10.3.1. աղյուսակի համաձայն բավարարում են սուր թունավորության 1-ին, քրոնիկ թունավորության 1-ին և 2-րդ կատեգորիաների չափորոշիչները (Հավելված «Ա» կետ 2.2.9.1.10.3.1.),

– Համաձայնագիրը չտարածել լուծույթի կամ խառնուրդի վրա, եթե դրանց բնութագրերը, հատկությունները, ձևը, ֆիզիկական վիճակն այնպիսին են, որ այն չի համապատասխանում որևէ դասի մեջ ներառվելու չափորոշիչներին, այդ թվում՝ մարդկային փորձի հետ կապված չափորոշիչներին (Հավելված «Ա» կետ 3.1.3.1.),

– ապահովել, որ մինչև փոխադրումը սահմանափակ քանակություններով փաթեթավորված վտանգավոր բեռներ առաքողները փոխադրողին գրավոր հայտնեն փոխադրման ենթակա այդ բեռների ընդհանուր անզուտ քաշը (Հավելված «Ա» կետ 3.4.12.),

– ապահովել, որ վտանգավոր բեռները չփաթեթավորվեն միևնույն արտաքին փաթեթվածքում կամ խոշոր փաթեթվածքներում վտանգավոր կամ այլ բեռների հետ միասին, եթե դրանք միմյանց հետ կարող են վտանգավոր ռեակցիայի մեջ մտնել և առաջացնել բռնկում կամ զգալի քանակությամբ ջերմության առաջացում, դյուրավառ, հեղձուցիչ, օքսիդացնող կամ թունավոր գազերի առաջացում, կոռոզիոն նյութերի գոյացում կամ անկայուն նյութերի գոյացում (Հավելված «Ա» կետ 4.1.1.6.),

– ապահովել, որ ձեռնարկվեն համապատասխան միջոցներ՝ վթարային փաթեթվածքի կամ խոշոր վթարային փաթեթվածքի ներսում վնասված կամ արտահոսած փաթեթների՝ թույլատրելիից ավելի տեղաշարժվելը կանխելու համար, իսկ եթե վթարային փաթեթվածքը կամ խոշոր վթարային փաթեթվածքը հեղուկ է պարունակում, դրանում տեղադրվի բավականաչափ չեզոք կլանիչ նյութ՝ ազատ հեղուկը հեռացնելու համար (Հավելված «Ա» կետ 4.1.1.19.2.),

– ապահովել, որ սննդամթերքները չփոխադրվեն վտանգավոր նյութերի համար օգտագործվող ցիստեռններով՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ անհրաժեշտ քայլեր են ձեռնարկվել՝ հանրության առողջությանը սպառնացող ցանկացած վտանգ կանխելու համար (Հավելված «Ա» կետ 4.3.2.1.6.),

– ապահովել, որ վտանգավոր բեռներով յուրաքանչյուր փաթեթ, որն ընդգրկված է տրանսպորտային կապոցի մեջ, համապատասխանի Համաձայնագրի բոլոր կիրառելի

դրույթներին, և այդ կապոցը վնաս չհասցնի յուրաքանչյուր փաթեթի այն գործառույթին, որի համար վերջինս նախատեսված է (Հավելված «Ա» կետ 5.1.2.2.),

– ապահովել, որ վտանգավոր բեռներով բեռնված տրանսպորտային միավորը ոչ մի դեպքում չունենա մեկից ավելի կցորդ (կամ կիսակցորդ) (Հավելված «Բ» կետ 8.1.1.),

– ապահովել, որ իրականացվի Համաձայնագրի 8.2.2. կետով նախատեսված վարորդների վերապատրաստմանը ներկայացվող հատուկ պահանջների կատարումը (Հավելված «Բ» կետ 8.2.2.),

– ապահովել, որ թափքի պատրաստման համար չօգտագործվեն այնպիսի նյութեր, որոնք կարող են վտանգավոր միացություններ կազմել փոխադրվող պայթյունավտանգ նյութերի հետ (Հավելված «Բ» կետ 9.3.1.):

6. Սահմանադրական դատարանը նշում է, որ Կառավարության դիմումի հիման վրա նույն Համաձայնագրում ամրագրված պարտավորությունների՝ Սահմանադրությանը համապատասխանության հարցը որոշելու վերաբերյալ դիմում էր ներկայացվել նաև 24.01.2020թ., որը քննության էր ընդունվել Սահմանադրական դատարանի 2020 թվականի փետրվարի 7-ի ՍԴԱՌ-21 աշխատակարգային որոշմամբ: Այդ գործը դատաքննության նախապատրաստելու ընթացքում ի հայտ էին եկել Համաձայնագրի հայերեն պաշտոնական թարգմանության և դրա բնօրինակ տեքստերի միջև թարգմանչական էական, բովանդակային անհամապատասխանություններ: Սահմանադրական դատարանի 2020 թվականի ապրիլի 14-ի ՍԴԱՌ-85 աշխատակարգային որոշմամբ նշված գործի վարույթը կասեցվել էր՝ մինչև Կառավարության կողմից Համաձայնագրի հայերեն պաշտոնական թարգմանության ճշգրտված տեքստը ստանալը: 2020 թվականի ապրիլի 2-ին Սահմանադրական դատարան էր մուտքագրվել Համաձայնագրի հայերեն պաշտոնական թարգմանության ճշգրտված տարբերակը, որի ուսումնասիրության արդյունքներով պարզվել էր, որ բովանդակային անհամապատասխանություններն ամբողջությամբ վերացված չեն եղել: Այլ կերպ՝ խնդրո առարկա գործով չէին վերացել գործի վարույթը կասեցնելու համար հիմք հանդիսացած հանգամանքները, ուստի այդ գործի վարույթը Սահմանադրական դատարանի 2021 թվականի ապրիլի 29-ի ՍԴԱՌ-87 աշխատակարգային որոշմամբ կարճվել էր՝ «Սահմանադրական դատարանի մասին» սահմանադրական օրենքի 60-րդ հոդվածի 1-ին մասի 4-րդ կետի հիմքով:

Սույն գործով ներկայացված Համաձայնագրի պաշտոնական հայերեն թարգմանության և դրա բնօրինակ տեքստերի միջև ևս առկա են մի շարք թարգմանչական անհամապատասխանություններ ու անճշտություններ (մասնավորապես, Համաձայնագրի 3.3.1. կետի 236 հատուկ դրույթի 2-րդ նախադասություն, «Ա» Հավելվածի 3.1.2.8.1 կետ, 4.2.1.13.6. կետի 2-րդ նախադասություն, 7.3.2.10.4. կետ, 1.7.4.1. կետ, 1.4.3.7.1. կետի «գ» ենթակետ և այլն) որոնք թեև բովանդակային առումով խնդիր չեն հարուցում Համաձայնագրում ամրագրված պարտավորությունների սահմանադրականության բացահայտման տեսանկյունից, այդուհանդերձ, կարող են որոշակի խնդիրներ առաջացնել Համաձայնագրի մեկնաբանման և կիրառման ընթացքում:

Սահմանադրական դատարանը նաև փաստում է, որ Համաձայնագրով Հայաստանի Հանրապետության կողմից ստանձնվող պարտավորությունները վերաբերելի են Ազգային ժողովի ու Կառավարության լիազորություններին, և Համաձայնագրի վավերացման նպատակահարմարության հարցը գտնվում է հիշյալ մարմինների լիազորությունների տիրույթում:

Ելնելով գործի քննության արդյունքներից և ղեկավարվելով Սահմանադրության 168-րդ հոդվածի 3-րդ կետով, 170-րդ հոդվածի 1-ին և 4-րդ մասերով, ինչպես նաև «Սահմանադրական դատարանի մասին» սահմանադրական օրենքի 63, 64 և 74-րդ հոդվածներով՝ Սահմանադրական դատարանը **Ո Ր Ո Շ Ե Ց**.

1. 1957 թվականի սեպտեմբերի 30-ին ստորագրված «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» եվրոպական համաձայնագրում ամրագրված պարտավորությունները համապատասխանում են Սահմանադրությանը:

2. Սահմանադրության 170-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ սույն որոշումը վերջնական է և ուժի մեջ է մտնում հրապարակման պահից:

ՆԱԽԱԳԱՀՈՂ



Ա. ԴԻԼԱՆՅԱՆ

18 հունվարի 2022 թվականի
ՍԴՈ-1625