

**Հայաստանի Հանրապետության Վարչապետ  
պարոն՝ Տիգրան Սարգսյանին**  
Հասցե՝ ք. Երևան, 0010, Հանրապետության հրապարակ,  
Կառավարական տուն #1

**պատճենները՝**

ՀՀ արտաքին գործերի նախարար  
պարոն՝ Էդվարդ Նալբանդյանին  
Հասցե՝ ք. Երևան 0010,  
Հանրապետության հրապարակ  
Կառավարական տուն #2

ՀՀ արդարադատության նախարար  
պարոն՝ Հրայր Թովմասյանին  
Հասցե՝ ք. Երևան 0079 Հալաբյան փ. 41ա

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարար  
պարոն՝ Գագիկ Բեգլարյանին  
Հասցե՝ ք. Երևան 0010, Նալբանդյան 28

ՀՀ կառավարությանն առընթեր  
ՀՀ ոստիկանության պետ  
պարոն՝ Վլադիմիր Գասպարյանին  
Հասցե՝ ք. Երևան 0025, Նալբանդյան 130

ՀՀ մարդու իրավունքների պաշտպան  
պարոն՝ Կարեն Անդրեասյանին  
Հասցե՝ ք. Երևան 0002, Պուշկինի 56ա

դիմող՝ **Բագրատ Հրաչի Խաչատրյան**  
Հասցե՝ xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx  
հեռ՝ xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

**Դ Ի Մ ՈՒ Մ**

**ՀՀ ճանապարհային երթևեկության կանոնների 84 հոդվածի 4-րդ կետը փոփոխելու, իսկ ՀՀ կողմից  
վավերացված Վիեննայում 1968 թվականին ընդունված ճանապարհային երթևեկության մասին  
կոնվենցիայի հայերեն տեքստում ուղղումներ կատարելու վերաբերյալ**

Հարգելի պարոն Սարգսյան, հրավիրում եմ Ձեր ուշադրությունը այն փաստին, որ ՀՀ կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի №955-Ն որոշմամբ հաստատված Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնների /համաձայն №1 հավելվածի/ (այսուհետ՝ **Կանոններ**) 84-րդ հոդվածի 4-րդ կետը (*որն արգելում է կանգառը հետիոտնային անցումների վրա և երթևեկելի մասի հետ հետիոտնային անցումների շփման եզրերից/դեպի երթևեկելի մասեր/ 5 մ պակաս վայրում*) **ուղղակիորեն հակասում է 1968 թվականի նոյեմբերի 8-ին Վիեննայում ընդունված ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի 23-րդ հոդվածի 3-րդ կետի i) ենթակետի պահանջներին, որոնք հստակ ձևակերպված են ինչպես՝ ճանապարհի երթևեկելի մասի վրա ցանկացած կանգառ կամ կայանելն արգելվում է հետիոտների համար նախատեսված անցումներում, հեծանվորդների համար նախատեսված անցումներում և երկաթուղային գծանցերում:**

Վիեննայում ընդունված ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիան 2004 թվականի հոկտեմբերի 25-ին վավերացվել է Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովի որոշմամբ և նրա դրույթները 2006 թվականի փետրվարի 8-ից, հանդիսանալով իրավական համակարգի բաղկացուցիչ մաս, ենթակա են անվերապահ կատարման և գործում են Հայաստանի Հանրապետության ողջ տարածքում անմիջականորեն:

**Կանոնների** և վավերացված միջազգային պայմանագրի դրույթների միջև եղած տարաձայնությունը հաճախ հետևյալ իրավիճակի պատճառ է հանդիսանում՝ վարորդները ղեկավարվում են իրենց համար սովոր դարձած և ներկայումս գործող

Վիեննայում ընդունված կոնվենցիայով սահմանված նորմերով (քանի որ այն վավերացվել էր ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի նախագահության հրամանագրով 1974 թվականի ապրիլի 29-ին և տարիներ շարունակ գործում էր նաև Հայաստանի տարածքում), իսկ ՀՀ կառավարությանն առընթեր ՀՀ ոստիկանության «Ճանապարհային ոստիկանություն» ծառայությունը, մոռանալով, որ հենց ինքն հանդիսանում է Վիեննայում ընդունված Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի կատարող գերատեսչություն, անտեսելով ՀՀ միջազգային պայմանագրով սահմանված նորմերը, կայացնում է վարչական իրավախախտման վերաբերյալ որոշումներ հետիոտնային անցումների մոտ կանգառ կատարողների նկատմամբ, հիմք ընդունելով միմիայն **Կանոնների** 84-րդ հոդվածի 4-րդ կետի պահանջները: Փաստորեն, վարչական պատասխանատվության են ենթարկվում իրականում իրավախախտում չկատարած անձիք:

Զարմանալին այն է, որ ներկայումս Երևան քաղաքի փողոցների վճարովի ավտոկայանատեղերի, այսպես կոչված "կարմիր գծանշումներով" տարանջատված հատվածների և հետիոտնային անցումների միջև հեռավորությունը հաճախ կազմում է 1-2 մետր: Ստացվում է՝ վճարովի ավտոկանգառներում կայանելիս կարելի է խախտել Ճանապարհային երթևեկության կանոնները, իսկ մյուս դեպքերում՝ ոչ: Պետք է նկատի ունենալ, որ ՀՀ օրենսդրությամբ վճարովի ավտոկայանատեղերի համար որևէ էապես տարբեր մոտեցում սահմանված չէ, և եթե **Կանոնների** 84-րդ հոդվածի 4-րդ կետը խմբագրվի Վիեննայում 1968 թվականի նոյեմբերի 8-ին ընդունված Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի 23-րդ հոդվածի 3-րդ կետի i) ենթակետին համահունչ, ապա կվերացվի նաև այս անհավասար մոտեցումը:

Միաժամանակ տեղեկացնում եմ, որ Վիեննայում 1968 թվականի նոյեմբերի 8-ին ընդունված Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիան, բացի Ժնևյան 1971 թվականի մայիսի 1-ի Եվրոպական համաձայնագիր կոչվող լրացումների, համալրված է 1993 թվականի սեպտեմբերի 8-ի և 2004 թվականի ապրիլի 23-ի ուղղումներով: Սակայն կոնվենցիայի հայերեն տեքստում արտահայտված են միայն առաջին ուղղումների դրույթները, այդ այն դեպքում, երբ հանդիսանում են Վիեննայում ընդունված կոնվենցիայի ամբածանելի մաս և երկուսն էլ կատարվել են մինչև մեր երկրի կողմից վավերացվելը: Մասնավորապես՝ երկրորդ ուղղումներով հստակեցվել է կոնվենցիայի 23-րդ հոդվածի 6-րդ կետը (*Սույն հոդվածի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Պայմանավորվող կողմերին կամ նրանց տարածքային ստորաբաժանումներին խոչընդոտող՝ նախատեսելու կանգառի կամ կայանելու այլ արգելքներ*) որով թույլ է տրվում այլ կերպ խմբագրել միայն հեծանիվների և մոպեդների կայանման կարգը:

**Ելնելով վերոհիշյալից, խնդրում եմ Ձեզ հանձնարարել համապատասխան իրավասու մարմիններին վերացնել նշված իրավական անհստակությունները:**

*Կից ներկայացնում եմ՝*

ՄԱԿ-ի Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի ճանապարհային երթևեկության անվտանգության աշխատանքային խմբի կողմից 2004 թվականի ապրիլի 23-ին կատարված ուղղումները Վիեննայում 1968 թվականի նոյեմբերի 8-ին ընդունված Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի 23-րդ հոդվածի 6-րդ կետի շարադրանքի և հինմավորման ռուսերեն և անգլերեն տարբերակները: Քաղվածքները կատարված են ՄԱԿ-ի Եվրոպայի տնտեսական հանձնաժողովի պաշտոնական կայքի (<http://www.unece.org>) նյութերից:

*Հարգանքներով՝*

*19.03. 2014 թ.*

*Բ.Հ. Խաչատրյան*

RUSSIAN

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ  
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ  
ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ  
ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ**

**СТАТЬЯ 23** (Остановка и стоянка)

**Пункт 6**

*Изменить следующим образом:*

"6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям вводить иные предписания о стоянке или остановке или предусматривать собственные предписания, касающиеся остановки и стоянки велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем."

**II - ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ (Обоснование предлагаемых поправок)**

**Статья 1**

Поскольку велосипедисты относятся к категории особо уязвимых участников дорожного движения, в Венской конвенции о дорожном движении 1968 года предлагается предусмотреть новые меры, направленные на повышение и стимулирование их безопасности. Помимо данной статьи, эти меры касаются статей 11, 16, **23** и 27 ниже.

**Статья 23**

**Пункт 6**

Цель данного предложения состоит в том, чтобы дать Договаривающимся сторонам возможность вводить другие предписания относительно стоянки или остановки, помимо предписаний статьи 23, и принимать четкие предписания, касающиеся остановки и стоянки велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

ENGLISH

**AMENDMENTS TO AND IMPLEMENTATION OF THE 1968 CONVENTIONS  
ON ROAD TRAFFIC AND ON ROAD SIGNS AND SIGNALS AND THE  
1971 EUROPEAN AGREEMENTS SUPPLEMENTING THEM**

**ARTICLE 23** (Standing and parking)

**Paragraph 6**

*Amend to read:*

"6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from introducing other provisions on parking and standing or from making individual provisions for the standing and parking of cycles and mopeds."

**II. EXPLANATORY MEMORANDUM (Justification of the proposed amendments)**

**Article 1**

Since cyclists are a particularly vulnerable category of users, it is proposed to introduce into the 1968 Convention on Road Traffic new measures to improve and favour their safety. In addition to this article, these measures concern Articles 11, 16, **23** and 27 below.

**Article 23**

**Paragraph 6**

The purpose of the proposal is to permit Contracting Parties to introduce other provisions on standing and parking than those for which article 23 provides and adopt individual provisions for the standing and parking of cycles and mopeds.