

ԿՈՆՎԵՆՑԻԱ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐՔԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Պայմանավորվող կողմերը,

ցանկանալով հեշտացնել միջազգային ճանապարհային երթևեկությունը և բարձրացնել անվտանգությունը ճանապարհների վրա երթևեկության միատեսակ կանոններ ընդունելու ճանապարհով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

Գ Լ ու խ I Ընդհանուր դրույթներ

Հոդված 1. Սահմանումներ

Սույն Կոնվենցիայի դրույթները կիրառելիս ներքոհիշյալ տերմիններն ունեն այն նշանակությունը, որը նրանց տրվում է սույն հոդվածում.

ա) Պայմանավորվող կողմի «ազգային օրենսդրություն» տերմինը նշանակում է՝ ազգային կամ տեղական օրենքների և կանոնների համակցություն, որոնք գործում են այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում,

բ) փոխադրամիջոցը համարվում է որևէ պետության տարածքում «միջազգային երթևեկության» մեջ գտնվող, եթե նա՝

i) պատկանում է տվյալ պետությունից դուրս մշտական բնակության վայր ունեցող ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձի,

ii) գրանցված չէ այդ պետությունում,

iii) ժամանակավոր է բերված այնտեղ,

սակայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի «միջազգային երթևեկության» մեջ գտնվող չհամարել ցանկացած փոխադրամիջոց, որը նրա տարածքում է մնացել մեկ տարուց ավելի՝ առանց զգալի ընդմիջման, որի տևողությունը կարող է սահմանվել տվյալ Պայմանավորվող կողմի կողմից:

Փոխադրամիջոցների շարժակազմը համարվում է «միջազգային երթևեկության» մեջ գտնվող, եթե շարժակազմի փոխադրամիջոցներից առնվազն մեկը համապատասխանում է այս սահմանմանը,

գ) «բնակավայր» տերմինը նշանակում է՝ կառուցապատված տարածք, դեպի ուր փոխադրամիջոցների մուտքերը և այդ տարածքից նրանց ելքերը հատուկ նշված են



համապատասխան նշաններով, կամ որը որևէ այլ կերպ սահմանված է ազգային օրենսդրության մեջ,

դ) «Ճանապարհ» տերմինը նշանակում է՝ երթևեկության համար բաց ցանկացած ճանապարհի կամ փողոցի ամբողջ օտարված հողաշերտեր,

ե) «Ճանապարհի երթևեկելի մաս» տերմինը նշանակում է՝ ճանապարհի հիմնականում փոխադրամիջոցների երթևեկության համար սովորաբար օգտագործվող մաս. ճանապարհը կարող է ունենալ հստակ, մասնավորապես երկայնական գոտիով սահմանազատված կամ տարբեր մակարդակների վրա գտնվող մի քանի երթևեկելի մասեր,

զ) երթևեկելի մասում, որտեղ երթևեկության եզրային գոտին կամ գոտիները կամ հեծանվառույակը նախատեսված են որոշակի փոխադրամիջոցների երթևեկության համար, «երթևեկելի մասի եզր» տերմինը ճանապարհից մյուս օգտվողների համար նշանակում է՝ ճանապարհի մնացած մասի եզր,

է) «երթևեկության գոտի» տերմինը նշանակում է՝ ճանապարհի գծանշումով նշված կամ չնշված գոտիներից ցանկացածը, որոնք կարելի է բաժանել ճանապարհի երթևեկելի մասը, սակայն որոնք ունեն այնպիսի լայնություն, որը բավարար է ավտոմեքենաների (ոչ մոտոցիկլետների) մի շարքով երթևեկելու համար,

ը) «խաչմերուկ» տերմինը նշանակում է՝ նույն մակարդակի վրա ճանապարհների ցանկացած հատում, նրանց միացում կամ ձյուղավորում (ներառյալ այդպիսի հատումների, միացումների կամ ձյուղավորումների տարածքը),

թ) «երկաթուղային գծանց» տերմինը նշանակում է՝ երկաթուղու կամ տրամվայի անկախ պաստառ ունեցող ուղիների հետ ճանապարհի նույն մակարդակի վրա ցանկացած հատում,

ժ) «ավտոմայրուղի» տերմինը նշանակում է՝ հատուկ կառուցված և ավտոտրանսպորտային միջոցների երթևեկության համար նախատեսված ճանապարհ, որը չի սպասարկում ճանապարհամերձ տիրույթները, և որը՝

i) բացառությամբ առանձին տեղերի կամ ժամանակավոր կարգով շարժման՝ երկու ուղղությունների համար ունի առանձին երթևեկելի մասեր, որոնք միմյանցից բաժանված են երթևեկելու համար չնախատեսված բաժանիչ գոտիով կամ, բացառիկ դեպքերում, այլ միջոցներով,

ii) չունի նույն մակարդակի վրա գտնվող հատումներ ոչ ճանապարհների, ոչ երկաթուղու կամ տրամվայի գծուղիների, ոչ էլ հետիոտների համար նախատեսված անցումների հետ,

iii) հատուկ նշված է որպես ավտոմայրուղի,

ժա) փոխադրամիջոցը համարվում է՝

i) «կանգնեցված», եթե այն բերված է անշարժ վիճակի այն ժամանակահատվածում, որն անհրաժեշտ է մարդկանց նստելու կամ իջնելու կամ բեռնելու կամ բեռնաթափելու համար,



ii) «կանգառում գտնվող», եթե այն բերված է անշարժ վիճակի ոչ ճանապարհից այլ օգտվողի հետ ընդհարվելուց կամ ինչ-որ խոչընդոտի հանդիպելուց խուսափելու կամ երթևեկության կանոնները կատարելու պատճառով, և եթե նրա կայանելը չի սահմանափակվում այն ժամանակամիջոցով, որն անհրաժեշտ է մարդկանց նստելու կամ իջնելու կամ բեռնելու կամ բեռնաթափելու համար:

Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կարող են «կանգ առած» համարել այն փոխադրամիջոցները, որոնք անշարժ վիճակի են բերվել վերոհիշյալ ii ենթակետում սահմանված պայմաններում, եթե այդ վիճակի տևողությունը չի գերազանցում ազգային օրենսդրությամբ սահմանված ժամանակամիջոցը, և կարող են համարել «կանգառում գտնվող» այն փոխադրամիջոցները, որոնք անշարժ վիճակի են բերվել վերոհիշյալ i ենթակետում սահմանվող պայմաններում, եթե այդ վիճակի տևողությունը գերազանցում է ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված ժամանակամիջոցը,

ժբ) «հեծանիվ» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած փոխադրամիջոց, որն ունի առնվազն երկու անիվ և շարժման մեջ է դրվում բացառապես այդ փոխադրամիջոցի վրա գտնվող անձանց մկանային էներգիայի միջոցով, մասնավորապես, ոտնակների կամ ղեկալծակների օգնությամբ,

ժգ) «կախովի շարժիչով հեծանիվ» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած երկանիվ կամ եռանիվ փոխադրամիջոց, որը համալրված է 50 սմ³-ը չգերազանցող ծավալ ունեցող գլանով ներքին այրման շարժիչով, և որի առավելագույն նախագծային արագությունը չի գերազանցում 50 կմ/ժամ-ը (30 մղոն/ժամ-ը). սակայն Պայմանավորվող կողմերը, իրենց ազգային օրենսդրության համապատասխան, կարող են կախովի շարժիչով հեծանիվ չհամարել այն փոխադրամիջոցները, որոնք, իրենց օգտագործման հնարավորությունների առումով, չունեն հեծանիվների բնութագրեր, մասնավորապես, ոտնակներով շարժման մեջ դնելու հնարավորություն, կամ որոնք իրենց առավելագույն նախագծային արագությամբ, զանգվածով կամ շարժիչի որոշ բնութագրերով գերազանցում են որոշված սահմանները: Սույն սահմանման ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին խոչընդոտող հանգամանք ճանապարհային երթևեկությանը վերաբերող իրենց ազգային օրենսդրության դրույթները կիրառելիս կախովի շարժիչով հեծանիվները ամբողջովին հավասարեցնել հեծանիվներին,

ժդ) «մոտոցիկլետ» տերմինը նշանակում է՝ շարժիչ ունեցող ցանկացած երկանիվ փոխադրամիջոց՝ սայլակով կամ առանց դրա: Պայմանավորվող կողմերն իրենց ազգային օրենսդրությամբ կարող են մոտոցիկլետներին հավասար համարել այն եռանիվ փոխադրամիջոցները, որոնց զանգվածն առանց բեռի չի գերազանցում 400 կգ-ը: «Մոտոցիկլետ» տերմինը չի ներառում կախովի շարժիչով հեծանիվները, սակայն Պայմանավորվող կողմերը, սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն, համապատասխան հայտարարություն անելու պայմանով, կարող են սույն Կոնվենցիայի կիրառման ընթացքում կախովի շարժիչով հեծանիվները հավասար համարել մոտոցիկլետներին,

ժե) «մեխանիկական փոխադրամիջոց» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած ինքնաշարժ ճանապարհային փոխադրամիջոց՝ բացառությամբ կախովի շարժիչով հեծանիվների՝ այն



Պայմանավորվող կողմերի տարածքում, որոնք հեծանիվները հավասար չեն համարում մոտոցիկլետներին, և բացառությամբ ռելսային փոխադրամիջոցների,

ժգ) «ավտոմեքենա» տերմինը նշանակում է՝ մեխանիկական փոխադրամիջոց, որը սովորաբար օգտագործվում է ճանապարհներով մարդկանց կամ բեռներ տեղափոխելու համար կամ մարդկանց կամ բեռներ տեղափոխելու համար օգտագործվող փոխադրամիջոցներ ճանապարհներով քարշակելու համար: Այս տերմինը ներառում է տրոլեյբուսները, այսինքն՝ էլեկտրահաղորդչով միացված ոչ ռելսավոր փոխադրամիջոցները: այս տերմինը չի ներառում այնպիսի փոխադրամիջոցներ, ինչպիսիք են գյուղատնտեսական տրակտորները, որոնց օգտագործումը ճանապարհներով մարդկանց կամ բեռներ տեղափոխելու համար կամ մարդկանց կամ բեռներ տեղափոխելու համար օգտագործվող փոխադրամիջոցներ ճանապարհներով քարշակելու համար հանդիսանում է միայն լրացուցիչ գործառույթ,

ժէ) «կցասայլ» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած փոխադրամիջոց, որը նախատեսված է մեխանիկական փոխադրամիջոցով քարշակվելու համար: այդ տերմինը ներառում է նաև կիսակցասայլերը,

ժը) «կիսակցասայլ» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած կցասայլ, որը նախատեսված է ավտոմեքենային կցվելու համար այնպես, որ նրա մասը հենվի ավտոմեքենային, և վերջինս իր վրա կրի կիսակցասայլի և նրա բեռի զանգվածի զգալի մասը,

ժթ) «թեթև կցասայլ» տերմինը նշանակում է՝ ցանկացած կցասայլ, որի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 750 կգ-ը,

ի) «փոխադրամիջոցների շարժակազմ» տերմինը նշանակում է՝ կցված փոխադրամիջոցներ, որոնք ճանապարհային երթևեկությանը մասնակցում են որպես մի ամբողջություն,

իա) «կիսակցասայլով փոխադրամիջոց» տերմինը նշանակում է՝ ավտոմեքենայով և նրան կցված կիսակցասայլով շարժակազմ,

իբ) «վարորդ» տերմինը նշանակում է՝ յուրաքանչյուր անձ, որը վարում է փոխադրամիջոցը, ավտոմեքենան և այլն (ներառյալ հեծանիվները) կամ ճանապարհով անասուն, հոտեր, լծկան, բեռնակիր կամ հեծկան կենդանիներ է տանում,

իգ) «թույլատրելի առավելագույն զանգված» տերմինը նշանակում է՝ բեռնավորված փոխադրամիջոցի առավելագույն զանգված՝ թույլատրելի հայտարարված այն պետության լիազորված մարմնի կողմից, որում գրանցված է փոխադրամիջոցը,

իդ) «առանց բեռի զանգված» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի զանգվածն առանց անձնակազմի, ուղևորների և բեռի, սակայն վառելանյութի լրիվ պաշարով և անհրաժեշտ գործիքների լրակազմով,

իե) «բեռով զանգված» տերմինը նշանակում է՝ բեռնավորված փոխադրամիջոցի, անձնակազմի և ուղևորների փաստացի զանգված,



իզ) «շարժման ուղղություն» և «շարժման ուղղությանը համապատասխանող» տերմինները նշանակում են աջ կողմ, եթե, ազգային օրենսդրության համապատասխան, փոխադրամիջոցի վարորդը այլ փոխադրամիջոցի հանդիպելիս պետք է այն բաց թողնի ձախ կողմից. հակառակ դեպքում այդ տերմինները նշանակում են ձախ կողմ,

իէ) ցուցում վարորդին՝ «ճանապարհը զիջել» այլ փոխադրամիջոցներին նշանակում է, որ վարորդը չպետք է շարունակի կամ վերսկսի շարժումը կամ որևէ մանևր կատարի, եթե դա կարող է այլ փոխադրամիջոցների վարորդներին ստիպել անսպասելի փոխել շարժման ուղղությունը կամ արագությունը:

Հոդված 2. Կոնվենցիայի Հավելվածները

Սույն Կոնվենցիայի ներքոհիշյալ Հավելվածները հանդիսանում են նրա անբաժանելի մասը.

Հավելված 1. Ավտոմեքենաներին և կցասայլերին միջազգային երթևեկության թույլատրելու պարտականությունից շեղումները

Հավելված 2. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող ավտոմեքենաների և կցասայլերի գրանցման համարը

Հավելված 3. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող ավտոմեքենաների և կցասայլերի տարբերանշանը

Հավելված 4. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող ավտոմեքենաների և կցասայլերի ճանաչման նշանները

Հավելված 5. Ավտոմեքենաներին և կցասայլերին վերաբերող տեխնիկական պայմանները

Հավելված 6. Ազգային վարորդական վկայականը

Հավելված 7. Միջազգային վարորդական վկայականը

Հոդված 3. Պայմանավորվող կողմերի պարտավորությունները

1. ա) Պայմանավորվող կողմերը համապատասխան միջոցներ են ձեռնարկում, որպեսզի իրենց տարածքում գործող ճանապարհային երթևեկության կանոնները, ըստ իրենց էության, համապատասխանեն սույն Կոնվենցիայի II գլխի դրույթներին: Պայմանով, որ այդ կանոնները ոչ մի առումով չհակասեն հիշատակված դրույթներին՝

i) այդ կանոնները կարող են չներառել տվյալ Պայմանավորվող կողմի տարածքում տեղի չունեցած դեպքերին վերաբերող դրույթներ,

ii) այդ կանոնները կարող են պարունակել II գլխում չնախատեսված դրույթներ:

բ) Սույն կետի դրույթները Պայմանավորվող կողմերին չեն պարտավորեցնում սանկցիաներ նախատեսել II գլխի այն դրույթների որևէ խախտման համար, որոնք իրենք ներառել են ճանապարհային երթևեկության իրենց կանոններում:

2. ա) Պայմանավորվող կողմերը նաև ձեռնարկում են պատշաճ միջոցներ, որպեսզի իրենց տարածքում գործող տեխնիկական պայմաններին առնչվող կանոնները, որոնց պետք է համապատասխանեն ավտոմեքենաները և կցասայլերը, համապատասխանեն սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի դրույթներին. այդ կանոնները կարող են պարունակել 5-րդ Հավելվածով չնախատեսված դրույթներ՝ պայմանով, որ այդ դրույթները ոչ մի առումով չեն հակասի 5-րդ Հավելվածով որոշվող անվտանգության սկզբունքներին: Նրանք ձեռնարկում են նաև պատշաճ միջոցներ, որպեսզի իրենց տարածքում գրանցված միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող ավտոմեքենաները և կցասայլերը համապատասխանեն սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի դրույթներին:

բ) Ինչ վերաբերում է Պայմանավորվող կողմերի տարածքում գործող կանոններին, ապա այս կետի դրույթներն այդ կողմերի առջև չեն դնում տեխնիկական այն պայմաններին վերաբերող որևէ պարտավորություն, որոնց պետք է համապատասխանեն այն մեխանիկական փոխադրամիջոցները, որոնք ավտոմեքենաներ չեն՝ սույն Կոնվենցիայի առնչությամբ:

3. Սույն Կոնվենցիայի 1-ին Հավելվածով նախատեսված շեղումները հաշվի առնելով՝ Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են իրենց տարածքով միջազգային երթևեկության թույլատրել այն ավտոմեքենաները և կցասայլերը, որոնք համապատասխանում են սույն Կոնվենցիայի III գլխում նախատեսված պահանջներին, և որոնց վարորդները համապատասխանում են IV գլխի պահանջներին. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են նաև III գլխի դրույթներին համապատասխան տրված գրանցման վկայականները որպես հավաստող ճանաչել, եթե չապացուցվի հակառակը, որ փոխադրամիջոցները, որոնց տրվել են այդ վկայականները, չեն համապատասխանում նշված III գլխի պայմաններին:

4. Այն միջոցները, որոնք Պայմանավորվող կողմերը ձեռնարկել են կամ կձեռնարկեն միակողմանի կարգով կամ երկկողմ կամ բազմակողմ համաձայնագրեր ստորագրելու միջոցով՝ սույն Կոնվենցիայի III գլխում նշված բոլոր պայմաններին չբավարարող ավտոմեքենաներին կամ կցասայլերին իրենց տարածքում միջազգային երթևեկության թույլատրելու նպատակով, և, բացի IV գլխում նախատեսված դեպքերից, ընդունելով որևէ այլ Պայմանավորվող կողմի կողմից տրված վարորդական վկայականների գործողությունը իրենց տարածքում, համարվում են սույն Կոնվենցիայի նպատակներին համապատասխանող:

5. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են իրենց տարածքով միջազգային երթևեկության թույլատրել այն հեծանիվները և կախովի շարժիչով հեծանիվները, որոնք համապատասխանում են սույն Կոնվենցիայի V գլխում նախատեսված տեխնիկական պայմաններին, և որոնց վարորդներն ունեն հիմնական բնակության վայր մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում: Ոչ մի Պայմանավորվող կողմ չի կարող վարորդական վկայական պահանջել միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող հեծանիվների կամ կախովի շարժիչով հեծանիվների վարորդներից. սակայն այն Պայմանավորվող կողմերը, որոնք սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետի



դրույթներին համապատասխան հայտարարություն կանեն կախովի շարժիչով հեծանիվները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու վերաբերյալ, կարող են միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող կախովի շարժիչով հեծանիվների վարորդներից պահանջել վարորդական վկայականի առկայություն:

5-բիս. Պայմանավորվող կողմերը ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ, կանոնավոր և մշտապես, ճանապարհային երթևեկության կանոնների ուսուցումն ապահովելու համար. հատկապես բոլոր մակարդակների դպրոցներում:

5-տեր. Եթե փոխադրամիջոց վարելու ուսուցումը անցկացվում է պրոֆեսիոնալ վարորդներ պատրաստող հիմնարկներում, ապա ազգային օրենսդրությունում պետք է նախատեսվեն ուսումնական կուրսին և այդպիսի ուսուցումը իրականացնող ուսուցիչների որակավորմանը ներկայացվող նվազագույն պահանջները:

6. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են ցանկացած Պայմանավորվող կողմի, նրա խնդրանքով, տալ տեղեկատվություն, որն անհրաժեշտ է այն անձին պարզելու համար, որի անունով իրենց տարածքում գրանցված է մեխանիկական փոխադրամիջոցը կամ այդպիսի փոխադրամիջոցին կցորդված կցասայլը, եթե ներկայացված խնդրանքում նշված է, որ այդ փոխադրամիջոցը մասնակից է եղել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի, կամ այդպիսի փոխադրամիջոցի վարորդը ճանապարհային երթևեկության կանոնների կոպիտ խախտում է թույլ տվել և այդ կապակցությամբ ենթակա է լուրջ պատժի կամ զրկվելու այդպիսի խնդրանքով դիմած Պայմանավորվող կողմի տարածքում փոխադրամիջոց վարելու իրավունքից:

7. Սույն Կոնվենցիայի նպատակներին համապատասխանող են համարվում այն միջոցները, որոնք, միջազգային երթևեկությունը հեշտացնելու նպատակով, միակողմանի կարգով կամ երկկողմ կամ բազմակողմ համաձայնագրեր ստորագրելու միջոցով Պայմանավորվող կողմերը ձեռնարկել են կամ կձեռնարկեն՝ մաքսային, ոստիկանական, սանիտարական կամ նմանատիպ այլ ընթացակարգերը պարզեցնելու միջոցով, կամ այն միջոցները, որոնք ուղղված են միևնույն սահմանապահ կետում մաքսային բաժանմունքների և կետերի իրավասությունը և աշխատանքի ժամերը համապատասխանեցնելուն:

8. Սույն հոդվածի 3-րդ, 5-րդ և 7-րդ կետերի դրույթները յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմին չեն խոչընդոտում օգտագործելու իր իրավունքը՝ իր տարածքով ավտոմեքենաների, կցասայլերի, կախովի շարժիչով հեծանիվների և հեծանիվների, ինչպես նաև նրանց վարորդներին և ուղևորներին միջազգային երթևեկության թույլատրելի ենթարկելու ուղևորների և բեռների առևտրական փոխադրումների իր կանոններին, վարորդներին քաղաքացիական պատասխանատվությունից ապահովագրելու բնագավառում իր կանոններին և իր մաքսային կանոններին, ինչպես նաև ընդհանրապես ճանապարհային երթևեկությանը չվերաբերող բնագավառներում ցուցումներին:

Հոդված 4. Ճանապարհային նշաններ և ազդանշաններ

Սույն Կոնվենցիայի Պայմանավորվող կողմերը, որոնք Վիեննայում սույն Կոնվենցիայի հետ միասին ստորագրման համար բաց՝ ճանապարհային նշանների և ազդանշանների մասին

Կոնվենցիայի Պայմանավորվող կողմեր չեն հանդիսանում, պարտավորվում են միջոցներ ձեռք առնել, որպեսզի.

ա) իրենց տարածքում տեղակայված ճանապարհային նշանները և ազդանշանները, լուսային ճանապարհային ազդանշանները և ճանապարհների գծանշումը կազմեն միասնական համակարգ և պատրաստվեն ու տեղակայվեն այնպես, որ հնարավոր լինի դրանք հեշտությամբ ընկալել.

բ) ազդանշանների տիպերի քանակը լինի սահմանափակ, և ազդանշանները տեղակայվեն այն տեղերում, որտեղ դրանց առկայությունը համարվում է օգտակար.

գ) նախագգուշացնող ազդանշանային նշանները տեղակայվեն խոչընդոտներից բավարար հեռավորության վրա՝ վարորդներին դրանց մասին ժամանակին զգուշացնելու համար.

դ) արգելվի՝

i) ազդանշանային նշանի, նրա հենասյան կամ երթևեկության կարգավորման համար նախատեսված ցանկացած այլ հարմարանքի վրա որևէ բան տեղադրելը, որը չի առնչվում այդ ազդանշանային նշանի կամ հարմարանքի օգտագործման նպատակի հետ. սակայն եթե Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները նյութական օգուտ ստանալու նպատակ չունեցող որևէ ասոցիացիայի թույլ են տալիս տեղակայելու նշանացույցներ, նրանք կարող են թույլ տալ, որ այդ ասոցիացիայի խորհրդանիշը պատկերվի նշանի կամ նրա հենասյան վրա՝ պայմանով, որ դա չի դժվարացնի նշանի ընկալումը,

ii) տեղադրել պլակատներ, ազդագրեր, կատարել նշագծում և տեղակայել հարմարանքներ, որոնք կարող են ընկալվել որպես ազդանշանային նշաններ կամ երթևեկության կարգավորման այլ հարմարանքներ, կամ որոնք կարող են նվազեցնել նրանց տեսանելիությունը կամ արդյունավետությունը կամ կուրացնել ճանապարհին օգտագործողներին կամ շեղել նրանց ուշադրությունը և դրանով վտանգել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը,

iii) մայթերի և ճամփեզրերի վրա տեղադրել հարմարանքներ կամ սարքավորում, ինչը կարող է անհիմն կերպով դժվարացնել հետիոտների և, մասնավորապես, ծերերի և հաշմանդամների երթևեկությունը:

Գ Լ ու խ II **Ճանապարհային երթևեկության կանոնները**

Հոդված 4. Ճանապարհային նշանների և ազդանշանների նշանակությունը

1. Ճանապարհից օգտվողները պետք է կատարեն ճանապարհային նշանների և ազդանշանների, լուսային ճանապարհային ազդանշանների կամ ճանապարհի գծանշումների պահանջները նույնիսկ այն դեպքում, եթե հիշյալ պահանջները թվում են երթևեկության այլ կանոններին հակասող:

2. Լուսային ճանապարհային ազդանշանները գերակայում են ճանապարհային նշանների նկատմամբ, որոնք որոշում են անցման առաջնահերթության իրավունքը:

Հոդված 6. Գնացուցակային երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձանց ազդանշանները

1. Գնացուցակային երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձինք պետք է հեռվից լավ տարբերվող և տեսանելի լինեն ինչպես ցերեկը, այնպես էլ գիշերը:

2. Գնացուցակային օգտվողները պետք է անհապաղ կատարեն ճանապարհային երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձանց ցանկացած ցուցումը:

3. Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ ճանապարհային երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձանց ցուցումներ համարվեն, մասնավորապես, ներքոհիշյալ ազդանշանները.

ա) ուղղաձիգ վեր բարձրացրած ձեռք. այս ժեստը ճանապարհից բոլոր օգտվողների համար նշանակում է «ուշադրություն, կանգ առ», բացի այն վարորդներից, որոնք արդեն չեն կարող կանգնել բավարար անվտանգություն ապահովելով. բացի այդ, եթե այդ ազդանշանը տրվում է խաչմերուկում, արդեն խաչմերուկ մուտք գործած վարորդը կարող է շարունակել շարժումը,

բ) հորիզոնական պարզած ձեռք կամ ձեռքեր. այս ժեստը նշանակում է «կանգ առ» ճանապարհից բոլոր այն օգտվողների համար, որոնք, անկախ իրենց շարժման ուղղությունից, շարժվում են երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձի պարզած ձեռքին կամ ձեռքերին ուղղահայաց ուղղություններով. այդ ազդանշանը տալուց հետո կարգավորողը կարող է վայր իջեցնել ձեռքը կամ ձեռքերը. այն վարորդների համար, դեպի որոնց նա շրջված է կրծքով կամ մեջքով, այդ դիրքը նույնպես նշանակում է «կանգ առ» ազդանշանը,

գ) կարմիր լույսի ճոճում. այս ժեստը նշանակում է «կանգ առ» ազդանշան ճանապարհից բոլոր այն օգտվողների համար, դեպի որոնց ուղղված է այդ լույսը:

4. Գնացուցակային երթևեկությունը կարգավորելու համար լիազորված անձանց ազդանշանները գերակայում են ճանապարհային նշանների ու ազդանշանների և ճանապարհային լուսային ազդանշանների կամ ճանապարհի գծանշման, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության կանոնների նկատմամբ:

Հոդված 7. Ընդհանուր կանոններ

1. Գնացուցակային օգտվողները պետք է իրենց այնպես պահեն, որ երթևեկության համար վտանգ կամ խոչընդոտներ չստեղծեն, մարդկանց վտանգի չենթարկեն և վնաս չպատճառեն պետական, հասարակական կամ մասնավոր գույքին:

2. Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ ճանապարհից օգտվողները չպետք է խոչընդոտեն ճանապարհային երթևեկությունը կամ վտանգեն նրա անվտանգությունը՝ ճանապարհի վրա առարկաներ կամ նյութեր զցելով, դնելով կամ թողնելով կամ նրա վրա որևէ այլ խոչընդոտ ստեղծելով: Գնացողներից այն օգտվողները, որոնց չի հաջողվել խուսափել այդպիսի խոչընդոտ կամ վտանգ ստեղծելուց, պետք է անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկեն՝ հնարավորին չափ արագ դրանք վերացնելու, իսկ եթե նրանք չեն կարող դա անել անմիջապես՝ ճանապարհից այլ օգտվողներին դրանց մասին նախազգուշացնելու համար:

3. Վարորդները պետք է առավելագույն ուշադրություն ցուցաբերեն ճանապարհային երթևեկության առավել խոցելի այնպիսի մասնակիցների նկատմամբ, ինչպիսիք են հետիոտներն ու հեծանվորդները և, մասնավորապես, երեխաները, ծերերը և հաշմանդամները:

4. Վարորդները պետք է ձգտեն, որ իրենց փոխադրամիջոցներն անհարմարություններ չպատճառեն ճանապարհից օգտվողների և ճանապարհամերձ տարածքներում ապրող մարդկանց համար, մասնավորապես, ավելորդ աղմուկ չստեղծեն, փոշի չբարձրացնեն և բանեցրած գազեր չարտանետեն, եթե դրանից հնարավոր է խուսափել:

5. Այն վարորդների և ավտոմեքենաների ուղևորների համար, որոնց գտնվելու տեղերը սարքավորված են անվտանգության գոտիներով, այդպիսի գոտիների օգտագործումը պարտադիր է՝ բացառությամբ ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերի:

Հոդված 8. Վարորդները

1. Ցանկացած փոխադրամիջոց կամ փոխադրամիջոցների շարժակազմ, որը գտնվում է երթևեկության մեջ, պետք է ունենա վարորդ:

2. Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ բեռնակիր, լծկան և հեծկան կենդանիները, ինչպես նաև անասունները և հոտերը (բացառությամբ համապատասխան կարգով նշված գոտիների) պետք է ունենան անասնավար:

3. Վարորդը պետք է ունենա ֆիզիկական և հոգեկան անհրաժեշտ տվյալներ, և նրա ֆիզիկական և մտավոր վիճակը պետք է նրան թույլ տան՝ վարելու փոխադրամիջոց:

4. Մեխանիկական փոխադրամիջոցի վարորդը պետք է ունենա փոխադրամիջոց վարելու համար անհրաժեշտ գիտելիքներ և հմտություն. սակայն այս դրույթը չի խոչընդոտում, ազգային օրենսդրության դրույթներին համապատասխան, նրան մեքենա վարել ուսուցանելուն:

5. Վարորդը (անասնավարը) պետք է միշտ ի վիճակի լինի վարելու իր փոխադրամիջոցը (վարելու իր անասունները):

Հոդված 9. Անասունների հոտեր

Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ, բացի այն բացառումներից, որոնց նպատակն է հեշտացնել անասունների տեղափոխումը, հոտերը պետք է բաժանվեն չափավոր երկարություն ունեցող մասերի, ընդ որում՝ այդ մասերի միջև հեռավորությունը պետք է լինի բավարար երթևեկության հարմարության համար:

Հոդված 10. Դասավորությունը երթևեկելի մասում

1. Շարժման ուղղությունը տվյալ պետության բոլոր ճանապարհներում պետք է լինի միևնույնը, բացառությամբ համապատասխան դեպքերի, երբ ճանապարհներն օգտագործվում են բացառապես կամ հիմնականում տարանցման համար երկու այլ պետությունների միջև:

2. Ճանապարհով շարժվող անասուններին պետք է տանել երթևեկելի մասի՝ երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող եզրին ինչքան հնարավոր է մոտ:

3. Չխախտելով 7-րդ հոդվածի 1-ին կետի, 11-րդ հոդվածի 6-րդ կետի և այլ բնույթի և սույն Կոնվենցիայում պարունակվող հակադիր բնույթի մյուս դրույթները՝ փոխադրամիջոցի վարորդը պետք է գտնվի երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող երթևեկելի մասի եզրին մոտ այն չափով, որքան թույլ են տալիս հանգամանքները: Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են կանոնակարգել երթևեկելի մասի վրա բեռնատար փոխադրամիջոցների դասավորության առավել կոնկրետ կանոններ:

4. Երկու կամ երեք երթևեկելի մաս ունեցող ճանապարհի վրա փոխադրամիջոցի վարորդը չպետք է դուրս գա այն երթևեկելի մաս, որը հակադիր է այն կողմին, որը համապատասխանում է շարժման ուղղությանը:

5. ա) Երկկողմ երթևեկությամբ ճանապարհի վրա, որն ունի առնվազն չորս շարժման գոտի, փոխադրամիջոցի վարորդը չպետք է դուրս գա այն գոտիները, որոնցով երթևեկությունը տեղի է ունենում հակադիր ուղղությամբ:

բ) Երկկողմ երթևեկությամբ ճանապարհի վրա, որն ունի շարժման երեք գոտի, փոխադրամիջոցի վարորդը չպետք է դուրս գա երթևեկելի մասի եզրային գոտի, որով երթևեկությունը տեղի է ունենում հակադիր ուղղությամբ:

6. Չխախտելով 11-րդ հոդվածի դրույթները և եթե շարժման լրացուցիչ գոտին նշված է համապատասխան նշանով, դանդաղընթաց փոխադրամիջոցների վարորդները պետք է օգտագործեն այդ գոտին:

Հոդված 11. Վազանցը և երթևեկությունը շարքերում

1. ա) Վազանցը պետք է կատարվի երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմին հակադիր կողմից:



բ) Սակայն վազանցը պետք է կատարվի երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմով այն դեպքում, երբ վարորդը (անասնավարը), որին վազանցում են, ազդանշան է տվել երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմին հակադիր կողմ շրջվելու և իր փոխադրամիջոցը կամ իր կենդանիներին ուղղել է դեպի այդ կողմ՝ այն նպատակով, որ կամ շրջվի այլ ճանապարհ, կամ մտնի ճանապարհամերձ տարածք, կամ կանգ առնի այդ կողմում:

2. Վազանցից առաջ վարորդը, չխախտելով սույն Կոնվենցիայի 7-րդ հոդվածի 1-ին կետի և 14-րդ հոդվածի դրույթները, պետք է համոզվի, որ.

ա) հետևից ընթացող ոչ մի վարորդ վազանց չի սկսել,

բ) երթևեկության նույն գոտիով իր առջևից շարժվող փոխադրամիջոցի վարորդը ազդանշան չի տվել այլ փոխադրամիջոցի վազանցելու իր մտադրության մասին,

գ) նա կարող է դա անել առանց հանդիպակաց փոխադրամիջոցների համար վտանգ ստեղծելու կամ նրանց խանգարելու, մասնավորապես, համոզվելով, որ շարժման այն գոտին, ուր ինքը մտադրություն ունի դուրս գալու, ազատ է բավարար հեռավորության վրա, և երկու փոխադրամիջոցների հարաբերական արագությունը հնարավորություն է տալիս վազանցը կատարել բավականաչափ կարճ ժամանակամիջոցում,

դ) բացառությամբ այն գոտի դուրս գալու դեպքերի, որով հանդիպակաց երթևեկությունն արգելված է, նա կարող է կրկին զբաղեցնել սույն Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի 3-րդ կետում նախատեսված տեղը՝ առանց վնասելու ճանապարհից այլ օգտվողին կամ օգտվողներին, որոնց նա վազանցում է:

3. Ի կատարումն սույն հոդվածի 2-րդ կետի դրույթների՝ արգելվում է, մասնավորապես, երկկողմ երթևեկությամբ ճանապարհներում վազանց կատարել վերելքի վերջին մոտենալիս և, երբ տեսանելիությունն անբավարար է, շրջադարձերում՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ այդ տեղերում կա երկայնական գծանշում, և երբ վազանցը կատարվում է առանց հանդիպակաց երթևեկության համար նախատեսված գոտիներ դուրս գալու:

4. Վազանցի ժամանակ վարորդը ճանապարհից օգտվողի կամ օգտվողների համար (որոնց նա վազանցում է) կողքից պետք է թողնի բավարար տարածություն:

5. ա) Տվյալ ուղղությամբ երթևեկելու համար նախատեսված առնվազն երկու գոտի ունեցող ճանապարհներում փոխադրամիջոցի վարորդը, որը սույն Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի 3-րդ կետով նախատեսված՝ իր շարք վերադառնալուց հետո անմիջապես կամ շուտով ստիպված կլինի կատարելու նոր վազանց, այդ մանևրը կատարելու համար կարող է մնալ առաջին վազանցը կատարելու համար զբաղեցրած երթևեկության գոտում՝ նախապես համոզվելով, որ ինքը կարող է դա անել առանց լուրջ դժվարություններ ստեղծելու իր հետևում մեծ արագությամբ ընթացող փոխադրամիջոցների վարորդների համար:

բ) Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են սույն կետի դրույթները չկիրառել հեծանիվների, կախովի շարժիչով հեծանիվների, մոտոցիկլետների և, սույն Կոնվենցիայի համաձայն, ավտոմեքենաներ



չհամարվող փոխադրամիջոցների նկատմամբ, ինչպես նաև 3500 կգ գերազանցող զանգված ունեցող կամ 40 կմ/ժամ (25 մղոն/ժամ) չգերազանցող կառուցվածքային արագություն ունեցող ավտոմեքենաների վարորդների նկատմամբ:

6. Երբ կիրառվում են սույն հոդվածի 5-րդ կետի «ա» ենթակետի դրույթները, և երթևեկության ինտենսիվությունն այնպիսին է, որ փոխադրամիջոցները ոչ միայն զբաղեցնում են բացառապես տվյալ ուղղությամբ երթևեկության համար նախատեսված երթևեկելի մասի ողջ լայնքը, այլ նաև շարժվում են իրենց առջևում տվյալ շարքով ընթացող փոխադրամիջոցի արագությունից կախված արագությամբ, ապա՝

ա) այն փաստը (առանց վնասելու սույն հոդվածի 9-րդ կետի դրույթները), որ մի շարքի փոխադրամիջոցները շարժվում են ավելի մեծ արագությամբ, քան մյուս շարքի փոխադրամիջոցները, սույն հոդվածին համապատասխան՝ վազանց չի դիտվում,

բ) այն փոխադրամիջոցի վարորդը, որը չի գտնվում երթևեկելի մասի՝ երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող եզրին ամենամոտ շարժման գոտում, կարող է շարքից դուրս գալ միայն աջ կամ ձախ շրջադարձ կատարելու կամ կայանատեղ գնալու նպատակով. սակայն այդ պահանջը չի կիրառվում, եթե վարորդն անցնում է մի շարքից մյուսը, ազգային օրենսդրության դրույթների համաձայն, սույն հոդվածի 5-րդ կետի «բ» ենթակետի ցուցումները կատարելիս:

7. Եթե երթևեկելի մասի վրա գոտիները բաժանված են երկայնական գծանշումով, սույն հոդվածի 5-րդ և 6-րդ կետերում նկարագրված շարքերով շարժվող վարորդներին արգելվում է դուրս գալ այդ գծանշումների վրա:

8. Չխախտելով սույն հոդվածի 2-րդ կետի դրույթները և այլ սահմանափակումները, որոնք Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են ներկայացնել խաչմերուկներում և երկաթուղային գծանցերում վազանցի վերաբերյալ, փոխադրամիջոցի ոչ մի վարորդ չպետք է վազանցի այլ փոխադրամիջոցի (ոչ երկանիվ հեծանիվի, կախովի շարժիչով երկանիվ հեծանվի կամ առանց կցասայլի երկանիվ մոտոցիկլետի).

ա) անմիջապես խաչմերուկից առաջ և խաչմերուկում (ոչ շրջանաձև շարժում ունեցող)՝ բացառությամբ.

i) սույն հոդվածի 1-ին կետի «բ» ենթակետով նախատեսված դեպքի,

ii) այն դեպքի, երբ վազանցը կատարվում է այնպիսի ճանապարհի վրա, որով շարժվելիս խաչմերուկում տրվում է անցման առաջնահերթության իրավունք,

iii) այն դեպքի, երբ խաչմերուկում երթևեկությունը կարգավորվում է կարգավարի կողմից կամ ճանապարհային լուսային ազդանշաններով.

բ) առանց ուղեփակոցների կամ կիսաուղեփակոցների երկաթուղային գծանցերից անմիջապես առաջ և այդ գծանցերի վրա, սակայն հաշվի առնելով, որ Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են այն երկաթուղային գծանցերի վրա վազանց թույլատրել, որտեղ ճանապարհային երթևեկությունը



կարգավորվում է ճանապարհային այնպիսի լուսային ազդանշաններով, որոնք ունեն փոխադրամիջոցների անցումը թույլատրող լույս:

9. Փոխադրամիջոցը կարող է վազանցել ճանապարհի երթևեկելի մասի վրա գծանշումով կամ նշանով, կամ ազդանշանով նշված հետիոտնի անցումին մոտեցող կամ անմիջապես այդ անցումի առաջ կանգ առած այլ փոխադրամիջոցի միայն բավականաչափ փոքր այնպիսի արագությամբ, որն ապահովում է ժամանակին կանգ առնելը, եթե անցման վրա հայտնվում են հետիոտներ: Այս կետի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝ արգելելու վազանցը, սկսած որոշակի հեռավորությունից մինչև հետիոտնի անցումը, կամ ավելի խիստ պահանջներ ներկայացնելու անցմանը մոտ կանգ առած այն փոխադրամիջոցների վարորդներին, որոնք վազանցելու մտադրություն ունեն:

10. Վարորդը, որը կհամոզվի, որ իր հետևից ընթացող վարորդը մտադիր է վազանց կատարել, պետք է, բացառությամբ սույն Կոնվենցիայի 16-րդ հոդվածի 1-ին կետի «բ» ենթակետով և 16-րդ հոդվածի 1-ին կետով նախատեսված դեպքի, մոտենա ճանապարհի երթևեկելի մասի երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող եզրին և չմեծացնի արագությունը: Եթե, հաշվի առնելով հանդիպակաց շարժման հաճախականությունը, ճանապարհի երթևեկելի մասի ոչ բավարար լայնությունը, ճանապարհահարթակը (պրոֆիլը) կամ վիճակը, թույլ չեն տալիս հեշտ և անվտանգ վազանցել դանդաղընթաց, մեծածավալ կամ հարկադրված որոշակի արագություն պահպանող փոխադրամիջոցին, ապա վերջինիս վարորդը պետք է դանդաղեցնի շարժումը և, անհրաժեշտության դեպքում, առաջին իսկ հնարավորության դեպքում զիջի ճանապարհը, որպեսզի առաջ թողնի իր հետևից ընթացող փոխադրամիջոցներին:

11. ա) Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են միակողմանի երթևեկությամբ և երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհներում այն դեպքում, երբ բնակավայրերում շարժման առնվազն երկու և բնակավայրերից դուրս երեք գոտի հատկացված են միևնույն ուղղությամբ շարժման համար և նշված են երկայնական գծանշումով՝

i) թույլատրել շարժման մի գոտիով ընթացող փոխադրամիջոցներին երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմից վազանցել մյուս երթևեկության գոտիով ընթացող փոխադրամիջոցներին,

ii) չկիրառել սույն Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի 3-րդ կետի դրույթները շարժման այլ գոտի դուրս գալու հնարավորությունը սահմանափակող համապատասխան ցուցումների առկայության դեպքում,

բ) վերոհիշյալ «ա» ենթակետում նախատեսված դեպքում և չխախտելով սույն հոդվածի 9-րդ կետի դրույթները՝ այդպիսի առաջանցումը, սույն Կոնվենցիայի իմաստով, վազանց չի համարվում:

Հոդված 12. Հանդիպակաց ուղեբաժան



1. Հանդիպակաց ուղեբաժանի դեպքում փոխադրամիջոցի վարորդը պետք է կողքից բավարար ազատ տարածություն թողնի և, անհրաժեշտության դեպքում, ընթանա ճանապարհի երթևեկելի մասի՝ շարժման ուղղությանը համապատասխանող եզրին մոտ. եթե այդ դեպքում նրա շարժումը կոճվարանա խոչընդոտի կամ ճանապարհից այլ օգտվողների առկայության պատճառով, ապա նա պետք է դանդաղեցնի ընթացքը և, անհրաժեշտության դեպքում, կանգ առնի, որպեսզի բաց թողնի հանդիպակաց փոխադրամիջոցը կամ փոխադրամիջոցները:

2. Լեռնային ճանապարհներին և համանման բնութագրեր ունեցող մեծ թեքությամբ ճանապարհներին, որտեղ հանդիպակաց ուղեբաժանը անհնար է կամ դժվար, զառիվայրով շարժվող փոխադրամիջոցի վարորդը պարտավոր է կանգ առնել և ճանապարհը զիջել զառիվերով շարժվող ցանկացած փոխադրամիջոցի՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ուղեբաժանի տեղերը երթևեկելի մասի վրա դասավորված են այնպես, որ զառիվերով շարժվող փոխադրամիջոցը, հաշվի առնելով փոխադրամիջոցների արագությունը և դիրքը, կարող է կանգ առնել իրենից առաջ գտնվող ուղեբաժանի համար նախատեսված տեղում, որի հետևանքով փոխադրամիջոցներից մեկի համար հետընթաց շարժման անհրաժեշտությունը կվերանա: Այն դեպքում, եթե երկու փոխադրամիջոցներից մեկը ուղեբաժանի նպատակով պետք է հետընթաց շարժում կատարի, դա պարտավոր է անել զառիվայրով ընթացող փոխադրամիջոցի վարորդը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ միանգամայն ակնհայտ է, որ այդպիսի մանևր կատարելն ավելի հեշտ է զառիվերով շարժվող փոխադրամիջոցի վարորդի համար: Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները որոշ փոխադրամիջոցների կամ որոշ ճանապարհների կամ ճանապարհահատվածների համար կարող են նախատեսել այս կետի կանոններից տարբերվող հատուկ կանոններ:

Հոդված 13. Արագությունը և հեռավորությունը

1. Փոխադրամիջոցի վարորդը պետք է ցանկացած հանգամանքներում պահպանի վերահսկողությունը իր փոխադրամիջոցի նկատմամբ, որպեսզի ցուցաբերի անհրաժեշտ զգուշություն և միշտ ի վիճակի լինի իրագործելու ցանկացած մանևր, որը հարկավոր է կատարել: Փոխադրամիջոցի շարժման արագությունը փոփոխելիս նա պետք է անընդհատ հաշվի առնի հանգամանքները, մասնավորապես, տեղանքի ռելիեֆը, ճանապարհի և փոխադրամիջոցի վիճակը, ծանրաբեռնվածությունը, մթնոլորտային պայմանները և շարժման ինտենսիվությունը, որպեսզի ի վիճակի լինի կանգնեցնելու փոխադրամիջոցը շարժման ուղղությամբ տեսանելիության կոնկրետ պայմաններում, ինչպես նաև ցանկացած խոչընդոտի առջև, որը վարորդն ի վիճակի է կանխատեսել: Նա պետք է իջեցնի արագությունը և անհրաժեշտության դեպքում կանգ առնի ամեն անգամ, երբ դա պահանջում են հանգամանքները, հատկապես երբ տեսանելիությունն անբավարար է:

2. Ազգային օրենսդրությունում բոլոր ճանապարհների համար պետք է նախատեսվեն առավելագույն արագության սահմանափակումները: Բացի այդ, որոշ փոխադրամիջոցների համար, որոնք առանձնահատուկ վտանգ են ներկայացնում, մասնավորապես, իրենց զանգվածի կամ բեռնվածության հետևանքով, ազգային օրենսդրությունում պետք է սահմանվեն արագության հատուկ սահմանափակումներ: Նմանատիպ դրույթներ դրանում կարող են նախատեսվել նաև որոշ կատեգորիայի վարորդների համար, մասնավորապես, սկսնակ վարորդների համար:



3. 2-րդ կետի առաջին նախադասության դրույթները կարող են չկիրառվել անցման առաջնահերթության իրավունք ունեցող և 34-րդ հոդվածի 2-րդ կետում հիշատակված կամ ազգային օրենսդրությամբ նրանց հավասարեցված փոխադրամիջոցների վարորդների նկատմամբ:

4. Վարորդը, շարժվելով չափազանց փոքր արագությամբ, առանց հատուկ հիմք ունենալու, չպետք է դժվարացնի մյուս փոխադրամիջոցների նորմալ ընթացքը:

5. Այլ փոխադրամիջոցի հետևից ընթացող վարորդը պետք է պահպանի համապատասխան հեռավորություն, որպեսզի առջևից ընթացող փոխադրամիջոցի անսպասելի արգելակման կամ կանգ առնելու դեպքում խուսափի ընդհարումից:

6. Բնակավայրերից դուրս վազանցը հեշտացնելու նպատակով 3500 կգ գերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված կամ 10 մ գերազանցող եզրաչափային երկարություն ունեցող փոխադրամիջոցների կամ փոխադրամիջոցների շարժակազմերի վարորդները, բացի վազանց կատարելու կամ վազանցն սկսելու պահերից, պետք է իրենց փոխադրամիջոցների և իրենց առջևից ընթացող մեխանիկական փոխադրամիջոցների միջև պահպանեն այնպիսի հեռավորություն, որ իրենց վազանցող փոխադրամիջոցները կարողանան լրիվ անվտանգ զբաղեցնել համապատասխան տեղը վազանցած փոխադրամիջոցի առջևում: Սակայն այս դրույթը չի վերաբերում ո՛չ շատ ինտենսիվ շարժմանը, ո՛չ էլ վազանցն արգելվելու դեպքերին: Բացի այդ՝

ա) իրավասու մարմինները կարող են այս դրույթից շեղումներ նախատեսել որոշ փոխադրամիջոցների շարժակազմերի համար կամ այն չկիրառել նաև այն ճանապարհների համար, որոնց վրա երկու գոտիները նախատեսված են տվյալ ուղղությամբ շարժման համար,

բ) Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են փոխադրամիջոցների բնութագրերի համար սահմանել մեծություններ, որոնք տարբերվում են այս կետում նշվածներից, և որոնցից սկսած՝ կիրառվում է այս դրույթը:

Հոդված 14. Մանկրներին վերաբերող ընդհանուր ցուցումներ

1. Վարորդը, որը մտադիր է որևէ մանկր կատարել, օրինակ, կանգառում գտնվող փոխադրամիջոցների շարքից դուրս գալ, այդ շարքը մտնել, ճանապարհի բանուկ մասի վրա աջ կամ ձախ ընդունել, աջ կամ ձախ շրջադարձ կատարել այլ ճանապարհի դուրս գալու կամ ճանապարհամերձ տարածք մտնելու համար, պետք է այդ մանկրն սկսի միայն այն բանից հետո, երբ կհամոզվի, որ կարող է դա անել առանց վտանգի ենթարկելու ճանապարհից այն օգտվողներին, որոնք ընթանում են իր հետևից, առջևից կամ հանդիպակաց ուղղությամբ, և հաշվի առնելով նրանց դիրքը, շարժման ուղղությունն ու արագությունը:

2. Վարորդը, որը մտադիր է շրջադարձ կատարել կամ շարժվել հետընթաց, պետք է համոզվի, որ այդ մանկրը կարող է կատարել՝ վտանգի չենթարկելով ճանապարհից այլ օգտվողներին և նրանց չխանգարելով:



3. Շրջվելուց կամ կողային ուղղությամբ մանկր կատարելուց առաջ վարորդը պետք է իր մտադրության մասին հստակ և նախապես զգուշացնի իր փոխադրամիջոցի շրջադարձի ցուցիչը կամ ցուցիչները միացնելու միջոցով կամ, դրանց բացակայության դեպքում, եթե հնարավոր է, ձեռքի համապատասխան ազդանշանի միջոցով: Շրջադարձի ցուցիչի կամ ցուցիչների օգնությամբ տրվող ազդանշանը պետք է տրվի մանկրը կատարելու ընթացքում և անմիջապես դադարեցվի այն վերջացնելուց հետո:

Հոդված 15. Հատուկ ցուցումներ, որոնք վերաբերում են քաղաքային տրանսպորտի կանոնավոր երթուղիներով փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցներին

Կանոնավոր երթուղիներով փոխադրումներ իրականացնող քաղաքային տրանսպորտի շարժումը բնակավայրերում հեշտացնելու համար խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ մյուս փոխադրամիջոցների վարորդները, սույն Կոնվենցիայի 17-րդ հոդվածի 1-ին կետի ցուցումները պահպանելու պայմանով, պետք է դանդաղեցնեն ընթացքը և անհրաժեշտության դեպքում կանգ առնեն, որպեսզի հնարավորություն տան ընդհանուր օգտագործման այդ փոխադրամիջոցներին կատարել պատշաճ կարգով նշված կանգառից դուրս գալու համար անհրաժեշտ մանկրը: Պայմանավորվող կողմերի կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումների կողմից սահմանված այդպիսի դրույթներն ընդհանուր օգտագործման փոխադրամիջոցների վարորդներին ոչ մի կերպ չեն ազատում շարժումը վերսկսելու մտադրության մասին շրջադարձի ցուցիչների օգնությամբ տված ազդանշանից հետո ճանապարհատրանսպորտային պատահարից խուսափելու համար նախազգուշական միջոցներ կիրառելու պարտականությունից:

Հոդված 16. Շարժման ուղղությունը փոխելը

1. Այլ ճանապարհի դուրս գալու կամ ճանապարհամերձ տարածք մտնելու համար աջ կամ ձախ շրջվելուց առաջ վարորդը, չխախտելով սույն Կոնվենցիայի 7-րդ հոդվածի 1-ին կետի և 14-րդ հոդվածի դրույթները, պետք է.

ա) եթե մտադիր է ճանապարհից դուրս գալ շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմից, ինչքան հնարավոր է մոտենալ այդ ուղղությանը համապատասխանող ճանապարհի երթևեկելի մասի եզրին և ապա կատարել հնարավորինս կարճ մանկր,

բ) եթե մտադիր է ճանապարհից դուրս գալ մյուս կողմից, ինչքան հնարավոր է մոտենալ երթևեկելի մասի առանցքին (երկկողմանի շարժումով ճանապարհներին) կամ շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմի հակադիր եզրին (միակողմանի շարժման ճանապարհներին)՝ պայմանով, որ Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները հնարավորություն կունենան հեծանիվների կամ կախովի շարժիչով հեծանիվների համար սահմանել այլ դրույթներ. իսկ եթե նա մտադիր է դուրս գալ երկկողմանի շարժումով այլ ճանապարհ, շրջադարձը կատարել այնպես, որ այդ ճանապարհի երթևեկելի մաս դուրս գա շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմով:



2. Շարժման ուղղությունը փոխելու հետ կապված մանկր կատարելիս վարորդը, չխախտելով սույն Կոնվենցիայի՝ հետիոտներին վերաբերող 21-րդ հոդվածի դրույթները, պետք է բաց թողնի այն երթևեկելի մասով հակադիր ընթացող փոխադրամիջոցները, որից նա պատրաստվում է դուրս գալ, ինչպես նաև հեծանվային այն ուղյակներով շարժվող հեծանիվները և կախովի շարժիչներով հեծանիվները, որոնք հատում են այն երթևեկելի մասը, ուր նա մուտք է գործում:

Հոդված 17. Ընթացքի դանդաղեցումը

1. Փոխադրամիջոցի վարորդը չպետք է կտրուկ արգելակի, եթե դա չի պահանջվում անվտանգության նկատառումներով:

2. Վարորդը, որ մտադիր է նկատելիորեն նվազեցնել արագությունը, եթե այդ նվազեցումը անմիջական վտանգով չի պայմանավորված, պետք է նախապես համոզվի, որ ինքը դա կարող է անել ճանապարհից մյուս օգտվողների համար վտանգ չստեղծելով և նրանց ընթացքը ավելորդ կերպով չդժվարացնելով: Բացի այդ, վարորդը պետք է ձեռքի համապատասխան նշանով պարզ և նախապես ցույց տա ընթացքը դանդաղեցնելու իր մտադրությունը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ նա համոզված է, որ իր հետևում փոխադրամիջոցներ չկան, և նրանք գտնվում են շատ մեծ հեռավորության վրա. սակայն այդ դրույթը չի կիրառվում, երբ արագության նվազեցման մասին ազդանշանը տրվում է սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի 31-րդ կետում հիշատակվող՝ փոխադրամիջոցի վրա գտնվող կանգառելու ազդանշանների միջոցով:

Հոդված 18. Խաչմերուկները և ճանապարհը զիջելու պարտականությունը

1. Խաչմերուկին մոտենալիս վարորդը պետք է առանձնահատուկ ուշադրություն ցուցաբերի՝ ելնելով տեղի պայմաններից: Մասնավորապես, վարորդը փոխադրամիջոցը պետք է վարի այնպիսի արագությամբ, որ հնարավորություն ունենա կանգնելու և բաց թողնելու անցման առաջնահերթության իրավունք ունեցող փոխադրամիջոցները:

2. Գյուղական կամ հողածածկ ճանապարհից այդպիսին չհանդիսացող ճանապարհ դուրս գալիս վարորդը պարտավոր է ճանապարհը զիջել այդ ճանապարհով ընթացող փոխադրամիջոցներին: Այս հոդվածի նպատակների հա-մար «հողածածկ ճանապարհ» և «գյուղական ճանապարհ» տերմինների նշանակությունը կարող է սահմանվել ազգային օրենսդրությամբ:

3. Ճանապարհամերձ տարածքից ճանապարհ դուրս եկող վարորդը պարտավոր է ճանապարհը զիջել դրանով ընթացող փոխադրամիջոցներին:

4. Սույն հոդվածի 7-րդ կետի դրույթները պահպանելու պայմանով՝

ա) աջակողմյան երթևեկությամբ պետություններում սույն հոդվածի 2-րդ կետում և սույն Կոնվենցիայի 25-րդ հոդվածի 2-րդ և 4-րդ կետերում չհիշատակված խաչմերուկներում փոխադրամիջոցի վարորդը պարտավոր է ճանապարհը զիջել իր աջ կողմից ընթացող փոխադրամիջոցներին,



բ) Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց ստորաբաժանումները, որոնց տարածքում երթևեկությունը ձախակողմյան է, իրավունք ունեն խաչմերուկներով անցնելու հերթականության կանոնները սահմանել իրենց հայեցողությամբ:

5. Նույնիսկ եթե լուսային ազդանշաններն անցնելը թույլատրում են, վարորդը չպետք է դուրս գա խաչմերուկ, եթե այնպիսի խցանում է առաջացել, որ նա հավանաբար ստիպված կլինի կանգ առնել՝ դրանով իսկ խոչընդոտներ ստեղծելով լայնակի ուղղությամբ շարժվողների համար:

6. Խաչմերուկ դուրս եկած վարորդը, որտեղ երթևեկությունը կարգավորվում է լուսային ճանապարհային ազդանշաններով, կարող է խաչմերուկից դուրս գալ՝ չսպասելով, որ իրեն անհրաժեշտ ուղղությամբ երթևեկությունը բացվի, սակայն պայմանով, որ դա չի խանգարի ճանապարհից մյուս օգտվողների շարժմանն այն ուղղությամբ, որով երթևեկությունը բաց է:

7. Ոչ ռելսավոր փոխադրամիջոցների վարորդները պարտավոր են ճանապարհը զիջել ռելսավոր փոխադրամիջոցներին:

Հոդված 19. Երկաթուղային գծանցեր

Ճանապարհից յուրաքանչյուր օգտվող պետք է առանձնահատուկ ուշադրություն դրսևորի երկաթուղային գծանցին մոտենալիս և նրանով անցնելիս: Մասնավորապես՝

ա) փոխադրամիջոցի վարորդը պետք է ընթանա չափավոր արագությամբ,

բ) լուսային ազդանշանի կամ ձայնային ազդանշանի՝ կանգառ կարգադրող ցուցումները հաշվի առնելով՝ ճանապարհից ոչ մի օգտվող չպետք է դուրս գա երկաթուղային գծանց, որի ուղեփակոցները կամ կիսաուղեփակոցները փակ են կամ փակվում են, կամ որի կիսաուղեփակոցներն սկսում են բարձրանալ,

գ) եթե երկաթուղային գծանցը սարքավորված չէ ուղեփակոցներով, կիսաուղեփակոցներով կամ լուսային ազդանշաններով, ճանապարհից ոչ մի օգտվող չպետք է անցնի գծանցով՝ առանց հանոզվելու, որ գծանցին ոչ մի ռելսավոր փոխադրամիջոց չի մոտենում,

դ) վարորդները չպետք է մուտք գործեն երկաթուղային գծանց՝ առանց նախապես հանոզվելու, որ հարկադրված չեն լինի այնտեղ կանգ առնել,

ե) ճանապարհից օգտվողը պետք է երկաթուղային գծանցով անցնի առանց հապաղելու. փոխադրամիջոցի հարկադրական կանգ առնելու դեպքում վարորդը պետք է աշխատի այն դուրս բերել երկաթուղու պաստառից, իսկ եթե դա անել չի կարող, ապա պետք է անհապաղ ձեռնարկի իրենից կախված բոլոր միջոցները ռելսային փոխադրամիջոցների մեքենավարներին վտանգի մասին նախապես զգուշացնելու համար:



Հոդված 20. Հետիոտներին վերաբերող ցուցումներ

1. Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են կարգադրել, որ սույն հոդվածի դրույթները կիրառվեն միայն այն դեպքերում, երբ ճանապարհի երթևեկելի մասով հոտիոտների երթևեկելը դժվարացնում է կամ վտանգի տակ է դնում փոխադրամիջոցների երթևեկությունը:

2. Եթե ճանապարհի երթևեկելի մասի եզրին մոտ կա հետիոտների երթևեկելու համար պիտանի մայթ կամ ճամփեզր, վերջիններս պետք է օգտվեն դրանցից: Սակայն, ձեռնարկելով անհրաժեշտ նախազգուշական միջոցները՝

ա) մեծածավալ առարկաներ տեղափոխող կամ փոխադրող հետիոտները կարող են գնալ երթևեկելի մասով, եթե նրանց շարժումը մայթով կամ ճամփեզրով կարող է լրջորեն խանգարել մյուս հետիոտներին,

բ) ղեկավարներով զլխավորվող կամ երթ ներկայացնող հետիոտների խմբերը կարող են գնալ երթևեկելի մասով:

3. Մայթերի կամ ճամփեզրերի բացակայության կամ դրանք օգտագործելու անհնարինության դեպքում հետիոտները կարող են տեղաշարժվել երթևեկելի մասով. եթե կա հեծանվային ուղյակ, և եթե երթևեկության ինտենսիվությունը թույլատրում է, նրանք կարող են շարժվել այդ ուղյակով՝ չդժվարացնելով, սակայն, հեծանիվների և կախովի շարժիչով հեծանիվների վարորդների երթևեկությունը:

4. Եթե հետիոտները շարժվում են ճանապարհի երթևեկելի մասով՝ սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ կետերին համապատասխան, նրանք պետք է գտնվեն երթևեկելի մասի եզրին հնարավորինս մոտ:

5. Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ ճանապարհի երթևեկելի մասով տեղաշարժվող հետիոտները պետք է ընդունեն շարժման ուղղությանը հակադիր կողմը (եթե դա չի սպառնում նրանց անվտանգությանը): Սակայն հեծանիվ, կախովի շարժիչով հեծանիվ կամ մոտոցիկլետ վարող անձինք միշտ պետք է ընդունեն շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմը. այս դրույթը վերաբերում է նաև ղեկավարով զլխավորվող կամ երթ ներկայացնող հետիոտների խմբերին: Իշերը կամ վատ տեսանելիության պայմաններում, ինչպես նաև ցերեկը, եթե դա պահանջում է փոխադրամիջոցների երթևեկության ինտենսիվությունը, երթևեկելի մասով շարժվող հետիոտները, բացի երթերից, հնարավորության դեպքում պետք է շարժվեն շղթայաձև՝ մեկը մյուսի հետևից:

6. ա) Հետիոտները չպետք է հատեն ճանապարհի երթևեկելի մասն առանց նախազգուշական միջոցներ ձեռք առնելու. նրանք պետք է օգտվեն հետիոտների համար նախատեսված անցումներից, եթե մոտակայքում կան այդպիսիք,

բ) գծանշումով կամ համապատասխան նշանով կամ ազդանշանով նշված հետիոտների համար նախատեսված անցումով անցնող հետիոտները՝



i) պետք է հետևեն լուսային ազդանշաններին, եթե հետիոտների համար նախատեսված անցումներում հետիոտների համար այդպիսիք կան,

ii) եթե հետիոտների համար նախատեսված անցումներում չկան այդպիսի նշաններ կամ ազդանշաններ, բայց փոխադրամիջոցների երթևեկությունը կարգավորվում է լուսային ճանապարհային ազդանշաններով կամ կարգավորողով, չպետք է դուրս գան երթևեկելի մաս, քանի դեռ լուսային ազդանշանը կամ կարգավորողի ժեստը թույլատրում է փոխադրամիջոցների շարժումը,

iii) այլ անցումներում չպետք է դուրս գան ճանապարհի երթևեկելի մաս՝ առանց գնահատելու մինչև մոտեցող փոխադրամիջոցներ ունեցած հեռավորությունը և նրանց արագությունը,

գ) գծանշումով կամ համապատասխան նշանով կամ ազդանշանով նշված՝ հետիոտների համար նախատեսված անցումից դուրս գտնվող երթևեկելի մասով անցնելիս հետիոտները չպետք է դուրս գան երթևեկելի մաս՝ առանց հանդվելու, որ դա կարող են անել առանց դժվարացնելու փոխադրամիջոցների երթևեկությունը,

դ) երթևեկելի մաս դուրս գալով՝ հետիոտները չպետք է երկարացնեն իրենց անցումը, հապաղեն կամ առանց անհրաժեշտության այնտեղ կանգ առնեն:

7. Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են երթևեկելի մասով անցնող հետիոտների համար սահմանել ավելի խիստ կանոններ:

Հոդված 21. Հետիոտների նկատմամբ վարորդների վերաբերմունքին առնչվող կանոններ

1. Վարորդը չպետք է թույլ տա գործողություններ, որոնք կարող են վտանգի ենթարկել հետիոտներին:

2. Զխախտելով սույն Կոնվենցիայի 17-րդ հոդվածի 1-ին կետի, 11-րդ հոդվածի 9-րդ կետի և 13-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթները՝ գծանշումով կամ համապատասխան նշանով կամ ազդանշանով նշված՝ հետիոտների համար նախատեսված անցումներում պետք է իրականացվեն հետևյալ ցուցումները.

ա) եթե այդպիսի անցումում փոխադրամիջոցների երթևեկությունը կարգավորվում է ճանապարհային լուսային ազդանշաններով կամ կարգավորողի կողմից, շարժումն արգելող ազդանշանի դեպքում վարորդները պետք է կանգ առնեն անցումի կամ դրան նախորդող լայնական նշագծի առաջ, իսկ երբ նրանք թույլտվություն են ստանում շարժումը շարունակելու՝ չխանգարեն և չխոչընդոտեն արդեն այնտեղ դուրս եկած հետիոտներին. եթե վարորդը շրջադարձ է կատարում այլ ճանապարհ դուրս գալու համար, որի սկզբնամասում առկա է հետիոտների համար նախատեսված անցում, նա պետք է դա անի միայն փոքր արագությամբ՝ բաց թողնելով անցում դուրս եկած կամ դուրս եկող հետիոտներին (անհրաժեշտության դեպքում կանգ առնելով),



բ) եթե այդ անցումում փոխադրամիջոցների երթևեկությունը չի կարգավորվում ոչ լուսային ճանապարհային ազդանշաններով և ոչ էլ կարգավորողի կողմից, այդ անցմանը մոտենալիս վարորդները պետք է արագությունը բավարար չափով իջեցնեն, որպեսզի անցում դուրս եկած կամ դուրս եկող հետիոտներին վտանգի չենթարկեն. անհրաժեշտության դեպքում հարկավոր է կանգ առնել և բաց թողնել հետիոտներին:

3. Սույն հոդվածի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝

փոխադրամիջոցների վարորդներին կարգադրելու՝ կանգ առնել բոլոր դեպքերում, երբ հետիոտները դուրս են գալիս կամ դուրս են եկել գծանշումով կամ նշաններով և ազդանշաններով նշված՝ հետիոտների համար նախատեսված անցում՝ սույն Կոնվենցիայի 20-րդ հոդվածում նախատեսված պայմաններում, կամ վարորդներին արգելելու խանգարել խաչմերուկներում կամ նրանց մոտ երթևեկելի մաս դուրս եկած հետիոտների շարժումը, եթե նույնիսկ այդ տեղում չկան գծանշումով կամ նշաններով և ազդանշաններով նշված՝ հետիոտների համար նախատեսված անցումներ:

4. Վարորդները, որոնք մտադրվում են պատշաճ կերպով նշված կանգառում գտնվող ընդհանուր օգտագործման փոխադրամիջոցի կողքից անցնելու երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմից, պետք է իջեցնեն արագությունը և, անհրաժեշտության դեպքում, կանգ առնեն՝ հասարակական փոխադրամիջոցի ուղևորներին նստելու կամ իջնելու հնարավորություն ապահովելու համար:

Հոդված 22. Անվտանգության կղզյակներ

Զխախտելով սույն Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի դրույթները՝ վարորդը կարող է աջից կամ ձախից շրջանցել անվտանգության կղզյակները, ուղեսյուները և այլ հարմարանքները, որոնք տեղադրված են այն երթևեկելի մասի վրա, որով նա ընթանում է՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ՝

ա) ազդանշանային նշանը ցույց է տալիս, թե որ կողմից պետք է շրջանցել անվտանգության կղզյակը, ուղեսյունը կամ հարմարանքը,

բ) անվտանգության կղզյակը, ուղեսյունը կամ հարմարանքը գտնվում են երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհի առանցքի վրա. վերջին դեպքում վարորդը պետք է շրջանցի անվտանգության կղզյակը, ուղեսյունը կամ հարմարանքը շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմով:

Հոդված 23. Կանգառը և կայանելը

1. Բնակավայրերից դուրս կանգ առնող կամ կանգառում գտնվող փոխադրամիջոցները և կենդանիները հնարավորության դեպքում պետք է գտնվեն երթևեկելի մասից դուրս: Բնակավայրերում և նրանցից դուրս նրանք չպետք է գտնվեն հեծանիվների ուղյակների, մայթերի կամ հետիոտների երթևեկության համար նախատեսված ճամփեզրերի վրա՝ բացառությամբ ազգային օրենսդրությամբ թույլատրված դեպքերի:



2. ա) Երթևեկելի մասում կանգ առնող կամ կանգառում գտնվող կենդանիները և փոխադրամիջոցները պետք է գտնվեն երթևեկելի մասի եզրին հնարավորինս մոտ: Երթևեկելի մասում վարորդը կարող է կանգ առնել կամ փոխադրամիջոցը կանգառում կանգնեցնել միայն իր շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմում. սակայն կանգառը կամ կայանելը թույլատրվում են երթևեկելի մասի մյուս կողմում, եթե ռելսուղիների առկայության պատճառով հնարավոր չէ կանգ առնել շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմում: Բացի այդ, Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են`

i) որոշակի պայմաններում, օրինակ, երբ շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմում կան կանգառն արգելող ճանապարհային նշաններ, կանգառը կամ կայանելը թույլատրել ճանապարհի երթևեկելի մասի մյուս կողմում,

ii) միակողմանի շարժումով ճանապարհի երթևեկելի մասում կանգառը և կայանելը թույլատրել միայն մյուս կողմում կամ նաև միաժամանակ շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմում,

iii) կանգառը և կայանելը թույլատրել երթևեկելի մասի մեջտեղում` հատուկ նշված տեղերում:

բ) Ազգային օրենսդրությունում այլ դրույթների բացակայության դեպքում փոխադրամիջոցները, բացառությամբ երկանիվ հեծանիվների, կախովի շարժիչով երկանիվ հեծանիվների և առանց սայլակի մոտոցիկլետների, երթևեկելի մասում չպետք է կանգ առնեն կամ կայանման մեջ գտնվեն երկու շարքով: Կանգ առած կամ կայանման մեջ գտնվող փոխադրամիջոցները պետք է դասավորվեն երթևեկելի մասի եզրին զուգահեռ` բացառությամբ այն տեղերի, որոնց դիրքը (կոնֆիգուրացիան) փոխադրամիջոցներին այլ դասավորության հնարավորություն է տալիս:

3. ա) Ճանապարհի երթևեկելի մասի վրա ցանկացած կանգառը կամ կայանելն արգելվում է`

i) հետիոտների համար նախատեսված անցումներում, հեծանվորդների համար նախատեսված անցումներում և երկաթուղային գծանցերում,

ii) տրամվայի և երկաթուղային ուղեգծերի վրա, որոնք անցնում են ճանապարհով, կամ այդ ուղեգծերին այնքան մոտ, որ տրամվայների կամ գնացքների շարժումը կարող է դժվարանալ, ինչպես նաև մայթերի և հեծանիվների ուղյակների վրա` Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին հակադիր դրույթներ նախատեսելու հնարավորություն ընձեռելու պայմանով:

բ) Փոխադրամիջոցի ցանկացած կանգառը և կայանելն արգելվում է բոլոր տեղերում, ուր այն կարող է վտանգ ստեղծել, մասնավորապես`

i) էստակադների տակ և թունելներում` բացառությամբ հատուկ նշված տեղերի,

ii) ճանապարհի երթևեկելի մասում բեկումներին մոտ, կամ շրջադարձերում, երբ ճանապարհի այդ հատվածում, փոխադրամիջոցների արագությունը հաշվի առնելով, տեսանելիությունն անբավարար է փոխադրամիջոցն անվտանգ շրջանցելու համար,

iii) ճանապարհի երթևեկելի մասում, որտեղ տարածությունը երկայնական գծանշանի (որը արգելում է դուրս գալ իրենից) և կանգնած փոխադրամիջոցի միջև 3 մետրից (10 ֆուտ) պակաս է, և եթե այդ դեպքում չի կիրառվում սույն կետի «բ» կետի ii ենթակետի դրույթը,

iv) այն տեղերում, որտեղ փոխադրամիջոցը ճանապարհից օգտվողներից կփակի ճանապարհային նշանը կամ լուսային ճանապարհային ազդանշանը,

v) դանդաղընթաց փոխադրամիջոցների շարժման լրացուցիչ գոտում, որը ցույց է տրված նշանով:

գ) ճանապարհի երթևեկելի մասի վրա փոխադրամիջոցի ցանկացած կայանելն արգելվում է՝

i) երկաթուղային գծանցերին, խաչմերուկներին և ավտոբուսի, տրոլեյբուսի կամ ռելսավոր փոխադրամիջոցների կանգառներին մոտ՝ ազգային օրենսդրությամբ սահմանված հեռավորությունների վրա, դարպասների ելքերի դիմաց,

ii) դարպասների ելքերի դիմաց,

iii) բոլոր այն տեղերում, որտեղ կայանած փոխադրամիջոցը կխանգարի իր հիմնական կայանատեղ մտնող կամ այնտեղից դուրս եկող այլ փոխադրամիջոցի,

iv) շարժման երեք գոտիներից բաղկացած ճանապարհի երթևեկելի մասի կենտրոնական գոտում և բնակավայրերից դուրս այն ճանապարհների երթևեկելի մասում, որոնք նշված են համապատասխան նշաններով կամ ազդանշաններով՝ որպես գլխավոր ճանապարհ:

4. Վարորդն իր փոխադրամիջոցը, իսկ անասնավարն իր կենդանիները չպետք է թողնի՝ առանց ճանապարհատրանսպորտային պատահարներից խուսափելու համար անհրաժեշտ նախազգուշական բոլոր միջոցները ձեռնարկելու, իսկ եթե խոսքը վերաբերում է ավտոմեքենային՝ որպեսզի թույլ չտրվի նրա օգտագործումն առանց համապատասխան թույլտվության:

5. Խորհուրդ է տրվում ազգային օրենսդրությունում նախատեսել, որ ճանապարհի երթևեկելի մասում բնակավայրից դուրս կանգ առած յուրաքանչյուր մեխանիկական փոխադրամիջոց (ոչ կախովի շարժիչով երկանիվ հեծանիվ կամ առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետ), ինչպես նաև քարշիչի հետ միացված կամ չմիացված յուրաքանչյուր կցասայլ մոտեցող վարորդներին ժամանակին նախազգուշացնելու համար պետք է նկատելի դարձվեն որոշ հեռավորության վրա՝ առավել հարմար տեղում դրված առնվազն մեկ սարքով՝

ա) եթե փոխադրամիջոցը երթևեկելի մասի վրա կանգ է առել գիշերը՝ այնպիսի պայմաններում, որ մոտեցող վարորդները չեն կարող այն նկատել,

բ) եթե այլ դեպքերում վարորդը ստիպված է փոխադրամիջոցը կանգնեցնել այն տեղում, որտեղ կանգառն արգելված է:

6. Սույն հոդվածի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝ նախատեսելու կանգառի կամ կայանելու այլ արգելքներ:

Հոդված 24. Փոխադրամիջոցների դռնակները

Արգելվում է փոխադրամիջոցի դռնակները բացել, դրանք բաց թողնել կամ փոխադրամիջոցից դուրս գալ՝ առանց համոզվելու, որ դա ճանապարհից մյուս օգտվողների համար վտանգ չի առաջացնի:

Հոդված 25. Ավտոմայրուղիներ և նման տեսակի ճանապարհներ

1. Ավտոմայրուղիներում և, եթե դա նախատեսված է ազգային օրենսդրությունում, ավտոմայրուղիներ մուտք գործելու հատուկ մուտքերում և նրանցից դուրս գալու ելքերում՝

ա) արգելվում է հետիոտների, կենդանիների, կախովի շարժիչով հեծանիվների, եթե նրանք հավասարեցված չեն մոտոցիկլետներին, և ոչ ավտոմեքենաներ և նրանց կցասայլ հանդիսացող բոլոր փոխադրամիջոցների, ինչպես նաև ավտոմեքենաների և նրանց կցասայլերի երթևեկությունը, որոնց կառուցվածքային արագությունը հարթ ճանապարհին չի կարող հասնել ազգային օրենսդրությամբ սահմանվող որոշակի մեծության,

բ) վարորդներին արգելվում է՝

i) փոխադրամիջոցը կանգնեցնել կամ կայանել ոչ կայանման համար հատուկ նշված վայրերում: Իրենից անկախ հանգամանքների պատճառով կանգ առնելու հարկադրված վարորդը պետք է աշխատի փոխադրամիջոցը դուրս հանել երթևեկելի մասից, ինչպես նաև հարկադրված կանգառի գոտուց, կամ, եթե նա չի կարող դա անել, փոխադրամիջոցը նկատելի դարձնել բավարար հեռավորությունից՝ մոտեցող վարորդներին ժամանակին զգուշացնելու նպատակով,

ii) հետադարձ կատարել կամ հետընթաց շարժվել կամ դուրս գալ կենտրոնական բաժանարար գոտի և ճանապարհի երկու երթևեկելի մասերի լայնական միացման տեղեր:

2. Ավտոմայրուղի դուրս գալիս վարորդները պետք է ճանապարհը զիջեն նրանով շարժվող փոխադրամիջոցներին: Արագացման գոտու առկայության դեպքում նրանք պետք է օգտվեն այդպիսի գոտուց:

3. Ավտոմայրուղուց դուրս գալիս վարորդը պետք է ժամանակին մտնի ավտոմայրուղուց դուրս գալու տեղին հարող գոտի և հնարավորին չափ արագ մտնի երթևեկության դանդաղեցման գոտի, եթե այդպիսին կա:

4. Սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ և 3-րդ կետերի դրույթների կիրառման դեպքում ավտոմայրուղիներին են հավասարեցվում ճանապարհամերձ տարածքները չսպասարկող՝ ավտոմոբիլային երթևեկության համար նախատեսված և որպես այդպիսին նշված այլ ճանապարհները:

Հոդված 25-ԲԻՍ, Հատուկ ճանապարհային նշաններով նշված թունելներին վերաբերող առանձին կանոններ

Հատուկ ճանապարհային նշաններով նշված թունելներում գործում են հետևյալ կանոնները.

1. Բոլոր վարորդներին արգելվում է՝

ա) հետընթաց շարժվել,

բ) հետադարձ կատարել,

գ) կանգ առնել կամ փոխադրամիջոցները կայանել՝ բացառությամբ այդ նպատակով հատկացված վայրերի:

2. Նույնիսկ այն դեպքերում, երբ թունելը լուսավորված է, վարորդները պետք է միացնեն մոտիկ կամ հեռու լույսի լապտերները:

3. Երկարատև կանգառի դեպքում վարորդը պետք է անջատի շարժիչը:

Հոդված 26. Երթերին և հաշմանդամներին վերաբերող առանձին կանոններ

1. Ճանապարհից օգտվողներին արգելվում է հատել-անցնել զինվորական շարասյուները, ղեկավարի գլխավորությամբ շարքերով գնացող դպրոցականների խմբերը և այլ երթերը:

2. Իրենց կողմից շարժման մեջ դրվող կամ հետիոտնի արագությամբ շարժվող սայլակներով տեղափոխվող հաշմանդամները կարող են օգտվել մայրերից և այդպիսի շարժման համար պիտանի ձամփեզրերից:

Հոդված 27. Հեծանիվների, կախովի շարժիչով հեծանիվների և մոտոցիկլետների վարորդներին վերաբերող առանձին կանոններ

1. Չնայած սույն Կոնվենցիայի 10-րդ հոդվածի 3-րդ կետի դրույթներին՝ Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները հեծանիվների վարորդներին կարող են չարգելել տեղաշարժվել մեկը մյուսի հետևից ընթացող, մի քանի մարդուց կազմված շարքերով:

2. Հեծանիվների վարորդներին արգելվում է տեղաշարժվել առանց ղեկը գոնե մի ձեռքով պահելու, օգտագործել այլ փոխադրամիջոցներ՝ որպես քարշակ, կամ տեղափոխել, կցաքարշել կամ հրելով տանել առարկաներ, որոնք կարող են խանգարել մեքենա

վարելուն կամ վտանգ ներկայացնել ճանապարհից այլ օգտվողների համար: Նմանատիպ դրույթներ են կիրառվում կախովի շարժիչով հեծանիվների և մոտոցիկլետների վարորդների համար. սակայն, բացի այդ, նրանք ղեկը պետք է պահեն երկու ձեռքով՝ բացի այն դեպքերից, երբ անհրաժեշտ է տալ մանևր կատարելու մասին սույն Կոնվենցիայի 14-րդ հոդվածի 3-րդ կետում նկարագրված ազդանշանը:

3. Հեծանիվների կամ կախովի շարժիչով հեծանիվների վարորդներին արգելվում է ուղևորներ տեղափոխել. սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են այս դրույթից շեղումներ թույլատրել և, մասնավորապես, թույլատրել ուղևորներ տեղափոխել հեծանվի վրա սարքավորված լրացուցիչ նստելատեղով (նստելատեղերով): Մոտոցիկլետների վարորդներին թույլատրվում է ուղևորներ տեղափոխել միայն սայլակով (եթե այդպիսին կա) և լրացուցիչ նստելատեղով, որը կարող է սարքավորվել վարորդի հետևում:

4. Հեծանիվների համար նախատեսված ուղյակների առկայության դեպքում Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են հեծանիվների վարորդներին արգելել հեծանիվների համար նախատեսված ուղյակից դուրս երթևեկելի մասով տեղաշարժվել: Այս դեպքում նրանք կարող են կախովի շարժիչով հեծանիվների վարորդներին թույլատրել տեղաշարժվել հեծանիվների համար նախատեսված ուղյակով և, եթե նրանք դա անհրաժեշտ կգտնեն, նրանց արգելել հեծանիվների համար նախատեսված ուղյակից դուրս երթևեկելի մասով տեղաշարժվել:

Հոդված 28. Ձայնային և լուսային ազդանշաններ

1. Ձայնային և լուսային ազդանշանային սարքերը կարող են կիրառվել միայն՝

ա) ճանապարհատրանսպորտային պատահարից խուսափելու նպատակով ժամանակին նախազգուշացնելու համար,

բ) բնակավայրերից դուրս, երբ այլ փոխադրամիջոցի վարորդին պետք է նախազգուշացնել վազանցելու մտադրության մասին:

Ձայնային ազդանշանները չպետք է լինեն ավելի երկարատև, քան դա անհրաժեշտ է:

2. Մութն ընկնելուց հետո՝ մինչև լուսաբաց, ձայնային ազդանշանների փոխարեն ավտոմեքենաների վարորդները կարող են տալ սույն Կոնվենցիայի 32-րդ հոդվածի 3-րդ կետում նախատեսված լուսային ազդանշանները: Սույն հոդվածի 1-ին կետ «բ» ենթակետի նպատակներով նրանք դա կարող են անել նաև ցերեկը, եթե դա ավելի է համապատասխանում հանգամանքներին:

3. Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են թույլատրել լուսային ազդանշաններ տալը նաև բնակավայրերում՝ սույն հոդվածի 1-ին կետի «բ» ենթակետում նշված նպատակներով:



Հոդված 29. Ռելսային փոխադրամիջոցներ

1. Եթե ռելսուդին անցնում է ճանապարհի երթևեկելի մասով, ճանապարհից յուրաքանչյուր օգտվող տրամվայի կամ այլ ռելսային փոխադրամիջոցի մոտենալու դեպքում պետք է հնարավորինս արագ ազատի ուղին, որպեսզի բաց թողնի ռելսային փոխադրամիջոցը:

2. Ավտոմեքենաների համար նախատեսված ճանապարհներով ռելսային փոխադրամիջոցների շարժման, այդ փոխադրամիջոցների հետ հանդիպակաց անցման կամ նրանց վազանցելու վերաբերյալ Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են ընդունել սույն գլխում նախատեսված կանոններից տարբերվող հատուկ կանոններ: Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները չեն կարող ընդունել սույն Կոնվենցիայի 18-րդ հոդվածի 7-րդ կետ դրույթներին հակասող դրույթներ:

Հոդված 30. Փոխադրամիջոցների բեռը

1. Եթե փոխադրամիջոցի համար սահմանված է թույլատրելի առավելագույն զանգված, ապա փոխադրամիջոցի զանգվածը բեռի հետ միասին երբեք չպետք է գերազանցի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը:

2. Ցանկացած բեռ փոխադրամիջոցի վրա պետք է տեղադրվի և անհրաժեշտության դեպքում ամրացվի այնպես, որ այն`

ա) վտանգի չենթարկի մարդկանց և վնաս չպատճառի պետական, հասարակական կամ անձնական գույքին, մասնավորապես, չճոճվի և չընկնի ճանապարհի վրա,

բ) չսահմանափակի տեսանելիությունը և տեսադաշտը, չխախտի փոխադրամիջոցի կայունությունը և չդժվարացնի փոխադրամիջոց վարելը,

գ) աղմուկ չհանի, փոշի չբարձրացնի և չառաջացնի այլ անհարմարություններ, որոնցից կարելի է խուսափել,

դ) չփակի լույսերը (ներառյալ կանգնելու ազդանշանը և շրջադարձի ցուցիչները, լուսանդրադարձիչ հարմարանքները, գրանցման համարները և փոխադրամիջոցը գրանցած պետության տարբերանշանը), որոնք փոխադրամիջոցի վրա պետք է լինեն սույն Կոնվենցիայի կամ ազգային օրենսդրության համապատասխան, կամ չփակի սույն Կոնվենցիայի 14-րդ հոդվածի 3-րդ կետի կամ 17-րդ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներին համապատասխան` ձեռքով տրվող ազդանշանները:

3. Բեռն ամրացնելու և նրա պահպանումն ապահովելու համար օգտագործվող բոլոր լրացուցիչ հարմարանքները (պարաններ, շղթաներ, բրեզենտ) պետք է պինդ ձգվեն և ամուր ամրացվեն: Բեռի պահպանումն ապահովելու համար օգտագործվող բոլոր լրացուցիչ հարմարանքները պետք է բավարարեն սույն հոդվածի 2-րդ կետով բեռին վերաբերող պահանջներին:



4. Փոխադրամիջոցի առջևից, հետևից կամ կողքից դուրս եկած բեռը պետք է նկատելի դարձնել բոլոր այն դեպքերում, երբ այն կարող է չնկատվել այլ փոխադրամիջոցների վարորդների կողմից. գիշերն այդ ազդանշանումը առջևից իրագործվում է սպիտակ լապտերի և սպիտակ լուսանդրադարձիչ հարմարանքի օգնությամբ, իսկ հետևից՝ կարմիր լապտերի և կարմիր լուսանդրադարձիչ հարմարանքի օգնությամբ: Մասնավորապես, մեխանիկական փոխադրամիջոցի վրա՝

ա) հետևից կամ առջևից փոխադրամիջոցի սահմաններից ավելի քան 1 մ դուրս եկած բեռները միշտ պետք է նկատելի լինեն,

բ) փոխադրամիջոցի կողքից դուրս եկած բեռները, որոնց եզրային կետը լայնքով գտնվում է փոխադրամիջոցի լապտերիկի արտաքին եզրից 0.40 մ-ից ավելի հեռավորության վրա, գիշերը պետք է առջևից նկատելի դարձվեն. համանման կերպով գիշերը պետք է հետևից նկատելի դարձվեն այն բեռները, որոնք դուրս են եկած փոխադրամիջոցից այնպես, որ իրենց եզրային կետը լայնքով գտնվում է փոխադրամիջոցի հետևի եզրաչափային (գաբարիտային) կարմիր լապտերիկի արտաքին եզրից 0.40 մ-ից ավելի հեռավորության վրա:

5. Սույն հոդվածի 4-րդ կետի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝ արգելելու, սահմանափակելու կամ հատուկ թույլտվություն տալու փոխադրամիջոցից դուրս ելող՝ 4-րդ կետում նշված բեռների փոխադրումը:

Հոդված 30-ԲԻՍ. Ուղևորների փոխադրումը

Ուղևորները չպետք է փոխադրվեն այնպիսի քանակով կամ այնպես, որ դա խանգարի փոխադրամիջոց վարելուն կամ սահմանափակի վարորդի տեսադաշտը:

Հոդված 31. Վարորդի գործողությունները ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարի դեպքում

1. Չխախտելով տուժածներին օգնություն ցույց տալու վերաբերյալ ազգային օրենսդրության ցուցումները՝ ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչվող վարորդը կամ ճանապարհից ցանկացած այլ օգտվողը պետք է.

ա) հնարավորինս արագ կանգնի՝ երթևեկության համար լրացուցիչ վտանգ չստեղծելով,

բ) միջոցներ ձեռնարկի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրում երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու համար և, եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի արդյունքում կան ծանր վիրավորներ կամ զոհեր, այն չափով, որքանով դա չի ազդի երթևեկության անվտանգության վրա, խուսափի պատահարի տեղում ինչ-որ բան փոփոխելուց կամ հետքերը ոչնչացնելուց, որոնք կարող են օգտակար լինել պատասխանատվությունը պարզելու համար,



զ) ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչվող այլ անձանց պահանջով՝ հայտնի իր ով լինելը,

դ) եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի արդյունքում կան վիրավորներ կամ զոհեր, այդ մասին հայտնի ճանապարհային երթևեկության ծառայությանը և, եթե վերջինս թույլ չի տա հեռանալ պատահարի վայրից, կամ եթե ինքը չպետք է օգնություն ցույց տա վիրավորներին կամ ստանա բժշկական օգնություն, վերադառնա պատահարի վայրը կամ մնա այնտեղ, մինչև ճանապարհային երթևեկության ծառայության աշխատակիցների ժամանումը:

2. Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են սույն հոդվածի 1-ին կետի «դ» ենթակետում նշված դրույթները իրենց ազգային օրենսդրությունում չնախատեսել այն դեպքում, եթե ոչ մի լուրջ մարմնական վնասվածք հասցված չէ, և եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ հայտնված անձանցից ոչ ոք չի պահանջում այդ մասին հայտնել ոստիկանությանը:

Հոդված 32. Լապտերներն օգտագործելու պայմանները

1. Մութն ընկնելուց մինչև լուսաբացն ընկած ժամանակամիջոցում, ինչպես նաև ցանկացած այլ պայմաններում, երբ տեսանելիությունն անբավարար է, օրինակ՝ մառախուղի, ծյուն տեղալու կամ հորդ անձրևի պատճառով, փոխադրամիջոցի վրա պետք է միացված լինեն հետևյալ լապտերները.

ա) մեխանիկական փոխադրամիջոցների և կախովի շարժիչով հեծանիվների հեռու կամ մոտիկ լույսի լապտերը (լապտերները) և հետևի եզրաչափքային լապտերը (հետևի եզրաչափքային լապտերները) կախված սույն Կոնվենցիայով յուրաքանչյուր կարգի փոխադրամիջոցի համար նախատեսվող սարքավորումից,

բ) կցասայլերի վրա՝ դիմացի եզրաչափքային լապտերները, եթե այդպիսի լապտերները նախատեսված են սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի 30-րդ կետի դրույթներով, և հետևի՝ երկուսից ոչ պակաս եզրաչափքային լապտերները:

2. Հեռու լույսի լապտերները պետք է անջատվեն, և նրանց փոխարեն պետք է միացվեն մոտիկ լույսի լապտերները հետևյալ դեպքերում.

ա) բնակավայրերում, եթե ճանապարհը բավարար լուսավորված է, և բնակավայրերից դուրս, եթե երթևեկելի մասը հավասարաչափ լուսավորված է, և եթե այդ լուսավորվածությունը բավարար է վարորդի լավ տեսանելիությունը բավարար հեռավորության վրա ապահովելու և ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին այդ փոխադրամիջոցը բավարար հեռավորության վրա տեսանելի դարձնելու համար,

բ) հանդիպակաց ուղեբաժանի դեպքում՝ բավարար հեռավորության վրա, որպեսզի չկուրացնի հանդիպակաց փոխադրամիջոցի վարորդին և նրան հնարավորություն տրվի հանգիստ և անվտանգ շարունակել ընթացքը,



գ) ցանկացած այլ պայմանում, երբ պետք է խուսափել ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին կամ ճանապարհի երկայնքով անցնող ջրային կամ երկաթուղուց օգտվողներին կուրացնելուց:

3. Սակայն եթե փոխադրամիջոցը ոչ մեծ հեռավորության վրա ընթանում է մյուս փոխադրամիջոցի հետևից, հեռու լույսի լապտերները, 28-րդ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներին համապատասխան, կարող են օգտագործվել վազանցի մտադրության մասին լուսային ազդանշան տալու համար:

4. Հակամառախուղային լապտերները կարող են միացվել միայն խիտ մառախուղի, ծյուն տեղալու, հորդ անձրևի կամ նմանատիպ պայմաններում: Ինչ վերաբերում է առջևի հակամառախուղային լապտերներին, ապա նրանք կարող են օգտագործվել նաև մոտիկ լույսի լապտերների փոխարեն: Ազգային օրենսդրությունը կարող է թույլատրել առջևի հակամառախուղային լապտերների և մոտիկ լույսի լապտերների միաժամանակյա միացումը, ինչպես նաև մոտիկ հակամառախուղային լապտերների միացումը նեղ, ոլորապատույտ ճանապարհներին:

5. Առջևի եզրաչափքային լապտերներ ունեցող փոխադրամիջոցների այդպիսի լապտերները պետք է միացվեն հեռու լույսի լապտերների, մոտիկ լույսի լապտերների կամ առջևի հակամառախուղային լապտերների հետ միասին:

6. Ճանապարհով շարժվող ցանկացած մոտոցիկլետի վրա ցերեկային ժամերին առջևից պետք է միացված լինի մոտիկ լույսի առնվազն մեկ լապտեր, իսկ հետևից՝ կարմիր լույսի լապտեր: Ազգային օրենսդրությունը կարող է թույլատրել ցերեկային ընթացքային լապտերների օգտագործումը մոտիկ լույսի լապտերների փոխարեն:

7. Ազգային օրենսդրությունը կարող է ավտոմեքենաների վարորդներին պարտավորեցնել ցերեկային ժամերին կամ մոտիկ լույսի լապտերների, կամ ցերեկային ընթացքային լապտերների միացումը: Այդ դեպքում առջևի լապտերների հետ միասին պետք է միացվեն հետևի եզրաչափքային լապտերները:

8. Մութ ընկնելուց մինչև լուսաբացն ընկած ժամանակամիջոցում, ինչպես նաև ցանկացած այլ դեպքում, երբ տեսանելիությունն անբավարար է, ճանապարհի վրա կանգառի կամ կայանման ժամանակ մեխանիկական փոխադրամիջոցները և նրանց կցասայլերը պետք է նկատելի դարձվեն առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերներով: Խիտ մառախուղի, ծյուն տեղալու, հորդառատ անձրևի և նմանատիպ պայմաններում կարող են միացվել մոտիկ լույսի կամ առջևի հակամառախուղային լապտերները: Այս պայմաններում, ի լրումն հետևի եզրաչափքային լապտերների, կարող են միացվել հետևի հակամառախուղային լապտերները:

9. Որպես շեղում սույն հոդվածի 8-րդ կետի դրույթներից՝ առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերների փոխարեն բնակավայրերում կարող են միացվել կայանման լապտերները՝ պայմանով, որ՝

ա) փոխադրամիջոցի երկարությունը չի գերազանցում 6 մ, իսկ լայնությունը՝ 2 մ,

բ) փոխադրամիջոցը կցասայլ չունի,



գ) կայանման լապտերները գտնվում են փոխադրամիջոցի՝ երթևեկելի մասի այն եզրին հակադիր կողմում, որի երկայնքով կանգ է առել կամ կայանման մեջ է գտնվում այդ փոխադրամիջոցը:

10. Որպես շեղում սույն հոդվածի 8-րդ և 9-րդ կետերի դրույթներից՝ փոխադրամիջոցը կարող է կանգ առնել կամ գտնվել կայանման մեջ առանց որևէ լապտեր միացնելու՝

ա) ճանապարհի վրա, որը լուսավորված է այնպես, որ փոխադրամիջոցը կարելի է լավ տեսնել բավարար հեռավորությունից,

բ) կարծր ծածկույթով երթևեկելի մասից և ճամփեզրից դուրս,

գ) ակունույաստորներ չունեցող կախովի շարժիչով հեծանիվներին և առանց սայլակի մոտոցիկլետներին վերաբերող դեպքերում՝ բնակավայրերում, երթևեկելի մասի եզրին մոտ:

11. Ազգային օրենսդրությունը կարող է սույն հոդվածի 8-րդ և 9-րդ կետերի դրույթներից շեղումներ թույլ տալ բնակավայրերի շատ քիչ երթևեկություն ունեցող փողոցներում կանգ առած կամ կայանման մեջ գտնվող փոխադրամիջոցների նկատմամբ:

12. Հետընթացի լապտերները կարող են միացվել միայն այն դեպքերում, երբ փոխադրամիջոցը շարժվում է կամ մտադրվում է շարժվել հետընթաց:

13. Վթարային ազդանշանը կարող է միացվել միայն ճանապարհից մյուս օգտվողների վտանգների առանձին տեսակների մասին նախազգուշացնելու համար.

ա) երբ շարքից դուրս եկած կամ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետ կապված փոխադրամիջոցը չի կարող անմիջապես կցաքարշվել և, հետևաբար, խոչընդոտ է հանդիսանում ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցների համար,

բ) ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին լուրջ վտանգի մասին նախազգուշացնելու համար:

14. Նախազգուշացնող հատուկ լապտերները՝

ա) որոնք ունեն կապույտ գույն, կարող են օգտագործվել միայն այն փոխադրամիջոցների վրա, որոնք օգտվում են անցման առաջնահերթության իրավունքից, և որոնք կատարում են շտապ ուղևորություններ, կամ այլ դեպքերում, երբ ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին անհրաժեշտ է նախազգուշացնել այդպիսի փոխադրամիջոցի ներկայության մասին,

բ) որոնք ունեն ավտոդեղին գույն, կարող են օգտագործվել միայն այն դեպքերում, երբ իրենց կառուցվածքով փոխադրամիջոցները նախատեսված են հատուկ խնդիրներ կատարելու համար, ինչի կապակցությամբ նրանք հագեցված են նախազգուշացնող հատուկ լապտերներով, կամ երբ այդպիսի փոխադրամիջոցների ներկայությունը ճանապարհի վրա վտանգ կամ անհարմարություններ է ստեղծում ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցների համար:



Ազգային օրենսդրությունը կարող է թույլ տալ այլ գույների նախազգուշացնող լապտերների օգտագործումը:

15. Փոխադրամիջոցը ոչ մի դեպքում չպետք է առջևից կարմիր լույսեր և հետևից սպիտակ լույսեր ունենա՝ բացառությամբ 5-րդ Հավելվածի 61-րդ կետում նշված դեպքերի: Չի թույլատրվում փոխադրամիջոցի կառուցվածքը փոխել կամ այն լրացուցիչ լապտերներով հագեցնել, ինչը կարող է հակասել այս պահանջին:

Հոդված 33. 32-րդ հոդվածում չնշված փոխադրամիջոցների և ճանապարհային երթևեկության որոշ մասնակիցների լուսավորման պայմանները

1. Մութն ընկնելուց մինչև լուսաբացն ընկած ժամանակամիջոցում ճանապարհին գտնվող բոլոր այն փոխադրամիջոցները կամ փոխադրամիջոցների շարժակազմերը, որոնց նկատմամբ չեն կիրառվում սույն Կոնվենցիայի 32-րդ հոդվածի դրույթները, պետք է ունենան առնվազն մեկ՝ առջևի սպիտակ կամ դեղին լույս և առնվազն մեկ՝ հետևի կարմիր լույս: Եթե կա միայն մեկ առջևի կամ մեկ հետևի լապտեր, այդ լապտերը պետք է տեղադրվի կենտրոնով անցնող ուղղության վրա կամ փոխադրամիջոցի այն կողմում, որը հակադիր է շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմին:

ա) Ձեռնասայլակները, այսինքն՝ ձեռքով տեղաշարժվող սայլակները, պետք է ունենան առջևի առնվազն մեկ սպիտակ կամ դեղին լույս և հետևի առնվազն մեկ կարմիր լույս: Այդ երկու լույսերի աղբյուր կարող է լինել մեկ լապտերը, որը պետք է տեղադրվի փոխադրամիջոցի այն կողմում, որը հակադիր է երթևեկության ուղղությանը համապատասխանող կողմին: Լույսերը պարտադիր չեն 1 մ-ը չգերազանցող լայնություն ունեցող ձեռնասայլակների համար:

բ) Կենդանաքարշ սայլերը պետք է ունենան առջևի երկու սպիտակ կամ դեղին և հետևի երկու կարմիր լույսեր: Սակայն ներքին օրենսդրությունն այդպիսի փոխադրամիջոցների համար կարող է թույլատրել առջևի միայն մեկ սպիտակ կամ դեղին լույսի և հետևի միայն մեկ կարմիր լույսի առկայություն: Երկու դեպքում էլ լույսերը պետք է տեղադրվեն շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմի հակադիր կողմում: Եթե վերոհիշյալ լապտերները չեն կարող ամրացվել փոխադրամիջոցին, ապա դրանք կարող է կրել անմիջապես փոխադրամիջոցի հետևից գնացող անձը: Բացի այդ, կենդանաքարշ սայլերը հետևից պետք է սարքավորված լինեն փոխադրամիջոցի եզրերին հնարավորին չափ մոտ տեղադրված լուսանդրադարձիչ հարմարանքներով: Լույսերը պարտադիր չեն 1 մ-ը չգերազանցող լայնություն ունեցող կենդանաքարշ սայլերի համար: Սակայն այդ դեպքում շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմին հակադիր կողմում կամ կենտրոնով անցնող ուղղության վրա պետք է տեղադրված լինի մեկ լուսանդրադարձիչ հարմարանք:

2. ա) իշերով երթևեկելի մասով շարժվելիս՝

ի) ղեկավարով գլխավորվող հետիոտների խմբերը կամ երթերը շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմին հակադիր կողմից պետք է ունենան առնվազն մեկ սպիտակ կամ դեղին լույս՝ առջևից, և կարմիր լույս՝ հետևից, կամ ավտոդեղին լույս՝ առջևից և հետևից,



ii) լծկան, քարշկան կամ հեծկան կենդանիներ կամ անասուններ վարողները շարժման ուղղությանը համապատասխանող կողմի հակադիր կողմում պետք է ունենան առնվազն մեկ սպիտակ կամ դեղին լույս՝ առջևից, և կարմիր լույս՝ հետևից, կամ ավտոդեղին լույս՝ առջևից և հետևից: Որպես այդ լույսերի աղբյուր կարող է ծառայել մեկ սարքավորում:

բ) Սակայն սույն կետի «ա» ենթակետում նշված լույսերը պարտադիր չեն պատշաճ կերպով լուսավորված բնակավայրերի սահմաններում:

Հոդված 34. Բացառություններ

1. Անցման առաջնահերթության իրավունքից օգտվող փոխադրամիջոցի մոտենալու դեպքում, որն ազդանշաններ է տալիս հատուկ լուսային և ձայնային սարքերով, ճանապարհից յուրաքանչյուր օգտվող պետք է երթևեկելի մասի վրա նրա համար տեղ ազատի, իսկ անհրաժեշտության դեպքում՝ կանգ առնի:

2. Ազգային օրենսդրությունում կարող է նախատեսվել, որ անցման առաջնահերթության իրավունք ունեցող՝ իրենց մոտենալու մասին հատուկ ազդանշանային սարքերով ազդանշան տվող վարորդները, պայմանով, որ վտանգի տակ չեն դրվի ճանապարհից մյուս օգտվողները, կարող են, 6-րդ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներից բացի, այս՝ II գլխի բոլոր կամ որոշ դրույթներ չպահպանել:

3. Ազգային օրենսդրությունում կարող է նախատեսվել, որ ճանապարհի շինարարության, վերանորոգման և պահպանության աշխատանքներով զբաղված անձնակազմը, այդ աշխատանքներում օգտագործվող մեխանիզմների վարորդները ներառյալ, նախազգուշական անհրաժեշտ միջոցները ձեռնարկելու պայմանով՝ սույն՝ II գլխի դրույթները ինչ չափով կարող են չպահպանել:

4. Ճանապարհային աշխատանքներում օգտագործվելու ժամանակ սույն հոդվածի 2-րդ կետում հիշատակված մեխանիզմներին վազանցելու կամ հանդիպակաց անցման ժամանակ այլ փոխադրամիջոցների վարորդները, անհրաժեշտություն առաջանալու դեպքում և պահպանելով նախազգուշական բոլոր միջոցները, կարող են սույն Կոնվենցիայի 11-րդ և 12-րդ հոդվածների դրույթները չպահպանել:

Գ Լ ո խ III

Ավտոմոբիլներին ԵՎ կցասայլերին միջազգային երթևեկության թույլատրելու պայմանները

Հոդված 35. Գրանցումը

1. ա) Սույն Կոնվենցիայի դրույթները կիրառվում են միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող այն ավտոմեքենաների և կցասայլերի նկատմամբ (ոչ ավտոմեքենայի հետ կցված թեթև կցասայլեր), որոնք գրանցված են Պայմանավորվող կողմերից մեկի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանումներից մեկի կողմից, ընդ որում, վարորդը պետք է ունենա



գրանցման վկայական, որը նրան տրված է գրանցման փաստը հաստատելու համար կամ այդ Պայմանավորվող կողմի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանման համապատասխան իրավասու մարմնի կողմից կամ Պայմանավորվող կողմի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանման անունից դրա համար լիազորված միավորման կողմից: րանցման մասին վկայականում պետք է առնվազն նշված լինեն՝

հերթական համարը, որը կոչվում է գրանցման համար, որի բաղկացուցիչ տարրերը նշված են սույն Կոնվենցիայի 2-րդ Հավելվածում,

փոխադրամիջոցի առաջին գրանցման ամսաթիվը,

վկայականի տիրոջ անունը, ազգանունը և բնակության վայրը,

փոխադրամիջոցն արտադրող գործարանի անվանումը կամ գործարանային մակնիշը,

շաստի հերթական համարը (արտադրող գործարանի գործարանային կամ սերիական համարը),

թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, եթե խոսքը բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված փոխադրամիջոցի մասին է,

առանց բեռնման զանգվածը, եթե խոսքը բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված փոխադրամիջոցի մասին է,

գործողության ժամկետը, եթե այն սահմանափակված է:

Վկայականում նշված տվյալները գրվում են կամ բացառապես լատինական տառերով կամ տպատառերով կամ կրկնվում են այդ ձևերից մեկով:

բ) Սակայն Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են որոշել, որ իրենց տարածքում տրվող վկայականներում առաջին գրանցման թվականի փոխարեն նշվի թողարկման տարին:

գ) Սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներ նշված Ա և Բ կարգերի ավտոմեքենաների, ինչպես նաև, եթե հնարավոր է, մյուս ավտոմեքենաների համար՝

i) վկայականի առաջին էջում պետք է զետեղվի գրանցող պետության՝ սույն Կոնվենցիայի 3-րդ Հավելվածում նկարագրված տարբերանշանը,

ii) ութ ցուցումներից առաջ կամ հետո, որոնք, սույն կետի «ա» ենթակետին համապատասխան, պետք է մտցված լինեն գրանցման մասին ցանկացած վկայականում, պետք է համապատասխանաբար նշվեն Ա, Բ, Գ, Դ, Ե, Զ, Է և Ը (A, B, C, D, E, F, G և H),

iii) գրանցման երկրի ազգային լեզվով (կամ ազգային լեզուներով) գրված վերնագրից առաջ կամ հետո կարող են ֆրանսերենով զետեղված լինել հետևյալ բառերը "Certificat d,'immatriculation" (վկայական գրանցման մասին):

դ) Կցասայլերի համար (ներառյալ կիսակցասայլերը), որոնք ոչ ճանապարհով են ժամանակավոր ներմուծված երկիր, պետք է սահմանափակվել գրանցման վկայականի լուսապատճենով՝ վավերացված այն վարչական մարմնի կողմից, որը տրամադրել է այն:

2. Չնայած սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթներին՝ կիսակցասայլով փոխադրամիջոցի վրա, որը միջազգային երթևեկության մեջ է գտնվում տարանջատված կցասայլով, տարածվում են սույն Կոնվենցիայի դրույթները, եթե նույնիսկ քարշիջը և կիսակցասայլը գրանցված են միասին և գրանցման մասին ունեն միայն մեկ վկայական:

3. Սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերի կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումների իրավունքը սահմանափակող՝ պահանջելու միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող այն փոխադրամիջոցի նկատմամբ վարորդի տիրապետման իրավունքի հաստատում, որը գրանցված է այդ փոխադրամիջոցում գտնվող անձի անունով:

4. Խորհուրդ է տրվում, որ Պայմանավորվող կողմերը, որոնք դեռևս այդ չեն արել, ստեղծեն մարմին, որին կհանձնարարվի շահագործման հանձնված ավտոմեքենաների՝ ազգային կամ տարածաշրջանային մասշտաբով գրանցում կատարել և յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի համար գրանցման մասին վկայականում պարունակվող տեղեկությունների կենտրոնացված հաշվառում անցկացնել:

Հոդված 36. Գրանցման համարը

1. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի վրա առջևից և հետևից պետք է զետեղվի գրանցման համարը, սակայն մոտոցիկլետների վրա այդ համարը պետք է զետեղվի միայն հետևից:

2. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր գրանցված կցասայլի վրա հետևից պետք է զետեղվի գրանցման համարը: Եթե ավտոմեքենան կցաքարշում է մեկ կամ մի քանի կցասայլ, ապա միակ կցասայլը կամ վերջին կցասայլը, եթե նրանք գրանցված չեն, պետք է ունենան այն ավտոմեքենայի գրանցման համարը, որին նրանք կցորդված են:

3. Սույն հոդվածում նշված գրանցման համարի բաղկացուցիչ տարրերը և ամրացնելու եղանակը պետք է համապատասխանեն սույն Կոնվենցիայի 2-րդ Հավելվածի ցուցումներին:

Հոդված 37. Գրանցման պետության տարբերանշանը

1. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի վրա, բացի նրա գրանցման համարից, հետևից պետք է զետեղվի այն պետության տարբերանշանը, որում նա գրանցված է:

2. Ավտոմեքենայով կցաքարշվող յուրաքանչյուր կցասայլի վրա, որի հետևից, սույն Կոնվենցիայի 36-րդ հոդվածին համապատասխան, պետք է զետեղվի գրանցման համարը, հետևից պետք է զետեղվի նաև այդ գրանցման համարը տված պետության



տարբերանշանը: Սույն կետի ցուցումները կիրառվում են նույնիսկ այն դեպքում, եթե կցասայլը գրանցված է ոչ այն պետությունում, որում գրանցված է նրա հետ կցորդված փոխադրամիջոցը. եթե կցասայլը գրանցված չէ, նա հետևից պետք է ունենա այն պետության տարբերանշանը, որում գրանցված է քարշիչ-փոխադրամիջոցը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ այն տեղաշարժվում է այդ պետության տարածքով:

3. Սույն հոդվածում նշված տարբերանշանի բաղկացուցիչ տարրերը և ամրացնելու եղանակը պետք է համապատասխանեն սույն Կոնվենցիայի 3-րդ Հավելվածի ցուցումներին:

Հոդված 38. Ճանաչման նշանները

Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի և կցասայլի վրա պետք է լինեն սույն Կոնվենցիայի 4-րդ Հավելվածում սահմանված ճանաչման նշանները:

Հոդված 39. Տեխնիկական պահանջները և փոխադրամիջոցների ստուգումը

1. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, յուրաքանչյուր կցասայլ և փոխադրամիջոցների յուրաքանչյուր շարժակազմ պետք է բավարարի սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի դրույթներին: Բացի այդ, նրանք պետք է լինեն սարքին վիճակում:

2. Ազգային օրենսդրությունում պետք է նախատեսված լինի՝

ա) ուղևորների փոխադրման համար օգտագործվող և, վարորդի նստելու տեղից բացի, 8-ից ավելի նստելու տեղ ունեցող ավտոմեքենաների,

բ) բեռների փոխադրման համար օգտագործվող այն ավտոմեքենաների տեխնիկական ստուգումների պարբերական անցկացում, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 3500 կգ, ինչպես նաև այդպիսի փոխադրամիջոցների կցասայլերի տեխնիկական ստուգումների պարբերական անցկացում:

3. Ազգային օրենսդրությունը հնարավորության դեպքում պետք է 2-րդ կետի դրույթները տարածի փոխադրամիջոցների այլ տեսակների վրա:

Հոդված 40. Անցումային դրույթը

1. 47-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ սույն Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելու պահից տասը տարվա ընթացքում միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող կցասայլերի վրա, անկախ նրանց առավելագույն թույլատրելի զանգվածից, սույն Կոնվենցիայի դրույթները տարածվում են նույնիսկ այն դեպքում, եթե այդ փոխադրամիջոցները չեն գրանցվելու:

2. Գրանցման մասին վկայականը պետք է համապատասխանի 35-րդ հոդվածի 1-ին կետի ուղղման դրույթներին՝ նրա ուժի մեջ մտնելուց հինգ տարվա ընթացքում: Այդ ժամանակահատվածում տրված վկայականները մինչև նրանց վրա նշված գործողության ժամկետի ավարտը պետք է փոխադարձաբար ճանաչվեն:

Գ Լ ու խ IV Ավտոմեքենաների վարորդները

Հոդված 41. Վարորդական վկայականները

1. ա) Ավտոմեքենայի յուրաքանչյուր վարորդ պետք է ունենա վարորդական վկայական,
- բ) Պայմանավորվող կողմերը պարտավորություն են ստանձնում ապահովել, որ վարորդական վկայականները տրվեն վարորդների անհրաժեշտ գիտելիքների և հմտությունների առկայությունն իրավասու մարմինների կողմից ստուգվելուց հետո միայն,
- գ) ազգային օրենսդրությունում պետք է պահանջներ նախատեսվեն վարորդական վկայական ստանալու համար,
- դ) սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին արգելող՝ պահանջել այլ մեխանիկական փոխադրամիջոցներ և կախովի շարժիչով հեծանիվներ վարելու իրավունքի վարորդական վկայականների առկայություն:

2. Պայմանավորվող կողմերը կճանաչեն՝

- ա) իրենց ազգային լեզվով կամ իրենց ազգային լեզուներից մեկով կազմված կամ, եթե այդ լեզվով կազմված չէ, վավերացված թարգմանությամբ ուղեկցվող ցանկացած ազգային վարորդական վկայական,
- բ) սույն Կոնվենցիայի 6-րդ Հավելվածի ցուցումներին համապատասխանող ցանկացած ազգային վարորդական վկայական, և
- գ) սույն Կոնվենցիայի 7-րդ Հավելվածի ցուցումներին համապատասխանող ցանկացած միջազգային վարորդական վկայական՝

վավերական իրենց տարածքում՝ այն ավտոմեքենան վարելու համար, որը համապատասխանում է այն փոխադրամիջոցների տեսակին կամ տեսակներին, որոնք վարելու համար տրվել է վկայականը՝ պայմանով, որ նշված վկայականը վավերական է, և որ այն տրված է մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանումներից մեկի կողմից կամ Պայմանավորվող կողմի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանումներից մեկի կողմից լիազորված միավորման կողմից: Սույն կետի դրույթները չեն կիրառվում աշակերտ-վարորդի վարորդական վկայականի նկատմամբ:

3. Նախորդ կետում պարունակվող դրույթներից անկախ՝



ա) եթե վարորդական վկայականի վավերականությունը պայմանավորված է տվյալ անձի կողմից որոշ հարմարանքներ կրել պահանջող կամ, վարորդի հաշմանդամությունը հաշվի առնելով, փոխադրամիջոցի որոշ վերափոխում նախատեսող հատուկ նշումով, այդ վկայականը համարվում է վավերական միայն այդ ցուցումները պահպանելու պայմանով,

բ) Պայմանավորվող կողմերը կարող են իրենց տարածքում վավերական չճանաչել այն վարորդական վկայականը, որի տիրոջ տասնութ տարին չի լրացել,

գ) յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է իր տարածքում վավերական չճանաչել սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներում հիշատակված Գ, Դ, Ե (C, D, E) տեսակների ավտոմեքենաներ կամ փոխադրամիջոցների շարժակազմեր վարելու համար տրված վարորդական վկայականները, որոնց տերերի քսանմեկ տարին չի լրացել:

4. Պայմանավորվող կողմերը կարող են իրենց ազգային օրենսդրությունում մտցնել սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներում նշված փոխադրամիջոցների կարգերի ենթաբաժին: Եթե վարորդական վկայականի գործողությունը սահմանափակված է որոշակի փոխադրամիջոցներով՝ որևէ կարգի սահմաններում, ապա կարգը նշող տառին պետք է ավելացվի թիվ. բացի այդ, վարորդական վկայականում պետք է նշվի սահմանափակման բնույթը:

5. Սույն Հավելվածի 2-րդ կետի և 3-րդ կետի «գ» ենթակետի կիրառման դեպքում՝

ա) սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներում նշված Բ (B) կարգի ավտոմեքենան կարող է քարշակել թեթև կցասայլ. նա կարող է քարշակել նաև կցասայլ, որի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 750 կգ, բայց չի գերազանցում ավտոմեքենայի զանգվածն առանց բեռի, եթե այդպիսի շարժակազմի ընդհանուր թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 3500 կգ,

բ) սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներում նշված և Դ (C և D) կարգերի ավտոմեքենաները կարող են կցաքարշել թեթև կցասայլ, ընդ որում, այդպիսի շարժակազմը շարունակում է մտնել Գ (C) կարգի կամ Դ (D) կարգի մեջ:

6. Միջազգային վարորդական վկայականը կարող է տրվել միայն սույն Կոնվենցիայում նախատեսված նվազագույն պահանջների հաշվառմամբ տրված ազգային վարորդական վկայականի հիման վրա: Միջազգային վարորդական վկայականը ուժը կորցնում է համապատասխան ազգային վարորդական վկայականի գործողության ժամկետի ավարտից հետո, որի համարը պետք է գրվի միջազգային վարորդական վկայականում:

7. Սույն հոդվածի դրույթները Պայմանավորվող կողմերին չեն պարտավորեցնում՝

ա) վավերական ճանաչել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում այն անձանց տրված ազգային կամ միջազգային վարորդական վկայականները, որոնք այդ վկայականները տալու պահին իրենց տարածքում ունեցել են մշտական բնակության վայր, կամ որոնք այդ վկայականը տալուց հետո իրենց տարածք են տեղափոխել մշտական բնակության վայրը,



բ) ճանաչել այն վարորդներին տրված վերոհիշյալ վարորդական վկայականների վավերականությունը, որոնց մշտական բնակության վայրը վկայականը տալու պահին գտնվել է ոչ այն տարածքում, ուր տրվել են վկայականները, կամ որոնք վկայականը տալուց հետո իրենց բնակության վայրը տեղափոխել են այլ տարածք:

Հոդված 42. Վարորդական վկայականների գործողության կասեցումը

1. Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումները կարող են վարորդին զրկել իրենց տարածքում ազգային կամ միջազգային վարորդական վկայականից օգտվելու իրավունքից նրա կողմից իրենց տարածքում այն կանոնները խախտելու դեպքում, որոնց համար, իրենց օրենսդրության համաձայն, նախատեսվում է վարորդական վկայականից օգտվելու իրավունքից զրկում: Այդ դեպքում Պայմանավորվող կողմի կամ նրա տարածքային ստորաբաժանման իրավասու մարմինը, որը վարորդին զրկել է վարորդական վկայականից օգտվելու իրավունքից, կարող է՝

ա) առգրավել վարորդական վկայականը և այն պահել մինչև առգրավման ժամկետի ավարտը կամ մինչև տվյալ տարածքից վարորդի դուրս գալու պահը՝ կախված նրանից, թե որ ժամկետն է ավելի շուտ գալիս,

բ) տեղեկացնել այն մարմնին, որը տվել է վարորդական վկայականը կամ որի անունից այն տրվել է, այդ վկայականից օգտվելու իրավունքից զրկելու մասին,

գ) եթե խոսքը միջազգային վարորդական վկայականի մասին է, դրա համար հատուկ նախատեսված տեղում նշում անել այն մասին, որ նշված վարորդական վկայականը վավերական չէ տվյալ տարածքում,

դ) այն դեպքում, երբ նա չի կիրառում սույն կետի «ա» ենթակետում նշված ընթացակարգը, ապա, ի լրումն «բ» ենթակետում հիշատակված հաղորդման, խնդրել այն մարմնին, որը տվել է վարորդական վկայականը կամ որի անունից այն տրվել է, տեղյակ պահել շահագրգիռ անձին նրա վերաբերյալ ընդունված որոշման մասին:

2. Պայմանավորվող կողմերը կծգտեն շահագրգիռ անձանց տեղյակ պահել այն որոշումների մասին, որոնք նրանց կհաղորդվեն սույն հոդվածի 1-ին կետի «դ» ենթակետում նախատեսված ընթացակարգին համապատասխան:

3. Սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝ ազգային կամ միջազգային վարորդական վկայական ունեցող վարորդին արգելել ավտոմեքենա վարելը, եթե ակնհայտ է և ապացուցված, որ նրա վիճակն այնպիսին է, որ նա չի կարող փոխադրամիջոց վարել առանց երթևեկության համար վտանգ ստեղծելու, կամ եթե նա վարելու իրավունքից զրկված է այն պետությունում, որտեղ ունի մշտական բնակության վայր:



Հոդված 43. Անցումային դրույթ

1. 1949 թ. սեպտեմբերի 19-ին ժնկում ստորագրված Ճանապարհային երթևեկության մասին Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխանող և, սույն Կոնվենցիայի 47-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան, սույն Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելուց հետո հինգ տարվա ընթացքում տրված միջազգային վարորդական վկայականները սույն Կոնվենցիայի 41-րդ և 42-րդ հոդվածները կիրառելիս կհավասարեցվեն սույն Կոնվենցիայով նախատեսված միջազգային վարորդական վկայականներին:

2. Ազգային վարորդական վկայականները պետք է համապատասխանեցվեն 6-րդ Հավելվածի փոփոխության դրույթներին՝ նրա ուժի մեջ մտնելուց հետո հինգ տարվա ընթացքում: Այդ ժամանակամիջոցում տրված վկայականները պետք է փոխադարձաբար ճանաչվեն մինչև նրանց գործողության ժամկետի ավարտը:

Գ Լ ու խ V

Հեծանիվների ԵՎ կախովի շարժիչով հեծանիվների միջազգային երթևեկության թույլատրելու պայմանները

Հոդված 44

1. Միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող առանց շարժիչի հեծանիվները պետք է սարքավորված լինեն՝

ա) արդյունավետ գործող արգելակով,

բ) բավարար հեռավորության վրա լսվող զանգով, ընդ որում, ցանկացած այլ ձայնային ազդանշանային սարքն արգելվում է,

գ) հետևի կարմիր լուսանդրադարձիչ հարմարանքով և առջևից սպիտակ կամ դեղին լույս, իսկ հետևից կարմիր լույս ճառագայթող հարմարանքներով:

2. Այն Պայմանավորվող կողմերի տարածքում, որոնք սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան հայտարարություն չեն արել կախովի շարժիչով հեծանիվները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու մասին, միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող կախովի շարժիչով հեծանիվները պետք է սարքավորված լինեն՝

ա) երկու անկախ արգելակներով,

բ) բավարար հեռավորությունից լսվող զանգով կամ այլ ձայնային ազդանշանային սարքով,

գ) արդյունավետ գործող խլացուցիչով,

դ) առջևից սպիտակ կամ դեղին լույս և հետևից կարմիր լույս ճառագայթող հարմարանքներով, ինչպես նաև հետևի կարմիր լուսանդրադարձիչ հարմարանքով,



ե) ճանաչման նշանով, որի սահմանումը պարունակվում է սույն Կոնվենցիայի 4-րդ Հավելվածում:

3. Պայմանավորվող կողմերի տարածքում, որոնք սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան հայտարարություն են արել կախովի շարժիչով հեծանիվները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու մասին, այն պայմանները, որոնց պետք է բավարարեն կախովի շարժիչով հեծանիվները, որպեսզի թույլատրվեն միջազգային երթևեկության, հանդիսանում են սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածում մոտոցիկլետների համար սահմանված պայմանները:

Գ Լ ու խ VI Եզրափակիչ դրույթներ

Հոդված 45

1. Սույն Կոնվենցիան մինչև 1969 թ. դեկտեմբերի 31-ը Նյու Յորքում՝ Միավորված ազգերի կազմակերպության կենտրոնական հաստատություններում, բաց է ստորագրման համար Միավորված ազգերի կազմակերպության բոլոր անդամ պետությունների կամ ցանկացած մասնագիտացված հաստատության անդամների կամ ատոմային էներգիայի միջազգային գործակալության անդամների կամ Միջազգային դատարանի կանոնադրության կողմերի և Միավորված ազգերի կազմակերպության լիավոր ասամբլեայի կողմից սույն Կոնվենցիայի կողմ դառնալու համար հրավիրված ցանկացած այլ պետության համար:

2. Սույն Կոնվենցիան ենթակա է վավերացման: Վավերագրերը ի պահ են տրվում Միավորված ազգերի կազմակերպության լիավոր քարտուղարին:

3. Սույն Կոնվենցիան մնում է բաց սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված ցանկացած պետության կողմից միանալու համար: Միանալու մասին փաստաթղթերն ի պահ են տրվում լիավոր քարտուղարին:

4. Յուրաքանչյուր պետություն սույն Կոնվենցիան ստորագրելու կամ վավերագիրը կամ միանալու մասին փաստաթուղթը ի պահ հանձնելու պահին պետք է լիավոր քարտուղարին ծանուցի իր կողմից ընտրված տարբերանշանի մասին, որը սույն Կոնվենցիայի 3-րդ Հավելվածին համապատասխան՝ կգետեղվի միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող՝ իր կողմից գրանցված փոխադրամիջոցների վրա: Լիավոր քարտուղարին հասցեագրված հետագա ծանուցման միջոցով յուրաքանչյուր պետություն կարող է փոխել իր կողմից նախկինում ընտրված տարբերանշանը:

Հոդված 46

1. Սույն Կոնվենցիան ստորագրելու, վավերացնելու կամ նրան միանալու ժամանակ կամ հետագայում՝ ցանկացած պահի, յուրաքանչյուր պետություն լիավոր քարտուղարին հասցեագրված ծանուցման միջոցով կարող է հայտարարել, որ Կոնվենցիան կիրառելի է դառնում բոլոր տարածքներում կամ տարածքների մի մասում, որոնց արտաքին հարաբերությունների համար ինքը պատասխանատու է: Կոնվենցիան սկսում է կիրառվել



այն տարածքում կամ տարածքներում, որոնք նշված են ծանուցման մեջ, այդ ծանուցումը լխավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից երեսուն օր հետո կամ ծանուցումը ներկայացրած պետության համար Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու պահից, եթե այն տեղի է ունենում ավելի ուշ:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ հայտարարություն արած յուրաքանչյուր պետություն լխավոր քարտուղարին հասցեագրված ծանուցման միջոցով կարող է հետագայում ցանկացած պահի հայտարարել, որ ծանուցման մեջ նշված տարածքում Կոնվենցիայի կիրառումը դադարում է, և ծանուցման մեջ նշված տարածքում Կոնվենցիայի կիրառումը դադարում է այդ ծանուցումը լխավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից մեկ տարի անցնելուց հետո:

3. Սույն հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ ծանուցում ներկայացրած յուրաքանչյուր պետություն լխավոր քարտուղարին ծանուցում է իր ընտրած տարբերանշանի կամ տարբերանշանների մասին, որոնք գետեղվելու են միջազգային երթևեկության մեջ գտնվող այն փոխադրամիջոցների վրա, որոնք սույն Կոնվենցիայի 3-րդ Հավելվածի համաձայն՝ գրանցված են համապատասխան տարածքում կամ տարածքներում: Լխավոր քարտուղարին հասցեագրված հետագա ծանուցման միջոցով յուրաքանչյուր պետություն կարող է փոխել նախկինում իր ընտրած տարբերանշանը:

Հոդված 47

1. Սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտնում վավերացման կամ միացման մասին տասնհինգերորդ փաստաթուղթն ի պահ հանձնելու օրվանից տասներկու ամիս անցնելուց հետո:

2. Յուրաքանչյուր պետության նկատմամբ, որը սույն Կոնվենցիան վավերացնում է կամ նրան միանում է վավերացման կամ միացման մասին տասնհինգերորդ փաստաթուղթն ի պահ հանձնելուց հետո, Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտնում այդ պետության կողմից վավերագիրը կամ միացման մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնվելու օրվանից տասներկու ամիս անցնելուց հետո:

Հոդված 48

Սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու պահից նրանով չեղյալ են համարվում և Պայմանավորվող կողմերի միջև հարաբերություններում փոխարինվում են 1926 թ. ապրիլի 24-ին Փարիզում ստորագրված՝ Ավտոմոբիլային երթևեկության մասին միջազգային Կոնվենցիան և Ճանապարհային երթևեկության մասին միջազգային Կոնվենցիան, 1943 թ. դեկտեմբերի 15-ին Վաշինգտոնում ստորագրման համար բաց՝ Ամերիկյան երկրների միջև ավտոմոբիլային երթևեկության կանոնների մասին Կոնվենցիան և 1949 թ. սեպտեմբերի 19-ին ժնկում ստորագրման համար բաց՝ Ճանապարհային երթևեկության մասին Կոնվենցիան:



Հոդված 49

1. Սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելուց մեկ տարի հետո յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է Կոնվենցիայի մեկ կամ մի քանի փոփոխություն առաջարկել: Ցանկացած առաջարկված փոփոխության տեքստ պարզաբանող հուշագրի հետ միասին ուղարկվում է լիսավոր քարտուղարին, որն այն ուղարկում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին: Պայմանավորվող կողմերին ուղարկելու օրվանից սկսած՝ տասներկուամսյա ժամկետում Պայմանավորվող կողմերը հնարավորություն ունեն նրան ծանուցել այն մասին, թե՞ ա) ընդունում են արդյոք փոփոխությունը, բ) մերժում են արդյոք փոփոխությունը, կամ գ) ցանկանում են արդյոք, որ այդ փոփոխությունը քննարկելու համար կոնֆերանս հրավիրվի: Լիսավոր քարտուղարն առաջարկված փոփոխության տեքստն ուղարկում է նաև սույն Կոնվենցիայի 45-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված մյուս բոլոր պետություններին:

2. ա) Նախորդ կետին համապատասխան ուղարկված ցանկացած առաջարկված փոփոխություն համարվում է ընդունված, եթե վերոհիշյալ տասներկուամսյա ժամկետի ընթացքում մեկ երրորդից պակաս թվով Պայմանավորվող կողմերը լիսավոր քարտուղարին տեղեկացնում են այն մասին, որ իրենք մերժում են փոփոխությունը կամ այդ փոփոխությունը քննարկելու համար ցանկանում են հրավիրել կոնֆերանս: Լիսավոր քարտուղարը բոլոր Պայմանավորվող կողմերին ծանուցում է առաջարկված փոփոխության յուրաքանչյուր ընդունման կամ մերժման մասին և կոնֆերանս հրավիրելու յուրաքանչյուր խնդրանքի ներկայացման մասին: Եթե սահմանված տասներկուամսյա ժամկետի ընթացքում այդպիսի մերժումներ և խնդրանքներ ստացվեն մեկ երրորդից պակաս թվով՝ բոլոր Պայմանավորվող կողմերից, լիսավոր քարտուղարը բոլոր Պայմանավորվող կողմերին կտեղեկացնի այն մասին, որ նախորդ կետում նշված տասներկուամսյա ժամկետը լրանալուց վեց ամիս հետո փոփոխությունն ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար, բացի նրանցից, ովքեր սահմանված ժամկետի ընթացքում մերժել են փոփոխությունը կամ դիմել են նրա քննարկման համար կոնֆերանս հրավիրելու խնդրանքով:

բ) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, որը վերոհիշյալ տասներկուամսյա ժամկետում մերժել է առաջարկված փոփոխությունը կամ խնդրել է նրա քննարկման համար կոնֆերանս հրավիրել, կարող է այդ ժամկետն անցնելուց հետո ցանկացած ժամանակ, լիսավոր քարտուղարին տեղեկացնել իր կողմից փոփոխությունն ընդունելու մասին, և լիսավոր քարտուղարն այդ ծանուցումն ուղարկում է մյուս բոլոր Պայմանավորվող կողմերին: Փոփոխությունն ընդունելու մասին ծանուցումները ուղարկված Պայմանավորվող կողմերի համար այդ փոփոխությունն ուժի մեջ է մտնում լիսավոր քարտուղարի ստանալուց վեց ամիս անց:

3. Եթե առաջարկված փոփոխությունը չի ընդունվել սույն հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան, և եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նախատեսված տասներկուամսյա ժամկետի ընթացքում Պայմանավորվող կողմերի ընդհանուր թվի կեսից պակասը լիսավոր քարտուղարին ծանուցել է այն մասին, որ մերժում է առաջարկված փոփոխությունը, և եթե բոլոր Պայմանավորվող կողմերի առնվազն մեկ երրորդը, բայց ոչ պակաս տասից, նրան ծանուցում է այն մասին, որ ընդունում է այն կամ ցանկանում է այդ փոփոխությունը քննարկելու համար կոնֆերանս հրավիրել, լիսավոր քարտուղարը կոնֆերանս է հրավիրում առաջարկված փոփոխությունը կամ ցանկացած այլ առաջարկություն քննարկելու համար, որը կարող է նրան ներկայացվել սույն հոդվածի 4-րդ կետին համապատասխան:



4. Եթե կոնֆերանսը հրավիրվում է սույն հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան, լիսավոր քարտուղարը նրան մասնակցելու է հրավիրում սույն Կոնվենցիայի 45-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված բոլոր պետություններին: Կոնֆերանսին հրավիրված բոլոր պետություններին լիսավոր քարտուղարը դիմում է խնդրանքով, որ կոնֆերանսի բացումից առնվազն վեց ամիս առաջ իրեն ներկայացվեն բոլոր առաջարկները, որոնք, ի լրումն առաջարկված փոփոխության, նրանք կցանկանան կոնֆերանսում քննարկել, և այդ առաջարկությունների մասին ծանուցում է կոնֆերանսին հրավիրված բոլոր պետություններին կոնֆերանսի բացումից առնվազն երեք ամիս առաջ:

5. ա) Սույն Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն համարվում է ընդունված, եթե այն ընդունվում է կոնֆերանսում ներկայացված պետությունների երկու երրորդի մեծամասնությամբ՝ պայմանով, որ այդ մեծամասնությունը ներառում է կոնֆերանսում ներկայացված բոլոր Պայմանավորվող կողմերի առնվազն երկու երրորդը: Լիսավոր քարտուղարը բոլոր Պայմանավորվող կողմերին ծանուցում է փոփոխությունն ընդունելու մասին, և բոլոր Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ այն մտնում է ուժի մեջ այդպիսի ծանուցման օրվանից տասներկու ամիս հետո՝ բացառությամբ նրանց, ովքեր լիսավոր քարտուղարին այդ ժամկետի ընթացքում հայտնել են փոփոխությունը մերժելու մասին:

բ) Վերոհիշյալ տասներկուամսյա ժամկետի ընթացքում փոփոխությունը մերժած յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է լիսավոր քարտուղարին ծանուցել իր կողմից փոփոխությունն ընդունելու մասին, և լիսավոր քարտուղարն այդ մասին տեղյակ է պահում մնացած բոլոր Պայմանավորվող կողմերին: Այն ընդունելու մասին ծանուցած Պայմանավորվող կողմի նկատմամբ փոփոխությունն ուժի մեջ է մտնում ծանուցումը լիսավոր քարտուղարի ստանալուց վեց ամիս հետո կամ վերոհիշյալ տասներկուամսյա ժամկետն անցնելուց հետո, եթե այդ ժամկետն ավելի ուշ է ավարտվում:

6. Եթե սույն հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան՝ առաջարկված փոփոխությունը չի համարվում ընդունված, և եթե սույն հոդվածի 3-րդ կետում նշված կոնֆերանս հրավիրելու պայմանները կատարված չեն, առաջարկված փոփոխությունը համարվում է մերժված:

Հոդված 50

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ լիսավոր քարտուղարին հասցեագրված գրավոր ծանուցման միջոցով կարող է չեղյալ հայտարարել սույն Կոնվենցիան: Չեղյալ հայտարարումն ուժի մեջ է մտնում այդ ծանուցումը լիսավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից մեկ տարի հետո:

Հոդված 51

Սույն Կոնվենցիան ուժը կորցնում է, եթե միմյանց հաջորդող տասներկու ամիսների ընթացքում որևէ ժամանակահատվածում Պայմանավորվող կողմերի թիվը կազմում է հինգից պակաս:



Հոդված 52

Սույն Կոնվենցիայի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ երկու և ավելի Պայմանավորվող կողմերի միջև յուրաքանչյուր վեճ, որը Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում լուծել բանակցությունների կամ կարգավորման այլ միջոցների կիրառման ճանապարհով, շահագրգիռ ցանկացած Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով լուծման համար կարող է փոխանցվել Միջազգային դատարան:

Հոդված 53

Սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկին խոչընդոտող՝ ձեռնարկելու Միավորված ազգերի կազմակերպության կանոնադրության հետ համատեղելի և ստեղծված իրավիճակով սահմանափակվող միջոցառումներ, որոնք նա անհրաժեշտ է համարում իր արտաքին կամ ներքին անվտանգությունն ապահովելու համար:

Հոդված 54

1. Սույն Կոնվենցիան ստորագրելիս կամ իր վավերագիրը կամ միանալու մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնելիս յուրաքանչյուր պետություն կարող է հայտարարել, որ իրեն պարտավորված չի համարում սույն Կոնվենցիայի 52-րդ հոդվածով: Մյուս Պայմանավորվող կողմերը սույն Կոնվենցիայի 52-րդ հոդվածով պարտավորված չեն այդպիսի հայտարարություն արած ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նկատմամբ:

2. Իր վավերագիրը կամ միանալու մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնելիս յուրաքանչյուր պետություն լիավոր քարտուղարին հասցեագրված ծանուցման միջոցով կարող է հայտարարել, որ սույն Կոնվենցիայի կիրառման նպատակներով՝ ինքը կախովի շարժիչով հեծանիվները հավասար է համարում մոտոցիկլետներին (1-ին հոդվածի «ժդ» կետ):

Յուրաքանչյուր պետություն հետագայում՝ ցանկացած ժամանակ, լիավոր քարտուղարին հասցեագրված ծանուցման միջոցով կարող է իր հայտարարությունը հետ վերցնել:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում նախատեսված հայտարարություններն ուժի մեջ են մտնում ծանուցումը լիավոր քարտուղարի ստանալուց վեց ամիս հետո կամ հայտարարություն արած պետության նկատմամբ Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու պահից, եթե դա ավելի ուշ է տեղի ունենում:

4. Նախկինում ընտրված տարբերանշանի ցանկացած փոփոխություն, որի մասին, սույն Կոնվենցիայի 45-րդ հոդվածի 4-րդ կետին կամ 46-րդ հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան, ծանուցում է արվել, ուժի մեջ է մտնում ծանուցումը լիավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից երեք ամիս հետո:

5. Սույն Կոնվենցիայի վերապահումները (ոչ սույն հոդվածի 1-ին կետով նախատեսված վերապահումը) և նրա Հավելվածները թույլատրվում են դրանք գրավոր ներկայացնելու



պայմանով, և եթե դրանք արվել են նախքան վավերագիրը կամ միանալու մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնելը՝ դրանք վավերագրում կամ միացման փաստաթղթում հաստատելու պայմանով: Գլխավոր քարտուղարը նշված վերապահումների մասին հայտնում է սույն Կոնվենցիայի 45-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված բոլոր պետություններին:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, որը վերապահում կամ հայտարարություն է անում սույն հոդվածի 1-ին կամ 4-րդ կետերին համապատասխան, կարող է ցանկացած պահի իր վերապահումը հետ վերցնել լիսավոր քարտուղարին հասցեագրված ծանուցման միջոցով:

7. Սույն հոդվածի 5-րդ կետին համապատասխան արված ցանկացած վերապահում՝

ա) վերոհիշյալ վերապահումն արած Պայմանավորվող կողմի համար այդ վերապահման շրջանակներում փոխում է Կոնվենցիայի այն դրույթները, որոնց այն վերաբերում է,

բ) այդ դրույթները նույն չափով փոխում են և մյուս Պայմանավորվող կողմերի համար՝ վերապահումն արած Պայմանավորվող կողմի հետ ունեցած փոխհարաբերություններում:

Հոդված 55

Բացի սույն Կոնվենցիայի 49-րդ և 54-րդ հոդվածներում նախատեսված հայտարարություններից, ծանուցումներից լիսավոր քարտուղարը 45-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված բոլոր պետություններին հայտնում է՝

ա) 45-րդ հոդվածին համապատասխան արված ստորագրումների, վավերացումների և Կոնվենցիային միացումների մասին,

բ) 45-րդ հոդվածի 4-րդ կետին և 46-րդ հոդվածին համապատասխան արված ծանուցումների և հայտարարությունների մասին.

գ) 47-րդ հոդվածին համապատասխան՝ Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու ժամկետների մասին,

դ) 49-րդ հոդվածի 2-րդ և 5-րդ կետերին համապատասխան՝ սույն Կոնվենցիայի ուղղումներն ուժի մեջ մտնելու ժամկետի մասին,

ե) 50-րդ հոդվածին համապատասխան՝ չեղյալ հայտարարումների մասին,

զ) 51-րդ հոդվածին համապատասխան՝ սույն Կոնվենցիան ուժը կորցնելու մասին:

Հոդված 56

Սույն Կոնվենցիայի բնօրինակը, կազմված մեկ օրինակով՝ անգլերեն, իսպաներեն, չինարեն, ռուսերեն և ֆրանսերեն, ընդ որում, բոլոր հինգ տեքստերն էլ հավասարազոր են,



ի պահ է հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որը պատշաճ կարգով վավերացված պատճենները կուղարկի սույն Կոնվենցիայի 45-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված բոլոր պետություններին:

Ի վկայումն որի՝ իրենց Կառավարությունների կողմից պատշաճ կերպով լիազորված ներքոստորագրյալ ներկայացուցիչները ստորագրեցին սույն Կոնվենցիան:

Կատարված է Վիեննայում հազար ինը հարյուր վաթսունութ թվի նոյեմբեր ամսի ութերորդ օրը:



ՀԱՎԵԼՎԱԾՆԵՐ
Հավելված 1

ԲԱՑԱՌՈՒՄՆԵՐ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆԵՐԸ ԵՎ ԿՑԱՍԱՅԼԵՐԸ ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԹՈՒՅԼԱՏՐԵԼՈՒ ՊԱՐՏԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԻՑ

1. Պայմանավորվող կողմերը կարող են իրենց տարածքով միջազգային երթևեկության չթույլատրել այն ավտոմեքենաները, կցասայլերը և փոխադրամիջոցների շարժակազմերը, որոնց ընդհանուր զանգվածը կամ սռնու բեռնվածությունը կամ եզրաչափային չափերը գերազանցում են իրենց տարածքում գրանցված փոխադրամիջոցների համար իրենց ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված սահմանները: Պայմանավորվող կողմերը, որոնց տարածքում իրագործվում է ծանր փոխադրամիջոցների միջազգային երթևեկություն, պետք է ձգտեն տվյալ շրջանի ճանապարհներով, բացի ցածր բնութագրեր ունեցող ճանապարհներից, այն փոխադրամիջոցներին և փոխադրամիջոցների շարժակազմերին միջազգային երթևեկության թույլատրելու տարածաշրջանային համաձայնագիր կնքել, որոնց զանգվածը և չափերը չեն գերազանցում այդ համաձայնագրով սահմանվող մեծությունները:

2. Սույն Հավելվածի 1-ին կետի ցուցումները կիրառելիս եզրաչափային չափերից (փոխադրամիջոցի լայնությամբ) դուրս եկող թույլատրելի առավելագույն լայնությունը գերազանցող չեն համարվելու՝

ա) անվադողերը՝ գետնին հավող կետերի հատվածում, և անվադողերում ճնշումը չափող սարքերի միացման հարմարանքները,

բ) չսահելու համար անիվների վրա հագցված հարմարանքները,

գ) հետին պատկերի հայելիները, որոնք այնպես են կառուցված, որ թեթևակի դիպչելիս կարող են երկու ուղղությամբ էլ շրջվել՝ դուրս չգալով թույլատրելի առավելագույն լայնության սահմաններից,

դ) շրջադարձի կողքի ցուցիչները և եզրաչափային լույսերը՝ պայմանով, որ նրանք եզրաչափից դուրս եկած լինեն մի քանի սանտիմետրից ոչ ավելի,

ե) բեռների վրա դրված մաքսային կնիքները (կապարակնիքները) և այդ կնիքների (կապարակնիքների) պահպանությունը և պաշտպանությունը ապահովելու սարքերը:

3. Պայմանավորվող կողմերը իրենց տարածքում կարող են միջազգային երթևեկության չթույլատրել փոխադրամիջոցների հետևյալ շարժակազմերը, եթե իրենց օրենսդրությունն այդպիսի շարժակազմերի երթևեկությունն արգելում է.

ա) կցասայլով մոտոցիկլետները,

բ) ավտոմեքենա և մի քանի կցասայլ ներառող շարժակազմերը,

գ) ուղևորներ տեղափոխելու համար նախատեսված կցասայլով փոխադրամիջոցները:

4. Պայմանավորվող կողմերն իրենց տարածքով կարող են միջազգային երթևեկության չթույլատրել ավտոմեքենաներն ու կցասայլերը, որոնց նկատմամբ տարածվում են բացառումներ՝ սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի 60-րդ կետի համաձայն:
5. Պայմանավորվող կողմերն իրենց տարածքով կարող են միջազգային երթևեկության չթույլատրել կախովի շարժիչով հեծանիվները և մոտոցիկլետները, որոնց վարորդները և, համապատասխան դեպքերում, ուղևորները պաշտպանիչ սաղավարտներ չունեն:
6. Ցանկացած ավտոմեքենայի (ոչ կախովի շարժիչով երկանիվ հեծանիվներ և առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետներ) իրենց տարածքով միջազգային երթևեկության թույլատրելը Պայմանավորվող կողմերը կարող են պայմանավորել ավտոմեքենայի վրա՝ սույն Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի 56-րդ կետում նշված և, երթևեկելի մասի վրա կանգ առնելու դեպքում, կանգ առած փոխադրամիջոցի վտանգ ներկայացնելու մասին նախազգուշացնող հարմարանքի առկայությամբ:
7. Իրենց տարածքում որոշ դժվարանց ճանապարհներով և բարդ ռելիեֆ ունեցող շրջաններում 3500 կգ-ը գերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող ավտոմեքենաներին միջազգային երթևեկության թույլատրելը Պայմանավորվող կողմերը կարող են պայմանավորել իրենց ազգային օրենսդրության հատուկ ցուցումների պահպանումով, որոնք վերաբերում են իրենց կողմից գրանցված՝ նույնպիսի թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող ավտոմեքենաներն այդ ճանապարհներով կամ այդ շրջաններում երթևեկության թույլատրելուն:
8. Պայմանավորվող կողմերն իրենց տարածքում կարող են միջազգային երթևեկության չթույլատրել ասիմետրիկ ճառագայթներով մոտիկ լույս ունեցող ավտոմեքենաները, եթե այդ ճառագայթների ուղղվածությունը չի համապատասխանում իրենց տարածքում ընդունված շարժման ուղղությանը:
9. Պայմանավորվող կողմերն իրենց տարածքում կարող են միջազգային երթևեկության չթույլատրել այն ավտոմեքենաները կամ ավտոմեքենայով քարշակվող կցասայլերը, որոնք ունեն այլ տարբերանշան, քան տվյալ փոխադրամիջոցի համար նախատեսված է սույն Կոնվենցիայի 37-րդ հոդվածով:



Հավելված 2
ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ ԳՏՆՎՈՂ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆՆԵՐԻ ԵՎ
ԿՑԱՍԱՅԼԵՐԻ ԳՐԱՆՑՄԱՆ ՀԱՄԱՐԸ

1. Սույն Կոնվենցիայի 35-րդ և 36-րդ հոդվածներում նշված գրանցման համարը պետք է կազմված լինի կամ թվերից, կամ թվերից և տառերից: Թվերը պետք է լինեն արաբական, իսկ տառերը՝ լատինական այբուբենի մեծատառեր: Սակայն թույլատրվում է այլ թվերի կամ տառերի օգտագործումը, բայց այդպիսի դեպքերում գրանցման համարը պետք է կրկնվի արաբական թվերով և լատինական մեծատառերով:

2. Գրանցման համարը պետք է կազմված և նշված լինի այնպես, որ անշարժ փոխադրամիջոցի առանցքի վրա գտնվող դիտորդը ցերեկը, պարզ եղանակին, այն կարողանա զանազանել 40 մ-ից ոչ պակաս հեռավորությունից. սակայն Պայմանավորվող կողմերն այդ նվազագույն հեռավորությունը կարող են նվազեցնել իրենց տարածքում գրանցված մոտոցիկլետների և հատուկ կարգի ավտոմեքենաների համար, որոնց գրանցման համարներին դժվար է տալ այնպիսի չափեր, որ հնարավոր լինի դրանք զանազանել 40 մ հեռավորությունից:

3. Եթե գրանցման համարը նշված է հատուկ վահանակի վրա, ապա այդ վահանակը պետք է լինի տափակ և ամրացված ուղղահայաց կամ համարյա ուղղահայաց՝ փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատվածքին ուղղահայաց: Եթե համարը նշվում կամ գրվում է ներկով հենց փոխադրամիջոցի վրա, ապա մակերևույթը, որի վրա այն նշվում կամ գրվում է ներկով, պետք է լինի տափակ, ուղղահայաց կամ համարյա տափակ և փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատվածքին ուղղահայաց:

4. 32-րդ հոդվածի 5-րդ կետի դրույթները հաշվի առնելով՝ վահանակը կամ մակերևույթը, որի վրա նշված է կամ ներկով գրված է գրանցման համարը, կարող է լինել լուսանդրադարձիչ նյութից:



Հավելված 3
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ ՊՏՆՎՈՂ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻ ԵՎ
ԿՑԱՍԱՅԼԵՐԻ ՏԱՐՔԵՐԱՆՇԱՆԸ

1. Սույն Կոնվենցիայի 37-րդ հոդվածում հիշատակված տարբերանշանը պետք է կազմված լինի լատինական այբուբենի մեկից երեք մեծատառերից: Տառերը պետք է լինեն բարձրությամբ 0.08 մ-ից ոչ պակաս և նշված 0.01 մ-ից ոչ պակաս հաստությամբ գծերով: Տառերը պետք է նշված լինեն սև ներկով, էլիպսի ձև ունեցող սպիտակ ֆոնի վրա, որի գլխավոր առանցքը պետք է լինի հորիզոնական:

2. Այն դեպքերում, երբ տարբերանշանը պարունակում է միայն մեկ տառ, էլիպսի գլխավոր առանցքը կարող է լինել ուղղահայաց:

3. Տարբերանշանը չպետք է ներառվի գրանցման համարի մեջ կամ նշված լինի այնպես, որ ընդունվի որպես այդ վերջինը և վատթարացնի նրա ընթեռնելիությունը:

4. Մոտոցիկլետների և նրանց կցասայլերի վրա էլիպսի առանցքների երկարությունը պետք է լինի 0.175 մ-ից և 0.115 մ-ից ոչ պակաս: Այլ ավտոմեքենաների և նրանց կցասայլերի վրա էլիպսի առանցքների երկարությունը պետք է լինի ոչ պակաս՝

ա) 0.24 մ-ից և 0.145 մ-ից, եթե տարբերանշանը բաղկացած է երեք տառից,

բ) 0.175 մ-ից և 0.115 մ-ից, եթե տարբերանշանը կազմող տառերը երեքից պակաս են:

5. 2-րդ Հավելվածի 3-րդ կետի դրույթները կիրառվում են տարբերանշանը փոխադրամիջոցների վրա նշելիս:



Հավելված 4
ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ ՊՏՆԿՈՂ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆՆԵՐԻ ԵՎ
ԿՑԱՍԱՅԻՆ ԴԱՆԱԶՄԱՆ ՆՇԱՆՆԵՐԸ

1. Ճանաչման նշանները ներառում են՝

ա) ավտոմեքենաների համար՝

i) փոխադրամիջոցը արտադրող գործարանի անվանումը կամ մակնիշը,

ii) շասսիի կամ (նրա բացակայության դեպքում) ավտոմեքենայի թափքի վրա՝ գործարանային համարը կամ արտադրող գործարանի սերիալական համարը,

iii) շարժիչի վրա՝ շարժիչի գործարանային համարը, եթե այդպիսի համարը նշվում է արտադրող գործարանի կողմից,

բ) կցասայլերի համար՝ նշումները, որոնք հիշատակված են վերոհիշյալ i և ii ենթակետերում,

գ) կախովի շարժիչով հեծանիվների համար՝ շարժիչի աշխատանքային ծավալի նշումը և «CM» տարբերանիշը:

2. Սույն Հավելվածի 1-ին կետում նշված՝ ճանաչման նշաններում ներառված տառերը և թվերը պետք է գետեղված լինեն մատչելի տեղում և լինեն ընթեռնելի. բացի այդ, դրանք պետք է նշված լինեն այնպես, որ դժվար լինի փոխելը կամ հեռացնելը: Ճանաչման նշանները պետք է նշվեն կամ բացառապես լատինական տառերով, կամ տպատառերով և արաբական թվերով, կամ էլ պետք է կրկնված լինեն այդ ձևով:



Հավելված 5

ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻՆ ԵՎ ԿՑԱՍԱՅԼԵՐԻՆ ՎԵՐԱՔԵՐՈՂ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

1. Առանց սույն Կոնվենցիայի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետի «ա» ենթակետի և 39-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթները խախտելու՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ավտոմեքենաների համար, որոնք ինքը գրանցում է, և կցասայլերի համար, որոնց ինքը երթևեկության է թույլատրում իր ազգային օրենսդրությանը համապատասխան, կարող է կիրառել սույն Հավելվածը լրացնող կամ սույն Հավելվածի դրույթներից ավելի խիստ ցուցումներ: Բոլոր փոխադրամիջոցները, որոնք գտնվում են միջազգային երթևեկության մեջ, պետք է համապատասխանեն դրանք առաջին անգամ շահագործման մեջ դնելու պահին գրանցման երկրում գործող տեխնիկական պայմաններին:
2. Սույն Հավելվածում «կցասայլ» տերմինը կիրառվում է միայն ավտոմեքենայով կցաքարշվելու համար նախատեսված կցասայլերի նկատմամբ:
3. Պայմանավորվող կողմերը, որոնք, սույն Կոնվենցիայի 1-ին հոդվածի «ժդ» ենթակետին համապատասխան, հայտարարել են առանց բեռնվածության 400 կգ չգերազանցող զանգված ունեցող եռանիվ փոխադրամիջոցները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու իրենց մտադրության մասին, պետք է առաջիններիս վրա տարածեն սույն Հավելվածում պարունակվող՝ կամ մոտոցիկլետներին, կամ մյուս ավտոմեքենաներին վերաբերող ցուցումները:

Գ Լ ու խ I ԱՐԳԵԼԱԿՈՒՄԸ

Այս գլխում՝

ա) «Մեկ սռնու անիվներ» տերմինը նշանակում է՝ անիվներ, որոնք դասավորված են փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատվածքին սիմետրիկ կամ համարյա սիմետրիկ՝ նույնիսկ այն դեպքում, երբ նրանք չեն գտնվում միևնույն սռնու վրա (սռնի-տանդեմը դիտարկվում է որպես երկու սռնի),

բ) «աշխատանքային արգելակ» տերմինը նշանակում է՝ հարմարանք, որն օգտագործվում է շարժումը դանդաղեցնելու և փոխադրամիջոցը կանգնեցնելու համար,

գ) «կայանման արգելակ» տերմինը նշանակում է՝ հարմարանք, որն օգտագործվում է վարորդի բացակայության ժամանակ փոխադրամիջոցն անշարժ վիճակում պահելու համար կամ անջատված կցասայլն անշարժ վիճակում պահելու համար,

դ) «վթարային արգելակ» տերմինը նշանակում է՝ հարմարանք, որը նախատեսված է փոխադրամիջոցի շարժումը դանդաղեցնելու և այն կանգնեցնելու համար՝ արգելակի շարքից դուրս գալու դեպքում:



Ա. Ավտոմեքենաների (ոչ մոտոցիկլետներ) արգելակումը

5. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա (ոչ մոտոցիկլետ) պետք է ունենա արգելակներ, որոնք կարող են հեշտությամբ գործողության մեջ դրվել վարորդի կողմից: Այդ արգելակման համակարգերը պետք է կատարեն արգելակման հետևյալ երեք գործողությունները.

ա) աշխատանքային արգելակը պետք է դանդաղեցնի փոխադրամիջոցի շարժումը և այն կանգնեցնի հուսալի, արագ և արդյունավետ՝ անկախ նրա բեռնվածության պայմաններից և նրանից՝ փոխադրամիջոցը բարձրանում է, թե՞ շարժվում է թեքությամբ դեպի ցած,

բ) կայանման արգելակը պետք է փոխադրամիջոցը պահի անշարժ վիճակում նկատելի թեքությամբ բարձրանալիս կամ իջնելիս՝ անկախ բեռնվածության պայմաններից. ընդ որում, արգելակի արգելակող մակերևույթները պետք է արգելակման վիճակում պահվեն զուտ մեխանիկական տիպի հարմարանքի միջոցով,

գ) վթարային արգելակը պետք է դանդաղեցնի փոխադրամիջոցի շարժումը և այն կանգնեցնի բավականաչափ կարճ հեռավորության վրա նույնիսկ աշխատանքային արգելակի շարքից դուրս գալու դեպքում՝ անկախ նրա բեռնվածության պայմաններից:

6. Սույն Հավելվածի 5-րդ կետի դրույթները պահպանելու պայմանով՝ այն հարմարանքները, որոնք ապահովում են արգելակման երեք գործողությունների կատարումը (աշխատանքային, վթարային և կայանման), կարող են ունենալ ընդհանուր մասեր. հաղորդակների համատեղումը թույլատրվում է միայն այն պայմանով, որ մնան առնվազն երկու առանձին հաղորդակ:

7. Աշխատանքային արգելակը պետք է ազդի փոխադրամիջոցի բոլոր անիվների վրա:

8. Վթարային արգելակը պետք է գործի փոխադրամիջոցի երկայնական միջին հատվածքի յուրաքանչյուր կողմից առնվազն մեկ անիվի վրա. նույնատիպ դրույթը վերաբերում է կայանման արգելակին:

9. Աշխատանքային արգելակը և կայանման արգելակը պետք է ազդեն անիվների հետ բավականին ամուր մասերի օգնությամբ մշտապես միացված արգելակող մակերևույթների վրա:

10. Ոչ մի արգելակող մակերևույթ չպետք է այնպես ամրացված լինի, որ կարողանա անջատվել անիվներից: Սակայն այդպիսի տարանջատումը թույլատրվում է որոշ արգելակող մակերևույթների համար՝ պայմանով, որ՝

ա) այն կարճաժամկետ է, օրինակ՝ փոխանցման տուփից արագությունը փոխելիս,

բ) կայանման արգելակի նկատմամբ՝ այն կարող է տեղի ունենալ միայն վարորդի գործողությունների արդյունքում,

գ) աշխատանքային կամ վթարային արգելակների նկատմամբ՝ արգելակումը շարունակվում է նշված արդյունավետությամբ՝ սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան:



10-բիս. Փոխադրամիջոցի արգելակմանը նպաստող ողջ սարքավորումը պետք է մշակված և նախագծված լինի այնպես, որ ապահովվի աշխատանքային արգելակի արդյունավետությունը երկարատև ու բազմակի օգտագործումից հետո:

10-տեր. Աշխատանքային արգելակի գործողությունը պետք է պատշաճ ձևով բաշխվի և միաժամանակացվի փոխադրամիջոցի տարբեր առանցքներով:

10-քվատեր. Եթե աշխատանքային արգելակի ղեկավարումը մասնակիորեն կամ ամբողջությամբ իրագործվում է էներգիայի աղբյուրի միջոցով (ոչ վարորդի ֆիզիկական էներգիայով), պետք է ապահովվի բավարար հեռավորության սահմաններում փոխադրամիջոցի արգելակումը նույնիսկ էներգիայի տվյալ աղբյուրի շարքից դուրս գալու դեպքում:

Բ. Կցասայլերի արգելակումը

11. Սույն Հավելվածի 17-րդ կետի «գ» ենթակետի դրույթները պահպանելու պայմանով՝ յուրաքանչյուր կցասայլ, բացի թեթև կցասայլերից, պետք է ունենա, մասնավորապես՝

ա) աշխատանքային արգելակ, որը թույլ է տալիս դանդաղեցնել փոխադրամիջոցի շարժումը և այն կանգնեցնել հուսալի, արագ և արդյունավետ՝ անկախ նրա բեռնվածության պայմաններից և նրանից՝ փոխադրամիջոցը բարձրանում է, թե՞ իջնում,

բ) կայանման արգելակ, որը թույլ է տալիս փոխադրամիջոցը պահել անշարժ վիճակում նկատելի թեքությամբ բարձրանալիս կամ իջնելիս՝ անկախ փոխադրամիջոցի բեռնվածության պայմաններից. ընդ որում, արգելակի արգելակող մակերևույթները պետք է արգելակման վիճակում պահվեն զուտ մեխանիկական սարքի միջոցով: Այս դրույթը չի տարածվում այն կցասայլերի վրա, որոնք առանց գործիքների օգնության փոխադրամիջոց-քարշակից չեն կարող անջատվել՝ պայմանով, որ կայանման արգելակմանը ներկայացվող պահանջները կպահպանվեն փոխադրամիջոցների շարժակազմի նկատմամբ:

12. Արգելակման այդ երկու գործողությունների (աշխատանքային և կայանման) կատարումն ապահովող հարմարանքները կարող են ունենալ ընդհանուր մասեր:

13. Աշխատանքային արգելակը պետք է ազդի կցասայլի բոլոր անիվների վրա: Արգելակի ազդեցությունը պետք է համապատասխան ձևով բաշխվի և միաժամանակացվի կցասայլի տարբեր առանցքներով:

14. Աշխատանքային արգելակը պետք է գործողության մեջ դրվի փոխադրամիջոց-քարշակի աշխատանքային արգելակի հաղորդակով. սակայն եթե կցասայլի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 3500 կգ-ը, աշխատանքային արգելակը կարող է նախագծված լինել այնպես, որ շարժման ժամանակ նա գործողության մեջ դրվի միայն կցասայլը քարշակին մոտենալու միջոցով (արգելակում իներցիայի ուժով):



15. Աշխատանքային արգելակը և կայանման արգելակը պետք է ազդեն արգելակող մակերևութների վրա, որոնք բավականաչափ ամուր մասերի օգնությամբ մշտապես կապված են անհիվներին:

16. Արգելակող հարմարանքները պետք է ապահովեն կցասայլի ավտոմատ կանգ առնելը շարժման ժամանակ կցման հարմարանքի կտրվելու դեպքում: Սակայն այս պահանջը չի տարածվում ոչ միասունի և ոչ երկսունի կցասայլերի վրա, որոնց սռնիների միջև հեռավորությունը կազմում է 1 մ-ից (40 դյույմից) պակաս՝ պայմանով, որ նրանց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 1500 կգ-ից, և որ, բացի կիսակցասայլերից, նրանց մոտ կցման հարմարանքի հետ միասին կա լրացուցիչ կցման հարմարանք:

Գ. Փոխադրամիջոցների շարժակազմերի արգելակումը

17. Ի լրումն սույն գլխի Ա և Բ բաժիններում պարունակվող՝ չկցորդված փոխադրամիջոցներին (ավտոմեքենաներին և կցասայլերին) վերաբերող դրույթների՝ կցորդված փոխադրամիջոցների շարժակազմերին վերաբերում են հետևյալ դրույթները՝

ա) շարժակազմի մաս հանդիսացող յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի արգելակները պետք է լինեն համատեղելի,

բ) աշխատանքային արգելակի գործողությունը պետք է համապատասխան ձևով բաշխվի և միաժամանակացվի շարժակազմի տարբեր սռնիներում,

գ) աշխատանքային արգելակ չունեցող կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չպետք է գերազանցի փոխադրամիջոց-քարշակի զանգվածի գումարի կեսը՝ առանց բեռնվածության և վարորդի քաշի:

Դ. Մոտոցիկլետների արգելակումը

18. ա) Յուրաքանչյուր մոտոցիկլետ պետք է ունենա երկու արգելակային սարքավորում, որոնցից մեկն ազդում է գոնե հետևի անհիվի կամ անհիվների վրա, իսկ մյուսը՝ գոնե առջևի անհիվի կամ անհիվների վրա. եթե մոտոցիկլետը ունի սայլակ, այդ սայլակի անհիվի արգելակում չի պահանջվում: Այդ արգելակային սարքավորումները պետք է հնարավորություն տան դանդաղեցնել մոտոցիկլետի ընթացքը և այն կանգնեցնել հուսալի, արագ և արդյունավետ՝ անկախ նրա բեռնվածության պայմաններից և նրանից՝ նա բարձրանում է, թե՞ իջնում:

բ) Ի լրումն այս կետի «ա» ենթակետի դրույթների՝ փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատվածքի նկատմամբ համաչափ դասավորված անհիվներով եռանիվ մոտոցիկլետները պետք է սարքավորված լինեն սույն Հավելվածի 5-րդ կետի «բ» ենթակետի դրույթներին համապատասխանող կայանման արգելակով:



Գ Լ ու խ II

Փոխադրամիջոցի լուսավորման ԵՎ լուսային ազդանշանների սարքավորումները

19. Սույն գլխի դրույթները կիրառելիս՝

«հեռու լույսի լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի առջևում ճանապարհը հեռու տարածության վրա լուսավորելու համար նախատեսված լապտեր,

«մոտիկ լույսի լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի առջևում ճանապարհը այնպես լուսավորելու համար նախատեսված լապտեր, որը հանդիպակաց փոխադրամիջոցների վարորդներին և ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին չի կուրացնում և անհարմարություններ չի պատճառում,

«առջևի եզրաչափային լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի և նրա եզրաչափային լայնության մասին առջևից ազդանշանելու համար նախատեսված լապտեր,

«հետևի եզրաչափային լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի և նրա եզրաչափային լայնության մասին հետևից ազդանշանելու համար նախատեսված լապտեր,

«կանգ առ ազդանշան» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի հետևում գտնվող ճանապարհից մյուս օգտվողներին վարորդի կողմից աշխատանքային արգելակը գործողության մեջ դնելու մասին ազդանշանելու համար նախատեսված լապտեր,

«առջևի հակամառախուղային լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ խիտ մառախուղի, ծյուն տեղալու, հորդ անձրևի դեպքում կամ նմանատիպ պայմաններում ճանապարհի լուսավորումը բարելավելու համար նախատեսված լապտեր,

«հետևի հակամառախուղային լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ խիտ մառախուղի, ծյուն տեղալու, հորդ անձրևի դեպքում կամ նմանատիպ պայմաններում փոխադրամիջոցի՝ հետևից տեսանելի լինելը բարելավելու համար նախատեսված լապտեր,

«հետընթացի լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի հետևում ճանապարհը լուսավորելու և, երբ փոխադրամիջոցը շարժվում է կամ մտադրվում է շարժվել հետընթաց, ճանապարհից մյուս օգտվողներին նախազգուշացնող ազդանշան տալու համար նախատեսված լապտեր,

«շրջադարձի ցուցիչի լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին այն մասին ազդանշանելու համար նախատեսված լապտեր, որ վարորդը մտադրվում է փոխել շարժման ուղղությունը դեպի աջ կամ ձախ,



«կայանման լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ կայանման մեջ գտնվող փոխադրամիջոցի մասին ազդանշանելու համար նախատեսված լապտեր. այն կարող է փոխարինել առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերներին,

«ուրվագծային զաբարիտային լապտերներ» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի եզրաչափքային լայնքի եզրային կետի մոտ հնարավորինս բարձր մոնտաժված և նրա եզրաչափքային լայնքը նկատելի դարձնելու համար նախատեսված լապտերներ: Որոշ ավտոմեքենաների և կցասայլերի համար այդ ազդանշանը լրացնում է եզրաչափքային լապտերներին և հատուկ ուշադրություն է հրավիրում փոխադրամիջոցի եզրաչափքերի վրա,

«վթարային ազդանշան» տերմինը նշանակում է՝ շրջադարձը ցույց տվող բոլոր լապտերների միաժամանակյա միացումով ապահովվող ազդանշան,

«կողային լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ փոխադրամիջոցի կողքին տեղակայված և փոխադրամիջոցի առկայությունը կողքից նկատելի դարձնելու համար նախատեսված լապտեր,

«հատուկ նախազգուշացնող լապտեր» տերմինը նշանակում է՝ լապտեր, որը նախատեսված է անցնելու առաջնահերթության իրավունք ունեցող փոխադրամիջոցները կամ այն փոխադրամիջոցը կամ մի քանի փոխադրամիջոցները նկատելի դարձնելու համար, որոնց ներկայությունը ճանապարհին երթևեկության մյուս մասնակիցներից պահանջում է ձեռնարկել նախազգուշացման հատուկ միջոցներ, մասնավորապես, ավտոշարայունը, բացառիկ խոշոր չափերի փոխադրամիջոցները, ինչպես նաև շինարարության մեջ և ավտոճանապարհների սպասարկման համար օգտագործվող փոխադրամիջոցները և մեքենաները,

«հետևի համարանշանի լուսավորման սարքավորում» տերմինը նշանակում է հետևի համարանիշը լուսավորելու համար ծառայող հարմարանք. այն կարող է կազմված լինել մի քանի օպտիկական տարրերից,

«ցերեկային ընթացքային լապտեր» տերմինը նշանակում է ցերեկային ժամերին շարժվող փոխադրամիջոցի տեսանելիությունը (առջևից) բարելավելու համար նախատեսված լապտեր,

«լուսանդրադարձիչ հարմարանք» տերմինը նշանակում է՝ հարմարանք, որը նախատեսված է փոխադրամիջոցի առկայությունը ազդանշանելու համար՝ լույսի աղբյուրից ճառագայթող լույսը արտացոլելու միջոցով, որը կապված չէ այդ փոխադրամիջոցի հետ,

«լուսավորող մակերես» տերմինը նշանակում է լուսարձակող մակերևույթի ուղղանկյուն պրոյեկցիան ուղղահայաց լայնակի հարթության վրա: Լուսանդրադարձիչ հարմարանքի դեպքում մակերեսն իրենից ներկայացնում է լուսանդրադարձիչ օպտիկական հարմարանքի տեսանելի մակերեսը:



20. Սույն գլխում նշված լույսերի գույները հնարավորին չափ պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի լրացման մեջ պարունակվող սահմանումներին:

21. Բացի մոտոցիկլետներից՝ յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, որի արագությունը հարթ ճանապարհով կարող է գերազանցել ժամում 40 կմ-ը (25 մղոն), առջևից պետք է ունենա գիշերը պարզ եղանակին ճանապարհը անհրաժեշտ ձևով լուսավորելու հնարավորություն ունեցող հեռու լույսի սպիտակ կամ դեղին ընտրովի (սելեկտիվ) գույգ թվով լապտերներ: Հեռու լույսի լապտերների լուսավորող մակերեսների արտաքին եզրերը ոչ մի դեպքում չպետք է գտնվեն փոխադրամիջոցի եզրաչափքային լայնքի եզրին ավելի մոտ, քան մոտիկ լույսի լապտերների լուսավորող մակերեսի արտաքին եզրերը:

22. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, բացի մոտոցիկլետներից, որի արագությունը հարթ ճանապարհին կարող է գերազանցել ժամում 10 կմ-ը (6 մղոն), առջևից պետք է ունենա գիշերը պարզ եղանակին ճանապարհը համապատասխան ձևով լուսավորելու հնարավորություն ունեցող մոտիկ լույսի սպիտակ կամ դեղին ընտրովի (սելեկտիվ) գույգ թվով լապտերներ: Ավտոմեքենան պետք է սարքավորված լինի այնպես, որ միաժամանակ կարելի լինի միացնել մոտիկ լույսի երկու լապտերից ոչ ավելի: Մոտիկ լույսի լապտերները պետք է կարգավորված լինեն այնպես, որ համապատասխանեն սույն Հավելվածի 19-րդ կետում պարունակվող սահմանմանը:

23. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, ոչ առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետ, առջևից պետք է ունենա սպիտակ գույնի երկու՝ առջևի եզրաչափքային լապտեր, սակայն ընտրովի (սելեկտիվ) դեղին գույնը թույլատրվում է ընտրովի (սելեկտիվ) դեղին լույս ճառագայթող հեռու կամ մոտիկ լույսի լապտերների հետ համատեղված առջևի եզրաչափքային լապտերների համար: Եթե այդ առջևի եզրաչափքային լապտերները հանդիսանում են փոխադրամիջոցի առջևից միացված միակ լապտերները, ապա նրանք պետք է տեսանելի լինեն գիշերը պարզ եղանակին, չկուրացնեն և ավելորդ անհարմարություններ չպատճառեն ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին:

24. ա) Յուրաքանչյուր ավտոմեքենան, ոչ առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետ, հետևից պետք է ունենա գիշերը պարզ եղանակին տեսանելի, ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին չկուրացնող և ավելորդ անհարմարություններ չպատճառող կարմիր գույնի գույգ թվով հետևի եզրաչափքային լապտերներ,

բ) յուրաքանչյուր կցասայլ հետևից պետք է ունենա գիշերը պարզ եղանակին տեսանելի, ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին չկուրացնող և ավելորդ անհարմարություններ չպատճառող կարմիր գույնի գույգ թվով հետևի եզրաչափքային լապտերներ: Սակայն այն կցասայլերը, որոնց եզրաչափքային լայնությունը չի գերազանցում 0.80 մ-ը, կարող են ունենալ այդ լապտերներից միայն մեկը, եթե այդպիսի կցասայլը կցաքարշվում է առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետով:

25. Հետևից համարանիշ ունեցող յուրաքանչյուր ավտոմեքենա կամ կցասայլ պետք է սարքավորված լինի այնպես հարմարեցված լուսավորման հարմարանքով, որ պարզ եղանակին այդ համարանիշը լինի ընթերցելի:

26. Բոլոր ավտոմեքենաների (ներառյալ՝ մոտոցիկլետները) և ավտոմեքենայից և մեկ կամ մի քանի կցասայլերից կազմված փոխադրամիջոցների շարժակազմերի վրա էլեկտրական



միացումները պետք է հարմարեցված լինեն այնպես, որ ավտոմեքենաների հեռու լույսի լապտերները, մոտիկ լույսի լապտերները, առջևի հակամառախուղային լապտերները, առջևի եզրաչափքային լապտերները և վերոհիշյալ 25-րդ կետում հիշատակված լուսավորման հարմարանքը կարողանան միացվել միայն ավտոմեքենայի կամ շարժակազմի մեջ մտնող վերջին փոխադրամիջոցի հետևի եզրաչափքային լապտերների միացման հետ միաժամանակ:

Անհրաժեշտ է, որ հետևի հակամառախուղային լապտերները կարողանան միացվել միայն հեռու լույսի լապտերների, մոտիկ լույսի լապտերների կամ առջևի հակամառախուղային լապտերների միացման հետ միասին:

Սակայն այդ դրույթը չի կիրառվում հեռու կամ մոտիկ լույսի լապտերների նկատմամբ, եթե նրանք օգտագործվում են սույն Կոնվենցիայի 32-րդ հոդվածի 3-րդ կետում նշված լուսային ազդանշաններ տալու համար: Բացի այդ, էլեկտրական միացումները պետք է հարմարեցված լինեն այնպես, որ ավտոմեքենաների առջևի եզրաչափքային լապտերները միշտ միանան մոտիկ լույսի լապտերները, հեռու լույսի լապտերները կամ հակամառախուղային լապտերները միացնելիս:

27. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, բացի առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետից, հետևից պետք է ունենա արևմտյան երկու ոչ եռանկյունաձև կարմիր լուսանդրադարձող հարմարանք: Այլ փոխադրամիջոցի՝ հեռու լույսի լապտերներով, մոտիկ լույսի լապտերներով կամ հակամառախուղային լապտերներով լուսավորելիս այդ լուսանդրադարձիչ սարքերը պետք է գիշերը պարզ եղանակին տեսանելի լինեն տվյալ փոխադրամիջոցի վարորդին:

28. Յուրաքանչյուր կցասայլ հետևից պետք է ունենա արևմտյան երկու կարմիր լուսանդրադարձիչ հարմարանք: Այդ լուսանդրադարձիչ հարմարանքները պետք է ունենան գազաթը դեպի վեր ուղղված և մեկ հորիզոնական կողմով հավասարակողմ եռանկյան ձև: Այդ եռանկյան մեջ չպետք է գետնովի ոչ մի ազդանշանային լապտեր: Նշված լուսանդրադարձիչ սարքերը տեսանելիության առումով պետք է համապատասխանեն վերոհիշյալ 27-րդ կետում նշված պահանջներին: Սակայն կցասայլերը, որոնց եզրաչափքային լայնքը չի գերազանցում 0.80 մ-ը, կարող են ունենալ միայն մեկ լուսանդրադարձիչ հարմարանք, եթե նրանք կցաքարշվում են առանց սայլակի երկանիվ մոտոցիկլետով:

29. Յուրաքանչյուր կցասայլ առջևից պետք է ունենա ոչ եռանկյունաձև երկու սպիտակ լուսանդրադարձիչ հարմարանք: Այդ հարմարանքները պետք է բավարարեն վերոհիշյալ 27-րդ կետում նշված տեսանելիության պայմաններին:

30. Կցասայլն առջևից պետք է ունենա երկու սպիտակ եզրաչափքային լապտեր, եթե նրա լայնքը գերազանցում է 1.60 մ-ը: Այս կերպ նշված առջևի եզրաչափքային լապտերները պետք է տեղադրված լինեն կցասայլի եզրաչափքային լայնքի եզրին հնարավորինս մոտ:

31. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, բացառությամբ սայլակով կամ առանց նրա երկանիվ մոտոցիկլետների, որի արագությունը հարթ ճանապարհին կարող է գերազանցել ժամում 25 կմ-ը (15 մղոն), պետք է հետևից ունենա արևմտյան երկու կարմիր կանգ առ ազդանշան, որոնց լուսաուժը պետք է գերազանցի հետևի եզրաչափքային լապտերների լուսաուժին:



Այս նույն դրույթը վերաբերում է փոխադրամիջոցների շարժակազմի վերջում գտնվող յուրաքանչյուր կցասայլի:

32. Պայմանով, որ, սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան, կախովի շարժիչով հեծանիվները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու մասին հայտարարություն արած Պայմանավորվող կողմերը կարող են կախովի շարժիչով հեծանիվներն ազատել բոլոր ներքոհիշյալ դրույթների կամ նրանց մի մասի պահպանումից՝

ա) սայլակով կամ առանց նրա յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ պետք է սարքավորված լինի գույնի և տեսանելիության առումով վերոհիշյալ 22-րդ կետում նշված ցուցումներին համապատասխանող մոտիկ լույսի մեկ կամ երկու լապտերով,

բ) սայլակով կամ առանց նրա յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ, որի արագությունը հարթ ճանապարհին կարող է գերազանցել ժամում 40 կմ-ը (25 մղոն), մոտիկ լույսի լապտերից բացի, պետք է ունենա գույնի և տեսանելիության առումով սույն Հավելվածի 21-րդ կետում պարունակվող ցուցումներին համապատասխանող առնվազն մեկ հեռու լույսի լապտեր: Եթե այդպիսի մոտոցիկլետն ունի հեռու լույսի մեկից ավելի լապտերներ, ապա այդ լապտերները պետք է տեղադրվեն հնարավորին չափ միմյանց մոտ:

33. Առանց սայլակի յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ կարող է առջևից սարքավորված լինել գույնի և տեսանելիության առումով սույն Հավելվածի 23-րդ կետում պարունակվող ցուցումներին համապատասխանող մեկ կամ երկու եզրաչափքային լապտերներով: Եթե այդպիսի մոտոցիկլետն ունի առջևի երկու եզրաչափքային լապտեր, ապա այդ լապտերները պետք է տեղադրվեն միմյանց հնարավորին չափ մոտ:

34. Առանց սայլակի յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ պետք է ունենա գույնի և տեսանելիության առումով սույն Հավելվածի 24-րդ կետի «ա» ենթակետում պարունակվող ցուցումներին համապատասխանող հետևի մեկ եզրաչափքային լապտեր:

35. Առանց սայլակի յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ հետևից պետք է ունենա գույնի և տեսանելիության առումով վերոհիշյալ 27-րդ կետում նշված ցուցումներին բավարարող ոչ եռանկյունաձև մեկ լուսանդրադարձիչ հարմարանք:

36. Սայլակով կամ առանց նրա յուրաքանչյուր երկանիվ մոտոցիկլետ պետք է ունենա սույն Հավելվածի 31-րդ կետի դրույթներին բավարարող կանգ առ ազդանշան՝ այն վերապահումով, որ, սույն Կոնվենցիայի 54-րդ հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան, կախովի շարժիչով հեծանիվները մոտոցիկլետներին հավասար համարելու մասին հայտարարություն արած Պայմանավորվող կողմերը կարող են այս դրույթը չտարածել սայլակով կամ առանց սայլակի, կախովի շարժիչով երկանիվ հեծանիվների վրա:

37. Զխախտելով առանց սայլակի մոտոցիկլետների համար սահմանված լապտերներին և հարմարանքներին վերաբերող դրույթները՝ երկանիվ մոտոցիկլետի հետ միացված յուրաքանչյուր սայլակ պետք է ունենա գույնի և տեսանելիության առումով սույն Հավելվածի 23-րդ կետում պարունակվող ցուցումներին համապատասխանող մեկ առջևի եզրաչափքային լապտեր, գույնի և տեսանելիության առումով սույն Հավելվածի 24-րդ կետի «ա» ենթակետում պարունակվող ցուցումներին համապատասխանող մեկ հետևի եզրաչափքային լապտեր և մեկ լուսանդրադարձիչ հարմարանք, որը գույնի և



տեսանելիության առումով համապատասխանում է սույն Հավելվածի 27-րդ կետում պարունակվող ցուցումներին: Էլեկտրական միացումները պետք է հարմարեցված լինեն այնպես, որ սայլակի լապտերիկը և հետևի եզրաչափքային լապտերը միանան մոտոցիկլետի հետևի եզրաչափքային լապտերի հետ միաժամանակ: Համենայն դեպս, սայլակը չպետք է ունենա հեռու կամ մոտիկ լույսի լապտեր:

38. Կոնվենցիայի 1-ին հոդվածի «ժդ» ենթակետին համապատասխան՝ մոտոցիկլետներին հավասարեցված փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատույթին սիմետրիկ երեք անիվ ունեցող ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն սույն Հավելվածի 21-րդ կետում, 22-րդ կետում, 23-րդ կետում, 24-րդ կետի «ա» ենթակետում, 27-րդ կետում և 31-րդ կետում նշվող հարմարանքներով: Սակայն էլեկտրական փոխադրամիջոցի վրա, որի լայնքը չի գերազանցում 1.30 մ-ը, և որի արագությունը չի գերազանցում ժամում 40 կմ-ը (25 մղոնը), հեռու լույսի մեկ լապտերի և մոտիկ լույսի մեկ լապտերի տեղակայումը բավարար է:

39. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, բացառությամբ կախովի շարժիչով հեծանիվների, և յուրաքանչյուր կցասայլ պետք է ունենան թարթող ավտոդեղին լույսերով շրջադարձի ցուցիչների անշարժ լապտերներ՝ փոխադրամիջոցի վրա զույգ առ զույգ տեղակայված և ճանապարհային երթևեկության այն մասնակիցների համար ցերեկով ու գիշերով տեսանելի, որոնք հաշվի են առնում տվյալ փոխադրամիջոցի ընթացքը:

40. Եթե ավտոմեքենայի վրա կան դիմացի հակամառախուղային լապտերներ, դրանք պետք է լինեն սպիտակ կամ ավտոդեղին ընտրովի (սելեկտիվ) գույնի երկու, իսկ մոտոցիկլետների վրա՝ մեկ հատ և սարքավորված լինեն այնպես, որ դրանք լուսավորող մակերևույթի ոչ մի կետ չգտնվի մոտիկ լույսի լապտերների լուսավորող մակերևույթի ամենաբարձր կետից բարձր:

41. Հետընթացի ոչ մի լապտեր չպետք է կուրացնի կամ ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցների համար անհարմարություններ ստեղծի: Եթե ավտոմեքենան սարքավորված է հետընթացի լապտերներով, ապա այդ լապտերները պետք է արձակեն սպիտակ կամ դեղին ընտրովի (սելեկտիվ) լույս: Այդ լապտերները պետք է միանան միայն այն ժամանակ, երբ միացվում է հետընթացի փոխանցումը:

42. Ոչ մի լապտեր (ոչ շրջադարձի ցուցիչների և հատուկ նախազգուշացնող լապտերներ) չպետք է լինի թարթող կամ լուսաբռնկվող: Կողային լապտերները թարթող ռեժիմով կարող են աշխատել շրջադարձի ցուցիչների լապտերների հետ միաժամանակ:

42-բիս. Հատուկ նախազգուշացնող լապտերները պետք է լինեն թարթող կամ լուսաբռնկվող: Այդ լապտերների գույնը պետք է համապատասխանի 32-րդ հոդվածի 14-րդ կետի դրույթներին:

42-տեր. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, բացառությամբ մոտոցիկլետների, և յուրաքանչյուր կցասայլ պետք է սարքավորված լինեն այնպես, որ կարողանան տալ վթարային ազդանշան:

42-քվատեր. Եթե ավտոմեքենայի կամ կցասայլի վրա տեղակայված են հետևի հակամառախուղային լապտերներ, ապա դրանք պետք է լինեն կարմիր գույնի:



42-քվինքվիես. 6 մ-ից ավելի երկարությամբ յուրաքանչյուր ավտոմեքենա և կցասայլ պետք է սարքավորված լինի ավտոդեղին գույնի կողային լուսանդրադարձիչ հարմարանքներով:

42-սեքստիես. 1.80 մ-ից ավելի լայնքով յուրաքանչյուր ավտոմեքենա և կցասայլ պետք է սարքավորված լինի ուրվագծային եզրաչափային լապտերներով: Այդպիսի լապտերները պարտադիր են, եթե ավտոմեքենայի կամ կցասայլի լայնքը գերազանցում է 2.10 մ-ը: Այդ լապտերների քանակը նրանց տեղակայման դեպքում պետք է լինի երկուսից ոչ պակաս, և նրանք պետք է ճառագայթեն առջևից սպիտակ կամ ավտոդեղին և հետևից կարմիր լույս:

42-սեպտիես. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա և կցասայլ կարող է ունենալ կողային եզրաչափային լապտերներ: Այդպիսի լապտերների տեղակայման դեպքում դրանք պետք է ճառագայթեն ավտոդեղին լույս:

43. Սույն Հավելվածի դրույթները կիրառելիս պետք է դիտարկել՝

ա) որպես մեկ լապտեր՝ նույնական կամ ոչ, բայց միևնույն նպատակին ծառայող և նույն գույնն ունեցող երկու և ավելի լապտերների համակցումը,

բ) որպես երկու լապտեր կամ զույգ թվով լապտերներ՝ շերտի ձև ունեցող լուսավորված ամբողջական մակերևույթը՝ պայմանով, որ այն տեղակայված լինի փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատույթին սիմետրիկ: Այդ մակերևույթի լուսավորումը պետք է իրագործվի նրա եզրերին հնարավորին չափ մոտ գտնվող առնվազն երկու լույսի աղբյուրներով:

44. Միևնույն փոխադրամիջոցի վրա նույն նպատակին ծառայող և դեպի միևնույն կողմն ուղղված լապտերները պետք է լինեն միևնույն գույնի: Զույգ թիվ կազմող լապտերները և լուսանդրադարձիչ սարքերը պետք է տեղակայված լինեն փոխադրամիջոցի երկայնական հատույթին սիմետրիկ՝ բացառությամբ այն փոխադրամիջոցների, որոնց արտաքին ձևը սիմետրիկ չէ: Լապտերների յուրաքանչյուր զույգը պետք է ակնհայտորեն նույն լուսաուժն ունենա:

45. Տարբեր նպատակի ծառայող լապտերները, սույն գլխի այլ կետերի դրույթները պահպանելու պայմանով, լապտերներն ու լուսանդրադարձիչ հարմարանքները կարող են մոնտաժված լինել որպես մեկ լուսային սարք կամ միացված լինել նրա մեջ՝ պայմանով, որ այդ լապտերներից և լուսանդրադարձիչ հարմարանքներից յուրաքանչյուրը համապատասխանի սույն Հավելվածի՝ իրեն վերաբերող դրույթներին:



Գ Լ ու խ III Այլ ցուցումներ

Ղեկային կառավարումը

46. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա պետք է ունենա ամուր ղեկային հարմարանք, որը վարորդին հնարավորություն կտա հեշտ, արագ և վստահ փոխել փոխադրամիջոցի շարժման ուղղությունը:

Հետին պատկերի հայելին

47. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա պետք է ունենա հետին պատկերի մեկ կամ մի քանի հայելի. այդ հայելիների քանակը, չափը և տեղակայումը պետք է լինի այնպիսին, որ վարորդը կարողանա տեսնել իր փոխադրամիջոցի հետևում ճանապարհային երթևեկությունը:

Ճայնային ազդանշանման սարքը

48. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա պետք է ունենա բավարար հզորության ձայնային ազդանշանման առնվազն մեկ սարք: Ազդանշանման սարքի արձակած ձայնը պետք է լինի տևական, միատոն և ոչ ականջ ծակող: Անցման առաջնահերթության իրավունք ունեցող փոխադրամիջոցները և ընդհանուր օգտագործման մարդատար փոխադրամիջոցները կարող են ունենալ այս պահանջներին չբավարարող լրացուցիչ ձայնային ազդանշանման սարքեր:

Ապակեմաքրիչը

49. Հողմապակով սարքավորված յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, որի չափերը և ձևը այնպիսին են, որ վարորդն իր տեղից ճանապարհը առջևում կարող է տեսնել միայն այդ հողմապակու թափանցիկ բաղկացուցիչ մասերի միջով, պետք է ունենա առնվազն մեկ արդյունավետ գործող և ամուր ապակեմաքրիչ, որը, գտնվելով համապատասխան դիրքում, կգործի առանց վարորդի մշտական միջամտությունը պահանջելու:

Ապակեմաքրիչը

50. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, որը պարտադիր կարգով պետք է ունենա առնվազն մեկ ապակեմաքրիչ, պետք է ունենա ապակեմաքրիչ:



Հողնապակին և ապակիները

51. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի վրա և յուրաքանչյուր կցասայլի վրա՝

ա) թափանցիկ նյութերը, որոնցից պատրաստված են փոխադրամիջոցի արտաքին բաղկացուցիչ մասերը (ներառյալ հողնապակին) կամ ներքին միջնորմի բաղկացուցիչ մասերը, պետք է լինեն այնպիսին, որ նրանց վնասվելու դեպքում խեղումներ պատճառելու վտանգը հասցված լինի նվազագույնի,

բ) հողնապակին պետք է պատրաստված լինի այնպիսի նյութից, որի թափանցիկությունը չի խամրում, և պետք է լինի այնպիսին, որ իր միջով երևացող առարկաների ոչ մի նկատելի աղավաղում չառաջացնի, և որ նրա վնասվելու դեպքում վարորդը հնարավորություն ունենա ճանապարհը բավարար չափով տեսնել:

Հետընթաց շարժվելու հարմարանքը

52. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա պետք է սարքավորված լինի վարորդի տեղից գործողության մեջ դրվող հետընթաց շարժվելու հարմարանքով: Սակայն այդ հարմարանքը պարտադիր է եռանիվ մոտոցիկլետների և ավտոմեքենաների համար, որոնց անիվները տեղադրված են փոխադրամիջոցի միջին երկայնական հատվածքի նկատմամբ սիմետրիկ միայն այն դեպքում, եթե նրանց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 400 կգ-ը (900 ֆունտը):

Խլացուցիչը

53. Ավտոմեքենայի վրա տեղադրված յուրաքանչյուր ներքին այրման շարժիչ պետք է սարքավորված լինի արդյունավետ գործող խլացուցիչով:

Դողերը

54. Ավտոմեքենաների և նրանց կցասայլերի անիվները պետք է սարքավորված լինեն օդաձնշման դողերով, որոնք պետք է ապահովեն լավ շփումը նույնիսկ թաց ճանապարհի վրա: Սակայն այս դրույթը Պայմանավորվող կողմերին չի խոչընդոտում թույլատրել օգտագործել հարմարանքներ, որոնք կարող են տալ օդաձնշման դողերի օգտագործման դեպքում ստացվող արդյունքներին ամրնվազն համարժեք արդյունքներ:

Արագաչափը

55. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա, որի արագությունը հարթ ճանապարհի վրա կարող է գերազանցել ժամում 40 կմ-ը (25 մղոն), պետք է ունենա արագաչափ. սակայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ այս ցուցումը կարող է չտարածել մոտոցիկլետների և այլ թեթև փոխադրամիջոցների որոշ կարգերի վրա:



Ավտոմեքենայի վրա տեղադրված ազդանշանման հարմարանքը

56. 23-րդ հոդվածի 5-րդ կետում և սույն Կոնվենցիայի 1-ին Հավելվածի 6-րդ կետում նշված հարմարանքը պետք է լինի՝

ա) կամ հավասարակողմ եռանկյան ձև ունեցող կարմիր եզրերով վահանակ, ընդ որում, այդ եռանկյան միջին մասը կարող է լինել դատարկ կամ բաց գույնով ներկված. կարմիր եզրերը պետք է ունենան լուսանդրադարձիչ շերտ: Բացի այդ, նրանք կարող են ունենալ կարմիր լուսարձակիչ ծածկ և/կամ լուսավորվել ներսից. վահանակը պետք է հարմարեցված լինի ուղղաձիգ վիճակում կայուն տեղադրելու համար,

բ) կամ այլ նույնպիսի արդյունավետ հարմարանք՝ նշված այն երկրի օրենսդրությամբ, որում գրանցված է փոխադրամիջոցը:

Հակաառևանգիչ համասարքը

57. Յուրաքանչյուր ավտոմեքենա պետք է սարքավորված լինի հակաառևանգիչ համասարքով, որը փոխադրամիջոցը կանգառում թողնելիս հնարավորություն կտա շարքից հանել կամ արգելակել փոխադրամիջոցի որևէ հիմնական մաս:

Պահող համասարքերը

58. Այն դեպքերում, երբ տեխնիկապես նպատակահարմար է, սույն Կոնվենցիայի 6-րդ և 7-րդ Հավելվածներում նշված B կարգի փոխադրամիջոցների, բացառությամբ ազգային օրենսդրության դրույթների հիման վրա նախագծված կամ հատուկ նպատակների համար օգտագործվող փոխադրամիջոցների, դեպի առաջ ուղղված բոլոր նստելատեղերը պետք է սարքավորված լինեն պաշտոնապես հաստատված անվտանգության գոտիներով կամ պաշտոնապես հաստատված համարժեք արդյունավետությամբ հարմարանքներով:

Ընդհանուր դրույթներ

59. ա) Ըստ հնարավորության՝ ավտոմեքենայի մեխանիզմները և հարմարանքները հրդեհի կամ պայթյունի վտանգ չպետք է ներկայացնեն: Նրանք նաև չպետք է չափազանց մեծ քանակով վնասակար գազեր, թանձր ծուխ արտազատեն, անդուր հոտ արձակեն կամ աղմուկ առաջացնեն:

բ) Ավտոմեքենաների շարժիչների բարձր լարման համակարգը հնարավորության դեպքում չպետք է հանդիսանա ռադիոէլեկտրական չափազանց մեծ խանգարումների աղբյուր:

գ) Յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի կառուցվածք վարորդի համար առջևից, աջից և ձախից պետք է ապահովի ավտոմեքենան անվտանգ ղեկավարելը թույլ տվող բավարար տեսադաշտ:



դ) Ավտոմեքենաների և կցասայլերի կառուցվածքը և սարքավորումը ճանապարհատրանսպորտային պատահարի դեպքում իրենց ուղևորների և ճանապարհից այլ օգտվողների համար պետք է հնարավորության դեպքում ապահովեն վտանգի նվազեցում: Մասնավորապես, փոխադրամիջոցները ոչ ներսում, ոչ դրսում չպետք է ունենան ոչ մի տեսակի զարդարանքներ կամ այլ՝ ոչ անհրաժեշտ սուր եզրեր ունեցող կամ փոխադրամիջոցի եզրաչափից դուրս եկող առարկաներ, որոնք կարող են վարորդի և ուղևորների և ճանապարհից այլ օգտվողների համար վտանգ ներկայացնել:

ե) Փոխադրամիջոցները, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 3,5 տոննան, հնարավորության դեպքում պետք է ունենան գլորվելով գնալը արգելակող կողային և հետևի պաշտպանիչ համասարքեր:

Գ Լ ու խ IV **Բացառություններ կանոններից**

60. Իրենց տարածքում սույն Կոնվենցիան կիրառելիս Պայմանավորվող կողմերը կարող են սույն Հավելվածի դրույթներից բացառություններ թույլ տալ հետևյալ փոխադրամիջոցների նկատմամբ՝

ա) ավտոմեքենաների և կցասայլերի, որոնց նախագծային արագությունը հարթ ճանապարհին չի կարող գերազանցել ժամում 30 կմ-ը (19 մղոնը), կամ որոնց արագությունը ազգային օրենսդրության համաձայն չպետք է գերազանցի ժամում 30 կմ-ը,

բ) հաշմանդամների սայլակների, այսինքն՝ փոքր ավտոմեքենաների, որոնք ոչ միայն հարմարեցված, այլ հատուկ նախագծված և նախատեսված են հաշմություն կամ ֆիզիկական թերություն ունեցող անձանց կողմից օգտագործվելու համար, և որոնք սովորաբար օգտագործվում են միայն այդ անձանց կողմից,

գ) փոխադրամիջոցների, որոնք նախատեսված են տեխնիկայի նվաճումները կիրառելու և անվտանգությունը բարձրացնելու փորձերի համար,

դ) առանձնահատուկ ձևի կամ առանձնահատուկ տիպի փոխադրամիջոցների կամ առանձնահատուկ պայմաններում հատուկ նպատակներով օգտագործվող փոխադրամիջոցների,

ե) հաշմանդամների օգտագործելու համար հարմարեցված փոխադրամիջոցների:

61. Պայմանավորվող կողմերը կարող են սույն Հավելվածի դրույթներից բացառություններ թույլատրել նաև իրենց կողմից գրանցվող փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնք կարող են գտնվել միջազգային երթևեկության մեջ՝

ա) թույլատրելով ավտոդեղին գույն ավտոմեքենաների և կցասայլերի առջևի եզրաչափային լապտերների համար,



բ) այն հատուկ փոխադրամիջոցների վրա լապտերների տեղադրման նկատմամբ, որոնց արտաքին ձևը թույլ չի տալիս պահպանել այդ դրույթները առանց հավաքման հարմարանքների դիմելու, որոնք կարող են հեշտությամբ վնասվել կամ պոկվել,

գ) կցասայլերի նկատմամբ, որոնք ծառայում են երկար չափեր ունեցող բեռներ տեղափոխելու համար (գերաններ, խողովակներ և այլն), և որոնք շարժման ժամանակ քարշիչի հետ ոչ թե ամրացված են, այլ նրա հետ միացված են բեռի միջոցով,

դ) թույլատրելով հետևից սպիտակ լույս արձակող հարմարանքների և առջևից կարմիր լույս արձակող հարմարանքների տեղադրումը՝

- անցման առաջնահերթության իրավունք ունեցող փոխադրամիջոցների վրա պտտվող և լուսաբռնկվող լապտերների դեպքում,

- բացառիկ բնույթ ունեցող բեռների՝ ամրակայված լապտերների դեպքում,

- կողային լապտերների և լուսանդրադարձիչ սարքերի դեպքում,

- փոխադրամիջոցի որոշակի նպատակի ծառայելը ցույց տալու համար տանիքում տեղադրվող լուսային սարքերի դեպքում,

ե) թույլատրելով առջևից և հետևից կապույտ լույս արձակող պտտվող կամ լուսաբռնկվող լապտերներ,

զ) թույլատրելով հատուկ ձևի կամ տեսակի փոխադրամիջոցի ցանկացած կողմից կամ առանձնահատուկ պայմաններում հատուկ նպատակներով օգտագործվող լուսանդրադարձիչ կամ լուսարձակիչ կարմիր և լուսանդրադարձիչ սպիտակ շերտերով ժապավենների կիրառումը,

է) թույլատրելով հետևից սպիտակ կամ գունավոր լուսանդրադարձիչ թվային կամ տառային նիշերով կամ լուսանդրադարձիչ ֆոնով համարանիշների, ինչպես նաև լուսանդրադարձիչ տարբերանշանների կամ ազգային օրենսդրությամբ նշվող տարբերակիչ մակնիշի կիրառումը,

ը) թույլատրելով կարմիր գույնը հետևում գտնվող կողային լուսանդրադարձիչ հարմարանքների և կողային լապտերների համար:

Գ Լ ու խ V Անցումային դրույթներ

62. Սույն Հավելվածի դրույթները չեն տարածվում այն ավտոմեքենաների վրա, որոնք գրանցված են առաջին անգամ, և այն կցասայլերի վրա, որոնք Պայմանավորվող կողմի տարածքում շահագործման են հանձնվել մինչև սույն Կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելը կամ նրա ուժի մեջ մտնելուց երկու տարի անց՝ պայմանով, որ այդ ավտոմեքենաները և կցասայլերը համապատասխանում են «Ճանապարհային երթևեկության մասին» 1949 թ. Կոնվենցիայի 6-րդ Հավելվածի I, II և III մասերի ցուցումներին:



62-բիս. Սույն Հավելվածի դրույթները չեն տարածվում այն ավտոմեքենաների վրա, որոնք գրանցված են առաջին անգամ, և այն կցասայլերի վրա, որոնք Պայմանավորվող կողմի տարածքում շահագործման են հանձնված մինչև սույն Կոնվենցիայի փոփոխություններն ուժի մեջ մտնելը կամ դրանց ուժի մեջ մտնելուց երկու տարի անց՝ պայմանով, որ այդ ավտոմեքենաները և կցասայլերը համապատասխանում են «Ճանապարհային երթևեկության մասին» 1968 թ. Կոնվենցիայի 5-րդ Հավելվածի դրույթների պահանջներին այն տեսքով, ինչպես նրանք գոյություն են ունեցել մինչև այդ փոփոխությունները կատարելը և նշված Հավելվածի V գլխում պարունակվող մյուս դրույթները մտցնելը:



Լ Ր Ա Ց ՈՒ Մ

ՍՈՒՅՆ ՀԱՎԵԼՎԱԾՈՒՄ ՆՇՎԱԾ ԳՈՒՅՆԵՐՆ ՍՏԱՆԱԼՈՒ ԳՈՒՆԱՅԻՆ ԶՏԻՉՆԵՐԻ ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐԸ (ԼՈՒՍԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԳՈՐԾԱԿԻՑՆԵՐՈՎ)

- Կարմիր դեպի դեղին գույնի սահմանը $y \leq 0.335$
դեպի ծիրանագույնի սահմանը 1/..... $z \leq 0.008$
- Սպիտակ դեպի կապույտ գույնի սահմանը $x \geq 0.310$
դեպի դեղին գույնի սահմանը $x \leq 0.500$
դեպի կանաչ գույնի սահմանը $y \leq 0.150 + 0.640x$
դեպի կանաչ գույնի սահմանը $y \leq 0.440$
դեպի ծիրանագույնի սահմանը $y \geq 0.050 + 0.750x$
դեպի կարմիր գույնի սահմանը $y \geq 0.382$
- Ավտոդեղին 2/ դեպի դեղին գույնի սահմանը 1/..... $y \geq 0.429$
դեպի կարմիր գույնի սահմանը 1/..... $y \geq 0.398$
դեպի սպիտակ գույնի սահմանը 1/..... $z \leq 0.007$
- Դեղին ընտրովի(սելեկտիվ) 3/ դեպի կարմիր գույնի սահմանը 1/..... $y \geq 0.138 + 0.580 x$
դեպի կանաչ գույնի սահմանը 1/..... $y \leq 1.29x - 0.100$
դեպի սպիտակ գույնի սահմանը 1/ $y \geq -x + 0.966$
դեպի սպեկտրալ մեծության սահմանը 1/..... $y \leq -x + 0.992$
- Կապույտ դեպի կանաչ գույնի սահմանը $y = 0.065 + 0.805x$
դեպի սպիտակ գույնի սահմանը $y = 0.400 - x$
դեպի ծիրանագույնի սահմանը $x = 0.133 + 0.600 y$

Տվյալ զտիչների կալորիմետրիկական բնութագրերն ստուգելու համար կկիրառվի 2854օK գունային ջերմաստիճանի լույսի աղբյուր (լուսավորման միջազգային հանձնաժողովի (ԼՄՀ) Ա ստանդարտի աղբյուրին համապատասխան):

1) Այդ դեպքերում ընդունված են ոչ ԼՄՀ-ի կողմից առաջարկված սահմանները այն պատճառով, որովհետև լամպերի սեղմակներում, որոնցով սարքավորված են լույսերը, սնման լարումը զգալի չափով է տատանվում:

2) Կիրառվում է ավտոմեքենաների լույսերի այն գույնի նկատմամբ, որը մինչև հիմա կոչվում էր «նարնջագույն» կամ «դեղնանարնջագույն»: Համապատասխանում է ԼՄՀ-ի գունավոր եռանկյան «դեղին» գոտու միանգամայն որոշակի մասին:

3) Կիրառվում է բացառապես հեռու և մոտիկ լույսի ցլարձակ լապտերների նկատմամբ: Ինչ վերաբերում է հակամառախուղային ցլարձակ լապտերներին, ապա լույսի ընտրելիությունը կհամարվի բավարար, եթե հաճախության ցուցիչը հավասար լինի ոչ պակաս 0.820-ից, իսկ դեպի սպիտակ գույնի սահմանը՝ $y \geq -x + 0,966$ ՝ այդ դեպքում կազմելով $y > -x + 0.940$ և $y = 0.440$:



Հավելված 6

ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԱՐՈՐՂԱԿԱՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԸ

1. Ազգային վարորդական վկայականը պետք է իրենից ներկայացնի փաստաթուղթ:
 2. Վկայականը տպագրվում է այն իրավասու մարմնի կողմից հաստատված լեզվով կամ լեզուներով, որը տալիս է կամ որին հանձնարարված է տալ այդ փաստաթուղթը. սակայն նրանում ֆրանսերեն նշվում է «permis de conduire» անվանումը, որը կարող է ուղեկցվել կամ չուղեկցվել «վարորդական վկայական» անվանումով այլ լեզուներով, ինչպես նաև այն երկրի անվանումը և/կամ տարբերանշանը, որում այդ վկայականը տրված է:
 3. Վկայականում կատարվող գրառումները արվում են կամ միայն լատինական այբուբենի տառերով, կամ տպատառերով, կամ կրկնվում են նույն կերպ:
 4. Վկայականում պարտադիր կարգով նշվում են ներքևում թվարկված տեղեկությունները. այդ տեղեկությունները համարակալվում են թվերով՝ 1-ից մինչև 11՝
 1. ազգանունը,
 2. անունը և հայրանունը 1/,
 3. ծննդյան թվականը և ծննդավայրը 2/,
 4. բնակության վայրը 3/,
 5. վկայականը տվող մարմինը,
 6. վկայականը տալու թվականը և վայրը,
 7. վկայականի գործողության ավարտի թվականը 4/,
 8. վկայականի համարը,
 9. ստորագրությունը և/կամ վկայականը տվող մարմնի դրոշմակը կամ կնիքը,
 10. տիրոջ ստորագրությունը 5/,
 11. այն փոխադրամիջոցների կարգը կամ կարգերը կամ ենթակարգերը, որոնց նկատմամբ տարածվում է այդ վկայականը, նշելով վկայականի տրամադրման թվականը և այդ կարգերից յուրաքանչյուրի համար վկայականի գործողության ավարտի թվականը:
- Բացի այդ, վարորդական վկայականում պետք է փակցվի տիրոջ լուսանկարը: Ազգային օրենսդրությունը սահմանում է այն լրացուցիչ տեղեկությունները, որոնք մտցվում են վարորդական վկայականի մեջ, ինչպես նաև վկայականի չափը և կազմի տեսակը:



5. Փոխադրամիջոցների կարգերը, որոնց վարման իրավունքի համար կարող է տրվել վկայական, հանդիսանում են հետևյալները.

Ա. մոտոցիկլետներ,

Բ. ավտոմեքենաներ, բացառությամբ նրանց, որոնք վերաբերում են Ա կարգին, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 3500 կգ-ը, և որոնց նստելու տեղերի քանակը, բացի վարորդի նստելատեղից, չի գերազանցում ութը,

Գ. ավտոմեքենաներ, բացառությամբ նրանց, որոնք վերաբերում են Դ կարգին, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 3500 կգ-ը,

Դ. ավտոմեքենաներ, որոնք նախատեսված են ուղևորներ տեղափոխելու համար և որոնք, բացի վարորդի նստելատեղից, ունեն ութից ավելի նստելատեղեր,

Ե. Բ, Գ կամ Դ կարգերին վերաբերող փոխադրամիջոցների՝ քարշակով շարժակազմեր, որոնք վարելու համար վարորդը իրավունք ունի, բայց որոնք չեն մտնում այդ կարգի կամ կարգերի մեջ:

6. Ազգային օրենսդրություններին համապատասխան՝ կարող են նշվել վերոհիշյալ Ա-ից Ե կարգերին չպատկանող փոխադրամիջոցների լրացուցիչ կարգեր, կարգերի շրջանակներում՝ ենթակարգեր և կարգերի համակցումներ, որոնք պետք է հստակ նշված լինեն վարորդական վկայականում:

Ծանոթություններ

1) Այս ենթակետում կարող է նշվել հոր կամ ամուսնու ազգանունը:

2) Եթե ծննդյան թվականը հայտնի չէ, ապա նշվում է մոտավոր տարիքը վկայականը տրամադրելու օրվա դրությամբ: Եթե ծննդավայրը հայտնի չէ, ապա այն չի նշվում: Ծննդավայրի փոխարեն կարող են նշվել ազգային օրենսդրությամբ սահմանվող այլ տեղեկություններ:

3) Բնակության վայրը նշելը պարտադիր չէ:

4) Այս նշումը պարտադիր չէ, եթե վկայականի գործողության ժամկետը սահմանափակված չէ:

5) Հակառակ դեպքում՝ բութ մատի հետքը:



Հավելված 7

ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՎԱՐՈՐՈՂԱԿԱՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆԸ

1. Միջազգային վարորդական վկայականն իրենից ներկայացնում է Ա 6 ֆորմատի (148x105 մմ) գրքույկ: Այն ունի մոխրագույն շապիկ և սպիտակ ներքին էջեր:
2. Շապիկի առաջին թերթի երեսի և ներսի կողմերը նույնական են, համապատասխանաբար, 1-ին և 2-րդ էջերի՝ կցվող նմուշների հետ. դրանք տպագրվում են այն պետության ազգային լեզվով կամ ազգային լեզուներից առնվազն մեկով, որում տրված է վկայականը: Ներսի էջերի վերջում երկու հարևան էջերը համապատասխանում են կից ներկայացվող թիվ 3 նմուշին և տպագրվում են ֆրանսերենով: Նրանց նախորդող ներսի էջերում այդ երկու էջերից առաջինը կրկնվում է մի քանի լեզուներով, որոնցից պարտադիր են անգլերենը, իսպաներենը և ռուսերենը:
3. Վկայականում ձեռագրով գրվող կամ մեքենայով տպագրվող գրառումները արվում են լատինական այբուբենի տառերով կամ տպատառերով:
4. Պայմանավորվող կողմերը, որոնք տալիս են կամ թույլատրում են տալ միջազգային վարորդական վկայականներ, որոնց շապիկը տպագրվում է այլ լեզվով (ոչ անգլերեն, իսպաներեն, ռուսերեն և ֆրանսերեն), պետք է Միավորված ազգերի կազմակերպության լիսավոր քարտուղարին ուղարկեն կից ներկայացվող թիվ 3 նմուշի տեքստի թարգմանությունը այդ լեզվով:

ԹԻՎ 1 ԷՋԻ ՆՄՈՒՇԸ

(շապիկի առաջին էջի երեսի կողմը)

.....
1/

Միջազգային ավտոտրանսպորտային երթևեկություն

ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՎԱՐՈՐՈՂԱԿԱՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆ

Հ.

«Ճանապարհային երթևեկության մասին» 1968 թ. նոյեմբերի 8-ի կոնվենցիա

Ուժի մեջ է մինչև
..... 2/

Տրված է.....
.....

թվականը.....
.....

Ազգային վարորդական վկայականի համարը 3/

1) Այն պետության անվանումը, որտեղ տրվել է վկայականը, և այդ պետության տարբերանշանը, որը սահմանված է 3-րդ Հավելվածում:

2) Ազգային վարորդական վկայականը տրամադրելու պահից երեք տարուց ոչ ավելի կամ այդ վկայականի գործողության ժամկետի ավարտի օրվանից՝ կախված նրանից, թե որ ժամկետն ավելի շուտ կլինի:

3) Վկայականը տրամադրած իշխանության մարմնի կամ միավորման համապատասխան անձի ստորագրությունը:

4) Վկայականը տրամադրած իշխանության մարմնի կամ միավորման կնիքը կամ դրոշմակնիքը:

ԹԻՎ 2 ԷԶԻ ՆՄՈՒՇՈ

(շապիկի առաջին էջի ներսի կողմը)

Սույն վկայականը երթևեկության համար ուժի մեջ է
..... տարածքում 1/

Այն ուժի մեջ է բոլոր մյուս Պայմանավորվող կողմերի տարածքում. փոխադրամիջոցների կարգերը, որոնք վարելու իրավունք է տալիս վկայականը, նշված են գրքույկի վերջում:

2/

Սույն վկայականը նրա տիրոջը չի ազատում ցանկացած պետության տարածքում, որով նա երթևեկում է, այն օրենքներն ու կանոնները պահպանելու պարտավորությունից, որոնք վերաբերում են այնտեղ բնակություն հաստատելուն կամ որևէ մասնագիտությամբ զբաղվելուն: Մասնավորապես, այն ուժը կորցնում է, այն պետությունում, որը դառնում է վկայականի տիրոջ սովորական բնակության վայրը:

1/ Այստեղ նշվում է Պայմանավորվող կողմ հանդիսացող պետության անվանումը, որտեղ վկայականի տերը սովորաբար բնակվում է:

2/ Տեղ, որը նախատեսված է Պայմանավորվող կողմեր հանդիսացող պետությունների ցուցակի համար (լրացուցիչ):

ԹԻՎ 3 ՆՄՈՒՇ

Ձախ էջը

ՎԱՐՈՐԴԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ԳՐԱՌՈՒՄՆԵՐ

Ազգանուն

.....

- 1. Անուն1/
- 2. Ծննդավայրը 2/
- 3. Ծննդյան թվականը 3/
- 4. Բնակության վայրը
- 5.

ԱՅՆ ՓՈԽԱՂՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՎԱՐԳԵՐԸ, ՈՐՈՆՔ ՎԱՐԵՆՈՒ ՀԱՄԱՐ ՏՐՎԱԾ Է ՎԿԱՅԱԿԱՆԸ
Մտտոցիկետներ A

Ավտոմեքենաներ, բացառությամբ A կարգում հիշատակվածների, որոնց առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 3500 կգ-ը, և որոնց նստելու տեղերի քանակը, բացի վարորդի նստելատեղից, չի գերազանցում ութը B

Ավտոմեքենաներ, նախատեսված ուղևորներ տեղափոխելու համար, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 3500 կգ-ը C

Ավտոմեքենաներ, նախատեսված ուղևորներ տեղափոխելու համար և, առանց վարորդի նստելատեղի, ութ նստելու տեղից ավելի ունեցող D

B, C և D կարգերին վերաբերող փոխադրամիջոցների՝ քարշակով շարժակազմեր, որոնք վարորդը ղեկավարելու իրավունք ունի, բայց որոնք չեն մտնում այդ կարգերից որևէ մեկի կամ բոլորի մեջ E

Օգտագործումը սահմանափակող պայմանները 5/

1/ Այստեղ կարելի է նշել ամուսնու կամ հոր անունը:

2/ Չլրացնել, եթե ծննդավայրը հայտնի չէ:

3/ Եթե ծննդյան տարեթիվը հայտնի չէ, պետք է նշել մոտավոր տարիքը վկայականը տալու պահին:

4/ Իշխանության՝ վկայականը տրամադրած մարմնի կնիքը կամ դրոշմակնիքը: Այդ կնիքը կամ դրոշմակնիքը դրվում է A, B, C, D կամ E կարգերի կողքին միայն այն դեպքում, եթե վկայականի տերն ունի նշված կարգի փոխադրամիջոցներ վարելու իրավունք:

5/ Օրինակ՝ «Վարել միայն ակնոցով», «Ուժի մեջ է միայն Հ. փոխադրամիջոցը վարելու համար», «Մեկ ոտքից գրկված անձի վարելու համար փոխադրամիջոցը վերասարքավորելու պայմանով»:

ԹԻՎ 3 ՆՄՈՒՇ

Աջ էջը

6/ Կամ ձեռքի բութ մատի հետքը:

7/ Պետության անվանումը:

8/ Վարորդական վկայականը իր տարածքում անվավեր ճանաչած իշխանության մարմնի համապատասխան անձի ստորագրությունը և կնիքը կամ դրոշմակնիքը: Եթե այս էջի վրա բացառությունների համար նախատեսված տեղերը արդեն լրիվ օգտագործվել են, ապա մյուս բացառությունները պետք է գրանցել այդ էջի հետևի կողմում:

Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտել 2006թ. փետրվարի 8-ից:



