

ՀԵՏՆԹԱՑԻ ԺԱՄԱՆԱԿ ՎԱՐՈՐԴԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄԸ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԵՎ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ՏԵՍԱՆԿՅՈՒՆԻՑ

Սարգսյան Մ.Վ.

Փորձաքննությունների ազգային բյուրո,
Երևան, Հայաստան

Հողվածում քննարկվել են հետընթացի ժամանակ վարորդների գործողություններից բխող իրավական և տեխնիկական տեսանկյունից իրավիճակային հարցեր: Վեր են հանվել ՀՀ Ճանապարհային երթևեկության կանոններում և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի առանձին հոդվածների դրույթներում տեղ գտած անճշտություններ՝ ներկայացնելով վերահանվող խնդիրներին առնչվող մանրամասն վերլուծություններ: Տեղի ունեցած վթարների կամ վրաերթերի քննությամբ, որոշ դեպքերում Ճանապարհային երթևեկության կանոններում և ճանապարհային երթևեկության վերաբերյալ օրենսդրությունում տեղ գտած անհամապատասխանությունների ու անճշտությունների արդյունքում, շարք հաճախ վարորդների մեղքը մասամբ կամ նույնիսկ ամբողջությամբ բացակայում է: Սույն հոդվածում կոնկրետ օրինակի վերլուծությամբ առաջադրվել է իրավիճակային խնդիր, և վերջինիս լուծման առնչությամբ առաջարկվել են մեթոդական մոտեցումներ, որոնց գործնական կիրառումն, ըստ հեղինակի, զգալիորեն կարող է նվազեցնել մեր երկրում հետընթացով կատարվող վթարների և վրաերթերի դեպքում իրավական և տեխնիկական տեսանկյունից ստեղծվող խնդիրները:

Բանալի բառեր. ճանապարհատրանսպորտային պատահար, հետընթաց, ավտոտեխնիկական փորձաքննություն, ճանապարհային երթևեկության կանոններ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին օրենսդրություն:

Ըստ վիճակագրության 2020 թ.-ին Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցվել է 4016 ճանապարհատրանսպորտային պատահար (ՃՏՊ)՝ 783-ով քիչ 2019թ.-ի նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշի համեմատությամբ: Վերջին տասնամյակում ամենաշատ վթարները տեղի են ունեցել 2019թ.-ին՝ կազմելով 4799: Նույն տարում գրանցվել է ՃՏՊ-ներից տուժածների ամենաբարձր ցուցանիշը՝ 6801 քաղաքացի: 2020թ.-ին այդ թիվը կրճատվել է՝ դառնալով 5846 քաղաքացի: 2021թ.-ի առաջին եռամսյակում Հայաստանում գրանցվել է 1028 ՃՏՊ, որոնց հետևանքով մահացել է 91 քաղաքացի, տուժել՝ 1547 քաղաքացի: Բոլոր վթարների հիմնական պատճառը ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումն է: Առավել հաճախ վթարներ են գրանցվել արագությունը գերազանցելու հետևանքով: 2021թ.-ի առաջին երեք ամսում Հայաստանում 121 նման դեպք է գրանցվել. 12 մարդ մահացել է, 201-ը՝ տուժել [1]:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների (ՃՏՊ) հետևանքով մահացած և տարբեր աստիճանի մարմնական վնասվածքներ ստացած մարդկանց թիվը շարունակում է հարաբերականորեն մեծ մնալ, որը, բացի բարոյական և ֆիզիկական վնասներից, առեղծվածի վնաս է հասցնում նաև պետությանը: Ցավոք, ներկայումս առաջարկվող կանխարգելիչ գործունեությունների մեծ մասն այս ցավոտ հարցին էական լուծում չեն տալիս. դրանք կրում են, այսպես կոչված, «կոսմետիկ» բնույթ (ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման հաճա-

Թղթակցական հասցեն՝ Մարատ Վերժի Սարգսյան, մանկավարժական գիտությունների թեկնածու, ՃՏՊ հանգամանքների, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակի և տրանսպորտահետքաբանական փորձաքննությունների բաժնի փորձագետ, ՀՀ ԳԱԱ «Փորձաքննությունների ազգային բյուրո» ՊՈԱԿ, 0004, Ծովակալ Իսակովի պողոտա 24, Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն: marat831983@mail.ru

խակի փոփոխություն՝ երբեմն չարդարացված ու չհիմնավորված, ճանապարհների ոչ լիարժեք կահավորում և այլն):

Կարծիք է ստեղծվում, որ վերը նշվածը պայմանավորված է գործող ճանապարհային երթևեկության կանոններում տեղ գտած անճշտությունների և անորոշությունների առկայությամբ, որոնք երբեմն, ներկայացնելով տեխնիկական տեսակետից անհիմն պահանջներ, դրանց իրականացումը դարձնում են գրեթե անհնար՝ վարորդներին զցելով թյուրիմացության մեջ, հանգեցնելով անցանկալի հետևանքների:

Հայաստանի Հանրապետությունում ճանապարհային երթևեկության կանոնների և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքի գրեթե բոլոր բաժիններում՝ «Ընդհանուր դրույթներ», «Հետիոտների հիմնական պարտականությունները», «Երթևեկության արագությունը», «Տրանսպորտային միջոցների դասավորությունը երթևեկելի մասում» և այլն, ուշադիր ընթերցելով կարելի է որոշակի անհամապատասխանություններ գտնել [2, 3]: Այսպես, ՃԵԿ-ում բազմիցս հանդիպում ենք պահանջների, որոնք վարորդին թույլ են տալիս կատարել որոշակի գործողություններ (շարունակել երթևեկությունը կամ իրականացնել որևէ մանևր) այն պայմանով, որ դրանք պետք է լինեն անվտանգ (օրինակ՝ ՃԵԿ 48, ՃԵԿ 61, ՃԵԿ 62, ՃԵԿ 66, ՃԵԿ 67 կետեր): Սա սկզբունքորեն անընդունելի է, քանի որ անհրաժեշտ է հաշվի առնել տարրական ֆիզիկայի օրենքները, մասնավորապես՝ մեքենայի ակնթարթորեն կանգ առնելու անհնարինությունը: Այսինքն, ներկայացված պահանջը ենթադրում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի բացառում՝ երթևեկության համար վտանգի հանկարծակի առաջացման դեպքում:

Օրինակ՝ ՃԵԿ-ի 48-րդ կետը, որը կարգավորում է տրանսպորտային միջոցների հետընթացի մանևր իրականացնելիս վարորդի գործողությունները, պահանջ է առաջադրում. «... եթե դրա կատարումն անվտանգ է և խոչընդոտ չի սպեղծում երթևեկության մյուս մասնակիցների համար ...» [2, կետ 48]: Ֆիզիկայից տարրական գիտելիքների տիրապետումը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ անվտանգությունը «բոլոր դեպքերում» չի կարող ապահովվել, քանի որ իրական կյանքում անհնար է բացառել ֆորսմաժորային իրավիճակները, որոնք կախված չեն ավտոմեքենայի վարորդի գործողություններից: Դրանք ներառում են առաջին հերթին բնական երևույթները, օրինակ՝ փոթորիկի ժամանակ փոշու կամ ձնամրրիկի ժամանակ ձյան հանկարծակի աճող ամպ, մառախուղ, հորդառատ անձրև, որոնց հետևանքով կարող է նվազել վարորդի տեսանելիությունը և չերևալ ճանապարհի երթևեկելի մասի թերությունը, ավտոմոբիլի շրջակայքում (ինչպես առջևում, այնպես էլ՝ հետևում) գտնվող հետիոտներ, կենդանիներ, խոչընդոտը և այլն: Նշված հանգամանքներում, տեխնիկական տեսակետից գրեթե անհնար է դառնում սպառնացող վթարի/վրատրթի կանխումը թե՛ հետընթաց կատարող, և թե՛ միաժամանակ, հետընթաց կատարող ավտոմոբիլին համընթաց և/կամ հանդիպակաց երթևեկող ավտոմոբիլների վարորդների կողմից, ինչպես նաև պոտենցիալ վտանգ է հանդիսանում տվյալ պահին հետընթաց կատարող ավտոմոբիլի շրջակայքում (հետևի կողմից) գտնվող հետիոտների համար:

Մեկ այլ օրինակի դեպքում՝ ՃԵԿ-ի նույն 48-րդ կետում, ներկայացվում է հետևյալ պահանջը. «Անհրաժեշտության դեպքում վարորդը պետք է դիմի այլ անձանց օգնությանը»: Այստեղ կարող է տրամաբանական հետևյալ հարցն առաջանալ. անձը, ում հետընթաց կատարող վարորդը դիմում է օգնության, արդյո՞ք ի վիճակի է օգնել, քանի որ վերջինս կարող է ճանապարհային երթևեկության կանոններին և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին օրենսդրությանը չտիրապետել, չունենալ տարածքում ճշգրիտ կողմնորոշվելու և արագ ու ճիշտ որոշում կայացնելու հմտություն և, ի վերջո, այդ անձը կարող է գտնվել ալկոհոլի (թեկուզ

քիչ քանակությամբ) կամ հոգեմետ դեղերի ազդեցության տակ, որը տվյալ պահին հետընթացի մանևրի պատրաստվող վարորդը կարող է և չհայտնաբերել:

Համանման դատողություն կարելի է անել նաև ՃԵԿ-ի 62-րդ կետի հետևյալ պահանջի հետ կապված. «Վարորդը պետք է իր և առջևից ընթացող տրանսպորտային միջոցի միջև պահպանի այնպիսի տարածություն, իսկ կողքով ընթացողներից՝ այնպիսի միջկողային տարածություն, որպեսզի հնարավորություն ունենա խուսափել դրանց հետ բախվելուց:» [2, կետ 62]: Այստեղ անհրաժեշտ է պատասխանել հետևյալ հարցերին. կախված շարժման արագությունից (օրինակ, եթե համընթաց ուղղությամբ, նույն ուղեգոտիով ընթացող առջևի ավտոմոբիլի արագությունն ավելի փոքր է հետևից գնացողի արագությունից) որքան տարածություն է անհրաժեշտ պահել, որպեսզի վթարային իրադրության ժամանակ առջևից ընթացող ավտոմոբիլի կտրուկ արգելակման դեպքում բախում տեղի չունենա, կամ՝ որքան միջկողային տարածություն պետք է պահել, ենթադրենք, երեք կամ ավելի երթևեկելի գոտի ունեցող ճանապարհներին ինտենսիվ (խիտ) երթևեկության ժամանակ՝ տրանսպորտային հոսքի 60 կմ/ժ արագության դեպքում և այլն [4]:

Ֆորս-մաժորը պետք է ներառի նաև երթևեկության այլ մասնակիցների, այդ թվում՝ հետիոտների անսպասելի, «անօրինական» գործողությունները, ովքեր կարող են կտրուկ փոխել շարժման հետագիծը/ուղղությունը կամ հանկարծ սկսել շարժվել, փոխել շարժման արագությունը, ինչպես նաև անսպասելիորեն անհայտանալ վարորդի տեսադաշտից տեսանելիությունը սահմանափակող ցանկացած օբյեկտի պատճառով [4]:

Տեխնիկական տեսանկյունից նման իրավիճակը կարգավորվում է ՃԵԿ-ի 67-րդ կետի պահանջներով, այն է՝ «Երթևեկության համար խոչընդոտ կամ վրանգ առաջանալու դեպքում, որը վարորդն ի վիճակի էր հայտնաբերել, նա պետք է միջոցներ ձեռնարկի արագությունն իջեցնելու՝ ընդհուպ մինչև տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելը: Այդ դեպքում կողանցումն ու շրջանցումը թույլատրելի է, եթե վարորդը համոզված է, որ դա անվրանգ է երթևեկության մյուս մասնակիցների համար» [2, կետ 67]: Ուսումնասիրելով երթևեկության կանոնների պատմությունը՝ տեսնում ենք, որ ոչ վաղ անցյալում օրենսդիրների կողմից պարբերաբար կիրառվել է անվտանգության ապահովման պարտավորեցնող սխալ պահանջ: Օրինակ, նման պահանջ ժամանակին եղել է Խորհրդային Ռուսաստանի ճանապարհային երթևեկության կանոնների 1961 թվականի հրատարակության 45-րդ պարբերությունում [5]. «Երթևեկությունը սկսելուց առաջ վարորդը պետք է համոզված լինի, որ այն անվրանգ է երթևեկության մյուս մասնակիցների և իր ուղևորների համար, երթևեկությունը սկսելուց առաջ պետք է փա ազդանշան և զիջի հանընթաց երթևեկող տրանսպորտային միջոցներին»:

«Ապահովել անվտանգություն» հասկացության ձևական կիրառման ժամանակ առաջացած ցանկացած ճանապարհատրանսպորտային պատահար արդյունք է երթևեկության կանոնների չիմացության կամ թերի իմացության: Նման պարագայում ճանապարհատրանսպորտային պատահարի առաջացման մեխանիզմի ներկայացնելը նույնպես զգալիորեն բարդանում է: Որոշ դեպքերում այս մոտեցումը թույլ է տալիս հետաքննության մարմիններին մեղավոր ճանաչել վարորդին՝ անկախ այն հանգամանքից, թե նա ունե՞ր վտանգը կանխելու տեխնիկական հնարավորություն, թե՞ ոչ: Օրինակ, բակային ճանապարհով (մերձակա տարածք), նույնիսկ թույլատրելի արագությամբ երթևեկելիս, վարորդը կարող է չունենալ հետիոտնին վրաերթի չենթարկելու տեխնիկական հնարավորություն, ով հանկարծակի անհետացել է վարորդի տեսադաշտից տեսանելիությունը սահմանափակող որևէ օբյեկտի պատճառով և հայտվել այն պահին, երբ վարորդն արդեն տեխնիկապես ի վիճակի չի եղել կանխել հետիոտնի վրաերթը: Այս դեպքում նմանատիպ օբյեկտներ կարող են հանդիսանալ տրանսպորտային միջոցներ, կանաչ տարածք-

ներ, ցանկացած կառույց կամ ցանկապատ:

Ժամանակը, որի ընթացքում հետիոտները գտնվում է վարորդի տեսադաշտում, կարող է այնքան կարճ լինել, որ վարորդը չկարողանա ոչ միայն կանգնեցնել մեքենան, այլև ակտիվացնել արգելակման համակարգը՝ չհասցնելով արգելակել: Սա այն դեպքում, երբ բնակելի տարածքում թույլատրելի արագությանը շարժվելով՝ մեքենայի լրիվ կանգառի հեռավորությունը կլինի նվազագույն: Բերված օրինակը ցույց է տալիս ճանապարհատրանսպորտային մի այնպիսի իրադրություն, երբ վտանգի առաջացման պահը համընկնում է այն պահին, երբ վարորդը կարողանում է հայտնաբերել հետիոտնին, որը շարժվում է դեպի մեքենան դինամիկ միջանցքի վտանգավոր ուղղությամբ, սակայն վարորդը չի ունենում վրաերթը կանխելու տեխնիկական հնարավորություն:

Այժմ պատկերացնենք, որ նույն պայմաններում (բակային տարածքում) ավտոմոբիլը շարժվում է ոչ թե առաջ, այլ հետընթաց, և վարորդը, առաջնորդվելով հետին տեսանելիության կողային հայելիներով, սկսում է արգելակել հետիոտնին հայտնաբերելու պահից սկսած: Երկու դեպքում էլ վարորդը չի ունենա վրաերթը կանխելու տեխնիկական հնարավորություն, սակայն առաջ շարժվելիս հետիոտնին վրաերթի ենթարկելու դեպքում վարորդի գործողությունները գնահատվում են վրաերթը կանխելու տեխնիկական հնարավորության առկայությամբ կամ բացակայությամբ: Վերը քննարկված ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում առաջին դեպքում՝ ավտոմոբիլի վարորդը, չունենալով վրաերթը կանխելու տեխնիկական հնարավորություն, մեղավոր չի լինի տվյալ ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում, իսկ երկրորդ դեպքում՝ արդեն կարիք չի լինի ապացուցելու վարորդի մեղքը, քանի որ հետընթաց կատարելիս վերջինս չի ապահովել անվտանգությունը: Սա տարբերակված սխալ մոտեցում է, որը բխում է ճանապարհային երթևեկության կանոններում ամրագրված պահանջներից: Մինչև այժմ Հայաստանի Հանրապետությունում թերևս ոչ մի մասնագետ չի կենտրոնացել ճանապարհատրանսպորտային նման իրադրության վրա, սակայն սա կարելի է համարել ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության խնդրահարույց բացթողում: Այսպիսով, տրամաբանական հարց է առաջանում. ինչն առաջ շարժվող ավտոմեքենայի վարորդի գործողություններով որոշվում է այն հարցը, թե արդյո՞ք նա ունի տվյալ պատահարը կանխելու տեխնիկական հնարավորություն, թե՞ ոչ, իսկ հետընթաց կատարող վարորդի հետ կապված՝ ոչ, այսինքն՝ մասնագիտական տեսանկյունից ելնելով, կարելի է հանգել հետևյալ հարցադրմանը. ինչն միևնույն ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում առաջ երթևեկող ավտոմոբիլի վարորդի գործողությունները տեխնիկապես գնահատելիս փորձագետները վարորդից պահանջում են առաջնորդվել ՃԵԿ-ի 67-րդ կետի պահանջներով, իսկ հետընթացի դեպքում՝ ոչ: Ստացվում է անհեթեթություն՝ հետընթաց կատարող վարորդի մեղքը կարծես թե «կանխորոշված է»:

Վերը ասվածը կարելի է լուսաբանել հետևյալ օրինակի միջոցով. ենթադրենք, «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդը ծմռան մի օր սպասարկում է մայթի երկայնքով տեղակայված վաճառքի կետերը: Վարորդը մայթով հետընթաց կատարելիս՝ վրաերթի է ենթարկել հետիոտնին, ով մայթին մոտենալիս մայթամերձ կիսված ձնաթմբի վրա սայթաքելով հայտնվել էր մայթին: Ըստ նախաքննության նյութերի՝ հետիոտնը մինչև վրաերթի պահը մայթին է մոտեցել դեպքի վայրի տարածքում գտնվող ավտոկայանատեղիի կողմից՝ շարժվելով ձյունապատ մարգագետնով: Մոտենալով մայթին և տեսնելով մայթով հետընթաց կատարող «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլը՝ հետիոտնը չի բարձրացել մայթի վրա՝ թույլ տալով, որ վերջինս ավարտի իր մանևրը: Սակայն, երբ ավտոմոբիլն

արդեն գտնվել է իրենից մոտ հեռավորության վրա, հետիոտնը անսպասելի սայթաքել է և իրանով առաջ մղվելով, դուրս եկել մայթ, ինչի հետևանքով մայթով հետընթաց կատարող «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլը վրաերթի է ենթարկել իրեն՝ առողջությանը պատճառելով միջին ծանրության վնաս:

Փորձաքննության ընթացքում պարզվել է, որ մեքենան հետընթաց է կատարել մայթով, մոտ 5-7 կմ/ժ արագությամբ, վարորդը վարելիս առաջնորդվել է հետին տեսանելության կողային հայելիներով: Հայելիների միջոցով վարորդի տեսադաշտում հետիոտնի գտնվելու ընդհանուր տևողությունը եղել է 14,84 վրկ, տրանսպորտային միջոցի շարժման տևողությունն այն պահից, երբ ձյան կույտի վրա կանգնած հետիոտնը սայթաքում և ընկնում է մայթին՝ 9,59 վրկ, իսկ հետիոտնի ընկնելուց մինչև վրաերթի պահը՝ 0,75 վրկ: Երբ հետիոտնը ընկնում է, «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդն արգելակում է, սակայն չի կարողանում կանխել վրաերթը: Արդյունքում փորձագետը հանգել է եզրակացության, որ վարորդի՝ վրաերթը կանխելու տեխնիկական հնարավորության բացակայությունը պատճառահետևանքային կապի մեջ չէ վրաերթի հետ: Միևնույն ժամանակ, ինչպես արդեն վերը նշվեց, «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդի գործողությունները հակասել են ՃԵԿ-ի 48-րդ կետի պահանջներին:

Այսպիսով, փորձագետը և, հետևաբար, նաև քննիչը, գալիս են այն եզրահանգման, որ «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդի գործողությունները հակասել են ՃԵԿ-ի 48-րդ կետի պահանջներին, սակայն, տվյալ ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում, պատճառական կապի մեջ չեն գտնվում վրաերթի առաջացման հետ:

Տվյալ իրավիճակը բազմակողմանիորեն վերլուծելով՝ ստացվում է հետևյալ պատկերը. մայթով երթևեկելիս, «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդն իրավունք ուներ առաջնորդվել ՃԵԿ-ի 61-րդ կետի պահանջներով, որի համաձայն. «... թույլատրվում է, այլ հնարավորության բացակայության դեպքում, ճանապարհային և կոմունալ սպասարկման ծառայությունների մեքենաներին երթևեկել, իսկ անմիջապես ճանապարհի կողնակների, մայթերի կամ հեղիոտնային արահեղների մոտ տեղակայված առևտրային և այլ օբյեկտներ սպասարկող տրանսպորտային միջոցներին՝ ամենակարճ ճանապարհով մոտենալ դրանց՝ խոչընդոտ չհանդիսանալով հեղիոտններին և ապահովելով երթևեկության անվտանգությունը» [2, կետ 61]: Ելնելով այն հանգամանքից, որ «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդը հետընթաց էր կատարում մայթով, ապա վերջինս, ի լրումն Կանոնների, պետք է առաջնորդվեր նաև ՃԵԿ-ի 48-րդ կետի պահանջներով, ըստ որի «Տրանսպորտային միջոցների հեղիոտնացը թույլատրվում է, եթե դրա կատարումն անվտանգ է և խոչընդոտ չի ստեղծում երթևեկության մյուս մասնակիցների համար: Անհրաժեշտության դեպքում վարորդը պետք է դիմի այլ անձանց օգնությանը» [2, կետ 48]:

Յավոք, ճանապարհային երթևեկության կանոնների որոշ պահանջներ, դրանց ոչ լիարժեք լինելու պատճառով կարող են տարըմբռնում առաջացնել: Այսպես, անընդունելի է որևէ մեկից պահանջել ընդհանրապես ապահովել լիարժեք անվտանգություն՝ առանց հաստատելու վտանգի առաջացման պահը: Դա պայմանավորված է նրանով, որ մեզ շրջապատող իրականության մեջ հնարավոր չէ բացառել ֆորս-մաժորը, ինչպես նաև անհաղթահարելի արտաքին ազդեցությունները, որոնք վարորդից կախված չեն և թույլ չեն տալիս կատարել իրեն վերապահված պարտականությունները, օրինակ՝ բնական աղետ, երրորդ կողմերի անդիմադրելի միջամտություն, որևէ առարկայի հանկարծակի բախում կամ անկում, մեկ կամ մի քանի մեքենաների

կառավարման համակարգերի տեխնիկական անսարքություն և այլն: Այսպիսով, ցանկացած պահանջ, որը վարորդին պարտավորեցնում է ապահովել անվտանգությունը, չպետք է իրենից ներկայացնի ուղղակի, այսպես կոչված, «պարտադրանք»: Այդ իսկ պատճառով, ճանապարհային երթևեկության կանոններում տրված ձևակերպումը, այն է՝ «...ապահովելով երթևեկության անվտանգությունը», իմաստ չունի, քանի որ հաշվի առնելով ավտոմոբիլի զանգվածը (ինչպես նաև իներցիան, ձգողությունը, շփումը և այլն) տեխնիկապես անհնար է ապահովել անվտանգությունը «ընդհանրապես» և «մշտապես»: Ճանապարհատրանսպորտային իրադրության յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում անվտանգությունը պետք է ապահովվի մի շարք միջոցառումների իրականացմամբ, որոնք թույլ են տալիս երթևեկության մասնակիցներին բացառել կամ կանխել ճանապարհատրանսպորտային պատահարները: Միևնույն ժամանակ, կոնկրետ պատահարը կանխելու տեխնիկական հնարավորությունը պետք է հաշվարկվի՝ հիմնվելով բնագիտության (ֆիզիկայի) օրենքների վրա և օգտվելով սահմանված կանոններից ու մեթոդներից:

Այսպիսով, հանրագումարի բերելով վերը շարադրվածը՝ կարելի է պնդել, որ «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդը բնակավայրում մայթով հետընթաց վարելիս մանկրն իրականացրել է մայթի երկայնքով տեղակայված վաճառքի կետերը սպասարկու նպատակով: Երբ մայթամերձ հատվածում կիտված ձնաթմբից հետիոտնը սայթաքելով ընկել է մայթի վրա, վարորդն արգելակել և կանգ է առել, սակայն վրաերթի է ենթարկել հետիոտնին: ՃԵԿ-ի 61-րդ կետում սահմանված պահանջների համաձայն, «Ֆորդ Տրանզիտ» մակնիշի ֆուրգոն թափքով ավտոմոբիլի վարորդի գործողությունները չեն հակասել հիշյալ կետի հետևյալ պահանջին. «...անմիջապես ճանապարհի կողնակների, մայթերի կամ հետիոտնային արահետների մոտ տեղակայված առևտրային և այլ օբյեկտներ սպասարկող տրանսպորտային միջոցներին՝ ամենակարճ ճանապարհով մոտենալ դրանց՝ խոչընդոտ չհանդիսանալով հետիոտններին և ապահովելով երթևեկության անվտանգությունը» [2, կետ 61]: Իսկ ՃԵԿ նույն կետի հետևյալ պայմանը՝ «ապահովելով երթևեկության անվտանգությունը» չունի որևէ «ֆիզիկական իմաստ» և, հետևաբար, չպետք է առանցքային լինի նման ճանապարհատրանսպորտային իրադրությունում, որը կապված է ավտոմոբիլի ճանապարհին որևէ օբյեկտի հանկարծակի հայտնվելու հետ, ներառյալ հետիոտնի, ում մեքենայի ուղղությամբ դինամիկ միջանցքում վարորդը նախապես չէր հայտնաբերել: Այլ կերպ ասած, իր գործողություններով մեքենայի վարորդը վտանգ չի ստեղծում հետիոտնների տեղաշարժի համար, ինչը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ կոնկրետ վերը բերված օրինակում վարորդի գործողությունները լիովին համապատասխանում են ճանապարհային երթևեկության կանոնների 61-րդ կետի պահանջներին: Հետևաբար, նման ճանապարհատրանսպորտային իրադրության պայմաններում կարելի է եզրակացնել, որ վարորդի գործողությունների և ճանապարհային երթևեկության կանոնների 48-րդ և 61-րդ կետերում սահմանված անվտանգության պահանջների հետ կապված հակասություն չի կարող լինել:

Տրանսպորտային միջոցների հետընթացով վթարի/վրաերթի մանրամասն վերլուծությունները վկայում են այն մասին, որ նման իրավիճակային պայմաններով վթարները/վրաերթերը բավականին տարածված են: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հանգամանքների ուսումնասիրման համար առկա մեթոդաբանական աջակցության բացակայությունը (թեպետ մեթոդական գրականության առկայությանը, այնուամենայնիվ ավտովարորդներին հանրամատչելի մեթոդական աջակցությունը մեր երկրում բացակայում է) հանգեցնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարներին մասնակից վարորդների մեղավորության՝ շատ դեպքերում կողմնակալ, որոշումների կայացմանը, ինչն էլ հանգեցնում է բացասական սոցիալ-տնտեսական հետևանքների:

Այդուհանդերձ, անհրաժեշտ է ուշադրություն հրավիրել այն փաստի վրա, որ տրանսպորտային միջոցին պատճառաձ վնասը փոխհատուցելու համար ամենևին պարտադիր չէ վարորդին բոլոր դեպքերում մեղավոր դարձնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետ կապված: Այնուամենայնիվ, մայթով հետընթաց կամ ընդհանրապես հետընթաց վարելիս տրանսպորտային միջոցի վարորդը պետք է ձեռնարկի բոլոր հնարավոր միջոցները հետիոտների համար վտանգը նվազագույնի հասցնելու համար, ինչը հետիոտների ուշադիր և առողջ վարքագծի հետ միասին կնվազեցնի նմանատիպ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների թիվն ու ծանրությունը:

Գրականության ցանկ

1. Համացանցային աղբյուր՝ <https://armeniasputnik.am/20210525/qani-mard-e-mahacel-hayastani-janaparhnerin-10-tarva-txur-vijakagrutyuny-27644285.html>:
2. «ՀՀ ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության 28 հունիսի 2007 թվականի» 955-Ն որոշումը (ՃԵԿ):
3. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենք, ՀՕ-166-Ն 08.07.2005թ. (փոփխ. 30.07.2021թ. դրությամբ):
4. Городокин В.А., Кудрявцева А.В., Алферова И.Д. Наезд на пешехода при движении задним ходом: техническая и правовая оценка действий водителя // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 1. С. 101–109. DOI: 10.30764/1819-2785-2018-13-1-101-109.
5. Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. Минск: типография им. Сталина, 1961. 144 с.

ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЮРИДИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДВИЖЕНИИ АВТОМОБИЛЯ ЗАДНИМ ХОДОМ

Տարկյան Մ.Վ.

В статье рассматриваются с юридической и технической точки зрения ситуационные вопросы, возникающие вследствие действий водителя при движении автомобиля задним ходом. Выявлены несоответствия между действующими правилами дорожного движения Республики Армения и положениями отдельных статей Закона РА “Об обеспечении безопасности дорожного движения”, по которым в статье проведен подробный анализ. Выделяются и описываются характерные особенности расследования аварий или наездов, при этом отмечается, что в ряде случаев из-за несоответствий и неточностей в правилах дорожного движения и статей Закона РА “Об обеспечении безопасности дорожного движения” вина водителей частично или даже полностью отсутствует. Обобщается практический опыт экспертных исследований и на конкретном примере проанализирована ситуационная проблема, предложены методологические подходы по ее разрешению, практическое применение которых, по мнению автора, может значительно снизить юридические и технические противоречия в Республике Армения в случаях аварий и наездов, возникающих при движении автомобиля задним ходом.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, задний ход, автотехническая

экспертиза, правила дорожного движения, законодательство об обеспечении безопасности дорожного движения.

TECHNICAL AND LEGAL ASSESSMENT OF THE DRIVER'S ACTIONS WHEN REVERSING THE VEHICLE

Sargsyan M.

The article discusses from a legal and technical point of view, situational issues arising from the actions of the driver when reversing the vehicle. Inconsistencies between the rules of the road traffic of the Republic of Armenia and the provisions of individual articles of the RA Law “On ensuring road safety” were revealed, according to which a detailed analysis was carried out in the article. The characteristic features of the investigation of accidents or rear-end collision are highlighted and described, while it is noted that in a number of cases, due to inconsistencies and inaccuracies in the traffic rules and articles of the RA Legislation “On ensuring road traffic safety”, very often, the fault of the drivers is partially or even completely absent. The practical experience of expert research is generalized and a situational problem is analyzed using a specific example, methodological approaches to its solution are proposed, the practical application of which, in the author’s opinion, can significantly reduce legal and technical problems in the Republic of Armenia in cases of accidents and rear-end collision that occur when reversing.

Keywords: road accident, reversing, auto-technical expertise, traffic rules, legislation on ensuring road traffic safety.

Ներկայացվել է խմբագրության 10.08.2021

Ընդունվել է տպագրության 23.11.2021