Հաստատված է

Մաքսային միության հանձնաժողովի 2011 թվականի դեկտեմբերի 9-ի   
N 877 որոշմամբ

**ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ   
ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳ**

**ՄՄ ՏԿ 018/2011**

**ԱՆՎԱՎՈՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ**

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ   
(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի   
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2016 թվականի հուլիսի 11-ի N 56, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29, 2019 թվականի հունիսի 21-ի N 66 որոշումների խմբագրությամբ)

**Նախաբան**

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգը մշակվել է «Բելառուսի Հանրապետությունում, Ղազախստանի Հանրապետությունում և Ռուսաստանի Դաշնությունում (այսուհետ՝ Մաքսային միության անդամ պետություններ) տեխնիկական կանոնակարգման միասնական սկզբունքների և կանոնների մասին» 2010 թվականի նոյեմբերի 18-ի համաձայնագրի հիման վրա։

Անվավոր տրանսպորտային միջոցների մասով տեխնիկական կանոնակարգումն իրականացվում է դրանց անվտանգության՝ սոցիալապես ընդունելի մակարդակի ապահովման, ինչպես նաև Մաքսային միության անդամ պետությունների կողմից՝ անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության ոլորտում միջազգային համաձայնագրերում մասնակցությունից բխող իրենց պարտավորությունների կատարման նպատակով։

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի պահանջները ներդաշնակեցված են Միավորված ազգերի կազմակերպության կանոնների (ՄԱԿ-ի կանոնների) պահանջների հետ, որոնք ընդունվում են «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների, անվավոր տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրվող և (կամ) օգտագործվող սարքավորումների առարկաների և մասերի համար միատեսակ տեխնիկական կարգադրագրերի ընդունման և այդ կարգադրագրերի հիման վրա տրվող պաշտոնական հաստատումների փոխադարձ ճանաչման պայմանների մասին» 1958 թվականի մարտի 20-ին Ժնևում կնքված համաձայնագրի (այսուհետ՝ 1958 թվականի համաձայնագիր), «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների, անվավոր տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրվող և (կամ) օգտագործվող սարքավորումների առարկաների և մասերի համար Համընդհանուր տեխնիկական կանոնների ներդրման մասին» 1998 թվականի հունիսի 25-ին Ժնևում կնքված համաձայնագրի (այսուհետ՝ 1998 թվականի համաձայնագիր) հիման վրա ընդունվող կարգադրագրերի և «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների պարբերական տեխնիկական զննումների համար միատեսակ պայմանների ընդունման և այդ զննումների փոխադարձ ճանաչման մասին» 1997 թվականի նոյեմբերի 13-ին Վիեննայում կնքված համաձայնագրի (այսուհետ՝ 1997 թվականի համաձայնագիր) հիման վրա ընդունվող ՄԱԿ-ի կարգադրագրերի հիման վրա։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Տեխնիկական կանոնակարգը պարունակում է՝ կիրառվող տերմինների սահմանումները. տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտների՝ շուկայում շրջանառության կամ շահագործման մեջ դնելու կանոնները. անվտանգության պահանջները. տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերի, առանձին տրանսպորտային միջոցների, շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների տիպերի, տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերի համապատասխանության գնահատման ընթացակարգերը. Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով արտադրանքի մակնշմանը ներկայացվող պահանջները. երաշխիքային վերապահումը. նախքան տեխնիկական կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելը ստացված՝ համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթերի կիրառման մասին եզրափակիչ դրույթները։

Հավելվածները ներառում են՝

տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտների ցանկը.

շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերին ներկայացվող պահանջները.

շրջանառության մեջ բաց թողնվող առանձին տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները.

տրանսպորտային միջոցների առնչությամբ գործող եզրաչափքային և քաշային սահմանափակումները.

մակնշմանը ներկայացվող պահանջները.

շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները.

տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված առանձին փոփոխություններին ներկայացվող պահանջները.

տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերին ներկայացվող պահանջները.

տրանսպորտային միջոցներն ըստ տիպերի և մոդիֆիկացիաների դասելը.

հայտատուի կողմից համապատասխանության գնահատման նպատակով ներկայացվող փաստաթղթերի ցանկը.

արտադրության վիճակի վերլուծության ժամանակ քննվող հիմնական հարցերի ցանկը, արտադրության պայմանների ստուգման կանոնները և կարգը.

համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթերի ձևերը.

համապատասխանության հավաստման ձևերն ու ընթացակարգերը և դրանց ընտրության վերաբերյալ առաջարկությունները։

**I. Ընդհանուր դրույթներ**

1. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգը մարդու կյանքի և առողջության, գույքի պաշտպանության, շրջակա միջավայրի պահպանման և սպառողներին մոլորության մեջ գցող գործողությունների կանխման նպատակով 16-րդ կետին համապատասխան սահմանում է անվավոր տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջներն անկախ դրանց պատրաստման վայրից՝ Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում դրանք շրջանառության մեջ բաց թողնելու և դրանց շահագործման մեջ գտնվելու դեպքում։

Մինչև 2024 թվականի փետրվարի 1-ը թույլատրվում է Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետությունների տարածքներում արտադրված առանձին անվավոր տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ պարտադիր պահանջների սահմանումը և կիրառումը, ինչպես նաև այդպիսի տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության գնահատման անցկացումն անդամ պետությունների կառավարությունների նորմատիվ իրավական ակտերին համապատասխան կամ անդամ պետությունների օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

Մինչև 2023 թվականի փետրվարի 1-ը թույլատրվում է Հայաստանի Հանրապետության տարածք կամ Բելառուսի Հանրապետության տարածք օտարերկրյա արտադրողների պաշտոնական ներկայացուցիչների կողմից ներմուծվող (ներմուծված) Mı և M1G կատեգորիաների անվավոր տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ սույն տեխնիկական կանոնակարգով սահմանված անվտանգության պահանջներին համապատասխանության գնահատման անցկացումը՝ բացառությամբ թիվ 2 հավելվածի համաձայն սահմանված ցանկի աղյուսակի 113-րդ և 114-րդ կետերի և թիվ 3 հավելվածի համաձայն սահմանված պահանջների 16-րդ և 17-րդ կետերի՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Բելառուսի Հանրապետության կառավարության նորմատիվ իրավական ակտերին համապատասխան:

***(1-ին կետը լրաց. ԵՏՀԽ 05.04.22 թիվ 45, ԵՏՀԽ 19.08.22 թիվ 120, փոփ. ԵՏՀԽ 17.10.22 թիվ 167)***

2. Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների թվին, որոնց վրա տարածվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի գործողությունը, պատկանում են՝

L, M, N և О կատեգորիաների անվավոր տրանսպորտային միջոցները՝ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա շահագործման համար նախատեսված (այսուհետ՝ տրանսպորտային միջոցներ), ինչպես նաև՝ ամրաշրջանակները.

տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչները, որոնք ազդեցություն ունեն տրանսպորտային միջոցների անվտանգության վրա։

Տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտները սահմանվում են 1-ին հավելվածի համաձայն։

3. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի գործողությունը չի տարածվում հետևյալ տրանսպորտային միջոցների վրա՝

1) իրենց կառուցվածքով նախատեսված առավելագույն՝ 25 կմ/ժ-ից ոչ ավելի արագություն ունեցող.

2) բացառապես սպորտային մրցումներին մասնակցության համար նախատեսված.

3) L և M1 կատեգորիաների, որոնց թողարկման տարեթվից անցել է 30 տարի և ավելի, ինչպես նաև՝ М2, М3 և N կատեգորիաների, որոնք նախատեսված չեն ուղևորների և բեռների առևտրային փոխադրումների համար, և որոնց թողարկման տարեթվից անցել է 50 տարի և ավելի, օրիգինալ շարժիչով, թափքով և առկայության դեպքում՝ շրջանակով՝ պահպանված կամ վերականգնելու միջոցով սկզբնական վիճակի հասցված.

4) 6 ամիսը չգերազանցող ժամկետով Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող և մաքսային ռեժիմներով ձևակերպվող, որոնք չեն նախատեսում օտարման հնարավորություն.

5) որպես անձնական գույք Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող այն ֆիզիկական անձանց կողմից, որոնք արտասահմանում բնակվող անձանց կամավոր վերաբնակեցմանն աջակցություն ցուցաբերելու ազգային պետական ծրագրերի մասնակիցներ են կամ սահմանված կարգով ճանաչվել են փախստականներ կամ հարկադրաբար վերաբնակեցված անձինք.

6) դիվանագիտական և հյուպատոսական ներկայացուցչություններին, միջազգային (միջպետական) կազմակերպություններին, որոնք, միջազգային իրավունքի համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքներին և նորմերին համապատասխան, օգտվում են արտոնություններից և անձեռնմխելիությունից, ինչպես նաև՝ այդ ներկայացուցչությունների (կազմակերպությունների) աշխատակիցներին և նրանց ընտանիքների անդամներին պատկանող.

7) արտաճանապարհային խոշորաբեռ տրանսպորտային միջոցները.

8) ազգային անվտանգությունն ապահովելու համար մատակարարվող, այդ թվում՝ պետական պաշտպանության պատվերով զինված ուժեր, այլ զորքեր, զինվորական կազմավորումներ և մարմիններ մատակարարվող, ինչպես նաև այլ զորքերի, զինվորական կազմավորումների և մարմինների զինված ուժերից արտակարգ իրավիճակների ու տարերային աղետների հետևանքները վերացնելու նպատակներով օգտագործման համար փոխանցվող։

(8-րդ ենթակետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

4. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի գործողությունը չի տարածվում միայն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ կետի 1- 5-րդ, 7-րդ և 8-րդ ենթակետերում նշված տրանսպորտային միջոցների լրակազմման համար նախատեսված բաղադրիչների վրա։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5. Ուժը կորցրել է։-Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում

***(բաժինը լրաց. ԵՏՀԽ 05.04.22 թիվ 45)***

**II. Սահմանումները**

6. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի նպատակներով գործածվում են «Բելառուսի Հանրապետությունում, Ղազախստանի Հանրապետությունում և Ռուսաստանի Դաշնությունում տեխնիկական կանոնակարգման միասնական սկզբունքների և կանոնների մասին» 2010 թվականի նոյեմբերի 18-ի համաձայնագրով սահմանված հասկացություններ, ինչպես նաև կիրառվում են տերմիններ, որոնք ունեն հետևյալ իմաստը՝

«ավտոմատ (վթարային) արգելակում»՝ կցորդի արգելակում, որը կատարվում է արգելակման համակարգով՝ առանց վարորդի կառավարող ազդեցության, արգելակային շարժաբերի արգելակային մայրագծերի խզման դեպքում.

«ավտոգնացք»՝ ավտոմոբիլից և դրանով քարշակվող կիսակցորդից կամ կցորդից (կցորդներից) ձևավորված տրանսպորտային միջոց.

«հակաարգելափակման արգելակման համակարգ»՝ տրանսպորտային միջոցի՝ ավտոմատ կառավարմամբ արգելակման համակարգ՝ տրանսպորտային միջոցի անիվների սահքի աստիճանի արգելակման գործընթացում՝ դրանց պտույտի ուղղությամբ.

«արբանյակային նավիգացիայի ապարատուրա»՝ տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայվող ապարատածրագրային սարք՝ առնվազն երկու գործող գլոբալ նավիգացիոն արբանյակային համակարգերի ազդանշաններով տրանսպորտային միջոցի ընթացիկ տեղադիրքը, ուղղությունը և արագությունը որոշելու, լրացուցիչ բորտային սարքավորման հետ տեղեկությունները փոխանակելու, ինչպես նաև շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով տեղեկությունները փոխանակելու համար.

(պարբերությունն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

«տրանսպորտային միջոցի բազա»՝ անիվների կենտրոնների միջև եղած սռնիների հեռավորությունը՝ տրանսպորտային միջոցի առավելագույն զանգվածի դեպքում (կիսակցորդի համար՝ սռնացցի սռնու և սռնացցից հաշված՝ առաջին սռնու միջև եղած հեռավորությունը).

«բազային տրանսպորտային միջոց»՝ շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոց, որն ամբողջովին կամ դրա հիմնական բաղադրիչները, ինչպիսին է թափքը կամ ամրաշրջանակը, օգտագործվել են այլ տրանսպորտային միջոցի ստեղծման համար.

«տրանսպորտային միջոցի անվտանգություն»՝ տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակի և կառուցվածքի այն պարամետրերի ամբողջությամբ բնութագրվող վիճակը, որոնք ապահովում են քաղաքացիների կյանքին կամ առողջությանը, ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց գույքին, պետական կամ համայնքային գույքին, շրջակա միջավայրին վնաս հասցնելու անթույլատրելիությունը կամ ռիսկի նվազեցումը.

«անիվի արգելափակում»՝ անիվի գլորման դադարումը՝ հենման մակերևույթի վրայով դրա տեղափոխման ժամանակ.

«զրահապատ պաշտպանություն»՝ զրահապատ պատնեշների ամբողջություն, որոնք նախատեսված են խոցման միջոցների ազդեցության լրիվ կամ մասնակի չեզոքացման համար.

«զրահադիմացկունություն»՝ սահմանված տիպի խոցման միջոցների ազդեցության նկատմամբ զրահապատ պաշտպանության կայունություն.

«ցայտապաշտպան»՝ ցրցայտումից պաշտպանության համակարգի ճկուն բաղադրիչ, որը տեղադրվում է անիվի հետևի մասում և նախատեսված է ջուրն անդրադարձնելու և անվադողի բռնած մանր առարկաների նետման վտանգը նվազեցնելու համար.

«օդափոխություն»՝ տրանսպորտային միջոցի խցիկում և ուղևորասրահում օդափոխանակման ապահովում.

«արտաճանապարհային խոշորաբեռ տրանսպորտային միջոցներ»՝ մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ՝ ըստ կառուցվածքի և նշանակության՝ առավելապես ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներից դուրս մեծ եզրաչափքերով և (կամ) ծանրաքաշ բեռների փոխադրման համար հատուկ նախատեսված, որոնց պարամետրերից մեկը գերազանցում է ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով անցնելու համար՝ օրենսդրությամբ սահմանված թույլատրելի նորմերը, իսկ գոնե մեկ սռնուն բաժին ընկնող զանգվածը գերազանցում է 10 տ-ն.

«տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխությունների կատարում»՝ կոնկրետ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված բաղկացուցիչ մասերի և սարքավորումների առարկաների բացառում կամ դրանով չնախատեսված բաղկացուցիչ մասերի և սարքավորումների առարկաների տեղադրում, որոնք կատարվել են տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ բաց թողնելուց հետո և ազդեցություն ունեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության վրա.

«արտաքին լուսային սարքեր»՝ ճանապարհի, պետական գրանցման նշանի լուսավորության համար սարքվածքներ, ինչպես նաև լուսային ազդանշանային սարքվածքներ.

«համապատասխանության վերականգնում»՝ արտադրության մեջ ձեռնարկվող միջոցառումների համալիր այն դեպքում, եթե թողարկվել է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող արտադրանք.

«վնասակար նյութեր»՝ մարդու առողջության վրա անբարենպաստ ազդեցություն ունեցող, օդում պարունակվող խառնուկներ՝ ածխածնի օքսիդ, ազոտի դիօքսիդ, ազոտի օքսիդ, ալիֆատիկ սահմանային ածխաջրածիններ, ֆորմալդեհիդ և դիսպերսային մասնիկներ.

«արգելակման համակարգի գործարկման ժամանակ»՝ արգելակման սկզբից մինչև այն պահն ընկած ժամանակային միջակայքը, որի ընթացքում տրանսպորտային միջոցի դանդաղումը հասնում է ճանապարհային պայմաններում ստուգումների դեպքում սահմանված արժեքին, կամ մինչև այն պահն ընկած ժամանակային միջակայքը, որի ընթացքում ստենդերի վրա ստուգումների ժամանակ արգելակման ուժը հասնում է առավելագույն արժեքին, կամ տեղի է ունենում ստենդի հոլովակների վրա տրանսպորտային միջոցի անիվի արգելափակում.

«օժանդակ արգելակման համակարգ»՝ մաշակայուն (անհպակավոր) արգելակման համակարգ, որը նախատեսված է տրանսպորտային միջոցի աշխատող արգելակման համակարգի արգելակման մեխանիզմների էներգաբեռնվածությունը նվազեցնելու համար.

«արտանետումներ»՝ մթնոլորտային օդ արտանետվող վնասակար նյութեր, որոնք պարունակվում են ներքին այրման շարժիչների բանած գազերի և տրանսպորտային միջոցների վառելիքի գոլորշացումների մեջ, ինչպիսիք են ածխածնի օքսիդը (CO), ածխաջրածինները (HC), ազոտի օքսիդները (NOx), դիսպերսային մասնիկները.

«արտաշարժ սռնի»՝ սռնի, որը սռնու բեռնաթափման սարքվածքի օգնությամբ կարող է բարձրացվել հենման մակերևույթից վեր՝ տրանսպորտային միջոցի շահագործման սովորական պայմանների դեպքում.

«շրջանառության մեջ բացթողում»՝ թույլատրել շահագրգիռ անձանց Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում առանց սահմանափակումների օգտվել տրանսպորտային միջոցից (ամրաշրջանակից) կամ բաղադրիչների խմբաքանակից և տնօրինել դրանք.

«հիբրիդային տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որն ունի էներգիայի առնվազն երկու տարբեր կերպափոխիչներ (շարժիչներ) և էներգիայի կուտակման առնվազն երկու տարբեր (բորտ) համակարգեր՝ տրանսպորտային միջոցը շարժման մեջ դնելու նպատակով.

«ցեխապաշտպան պատյան»՝ ցրցայտումից պաշտպանող համակարգի կոշտ կամ կիսակոշտ բաղադրիչ՝ շարժման ժամանակ դողերի նետած ջուրն անդրադարձնելու համար նախատեսված, լիովին կամ մասամբ թափքի հետ կամ տրանսպորտային միջոցի այլ մասերի (խցիկ, բեռնման հարթակի ներքևի մասը և այլն) հետ որպես մեկ ամբողջություն պատրաստված.

«ներքին այրման շարժիչ»՝ ջերմային շարժիչ, որի մեջ աշխատանքային խոռոչում այրվող վառելիքի քիմիական էներգիան փոխակերպվում է մեխանիկական աշխատանքի.

«հարկադրական վառքով շարժիչ»՝ ներքին այրման շարժիչ, որի մեջ բանող խառնուրդի բոցավառումն սկսվում է էլեկտրական կայծից.

«թերություն»՝ արտադրանքի յուրաքանչյուր առանձին անհամապատասխանությունը սահմանված պահանջներին.

«դիզել»՝ ներքին այրման շարժիչ, որն աշխատում է սեղմումից բոցավառման սկզբունքով.

«դիսպերսային մասնիկներ»՝ ցանկացած սուբստանցիա, որը հավաքված է հատուկ ֆիլտրող նյութից՝ բանած գազերը մաքուր ֆիլտրված օդով 52°С-ից ոչ բարձր ջերմաստիճանում նոսրացնելուց հետո.

«տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) նույնականացնող փաստաթուղթ»՝ փաստաթուղթ, որը թողարկվում է Մաքսային միության անդամ պետության լիազոր մարմնի կողմից յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համար և պարունակում է տեղեկություններ՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) սեփականատիրոջ (տիրոջ), տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) էկոլոգիական դասի և այն փաստաթղթի մասին, որը հաստատում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանությունը.

«առանձին տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց՝

- Մաքսային միության անդամ պետություններում արտադրված՝

սերիական արտադրության պայմաններում, որի կառուցվածքի մեջ, նախքան շրջանառության մեջ բաց թողնելը, անհատական կարգով կատարվել են փոփոխություններ. կամ

սերիական արտադրությունից դուրս՝ անհատական կարգով, հավաքովի լրակազմից. կամ

անհատական տեխնիկական ստեղծագործության արդյունք հանդիսացող. Կամ պետական պաշտպանության պատվերով ավելի վաղ մատակարարվածների թվից շրջանառության մեջ բաց թողնվող.

- Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող՝

ֆիզիկական անձի կողմից՝ սեփական կարիքների համար. կամ

Մաքսային միության անդամ չհանդիսացող պետություններում ճանապարհային երթևեկության մեջ նախկինում մասնակցություն ունեցած՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի արտադրման պահից անցել է ավելի, քան երեք տարի.

«պահեստային (վթարային) արգելակման համակարգ»՝ արգելակման համակարգ՝ աշխատող արգելակման համակարգի շարքից դուրս գալու դեպքում տրանսպորտային միջոցի արագությունը նվազեցնելու համար նախատեսված.

«սառցակալումից մաքրված գոտի»՝ հողմապակու կամ հետևի ապակու արտաքին մակերևույթի գոտի՝ չոր մակերևույթ կամ հալված կամ մասամբ հալված եղյամով պատված մակերևույթ ունեցող, որն արտաքին մակերևույթից կարող է հեռացվել ապակեմաքրիչով (այս գոտին չի ներառում ապակու այն մակերևույթը, որը պատված է չոր, չհալված եղյամով).

«նույնականացում»՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) և դրա բաղադրիչների վրա առկա գործարանային մակնշման և հայտատուի կողմից ներկայացված փաստաթղթերում կամ համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերում պարունակվող տվյալների նույնականության սահմանում, որն անցկացվում է առանց տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կամ դրա բաղադրիչների կազմատման.

«արտադրող»՝ անձ, որն իրականացնում է տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կամ դրա բաղադրիչների արտադրությունը՝ իրացման համար դրանք շրջանառության մեջ բաց թողնելու կամ անձնական օգտագործման մտադրությամբ.

«նորարարական տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որի մեջ կիրառվել են դրա հիմնական շահագործման ցուցանիշները, որակապես փոփոխող նոր կառուցողական լուծումներ, և որը չի կարող գնահատվել սույն տեխնիկական կանոնակարգին համապատասխան.

«լույսի աղբյուր»՝ սպեկտրի օպտիկական տիրույթում էլեկտրամագնիսական ճառագայթ առաջացնելու համար մեկ կամ ավելի տարրեր, որոնք մեխանիկական ամրակման և էլեկտրական միացման համար կարող են օգտագործվել մեկ կամ ավելի թափանցիկ թաղանթների և լամպակոթի հետ միասին։ Լույսի աղբյուր է նաև լուսատարի եզրային տարրը.

«ելքային առանցք»՝ լուսային սարքի շիկացման լամպի սիմետրիայի առանցքով անցնող գիծը, կամ այն հարթությանն ուղղահայաց գիծը, որը լուսային սարքի մակերևույթին հպվում է դրա երկրաչափական կենտրոնում և որը սահմանում է լուսարձակման ուղղության դիրքը.

«տրանսպորտային միջոցի կատեգորիա»՝ տրանսպորտային միջոցի դասակարգային բնութագիր, որը կիրառվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգում՝ պահանջներ սահմանելու նպատակով.

«պաշտպանության դաս»՝ զրահադիմացկունության ցուցանիշ.

«լույսի աղբյուրի դաս»՝ լույսի ճառագայթման ֆիզիկական սկզբունքի բնութագիր՝ շիկացման լամպ (0 դաս), հալոգեն պարունակող գազերով լցմամբ փորձանոթի շիկացման լամպ (H դաս), գազապարպման լամպ (D դաս), լուսարձակող դիոդ (LED դաս).

«առևտրային փոխադրումներ»՝ անվավոր տրանսպորտային միջոցներով ուղևորների կամ բեռների փոխադրումներ, որոնք կապված են Մաքսային միության անդամ պետությունների օրենսդրությանը համապատասխան ձեռնարկատիրական գործունեության իրականացման հետ.

«լրակազմված տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որը պիտանի է շահագործման համար՝ իր նշանակությանը համապատասխան.

«տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչներ»՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի բաղկացուցիչ մասեր, որոնք մատակարարվում են տրանսպորտային միջոցների հավաքման արտադրություն համար և (կամ) շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների համար՝ որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր.

«օդորակում»՝ տրանսպորտային միջոցի՝ բնակելի տարածքում օդի կարգավորելի սառեցման ապահովումը՝ մինչև արտաքին միջավայրի ջերմաստիճանի մակարդակը կամ դրանից ցածր.

«հսկիչ փորձարկումներ»՝ պարբերաբար անցկացվող փորձարկումներ արտադրվող այն տրանսպորտային միջոցների և տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների բնութագրերի կայունությունը հաստատելու նպատակով, որոնց տեսակների մասով անցկացվել է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում.

«եզրագծային մակնշում»՝ լույսն անդրադարձնող շերտերի խումբ, որը նախատեսված է այնպես զետեղելու համար, որ կողքից և հետևից ցույց տա տրանսպորտային միջոցի ուրվագծերը.

«ցոլալապտերների լույսի ճշտիչ»՝ մոտարձակ և (կամ) հեռարձակ լույսի ցոլալապտերի լուսային փնջի թեքության անկյունը վարորդի տեղից ձեռքով կամ ավտոմատ ռեժիմով կարգավորելու համար նախատեսված սարքվածք՝ կախված տրանսպորտային միջոցի բեռնվածքից և (կամ) ճանապարհի պրոֆիլից և (կամ) տեսանելիության պայմաններից.

«տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակ»՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կատեգորիայից կախված՝ մեկ տիպի տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) սահմանված քանակ՝ ներառյալ բոլոր մոդիֆիկացիաները։ Փոքր խմբաքանակի առավելագույն ծավալը L1 - L7, M1, O1 - O2 կատեգորիաների համար կազմում է 150 հատ, M2, N1 - N3, O3 - O4 կատեգորիաների համար՝ 100 հատ, M3 կատեգորիայի համար՝ 50 հատ.

«մակնիշ»՝ արտադրանքն արտադրողի կողմից օգտագործվող նշում, որը զետեղվում է արտադրատեսակի կամ դրա փաթեթվածքի վրա.

«տրանսպորտային միջոցի զանգվածը՝ լրակազմված և լիցքավորված վիճակում»՝ լրակազմված տրանսպորտային միջոցի՝ արտադրողի կողմից սահմանված զանգվածը վարորդի հետ միասին՝ առանց բեռնվածքի։ Զանգվածը ներառում է վառելիքի առնվազն 90 %-ը.

«միջքաղաքային հաղորդակցություն»՝ ուղևորների փոխադրումն ավտոբուսներով, որն իրականացվում է բնակավայրի սահմաններից դուրս՝ 50 կմ-ից ավելի հեռավորության վրա.

«մոդելային տարի»՝ արտադրողի կողմից որոշվող ժամանակահատված, որի ընթացքում նա արտադրվող տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքում էական փոփոխություններ չի կատարում, և որն իր սկզբով, ավարտով և տևողությամբ կարող է չհամընկնել օրացուցային տարվա հետ, սակայն չի կարող գերազանցել 730 օրը.

«մոդիֆիկացիա»՝ կառուցվածքի տարբերակ, որը տարբերվում է միևնույն տիպին առնչվող այլ տարբերակներից.

«անավարտ արտադրության տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որը շահագործման համար անհրաժեշտ է ավարտուն վիճակի հասցնել.

«ղեկանիվի (կառավարելի անիվների) չեզոք դիրք»՝ ղեկանիվի (կառավարելի անիվների) դիրք, որը համապատասխանում է տրանսպորտային միջոցի ուղղագիծ ընթացքին՝ խանգարող ազդեցությունների բացակայության դեպքում.

«ոչ դիտելի գոտիներ»՝ առջևի տեսանելիությունը սահմանափակող անտեսանելի գոտիներ, որոնք ձևավորվում են խցիկի կառուցվածքի՝ ներքին և արտաքին սարքավորումների անթափանց տարրերով,.

«անհամապատասխանություն»՝ սահմանված պահանջը չկատարելը.

«տեսանելիություն»՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի հատկություն, որը բնութագրում է վարորդի կողմից այն տեսողական տեղեկությունների ընկալման օբյեկտիվ հնարավորություններն ու պայմանները, որոնք անհրաժեշտ են տրանսպորտային միջոցն անվտանգ ու արդյունավետ կերպով կառավարելու համար.

«բնակելի տարածք»՝ տրանսպորտային միջոցի ներսի մասը, որն օգտագործվում է վարորդին (անձնակազմին) և ուղևորներին տեղավորելու համար.

«տիպի հաստատում»՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի այն պահանջներին տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանությունը գնահատելու ձև, որոնք հաստատված են տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի մասով.

«տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում»՝ փաստաթուղթ, որը հավաստում է միևնույն տիպի շարքին դասվող, շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

«ամրաշրջանակի տիպի հաստատում»՝ փաստաթուղթ, որը հավաստում է միևնույն տիպի շարքին դասվող, շրջանառության մեջ բաց թողնվող ամրաշրջանակի համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

«տարբերիչ նշաններ»՝ տրանսպորտային միջոցի գերատեսչական պատկանելության և (կամ) գործառութային նշանակության մասին տեղեկությունների գրաֆիկական պատկեր (զինանշաններ, խորհրդանշաններ, լոգոտիպեր և այլն).

«սարքի օպտիկական առանցք՝ ցոլալապտերների ստուգման և կարգավորման համար»՝ ցոլալապտերների ստուգման և կարգավորման համար սարքի մեջ ներկառուցված էկրանի վրա օբյեկտիվի կենտրոնով անցնող գիծ.

«օպտիկական կենտրոն (հաշվանքի կենտրոն)»՝ լուսացրի վրա դրա արտաքին մակերևույթի՝ լուսային սարքի հաշվանքի առանցքի հետ հատման կետի նշումը.

«կառավարման օրգան»՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի տարր, որի վրա վարորդը ներգործում է տրանսպորտային միջոցի կամ դրա մասերի գործառությունը փոփոխելու համար.

«օրիգինալ բաղադրիչներ»՝ տրանսպորտային միջոցների հավաքման արտադրության համար մատակարարվող բաղադրիչներ.

«հաշվանքի առանցք»՝ լուսային սարքի օպտիկական կենտրոնով անցնող հարթությունների հատման գիծ, որը զուգահեռ է տրանսպորտային միջոցի կենտրոնական երկայնական հարթությանը և հենման մակերևույթին.

«հետգցովի նստոց»՝ լրացուցիչ նստոց, որը նախատեսված է ոչ կանոնավոր օգտագործման համար և սովորաբար գտնվում է ծալված վիճակում.

«ջեռուցում»՝ բնակելի տարածքում ջերմաստիճանի կարգավորելի բարձրացում և սահմանված մակարդակի վրա պահպանում.

«ղեկային կառավարման փոխանցիչ թիվ»՝ ղեկանիվի պտույտի անկյան հարաբերակցությունը կառավարվող անիվների պտույտի միջին անկյանը.

«կաթում»՝ հեղուկի ի հայտ գալը տրանսպորտային միջոցի հերմետիկ համակարգերի մակերևույթին ու միացնող դետալներում, որն ընկալվում է շոշափելով.

«անվտանգության բարձիկ»՝ հրատեխնիկական գազագեներատորի գործարկման ժամանակ գազով լցվող, էլաստիկ նյութից պարկ՝ նախատեսված թափքի նկատմամբ վարորդի և ուղևորների դիրքի սևեռակման միջոցով տրանսպորտային միջոցի պասիվ անվտանգությունը բարձրացնելու համար.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշման խմբագրությամբ)

«արտադրողի ներկայացուցիչ»՝ Մաքսային միության անդամ պետությունում սահմանված կարգով գրանցված իրավաբանական անձ, որին որոշել է արտադրողը՝ նրա հետ ունեցած համաձայնագրի հիման վրա՝ Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում արտադրանքը տեղակայելու և համապատասխանությունը գնահատելու ժամանակ իր անունից գործողություններ կատարելու, ինչպես նաև սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի անհամապատասխանության համար արտադրողի հետ միասին համապարտ պատասխանատվություն սահմանելու համար.

«լուսարձակման տևողություն»՝ ժամանակահատված, որի ընթացքում հատուկ լուսային ազդանշանի բռնկման լույսի ուժը գերազանցում է լույսի առավելագույն ուժի 10 %-ը.

«տրանսպորտային միջոցի կենտրոնական (միջին) երկայնական հարթություն»՝ հենման մակերևույթի հարթությանն ուղղահայաց և տրանսպորտային միջոցի անվամեջի մեջտեղով անցնող հարթություն.

«առջևի և կողմնային պատուհանների թափանցիկ մաս»՝ առջևի և կողմնային պատուհանների ապակու մաս, որը զերծ է կառուցվածքի անթափանց տարրերից և ունի առնվազն 70 % լուսաթողանցում.

«աշխատունակություն»՝ վիճակ, որի ժամանակ տրանսպորտային միջոցը կամ դրա բաղադրիչները կարող են կատարել իրենց գործառույթները՝ շահագործման փաստաթղթերին համապատասխան.

«աշխատանքային արգելակման համակարգ»՝ արգելակման համակարգ, որը նախատեսված է տրանսպորտային միջոցի արագությունը նվազեցնելու և (կամ) կանգառելու համար.

«բեռնաթափվող սռնի»՝ սռնի, որի բեռնվածքը կարող է փոփոխվել առանց հենման մակերևույթից սռնու անջատման՝ սռնու բեռնաթափման սարքվածքի օգնությամբ.

«թույլատրելի առավելագույն զանգված»՝ տրանսպորտային միջոցի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգով կամ կառուցվածքային առանձնահատկություններից կախված՝ այլ նորմատիվ իրավական ակտերով սահմանված առավելագույն զանգված.

«լուսացիր»՝ լուսային սարքի ամենահեռավոր տարրը, որը թողանցում է լույսը լուսավորող մակերևույթի միջով.

«արդյունաբերական հավաքման ռեժիմ»՝ լրակազմված տրանսպորտային միջոցների կամ դրանց բաղադրիչների՝ արտադրողի մասնակցությամբ ստեղծվող արտադրությունը կազմակերպելու եղանակ, որը հիմնված է պետական կառավարման լիազոր մարմնի կողմից սահմանված կարգով հաստատված ներդրումային համաձայնագրի վրա.

«ղեկային մեխանիզմ»՝ մեխանիզմ, որը ղեկանիվի պտույտը փոխարկում է ղեկային շարժաբերի առաջընթաց տեղափոխության, ինչն առաջացնում է կառավարվող անիվների պտույտ.

«ղեկային շարժաբեր»՝ ձգաձողերի և լծակների համակարգ, որն իրականացնում է ավտոմոբիլի կառավարվող անիվների կապը ղեկային մեխանիզմի հետ.

«ինքնակառավարվող սռնի»՝ սռնի, որն իր կենտրոնական մասում հոդակապով ամրակցված է այնպես, որ հորիզոնական հարթության մեջ կարող է աղեղնաձև շարժում կատարել (սույն տեխնիկական կանոնակարգի նպատակներով կառավարվող անիվներով համալրված սռնին նույնպես համարվում է ինքնակառավարվող սռնի).

«ինքնատեղակայվող անիվներ»՝ անիվներ, որոնք չեն գործարկվում տրանսպորտային միջոցի ղեկային կառավարման համակարգով, սակայն կարող են պտտվել հենման մակերևույթի հետ դողի հպման գոտում շփման հաշվին.

«ինքնագնաց ամրաշրջանակ»՝ N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցի ամրաշրջանակ՝ խցիկով և շարժիչով համալրված, որը սահմանափակումներով կարող է ժամանակավորապես մասնակցել ճանապարհային երթևեկությանը.

«հավաքման լրակազմ»՝ բաղկացուցիչ մասերի խումբ, որոնք տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից մատակարարվում են այլ արտադրողի՝ տրանսպորտային միջոցների վերջնական հավաքման համար.

«լուսային մոդուլ»՝ տրանսպորտային միջոցի լուսավորման սարքվածքի և լուսային ազդանշանային լուսարձակող մաս, որը բաղկացած է օպտիկական, մեխանիկական և էլեկտրական տարրերից՝ լույսի աղբյուրից լուսային փնջի ձևավորման կամ ուժեղացման համար նախատեսված.

«տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայական»՝ փաստաթուղթ, որը հավաստում է շրջանառության մեջ բաց թողնվող առանձին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

«օդ-ջուր զատիչ»՝ արտաքին կողամասի և (կամ) ցայտապաշտպանի մասը ձևավորող բաղադրիչ, որը կարող է թողանցել օդը՝ միաժամանակ նվազեցնելով ջրի ցրցայտումը.

«սերտիֆիկացման փորձարկումներ»՝ տրանսպորտային միջոցի կամ տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչի ներկայացուցչական նմուշի (նմուշների) փորձարկումներ, որոնց արդյունքների հիման վրա արվում է եզրակացություն՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին տրանսպորտային միջոցի տիպի կամ մոդիֆիկացիաները միավորող տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչի տիպի համապատասխանության մասին, որոնք ներառված են սերտիֆիկացման փորձարկումների անցկացման ժամանակ հայտատուի կողմից ներկայացվող տեխնիկական նկարագրի մեջ.

«արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի համակարգ»՝ արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքի ֆունկցիա կատարող համակարգ, որն ապահովում է ճանապարհատրանսպորտային և այլ պատահարների դեպքում ավտոմատ ռեժիմում տրանսպորտային միջոցի մասին տեղեկությունների փոխանցումը.

(պարբերությունն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

«ցրցայտումից պաշտպանության համակարգ»՝ շարժվող տրանսպորտային միջոցի դողերի նետած ջրի ցրցայտումից պաշտպանելու համար նախատեսված սարքվածքներ.

«բանած գազերի չեզոքացման համակարգ»՝ շարժիչի աշխատելու ընթացքում առաջացած բանած գազերի հետ աղտոտող նյութերի արտանետումների նվազեցումն ապահովող բաղադրիչների ամբողջություն.

«ողողման համակարգ»՝ համակարգ, որը բաղկացած է հեղուկը պահելու և դա ապակու արտաքին մակերևույթ մատակարարելու սարքվածքից, ինչպես նաև սարքվածքը գործարկելու և կանգառելու կառավարման օրգաններից.

«մաքրման համակարգ»՝ համակարգ, որը բաղկացած է ապակու արտաքին մակերևույթի մաքրման սարքվածքից, ինչպես նաև սարքվածքը գործարկելու և կանգառելու կառավարման օրգաններից ու լրացուցիչ հարմարանքներից.

«տրանսպորտային միջոցի արագություն»՝ տրանսպորտային միջոցի զանգվածների կենտրոնի գծային արագություն.

«տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրություն»՝ 1958 թվականի համաձայնագրի հիման վրա տրվող փաստաթուղթ, որը հավաստում է տրանսպորտային միջոցի կամ դրա բաղադրիչի համապատասխանությունը ՄԱԿ-ի կանոնների պահանջներին.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

«հոդավորված տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որը բաղկացած է միմյանց հետ հոդակապով հոդավորված երկու կամ ավելի կոշտ հատվածամասերից, որոնց իրարից անջատումն իրագործելի է միայն հատուկ սարքավորման օգնությամբ.

«մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոց»՝ М2G կամ М3G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոց, որն արտադրված է N1G, N2G կամ N3G կատեգորիայի բարձր անցունակության տրանսպորտային միջոցի ամրաշրջանակով.

«մասնագիտացված տրանսպորտային միջոց»՝ տրանսպորտային միջոց, որը նախատեսված է բեռների որոշակի տեսակներ (նավթամթերքներ, սննդային հեղուկներ, հեղուկացված ածխաջրածնային գազեր, սննդամթերք և այլն) փոխադրելու համար.

«հատուկ տրանսպորտային միջոց»՝ հատուկ գործառույթների կատարման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոց, որոնց համար պահանջվում են հատուկ սարքավորումներ (ավտոամբարձիչներ, հրշեջ ավտոմոբիլներ, աշխատանքային հարթակներով համալրված ավտոմոբիլներ, ավտոքարշակներ և այլն).

«ղեկային կառավարման կայունացում»՝ ղեկային կառավարման հատկություն, որը չեզոք դիրքից դուրս բերված կառավարվող անիվների և ղեկանիվի՝ այդ դիրքին ինքնուրույն վերադառնալն է՝ տրանսպորտային միջոցի ընթացքի ժամանակ ղեկանիվի վրա գործադրվող ճիգը թողնելուց հետո.

«նորմատիվային գոտու մաքրման աստիճան»՝ ապակեմաքրիչների խոզանակներով մաքրվող նորմատիվային գոտու մակերևույթի մակերեսի հարաբերակցությունը համապատասխան նորմատիվային գոտու մակերևույթի ընդհանուր մակերեսին՝ տոկոսներով արտահայտված.

«առջևի պատուհանի կանգնակներ»՝ խցիկի տանիքի հենարաններ՝ դռների, խտարարների անթափանց հարակից տարրերով կամ ներսոսնձվող ապակիների եզրերով անցնող անթափանց շերտով (առջևի պատուհանի մեջտեղի կանգնակը կարող է խցիկի տանիքի հենարան չլինել).

«կայանելու արգելակման համակարգ»՝ տրանսպորտային միջոցն անշարժ պահելու համար նախատեսված արգելակման համակարգ.

«ղեկային կառավարման հանրագումարային խաղացք»՝ ղեկանիվի այն պտույտի անկյունը, որը կատարվում է կառավարվող անիվների՝ դեպի մի կողմ պտույտի սկզբին համապատասխանող դիրքից մինչև այն դիրքը, որը համապատասխանում է դրանք՝ տրանսպորտային միջոցի ուղղագիծ ընթացքին համապատասխանող դիրքից դեպի հակառակ կողմը պտտելու սկզբին.

«տեխնիկական ծառայություն»՝ 1958 թվականի համաձայնագրի շրջանակներում տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման համար փորձարկումների անցկացման գծով լիազոր կազմակերպություն.

«տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի տեխնիկական փորձաքննություն»՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի և դրա տեխնիկական փաստաթղթերի վերլուծություն՝ առանց փորձարկումներ անցկացնելու.

«տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգված»՝ տրանսպորտային միջոցի՝ արտադրողի կողմից սահմանված առավելագույն զանգված՝ համալրված, ուղևորների և բեռի հետ միասին, որը պայմանավորված է դրա կառուցվածքով և սահմանված է բնութագրերով.

«ավտոգնացքի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգված»՝ քարշակի և դրանով քարշակվող կիսակցորդի կամ կցորդի (կցորդների)՝ արտադրողի կողմից հաստատված առավելագույն հանրագումարային զանգված՝ համալրված, ուղևորների և բեռի հետ միասին.

«սռնուն (սռնիների խմբին) բաժին ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգված»՝ հենման մակերևույթին սռնու (սռնիների խմբի) փոխանցած առավելագույն թույլատրելի ստատիկ ուղղահայաց բեռնվածքին համապատասխանող զանգված, որը պայմանավորված է սռնու (սռնիների խմբի) և տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով և սահմանված է դրա արտադրողի կողմից.

«հենակցորդման սարքվածքի վրա ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն բեռնվածք»՝ հենակցորդման սարքվածքի միջոցով քարշակին կիսակցորդի փոխանցած առավելագույն թույլատրելի ստատիկ ուղղահայաց բեռնվածքին համապատասխանող մեծություն, որը քարշակ արտադրողի կողմից սահմանված է քարշակի համար, իսկ կիսակցորդ արտադրողի կողմից՝ կիսակցորդի համար.

«քարշակցորդման սարքվածքի վրա ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն բեռնվածք»՝ կցորդման սարքվածքի վրա ընկնող առավելագույն թույլատրելի ստատիկ ուղղահայաց բեռնվածքին համապատասխանող մեծություն (առանց հաշվի առնելու M և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների կցորդման սարքվածքի զանգվածի առաջացրած բեռնվածքը), որը պայմանավորված է տրանսպորտային միջոցի և (կամ) կցորդման սարքվածքի կառուցվածքով և սահմանված է տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից.

«տեխնիկական զննում»՝ շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակի ստուգում.

«տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական սպասարկում»՝ արտադրողի կողմից կանոնակարգված այնպիսի աշխատանքների ամբողջություն, որոնք իրականացվում են սահմանված պարբերականությամբ՝ շահագործման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի կամ դրա բաղադրիչների աշխատունակությունը պահելու համար՝ խափանումների և անսարքությունների առաջացման ռիսկը նվազեցնելու նպատակով.

«տեխնիկական նկարագիր»՝ արտադրողի (հայտատուի) կողմից պատրաստած տեխնիկական բնութագրերի և հիմնական պարամետրերի նկարագիր, որը նույնականացնում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը գնահատելու համար հայտագրված տրանսպորտային միջոցի (բաղադրիչի) կառուցվածքը.

«տեխնիկական վիճակ»՝ տրանսպորտային միջոցի՝ շահագործման ընթացքում փոփոխության ենթարկված հատկությունների և նորմատիվ փաստաթղթերով սահմանված պարամետրերի ամբողջություն, որը սահմանում է դրա՝ ըստ նշանակության կիրառելու հնարավորությունը.

«տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի, բաղադրիչի) տիպ»՝ տեխնիկական նկարագրում նշված կառուցվածքային ընդհանուր հատկանիշներով տրանսպորտային միջոցներ (ամրաշրջանակ, բաղադրիչներ)՝ մեկ արտադրողի կողմից արտադրված.

«արգելակում»՝ տրանսպորտային միջոցի ընթացքին արհեստական դիմադրություն ստեղծելու և փոփոխելու գործընթաց.

«արգելակման ուժ»՝ տրանսպորտային միջոցի անիվի վրա հենման մակերևույթի հակազդում, որն առաջացնում է անիվի և (կամ) տրանսպորտային միջոցի դանդաղեցում.

«արգելակման համակարգ»՝ տրանսպորտային միջոցի մասերի ամբողջություն, որոնք նախատեսված են արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի վրա ներգործության դեպքում դրա արգելակման համար.

«արգելակային շարժաբեր»՝ արգելակային կառավարման մասերի ամբողջություն, որոնք նախատեսված են արգելակումն իրականացնելու նպատակով էներգիայի աղբյուրից արգելակման մեխանիզմներին էներգիայի կառավարվող փոխանցում իրականացնելու համար.

«արգելակային ճանապարհ»՝ հեռավորություն, որն արգելակման սկզբից մինչև վերջ տրանսպորտային միջոցն անցնում է.

«տրանսպորտային միջոց»՝ L, M, N, О կատեգորիաների անվավոր շարժամասով սարքվածք, որը նախատեսված է մարդկանց, բեռների կամ դրա վրա տեղադրված սարքավորումների փոխադրման համար.

«տրանսպորտային միջոցի մոտարձակ լույսի ցոլալապտերների կամ հակամառախուղային ցոլալապտերների լուսային փնջի կարգավորման անկյուն»՝ մոտարձակ լույսի ցոլալապտերի կամ հակամառախուղային ցոլալապտերի լուսային փնջի վերին (ձախ) հարթ սահմանը ներառող թեք հարթության և ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնով անցնող հորիզոնական հարթության միջև եղած անկյունը.

«զանգվածի միավորին բաժին ընկնող տեսակարար հզորություն»՝ շարժիչի առավելագույն օգտակար հզորության հարաբերակցությունը տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածին՝ կՎտ/տ-ով.

«կառավարվող անիվներ»՝ տրանսպորտային միջոցի ղեկային կառավարմամբ գործարկվող անիվներ.

«արտանետումների մակարդակ»՝ արտանետումների սահմանային արժեքներ, որոնք արտացոլում են դեպի մթնոլորտ արտանետումների առավելագույն թույլատրելի զանգվածը՝ տրանսպորտային միջոցի և ներքին այրման շարժիչի կատարած աշխատանքի կամ վազքի միավորի հաշվարկով.

«սահմանված դանդաղում»՝ արգելակման ընթացքում դանդաղման միջին արժեք՝ դանդաղման աճի ժամանակահատվածի ավարտի պահից մինչև արգելակման վերջում դրա նվազման սկիզբն ընկած ժամանակահատվածում.

«արգելակման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի կայունություն»՝ շարժման սահմանված միջանցքի սահմաններում արգելակումների ժամանակ տրանսպորտային միջոցի շարժվելու ունակությունը.

«արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարք»՝ առնվազն երկու գործող գլոբալ նավիգացիոն արբանյակային համակարգերի ազդանշանների միջոցով տրանսպորտային միջոցի կոորդինատների, շարժման արագության և ուղղության որոշումը, ավտոճանապարհային և այլ պատահարների ժամանակ տրանսպորտային միջոցի մասին ձեռքի ռեժիմով հաղորդագրությունների փոխանցումը և շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների հետ երկկողմ ձայնային կապ իրականացնող և ապահովող սարք.

(պարբերությունն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

«ցրցայտումը նվազեցնելու սարքվածք»՝ ցրցայտումից պաշտպանող համակարգի բաղադրիչ, որը կարող է պատրաստված լինել որպես էներգակլանող սարքվածք կամ «օդ-ջուր զատիչ».

«սռնու բեռնաթափման սարքվածք»՝ տրանսպորտային միջոցի երթևեկության ճանապարհային պայմաններից կախված՝ սռնու (սռնիների) վրա բեռնվածքը նվազեցնելու կամ ավելացնելու համար նախատեսված սարքվածք՝ տրանսպորտային միջոցի մասամբ բեռնված լինելու դեպքում դողերի մաշվածությունը նվազեցնելու նպատակով և (կամ) սայթաքուն ճանապարհի վրա տրանսպորտային միջոցի (տրանսպորտային միջոցների կազմի) շարժանցի պայմանները բարելավելու համար՝ տանող սռնու վրա բեռնվածքը մեծացնելու միջոցով.

«DR, DC, DCR տիպի ցոլալապտերներ»՝ հեռարձակ DR-լույսի և մոտարձակ DC-լույսի D դասի լույսի գազապարպման աղբյուրներով և երկռեժիմ (մոտարձակ և հեռարձակ) DCR-լույսի ցոլալապտերներ.

«HR, HC, HCR տիպի ցոլալապտերներ»՝ հեռարձակ HR-լույսի և մոտարձակ HC-լույսի H դասի լույսի հալոգենային աղբյուրներով և երկռեժիմ (մոտարձակ և հեռարձակ) HCR-լույսի ցոլալապտերներ.

«R, C, CR տիպի ցոլալապտերներ»՝ հեռարձակ R-լույսի և մոտարձակ C-լույսի 0 դասի լույսի շիկացման լամպերի տեսքով և երկռեժիմ (մոտարձակ և հեռարձակ) CR-լույսի աղբյուրներով ցոլալապտերներ.

«В տիպի և F3 տիպի ցոլալապտերներ»՝ հակամառախուղային ցոլալապտերներ, որոնք տարբերվում են լուսաչափական բնութագրերով և ցոլալապտերի վրա զետեղված մականշվածքով.

«ապակու ողողիչի բոցամուղ»՝ սարքվածք, որը ողողման հեղուկն ուղղորդում է հողմապակուն.

«սառը արգելակման մեխանիզմ»՝ արգելակման մեխանիզմ, որի՝ արգելակի թմբուկի կամ արգելակման սկավառակի շփման մակերևույթի վրա չափված ջերմաստիճանը 100°С-ից պակաս է.

«գունագրաֆիկական սխեմա»՝ տրանսպորտային միջոցի արտաքին մակերևույթի վրա զետեղված հիմնական գույնի, դեկորատիվ շերտերի, տարբերիչ նշանների և տեղեկատվական գրառումների հարմարակազմության, փոխդասավորության և կոմպոզիցիոն փոխկապակցվածության գրաֆիկական պատկերում.

«ապակեմաքրիչի ցիկլ»՝ ապակեմաքրիչի խոզանակի մեկ ուղիղ և հակադարձ ընթացք.

«ամրաշրջանակ»՝ անվավոր շարժամասով սարքվածք, որը համալրված չէ և (կամ) խցիկով, և (կամ) շարժիչով, և (կամ) թափքով, որը նախատեսված չէ որպես տրանսպորտային միջոց շահագործելու համար.

«հակասահքային բութակ»՝ պրոֆիլավորված կոշտ ձող, որը բաղկացած է կորպուսից և մաշակայուն տարրից ու տեղադրվում է ձմեռային դողի պահպանաշերտի ելունի մեջ՝ սառցակալած կամ ձնապատ ճանապարհային ծածկից դողի կառչումն ավելացնելու համար.

«էկոլոգիական դաս»՝ դասակարգման ծածկագիր, որը բնութագրում է տրանսպորտային միջոցի կամ ներքին այրման շարժիչի կառուցվածքը՝ կախված արտանետումների մակարդակից, ինչպես նաև բորտային ախտորոշման համակարգերին ներկայացվող պահանջների մակարդակից.

«շահագործում»՝ տրանսպորտային միջոցի կենսական պարբերաշրջանի փուլ, որում իրականացվում է դրա՝ ըստ նշանակության օգտագործումը՝ դրա պետական գրանցման պահից մինչև օգտահանումը.

«էներգակլանող սարքվածք»՝ ցեխապաշտպան պատյանի և (կամ) արտաքին կողամասի և (կամ) ցայտապաշտպանի մասը ձևավորող բաղադրիչ, որը կլանում է ջրի էներգիան և նվազեցնում է ցրցայտումը.

«հիբրիդային տրանսպորտային միջոցի էներգետիկ կայանք»՝ ներքին այրման շարժիչի, էլեկտրաշարժիչի, գեներատորի (շարժիչի և գեներատորի գործառույթները կարող է կատարել մեկ էլեկտրամեքենա), էներգիայի կուտակման սարքվածքի, էլեկտրական կերպափոխիչների և կառավարման համակարգի ամբողջություն.

«արգելակման արդյունավետություն»՝ տրանսպորտային միջոցի ընթացքին անհրաժեշտ արհեստական երկայնական դիմադրություն ստեղծելու՝ արգելակման համակարգի ունակությունը բնութագրող հատկություն։

**III. Շահագործման մեջ դնելու կամ   
շուկայում շրջանառության կանոնները**

7. Թույլատրվում է շուկայում շրջանառել տրանսպորտային միջոցները և դրանց բաղադրիչները՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգին դրանց համապատասխանության դեպքում, ինչը հաստատվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի VI բաժնին համապատասխան շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով արտադրանքի մակնշմամբ։

Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) շրջանառության մեջ բաց թողնելու ամսաթիվ է համարվում տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) նույնականացնող փաստաթղթի ձևակերպման ամսաթիվը։

8. Շրջանառության մեջ բացթողնման դեպքում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթեր են համարվում՝

տրանսպորտային միջոցների համար, որոնց համապատասխանության գնահատումն անցկացվել է տիպի հաստատման ձևով՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը.

ամրաշրջանակի համար՝ ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը.

առանձին տրանսպորտային միջոցների համար՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականը.

տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների համար՝ համապատասխանության մասին հայտարարագիրը կամ համապատասխանության սերտիֆիկատը։

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերն իրենց գրանցման համարի կազմում ունեն միասնական նշում, որը հաստատում է դրանց վավերականությունը Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում, ինչպես նաև այն պետության տարբերակիչ նշումը, որտեղ դրանք ձևակերպվել են։

9. Փաստաթղթերը, որոնք ձևակերպվել են Մաքսային միության անդամ պետություններից մեկում սույն տեխնիկական կանոնակարգով սահմանված կարգով անցկացված արտադրանքի համապատասխանության գնահատման արդյունքների համաձայն, գործում են Մաքսային միության բոլոր անդամ պետություններում։

**IV. Անվտանգության պահանջները**

10. Արգելվում է օգտագործված բաղադրիչներից տրանսպորտային միջոցների արտադրությունը՝ բացառությամբ անձնական օգտագործման համար արտադրվող տրանսպորտային միջոցների։

11. Արգելվում է М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրել թափարգելի՝ հենման մակերևույթի հորիզոնական հարթության վրա տրանսպորտային միջոցի առաջաձգության արտաքին ուրվագծին համապատասխանող գծից առաջ եկած կառուցվածքներ, որոնք արտադրվում են պողպատից կամ նույնանման ամրության բնութագրեր ունեցող այլ նյութերից։ Տվյալ պահանջը չի տարածվում տրանսպորտային միջոցի ստանդարտ լրակազմով նախատեսված և (կամ) սահմանված կարգով համապատասխանության գնահատումն անցած կառուցվածքների վրա, ինչպես նաև միայն ցոլալապտերների պաշտպանության համար նախատեսված՝ 0,5 կգ-ից պակաս զանգվածով մետաղական ցանցերի, պետական գրանցման նշանի և դրա ամրացման տարրերի վրա։

12. Տրանսպորտային միջոցների վրա կիրառվող օդորակիչների, ինչպես նաև սառնարանային սարքավորումների կազմում չի թույլատրվում օզոնաքայքայիչ նյութերի և նյութեղենի առկայությունը, որոնց ցանկը հաստատված է Մաքսային միության հանձնաժողովի կողմից։

13. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող՝ ուղևորների առևտրային փոխադրումների, ինչպես նաև երեխաների փոխադրման համար հատուկ նախատեսված М կատեգորիայի և պինդ կենցաղային թափոնների և աղբի (աղբատարներ), հատուկ, վտանգավոր, ծանրաքաշ և (կամ) խոշորաչափ բեռների փոխադրման համար օգտագործվող N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները, ինչպես նաև օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցները ենթակա են արբանյակային նավիգացիոն ապարատուրայով սարքավորմամբ: Նշված տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքը պետք է ապահովի նշված ապարատուրայով դրանք սարքավորելու հնարավորությունը:

Օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցները և պինդ կենցաղային թափոնների և աղբի (աղբատարներ) փոխադրման համար օգտագործվող N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները սարքավորվում են արբանյակային նավիգացիոն ապարատուրայով Մաքսային միության անդամ պետությունների օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների՝ նշված ապարատուրայով սարքավորումն իրականացվում է Մաքսային միության անդամ պետությունների օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

(13-րդ կետը Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որշման խմբագրությամբ)

13.1. Շրջանառության մեջ դրվող՝ ՄԱԿ-ի 94-րդ և 95-րդ կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող М1 կատեգորիայի և ՄԱԿ-ի 95-րդ կանոնի կիրառման ոլորտ մտնող N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները սարքավորվում են արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի համակարգով. շրջանառության մեջ դրվող М1 և N1 կատեգորիաների մյուս տրանսպորտային միջոցները, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները սարքավորվում են արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքով։

(13.1 կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 1-ի N 6 որոշմամբ, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

14. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող՝ ուղևորների առևտրային փոխադրումներ իրականացնող М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների, բեռների առևտրային փոխադրումներ իրականացնող N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքը պետք է նախատեսի վարորդների կողմից երթևեկության, աշխատանքի և հանգստի ռեժիմների հսկողության տեխնիկական միջոցներով (տեղադրման, ամրացման, էներգասնուցման ստանդարտ տեղեր) համալրելու հնարավորություն (պտուտագրիչներով)։

Տրանսպորտային միջոցների համալրումը նշված ապարատուրայով իրականացվում է Մաքսային միության անդամ պետությունների նորմատիվ իրավական ակտերով սահմանված կարգով։

Սույն կետի պահանջները չեն կիրառվում Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմերի աշխատանքին առնչվող Եվրոպական համաձայնագրի (ՏՄԵՀ) 2-րդ հոդվածում նշված տրանսպորտային միջոցների մասով։

15. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) ինտերֆեյսի գործառությունը (այն տարրերի ամբողջությունը, որոնք ապահովում են էլեկտրոնային համակարգերի հետ օգտագործողի փոխգործակցության հնարավորությունը՝ ներառյալ օգտագործողի կողմից տեսողական և ձայնային տեղեկությունների ստացումը և նրա կողմից կառավարման հրահանգների ներմուծումը), ինչպես նաև դրանց վրա տեղեկատվական և նախազգուշացնող գրառումների զետեղումն իրականացվում է ռուսերենով։

Նշված պահանջը կիրառվում է համապատասխանության գնահատում անցկացնելու դեպքում՝ տիպի հաստատման ձևով՝ հետևյալի մասով՝

տրանսպորտային միջոցի համակարգերի անսարքությունների, մարդկանց կյանքի և առողջության համար վտանգի, ինչպես նաև ավտոմոբիլի անվտանգության առանձին համակարգերի ակտիվացման մասին՝ տեղեկատվական էկրանների (դիսփլեյների) վրա արտածվող կամ ձայնային նախազգուշացնող հաղորդագրություններ.

տրանսպորտային միջոցի վրա եղած ցուցատախտակների<[[1]](#footnote-1)> և պիտակների<1> վրայի գրառումներ, որոնք տեղեկացնում են տրանսպորտային միջոցի և դրա համակարգերի անվտանգ օգտագործման կարգի մասին։

Տրանսպորտային միջոցի շահագործման ուղեցույցի (հրահանգի) համապատասխան թարգմանության և (կամ) պարզաբանման պայմանով նշված պահանջը չի կիրառվում հետևյալի մասով՝

լսա-, տեսա-, խաղային և մուլտիմեդիայի այլ համակարգերի տեղեկատվական էկրանների (դիսփլեյների) հաղորդագրություններ.

հապավումներ.

տրանսպորտային միջոցի կառավարման օրգանների և կառուցվածքային տարրերի վրա զետեղված գրառումներ.

չափման միավորներ.

տրանսպորտային միջոցների, դրանց վրա կիրառվող համակարգերի և տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների ֆիրմաների անուններ, ֆիրմային անվանումներ.

տիպի պաշտոնական հավաստումների մականշվածքներ, որոնք նախատեսված են ՄԱԿ-ի կանոնների և ՄԱԿ-ի Համընդհանուր տեխնիկական կանոնների պարտադիր պահանջներով.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

սպասարկման կայանների աշխատողների համար հատուկ նախատեսված հաղորդագրություններ և գրառումներ։

16. Անվտանգության պահանջների իրագործումն ապահովվում է ՄԱԿ-ի կանոնների, Համընդհանուր տեխնիկական կանոնների, անմիջապես սույն տեխնիկական կանոնակարգի դրույթների կատարմամբ՝

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1) 11-15-րդ կետերով և 2-րդ ու 3-րդ հավելվածներով՝ շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերի նկատմամբ՝ համապատասխանության գնահատում անցկացվելու դեպքում՝ տիպի հաստատման ձևով.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2) 11-15-րդ կետերով և 4-րդ ու 8-րդ հավելվածներով՝ շրջանառության մեջ բաց թողնվող առանձին տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ.

3) 5-րդ հավելվածով՝ շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների եզրաչափքային և քաշային սահմանափակումների նկատմամբ.

4) 6-րդ հավելվածով՝ շրջանառության մեջ բաց թողնվող հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ՝ հաշվի առնելով դրանց գործառութային նշանակությունը.

5) 11-14-րդ կետերով և 8-րդ հավելվածով՝ շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ.

6) 9-րդ հավելվածով՝ շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ՝ դրանց կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելու դեպքում։

Նորարարական տրանսպորտային միջոցների դեպքում անվտանգության պահանջները սահմանվում են Մաքսային միության այն անդամ պետության տեխնիկական կանոնակարգման գծով լիազոր մարմնի որոշմամբ, որտեղ կատարվում է համապատասխանության գնահատումը։ Նախքան նշված նոր պահանջները տեխնիկական կանոնակարգ ներմուծելը՝ Մաքսային միության մյուս անդամ պետություններն իրավասու են իրենց տարածքում չճանաչել տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումները և ամրաշրջանակի տիպի հաստատումները, որոնք տրվել են նշված պահանջներին համապատասխանության հավաստման հիման վրա։

17. М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները և դրանց համար ներքին այրման շարժիչները բաժանվում են էկոլոգիական դասերի՝ 1-ին հավելվածին համապատասխան։

18. Յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոց ունի անհատական նույնականացման համար։ Շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) նույնականացմանը ներկայացվող պահանջները սահմանված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 7-րդ հավելվածով։

Նույնականացման համարի բովանդակությանը ներկայացվող պահանջները չեն տարածվում Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող առանձին տրանսպորտային միջոցների, ինչպես նաև նախքան տեխնիկական կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելը շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոցների վրա։

19. Արգելվում է շրջանառության մեջ բաց թողնել ղեկային կառավարման աջակողմյան դասավորությամբ՝ М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները։

Հայաստանի Հանրապետությունում, Բելառուսի Հանրապետությունում և Ղազախստանի Հանրապետությունում արգելվում է շրջանառության մեջ բաց թողնել ղեկային կառավարման աջակողմյան դասավորությամբ տրանսպորտային միջոցները, որոնք դասվում են այլ կատեգորիաների շարքին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2019 թվականի հունիսի 21-ի N 66 որոշման խմբագրությամբ)

20. Բաղադրիչները, որոնք շրջանառության մեջ բաց են թողնվում որպես շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների համար փոխարինովի (պահեստային) մասեր, տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրվելու դեպքում չեն նվազեցնում դրա անվտանգության մակարդակը՝ տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ բաց թողնելու պահին եղած մակարդակի համեմատ։

Տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերին ներկայացվող պահանջների ցանկը սահմանված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածում։

Բաղադրիչները, որոնք շրջանառության մեջ բաց են թողնվում որպես շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների համար փոխարինովի (պահեստային) մասեր և մատակարարվում են այդ տրանսպորտային միջոցների հավաքման արտադրության համար, համարվում են սույն կետի առաջին պարբերության պահանջին համապատասխանող՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության դեպքում։

21. Այն տրանսպորտային միջոցների համար փոխարինովի (պահեստային) մասեր հանդիսացող բաղադրիչներին ներկայացվող պահանջները, որոնց արտադրությունը դադարեցված է, պահպանվում են այդ տրանսպորտային միջոցների արտադրության ավարտի պահի դրությամբ գործող մակարդակով։

22. Վթարային-փրկարարական կարիքների և պետական պաշտպանության պատվերով մատակարարվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) և դրանց բաղադրիչների առնչությամբ սույն տեխնիկական կանոնակարգը կիրառելու դեպքում դրանց ներկայացվող պահանջների ցանկը և համապատասխանության գնահատման ձևերը սահմանվում են Մաքսային միության անդամ պետության պետական պատվիրատուի կողմից։

**V. Համապատասխանության գնահատումը**

**1. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը**

23. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն իրականացվում է տիպի հաստատման ձևով։ Համապատասխանության գնահատման նպատակով տրանսպորտային միջոցներն ըստ տիպերի և մոդիֆիկացիաների դասելն իրականացվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 11-րդ հավելվածի համաձայն։

Մաքսային միության անդամ պետություններում արտադրվող ամրաշրջանակի տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն իրականացվում է այն դեպքերում, երբ նախատեսվում է՝

1) ինքնագնաց ամրաշրջանակի շրջանառության մեջ բացթողումը և (կամ) ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով ամրաշրջանակի՝ դեպի հաջորդող ավարտուն վիճակի բերելու վայրը սեփական ընթացքով տեղաշարժը.

2) ամրաշրջանակ արտադրողի և լրակազմված տրանսպորտային միջոց արտադրողի միջև սույն տեխնիկական կանոնակարգի առանձին պահանջների կատարման համար պատասխանատվության հետագա բաշխումը՝ նրանց միջև կնքված պայմանագրի հիման վրա։ Եթե պատասխանատվության այդպիսի բաշխում չի նախատեսվում, սույն տեխնիկական կանոնակարգի առանձին պահանջների կատարման համար պատասխանատվությունը կրում է լրակազմված տրանսպորտային միջոց արտադրողը։

Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող ամրաշրջանակի տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն անցկացվում է անկախ դրանց հետագա օգտագործման նպատակներից։

Պետական պաշտպանության պատվերով մատակարարվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարումն ստուգելու առանձնահատկությունները սահմանվում են Մաքսային միության անդամ պետությունների պետական պատվիրատուի կողմից։

24. Տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն իրականացնում են Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում ներառված և տիպի հաստատումն իրականացնելու համար Մաքսային միության անդամ պետության կողմից հայտագրված սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինները (այսուհետ՝ սերտիֆիկացման մարմիններ)։

Անհրաժեշտ փորձարկումներն անցկացնում են ԻՍՕ 17025 ստանդարտի պահանջներին համապատասխանող իրավասությամբ լաբորատորիաները, որոնք ներառված են Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում (այսուհետ՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիաներ)։

25. Եթե տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակը) արտադրվում են Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում, ապա տիպի հաստատումն իրականացնելու ժամանակ հայտատուն կարող է լինել Մաքսային միության անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան գրանցված և այդ պետության ռեզիդենտ հանդիսացող արտադրողը, ում տրամադրվել է տրանսպորտային միջոց արտադրողի միջազգային նույնականացման ծածկագիր, կամ արտադրողի անունից գործող նրա պաշտոնական ներկայացուցիչը։

Մաքսային միության անդամ պետության ռեզիդենտ չհանդիսացող արտադրողը Մաքսային միության յուրաքանչյուր անդամ պետությունում նշանակում է իր ներկայացուցչին, ով արտադրողի հետ համատեղ պատասխանատվություն է կրում շրջանառության մեջ բաց թողնվող, տիպի հաստատումն անցած արտադրանքի համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին ապահովելու համար։ Արտադրողի ներկայացուցիչը Մաքսային միության անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան գրանցված և այդ պետության ռեզիդենտ հանդիսացող իրավաբանական անձն է։

Արտադրողի բոլոր ներկայացուցիչները նշվում են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ։

Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպի հաստատում իրականացնելու դեպքում հայտատու կարող է լինել օտարերկրյա արտադրողի վերոհիշյալ ներկայացուցիչներից մեկը, ով արտադրողից ստացել է լիազորություններ՝ սույն Կանոնակարգի պահանջներին նրա արտադրանքի համապատասխանության գնահատում անցկացնելու համար։

Մաքսային միության անդամ պետության ռեզիդենտ չհանդիսացող արտադրողը, ով թողարկում է տարբեր մակնիշների և (կամ) կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ, իրավասու է մակնիշի և (կամ) կատեգորիայի յուրաքանչյուր համադրության համար նշանակել արտադրողի տարբեր ներկայացուցիչներ, ովքեր համապատասխանության գնահատում անցկացնելու դեպքում հայտատու են հանդիսանում։ Ընդ որում, չի թույլատրվում արտադրողի տարբեր ներկայացուցիչներ նշանակել տարբեր մակնիշների, սակայն մեկ կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք ունեն արտադրողի միջազգային նույնականացման միատեսակ ծածկագիր։

Այլ արտադրողի անունով գրանցված տարբեր մակնիշների տրանսպորտային միջոցներ արտադրողն իրավասու է նշանակել իր ներկայացուցչին, ով կարող է լինել յուրաքանչյուր մակնիշի գծով հայտատու։ Այդպիսի ներկայացուցիչ կարող է լինել իրավաբանական անձը, ով տվյալ մակնիշի սեփականատեր հանդիսացող արտադրողի պաշտոնական ներկայացուցիչն է։

26. Արտադրողի՝ համապատասխանության գնահատման աշխատանքներն իրականացրած ներկայացուցչի լիազորությունների դադարեցման դեպքում դադարում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատող այն փաստաթղթերի գործողությունը, որոնց մեջ նշված է արտադրողի՝ իր լիազորությունները դադարեցրած ներկայացուցիչը։

27. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու համար պարտադիր պայմաններ են արտադրողի արտադրության՝ սերտիֆիկացման մարմնի կողմից անցկացվող վերլուծության դրական արդյունքները, որոնք հաստատում են՝

կազմակերպչական և տեխնիկական այնպիսի միջոցառումների առկայությունը, որոնք ապահովում են արտադրանքի բնութագրերի կամ արտադրական գործընթացի պարամետրերի կայունությունը.

թողարկվող արտադրանքի պարբերական ստուգումների և փորձարկումների անցկացման պլանների առկայությունը՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին դրա համապատասխանությունը հավաստելու համար.

տրանսպորտային միջոցների շահագործմանը, ինչպես նաև դրանց նախապատրաստմանը՝ նախքան վաճառքը, տեխնիկական սպասարկմանը և վերանորոգմանն առնչվող կարգադրագրերի առկայությունը.

սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին թողարկվող և, անհրաժեշտության դեպքում, շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) համապատասխանությունը վերականգնելու ուղղությամբ միջոցառումների առկայությունն այն դեպքում, եթե ի հայտ են եկել տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) ստուգումների կամ փորձարկումների անցկացման ժամանակ հայտնաբերված անհամապատասխանություններ։

Եթե տրանսպորտային միջոցի արտադրության ժամանակ օգտագործվել է այլ արտադրողի արտադրանք, յուրաքանչյուր արտադրողի պարտականությունները կարող են բաժանվել նրանց միջև՝ փոխադարձ պարտավորությունների մասին պայմանագրի (արձանագրության) հիման վրա։ Այդպիսի պայմանագրի (արձանագրության) բացակայության դեպքում վերջնական արտադրանքն արտադրողն ամբողջ ծավալով պատասխանատվություն է կրում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի համապատասխանության համար։

28. Տիպի հաստատումն անցկացվում է հետևյալ կարգով՝1) հայտի ներկայացումը սերտիֆիկացման մարմին, որում նշվում են հայտատուի անվանումն ու վավերապայմանները, տրանսպորտային միջոցի տիպը, տրանսպորտային միջոցի տիպի՝ ավելի վաղ տրամադրված հաստատումների մասին տվյալները (այսուհետ՝ հայտ)։ Տրանսպորտային միջոցի տիպի առնչությամբ սերտիֆիկացման մեկ մարմին է ներկայացվում մեկ հայտ։ Հայտին կցվում են փաստաթղթեր՝ ըստ ցանկի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 12-րդ հավելվածի համաձայն.

2) սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի մասին որոշման ընդունումը 15 օրվա ընթացքում, հայտատուի հետ աշխատանքների կատարման պայմանագրի կնքումը։ Որոշման մեջ արտացոլվում են փաստաթղթերի բավարարությունը և ճանաչման հնարավորությունը, պակասող ապացուցողական նյութերն ստանալու նպատակով փորձարկումներ անցկացնելու անհրաժեշտությունը, արտադրության պայմանների ստուգում անցկացնելու անհրաժեշտությունը և ժամկետները.

3) տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) ներկայացված նմուշների նույնականացման անցկացումը հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից, դրանց սերտիֆիկացման փորձարկումները, արձանագրությունների ձևակերպումը, որոնցից յուրաքանչյուրին կցվում է արտադրողի կողմից կազմված և հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից վավերացված տեխնիկական նկարագիրը.

4) արտադրողի արտադրության վերլուծության անցկացում՝ 27-րդ կետին համապատասխան.

5) սերտիֆիկացման մարմնի կողմից համապատասխանության մասին հայտարարագրերի գրանցումը, սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ, 3-րդ և 6-րդ հավելվածներով նախատեսված առանձին պահանջներին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության սերտիֆիկատների ձևակերպումը և դրանք հայտատուին տրամադրումը.

6) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը), ձևակերպելու հնարավորության մասին եզրակացության նախապատրաստումը սերտիֆիկացման մարմնի կողմից՝ սույն կետի 3-5-րդ ենթակետերի կատարման հիման վրա՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի՝ համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի ձևակերպման պահին գործող պահանջներին տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանության պայմանով.

7) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) ձևակերպումը՝ սերտիֆիկացման մարմնի կողմից.

8) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) հաստատումն ու գրանցումը՝ Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմնի կողմից.

9) սերտիֆիկացման մարմնի կողմից սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության հսկողության իրականացումը՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամանակահատվածում։

29. Սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուին է տրամադրում համապատասխանության գնահատումն անցկացնելու հետ կապված կանոններին, ընթացակարգերին և պահանջներին առնչվող ամբողջ տեղեկատվությունը։

30. Փորձարկումների և չափումների արձանագրությունները հիմք են համապատասխանության սերտիֆիկատների ձևակերպման համար՝ ձևակերպման պահից սկսած երկու տարվա ընթացքում։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ ներառվում են նշված սերտիֆիկատների համարները, եթե 35-րդ, 36-րդ և 39-րդ կետերով այլ բան նախատեսված չէ։

31. Սերտիֆիկացման մարմնի որոշման հիման վրա հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան անցկացնում է հայտատուի կողմից ներկայացված տեխնիկական նկարագրերի փորձաքննություն, տրանսպորտային միջոցների նմուշների նույնականացում և դրանց փորձարկում, ձևակերպում է փորձարկումների արձանագրությունները, կազմակերպում դրանց գրանցումն ու հաշվառումը։ Հայտի մեջ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) մի քանի մոդիֆիկացիա ներառելու դեպքում փորձարկումներն անցկացվում են տրանսպորտային միջոցների մոդիֆիկացիաների առնչությամբ՝ որպես կանոն, ակնկալվող վատագույն ցուցանիշներով։ Փորձարկումների արձանագրության մեջ արտացոլվում է դրանց արդյունքները տրանսպորտային միջոցների՝ հայտում ներառված մյուս մոդիֆիկացիաների վրա տարածելու հնարավորությունը։

Փորձարկումներն անցկացվում են ՄԱԿ-ի կանոններին, ՄԱԿ-ի Համընդհանուր տեխնիկական կանոններին համապատասխան, իսկ դրանց բացակայության դեպքում՝ այն ստանդարտներին համապատասխան, որոնք ներառված են հետազոտությունների (փորձարկումների) և չափումների կանոններ և մեթոդներ, այդ թվում՝ «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության և արտադրանքի համապատասխանության գնահատումը (հավաստումը) իրականացնելու մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կիրառման և կատարման համար անհրաժեշտ նմուշառման կանոններ պարունակող Ստանդարտների ցանկում։ Նշված ստանդարտների բացակայության դեպքում կիրառվում են հետազոտությունների (փորձարկումների) և չափումների՝ Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ հաստատված կանոններն ու մեթոդները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

32. Հայտատուն փորձարկումների անցկացման համար իրականացնում է տրանսպորտային միջոցների այն մոդիֆիկացիաներից նմուշների նախապատրաստումը, որոնք համաձայնեցված են հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից։

Փորձարկումների ավարտից հետո նմուշները վերադարձվում են հայտատուին։

Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան, ըստ անցկացված փորձարկումների և ներկայացված փաստաթղթերի տեխնիկական փորձաքննության արդյունքների, ձևակերպում է լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրությունը և փոխանցում այն սերտիֆիկացման մարմնին։

Լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրության ձևակերպումը պարտադիր է փորձարկումների անցկացման դեպքում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու նպատակներով՝ բացի սույն տեխնիկական կանոնակարգի 35-րդ, 59-րդ և 65-րդ կետերին համապատասխան տրամադրվողներից։

Լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրությունը ենթակա է սերտիֆիկացման մարմնի կողմից ուսումնասիրության, եթե դրա ձևակերպման պահից մինչև ուսումնասիրության ամսաթիվն անցել է երկու տարուց ոչ ավելի։

Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի արձանագրությունները, ինչպես նաև դրանց ձևակերպման համար հիմք հանդիսացած փաստաթղթերը պահվում են փորձարկման լաբորատորիայում առնվազն 5 տարի։

33. Սերտիֆիկացման մարմինն անցկացնում է արտադրության վիճակի վերլուծություն՝ 27-րդ կետի և 13-րդ հավելվածի համաձայն։

Որպես ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են արտադրության մեջ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանող բնութագրերի և ցուցանիշների մակարդակին համապատասխանող արտադրանքի թողարկման անընդհատությունն ապահովող պայմանների առկայությունը, կարող են դիտարկվել՝

արտադրողի որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատը՝ համապատասխանության գնահատմանը ենթակա արտադրանքի արտադրության առնչությամբ կիրառելի.

1958 թվականի համաձայնագրի 2-րդ լրացման պահանջներին արտադրության համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթերը.

հայտատուի կողմից նախապատրաստված արտադրության պայմանների նկարագիրը՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 13-րդ հավելվածով նախատեսված.

արտադրության պայմանների՝ ավելի վաղ անցկացված ստուգումների արդյունքների մասին սերտիֆիկացման մարմնի փաստաթուղթը։

Արտադրության պայմանների ստուգման կարգն ու ժամկետները սերտիֆիկացման մարմինը համաձայնեցնում է հայտատուի հետ։

Արտադրողի մոտ Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում ներառված սերտիֆիկացման մարմնի կողմից տրված որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատի առկայության դեպքում արտադրության պայմանների ստուգում չի պահանջվում։

Այն տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) արտադրության պայմանների ստուգումը, որոնց արտադրողները գրանցված չեն 1958 թվականի համաձայնագրի մասնակից երկրներում, անցկացվում է պարտադիր կարգով՝ նախքան տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) ձևակերպումը։

Արտադրության պայմանների վերլուծության արդյունքները ձևակերպվում են եզրակացությամբ։

34. 1958 թվականի համաձայնագրի պայմանավորվող կողմ հանդիսացող պետության տարածքում գրանցված արտադրանք արտադրողները նախկինում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում չանցած տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպի շարքին դասվող տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանության գնահատում անցկացնելու դեպքում իրավունք ունեն կիրառելու սույն տեխնիկական կանոնակարգի 35-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգեր։

1958 թվականի համաձայնագրի պայմանավորվող կողմ չհանդիսացող՝ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության տարածքում գրանցված՝ արտադրանք արտադրողները նախկինում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում չանցած տրանսպորտային միջոցի (հենասարքի) տիպին դասվող տրանսպորտային միջոցի (հենասարքի) համապատասխանության գնահատում անցկացնելու դեպքում մինչև 2023 թվականի դեկտեմբերի 31-ը ներառյալ իրավունք ունեն կիրառելու սույն տեխնիկական կանոնակարգի 35-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգերը։

***(34-րդ կետը լրաց. ԵՏՀԽ 19.05.22 թիվ 86)***

35. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածով, իսկ հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ նաև 6-րդ հավելվածով, նախատեսված պահանջների մասով որպես ապացուցողական նյութեր կարող են ներկայացվել համապատասխանության մասին հայտարարագրեր, որոնք արտադրողի կողմից ընդունվել են՝ ըստ 3հ, 4հ, 6հ կամ 7հ հայտարարագրման ընթացակարգերի (М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների մասով 7հ ընթացակարգը չի կիրառվում)։ Հայտարարագրման ընթացակարգերի նկարագիրը ներկայացված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածում։

Համապատասխանության մասին հայտարարագրերի ներկայացման դեպքում պարտադիր է սերտիֆիկացման մարմնի հետ համաձայնեցնել հսկիչ փորձարկումների անցկացման պլանը՝ թողարկվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանությունը հաստատելու նպատակով։

Տեխնիկական փորձաքննություն անցկացնելու համար սերտիֆիկացման մարմինն իրավասու է հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիա ուղարկել հայտատուի կողմից ներկայացված փորձարկումների և չափումների արձանագրությունները, որոնց հիման վրա ձևակերպվել են համապատասխանության մասին հայտարարագրերը։

Լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրության ձևակերպումը պարտադիր չէ սույն կետի հիման վրա տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու դեպքում՝ պայմանով, որ հայտատուի կողմից ամբողջ ծավալով ներկայացվել են համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթեր, և դրանք բոլորը սերտիֆիկացման մարմնի կողմից ճանաչվել են որպես ապացուցողական նյութեր։

Վերոհիշյալ ապացուցողական նյութերի հիման վրա ձևակերպվում են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումները (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումները), որոնցում ներառվում են տեղեկություններ՝ նշված համապատասխանության մասին հայտարարագրերի մասին՝ մինչև մեկ տարի գործողության ժամկետով, կամ տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակի մասին՝ առանց տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի սահմանափակման։

Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի համապատասխանության գնահատման՝ սույն կետում նշված ընթացակարգը կիրառվում է մեկ անգամ։ Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) այդ տիպի համապատասխանության հետագա գնահատումն անցկացվում է ընդհանուր հիմունքներով։

Եթե տրանսպորտային միջոցներն արտադրողն ունի արտադրողի միջազգային նույնականացման այնպիսի ծածկագիր, որի երրորդ դիրքում գործածվում է 9 թիվը, կամ այդ արտադրողի տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) թողարկման տարեկան ծրագիրը չի գերազանցում փոքր խմբաքանակների առավելագույն ծավալը, ապա սույն կետում նշված ընթացակարգը թույլատրվում է կիրառել բազմիցս։ Միևնույն տիպի տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակի համար տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի նոր հաստատումը ձևակերպվում է փոքր խմբաքանակ կազմող բոլոր տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակը) շրջանառության մեջ բաց թողնելուց հետո՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի՝ ավելի վաղ ստացված հաստատմանը համապատասխան։

36. Արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում արտադրվող տրանսպորտային միջոցների տիպերի համապատասխանության գնահատման դեպքում որպես ապացուցողական նյութեր թույլատրվում է ներկայացնել այլ արտադրության պայմաններում արտադրված՝ համարժեք հանդիսացող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումները (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումները)՝ պայմանով, որ ներկայացվել են համարժեք հանդիսացող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) արտադրողի համաձայնությունը հաստատող փաստաթղթերը։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ ներառվում են տեղեկություններ՝ համարժեք հանդիսացող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մասին։

Նման դեպքում տրանսպորտային միջոցի տիպի այն առաջնային հաստատման գործողության ժամկետը, որը ձևակերպվել է արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում արտադրվող տրանսպորտային միջոցների համար, կազմում է 1 տարի։

Սերտիֆիկացման մարմինը, հավաքման արտադրության մեջ ընդունված տեխնոլոգիական գործընթացի համապատասխանության աստիճանից և համարժեք հանդիսացող տրանսպորտային միջոցներ արտադրողի կողմից կիրառվող արտադրության տեխնոլոգիայից կախված, իրավասու է պահանջել լրացուցիչ ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են սույն տեխնիկական կանոնակարգով սահմանված պահանջներին համապատասխանությունը և հիմնված են այն տրանսպորտային միջոցների հսկիչ փորձարկումների արդյունքների վրա, որոնց համապատասխանության գնահատումն ավելի վաղ անցկացվել է այլ արտադրության պայմաններում։ Այդպիսի փորձարկումները կարող են անցկացվել սերտիֆիկացման մարմնի կամ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի ներկայացուցիչների մասնակցությամբ՝ արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում թողարկվող տրանսպորտային միջոցներ արտադրողների մոտ։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) ձևակերպումից հետո մեկ տարվա ընթացքում սույն կետի առաջին պարբերության մեջ նշված ապացուցողական նյութերի փոխարեն պետք է ներկայացվեն այնպիսի ապացուցողական նյութեր, որոնք հավաստում են արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում արտադրվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

37. Պետական պաշտպանության պատվերով մատակարարվող տրանսպորտային միջոցների տիպերի համապատասխանության գնահատման դեպքում որպես ապացուցողական նյութեր ներկայացվում են տրանսպորտային միջոցի ստեղծման գործընթացում արտադրողի կողմից ինքնուրույն անցկացված փորձարկումների և չափումների արդյունքները կամ ընդունման (պետական) փորձարկումների արդյունքները։

38. Այլ տրանսպորտային միջոցների բազայի կամ ամրաշրջանակի վրա արտադրվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության գնահատման դեպքում հայտատուի կողմից ներկայացվում են բազային տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) արտադրողի կողմից՝ դա ավարտուն վիճակի հասցնելու մասով սահմանված սահմանափակումների կատարումը հաստատող ապացուցողական նյութեր։

39. Նախկինում տիպերի հաստատման ձևով համապատասխանության գնահատում անցած բազային տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) օգտագործմամբ արտադրված տրանսպորտային միջոցների տիպերի համապատասխանության գնահատման ժամանակ հայտատուն կարող է ներկայացնել տրանսպորտային միջոցներն արտադրողի և բազային տրանսպորտային միջոցներն (ամրաշրջանակներն) արտադրողի միջև անվտանգության ապահովման պատասխանատվության տարանջատման մասին փաստաթղթեր։ Այդ դեպքում բազային տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը), որը գործում է դրա շրջանառության մեջ դրվելու պահի դրությամբ, օգտագործվում է որպես ապացուցողական նյութ։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումները (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումները), որոնք տրվել են բազային տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) համար, կարող են օգտագործվել որպես տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) բազայի վրա պատրաստված բոլոր այն տրանսպորտային միջոցների համար համապատասխանությունը հաստատող փաստաթուղթ, որոնք շրջանառության մեջ են դրվել նշված փաստաթղթերի գործողության ժամանակահատվածում։ Ընդ որում, բազային տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) օգտագործմամբ պատրաստվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կարող են կիրառվել պահանջներ, որոնց հետ համապատասխանությունը հաստատվել է բազային տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանությունը գնահատելիս։

(39-րդ կետը Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

40. Ըստ անհրաժեշտ բոլոր ապացուցողական նյութերի ուսումնասիրության արդյունքների՝ սերտիֆիկացման մարմինը նախապատրաստում է եզրակացություն տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու հնարավորության կամ ձևակերպումը մերժելու մասին, որը պարունակում է տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի համապատասխանությունը գնահատելու համար ներկայացված ապացուցողական նյութերի բավարար լինելու պատճառաբանված հիմնավորումը, ինչպես նաև՝ անցկացված փորձարկումների արդյունքները հայտում ներառված տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) մոդիֆիկացիաների վրա տարածելու հնարավորության մասին հետևությունը։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու հնարավորության մասին եզրակացության հիման վրա սերտիֆիկացման մարմինը ձևակերպում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը)։

Մեկ էկոլոգիական դասի տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր տիպի (ամրաշրջանակի յուրաքանչյուր տիպի) համար Մաքսային միության անդամ պետություններում միաժամանակ չեն կարող գործել տրանսպորտային միջոցի տիպի (ամրաշրջանակի տիպի) երկու և ավելի հաստատումներ, որոնք ձևակերպված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի հիման վրա՝ բացառությամբ տրանսպորտային միջոցի տիպի (ամրաշրջանակի տիպի) կրկնակի հաստատման, որը ձևակերպվել է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամանակ՝ միևնույն տիպի տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակի համար։

41. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման ձևը նախատեսված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 14-րդ հավելվածով։ Ամրաշրջանակի տիպի հաստատման ձևը նախատեսված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 15-րդ հավելվածով։

Փոքր խմբաքանակի համար ձևակերպված տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ կարող են ներառվել տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) նույնականացման համարները։

Փոքր խմբաքանակի մեջ մտնող տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակը) նույնականացնելու հնարավորության բացակայության դեպքում այդ փոքր խմբաքանակի համար ձևակերպված տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) չի տրվում հայտատուին և պահվում է սերտիֆիկացման մարմնում։ Սերտիֆիկացման մարմինն իրականացնում է արտադրված (Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք ներմուծված) տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) քանակի հաշվառում և հայտատուի դիմումի հիման վրա տրամադրում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) վավերացված պատճենները, որոնցում նշվում են տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) նույնականացման համարները։

Ինքնագնաց ամրաշրջանակի համար ձևակերպված ամրաշրջանակի տիպի հաստատման մեջ կատարվում է գրառում ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներով ինքնագնաց ամրաշրջանակի տեղաշարժման հնարավորության մասին, եթե հաստատվել է դրա համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի 11-13-րդ, 23-րդ, 36-րդ, 38-րդ, 39-41-րդ, 69-րդ, 107-րդ, 109-րդ, 110-րդ կետերի պահանջներին։

42. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության առավելագույն ժամկետը 3 տարի է՝ բացառությամբ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 35-րդ և 36-րդ կետերով և սույն կետի երկրորդ և չորրորդ պարբերություններով նախատեսված դեպքերի։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման), այդ թվում՝ տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակի համար ձևակերպված հաստատման, ինչպես նաև սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողության ժամկետն արտանետումների մասով սահմանափակվում է համապատասխան էկոլոգիական դասի պահանջների գործողության ժամկետի ավարտի ամսաթվով։

2-րդ հավելվածի առանձին պահանջներին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության սերտիֆիկատների գործողության ժամկետը չի գերազանցում 4 տարին՝ բացառությամբ սույն կետի երկրորդ պարբերությամբ նախատեսված դեպքերի։

Այլ արտադրողի կողմից արտադրված՝ շրջանառության մեջ բաց թողնված բազային տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) օգտագործմամբ արտադրվող տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման գործողության ժամկետը սույն տեխնիկական կանոնակարգի 39-րդ կետին համապատասխան պահանջների՝ գործողից ցածր մակարդակ կիրառելու դեպքում, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցի տիպի այն հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) օգտագործելու դեպքում, որի գործողության ժամկետն ավարտվել է, սահմանափակվում է 1 տարով՝ սկսած բազային տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի ավարտի օրվանից։ Տրանսպորտային միջոցների փոքր խմբաքանակի համար ձևակերպված՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի այդ հաստատման գործողության ժամկետը չի սահմանափակվում՝ բացառությամբ սույն կետի երկրորդ պարբերությամբ նախատեսված դեպքերի։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

43. Սերտիֆիկացման մարմինը տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ներկայացնում է Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմնի կողմից ուսումնասիրությանը և հաստատմանը, ով իրավունք ունի սահմանված կարգով նշանակելու տեխնիկական քարտուղարության գործառույթներ իրականացնող իրավասու կազմակերպություն՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) ձևակերպման ճշգրտությունն ու հիմնավորվածությունն ստուգելու համար։ Նշված կազմակերպությունը չպետք է հավատարմագրված լինի որպես սերտիֆիկացման մարմին, որն անցկացնում է տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանության գնահատում՝ տիպի հաստատման ձևով։

Խախտումների հայտնաբերման դեպքում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) վերադարձվում է սերտիֆիկացման մարմին։

44. Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմինն իրականացնում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումների), ինչպես նաև համապատասխանության սերտիֆիկատների գրանցումն ու ռեեստրի վարումը։

45. Սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուին է տրամադրում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը)։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու համար հիմք հանդիսացած փաստաթղթերը պահվում են սերտիֆիկացման մարմնում 5 տարուց ոչ պակաս՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու ամսաթվից սկսած։

46. Սերտիֆիկացման մարմինն իրականացնում է այն օբյեկտների համապատասխանության հսկողությունը, որոնց մասով անցկացվել է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում՝ արտադրության փուլում։

Սերտիֆիկացման մարմնի հանձնարարությամբ և դրա կողմից սահմանված կարգով հսկողության անցկացմանը մասնակցում է հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան։

47. Հսկողությունը կարող է լինել պլանային և արտապլանային։

Պլանային հսկողություն անցկացնելու պարբերականությունը տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր տիպի (բաղադրիչի) մասով սահմանվում է 2 տարին 1 անգամից ոչ հաճախ։

Արտապլանային հսկողությունն իրականացվում է այն դեպքերում, երբ սերտիֆիկացման մարմինը կամ Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմինն ստանում է պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմինների, պետական կառավարման մարմնի կամ սպառողների հաղորդագրությունները՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջները չկատարելու մասին։

48. Հսկողության գործընթացում կարող է վերլուծվել տրանսպորտային միջոցների հսկիչ փորձարկումների ընթացքը՝ ծառայության սահմանափակ ժամկետով բաղադրիչների փոխարինիչների ամրակայմամբ և շահագործման գործընթացում կառուցվածքի պարամետրերի պահպանման պարբերական գնահատմամբ։

49. Հսկողությունն իրականացվում է ըստ սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հաստատվող ստուգման պլանի, անհրաժեշտության դեպքում՝ նաև մատակարարների մոտ։

50. Արտադրանքն արտադրողը և հայտատուն (եթե նա արտադրողը չէ) ապահովում են հսկողությունն իրականացնելու համար անհրաժեշտ պայմանները, նաև՝ ստուգող անձանց անարգել մուտքը դեպի ստուգվող օբյեկտները՝ ստուգման պլանի համաձայն։

Արտադրողի խուսափելը սույն կետն իրականացնելուց կարող է հիմք ծառայել տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերի գործողությունը դադարեցնելու մասին սերտիֆիկացման մարմնի կողմից որոշում կայացնելու համար։

51. Հսկողության ընթացքում վերլուծվում են՝

1) շրջանառության մեջ բաց թողնված արտադրանքի պետական հսկողություն (վերահսկողության) արդյունքները.

2) անցկացված շտկող գործողությունների արդյունավետությունը, որոնք արտադրողի կողմից մշակվել են՝ ըստ արտադրության պայմանների նախորդ ստուգումների կամ հսկողության արդյունքների.

3) արտադրանքի համապատասխանության գնահատումն անցկացնելու արդյունքները՝ դրա կառուցվածքում այնպիսի փոփոխություններ կատարելու դեպքում, որոնք ազդում են անվտանգության պարամետրերի վրա.

4) արտադրանքի նմուշների նույնականացման տվյալները՝ հաստատված տեխնիկական նկարագրերի հետ համապատասխանության համար.

5) տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի համապատասխանությունը հաստատելու համար անցկացված փորձարկումների ծավալներն ու արդյունքները.

6) շահագործման գործընթացում այն պարամետրերի պահպանելիությունը հաստատելու փորձարկումների արդյունքները, որոնք ստուգվում են համապատասխանության գնահատման ժամանակ.

7) տեխնոլոգիական գործընթացի փուլերում արտադրանքի որակի հսկողության արդյունքները, որոնցով որոշվում է տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին դրա համապատասխանությունը.

8) արտադրանքի որակին ներկայացվող պահանջների մասին տեղեկությունները, այդ թվում՝ հայտնաբերված խափանումների և անսարքությունների մասին տվյալները, որոնք ստացվել են տեխնիկական սպասարկման և վերանորոգման արդյունքում։

52. Հսկողության ընթացքում արտադրանքն արտադրողի (վաճառողի) մոտ անցկացվում է արտադրանքի նույնականացում, արտադրողի լաբորատորիայում կամ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում կարող են անցկացվել արտադրանքի նմուշների փորձարկումներ։

Փորձարկումներին, որպես կանոն, ենթարկվում է մոդիֆիկացիան՝ փորձարկումների ակնկալվող վատագույն արդյունքներով։

53. Եթե ըստ նույնականացման արդյունքների՝ արտադրանքը գնահատվում է որպես համապատասխանության գնահատման ընթացակարգ անցած տիպերին չհամապատասխանող, կամ ստուգման ընթացքում անցկացված փորձարկումների հիման վրա՝ որպես տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող, ապա անհամապատասխանության արձանագրված փաստերը փաստաթղթավորվում են, և արտադրողին տրվում է հայտնաբերված անհամապատասխանությունը վերացնելու մասին հանձնարարական։

54. Հսկողության արդյունքները ձևակերպվում են ակտով:

Հսկողության արդյունքները համարվում են դրական, եթե սահմանվել է, որ՝

արտադրանքը համապատասխանում է համապատասխանության գնահատման ընթացակարգն անցած տիպերին.

ներկայացված են պատշաճ փաստաթղթեր (տեխնիկական հսկողության գրառումներ, հսկիչ փորձարկումների արդյունքներ և այլն), որոնք հաստատում են տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի մշտական համապատասխանության ապահովումը։

Արտադրանքի հսկողության դրական արդյունքները հիմք են ծառայում այն փաստաթղթերի գործողության (իսկ տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ նաև երկարաձգման) ժամկետների պահպանման համար, որոնք հաստատում են համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

Հսկողության արդյունքները համարվում են բացասական, եթե սահմանվել է, որ՝

չեն վերացվել այն անհամապատասխանությունները տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատմանը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատմանը) կամ բաղադրիչների համար համապատասխանության սերտիֆիկատներին, որոնք հայտնաբերվել են արտադրության պայմանների՝ ավելի վաղ անցկացված ստուգումների կամ հսկողության ժամանակ, ինչպես նաև այն դեպքում, երբ անցկացված շտկող գործողությունները չեն տվել պահանջվող արդյունքը.

առանց սերտիֆիկացման մարմնի հետ համաձայնեցնելու՝ տեխնիկական (կոնստրուկտորական, տեխնոլոգիական, շահագործման) փաստաթղթերում կամ արտադրանքի կառուցվածքում կատարվել են այնպիսի փոփոխություններ, որոնք հանգեցրել են արտադրանքի անհամապատասխանությանը համապատասխանության գնահատման ընթացակարգն անցած տիպերին.

պահանջվող ծավալով չեն անցկացվել հսկիչ փորձարկումներ։

Շտկող միջոցառումներ անցկացնելու անհրաժեշտության դեպքում ակտը պետք է պարունակի համապատասխան առաջարկություններ։

Հսկողության բացասական արդյունքները կամ դրա անցկացումից արտադրողի հրաժարումը կարող են հիմք լինել սերտիֆիկացման մարմնի կողմից այն փաստաթղթերի գործողությունը դադարեցնելու համար, որոնք հաստատում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը։

55. Ըստ հսկողության արդյունքների՝ արտադրողը մշակում է հայտնաբերված անհամապատասխանությունները վերացնելու համար անհրաժեշտ շտկող միջոցառումների պլան՝ դրա իրականացման կոնկրետ ժամկետներով, և ձևակերպված ակտն արտադրողին հանձնելու ամսաթվից սկսած 10-օրյա ժամկետում այդ պլանը ներկայացնում է սերտիֆիկացման մարմին։

Սերտիֆիկացման մարմինն անցկացնում է ներկայացված պլանի փորձաքննություն և, անհրաժեշտության դեպքում, արտադրողին է ուղարկում իր դիտողությունները, ինչպես նաև որոշում է նշված միջոցառումների կատարման ստուգման կարգը։

Անհամապատասխանությունները վերացնելու համար անհրաժեշտ շտկող միջոցառումների՝ սերտիֆիկացման մարմնի հետ համաձայնեցված պլանում սահմանված ժամկետների ավարտին արտադրողը ներկայացնում է անցկացված շտկող և կանխարգելիչ գործողությունների մասին տեղեկանք՝ դրանց արդյունավետության գնահատմամբ։

56. Սերտիֆիկացման մարմինը հսկողության բացասական արդյունքներ, ինչպես նաև սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի անհամապատասխանության մասին այլ տեղեկություններ ստանալու դեպքում 30-օրյա ժամկետում արտադրողին և նրա պաշտոնական ներկայացուցչին է ուղարկում համապատասխանությունը և առաջարկությունը վերականգնելու անհրաժեշտության մասին ծանուցում, այդ թվում՝ շրջանառության մեջ բաց թողնված արտադրանքի հետկանչի մասով։

Նշված ծանուցումն ստանալուն պես արտադրանքն արտադրողը պետք է 10-օրյա ժամկետում սերտիֆիկացման մարմին ուղարկի համապատասխանությունը վերականգնելուն ուղղված շտկող գործողությունների ծրագիրը։

Սերտիֆիկացման մարմինը 10-օրյա ժամկետում համաձայնեցնում է նշված ծրագիրը և վերահսկում դրա կատարմանը։

57. Եթե սերտիֆիկացման մարմինն ընդունված միջոցառումները ճանաչում է ոչ բավարար, արտադրողին ու նրա պաշտոնական ներկայացուցչին գրավոր ծանուցումն ուղարկելուց 30 օր անց կասեցնում կամ դադարեցնում է համապատասխանության սերտիֆիկատների գործողությունը, ինչի մասին տեղեկացնում է արտադրողին ու նրա պաշտոնական ներկայացուցչին, տեխնիկական քարտուղարությանը և պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմիններին։

Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմինը սերտիֆիկացման մարմնի՝ համապատասխանության սերտիֆիկատների գործողությունը դադարեցնելու մասին որոշման հիման վրա չեղյալ է համարում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը)՝ փաստաթղթի չեղարկման մասին ծանուցումը սույն տեխնիկական կանոնակարգի 16-րդ հավելվածով նախատեսված ձևով ձևակերպելու միջոցով։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը դադարեցնելու մասին սերտիֆիկացման մարմինը 10-օրյա ժամկետում գրավոր ծանուցում է արտադրողին և նրա պաշտոնական ներկայացուցչին, ինչպես նաև պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմիններին։

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգին համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի գործողությունը դադարեցնելու մասին տեղեկությունները հրապարակվում են Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմնի պաշտոնական տպագիր հրատարակությունում։

Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական կառավարման լիազոր մարմինն իրականացնում է սույն տեխնիկական կանոնակարգին համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի գործողությունը դադարեցնելու մասին ծանուցումների գրանցումն ու ռեեստրի վարումը։

58. Ավելի վաղ տրված տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը դադարեցնելու դեպքում տիպի հաստատումն իրականացվում է ընդհանուր հիմունքներով՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգով հաստատված կարգով։

59. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ունեցողը դրա գործողության ժամանակահատվածում պարտավոր է սերտիֆիկացման մարմնին տեղեկացնել տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) կառուցվածքում պլանավորվող բոլոր փոփոխությունների մասին։

Այդ փոփոխությունների գնահատման հիման վրա սերտիֆիկացման մարմինն ընդունում է որոշում՝ տրանսպորտային միջոցների տիպի տրված հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի տրված հաստատումների) գործողությունը պահպանելու հնարավորության կամ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումների) գործողությունը դրա կառուցվածքում կատարված փոփոխություններով մոդիֆիկացիաների վրա տարածելու անհրաժեշտության մասին։ Տարածելու դեպքում լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրություն ձևակերպելու անհրաժեշտության մասին որոշումն ընդունում է սերտիֆիկացման մարմինը։

60. Ներկայացված բոլոր ապացուցողական նյութերի ուսումնասիրության դրական արդյունքի դեպքում սերտիֆիկացման մարմինը նախապատրաստում է եզրակացություն, որը պարունակում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը տարածելու համար ներկայացված ապացուցողական նյութերի, ինչպես նաև համապատասխանության այն առանձին սերտիֆիկատների բավարար լինելու պատճառաբանված հիմնավորումը, որոնց հիման վրա ձևակերպում է փաստաթղթերի նոր տարբերակներ։ Եթե հայտատուն հաստատում է նոր մոդիֆիկացիաների համապատասխանությունը այն պահանջների հետ, որոնք գործում են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու ամսաթվի դրությամբ, տրանսպորտային միջոցի տիպի տարածված հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի տարածված հաստատման) գործողության ժամկետը սահմանափակվում է տրանսպորտային միջոցի տիպի սկզբնական հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի սկզբնական հաստատման) գործողության ժամկետով։

Եթե հայտատուն հաստատում է բոլոր մոդիֆիկացիաների համապատասխանությունը այն պահանջների հետ, որոնք սահմանված են տրանսպորտային միջոցի տիպի տարածված հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի տարածված հաստատումը) գրանցելու ամսաթվի դրությամբ, տրանսպորտային միջոցի տիպի տարածված հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի տարածված հաստատման) գործողության ժամկետը սահմանվում է 42-րդ կետին համապատասխան։

Փաստաթղթի գրանցման համարի վերջում ներմուծվում է տարածման ծածկագիրը, որը կազմված է «Տ» տառից և տարածման հերթական համարից։

61. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ձևակերպելու ժամանակ դրա մեջ անճշտություններ հայտնաբերելու դեպքում ուղղումների կատարումն իրականացվում է ելակետային փաստաթուղթը ձևակերպած սերտիֆիկացման մարմնի նախաձեռնությամբ կամ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) ունեցողի հայտի հիման վրա՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 59-րդ և 60-րդ կետերով նախատեսված կարգով։ Փաստաթղթի նոր տարբերակի ձևակերպման գծով ծախսերը կրում է անճշտությունների առաջացումը թույլ տված կողմը։

Փաստաթղթի գրանցման համարի վերջում ներմուծվում է ուղղման ծածկագիրը, որը կազմված է «Ու» տառից և ուղղման հերթական համարից։

62. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության երկարաձգումը նոր ժամկետով իրականացվում է հայտի հիման վրա՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի՝ այն պահանջների ցանկին համապատասխանության դեպքում, որոնք գործում են տրանսպորտային միջոցի տիպի նոր հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի նոր հաստատման) պահի դրությամբ։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը երկարաձգելու համար հայտատուն նախնական փաստաթուղթը ձևակերպած սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում հայտ՝ կցելով հետևյալ փաստաթղթերը և տեղեկությունները՝

գրություն՝ փոփոխությունների բացակայության մասին կամ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կառուցվածքում կատարված այն փոփոխությունների ցանկով, որոնք չեն հաստատվել սույն տեխնիկական կանոնակարգի 59-60-րդ կետերով նախատեսված կարգով.

պարբերական (հսկիչ) փորձարկումների, այն պարամետրերի պարբերական չափումների արձանագրությունների պատճենները (արդյունքների ամփոփագիրը), որոնք գրանցվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանությունը գնահատելու ժամանակ և անցկացվում են արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ընթացքում.

տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ընթացքում տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) արտադրության գործընթացի փոփոխությունների նկարագիրը, եթե այդպիսիք տեղի են ունեցել, կամ դրանց բացակայության մասին գրություն.

արտադրողի և սերտիֆիկացման մարմնի նախաձեռնությամբ անցկացված շտկող գործողությունների մասին տեղեկություններ կամ դրանց բացակայության մասին գրություն.

տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի ընթացքում և սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին հայտնաբերված անհամապատասխանությունները վերացնելուն ուղղված միջոցառումների իրականացման գործընթացում ստացված՝ տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) որակին ներկայացված պահանջների մասին տեղեկություններ կամ դրանց բացակայության մասին գրություն.

անհրաժեշտության դեպքում, տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) նոր մոդիֆիկացիաների ցանկը, որոնց վրա առաջարկվում է լրացուցիչ կերպով տարածել տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը՝ համապատասխան տեխնիկական նկարագրով՝ կցելով ապացուցողական նյութերը։

63. Սերտիֆիկացման մարմինը նաև ուսումնասիրում է՝

տրանսպորտային միջոցի տիպի՝ ավելի վաղ տրված հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի ավելի վաղ տրված հաստատումների) պատճենները.

տրանսպորտային միջոցի տիպի նախորդ հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի նախորդ հաստատումը) տրամադրելուց առաջ արտադրության վիճակի վերլուծության արդյունքների հիման վրա եզրակացությունը կամ համապատասխանության սերտիֆիկատները.

ակտեր՝ այն արտադրանքի հսկողության արդյունքների հիման վրա, որի մասով անցկացվել է տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում, և զննման փորձարկումների ակտեր, որոնք անցկացվել են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամանակ։

64. Սերտիֆիկացման մարմինը, ելնելով ներկայացված փաստաթղթերի վերլուծությունից, կարող է հանգել այն եզրակացությանը, որ արտադրանքի համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին պահպանվում է, կամ պահանջել, որ ներկայացվեն լրացուցիչ ապացուցողական նյութեր։

65. Ներկայացված լրացուցիչ ապացուցողական նյութերի բավարար համարվելու դեպքում սերտիֆիկացման մարմինը նախապատրաստում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի երկարաձգման հիմնավորում պարունակող եզրակացություն, ինչպես նաև համապատասխանության առանձին սերտիֆիկատները վերաձևակերպում է հաջորդ ժամկետի համար և, անհրաժեշտության դեպքում, դրանք նոր մոդիֆիկացիաների վրա տարածելու համար, և դրանց հիման վրա ձևակերպում է նոր փաստաթղթեր։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գրանցման համար վերջում ներմուծվում է երկարաձգման ծածկագիրը, որը կազմված է «Ե» տառից և երկարաձգման հերթական համարից։

Լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրություն ձևակերպելու անհրաժեշտության մասին որոշումը տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման), ինչպես նաև համապատասխանության առանձին սերտիֆիկատների գործողության ժամկետի երկարաձգման դեպքում ընդունում է սերտիֆիկացման մարմինը։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման և ամրաշրջանակի տիպի հաստատման գործողության ժամկետի երկարաձգումն իրականացվում է երեք տարին չգերազանցող ժամկետով։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը) գրանցելու ամսաթվի դրությամբ սահմանված պահանջներին համապատասխանությունը հայտատուի կողմից գործողության նոր ժամկետով հաստատելու դեպքում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի երկարաձգումը կարող է իրականացվել բազմիցս։

66. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը տարածվում է միայն դրա գործողության ժամանակահատվածում շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) վրա, ինչպես նաև սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը գնահատելու նպատակով փորձարկումներ անցած տրանսպորտային միջոցների վրա՝ անկախ դրանց հետագա իրացման ժամկետից։

Տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) փոքր խմբաքանակի համար ձևակերպված տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողությունը տարածվում է միայն նշված խմբաքանակի մեջ ներառված տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) վրա։

67. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման), ինչպես նաև համապատասխանության առանձին սերտիֆիկատների գործողությունը կարող է վաղաժամկետ դադարեցվել՝ սերտիֆիկացման մարմին հայտատուի ներկայացրած համապատասխան դիմումի հիման վրա։

**2. Առանձին տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը՝ նախքան դրանք շրջանառության մեջ բաց թողնելը**

68. Առանձին տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը՝ նախքան դրանք շրջանառության մեջ բաց թողնելը, իրականացվում է Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում ընդգրկված հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից՝ կառուցվածքի տեխնիկական փորձաքննության ձևով յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի նույնականացումից, անհրաժեշտ փորձարկումների և չափումների անցկացումից հետո։

Ստուգման ենթարկվում են միայն լրակազմված տրանսպորտային միջոցները։

69. Որպես հայտատու հանդես է գալիս տրանսպորտային միջոցն արտադրողը կամ նրա անունից գործող լիազոր ներկայացուցիչը կամ Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածք տրանսպորտային միջոցի ներմուծումն իրականացնող անձը կամ նրա ներկայացուցիչը։

Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի մեջ նշված փոփոխությունները կատարած անձը նշանակվում է արտադրողի ներկայացուցիչ Մաքսային միության անդամ պետությունում սերիական արտադրության պայմաններում արտադրված այն տրանսպորտային միջոցի ստուգման դեպքում, որի կառուցվածքի մեջ, տրանսպորտային միջոցն արտադրողի հետ համաձայնեցնելով, անհատական կարգով կատարվել են փոփոխություններ՝ նախքան շրջանառության մեջ բաց թողնելը։

Պետական պաշտպանության պատվերով ավելի վաղ մատակարարվածների թվից շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցն ստուգելու դեպքում հայտատու է համարվում այդ տրանսպորտային միջոցի՝ շրջանառության մեջ բացթողումն իրականացրած անձը։

70. Առանձին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության գնահատումն անցկացվում է հետևյալ կարգով՝

1) հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիա սույն տեխնիկական կանոնակարգի 12-րդ հավելվածով նախատեսված կցվող փաստաթղթերի և հայտի ներկայացում.

2) հայտի առնչությամբ որոշման ընդունում՝ երեք աշխատանքային օրվա ընթացքում.

3) առանձին տրանսպորտային միջոցի նույնականացում.

4) 11-14-րդ կետերով և 4-6-րդ հավելվածներով, 7-րդ հավելվածի 4-րդ կետով նախատեսված պահանջների կատարման ստուգում՝ կառուցվածքի տեխնիկական փորձաքննություն անցկացնելու և, անհրաժեշտության դեպքում, փորձարկումների միջոցով.

5) տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի տեխնիկական փորձաքննության արձանագրության նախապատրաստում.

6) տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականի ձևակերպում և դրա փոխանցումը հայտատուին։

Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան հայտատուին է տրամադրում համապատասխանության գնահատումն անցկացնելու հետ կապված կանոններին, ընթացակարգերին և պահանջներին առնչվող անհրաժեշտ ամբողջ տեղեկատվությունը։

Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան հայտատուի հետ համաձայնեցնում է համապատասխանության գնահատում անցկացնելու ժամկետները։

Որպես ապացուցողական նյութեր, որոնք հավաստում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 4-6-րդ հավելվածներով նախատեսված պահանջներին առանձին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանությունը՝ կարող են ներկայացվել հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում անցկացված փորձարկումների արձանագրությունները։

Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան նույնականացման նպատակով անցկացնում է տեխնիկական միջոցի զննում, նաև՝ ըստ նույնականացման համարի, տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի տեխնիկական փորձաքննություն, այդ թվում՝ անհրաժեշտ փորձարկումներ և չափումներ, և, ըստ դրանց արդյունքների՝ ձևակերպում է արձանագրություն։

Եթե առանձին տրանսպորտային միջոցը պատկանում է այն տիպին, որի համար գործում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը, ապա տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայական ձևակերպվում է տրանսպորտային միջոցի տիպի նշված հաստատման հիման վրա։

Տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հայտատուի կողմից ՄԱԿ-ի N 10-12, 14, 16-18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 և 107 կանոններով նախատեսված հաղորդագրություններ ներկայացնելու դեպքում տեխնիկական փորձաքննություն՝ ըստ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 4-րդ հավելվածի համապատասխան բաժինների, չի անցկացվում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ըստ անհրաժեշտ բոլոր ապացուցողական նյութերի ուսումնասիրության արդյունքների՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան հայտատուին է տրամադրում տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայական, որում, անհրաժեշտության դեպքում, կատարվում են նշումներ՝ տրանսպորտային միջոցի կիրառությունը սահմանափակելու վերաբերյալ։ Նշված փաստաթղթի ձևը նախատեսված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 17-րդ հավելվածով։

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին առանձին տրանսպորտային միջոցի անհամապատասխանության դեպքում վերջինս կարող է համապատասխանեցվել և ներկայացվել հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիա՝ պահանջների կատարման կրկնակի ստուգում իրականացնելու համար։

Պահանջների կատարման ստուգմանն առնչվող փաստաթղթերը հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի արխիվում պահվում են առնվազն հինգ տարի։

71. Մաքսային միության անդամ պետություններն իրականացնում են տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականների գրանցումն ու ռեեստրի վարումը։

**3. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին   
ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը**

72. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն իրականացվում է Մաքսային միության անդամ պետությունում սահմանված կարգով գրանցված յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի մասով՝ տեխնիկական զննման, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության անվտանգության պետական հսկողության (վերահսկողության) ձևով։

73. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումն անցկացնելու կարգն ու ծավալը որոշվում են Մաքսային միության անդամ երկրների ազգային օրենսդրությամբ։

74. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների համար սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարումն ապահովվում է տրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի (տիրապետողների) կողմից։ Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ չեն կիրառվում սույն տեխնիկական կանոնակարգի՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում՝ ստուգման ենթակա այն տարրերի առկայության վերաբերյալ պահանջները, որոնք տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ դրվելու պահի դրությամբ նախատեսված չեն եղել դրա մեջ։

(74-րդ կետը Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ):

**4. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը՝   
դրանց կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելու դեպքում**

75. Շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը դրանց կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելու դեպքում իրականացվում է կառուցվածքի նախնական տեխնիկական փորձաքննության ձևով, որն անցկացվում է փոփոխությունների կատարման և կառուցվածքի անվտանգության հետագա ստուգման ու կառուցվածքում կատարված փոփոխություններով տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական զննման հնարավորության մասով։

Նախնական տեխնիկական փորձաքննության ընթացքում հավաստիանում են, որ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելուց հետո կպահպանվի դրա համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին, որոնք գործում են տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ բաց թողնելու պահի դրությամբ։

Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգությունն ստուգելու ընթացքում հավաստիանում են, որ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելուց հետո դրա անվտանգությունը համապատասխանում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

76. Ստուգման օբյեկտ են համարվում շրջանառության մեջ բաց թողնված և պետական գրանցում անցած տրանսպորտային միջոցները, որոնց կառուցվածքային պարամետրերը կամ բաղադրիչները փոփոխվել են՝ բացառությամբ 77-րդ կետում նշված դեպքերի։

77. Տրանսպորտային միջոցները ենթակա չեն ստուգման հետևյալ դեպքերում.՝

1) տրանսպորտային միջոցի վրա այնպիսի բաղադրիչների տեղադրման դեպքում, որոնք՝

նախատեսված են այդ տրանսպորտային միջոցի համար և անցել են համապատասխանության գնահատումը տվյալ տրանսպորտային միջոցի կազմում, ինչը հաստատված է բաղադրիչներն արտադրողի փաստաթղթերով.

տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից նախատեսված են շահագործման փաստաթղթերում.

2) կառուցվածքի մեջ սերիական կարգով փոփոխություններ կատարելու դեպքում՝ սահմանված կարգով մշակված և համաձայնեցված կոնստրուկտորական փաստաթղթերի հիման վրա, եթե դրանց հիման վրա իրականացվել է կատարված փոփոխությունների համապատասխանության գնահատում։

78. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխությունների կատարումը և սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարման հետագա ստուգումն իրականացվում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի պետական կառավարման մարմնի ստորաբաժանման թույլտվությամբ և հսկողությամբ՝ ըստ տրանսպորտային միջոցի հաշվառման վայրի՝ Մաքսային միության անդամ պետության նորմատիվ իրավական ակտերով սահմանված կարգով։

79. Ըստ ներկայացված փաստաթղթերի ուսումնասիրության արդյունքների՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի պետական կառավարման մարմնի տարածքային ստորաբաժանումը ձևակերպում, գրանցում և հայտատուին է տրամադրում տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների հետ միասին դրա՝ անվտանգության պահանջներին համապատասխանության մասին վկայականը՝ տեխնիկական կանոնակարգի 18-րդ հավելվածով նախատեսված ձևով, կամ մերժում է դրա տրամադրումը՝ նշելով պատճառները։

80. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների հետ միասին դրա՝ անվտանգության պահանջներին համապատասխանության մասին վկայականի համարը ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտի պետական կառավարման մարմնի ստորաբաժանման կողմից ներառվում է տրանսպորտային միջոցը նույնականացնող փաստաթղթի մեջ։ Նշված փաստաթղթի մեջ ներառվում են նաև տրանսպորտային միջոցի կիրառությունը սահմանափակելու մասին բոլոր հատուկ նշումները, որոնք պարունակվում են տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների հետ միասին դրա՝ անվտանգության պահանջներին համապատասխանության մասին վկայականում։

Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների հետ միասին դրա՝ անվտանգության պահանջներին համապատասխանության մասին վկայականի համարի առկայությունը նշված փաստաթղթում անհրաժեշտ պայման է տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների հետ միասին դրա հետագա շահագործումը թույլատրելու համար։

**5. Տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերին ներկայացվող պահանջների կատարման ստուգումը՝   
նախքան դրանք շրջանառության մեջ բաց թողնելը**

81. Համապատասխանությունը հավաստելու նպատակը հավաստիացումն է այն բանի, որ համապատասխանությունը հավաստելու համար հայտագրված տիպի շարքին դասվող թողարկվող բոլոր բաղադրիչները համապատասխանում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 20-րդ կետով նախատեսված պահանջներին։

Համապատասխանության հավաստումն անցկացվում է հավատարմագրված սերտիֆիկացման մարմինների կողմից, որոնք ներառված են Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում այն բաղադրիչների մասով, որոնք մատակարարվում են որպես շահագործման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների համար փոխարինովի (պահեստային) մասեր։

Համապատասխանության հավաստումը չի իրականացվում հետևյալի մասով՝

1) տրանսպորտային միջոցների հավաքման արտադրության համար մատակարարվող բաղադրիչներ (բացի այն բաղադրիչներից, որոնց համապատասխանության հավաստումը որպես առանձին տարրեր նախատեսված է ՄԱԿ-ի կանոններով).

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2) օգտագործման մեջ եղած բաղադրիչներ.

3) վերականգնված բաղադրիչներ՝ բացառությամբ վերականգնված պահպանաշերտով դողերի։

Համապատասխանության հավաստումն իրականացվում է համապատասխանության հայտարարագրման կամ պարտադիր սերտիֆիկացման ձևերով։

Համապատասխանության հավաստումն իրականացվում է՝ ըստ ՄԱԿ-ի կանոնների, ՄԱԿ-ի Համընդհանուր տեխնիկական կանոնների, իսկ դրանց բացակայության դեպքում՝ ըստ Ստանդարտների ցանկում ներառված այն ստանդարտների, որոնց կամավոր հիմունքով կիրառության արդյունքում ապահովվում է «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների պահպանումը։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Համապատասխանության հավաստման թույլատրված ձևերն ու ընթացակարգերը, բաղադրիչների տիպերից կախված, նախատեսված են 10-րդ հավելվածով։ Համապատասխանության հավաստման ընթացակարգերի նկարագիրը և դրանց ընտրության վերաբերյալ առաջարկությունները նախատեսված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածով։

Համապատասխանության հավաստման համար ներկայացվող բաղադրիչները կարող են արտադրվել՝ ըստ համապատասխան տրանսպորտային միջոցներ արտադրողի կամ բաղադրիչներ արտադրողի տեխնիկական փաստաթղթերի։

82. Որպես հայտատու հանդես է գալիս տրանսպորտային միջոցների համար որպես փոխովի (պահեստային) մասեր մատակարարվող բաղադրիչներն արտադրողը կամ նրա անունից գործող՝ լիազորված ներկայացուցիչը։ Նշված հայտատուն իրավունք ունի սույն տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածին համապատասխան կոնկրետ բաղադրիչների համար նախատեսվածների թվից ընտրելու համապատասխանության հաստատման ցանկացած ձև և ընթացակարգ կամ նշված հավելվածում այդ բաղադրիչների համար նախատեսվածներից ավելի բարդ ձև և ընթացակարգ (սերտիֆիկացման մարմնի հետ համաձայնեցմամբ)։

(82-րդ կետը Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

83. Համապատասխանության հայտարարագրումը, հայտարարագրման ընթացակարգերից կախված, իրականացվում է հայտատուի կողմից՝ համապատասխանության մասին հայտարարագիրն ընդունելու միջոցով՝ սեփական ապացույցների և (կամ) երրորդ կողմի (հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիա, սերտիֆիկացման մարմին) մասնակցությամբ ստացված ապացույցների հիման վրա։

Սեփական ապացույցները ձևավորվում են հայտատուի կողմից՝ տեխնիկական փաստաթղթերի լրակազմի տեսքով։ Լրակազմի մեջ կարող են ներառվել՝

ընդհանուր առմամբ բաղադրիչին առնչվող հիմնական կոնստրուկտորական փաստաթղթերը (տեխնիկական պայմաններ, տեխնիկական նկարագիր, ընդհանուր բնույթի գծագրեր, մասնագիր).

շահագործման ուղեցույցը կամ հրահանգը.

ՄԱԿ-ի կանոնների, ՄԱԿ-ի Համընդհանուր տեխնիկական կանոնների, Ստանդարտների ցանկը, որոնք կիրառվել են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը ստուգելու համար.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

բաղադրիչներ արտադրողի որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատը (առկայության դեպքում)։ Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման բնագավառը պետք է ներառի համապատասխանության հավաստմանը ենթակա արտադրանքը.

սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի անվտանգության ցուցանիշների համապատասխանությունը հավաստող նախագծային հաշվարկների, անցկացված ստուգումների, փորձարկումների արձանագրությունների արդյունքները.

միջազգային և (կամ) ազգային պահանջներին արտադրանքի համապատասխանության՝ ավելի վաղ ստացված սերտիֆիկատները։

Տիպային նմուշի փորձարկումների արձանագրությունը պետք է պարունակի արտադրանքի բնութագրերը, արտադրանքի տիպի նկարագիրը՝ ուղղակիորեն կամ տեխնիկական պայմաններին կամ այլ համարժեք փաստաթղթի արված հղման տեսքով, ինչպես նաև այն տեխնիկական փաստաթղթերի նմուշի համապատասխանության մասին եզրակացությունը, ըստ որի այն արտադրվել է։

Հետազոտությունների և փորձարկումների անցկացմանը մասնակցելու համար հայտատուն իրավունք ունի հրավիրելու սերտիֆիկացման մարմնի և (կամ) հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի ներկայացուցիչների։

84. Եթե համապատասխանության հայտարարագրման ընտրված ընթացակարգը նախատեսում է արտադրողի որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացում, հայտատուն ներկայացնում է սահմանված կարգով հավատարմագրված սերտիֆիկացման մարմնի կողմից տրված որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ։

85. Հայտատուն ընդունում է համապատասխանության մասին հայտարարագիրը, որը վկայում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի ամբողջական համապատասխանության մասին։

Համապատասխանության մասին հայտարարագրի գործողության ժամկետը չի կարող գերազանցել 4 տարին։ Արտադրանքի խմբաքանակի համար համապատասխանության մասին հայտարարագրի գործողության ժամկետ չի սահմանվում, սակայն այն չի կարող գերազանցել արտադրանքի պահպանման ժամկետը։ Բաղադրիչների խմբաքանակի համար համապատասխանության մասին հայտարարագիր ձևակերպելու դեպքում դրա գործողությունը տարածվում է միայն կոնկրետ խմբաքանակի վրա, որի ծավալը նշված է համապատասխանության մասին հայտարարագրի մեջ և սահմանված մատակարարման փաստաթղթերով։

Համապատասխանության մասին հայտարարագրերի միասնական ռեեստրում համապատասխանության մասին հայտարարագրի գրանցումը հիմք է շրջանառության մեջ այն արտադրանքը բաց թողնելու համար, որի համապատասխանությունը հավաստվում է դրանով։

86. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածով նախատեսված պարտադիր սերտիֆիկացման ձևով բաղադրիչների համապատասխանության հավաստումը, ընթացակարգից կախված, կարող է ներառել՝

1) բաղադրիչների նմուշի (նմուշների) նույնականացումը.

2) սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարման ստուգումն արտադրանքի այն նմուշների վրա, որոնք ներկայացուցչական են բաղադրիչի տիպի համար.

3) այն բանի հաստատումը, որ արտադրանքի թողարկման ձեռնարկությունում կիրառվում են արտադրության և հսկողության այնպիսի մեթոդներ, որոնք թույլ են տալիս ապահովել Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում շրջանառության մեջ բաց թողնելու համար նախատեսված արտադրանքի համապատասխանությունը՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին և համապատասխանության հավաստումն անցած տիպերին.

4) համապատասխանության սերտիֆիկատի ձևակերպումը և դրա փոխանցումը հայտատուին.

5) սերտիֆիկացման մարմնի հսկողությունը բաղադրիչների սերտիֆիկացված տիպերի նկատմամբ, եթե այն նախատեսված է սերտիֆիկացման ընթացակարգով։

87. Համապատասխանության հավաստման նպատակով սերտիֆիկացման մարմին հայտատուի կողմից ներկայացվող փաստաթղթերի կազմը նախատեսված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 12-րդ հավելվածով։

Սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուին է տրամադրում համապատասխանության հավաստումն իրականացնելու հետ կապված կանոններին, ընթացակարգերին և պահանջներին առնչվող ամբողջ տեղեկատվությունը։

88. Սերտիֆիկացման մարմինն ուսումնասիրում է տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերի համապատասխանության հավաստման մասին հայտը և ընդունում է սերտիֆիկացում անցկացնելու հնարավորության մասին որոշում։ Սերտիֆիկացման անցկացումը մերժելու պատճառ կարող է հանդիսանալ փաստաթղթերի լրակազմը սերտիֆիկացման մարմին ոչ ամբողջ ծավալով ներկայացնելը։

Սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուի կողմից ներկայացված՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի համապատասխանության մասին ապացուցողական նյութերի հիման վրա ընդունում է կոնկրետ բաղադրիչների համար նախատեսվածների թվից սերտիֆիկացման կոնկրետ ընթացակարգով սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին որոշում։

Տեխնիկական կանոնակարգով այդ արտադրանքի մասով սահմանված պահանջներից որևիցե մեկին արտադրանքի համապատասխանությունը հաստատող ապացուցողական նյութերի բացակայությունը չի խոչընդոտում հայտ ներկայացնելուն և սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հաշվի է առնվում ըստ հայտի որոշում ընդունելիս։

89. Հայտատուի կողմից ներկայացված փաստաթղթերի ուսումնասիրության արդյունքների հիման վրա սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուին է ուղարկում որոշում, որում արտացոլվում են՝

1) սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հավաստման համար ներկայացված փաստաթղթերի բավարար լինելը.

2) համապատասխանության հավաստում անցկացնելու համար կիրառվող ընթացակարգը և անհրաժեշտ պայմանները.

3) հայտատուի կողմից ներկայացված ապացուցողական նյութերը ճանաչելու հնարավորությունը.

4) պակասող ապացուցողական նյութերն ստանալու նպատակով փորձարկումները։

90. Եթե պակասող ապացուցողական նյութերն ստանալու նպատակով փորձարկումների անցկացումը համարվել է անհրաժեշտ, սերտիֆիկացման մարմինը հայտատուի և հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի հետ համաձայնեցնում է դրանց անցկացման ժամկետներն ու պայմանները և հայտատուին տեղեկացնում է լրացուցիչ տեխնիկական տեղեկություններ ներկայացնելու անհրաժեշտության մասին։

Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հավաստման նպատակով սերտիֆիկացման փորձարկումների անցկացման համար անհրաժեշտ նշված տեղեկությունները հայտատուի կողմից ներկայացվում են տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) բաղադրիչի տիպի տեխնիկական նկարագրի տեսքով՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի և փորձարկման մեթոդներ պարունակող պահանջներին համապատասխան։

91. Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) բաղադրիչի տիպային նմուշի (տիպային նմուշների) փորձարկումներն անցկացվում են հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում՝ սերտիֆիկացման մարմնի հանձնարարությամբ։

Փորձարկումներն անցկացվում են տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) բաղադրիչի նմուշների վրա, որոնց կառուցվածքն ու կազմն այնպիսիք են, ինչպիսիք շրջանառության մեջ բաց թողնվող բաղադրիչներինն են։ Հայտատուն տրամադրում է արտադրանքի նմուշների այնպիսի քանակ, որն անհրաժեշտ է ՄԱԿ-ի կանոններով, ՄԱԿ-ի Համընդհանուր տեխնիկական կանոններով, միջազգային կամ ազգային ստանդարտներով նախատեսված համապատասխանության հավաստման ընթացակարգի անցկացման համար, որոնք պարունակում են նաև նմուշների ընտրության կանոններ։ Եթե նշված փաստաթղթերով այլ բան նախատեսված չէ, ապա փորձարկումների համար բաղադրիչների նմուշների ընտրությունն իրականացնում է սերտիֆիկացման մարմնի, հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կամ արտադրանքն արտադրողի և ձեռքբերողի նկատմամբ երրորդ կողմ ներկայացնող իրավասու այլ կազմակերպության ներկայացուցիչը։ Նմուշների ընտրությունն անցկացվում է հայտատուի ներկայությամբ՝ պատահական ընտրության մեթոդով։ Փորձարկումների անցկացման համար նմուշների ընտրության ժամանակ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում իրականացվում է դրանց նույնականացում, և կազմվում է դրանց նույնականացման հատկանիշները պարունակող՝ նմուշների ընտրության ակտ։ Նմուշների ընտրության ակտն ստորագրվում է հայտատուի կողմից։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Փորձարկումները կարող են անցկացվել հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի ներկայացուցիչների կողմից՝ արտադրանքն արտադրողի և (կամ) ձեռքբերողի մոտ՝ սահմանված կարգով փորձարկված (կարգաբերված) փորձարկումների միջոցների կիրառմամբ։

Փորձարկումներն ավարտվելուն պես դրանց ցանկացած արդյունքի դեպքում հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան ձևակերպում է փորձարկումների արձանագրությունները և փոխանցում դրանք սերտիֆիկացման մարմին։

Բաղադրիչների փորձարկված նմուշները կամ այլ նյութեր (լուսանկարներ, տեսագրություններ և այլն), որոնք հաստատում են փորձարկումների անցկացումը և ստացված արդյունքները, պահվում են հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողության ժամկետի ընթացքում։

Փորձարկումների անցկացմանն առնչվող փաստաթղթերը հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի արխիվում պահվում են առնվազն 5 տարի։

92. Եթե դա նախատեսվում է սերտիֆիկացման ընթացակարգով, սերտիֆիկացման մարմինը, սույն տեխնիկական կանոնակարգի 27-րդ կետին համապատասխան, անցկացնում է արտադրության վիճակի վերլուծություն։

Արտադրության վիճակի վերլուծության ընթացքում ուսումնասիրվող հիմնական հարցերի ցանկը և արտադրության պայմանների ստուգման կարգը նախատեսված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 13-րդ հավելվածով։

Որպես ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են արտադրության մեջ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանող բնութագրերին և ցուցանիշներին համապատասխանող արտադրանքի թողարկման անընդհատությունն ապահովող պայմանների առկայությունը, կարող են դիտարկվել՝

արտադրողի որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատը։ Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման բնագավառը պետք է ներառի համապատասխանության հավաստմանը ենթակա արտադրանքը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից ավելի վաղ անցկացված՝ արտադրության պայմանների ստուգման մասին փաստաթուղթը։

Արտադրության վիճակի վերլուծության արդյունքները ձևակերպվում են եզրակացությամբ։

Արտադրության վիճակի վերլուծության արդյունքները հաշվի են առնվում համապատասխանության հավաստման օբյեկտների հսկողության պլանը մշակելիս և պարբերականությունը սահմանելիս։

93. Եթե սերտիֆիկացման ընթացակարգը նախատեսում է արտադրողի որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացում, հայտատուն սերտիֆիկացման հայտում նշում է այն ստանդարտը կամ այլ փաստաթուղթ, որի հետ համապատասխանության համար անցկացվելու է արտադրողի որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացումը։

Արտադրողի որակի կառավարման համակարգը պետք է ապահովի արտադրվող արտադրանքի համապատասխանությունը տեխնիկական փաստաթղթերին և սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։ Հայտատուն պետք է կատարի որակի կառավարման սերտիֆիկացման համակարգի դրույթներից բխող պահանջները և պատշաճ կերպով պահպանի այդ համակարգի գործառությունը։

Արտադրողի որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացումն անցկացնում է որակի կառավարման համակարգերի սերտիֆիկացման մարմինը, որը դրական արդյունքների դեպքում տրամադրում է որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ։

Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացում չի անցկացվում, եթե հայտատուն ներկայացրել է սահմանված կարգով հավատարմագրված՝ որակի կառավարման համակարգերի սերտիֆիկացման մարմնի կողմից տրված որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության առկա սերտիֆիկատը։

94. Անհրաժեշտ բոլոր ապացուցողական նյութերի հիման վրա սերտիֆիկացման մարմինը նախապատրաստում է եզրակացություն՝ հայտատուին արտադրանքի հայտագրված տիպերի համար համապատասխանության սերտիֆիկատ տրամադրելու հնարավորության մասին, և ձևակերպում է համապատասխանության սերտիֆիկատը։

Համապատասխանության սերտիֆիկատը կարող է ունենալ հավելված, որը պարունակում է այն կոնկրետ արտադրանքի և (կամ) դրա բաղկացուցիչ մասերի ցանկը, որոնց վրա դա տարածվում է։

Եթե սերտիֆիկացում անցկացնելու հայտի մեջ ներառված են տարբեր արտադրողների տարատեսակ արտադրանք հանդիսացող բաղադրիչների մի քանի տիպեր, թույլատրվում է ձևակերպել համապատասխանության մեկ ընդհանուր սերտիֆիկատ՝ հավելվածում նշելով այն արտադրանքի ցանկը, որի, ինչպես նաև դրա արտադրողների վրա տարածվում է համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողությունը՝ միևնույն արտադրողի կողմից թողարկվող արտադրանքին առնչվող յուրաքանչյուր դիրքից կամ մի շարք դիրքերից հետո։

Թողարկվող արտադրանքի համար համապատասխանության սերտիֆիկատը, արտադրողից բացի, կարող է տրամադրվել պայմանագրի հիման վրա արտադրանքը գնող վաճառողին՝ վերջինիս մոտ արտադրանքի ծագումը հաստատող՝ արտադրողից ստացված փաստաթղթերի առկայության դեպքում։

Համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողության ժամկետը չի գերազանցում 4 տարին։ Արտադրանքի կոնկրետ խմբաքանակի համար համապատասխանության սերտիֆիկատ տրամադրելու դեպքում դրա գործողության ժամկետ չի սահմանվում, իսկ դրա գործողությունը տարածվում է միայն նշված խմբաքանակի վրա։ Ընդ որում, համապատասխանության սերտիֆիկատում նշվում են արտադրանքի խմբաքանակի տարբերակիչ հատկանիշներ՝ նույնականացման համարներ, մատակարարման պայմանագրի մասին կամ այլ տվյալներ։ Եթե մատակարարման պայմանագրում որպես կանխապայման չեն սահմանվում կոնկրետ արտադրատեսակների քանակը և տեսակները, համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողության ժամկետը կարող է սահմանվել մատակարարման պայմանագրին համապատասխան, սակայն ոչ ավելի, քան 1 տարով։

Համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողությունը կարող է վաղաժամկետ դադարեցվել՝ սերտիֆիկացման մարմին հայտատուի ներկայացրած համապատասխան դիմումի հիման վրա։

Համապատասխանության տրամադրված սերտիֆիկատների և համապատասխանության տրամադրված սերտիֆիկատների գործողությունը դադարեցնելու մասին տվյալները փոխանցվում են համապատասխանության սերտիֆիկատների ռեեստր։

95. Սերտիֆիկացման մարմինն իրականացնում է այն բաղադրիչների համապատասխանության նկատմամբ հսկողությունը, որոնց մասով իրականացվել է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հավաստում, եթե այդ հսկողությունը նախատեսված է սերտիֆիկացման ընթացակարգով՝ Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում շրջանառության մեջ բացթողնման համար նախատեսված արտադրանքը թողարկող արտադրությունում՝ այն բանի օբյեկտիվ ապացույցներն ստանալու համար, որ արտադրողը՝

ապահովում է տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին և համապատասխանության տրամադրված սերտիֆիկատներին.

ինքնուրույն կամ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի ներգավվմամբ պարբերաբար և բավարար ծավալով անցկացնում է թողարկվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների ստուգումներ և փորձարկումներ՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին դրանց համապատասխանությունը հավաստելու համար.

ապահովում է ստուգումների կամ փորձարկումների արդյունքների գրանցումը և սերտիֆիկացման մարմնի համար համապատասխան փաստաթղթերի հասանելիությունը.

անցկացնում է ստուգումների կամ փորձարկումների արդյունքների վերլուծություն, որպեսզի ապահովի տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների բնութագրերի կայունությունը՝ հաշվի առնելով արդյունաբերական արտադրության պայմաններում թույլատրելի շեղումները.

նմուշների ցանկացած ընտրության ժամանակ որևէ ստուգում կամ փորձարկում անցկացնելիս անհամապատասխանություն հայտնաբերելու դեպքում ապահովում է նմուշների նոր ընտրության անցկացումը և համապատասխան ստուգման կամ փորձարկումների կրկնությունը, ինչպես նաև անհրաժեշտ բոլոր միջոցառումների ձեռնարկումը՝ շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների համապատասխանությունը վերականգնելու համար։

Հսկողությունն այն բաղադրիչների համապատասխանության նկատմամբ, որոնց մասով անցկացվել է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հավաստում, իրականացվում է 47-54-րդ, 56-րդ և 57-րդ կետերով նախատեսված կարգով։

96. Սերտիֆիկացման մարմինը կարող է երկարաձգել ավելի վաղ տրամադրված համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողությունը հերթական ժամկետով՝ նոր սերտիֆիկատ տրամադրելու միջոցով։ Նոր ժամկետով համապատասխանության սերտիֆիկատ տրամադրելու համար հիմք են հանդիսանում ներկայացված փաստաթղթերի փորձաքննության արդյունքները, հսկիչ փորձարկումների արձանագրությունները, արտադրության վիճակի վերլուծության արդյունքները, ինչպես նաև ըստ սերտիֆիկացման և բաղադրիչների սերտիֆիկացված տիպերի նկատմամբ հսկողության արդյունքների ձևակերպված այլ փաստաթղթեր։ Արտադրանքը նոր ժամկետով սերտիֆիկացնելու դեպքում պարտադիր սերտիֆիկացման ընթացակարգի ընտրության և աշխատանքների ծավալի մասին որոշումն ընդունում է սերտիֆիկացման մարմինը՝ սերտիֆիկացված արտադրանքի և դրա արտադրության վիճակի մասին կուտակված տեղեկությունների հիման վրա։

97. Սույն տեխնիկական կանոնակարգի 25-րդ կետով նախատեսված պահանջներին համապատասխանող՝ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության ռեզիդենտ հանդիսացող արտադրողը կամ արտադրողի ներկայացուցիչն իրավունք ունեն ներկայացնելու համապատասխանության սերտիֆիկատ ստանալու հայտ կամ գրանցելու տրանսպորտային միջոցների հետվաճառքային սպասարկման համար որպես փոխովի (պահեստային) մասեր մատակարարվող ինքնօրինակ բաղադրիչների համար համապատասխանության հայտարարագիրը՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի հաստատման դրական արդյունքների հիման վրա։

(97-րդ կետը Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

98. Տրանսպորտային միջոցի թողարկման դադարեցման և համապատասխանաբար՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման գործողության ժամկետի ավարտի դեպքում կարող է ներկայացվել հայտ՝ որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր մատակարարվող բաղադրիչների համար համապատասխանության սերտիֆիկատ ստանալու համար՝ չորս տարին չգերազանցող գործողության ժամկետով։ Համապատասխանության սերտիֆիկատը կարող է ձևակերպվել տրանսպորտային միջոցի թողարկման ավարտի պահի դրությամբ գործող պահանջների մակարդակին համապատասխան՝ տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից այն բաղադրիչների հսկողության ընթացակարգերի վիճակի վերլուծության դրական արդյունքի պայմանով, որոնց սերտիֆիկացման համար հայտ է ներկայացվել։

Տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) այն փոխարինովի (պահեստային) մասերի սերտիֆիկացման դեպքում, որոնց արտադրությունը (շրջանառության մեջ բացթողումը) դադարեցվել է, և որոնց համար տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում (ամրաշրջանակի տիպի հաստատում) չի տրամադրվել, սերտիֆիկացման մարմինը համապատասխանության հավաստման նպատակով կարող են կիրառվել ՄԱԿ-ի կանոնները, Համընդհանուր տեխնիկական կանոնները, ինչպես նաև ստանդարտացման բնագավառի այն փաստաթղթերը, որոնց կամավոր հիմունքով կիրառության արդյունքում ապահովվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարումը՝ այն ապացուցողական նյութերն ստանալու համար, որոնք հավաստում են տրանսպորտային միջոցի և տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների համապատասխանությունը՝ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) արտադրության (շրջանառության մեջ բացթողնման) ավարտի պահի դրությամբ գործող պահանջներին։

**VI. Շուկայում արտադրանքի շրջանառության   
միասնական նշանով մակնշումը**

99. Շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանի գրաֆիկական պատկերը սահմանվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

100. Շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով մակնշվում են այն տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակը), որոնց համար ձևակերպված է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում (ամրաշրջանակի տիպի հաստատում), ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների այն բաղադրիչները, որոնց համար ձևակերպված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության սերտիֆիկատներ կամ համապատասխանության մասին հայտարարագրեր։ Մակնշումն իրականացվում է ցանկացած հարմար եղանակով, որն ապահովում է պատկերի հստակությունը և բացառում ջնջվելը։

101. Տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակը) մակնշելիս Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանը պետք է տեղակայված լինի արտադրողի ցուցատախտակի կամ առանձին ցուցատախտակի (պիտակի) վրա։ Ցուցատախտակների (պիտակների) գտնվելու տեղը նշվում է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ։

102. Բաղադրիչները մակնշելիս Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանը պետք է զետեղվի անմիջապես արտադրանքի միավորի (տեխնիկապես հնարավոր լինելու դեպքում) և (կամ) պիտակի վրա (եթե այդպիսին առկա է), ինչպես նաև փաթեթվածքի և ուղեկցող փաստաթղթերի վրա։ Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանը պետք է զետեղվի արտադրողի ապրանքային նշանին հնարավորինս մոտ։ Բաղադրիչները «Е» կամ «е» (նկ. 1) պաշտոնական հաստատման նշաններով մակնշելը հավասարազոր է Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով մակնշմանը։ Եթե բաղադրիչների վրա առկա է «Е» կամ «е» պաշտոնական հաստատման նշաններով մականշվածք, ապա չի պահանջվում մակնշել այդ բաղադրիչները Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

Նկ. 1. Մականշվածքի նմուշը

Ծանոթագրություն. 1. «Е» կամ «е» նշանները պաշտոնական հաստատման նշաններ են։ Բազմակետի փոխարեն նշվում է այն երկրի տարբերակիչ համարը, որը տրամադրել է տրանսպորտային միջոցի կամ բաղադրիչի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրությունը՝ ըստ ՄԱԿ-ի կանոնների կամ ԵՄ հրահանգների։ Պաշտոնական հաստատման համարը նշվում է՝ ՄԱԿ-ի կանոնների և ԵՄ հրահանգների պահանջներին համապատասխան։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

**VII. Երաշխիքային վերապահումը**

103. Մաքսային միության անդամ պետությունները, ղեկավարվելով իրենց օրինական շահերի պաշտպանությամբ, ձեռնարկում են միջոցառումներ՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող արտադրանքի մուտքն իրենց շուկա կանխելու ուղղությամբ։ Այդ նպատակներով Մաքսային միության անդամ պետություններն իրենց ազգային օրենսդրությանը համապատասխան իրականացնում են շրջանառության մեջ գտնվող այն տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) և տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) բաղադրիչների նկատմամբ պետական հսկողություն (վերահսկողություն), որոնք սույն տեխնիկական կանոնակարգի կարգավորման օբյեկտ են։

Սույն կետի առաջին պարբերության մեջ նշված միջոցառումները կարող են ներառել սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող արտադրանքի՝ շրջանառության մեջ բացթողնման սահմանափակում կամ արգելում, կամ շուկայից հարկադիր հետկանչ։

104. Պետական հսկողությունը (վերահսկողությունը) իրականացվում է նախքան տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) կամ տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչը վերջնական սպառողին փոխանցելը՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի V բաժնով նախատեսված առանձին պահանջներին պատահականորեն ընտրված նմուշի հատկությունների և բնութագրերի համապատասխանությունը կամայական սկզբունքով ստուգելու միջոցով։

105. Շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը), որն ունի տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում (ամրաշրջանակի տիպի հաստատում), համարվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող՝ հետևյալ դեպքերում՝

1) նշված տրանսպորտային միջոցի կամ ամրաշրջանակի գոնե մեկ բնութագիրը (գոնե դրա մեկ բաղադրիչը), որի առնչությամբ սահմանված են պահանջներ, չի համապատասխանում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ նշված պահանջների մակարդակին.

2) տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կառուցվածքային պարամետրերը և բնութագրերը տարբերվում են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) մեջ նշվածներից։ Բացառություն են կազմում տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) կառուցվածքի մեջ կատարվող փոփոխությունները, որոնց մասին հայտատուն տեղեկացրել է սերտիֆիկացման մարմնին, և որոնց առնչությամբ սերտիֆիկացման մարմինն ընդունել է որոշում՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատող տրված փաստաթղթերի գործողությունը պահպանելու մասին։

106. Շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչները, որոնց համար առկա են համապատասխանության սերտիֆիկատներ կամ համապատասխանության մասին հայտարարագրեր, համարվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող՝ հետևյալ դեպքերում՝

1) բաղադրիչի գոնե մեկ բնութագիրը, որի առնչությամբ սահմանված են պահանջներ, չի համապատասխանում համապատասխանության սերտիֆիկատում կամ համապատասխանության մասին հայտարարագրում նշված պահանջների մակարդակին.

2) բաղադրիչի կառուցվածքային պարամետրերը և բնութագրերը տարբերվում են համապատասխանության սերտիֆիկատում կամ համապատասխանության մասին հայտարարագրում նշվածներից։ Բացառություն են կազմում նոմինալ արժեքների թույլտվածքի սահմաններում գտնվող շեղումները, եթե այդպիսիք նախատեսված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի առանձին պահանջներով։

107. Ստուգման անբավարար արդյունքների դեպքում Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմինը 10-օրյա ժամկետում դրա մասին տեղեկացնում է՝

արտադրանքն արտադրողին.

հայտատուին (եթե հայտատուն եղել է արտադրողի պաշտոնական ներկայացուցիչը).

սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերը ձևակերպած սերտիֆիկացման մարմնին։

Ծանուցումներն ստանալուն պես նշված անձինք գործողություններն իրականացնում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 55-րդ և 56-րդ կետերին համապատասխան։

Արտադրանքի համապատասխանությունը վերականգնելու համար իրենց կողմից ձեռնարկվող գործողությունների և միջոցառումների մասին նշված անձինք սահմանված կարգով ծանուցում են պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմնին։

108. Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմինն իրավունք ունի դիմելու դատարան՝ տրանսպորտային միջոցների (բաղադրիչների) կոնկրետ խմբաքանակ հարկադիր կերպով հետ կանչելու հայցով։

109. Երաշխիքային վերապահումը կիրառած և սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին չհամապատասխանող արտադրանքը շուկայից հետ կանչած պետությունը հնարավոր կարճ ժամկետում հետկանչի մասին ծանուցում է Մաքսային միության մյուս անդամ պետություններին։

**VIII. Եզրափակիչ դրույթներ**

110. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգը գործողության մեջ է դրվում միաժամանակ Մաքսային միության բոլոր անդամ պետություններում։

111. Մաքսային միության անդամ պետությունները շահագրգիռ անձանց համար ապահովում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթերի ռեեստրների հեշտ հասանելիությունը՝ էլեկտրոնային թվային ձևով։

112. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգը գործողության մեջ դնելու պահից Մաքսային միության անդամ պետությունների ազգային տեխնիկական կանոնակարգերը չեն կիրառվում սույն տեխնիկական կանոնակարգի կարգավորման օբյեկտների առնչությամբ։

113. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելու պահից պարտադիր է տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի ստուգումներն անցկացնելու համար անհրաժեշտ՝ 8-րդ հավելվածով նախատեսված տվյալները նշելը։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի (ՄՄ ՏԿ 018/2011)

ՑԱՆԿ

տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտների, որոնց վրա տարածվում է «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի գործողությունը

**1. Տրանսպորտային միջոցներ**

**1.1. Տրանսպորտային միջոցների՝ ըստ կատեգորիաների դասակարգումը**

Աղյուսակ 1

| Համարը՝ ը/կ | Տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտները | |
| --- | --- | --- |
| 1. | L կատեգորիա՝ Մոտոտրանսպորտային միջոցներ, այդ թվում՝ | |
| 1.1. | Մոպեդներ, շարժիչով հեծանիվներ, մոկիկներ, այդ թվում՝  L1 կատեգորիա՝ երկանիվ տրանսպորտային միջոցներ, որոնց առավելագույն նախագծային արագությունը չի գերազանցում 50 կմ/ժ-ը, և որոնք բնութագրվում են՝  - ներքին այրման շարժիչների դեպքում՝ շարժիչի՝ 50 սմ3-ը չգերազանցող աշխատանքային ծավալով. կամ  - էլեկտրաշարժիչի դեպքում՝ տևական բեռնվածքի ռեժիմում  4 կՎտ-ը չգերազանցող անվանական առավելագույն հզորությամբ։  L2 կատեգորիա՝ եռանիվ տրանսպորտային միջոցներ՝ անիվների ցանկացած դասավորությամբ, որոնց առավելագույն նախագծային արագությունը չի գերազանցում 50 կմ/ժ-ը, և որոնք բնութագրվում են՝  - հարկադրական վառքով ներքին այրման շարժիչի դեպքում՝ շարժիչի՝ 50 սմ3-ը չգերազանցող աշխատանքային ծավալով. կամ  - այլ տիպի ներքին այրման շարժիչի դեպքում՝ 4 կՎտ-ը չգերազանցող առավելագույն արդյունավետ հզորությամբ. կամ  - էլեկտրաշարժիչի դեպքում՝ տևական բեռնվածքի ռեժիմում  4 կՎտ-ը չգերազանցող անվանական առավելագույն հզորությամբ։ | |
| 1.2. | Մոտոցիկլետներ, մոտոռոլերներ (սկուտերներ), տրիցիկլներ, այդ թվում՝  Լ3 կատեգորիա՝ երկանիվ տրանսպորտային միջոցներ, որոնց շարժիչի աշխատանքային ծավալը (ներքին այրման շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 սմ3-ը, (կամ) առավելագույն նախագծային արագությունը (ցանկացած շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 կմ/ժ-ը։  Լ4 կատեգորիա՝ եռանիվ տրանսպորտային միջոցներ՝ միջին երկայնական հարթությանը անհամաչափ անիվներով, որոնց շարժիչի աշխատանքային ծավալը (ներքին այրման շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 սմ3-ը, և (կամ) առավելագույն նախագծային արագությունը (ցանկացած շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 կմ/ժ-ը։  Լ5 կատեգորիա՝ եռանիվ տրանսպորտային միջոցներ՝ տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությանը համաչափ անիվներով, որոնց շարժիչի աշխատանքային ծավալը (ներքին այրման շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 սմ3-ը, և (կամ) առավելագույն նախագծային արագությունը (ցանկացած շարժիչի դեպքում) գերազանցում է 50 կմ/ժ-ը։  Եթե մեկ սռնու անիվների ճանապարհային մակերևույթի հետ շփման կետերի կենտրոնների միջև հեռավորությունը 460 մմ-ից պակաս է, ապա այդ տրանսպորտային միջոցները պատկանում են L3 կատեգորիային։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 1.3. | Կվադրոցիկլներ, այդ թվում՝  L6 կատեգորիա՝ քառանիվ տրանսպորտային միջոցներ, որոնց զանգվածն առանց բեռնվածքի չի գերազանցում 350 կգ-ը՝ բացառելով կուտակիչների զանգվածը (էլեկտրական տրանսպորտային միջոցի դեպքում), առավելագույն նախագծային արագությունը չի գերազանցում 50 կմ/ժ-ը, և որոնք բնութագրվում են՝  - հարկադրական վառքով ներքին այրման շարժիչի դեպքում՝ շարժիչի՝ 50 սմ3-ը չգերազանցող աշխատանքային ծավալով. կամ  - այլ տիպի ներքին այրման շարժիչի դեպքում՝ շարժիչի՝  4 կՎտ-ը չգերազանցող առավելագույն արդյունավետ հզորությամբ. կամ  - էլեկտրաշարժիչի դեպքում՝ տևական բեռնվածքի ռեժիմում շարժիչի՝ 4 կՎտ-ը չգերազանցող անվանական առավելագույն հզորությամբ։  L7 կատեգորիա՝ քառանիվ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք տարբերվում են L6 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցներից, որոնց զանգվածն առանց բեռնվածքի չի գերազանցում 400 կգ-ը (բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ 550 կգ-ը)՝ բացառելով կուտակիչների զանգվածը (էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների դեպքում), և շարժիչի առավելագույն արդյունավետ հզորությունը չի գերազանցում 15 կՎտ-ը։ |
| 2. | M կատեգորիա՝ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք ունեն առնվազն չորս անիվ և օգտագործվում են ուղևորներ փոխադրելու նպատակով |
| 2.1. | M1 կատեգորիա՝ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք օգտագործվում են ուղևորներ փոխադրելու համար և, բացի վարորդի նստելատեղից, ունեն ութից ոչ ավելի նստելատեղ՝ թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ։ |
| 2.2. | Ավտոբուսներ, տրոլեյբուսներ, հատուկ նշանակության ուղևորատար տրանսպորտային միջոցներ և դրանց ամրաշրջանակները, այդ թվում՝  M2 կատեգորիա՝ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք օգտագործվում են ուղևորներ փոխադրելու համար, բացի վարորդի նստելատեղից՝ ունեն ութից ավելի նստելատեղ, տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 5 տ-ն։  M3 կատեգորիա՝ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք օգտագործվում են ուղևորներ փոխադրելու համար, բացի վարորդի նստելատեղից՝ ունեն ութից ավելի նստելատեղ, տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է 5 տ-ն։  M2 և M3 տրանսպորտային միջոցները, որոնցում, բացի վարորդից, տեղավորվում են 22-ից ոչ ավելի ուղևոր, բաժանվում են A դասի՝ նախատեսված կանգնած և նստած ուղևորներ փոխադրելու համար, և B դասի՝ նախատեսված միայն նստած ուղևորներ փոխադրելու համար։  M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները, որոնցում, բացի վարորդից, տեղավորվում են 22-ից ավելի ուղևոր, բաժանվում են  I դասի, որոնք ունեն կանգնած ուղևորների համար առանձնացված հատված և ապահովում են ուղևորների արագ փոխարինումը, II դասի, որոնք նախատեսված են հիմնականում նստած ուղևորներ փոխադրելու համար և ունեն հնարավորություն փոխադրելու անցումին և (կամ) այն հարթակին կանգնած ուղևորներին, որը չի գերազանցում ուղևորի երկտեղանի նստելատեղի մակերեսը, և III դասի, որոնք նախատեսված են բացառապես նստած ուղևորներ փոխադրելու համար։ |
| 3. | N կատեգորիա՝ բեռներ փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ՝ բեռնատար ավտոմոբիլներ և դրանց ամրաշրջանակները, այդ թվում՝  N1 կատեգորիա՝ բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 3,5 տ-ից ավելի չէ։  N2 կատեգորիա՝ բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 3,5 տ-ից ավելի է, սակայն 12 տ-ից ոչ ավելի։  N3 կատեգորիա՝ բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 12 տ-ից ավելի է։ |
| 4. | O *կատեգորիա՝* L, M, N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների կցորդներ (կիսակցորդներ), այդ թվում (ԱՏՄՄ-ի դիտողություն)՝  O1 *կատեգորիա*՝ կցորդներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 0,75 տ-ից ավելի չէ։  O2 *կատեգորիա*՝կցորդներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 0,75 տ-ից ավելի է, սակայն 3,5 տ-ից ոչ ավելի։  O3 *կատեգորիա*՝ կցորդներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 3,5 տ-ից ավելի է, սակայն 10 տ-ից ոչ ավելի։  O4 *կատեգորիա*՝կցորդներ, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 10 տ-ից ավելի է։ |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | 1. Ութից ոչ ավելի նստելատեղ ունեցող տրանսպորտային միջոցը, որը նախատեսված է ուղևորներ և բեռներ փոխադրելու համար, պատկանում է հետևյալ դասին՝  M1, եթե ուղևորների՝ կառուցվածքով նախատեսված թվի և մեկ ուղևորի պայմանական զանգվածի (68 կգ) արտադրյալը գերազանցում է ուղևորների հետ միասին փոխադրվող բեռի հաշվարկային զանգվածը. N, եթե այդ պայմանը չի կատարվում։  Ուղևորներ և բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցը, որը, բացի վարորդի նստելատեղից, ունի ութից ավելի նստելատեղ, պատկանում է M կատեգորիային։  2. Կենտրոնական դիրք գրավող սռնի (սռնիներ) ունեցող կիսակցորդների և կցորդների դեպքում տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգված ասելով հասկացվում է ուղղաձիգ ստատիկ զանգվածը, որը փոխանցվում է գետնին կենտրոնական դիրք գրավող սռնի (սռնիներ) ունեցող կիսակցորդի և կցորդի քարշակին կցված առավելագույն բեռնավորված սռնիով կամ սռնիներով։  3. Սույն Հավելվածի 1.1 կետի նպատակներով սարքավորումը և կայանքները, որոնք գտնվում են հատուկ տրանսպորտային միջոցների վրա (ավտոամբարձիչներ, աշխատանքային հարթակ ունեցող ամբարձիչներով, ավտոքարշակներով համալրված տրանսպորտային միջոցներ և այլն), հավասարեցվում են բեռներին։ |

**1.2. Բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային   
միջոցները (G կատեգորիա)**

1.2.1. Բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցների (G կատեգորիա) թվին են դասվում M և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները, եթե դրանք բավարարում են հետևյալ պահանջները՝

1.2.1.1. N1 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 2 տ-ից ավելի չէ, ինչպես նաև М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները համարվում են բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցներ, եթե դրանք ունեն՝

1.2.1.1.1. Առնվազն մեկական առջևի և հետևի սռնիներ, որոնց կառուցվածքն ապահովում է դրանց միաժամանակյա փոխանցումը, այդ թվում նաև՝ տրանսպորտային միջոցներ, որոնց մեկ սռնու շարժաբերը կարող է անջատվել.

1.2.1.1.2. Դիֆերենցիալի բլոկավորման առնվազն մեկ մեխանիզմ կամ նույնանման գործողության մեկ մեխանիզմ. և

1.2.1.1.3. Եթե դրանք (միակի տրանսպորտային միջոցի դեպքում) կարող են 30 %-ով հաղթահարել վերելքը։

1.2.1.1.4. Դրանք նաև պետք է բավարարեն ստորև բերված վեց պահանջներից առնվազն հինգը՝

1.2.1.1.4.1. Վերելքի անկյունը պետք է լինի 25°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.1.4.2. Վայրէջքի անկյունը պետք է լինի 20°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.1.4.3. Երկայնակի անցունակության անկյունը պետք է լինի 20°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.1.4.4. Առջևի սռնու տակ ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 180 մմ-ից ոչ պակաս.

1.2.1.1.4.5. Հետևի սռնու տակ ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 180 մմ-ից ոչ պակաս.

1.2.1.1.4.6. Միջառանցքային ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 200 մմ-ից ոչ պակաս։

1.2.1.2. N1 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 2 տ-ից ավելի է, կամ N2, M2 կամ M3 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 12 տ-ից ավելի չէ, համարվում են բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցներ, եթե դրանց կառուցվածքն ապահովում է բոլոր անիվների միաժամանակյա շարժը՝ ներառյալ այն տրանսպորտային միջոցները, որոնցում մեկ սռնու շարժաբերը կարող է անջատվել, կամ եթե դրանք բավարարում են հետևյալ պահանջները՝

1.2.1.2.1. Ծայրահեղ դեպքում, առջևի մեկ սռնին և հետևի մեկ սռնին ունեն միաժամանակյա շարժաբեր, այդ թվում նաև՝ այն տրանսպորտային միջոցները, որոնցում մեկ սռնու շարժաբերը կարող է անջատվել.

1.2.1.2.2. Առկա է դիֆերենցիալի բլոկավորման առնվազն մեկ մեխանիզմ կամ նույնանման գործողության մեկ մեխանիզմ.

1.2.1.2.3. Տրանսպորտային միջոցները (միակի տրանսպորտային միջոցների դեպքում) կարող են 25 %-ով հաղթահարել վերելքը։

1.2.1.3. M3 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 12 տ-ից ավելի է, և N3 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները (բացառությամբ թամբային քարշակի), որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 12 տ-ից ավելի չէ, համարվում են բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցներ, եթե դրանց կառուցվածքն ապահովում է բոլոր անիվների միաժամանակյա շարժը, այդ թվում նաև այն տրանսպորտային միջոցները, որոնցում մեկ սռնու շարժաբերը կարող է անջատվել, կամ եթե դրանք բավարարում են հետևյալ պահանջները՝

1.2.1.3.1. Ծայրահեղ դեպքում սռնիների կեսն ունի շարժաբեր.

1.2.1.3.2. Առկա է դիֆերենցիալի բլոկավորման առնվազն մեկ մեխանիզմ կամ նույնանման գործողության մեկ մեխանիզմ.

1.2.1.3.3. Տրանսպորտային միջոցները (միակի տրանսպորտային միջոցների դեպքում) կարող են 25 %-ով հաղթահարել վերելքը։

1.2.1.3.4. Հետևյալ վեց պահանջից պահպանվում են առնվազն չորսը՝

1.2.1.3.4.1. Վերելքի անկյունը պետք է լինի 25°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.3.4.2. Վայրէջքի անկյունը պետք է լինի 25°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.3.4.3. Երկայնակի անցունակության անկյունը պետք է լինի 25°-ից ոչ պակաս.

1.2.1.3.4.4. Առջևի սռնու տակ ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 250 մմ-ից ոչ պակաս.

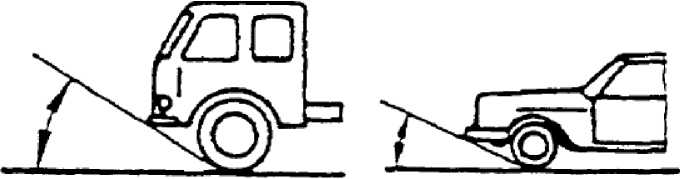
1.2.1.3.4.5. Միջառանցքային ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 300 մմ-ից ոչ պակաս.

1.2.1.3.4.6. Հետևի սռնու տակ ճանապարհային գետնահեռությունը պետք է լինի 250 մմ-ից ոչ պակաս։

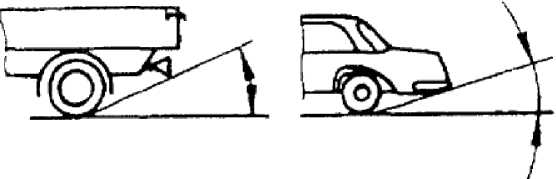
1.2.2. Հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներ, որոնք պատրաստված են G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների բազայի (ամրաշրջանակի) վրա, պատկանում են G կատեգորիային, եթե դրանք բավարարում են վերևում ներկայացված 1.2.1 ենթակետի պահանջները։

1.2.3. Բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիան նշագրելիս G տառը պետք է զուգակցել M կամ N տառերի հետ (օրինակ՝ N1G):

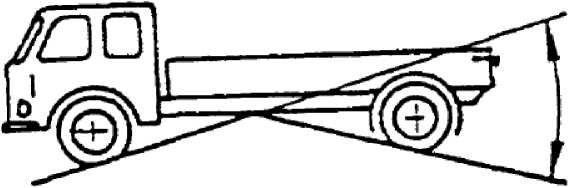
|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | 1. Տրանսպորտային միջոցները G կատեգորիային դասելու նպատակով ստուգումներ անցկացնելու դեպքում N1 կատեգորիայի այն տրանսպորտային միջոցները, որոնց՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 2 տ-ից ոչ ավելի է, և M1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները պետք է լինեն լրակազմված և լիցքավորված, այսինքն՝ լիցքավորված լինեն հովացնող հեղուկով, քսանյութերով, վառելիքով, լրակազմված լինեն գործիքով և պահեստային անիվով, ինչպես նաև պետք է հաշվի առնել վարորդի ստանդարտ զանգվածը, որը հավասար է 75 կգ-ի։ Մյուս տրանսպորտային միջոցները պետք է բեռնավորել արտադրողի կողմից սահմանված՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի չափով։  2. Տրանսպորտային միջոցի՝ սահմանված արժեքով (25 % կամ 30 %) վերելքը հաղթահարելու կարողությունը հաստատվում է հաշվարկային մեթոդով. սակայն տեխնիկական ծառայությունները կարող են պահանջել ներկայացնել տվյալ տիպի տրանսպորտային միջոցը՝ իրական փորձարկում կատարելու համար։  3. Վերելքի և վայրէջքի անկյունները, ինչպես նաև երկայնակի անցունակության անկյունը չափելիս պաշտպանիչ սարքվածքները հաշվի չեն առնվում։  4. Վերելքի և վայրէջքի անկյունների, ինչպես նաև երկայնակի անցունակության անկյունի և ճանապարհային գետնահեռության առնչությամբ օգտագործվում են հետևյալ սահմանումները՝  «վերելքի անկյուն»՝ ըստ ԻՍՕ 612 ստանդարտի, 6.10-րդ կետ (տե՛ս 1-ին նկարը).  «վայրէջքի անկյուն»՝ ըստ ԻՍՕ 612 ստանդարտի, 6.11-րդ կետ (տե՛ս 2-րդ նկարը).  «երկայնակի անցունակության անկյուն»՝ ըստ ԻՍՕ 612 ստանդարտի, 6.9-րդ կետ (տե՛ս 3-րդ նկարը).  «միջառանցքային ճանապարհային գետնահեռություն»՝ հենման մակերևույթի և տրանսպորտային միջոցի՝ դրա կոշտ տարրի վրա գտնվող ամենացածր կետի միջև ընկած ամենակարճ հեռավորությունը։ Մի քանի սռնիից բաղկացած սայլակը դիտարկվում է որպես մեկ սռնի (տե՛ս 4-րդ նկարը).  «մեկ սռնու տակ ճանապարհային գետահեռություն»՝ մեկ սռնու դողերի (երկտակված դողերի դեպքում՝ սռնու ներքին անիվի դողերի) շփման հատվածների կենտրոնով անցնող և տրանսպորտային միջոցի ամենացածր կետին հպվող, անիվների և հենման մակերևույթի միջև հստակ արտահայտված շրջանագծի աղեղի վերին կետի միջև ընկած հեռավորությունը (տե՛ս 5-րդ նկարը)։ Տրանսպորտային միջոցի ոչ մի կոշտ մաս ամբողջությամբ կամ մասամբ չպետք է գտնվի ստվերագծված գոտում (տե՛ս 5-րդ նկարը)։ |



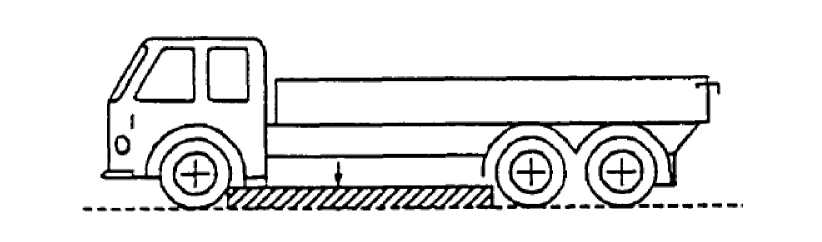
Նկար 1. Վերելքի անկյունը



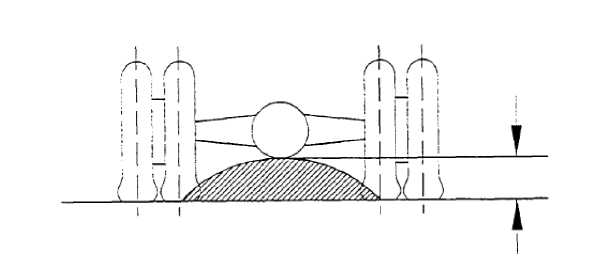
Նկար 2. Վայրէջքի անկյունը



Նկար 3. Երկայնակի անցունակության անկյունը



Նկար 4. Միջառանցքային ճանապարհային գետնահեռությունը



Նկար 5. Մեկ սռնու տակ ճանապարհային գետնահեռությունը

1.3. Հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցները, որոնց ներկայացվում են անվտանգության լրացուցիչ պահանջներ

Աղյուսակ 2

| Համարը՝ ը/կ | Տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտները | |
| --- | --- | --- |
| 1. | Ավտոբետոնապոմպեր | |
| 2. | Ավտոբետոնախառնիչներ | |
| 3. | Ավտոգուդրոնապատիչներ | |
| 4. | Ավտոամբարձիչներ և տրանսպորտային միջոցներ՝ համալրված ամբարձիչ-մանիպուլյատորներով | |
| 5. | Ավտոփայտատար | |
| 6. | Շտապ բուժօգնության ավտոմոբիլներ | |
| 7. | Ավտոինքնաթափներ և կցորդ- (կիսակցորդ-)ինքնաթափներ | |
| 8. | Ավտոցեմենտատարներ | |
| 9. | Ավտոքարշակներ | |
| 10. | Բժշկական համալիրներ տրանսպորտային միջոցների ամրաշրջանակների վրա | |
| 11. | Հրշեջ ավտոմոբիլներ | |
| 12. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ վթարային փրկարարական ծառայության և ոստիկանության համար | |
| 13. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ կենցաղային տնտեսության և ճանապարհները պահպանելու համար | |
| 14. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ նավթային և գազային հորանցքերի տեխնիկական սպասարկման համար | |
| 15. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ դրամական հասույթ և արժեքավոր բեռներ փոխադրելու համար | |
| 16. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ 6-16 տարեկան երեխաներ փոխադրելու համար | |
| 17. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ երկարասայլ կցորդի օգտագործմամբ բեռներ փոխադրելու համար |
| 18. | Տրանսպորտային միջոցներ` նավթամթերքներ փոխադրելու համար |
| 19. | Տրանսպորտային միջոցներ` սննդային հեղուկներ փոխադրելու համար |
| 20. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ մինչև 1,8 ՄՊա ճնշմամբ հեղուկացված ածխաջրածնային գազեր փոխադրելու համար |
| 21. | Օպերատիվ-ծառայողական տրանսպորտային միջոցներ՝ արգելանքի տակ գտնվող անձանց փոխադրելու համար |
| 22. | Տրանսպորտային միջոցներ՝ համալրված աշխատանքային հարթակ ունեցող ամբարձիչներով |
| 23. | Տրանսպորտային միջոցներ-ֆուրգոններ՝ սննդամթերք փոխադրելու համար |

**1.4. M և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների   
ու այդ տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված ներքին այրման շարժիչների բաժանումը էկոլոգիական դասերի**

Արտանետումների մակարդակը և տրանսպորտային միջոցների ու ներքին այրման շարժիչների էկոլոգիական տարբեր դասերի համար արտանետումների սահմանված մակարդակների պահպանումն ապահովող պահանջները.

Աղյուսակ 3

| Էկոլոգիական դասը | | Տրանսպորտային միջոցների և ներքին այրման շարժիչների կատոգերիաներն ու ենթախմբերը | | Տրանսպորտային միջոցներին և ներքին այրման շարժիչներին ներկայացվող տեխնիկական պահանջները | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 0 | | M1, M2, N1, N2՝ (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) բենզինային և գազային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 83-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ A) | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N1, N2, N3` դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 49-01 կանոններ | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | | CO` 85 գ/կՎտ·ժ, HC` 5 գ/կՎտ·ժ, NOx` 17 գ/կՎտ·ժ (9 ռեժիմային փորձարկման ցիկլ) | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային շարժիչներ | | ՄԱԿ-ի N 49-01 կանոններ | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված բենզինային շարժիչներ | | CO` 85 գ/կՎտ·ժ, HC` 5 գ/կՎտ·ժ, NOx` 17 գ/կՎտ·ժ (9 ռեժիմային փորձարկման ցիկլ) | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | | |
| 1 | | M1, M2, N1, N2՝ (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) բենզինային և գազային և դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 83-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ համապատասխանաբար B, C) | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N1, N2, N3` գազային և դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ А) | |
|  | | M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | CO` 72 գ/կՎտ·ժ, HC` 4 գ/կՎտ·ժ, NOx`14 գ/կՎտ·ժ (9 ռեժիմային փորձարկման ցիկլ) | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային և գազային շարժիչներ | ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ A) | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված բենզինային շարժիչներ | CO` 72 գ/կՎտ·ժ, HC` 4 գ/կՎտ·ժ, NOx` 14 գ/կՎտ·ժ (9 ռեժիմային փորձարկման ցիկլ) | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | |
| 2 | | M1, M2, N1, N2՝ (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) բենզինային և գազային և դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 83-04 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ համապատասխանաբար B, C, D) | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N1, N2, N3` գազային և դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B) | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | CO` 55 գ/կՎտ·ժ, HC` 2,4 գ/կՎտ·ժ, NOx` 10 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի 49-04 կանոններով փորձարկումների դեպքում (ESC փորձարկման ցիկլ)) | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային և գազային շարժիչներ | ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B) | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված բենզինային շարժիչներ | CO` 55 գ/կՎտ·ժ, HC` 2,4 գ/կՎտ·ժ, NOx` 10 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի 49-­04 կանոններով փորձարկումների դեպքում (ESC փորձարկման ցիկլ)) | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | |
| 3 | | M1, M2, N1, N2` (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) բենզինային և գազային և դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ A) | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3` գազային և դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ A) | |
| M1G և M2G՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M3G, N2G, N3G` դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 96-01 կանոններ | |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 12-րդ կետ | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային և գազային շարժիչներ | ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ A) | |
| M1G և M2G` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M3G, N2G, N3G կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային շարժիչներ | ՄԱԿ-ի N 96-01 կանոններ | |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված բենզինային շարժիչներ | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 12-րդ կետ | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | |
| 4 | | M1, M2, N1, N2` (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) հարկադրական վառքով շարժիչներով և դիզելային շարժիչներով | ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B) | |
|  | | M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3` գազային և դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B1, բորտային դիագնոստիկայի, երկարակեցության և շահագործման համար պիտանիության, NOx՝ «С» հսկողության առնչությամբ ներկայացվող պահանջների մակարդակը) |
| M1G և M2G՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M3G, N2G, N3G` բոլոր անիվների համար շարժաբերով, այդ թվում՝ սռնիներից մեկի անջատված հաղորդակով, դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 96-02 կանոններ |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 12-րդ կետ |
|  | | M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային և գազային շարժիչներ | | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B1, բորտային դիագնոստիկայի, երկարակեցության և շահագործման համար պիտանիության, NOx՝ «С» հսկողության առնչությամբ ներկայացվող պահանջների մակարդակը) |
| M1G և M2G` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M3G, N2G, N3G կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային շարժիչներ՝ բոլոր անիվների համար շարժաբերով, այդ թվում՝ սռնիներից մեկի անջատվող շարժաբերով | | ՄԱԿ-ի N 96-02 կանոններ |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,  M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված բենզինային շարժիչներ | | սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 12-րդ կետ |
| M, N` հիբրիդային (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան), և շարժիչներ, որոնք նախատեսված են այդ տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար | | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 13-րդ կետ |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | |
| 5 | | M1, M2, N1, N2` (ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) հարկադրական վառքով և դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոններ |
| M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3` գազային և դիզելային շարժիչներով | | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B2, C, բորտային դիագնոստիկայի, երկարակեցության, NOх` «G», «K» հսկողության առնչությամբ ներկայացվող պահանջների մակարդակը) |
| M1` 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N1, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար նախատեսված դիզելային և գազային շարժիչներ | | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B2, C, բորտային դիագնոստիկայի, երկարակեցության, NOх` «О», «K» հսկողության առնչությամբ ներկայացվող պահանջների մակարդակը) |
| M, N՝ հիբրիդային (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան), և շարժիչներ, որոնք նախատեսված են այդ տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրելու համար | | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 13-րդ կետ |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | | |
| 6 | M1, N1, М2, N2 (ՄԱԿ-ի N 83-07 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան)՝ կայծային բռնկումով աշխատող շարժիչներով (բենզինային ու գազային) և դիզելներով | | ՄԱԿ-ի N 83-07 կանոններ | |
|  | M1, N1, М2, N2` 2840 կգ-ից ավելի հսկիչ զանգվածով, М3, N3՝ դիզելներով, գազադիզելներով, կայծային բռնկումով աշխատող շարժիչներով (բենզինային գազային և երկվառելիքային (գազանման վառելիքով աշխատանքի ռեժիմում)) | | ՄԱԿ-ի N 49-06 կանոններ | |
|  | դիզելներ, գազադիզելներ և կայծային բռնկումով աշխատող շարժիչներ (բենզինային, գազային և երկվառելիքային (գազանման վառելիքով աշխատանքի ռեժիմում)՝ նախատեսված M1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրման համար՝2840 կգ-ից ավելի հսկիչ զանգվածով, М3, N3 | | ՄԱԿ-ի N 49-06 կանոններ»։ | |
| (ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2019 թվականի հունիսի 21-ի N 66 որոշմամբ) | | | | |

**2. Տրանսպորտային միջոցների բաղադրամասերը**

Աղյուսակ 4

| Համարը՝ ը/կ | | Տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտները | |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | | Հարկադրական վառքով շարժիչներ | |
| 2. | | Սեղմումային բոցավառվող շարժիչներ | |
| 3. | | Շարժիչը գազակերպ վառելիքով (սեղմված բնական գազով՝ ՍԲԳ, հեղուկացված նավթային գազով՝ ՀՆԳ (կամ հեղուկացված ածխաջրածնային գազով՝ ՀԱԳ) լիցքավորելու համար նախատեսված սարքավորում (երկմեթիլեթեր վառելիքային՝ ԵՄԵվ)՝  - գազային գլանանոթ.  - գլանանոթի օժանդակ սարքավորում.  - գազի ճնշումը նվազեցնելու ապարատուրա.  - ջերմափոխանակության սարքվածք.  - գազախառնիչ սարքվածք.  - գազի բաժնավորիչ սարքվածք.  - էլեկտրամագնիսական կափույրներ  - ծախսալցնող ու վերահսկիչ-չափիչ սարքավորում.  - գազի զտիչ.  - ճկափողեր.  - վառելիքամուղներ.  - կառավարման էլեկտրոնային բլոկներ | |
| 4. | | Բանած գազերի չեզոքացման համակարգեր, այդ թվում՝ փոխարինովի կատալիզային չեզոքարարներ (բացառությամբ միզանյութի հիման վրա չեզոքացման համակարգերի)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 5. | | Բանած գազերի արտաթողման փոխարինովի համակարգեր, այդ թվում՝ խլացուցիչներ և ռեզոնատորներ | |
| 6. | | Վառելիքի բաք, լցավորման բկանցքեր և վառելիքի բաքի խցաններ | |
| 7. | | Հավաքված մակադրակով կոճղակներ՝ սկավառակային և թմբուկային արգելակների համար, շփական մակադրակներ՝ թմբուկային և սկավառակային արգելակների համար \* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 8. | | Հիդրավլիկ արգելակային շարժաբերի ապարատներ՝ արգելակային գլխավոր գլաններ, սկավառակային արգելակային մեխանիզմների երկաթակապեր, թմբուկային արգելակային մեխանիզմների անվային արգելակային գլաններ, արգելակային ուժի կարգավորիչ, վակուումային և հիդրավլիկ (արգելակային գլխավոր գլանների հետ հավաքված) ու հիդրովակուումային և պնևմահիդրավլիկ ուժեղարարներ, հսկիչ ազդանշանային սարքվածքներ\* (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | |
| 9. | | Արգելակային շարժաբերի, կցորդման և ղեկի շարժաբերի հիդրավլիկ համակարգերի փողակներ և ճկափողակներ, այդ թվում՝ պարուրաձև ճկափողակներ (այդ թվում՝ պոլիամիներ 11-ի և 12-ի հիմքով նյութի կիրառությամբ)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 10. | | Արգելակային մեխանիզմներ՝ հավաքված \*  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | |
| 11. | | Արգելակային համակարգի մեխանիկական շարժաբերների դետալներ և հանգույցներ՝ արգելակային մեխանիզմների կարգավորիչ սարքվածքներ, կայանման արգելակային համակարգերի շարժաբերի դետալներ (այդ թվում՝ մետաղաճոպաններ ծայրապանակներով՝ հավաքված)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 12. | | Արգելակային սկավառակներ և թմբուկներ\*  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | |
| 13. | | Օդաճնշական արգելակային շարժաբերի ապարատներ՝ օդի մշակման ագրեգատներ (հակասառցապատիչներ, խոնավազատիչներ, ճնշման կարգավորիչներ), պնևմաշարժաբերի պաշտպանիչ ապարատուրա, կոնդենսատի թափման կափույրներ, կառավարող ապարատներ (արգելալծակներ, արագացնող կափույրներ, կցորդի արգելակների կառավարման կափույրներ, օդաբաշխիչներ), արգելակման շտկման ապարատուրա (արգելակային ուժի կարգավորիչներ, առջևի սռնու պնևմատիկ շարժաբերում ճնշումը սահմանափակելու կափույրներ), միացման գլխիկներ, ազդանշանային սարքվածքներ, ստուգիչ արտանցման կափույր\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 14. | | Պնևմատիկ արգելակային խցեր (այդ թվում՝ զսպանակավոր էներգակուտակիչով), պնևմատիկ արգելակային գլաններ\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 15. | | Կոմպրեսորներ\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 16. | | Ավտոմոբիլների ղեկային կառավարման հանգույցներ և դետալներ՝ ղեկանիվներ, ղեկային մեխանիզմներ, ղեկի ուժեղարար, հիդրոպոմպեր, ղեկի ուժեղարարի բաշխիչներ և ուժային գլաններ, ղեկասյուն, անկյունային ռեդուկտորներ, ղեկի լիսեռներ, ղեկի ձգաձողեր, ղեկային շարժաբերի և լծակների միջանկյալ հենարաններ, շրջուն դարձյակների սռնացից\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 17. | | Մոտոցիկլետային բնույթի ղեկեր\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 18. | | Կախոցի և ղեկային կառավարման գնդաձև հոդակապեր | |
| 19. | | Տրանսպորտային միջոցների անիվներ | |
| 20. | | Օդաճնշական դողեր՝ թեթև մարդատար ավտոմոբիլների և դրանց կցորդների համար | |
| 21. | | Օդաճնշական դողեր՝ թեթև բեռնատար և բեռնատար ավտոմոբիլների ու դրանց կցորդների, ավտոբուսների և տրոլեյբուսների համար | |
| 22. | | Օդաճնշական դողեր՝ մոտոցիլկետների, մոտոռոլերների, կվադրոցիկլների և մոպեդների համար | |
| 23. | | Պահեստային անիվների օդաճնշական դողեր՝ ժամանակավոր օգտագործման համար | |
| 24. | | Վերականգնված օդաճնշական դողեր՝ թեթև մարդատար ավտոմոբիլների և դրանց կցորդների համար | |
| 25. | | Կցորդման սարքվածքներ (քարշակցորդման, թամբակցորդման և քարշակային) | |
| 26. | | Ինքնաթափների հիդրավլիկ շրջող մեխանիզմներ՝  - միակողմանի շարժական հիդրոգլաններ.  - հիդրոբաշխիչ ձեռքով և հեռակառավարմամբ | |
| 27. | | Տրանսպորտային միջոցների խցերը շրջելու հիդրավլիկ մեխանիզմներ՝  - խցերը շրջելու հիդրավլիկ մեխանիզմի հիդրոգլաններ.  խցերը շրջելու հիդրավլիկ մեխանիզմի պոմպեր | |
| 28. | | Ինքնաթափի ղեկային կառավարման հիդրոուժեղարարի և հարթակը շրջող ճկափողեր\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 29. | | Թափարգելներ, պաշտպանիչ աղեղներ՝ մոտոցիլկետների համար | |
| 30. | | Բեռնատար ավտոմոբիլների և կցորդների առջևի և հետևի պաշտպանիչ սարքվածքներ | |
| 31. | | Ավտոմոբիլների նստելատեղեր | |
| 32. | | Նստելատեղերի գլխակալներ | |
| 33. | | Անվտանգության ամրագոտիներ | |
| 34. | | Անվտանգության բարձիկներ | |
| 35. | | Կանխարգելիչ հարմարանքներ՝ երեխաների համար | |
| 36. | | Անվտանգ ապակիներ | |
| 37. | | Հետևի տեսանելիության հայելիներ | |
| 38. | | Ապակեմաքրիչներ և դրանց պահեստամասերը (մոտոռեդուկտորներ, խոզանակներ)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 39. | | Ցոլալապտերի մաքրիչներ և դրանց պահեստամասերը (մոտոռեդուկտորներ) | |
| 40. | | Ավտոմոբիլի մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ | |
| 41. | | Ցոլալապտերների և լապտերների շիկացման լամպեր | |
| 42. | | Լուսանդրադարձիչ հարմարանքներ (լուսանդրադարձիչներ) | |
| 43. | | Գրանցման հետևի համարանիշի լուսավորման լապտեր | |
| 44. | | Շրջադարձի ցուցիչներ | |
| 45. | | Եզրաչափքային և եզրագծային լույսեր, արգելակման ազդանշաններ | |
| 46. | | Հակամառախուղային ցոլալապտերներ | |
| 47. | | Մոտոցիկլետների և կվադրոցիկլների լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներ | |
| 48. | | Տրանսպորտային միջոցների հետընթացի լապտերներ | |
| 49. | | Հալոգենային HSB լամպեր-ցոլալապտերներ | |
| 50. | | Հետևի հակամառախուղային լույսեր | |
| 51. | | Ցոլալապտերներ՝ մոպեդների համար | |
| 52. | | Ցոլալապտերներ՝ մոտոցիկլետների համար | |
| 53. | | Նախազգուշացնող լույսեր | |
| 54. | | Ցոլալապտերներ՝ HS հալոգենային լամպերով մոտոցիկլետների համար | |
| 55. | | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ՝ մոպեդների համար | |
| 56. | | Կայանման լույսեր | |
| 57. | | Ցոլալապտերներ՝ HS2 հալոգենային լամպերով մոպեդների համար | |
| 58. | | Ցերեկային ընթացքային լույսեր | |
| 59. | | Կողային եզրաչափքային լույսեր | |
| 60. | | Ցոլալապտերներ՝ լույսի գազապարպման աղբյուրներով | |
| 61. | | Լույսի գազապարպման աղբյուրներ | |
| 62. | | Ձայնային ազդանշանային սարքեր | |
| 63. | | Արագաչափեր, դրանց տվիչները և արագաչափերը ներառող սարքերի համակցություններ | |
| 64. | | Արագությունը սահմանափակող սարքվածք | |
| 65. | | Վարորդների կողմից շարժման, աշխատանքի և հանգստի ռեժիմները պահպանելու նկատմամբ հսկողություն իրականացնելու տեխնիկական միջոցներ (տախոգրաֆներ) | |
| 66. | | Տագնապի ազդանշանային համակարգեր, հակաառևանգման և պաշտպանության սարքվածքներ՝ տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 67. | | Հետևի տարբերիչ նշաններ՝ դանդաղընթաց տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 68. | | Հետևի տարբերիչ նշաններ՝ մեծ երկարության և բեռնամբարձության տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 69. | | Լուսանդրադարձնող դրոշմվածք՝ մեծ երկարության և բեռնամբարձության տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 70. | | Նախազգուշացնող եռանկյուններ (վթարային կանգառի նշաններ) | |
| 71. | | Կուտակչային մեկնարկչային մարտկոցներ | |
| 72. | | Հաղորդալարերի լարաններ | |
| 73. | | Վառոցքի համակարգի բարձրավոլտ հաղորդալարեր | |
| 74. | | Վթարային վիճակի ցուցիչներ և տվիչներ\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 75. | | Տուրբոկոմպրեսորներ\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 76. | | Գլանամխոցային խմբի, գազաբաշխիչ մեխանիզմի դետալներ, ծնկավոր լիսեռներ, առանցքակալի ներդրակ, շարժաթևեր\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 77. | | Հարկադրական վառքով շարժիչների վառելիքի ներցայտման համակարգեր և դրանց փոխարինովի տարրերը\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 78. | | Օդամաքրիչներ՝ ներքին այրման շարժիչների համար, և դրանց փոխարինովի տարրերը | |
| 79. | | Յուղի մաքրման զտիչներ և դրանց փոխարինովի տարրերը | |
| 80. | | Դիզելային շարժիչների վառելիքի զտիչներ և դրանց փոխարինովի տարրերը | |
| 81. | | Հարկադրական վառքով շարժիչների վառելիքի զտիչներ և դրանց փոխարինովի տարրերը | |
| 82. | | Վառելիքի բարձր ճնշման պոմպեր, վառելիքի ներմղման պոմպեր, սուզակային զույգ, բոցամուղեր և բոցամուղի փոշարարներ՝ դիզելային շարժիչների համար\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 83. | | Ջերմափոխանակիչներ և ջերմապահպանիչներ (թերմոստատներ) | |
| 84. | | Հովացման համակարգի հեղուկի պոմպ | |
| 85. | | Կցորդումներ և դրանց մասերը (սկավառակներ, գլաններ, ճկափողեր)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 86. | | Կարդանային փոխանցումներ, շարժաբեր լիսեռներ, հավասար կամ անհավասար անկյունային արագության հոդակապեր\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 87. | | Տանող կամրջակներ՝ դիֆերենցիալի հետ հավաքված, կիսասռնիներ\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 88. | | Կախոցի առաձգական տարրեր (թերթավոր զսպակներ, զսպանակներ, կախոցի ոլորալիսեռներ, լայնակի կայունության կայունարարներ, պնևմատիկ առաձգական տարրեր)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 89. | | Կախոցի և ղեկային շարժաբերի մեղմիչ տարրեր (հարվածամեղմիչներ, մեղմիչ կանգնակներ և մեղմիչ կանգնակների կապիչներ)\* | |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 90. | | | Կախոցի ուղղորդիչ ապարատների դետալներ (լծակներ, ռեակտիվ ձողեր, դրանց մատները, ռետինեմետաղական հոդակապեր, հենարանների առանցքակալներ և վռաններ, կախոցի շարժի սահմանափակիչներ)\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 91. | | | Անիվների կունդերի և դեկորատիվ թասակներ: Անիվների ամրացման էլեմենտներ: Անիվների հավասարակշռող ծանրուկներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ) | | | |
| 92. | | | Վառոցքի համակարգի արտադրատեսակներ՝ հարկադրական վառքով շարժիչների համար (բաշխիչներ, տվիչ-բաշխիչներ, վառոցքի կոճեր, վառոցքի մոդուլներ, էլեկտրոնային կոմուտատորներ, կոնտրոլերներ, տվիչներ, ընդհատիչներ) |
| 93. | | | Վառոցքի մոմեր կայծային. շիկացման մոմեր |
| 94. | | | Էլեկտրական գեներատորներ, ուղղիչ բլոկներ, էլեկտրաշարժիչներ (օդափոխիչների շարժաբերների, բենզապոմպերի, ապակեմաքրիչների, ապակեամբարձիչների, ջեռուցիչների, հայելիների կառավարման, դռների բլոկավորման) |
| 95. | | | Մեկնարկիչներ, շարժաբերներ և մեկնարկիչների ռելեներ |
| 96. | | | Գործարկման, վառոցքի, ապակեմաքրիչների, վառելիքի մատակարարման, էներգամատակարարման շղթաների կոմուտացման, պաշտպանիչ և տեղակայման ապարատուրա, անջատովի միացումներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 97. | | | Թափքի և թափարգելի դեկորատիվ դետալներ, ռադիատորի երեսապատիչի, ցոլալապտերների հովարներ և եզրակներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 98. | | | Թափքի կողային մակերևույթի վրա գտնվող բռնակներ (արտաքին և ներքին) ու դռան ծխնիներ, դռները և բեռնախցիկները դեպի կողք բացելու արտաքին կոճակներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 99. | | | Դռների կողպեքներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 100. | | | Ռետինե և ռետինեմետաղական պաշտպանիչ դետալներ (թասակներ, պատյաններ, խտարար օղակներ, խցօղակներ՝ արգելակների և կցորդման հիդրոշարժաբերի համար, ղեկային կառավարման հոդակապերի պատյաններ, կախոցներ, կարդանային լիսեռներ)\* (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) |
| 101. | | | Գլանների բլոկների, կոլեկտորների, գազաբալոնային ապարատուրայի գլխիկների խտարարներ, խտարար օղակներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 102. | | | Կցորդման անջատման կցորդիչներ, անիվների, անիվների կիսասռնիների կունդեր, այդ թվում՝ հոդակապերի հետ հավաքված. կցորդման անջատման կցորդիչների առանցքակալներ, անիվների, անիվների կիսասռնիների կունդեր\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 103. | | | Օդահեղուկային տաքացուցիչներ. ինտեգրալ հովացուցիչներ, տաքացուցիչ-հովացուցիչներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 104. | | | Ավտոմատ գործարկմամբ օդով կամ հեղուկով անկախ տաքացուցիչ-ջեռուցիչներ, որոնք աշխատում են հեղուկ կամ գազակերպ վառելիքով տրանսպորտային միջոցների բորտային ցանցից, այդ թվում՝ նախագործարկային տաքացուցիչներ |
| 105. | | | Ամբարձիկ հիդրավլիկ, մեխանիկական\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 106. | | | Շղթաներ, ներքին այրման շարժիչների համար շղթաների ձգիչ սարքվածքներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 107. | | | Օդափոխիչային փոկեր՝ սեպաձև և համաժամեցնող բազմասեպաձև՝ ավտոմոբիլների շարժիչների համար, ավտոմոբիլների շարժիչների գազաբաշխիչ մեխանիզմների ատամնավոր փոկեր |
| 108. | | | Դիաֆրագմաներ և մեմբրաններ՝ ռետինեգործվածքային, ափսեաձև՝ տրանսպորտային միջոցների համար\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 109. | | | Պաշտպանական սաղավարտներ՝ մոտոցիկլետների և մոպեդների վարորդների և ուղևորների համար |
| 110. | | | Ավտոմոբիլի բեռնախցիկներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 111. | | | Միջնապատի համակարգեր՝ բեռները տեղափոխելիս ուղևորների պաշտպանության համար |
| 112. | | | II և III դասի M3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների սրահի և նստելատեղերի հարդարման համար նախատեսված նյութեր\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 113. | | | Արտաքին ալեհավաքներ՝ ռադիո, հեռուստատեսային, արբանյակային նավիգացիոն համակարգերի |
| 114. | | | Առջևի լուսավորման հարմարեցման համակարգեր |
| 115. | | | Անիվների տակից ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքներ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 116. | | | Հակասահքային բութակ\* |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| 117 | Արբանյակային նավիգացիոն ապարատուրա | | |
| (117-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ) | | | |
| 118 | Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարք | | |
| (118-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ) | | | |

\* - մինչև 2017 թվականի հուլիսի 1-ը թույլատրվում է Ղազախստանի Հանրապետության տարածքում նշված արտադրանքի՝ առանց համապատասխանության պարտադիր գնահատման մասին փաստաթղթերի և առանց համապատասխանության ազգային նշանով (շուկայում շրջանառության նշան) մակնշման արտադրությունը և շրջանառության մեջ դնելը։

(ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշմամբ)

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի (ՄՄ ՏԿ 018/2011)

ՑԱՆԿ

շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերի նկատմամբ սահմանված պահանջների

1. Շրջանառության մեջ բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպերի նկատմամբ սահմանված պահանջների ցանկը ներկայացվում է աղյուսակում։

2. Պահանջները կիրառվում են կիրառության ոլորտին համապատասխան և հաշվի առնելով անցումային դրույթները, որոնք սահմանված են ՄԱԿ-ի կանոններով (ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական կանոններ)։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

3. Պահանջները ներդրվում են աղյուսակում նշված թվականի հունվարի 1-ից։ Եթե գործողության մեջ դնելու ժամկետը նշված չէ, ապա պահանջները գործում են սույն տեխնիկական կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելու օրվանից։ Եթե ՄԱԿ-ի կանոններով (ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական կանոններով) նախատեսված են պահանջների ներդրման ավելի ուշ ժամկետներ՝ ի տարբերություն աղյուսակում նշված ժամկետների, ապա կիրառվում են ՄԱԿ-ի կանոններով (ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական կանոններով) սահմանված պահանջների ներդրման ժամկետները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

4. Պահանջների գործողության ավարտի ժամկետը (սահմանված լինելու դեպքում) աղյուսակում նշված թվականի դեկտեմբերի 31-ն է։

5. Թույլատրվում է ավելի բարձր մակարդակի պահանջների այլընտրանքային կիրառություն պահանջների ցանկով սահմանված ժամկետներից ավելի վաղ։

6. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգին կամ Մաքսային միության անդամ պետությունների ազգային ընթացակարգերին համապատասխան ավելի վաղ համապատասխանության գնահատման չենթարկված տիպին պատկանող տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) համապատասխանության գնահատումն իրականացնելիս, ինչպես նաև հաշվի առնելով սույն Կանոնակարգի 65-րդ կետի 5-րդ պարբերությունը՝ տրանսպորտային միջոցների տիպի կամ, հաշվի առնելով սույն Կանոնակարգի 60-րդ կետի 2-րդ պարբերությունը՝ դրանց տարածման ավելի վաղ ձևակերպված հաստատումը երկարաձգելիս կիրառվում են ՄԱԿ-ի կանոնները՝ ռեեստրում տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպի հաստատումը գրանցելու պահին վավեր հրատարակության մեջ աղյուսակում նշված ուղղումների մակարդակով՝ հաշվի առնելով դրանց անցումային դրույթները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Հաշվի առնելով սույն Կանոնակարգի 60-րդ կետի 1-ին պարբերությունը՝ տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) տիպի՝ ավելի վաղ ձևակերպված հաստատումները տարածելիս պահանջների մակարդակը որոշվում է սկզբնական փաստաթղթերը ձևակերպելու պահին՝ բացառությամբ արտանետումներին ներկայացվող պահանջների։

7. Եթե 2-րդ հավելվածին համապատասխան որպես ապացուցողական նյութ է ներկայացվում ՄԱԿ-ի կանոնների համաձայն տրանսպորտային միջոցների տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդումը, ապա պարտադիր չէ ներկայացնել այն բաղադրամասերի առանձին տիպերի առնչությամբ պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման պատճենը, որոնք ենթարկվում են ՄԱԿ-ի այդ կանոնների գործողությանը և նշված են տրանսպորտային միջոցների տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման մեջ։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

8. Աղյուսակում նշված պահանջներին համապատասխանության գնահատումն իրականացվում է պարտադիր սերտիֆիկացման ձևով։

Աղյուսակ

| Համարը՝ ը/կ | Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների տարրերը և հատկությունները, որոնց համար սահմանվում են պահանջները | Կիրառելիությունը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների | Փաստաթղթեր, որոնց հետ համապատասխանությունն ապահովում է պահանջների կատարումը  (դրանց կիրառության ժամանակահատվածը) | Ծանոթագրություն |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L | ՄԱԿ-ի N 1-02 կանոններ | 20-րդ |
| 2. | Լուսանդրադարձիչներ | M, N, O, L | ՄԱԿ-ի N 3-02 կանոններ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |  |
| 3. | Սարքվածքներ՝ գրանցման հետևի համարանիշի լուսավորման համար (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, O | ՄԱԿ-ի N 4-00 կանոններ |  |
| 4. | Շրջադարձի ցուցիչներ | M, N, O, L | ՄԱԿ-ի N 6-01 կանոններ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |  |
| 5. | Եզրաչափքային լույսեր, արգելակման ազդանշաններ | M, N, O, L | ՄԱԿ-ի N 7-02 կանոններ | 4-րդ |

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

| Համարը՝ ը/կ | Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների տարրերը և հատկությունները, որոնց համար սահմանվում են պահանջները | Կիրառելիությունը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների | Փաստաթղթեր, որոնց հետ համապատասխանությունն ապահովում է պահանջների կատարումը  (դրանց կիրառության ժամանակահատվածը) | Ծանոթագրություն |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 6. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույս ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L | ՄԱԿ-ի N 8-05 կանոններ | 20-րդ |
| 7. | Արտաքին աղմուկ | L2, L4, L5, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 9-06 կանոններ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |  |
| 8. | Էլեկտրամագնիսական ճառագայթման արտաքին աղբյուրների ազդեցության նկատմամբ կայունությունը և էլեկտրամագնիսական համատեղելիությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O, L | ՄԱԿ-ի N 10-03 կանոններ |  |
| 9. | Դռների կողպեքներ և ծխնիներ | M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 11-02 կանոններ | 4-րդ, 16-րդ, 33-րդ |
| M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 11-03 կանոններ | 2-րդ, 4-րդ, 16-րդ, 33-րդ, 23-րդ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 10. | Ղեկային կառավարման տրավմաներից ապահովությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 12-03 կանոններ | 16-րդ, 22-րդ |
| 11. | Արգելակային համակարգերի արդյունավետությունը | M1, N1 | ՄԱԿ-ի կանոններ թիվ 13Н-00 | 24) |
| M2, M3, N, O | ՄԱԿ-ի կանոններ թիվ 13-10 (մինչև 2017 թվականը) |  |
| M2, M3, N, O | ՄԱԿ-ի կանոններ թիվ 13-11 (2018 թվականից) | 35), 46) |
| 12. | Անվտանգության ամրագոտիներն ամրացնելու տեղը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 14-07 կանոններ | 4-րդ, 18-րդ, 23-րդ |
| 13. | Տրանսպորտային միջոցների՝ պահող համակարգերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 16-06 կանոններ | 4-րդ, 18-րդ, 23-րդ |
| 14. | Նստելատեղերի և դրանց ամրակների ամրությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, M2, M3, N1, N2, N3 | ՄԱԿ-ի N 17-08 կանոններ | 16-րդ, 19-րդ, 23-րդ |
| 15. | Չարտոնված օգտագործումից տրանսպորտային միջոցների պաշտպանությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 18-02 կանոններ | 4-րդ, 23-րդ |
| M2, M3, N2, N3, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 18-03 կանոններ | 2-րդ, 4-րդ, 23-րդ |
| 16. | Առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L3, L4, L5, L7 | ՄԱԿ-ի N 19-03 կանոններ | 4-րդ, 20-րդ |
| 17. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, L | ՄԱԿ-ի N 20-03 կանոններ | 20-րդ |
| 18. | Ներքին սարքավորումների տրավմաներից ապահովությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 21-01 կանոններ | 2-րդ, 16-րդ, 23-րդ |
|  | ՄԱԿ-ի N 21-01 կանոններ (մինչև 2016 թվականը) | 16-րդ, 23-րդ |
| 19. | Հետընթացի լապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 23-00 կանոններ |  |
| 20. | Արտանետումներ | L6, L7, M, N (դիզելային շարժիչներով) (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ |
| 21. | Նստելատեղերի գլխակալներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, M2 (մինչև 3,5 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով), N1 | ՄԱԿ-ի N 25-04 կանոններ | 11-րդ, 23-րդ |
| 22. | Արտաքին ելունների վնասվածքաանվտանգությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 26-03 կանոններ | 4-րդ, 16-րդ, 23-րդ |
| 23. | Ձայնային ազդանշանային սարքերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L3, L4, L5, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 28-00 կանոններ 23-րդ |  |
| 24. | Խցերի պաշտպանիչ հատկությունները (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N | ՄԱԿ-ի N 29-02 կանոններ 23-րդ, 40-րդ և 43-րդ |  |
| 25. | Դողերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, О, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 30-02 կանոններ | 20-րդ |
| 26. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 31-02 կանոններ | 20-րդ |
| 27. | Հրդեհային անվտանգություն (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 34-01 կանոններ (մինչև 2015 թվականը) 23-րդ |  |
| М, N, O | ՄԱԿ-ի N 34-02 կանոններ | 2-րդ, 23-րդ |
| М, N, O | ՄԱԿ-ի N 34-02 կանոններ (մինչև 2016 թվականը) | 23-րդ |
| 28. | Կառավարման ոտնակի տեղակայվածությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 35-00 կանոններ | 16-րդ, 23-րդ |
| 29. | 22-ից ավելի ուղևոր փոխադրելու հնարավորություն ունեցող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող անվտանգության ընդհանուր պահանջները (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3 | ՄԱԿ-ի N 36-03 կանոններ | 8-րդ, 27-րդ, 23-րդ և 38-րդ |
| 30. | Հետևի հակամառախուղային լույսեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, О, L3, L4, L5, L7 | ՄԱԿ-ի N 38-00 կանոններ | 4-րդ |
| 31. | Արագության չափման մեխանիզմներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L3, L4, L5, L7 | ՄԱԿ-ի N 39-00 կանոններ | 4-րդ |
| 32. | Արտանետումներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L3, L4, L5, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 40-01 կանոններ |  |
| 33. | Արտաքին աղմուկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L3 | ՄԱԿ-ի N 41-03 կանոններ |  |
| 34. | Անվտանգ ապակիներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, О, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 43-00 կանոններ | 3-րդ, 4-րդ, 22-րդ |
| 35. | Ցոլալապտերների մաքրման սարքվածքներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 45-01 կանոններ | 20-րդ, 26-րդ |
| 36. | Անուղղակի տեսադաշտի սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 46-02 կանոններ 44-րդ |  |
| 37. | Արտանետումներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1, L2 | ՄԱԿ-ի N 47-00 կանոններ |  |
| 38. | Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներով համալրում  (38-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 48-03 կանոններ  ՄԱԿ-ի N 48-04 կանոններ | 17-րդ, 31-րդ, 45-րդ  2-րդ, 17-րդ, 31-րդ, 42-րդ, 45-րդ |
| 39. | Արտանետումներ | M, N՝ գազային և դիզելային շարժիչներով  (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B1, կողային արատորոշման, երկարակեցության և շահագործման համար պիտանիության, NOx-ի վերահսկողության նկատմամբ պահանջների մակարդակը՝ «С»)  (4-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| М1 — (մինչև 2015 թվականը) М1G, М2, М3, N — (մինչև 2017 թվականը) 29-րդ | 29-րդ |
| М1 — (2015 թվականից մինչև 2016 թվականը) М1G, М2, М3, N — (մինչև 2018 թվականը) 28-րդ | 28-րդ |
|  |  |  | ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B2, C, կողային արատորոշման, երկարակեցության, դիզելային շարժիչների՝ NOx - «G» կամ «К», գազային շարժիչների`«F»-ի կամ «G» կամ «К», հսկողության նկատմամբ պահանջների մակարդակը)  (5-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| М1 — (2016 թվականից) | 29-րդ |
| М1G, М2, М3, N — (2018 թվականից) М1 — (2017 թվականից) М1G, М2, М3, N — (2019 թվականից) (2016 թվականից)   2-րդ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ) | 29-րդ 28-րդ 28-րդ |
| 40. | Առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսեր, արգելակման ազդանշաններ, շրջադարձի ցուցիչներ, գրանցման հետևի համարանիշի լուսավորման համար նախատեսված սարքվածքներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 50-00 կանոններ |  |
| 41. | Արտաքին աղմուկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 51-02 կանոններ | 6-րդ, 14-րդ, 34-րդ, 23-րդ |
| 42. | 22-ից ոչ ավելի ուղևոր փոխադրելու հնարավորություն ունեցող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող անվտանգության ընդհանուր պահանջները (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3 | ՄԱԿ-ի N 52-01 կանոններ | 9-րդ, 27-րդ, 23-րդ և 38-րդ |
| 43. | Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L3 | ՄԱԿ-ի N 53-01 կանոններ |  |
| 44. | Դողերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 54-00 կանոններ | 20-րդ |
| 45. | Կցորդման սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 55-01 կանոններ | 20-րդ |
| 46. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1, L2, L6 | ՄԱԿ-ի N 56-01 կանոններ | 20-րդ |
| 47. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L3, L4, L5, L7 | ՄԱԿ-ի N 57-02 կանոններ | 20-րդ |
| 48. | Բեռների փոխադրման նպատակով տրանսպորտային միջոցների՝ հետևի պաշտպանիչ սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3, O3, O4 | ՄԱԿ-ի N 58-02 կանոններ | 31-րդ |
| 49. | Մոպեդների և երկանիվ մոտոցիկլետների կառավարման լծակներ | L1, L3, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 60-00 կանոններ 39-րդ |  |
| 50. | Արտաքին ելունների վնասվածքաանվտանգությունը | N | ՄԱԿ-ի N 61-00 կանոններ 23-րդ |  |

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

| Համարը՝ ը/կ | Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների տարրերը և հատկությունները, որոնց համար սահմանվում են պահանջները | Կիրառելիությունը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների | Փաստաթղթեր, որոնց հետ համապատասխանությունն ապահովում է պահանջների կատարումը  (դրանց կիրառության ժամանակահատվածը) | Ծանոթագրություն |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 51. | Չարտոնված օգտագործումից տրանսպորտային միջոցների պաշտպանությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 62-00 կանոններ | 39-րդ |
| 52. | Արտաքին աղմուկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1 | ՄԱԿ-ի N 63-01 կանոններ |  |
| 53. | Ժամանակավոր օգտագործման դողերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 64-02 կանոններ | 20-րդ |
| 54. | Դողերում օդի ճնշման մոնիթորինգի համակարգեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 64-02 կանոններ (2016 թվականից) | 2-րդ, 20-րդ, 25-րդ |
| 55. | Նախազգուշացնող հատուկ լույսեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, L | ՄԱԿ-ի N 65-00 կանոններ | 20-րդ |
| 56. | Թափքի կառուցվածքի վերևի հատվածի ամրությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3 (B, II և III դասեր) | ՄԱԿ-ի N 66-02 կանոններ |  |
| 57. | Հեղուկացված նավթային գազով տրանսպորտային միջոցներ և սնման համակարգեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 67-01 կանոններ |  |
| 58. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L3, L4, L5, L7 | ՄԱԿ-ի N 72-01 կանոններ | 20-րդ |
| 59. | Բեռների փոխադրման նպատակով տրանսպորտային միջոցների՝ կողային պաշտպանիչ սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3, O3, O4 | ՄԱԿ-ի N 73-00 կանոններ | 31-րդ |
| 60. | Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1 | ՄԱԿ-ի N 74-01 կանոններ |  |
| 61. | Դողերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 75-00 կանոններ | 20-րդ |
| 62. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1, L2, L6 | ՄԱԿ-ի N 76-01 կանոններ | 20-րդ |
| 63. | Կայանման լույսեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 77-00 կանոններ | 20-րդ |
| 64. | Արգելակային համակարգի արդյունավետությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 78-03 կանոններ |  |
| 65. | Ղեկային կառավարում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 79-01 կանոններ | 4-րդ |
| 66. | Նստելատեղերի և դրանց ամրակների ամրությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3 | ՄԱԿ-ի N 80-01 կանոններ | 5-րդ, 19-րդ |
| 67. | Անուղղակի տեսադաշտի սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 81-00 կանոններ 39-րդ |  |
| 68. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1, L2, L6 | ՄԱԿ-ի N 82-01 կանոններ | 20-րդ |
| 69. | Արտանետումներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ) | М1, М2, N1, N2՝ հարկադրական այրմամբ շարժիչներով և դիզելային շարժիչներով (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) | ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ B) (4-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| М1 — (2015 թվական) | 29-րդ, 41-րդ |
| М1G, М2, N1, N2 — (մինչև 2017 թվականը) | 29-րդ |
| М1 — (2015-ից մինչև 2016 թվականը) М1G, М2, N1, N2 — (մինչև 2018 թվականը) ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոններ (5-րդ էկոլոգիական դաս) | 28-րդ  28-րդ |
| М1 — (2016 թվականից) | 29-րդ |
| М1G, М2, N1, N2 — (2018 թվականից) М1 — (2017 թվականից)  М1G, М2, N1, N2 — (2019 թվականից) | 29-րդ  28-րդ  28-րդ |
| 70. | Ցերեկային ընթացքային լույսեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 87-00 կանոններ | 20-րդ |
| 71. | Դողերով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L1 | ՄԱԿ-ի N 88-00 կանոններ |  |
| 72. | Առավելագույն արագության սահմանափակման սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 89-00 կանոններ | 20-րդ |
| 73. | Կողային եզրաչափքային լապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 91-00 կանոններ |  |
| 74. | Բեռների փոխադրման նպատակով տրանսպորտային միջոցների՝ առջևի պաշտպանիչ սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3 | ՄԱԿ-ի N 93-00 կանոններ |  |
| 75. | Վարորդի և ուղևորների պաշտպանությունը ճակատային բախման դեպքում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 94-01 կանոններ | 1-ին, 16-րդ, 22-րդ |
| 76. | Վարորդի և ուղևորների պաշտպանությունը կողային բախման դեպքում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 95-02 կանոններ | 1-ին, 16-րդ, 22-րդ |
| 77. | Արտանետումներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ) | М1G՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2G, М3G, N2G, N3G՝ դիզելային շարժիչներով, ինքնագնաց ամրաշրջանակներ՝ նախատեսված բացառապես ամբարձիչային սարքվածքների մոտաժման համար | ՄԱԿ-ի N 96-02 կանոններ (4-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| (մինչև 2017 թվականը) | 29-րդ, 30-րդ |
| (մինչև 2018 թվականը) | 28-րդ, 30-րդ |
| 78. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, L3, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 98-00 կանոններ | 20-րդ |
| 79. | Էլեկտրաշարժաբերով տրանսպորտային միջոցների անվտանգությունը (79-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 100-00 կանոններ |  |
| 80. | Վառելիքի ծախսը և ածխաթթու գազի արտանետումները։ Էլեկտրաշարժաբերով տրանսպորտային միջոցների էլեկտրաէներգիայի ծախսը և ընթացքի պաշարը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 101-01 կանոններ | 2-րդ, 16-րդ, 22-րդ |
| 81. | Կցորդման կարճ սարքվածքներով համալրում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3, O3, O4 | ՄԱԿ-ի N 102-00 կանոններ | 20-րդ |
| 82. | Լուսանդրադարձիչ դրոշմվածք (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3, O3, O4 | ՄԱԿ-ի N 104-00 կանոններ |  |
| 83. | Ուղևորատար տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող անվտանգության ընդհանուր պահանջները (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3 | ՄԱԿ-ի N 107-03 կանոններ | 2-րդ, 10-րդ, 23-րդ |
| 84. | Սեղմված բնական գազով տրանսպորտային միջոցներ և սնման համակարգեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 110-00 կանոններ |  |
| 85. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 112-00 կանոններ | 20-րդ |
| 86. | Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | L | ՄԱԿ-ի N 113-00 կանոններ | 20-րդ |
| 87. | Չարտոնված օգտագործումից տրանսպորտային միջոցների պաշտպանությունը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1 | ՄԱԿ-ի N 116-00 կանոններ | 2-րդ, 13-րդ, 16-րդ, 21-րդ, 23-րդ |
| 88. | Դողի գլորումից առաջացած աղմուկի մակարդակը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 117-02 կանոններ, 1-ին փուլ  (մինչև 2016 թվականը) | 36-րդ |
|  |  | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 117-02 կանոններ, 2-րդ փուլ  (2017 թվականից) | 36-րդ |
| 89. | Թաց մակերևույթի վրա դողերի կպչելը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1, O1, O2 | ՄԱԿ-ի N 117-02 կանոններ | 36-րդ |
| 90. | Դողի գլորքին դիմադրություն (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N, O | ՄԱԿ-ի N 117-02 կանոններ, 1-ին փուլ  (2017 թվականից) |  |
| 91. | Ինտերիերի հակահրդեհային հատկությունները  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M3 (II և III դասեր) | ՄԱԿ-ի N 118-00 կանոններ | 2-րդ |
| ՄԱԿ-ի N 118-00 կանոններ (2016 թվականից) |  |
| 92. | Անկյունային լապտերներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 119-00 կանոններ | 20-րդ |
| 93. | Տրանսպորտային միջոցների կառավարման լծակներ՝ նույնականացում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N, L6, L7 | ՄԱԿ-ի N 121-00 կանոններ | 2-րդ, 4-րդ, 16-րդ |
| ՄԱԿ-ի N 121-00 կանոններ (2016 թվականից) | 4-րդ, 16-րդ |
| 94. | Ջեռուցման համակարգեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 122-00 կանոններ |  |
| 95. | Առջևի լուսավորման հարմարեցման համակարգեր (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | ՄԱԿ-ի N 123-00 կանոններ | 20-րդ |
| 96. | Առջևի տեսանելիություն (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | ՄԱԿ-ի N 125-00 կանոններ | 7-րդ, 16-րդ, 23-րդ,22-րդ |
| 97. | Դռների կողպեքներ և ծխնիներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N2, N3 | ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական N 1 կանոններ | 2-րդ, 23-րդ |
| 98. | Հետիոտնի պաշտպանության ապահովումը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1, N1 | ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական N 9 կանոններ  (2016 թվականից) | 2-րդ, 15-րդ, 22-րդ |
| 99. | Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներով համալրում | L2, L4, L5, L6, L7 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 1-ին կետ | 17-րդ |
| 100. | Ներքին աղմուկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 2-րդ կետ | 23-րդ |
| 101. | Տրանսպորտային միջոցի բնակելի հատվածի օդում վնասակար (աղտոտող) նյութերի պարունակությունը | М, N | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 3-րդ կետ |  |
| 102. | Կայունությունը | М, N, O | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 4-րդ կետ | 12-րդ, 16-րդ, 46) |
| 103. | Առջևի տեսանելիություն  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M2, M3, N | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 5-րդ կետ | 7-րդ, 23-րդ, 22-րդ |

| Համարը՝ ը/կ | | Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների տարրերը և հատկությունները, որոնց համար սահմանվում են պահանջները | Կիրառելիությունը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների | Փաստաթղթեր, որոնց հետ համապատասխանությունն ապահովում է պահանջների կատարումը  (դրանց կիրառության ժամանակահատվածը) | Ծանոթագրություն |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 104. | | Օդափոխում, ջեռուցում և օդորակում (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | М, N | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 6-րդ կետ | 23-րդ |
| 105. | | Սառցակալումից և քրտնակալումից հողմապակին մաքրելու համակարգերը (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 7-րդ կետ | 16-րդ, 23-րդ |
| 106. | | Ապակեմաքրիչներ և ապակելվացիչներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M1 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 8-րդ կետ | 16-րդ, 23-րդ |
| 107. | | Անիվների տակից ցրցայտումներից պաշտպանություն (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | N, O | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 9-րդ կետ | 2-րդ, 32-րդ, 23-րդ |
| M1 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 10-րդ կետ | 2-րդ, 16-րդ, 23-րդ |
| 108. | | Արդյունաբերական ռադիոխանգարումներ տրոլեյբուսներից | M3 (տրոլեյբուսներ) | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 11-րդ կետ |  |
| 109. | | Արտանետումներ | M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3՝ բենզինային շարժիչներով | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 12-րդ կետ (էկոլոգիական 4-րդ դաս) |  |
| Համարը՝ ը/կ | | Տեխնիկական կանոնակարգման այն օբյեկտների տարրերը և հատկությունները, որոնց համար սահմանվում են պահանջները | Կիրառելիությունը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների | Փաստաթղթեր, որոնց հետ համապատասխանությունն ապահովում է պահանջների կատարումը  (դրանց կիրառության ժամանակահատվածը) | Ծանոթագրություն |
| 110. | | Արտանետումներ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | M, N՝ հիբրիդային (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառության ոլորտին համապատասխան) | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 13-րդ կետ (4-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| (2015 թվական) | 29-րդ |
| (2015 թվականից մինչև 2016 թվականը) | 28-րդ |
| սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 13-րդ կետ (5-րդ էկոլոգիական դաս) |  |
| (2016 թվականից) | 29-րդ |
| (2017 թվականից) | 28-րդ |
| 111. | | Տրանսպորտային միջոցների քաշային սահմանափակումները | М, N, O | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 14-րդ կետ |  |
| 112. | | Սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններ ունեցող անձանց համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջներ | M1, N1 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի  3-րդ հավելվածի 15-րդ կետ |  |
| 113. | Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքով սարքավորում  (113-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ․ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող М1. ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող N1,  M2, M3, N2, N3 | սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3–րդ հավելվածի 16-րդ կետ |  | |
| (2015 թ.–ից) | 2) | |
| (2016 թ.–ից) | 37) | |
| (2017 թ.–ից) |  | |
| 114. | Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի համակարգով սարքավորում  (114-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող М1. ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող N1, | սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3–րդ հավելվածի 17-րդ կետ |  | |
| (2015 թ.–ից) | 2) | |
| (2017 թ.–ից) |  | |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | 1) Պահանջները կիրառվում են տրանսպորտային միջոցների այն տիպերի նկատմամբ, որոնց համապատասխանության գնահատումն իրականացնելու վերաբերյալ հայտն առաջին անգամ ներկայացվել է 2008 թվականի հունվարի 4-ից հետո։  2) Պահանջները կիրառվում են տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) այն տիպերի առնչությամբ, որոնք չեն ենթարկվել սույն տեխնիկական կանոնակարգին համապատասխանության գնահատման, կամ Մաքսային միության անդամ պետություններում ազգային մակարդակով՝ մինչև պահանջների ներդրումը։  3) Կվադրոցիկլներին ներկայացվող պահանջները կիրառվում են ապակիների առկայության դեպքում։  4) Պահանջները չեն կիրառվում մոտոցիկլետի նստելատեղով կվադրոցիկլների առնչությամբ։  5) M2 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար որպես այլընտրանք թույլատրվում է կիրառել ՄԱԿ-ի N 17 կանոնները։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  6) ՄԱԿ-ի N 51-02 կանոնները կիրառվում են խմբագրությամբ՝ առանց 5-րդ լրացման։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  7) Պահանջները չեն տարածվում թափք ունեցող տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց արտադրությունը սկսվել է մինչև 1977 թվականի հունվարի 1-ը։  8) ՄԱԿ-ի N 36-03 կանոնների 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.7.5-5.7.8, 5.10 կետերի պահանջները չեն կիրառվում մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների, M2G և M3G կատեգորիաների ավտոբուսների, ծիսական ծառայությունների համար նախատեսված ավտոբուսների, ինչպես նաև նվազեցրած թվով նստելատեղեր ունեցող M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առնչությամբ, ընդ որում՝ «տրանսպորտային միջոցների տիպերի հաստատման» մեջ նշում է կատարվում առևտրային հիմունքներով ուղևորների փոխադրման համար նախատեսված այդ տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը սահմանափակելու վերաբերյալ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  9) ՄԱԿ-ի N 52-01 կանոնների 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.3.1, 5.7.1.1-5.7.1.7, 5.7.5-5.7.8, 5.9, 5.10 կետերի պահանջները չեն կիրառվում մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների, M2G և M3G կատեգորիաների ավտոբուսների, ծիսական ծառայությունների համար նախատեսված ավտոբուսների, ինչպես նաև նվազեցրած թվով նստելատեղեր ունեցող M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առնչությամբ, ընդ որում՝ «տրանսպորտային միջոցների տիպերի հաստատման» մեջ նշում է կատարվում առևտրային հիմունքներով ուղևորների փոխադրման համար նախատեսված այդ տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը սահմանափակելու վերաբերյալ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  10) ՄԱԿ-ի N 107 կանոնների 3-րդ հավելվածի 7.2, 7.6.1.1, 7.6.3.1, 7.7.1.1-7.7.1.7, 7.7.5-7.7.8, 7.11, 7.12 կետերի պահանջները չեն կիրառվում մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների, M2G և M3G կատեգորիաների ավտոբուսների, ծիսական ծառայությունների համար նախատեսված ավտոբուսների, ինչպես նաև նվազեցրած թվով նստելատեղեր ունեցող M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առնչությամբ, ընդ որում՝ «տրանսպորտային միջոցների տիպերի հաստատման» մեջ նշում է կատարվում առևտրային հիմունքներով ուղևորների փոխադրման համար նախատեսված այդ տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը սահմանափակելու վերաբերյալ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  11) Որպես ապացուցողական նյութեր են դիտարկվում նստելատեղերի առնչությամբ նյութերը, եթե նստելատեղերը փորձարկվել են գլխակալների հետ համատեղ։  12) Համապատասխանությունը գնահատելիս ընդունվում են ՄԱԿ-ի N 111 կանոններով նախատեսված տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդումներ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  13) ՄԱԿ-ի N 116 կանոններով նախատեսված տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդումներ ներկայացնելիս անհրաժեշտություն չկա ներկայացնելու ՄԱԿ-ի N 18 կանոններով նախատեսված տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդում։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  14) Շարժման ընթացքում չափումներ կատարելիս М2G, M3G և K3G կատեգորիաների՝ չորս տանող անիվներով տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է սահմանային արժեքը գերազանցել 3 դԲ (Ա)-ով։  15) Հետիոտնի պաշտպանության առնչությամբ ՄԱԿ-ի կանոնների ուժի մեջ մտնելուց հետո որպես այլընտրանք կիրառվում է ՀՏԿ N 9-ը։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  16) M1, M2, M3 կատեգորիաների՝ տուն ծառայող ավտոմեքենաների, շտապ բուժօգնության մեքենաների և ավտոմեքենա-դիակառքերի համար ներկայացվող պահանջների ծավալը պետք է համապատասխանի բազային տրանսպորտային միջոցին ներկայացվող պահանջների ծավալին։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  17) Լուսավորման և լուսային ազդանշանային կամընտրական սարքվածքները տրանսպորտային միջոցի վրա առկա լինելու դեպքում պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի կանոնների ցուցումներին։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  18) M1, N, ինչպես նաև III և B դասերի M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները սարքավորվում են անվտանգության ամրագոտիներով։ M2, M3 կատեգորիաների մյուս տրանսպորտային միջոցները համալրվում են անվտանգության ամրագոտիներով, եթե օգտագործվում են միջքաղաքային երթևեկության մեջ ուղևորներ փոխադրելու համար։  19) Պահանջները կիրառվում են՝ ելնելով նստելատեղերի տիպից:  20) Կիրառվում են տրանսպորտային միջոցում տեղադրելու դեպքում։  21) Համապատասխանությունը գնահատելիս ընդունվում են ՄԱԿ-ի N 97 կանոններով նախատեսված տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդումներ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  22) Պահանջները չեն կիրառվում այնպիսի զրահապատ պաշտպանություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որի համապատասխանությունը նորմատիվ տեխնիկական պահանջներին հաստատված է սահմանված կարգով։  23) Զրահապատ պաշտպանական միջոցներով համալրված տրանսպորտային այն միջոցների համար, որոնց համապատասխանությունը Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրության պահանջներին հաստատվել է սահմանված կարգով, սահմանված պահանջներից շեղում թույլատրվում է այն դեպքում, եթե այդ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի առանձնահատկությունները թույլ չեն տալիս ամբողջությամբ կատարել այդ պահանջները։  (23-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  24) Սույն տեխնիկական կանոնակարգի կամ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրության պահանջներին համապատասխանության գնահատում չանցած տրանսպորտային միջոցների տիպին դասվող տրանսպորտային միջոցների համար արտակարգ արգելակման դեպքում կայունության և օգնության հսկողության էլեկտրոնային համակարգերով համալրված լինելը պարտադիր է։ Թույլատրվում է N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության գնահատում՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 13-11 կանոնների։  2016 թվականի հունվարի 1–ից պարտադիր է այն տրանսպորտային միջոցների սարքավորումը հակաբլոկավորման արգելակային համակարգերով, որոնց վրա չի տարածվում սույն ծանոթագրության առաջին պարբերության գործողությունը, ընդ որում, այդ տրանսպորտային միջոցների՝ արտակարգ արգելակման ժամանակ կայունության և օգնության հսկողության էլեկտրոնային համակարգերով համալրված լինելն ունի կամընտրական բնույթ։  Նշված պահանջը չի կիրառվում N1G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ և այն տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք համալրված են զրահապատ պաշտպանական միջոցով, որի համապատասխանությունը Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրության պահանջներին հաստատվել է սահմանված կարգով։  (24-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  25) Պարտադիր է տրանսպորտային միջոցների այն տիպերի դողերում օդի ճնշման մոնիթորինգի համակարգերով համալրումը, որոնք չեն ենթարկվել սույն տեխնիկական կանոնակարգին համապատասխանության գնահատման, ինչպես նաև անդամ պետություններում ազգային մակարդակով՝ մինչ պահանջների ներդրումը։  26) Կիրառության պարտադիր բնույթը կանոնակարգվում է ՄԱԿ-ի N 48 կանոններով։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  27) Թույլատրվում է ՄԱԿ-ի N 36-03 և 52-01 կանոնների համար որպես այլընտրանք կիրառել ՄԱԿ-ի N 107-03 կանոնները։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  28) Պահանջները կիրառվում են այն տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք արտադրվում են շրջանառության մեջ բաց թողնված՝ այլ արտադրողների կողմից արտադրվող բազային տրանսպորտային միջոցների կամ ամրաշրջանակների օգտագործմամբ։  29) Պահանջները կիրառվում են բոլոր տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ՝ բացի այն տրանսպորտային միջոցներից, որոնց վրա տարածվում են 2-րդ և 28-րդ ծանոթագրությունները։  30) Պահանջները կիրառվում են այն տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնց բոլոր անիվներն ունեն շարժաբեր, ինչպես նաև սռնիներից մեկից անջատվող շարժաբեր. նախկինում ՄԱԿ-ի N 96-02 կանոններով նախատեսված՝ Սերտիֆիկացման ազգային համակարգերում ըստ արտանետումների տեխնիկական նորմատիվների սերտիֆիկացված N3G կատեգորիայի բարձր անցունակությամբ տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնց բոլոր անիվները չունեն շարժաբեր (բացի ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8701 ծածկագրով դասակարգվողի):  (30-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78 որոշման խմբագրությամբ)  31) Բացառությունները թույլատրվում են հատուկ տրանսպորտային միջոցների համար, եթե դրանց հատուկ նպատակային նշանակությունը խոչընդոտում է պահանջների ամբողջ ծավալով կատարմանը։ Ընդ որում, դիմումատուն սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում բավարար ապացույցներ առ այն, որ, հաշվի առնելով հատուկ նպատակային նշանակությունը, պահանջները չեն կարող կատարվել ամբողջական ծավալով։  32) N1, N2՝ 7,5 տ-ից ոչ ավելի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով, O1 և O2 կատեգորիաներին պատկանող տրանսպորտային միջոցների համար որպես այլընտրանք կարող են կիրառվել սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 10-րդ կետի պահանջները։  33) Տարաշարժուն դռների առնչությամբ պահանջները գործում են 2016 թվականի հունվարի 1-ից։  34) Համապատասխանությունը գնահատելիս առավելագույն հզորության արժեքները պետք է ստանալ ՄԱԿ-ի N 85-00 կանոններով (1-5-րդ լրացումներով) նախատեսված ընթացակարգով չափումներ իրականացնելիս, ինչը պետք է հաստատվի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդումներով կամ 3հ հայտարարագրման ընթացակարգով ընդունված համապատասխանության վերաբերյալ հայտարարագրով, որոնց վերաբերյալ տվյալները ներկայացվում են «տրանսպորտային միջոցների տիպի հաստատման» մեջ։ Հայտարարագրման ընթացակարգի նկարագրությունը ներկայացված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածում։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  35) Սույն տեխնիկական կանոնակարգի կամ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրության պահանջներին համապատասխանության գնահատում չանցած տրանսպորտային միջոցների տիպին պատկանող N1կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար կայունության հսկողության էլեկտրոնային համակարգերով համալրված լինելը պարտադիր է։ N1 կատեգորիայի մնացած տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կայունության հսկողության էլեկտրոնային համակարգերով պարտադիր կերպով համալրված լինելու պահանջը գործում է 2018 թվականի հունվարի 1-ից։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2015 թվականի հոկտեմբերի 14-ի N 78, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ)  Նշված պահանջը չի կիրառվում N1G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների և այն զրահապատ պաշտպանական միջոցով համալրված տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնց համապատասխանությունը Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրության պահանջներին հաստատվել է սահմանված կարգով։  (պարբերությունն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N29 որոշմամբ)  36) Որպես ապացուցողական նյութեր թույլատրվում է ներկայացնել փորձարկումների արձանագրությունը՝ Եվրոպական միության 92/23/ԵՏՀ-ի հրահանգի համաձայն՝ 2001/43/ԵՄ և 2005/11/ԵՄ ընդունված հրահանգներով կատարված լրացումներով։ Շրջանառության մեջ բաց թողնվող դողերի նույնականացման նպատակներով նշված հրահանգի համաձայն՝ տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման համարը գրանցվում է այն փաստաթղթերում, որոնք հաստատում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների հետ համապատասխանությունը։  46)Մինչև 2023 թվականի դեկտեմբերի 31-ը ներառյալ թույլատրվում է Բելառուսի Հանրապետության տարածքում արտադրվող՝ М3, N2, N3, О3, О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները չսարքավորել կայունության վերահսկողության էլեկտրոնային համակարգերով: |

*(աղյուսակը խմբ., լրաց. ԵՏՀԽ 14.04.22 թիվ 54, փոփ. ԵՏՀԽ 17.10.22 թիվ 167)  
(հավելվածը խմբ., լրաց. ԵՏՀԽ 14.04.22 թիվ 54, փոփ. ԵՏՀԽ 17.10.22 թիվ 167)*

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 3

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳՄԱՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԱՌԱՆՁԻՆ ՏԱՐՐԵՐԻՆ   
ԵՎ ՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ՝ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ (ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ)   
ՏԻՊԵՐԻ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՀԱՄԱՐ**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ  
(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի   
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2016 թվականի հուլիսի 11-ի N 56, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ)**

**1. Եռանիվ և քառանիվ մոտոտրանսպորտային միջոցներին`   
լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների քանակի, դիրքի, բնութագրերի և աշխատանքի նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

1.1. Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքները պետք է տեղադրված լինեն այնպես, որ շահագործման և վիբրացիայի, (որին կարող են ենթարկվել, սովորական պայմաններում պահպանեն սույն Հավելվածի 1-ին կետով սահմանված բնութագրերը, և որ տրանսպորտային միջոցը համապատասխանի սույն Հավելվածի 1-ին կետի պահանջներին։

1.2. Հեռարձակ, մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները և հակամառախուղային լապտերները պետք է տեղադրված լինեն այնպես, որ հնարավոր լինի կարգավորել լուսային ճառագայթների ուղղությունները։

1.3. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված լուսավորման և լուսային ազդանշանային բոլոր սարքվածքների ելքային առանցքները պետք է լինեն ճանապարհի վրա տրանսպորտային միջոցի հենման հարթությանը զուգահեռ։ Բացի այդ, կողային լուսանդրադարձիչ սարքվածքների դեպքում այդ առանցքները պետք է ուղղահայաց լինեն տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությանը, իսկ ազդանշանային մյուս բոլոր սարքվածքները պետք է լինեն դրան զուգահեռ։

Յուրաքանչյուր ուղղությամբ թույլատրվում է ±3˚-ին հավասար թույլտվածք։ Բացի այդ, պետք է պահպանվեն տեղադրման տեխնիկական որոշակի պայմաններ, եթե այդպիսի պայմաններ նախատեսված են լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներն արտադրողի կողմից։

1.4. Լույսերի բարձրությունն ու ուղղությունն ստուգում են հարթ և հորիզոնական մակերևույթի վրա գտնվող տրանսպորտային միջոցի վրա՝ լրակազմված վիճակում. ընդ որում՝ տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությունը պետք է լինի ուղղահայաց, իսկ ղեկային կառավարումը պետք է գտնվի ուղիղ շարժման համար նախատեսված դիրքում։ Դողերում օդի ճնշումը պետք է համապատասխանի արտադրողի կողմից սահմանված ճնշմանը։

1.5. Միանման նշանակություն ունեցող նույն զույգի լույսերը պետք է՝

1.5.1. տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրվեն միջին երկայնական հարթության նկատմամբ համաչափ.

1.5.2. միմյանց նկատմամբ և միջին երկայնական հարթության նկատմամբ լինեն համաչափ.

1.5.3. բավարարեն կիլոմետրային միևնույն պահանջները.

1.5.4. ունենան լուսաչափական գործնականորեն միանման բնութագրեր։

1.6. Եթե սույն բաժնում ստորև այլ բան չի նշվում, տարբեր նշանակության լույսերը կարող են լինել անկախ կամ խմբավորված, համակցված կամ միևնույն սարքվածքի մեջ համատեղված՝ այն պայմանով, որ լույսերից յուրաքանչյուրը համապատասխանի իրեն ներկայացված պահանջներին։

1.7. Լույսերը չպետք է լինեն առկայծող՝ բացառությամբ շրջադարձի ցուցիչների և վթարային ազդարարիչների։

1.8. Ոչ մի կարմիր լույս չպետք է երևա դիմացից և ոչ մի սպիտակ լույս՝ հետևից՝ բացառությամբ հետընթացի լապտերի։

1.9. Էլեկտրական ֆունկցիոնալ սխեման պետք է լինի այնպիսին, որ առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսերը և գրանցման հետին նիշի լուսավորման լապտերը կարողանան միանալ և անջատվել միաժամանակ։

1.10. Էլեկտրական ֆունկցիոնալ սխեման պետք է լինի այնպիսին, որ հեռարձակ և մոտարձակ լույսերը և առջևի հակամառախուղային լապտերի լույսը կարողանան միանալ միայն այն դեպքում, երբ միացված են նաև 1.9 կետում նշված լույսերը։ Սակայն այդ պայմանը պարտադիր չէ հեռարձակ և մոտարձակ լույսերի համար, եթե դրանց լուսային ազդանշանները նախատեսված են հեռարձակ կամ մոտարձակ լույսի բազմակի և կարճատև միացման և անջատման և հեռարձակ կամ մոտարձակ լույսի կարճատև փոփոխակի միացման համար։

1.11. Լուսային ստուգիչ ազդանշանները

1.11.1. Լուսային յուրաքանչյուր ստուգիչ ազդանշան պետք է վարորդին լավ տեսանելի լինի։

1.11.2. Միացման ստուգիչ ազդանշանը կարող է փոխարինվել աշխատանքի մասին հուշող այլ ստուգիչ ազդանշանով։

1.12. Լույսերի գույները

Լույսերը, լապտերները, շրջադարձի ցուցիչները, լուսանդրադարձիչ հարմարանքները պետք է ունենան 1.1 աղյուսակում նշված գույները։

Աղյուսակ 1.1

|  |  |
| --- | --- |
| Լույսի անվանումը | Գույնը |
| - հեռարձակ և մոտարձակ լույսեր, գրանցման հետին նիշի լուսավորման լապտեր և առջևի եզրաչափքային լույս | սպիտակ |
| - շրջադարձի ցուցիչ, վթարային ազդարարիչ, կողային լուսանդրադարձիչ ոչ եռանկյունաձև հարմարանք | ավտոդեղին |
| - արգելակման ազդանշան, հետևի եզրաչափքային լույս, հետևի լուսանդրադարձիչ ոչ եռանկյունաձև հարմարանք, հետևի հակամառախուղային լույս | կարմիր |
| - առջևի հակամառախուղային լապտեր | սպիտակ կամ դեղին՝ ըստ ընտրության,  ոչ շատ վառ |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | Լույսերի գույների սահմանումները պետք է համապատասխանեն Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիայի (1968 թվական) 5-րդ հավելվածին։ |

1.13. L2 և L6 կատեգորիաների եռանիվ մոպեդները և կվադրոցիկլները պետք է սարքավորված լինեն լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- մոտարձակ լույսի ցոլալապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերներով՝ յուրաքանչյուրից 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, անհրաժեշտ է եզրաչափքային երկու լույս.

- հետևի ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչով՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 000 մմ-ից ավելի է, անհրաժեշտ է հետևի երկու անդրադարձիչ.

- ոտնակային լուսանդրադարձիչով (եթե առկա են ոտնակներ)՝ 4 հատ.

- արգելակման ազդանշանով՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, անհրաժեշտ է արգելակման 2 ազդանշան.

- փակ թափքով եռանիվ մոպեդների համար շրջադարձի ցուցիչով՝ յուրաքանչյուր կողմում 2 հատ։

1.14. Դրանք կարող են սարքավորված լինել նաև լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- հեռարձակ լույսի ցոլալապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- բաց թափքով եռանիվ մոպեդների համար շրջադարձի ցուցիչով՝ յուրաքանչյուր կողմում 2 հատ.

- գրանցման նիշի լուսավորման լապտերով՝ 1 հատ.

- կողային ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչներով՝ յուրաքանչյուր կողմում 1 կամ 2 հատ.

- վթարային ազդարարիչով։

1.15. Բացառությամբ 1.13 և 1.14 կետերում նշված լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների՝ լուսավորման և լուսային այլ ազդանշանային սարքվածքների տեղադրումն արգելված է։

1.16. L4 կատեգորիայի սայլակով մոտոցիկլետները պետք է սարքավորված լինեն լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- հեռարձակ լույսի ցոլալապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- մոտարձակ լույսի ցոլալապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- շրջադարձի ցուցիչով՝ յուրաքանչյուր կողմում 2 հատ.

- արգելակման ազդանշանով՝ 2 կամ 3 հատ (որոնցից մեկը տեղադրված է կողային կցորդի վրա).

- առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերներով՝ յուրաքանչյուրից 2 կամ 3 հատ (յուրաքանչյուրից մեկ հատ տեղադրված է կողային կցորդի վրա).

- գրանցման նիշի լուսավորման լապտերով՝ 1 հատ.

- հետևի ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչներով՝ 2 հատ։

1.17. Դրանք կարող են սարքավորված լինել նաև լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- առջևի հակամառախուղային լապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- հետևի հակամառախուղային լապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- վթարային ազդարարիչով.

- կողային ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչներով՝ յուրաքանչյուր կողմում 1 կամ 2 հատ։

1.18. Բացառությամբ 1.16 և 1.17 կետերում նշված լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների՝ լուսավորման և լուսային այլ ազդանշանային սարքվածքների տեղադրումն արգելված է։

1.19. L5 և L7 կատեգորիաների տրիցիկլները և կվադրոցիկլները պետք է սարքավորված լինեն լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- հեռարձակ լույսի ցոլալապտերով՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, ապա անհրաժեշտ է տեղադրել հեռարձակ լույսի երկու ցոլալապտեր.

- մոտարձակ լույսի ցոլալապտեր՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, ապա անհրաժեշտ է տեղադրել մոտարձակ լույսի երկու ցոլալապտեր.

- շրջադարձի ցուցիչով՝ յուրաքանչյուր կողմում 2 հատ։ Թույլատրվում է յուրաքանչյուր կողմում մեկ կողային շրջադարձի ցուցիչի առկայությունը.

- արգելակման ազդանշանով՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, ապա անհրաժեշտ է տեղադրել արգելակման երկու ազդանշան.

- առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերով՝ յուրաքանչյուրից 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից ավելի է, ապա անհրաժեշտ է տեղադրել եզրաչափքային երկուական լապտերներ.

- գրանցման նիշի լուսավորման լապտերով՝ 1 հատ.

- հետևի ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչներով՝ 1 կամ 2 հատ։ Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 000 մմ-ից ավելի է, ապա անհրաժեշտ են հետևի ոչ եռանկյունաձև երկու լուսանդրադարձիչներ.

- վթարային ազդարարիչով։

1.20. Դրանք կարող են սարքավորված լինել նաև լուսավորման և լուսային ազդանշանային հետևյալ սարքվածքներով՝ հետևյալ քանակով՝

- առջևի հակամառախուղային լապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- հետևի հակամառախուղային լապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- հետընթացի լապտերով՝ 1 կամ 2 հատ.

- կողային ոչ եռանկյունաձև լուսանդրադարձիչներով՝ յուրաքանչյուր կողմում 1 կամ 2 հատ։

1.21. Բացառությամբ 1.19 և 1.20 կետերում նշված լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների՝ լուսավորման այլ սարքվածքների և լուսային այլ ազդանշանների տեղադրումն արգելված է։

1.22. Եռանիվ և քառանիվ մոտոտրանսպորտային միջոցների վրա կարող են տեղադրվել լուսավորման և լուսային ազդանշանի՝ ինչպես սույն Հավելվածի 1-ին կետին համապատասխանող, այնպես էլ М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար ՄԱԿ-ի կանոններին համապատասխանող պահանջները բավարարող սարքվածքներ։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.23. Տրանսպորտային միջոցի վրա լույսերը պետք է տեղադրվեն այնպես, որ լույսի աղբյուրների փոփոխումն իրականացվի առանց հատուկ գործիքների օգտագործման՝ բացառությամբ այն գործիքների, որոնք մատակարարվում են արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի հետ միասին։

1.24. Լուսավորման սարքվածքների և լուսային ազդանշանների դիրքը պետք է ապահովի դրանց անհրաժեշտ տեսանելիությունը։

**2. Տրանսպորտային միջոցներին՝ դրանց ներքին աղմուկի   
նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

2.1. Տրանսպորտային միջոցների ներքին աղմուկի՝ շարժման ընթացքում չափված թույլատրելի մակարդակները ներկայացված են 2.1 աղյուսակում։

Աղյուսակ 2.1

| Տրանսպորտային միջոցը | | Ձայնի թույլատրելի մակարդակը, դԲ Ա |
| --- | --- | --- |
| 1. | М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ՝ թափքի վագոնային կամ կիսատ ծածկույթով հորինվածքով | 79 |
| 2. | М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ՝ թափքի հորինվածքով՝ բացառությամբ 1-ին կետում նշվածների | 77 |
| 3. | М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ, որոնց շարժիչի իրանը կամ դրա մեծ մասը գտնվում է տրանսպորտային միջոցի առաջնային մասում՝ ուղղահայաց հարթության նկատմամբ, որն ուղղահայաց է շարժման առանցքին և անցնում է դրա երկրաչափական կենտրոնով՝ վարորդի աշխատանքային տեղում և ուղևորասրահում | 79 |
| 4. | М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառությամբ 3-րդ կետում նշվածների՝ վարորդի աշխատանքային տեղում | 77 |
| 5. | М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառությամբ 3-րդ կետում նշվածների, որոնք պատկանում են II, III և В դասերին՝ ուղևորասրահում | 79 |
| 6. | М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառությամբ 3-րդ կետում նշվածների, որոնք պատկանում են I և А դասերին՝ ուղևորասրահում | 81 |
| 7. | Կիսակցորդներ (О կատեգորիա), որոնք նախատեսված են ուղևորների փոխադրման համար | 79 |
| 8. | N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ՝ 2 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով | 79 |
| 9. | N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառությամբ 8-րդ կետում նշվածների | 81 |
| 10. | N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ խցիկում քնելու տեղի առկայության դեպքում | 78 |
| 11. | N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառությամբ 10-րդ կետում նշվածների | 81 |
| 12. | Կվադրոցիկլներ (L6, L7 կատեգորիաներ)՝ փակ թափքով | 86 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ | 1. М1G կատեգորիայի՝ բարձր անցունակությամբլիաքարշ տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է ձայնի թույլատրելի մակարդակների գերազանցումն առավելագույնը 2 դԲ Ա-ով։  2. M2G, M3G, N1G, N2G, N3G կատեգորիաների՝ բարձր անցունակությամբ լիաքարշ տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է ձայնի թույլատրելի մակարդակների գերազանցումն առավելագույնը 1 դԲ Ա-ով։  3. М1 կատեգորիայի՝ մինչև 2 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով, թափառքի ռեժիմում քաշի միավորի համար 75 կՎտ/տ-ից ավելի տեսակարար հզորությամբ տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է ձայնի թույլատրելի մակարդակների գերազանցումն առավելագույնը  4. դԲ Ա-ով։ М1 կատեգորիայի՝ քաշի միավորի համար 110 կՎտ/տ-ից ավելի տեսակարար հզորությամբ տրանսպորտային միջոցների համար ձայնի թույլատրելի մակարդակները սահմանվում են միայն հաստատուն արագությամբ շարժման փորձարկման ռեժիմի համար։  Այն դեպքում, երբ թափառքի ժամանակ չափված ձայնի մակարդակները գերազանցում են 2.1 աղյուսակում ներկայացված թույլատրելի արժեքները, դրանք նշվում են տրանսպորտային միջոցի՝ գնորդին ներկայացվող ուղեկցող փաստաթղթերում (օրինակ՝ «Շահագործման ձեռնարկում»)։  Տրանսպորտային միջոցները, որոնց նկատմամբ կիրառվել է սույն կետը, չեն կարող կիրառվել հանրային օգտագործման համար (օրինակ՝ որպես տաքսի), ինչը նույնպես նշվում է տրանսպորտային միջոցի՝ գնորդին ներկայացվող ուղեկցող փաստաթղթերում։  4. Հատուկ նշանակության տրանսպորտային միջոցների (տուն-ավտոմեքենա, զրահապատված տրանսպորտային միջոց, ծիսական ծառայությունների համար նախատեսված ավտոմեքենա, բուժօգնության տրանսպորտային միջոց և այլն) համար, որոնք պատրաստվել են М կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների բազայում, ձայնի մակարդակը չպետք է գերազանցի բազային տրանսպորտային միջոցի համար սահմանված թույլատրելի մակարդակները։ N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների բազայում պատրաստված այդպիսի տրանսպորտային միջոցների համար ձայնի մակարդակը չպետք է գերազանցի 79 դԲ Ա-ն։  5. Մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների համար այն դեպքում, երբ խցիկը (վարորդի աշխատանքային տեղը) և ուղևորասրահը կառուցվածքային ձևով բաժանված են, վարորդի աշխատանքային տեղի համար կիրառվում են 2.1 աղյուսակի 10-րդ կամ 11-րդ կետերի նորմերը, իսկ ուղևորասրահի համար՝ 3-րդ կետի նորմերը։  2.2. Արգելակային համակարգի պնևմաապարատներից դրանց գործարկումից հետո օդի արտահոսքի դեպքում տրանսպորտային միջոցի խցիկում (ուղևորասրահում) ձայնի մակարդակը չպետք է գերազանցի 70 դԲ Ա-ն։  2.3. М2 և М3, այդ թվում՝ М2G և М3G կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների շարժման ժամանակ ջեռուցման և օդափոխման համակարգի աշխատանքի ժամանակ այդ համակարգի ձայնի մակարդակի և խցիկում (ուղևորասրահում) ձայնի մակարդակի էներգետիկ գումարը չպետք է գերազանցի 2.1 աղյուսակում ներկայացված թույլատրելի մակարդակները։ Մյուս կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների ջեռուցման և օդափոխման համակարգի ձայնի մակարդակը չպետք է գերազանցի 2.1 աղյուսակում ներկայացված թույլատրելի մակարդակները։  2.4. Տրանսպորտային միջոցում ներքին աղմուկի մակարդակի՝ համապատասխանության գնահատման առարկաների վերահսկման ժամանակ իրականացվող ստուգման ժամանակ թույլատրվում է ձայնի՝ որոշակի տրանսպորտային միջոցի համար սահմանված թույլատրելի մակարդակների գերազանցումն առավելագույնը 1 դԲ Ա-ով։ |

**3. Տրանսպորտային միջոցներին՝ բնակելի տարածքներում օդում վնասակար (աղտոտող) նյութերի պարունակության նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

Ստուգման ենթակա վնասակար (աղտոտող) նյութերի անվանացանկը կախված է տրանսպորտային միջոցում տեղադրված շարժիչի տեսակից և կիրառվող վառելանյութից։ Տրանսպորտային միջոցի բնակելի տարածքում վնասակար (աղտոտող) նյութերի պարունակությունը չպետք է գերազանցի 3.1 աղյուսակում ներկայացված սահմանային կոնցենտրացիաները։

Աղյուսակ 3.1

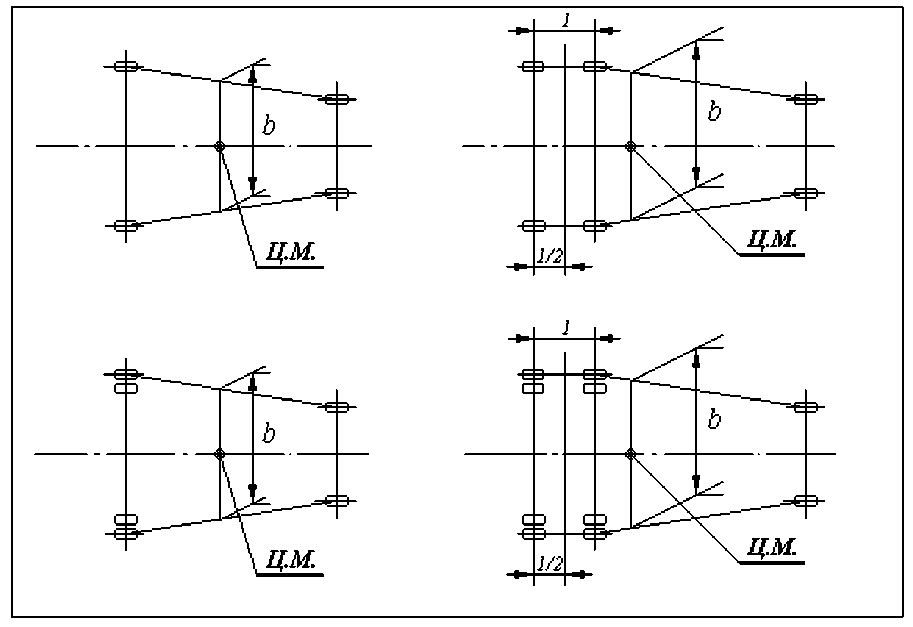
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Վնասակար (աղտոտող) նյութ | Տրանսպորտային միջոցի՝ բնակելի տարածքում վնասակար (աղտոտող) նյութի սահմանային կոնցենտրացիան, մգ/մ3 | Այն տրանսպորտային միջոցների շարժիչների տիպերը, որոնց նկատմամբ իրականացվում է ստուգումը |
| ածխածնի օքսիդ СО | 5,0 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| ազոտի երկօքսիդ NО2 | 0,2 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| ազոտի օքսիդ NO | 0,4 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| մեթան СН4 | 50 | 3, 5 |
| սահմանային ածխաջրածիններ  С2Н6-С7Н16 | 50 | 1, 2, 3 |
| ֆորմալդեհիդ СН2О | 0,035 | 3, 4, 5 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | 3.1 աղյուսակում նշված շարժիչների տիպերը՝  1 — բենզինով աշխատող հարկադրական վառքով շարժիչներ.  2 — հեղուկացված նավթային գազով (ՀՆԳ) աշխատող հարկադրական վառքով շարժիչներ.  3 — սեղմված բնական գազով (ՍԲԳ) աշխատող հարկադրական վառքով շարժիչներ.  4 — սեղմումային բոցավառմամբ շարժիչներ (դիզելային).  5 — սեղմումային բոցավառմամբ շարժիչներ՝ խառնած վառելիքով (դիզելային վառելիք և ՍԲԳ) աշխատող։ |

**4. Տրանսպորտային միջոցներին՝ կայունության   
նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն | Սույն Հավելվածի 4-րդ կետի պահանջները չեն տարածվում՝  - О կատեգորիայի՝ 20 տ և ավելի զանգվածով ոչ բաժանելի բեռների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վրա.  - 40 կմ/ժ-ից պակաս առավելագույն կառուցվածքային արագություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների վրա.  - կայունության վերահսկման էլեկտրոնային համակարգով սարքավորված և N 13 (ներառյալ 21-րդ հավելվածը) կամ N 13Н (ներառյալ 9-րդ հավելվածը) ՄԱԿ-ի կանոններով տիպի պաշտոնական հաստատում ունեցող տրանսպորտային միջոցների վրա:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  4.1. М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար ղեկային կառավարման կայունացմանը ներկայացվող պահանջները։  4.1.1. Ղեկանիվի պտույտի անկյունը այն բաց թողնելուց հետո չպետք է մեծանա։  4.1.2. Կառավարելի անիվները և ղեկանիվը պետք է ինքնուրույն պտտվեն չեզոք դիրքի ուղղությամբ։  4.1.3. Բաց թողնելուց հետո 6 վայրկյանի ընթացքում չեզոք դիրքի չհասած ղեկանիվի պտույտի անկյան առավելագույն արժեքը չպետք է գերազանցի 50 մետր շառավիղ ունեցող շրջանագծով տրանսպորտային միջոցի շարժմանը համապատասխանող ղեկանիվի պտույտի անկյան 30 տոկոսը։  4.1.4. Ղեկանիվի՝ չեզոք դիրքի վերադառնալու ընթացքը չպետք է լինի տատանողական։ Փորձնական անցում իրականացնելիս թույլատրվում է ղեկանիվի՝ չեզոք դիրքով մեկ անցում։  4.2. Փորձարկումների ժամանակ М, N О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար ստենդի վրա շրջվելու դեպքում տրանսպորտային միջոցի լայնական ստատիկ կայունությանը ներկայացվող պահանջները (կիրառվում են М1 կատեգորիայի համար. միայն G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ 4.2.1 ենթակետի մասով, և М2 ու М3 կատեգորիաների համար՝ միայն մինչև ՄԱԿ-ի N 107 կանոնների ուժի մեջ մտնելը։ Պահանջները կիրառվում են կիսակցորդների նկատմամբ ավտոգնացքի կառուցվածքում դրանք հայտնաբերելու դեպքում)։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  4.2.1. Ստատիկ կայունության αսկ անկյուն ասելով ենթադրվում է շրջող հենահարթակի հենման մակերևույթի թեքության անկյունը հորիզոնական հարթության նկատմամբ, որի ժամանակ տեղի է ունեցել առանց կցորդի տրանսպորտային միջոցի մի կողմի բոլոր անիվների կամ կիսակցորդային ավտոգնացքի օղակներից մեկի մի կողմի բոլոր անիվների պոկում հենահարթակի հենման մակերևույթից: αսկ անկյան մեծությունը, որն ստացվել է փորձարկումների արդյունքում, պետք է լինի αն նորմատիվային արժեքից ոչ պակաս, որը կախված է տրանսպորտային միջոցի լայնական կայունության qs գործակցից և որոշվում է հետևյալ բանաձևերով՝  αն =(-2,4+42,4qs), աստիճան, երբ 0,55 ≤ qs ≤ 1,0 (4.1)  αն =(15+25qs), աստիճան, երբ՝ qs > 1,0 (4.2)  αն > 21°, երբ qs < 0,55 (4.3)  4.2.2. Զսպանավորված զանգվածների կողաթեքման φ անկյուն ասելով ենթադրվում է շրջող հենահարթակի հենման մակերևույթի և զսպանավորված զանգվածների լայնական այն առանցքի միջև անկյունը, որն անցնում է տրանսպորտային միջոցի՝ շրջող հենահարթակի վրա թեքման արդյունքում ստացված զանգվածների կենտրոնով։  Զսպանավորված զանգվածների կողաթեքման φ անկյունը որոշում են հենահարթակի թեքման ժամանակ, որի ժամանակ տեղի է ունենում առանց կցորդի տրանսպորտային միջոցի բոլոր անիվների կամ հենման մակերևույթից ավտոգնացքի օղակներից մեկի բոլոր անիվների պոկում։ Տրանսպորտային միջոցի զանգվածների կենտրոնում φ անկյան առավելագույն թույլատրելի արժեքը, որն ստացվել է փորձարկումների արդյունքում, չպետք է գերազանցի φն-ի արժեքները, որոնք կախված են լայնական կայունության qs գործակցից և որոշվում են հետևյալ բանաձևերով՝  φն = (10,8-4,3qs), աստիճան այն դեպքում, երբ qs ≤ 1,0 (4.4)  φն = 6,5 աստիճան, երբ qs > 1,0։ (4.5) |

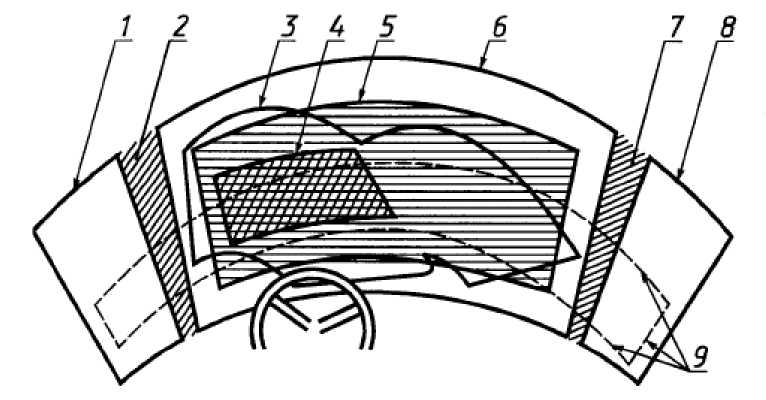
|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ | 1. Լայնական կայունության գործակիցը՝ qs, որոշում են հետևյալ բանաձևով՝  qs=(4.6)  որտեղ՝  b՝ տրանսպորտային միջոցի՝ դրա զանգվածների կենտրոնով անցնող հարթությունում լայնական հատույթ բերված անվամեջը, մմ (տե՛ս նկար 4.1).  h՝ հենման մակերևույթի նկատմամբ զանգվածների կենտրոնի բարձրությունը, մմ։  Կիսակցորդի անվամեջի մեծությունը հաշվվում է որպես միջին՝ քարշակի հետևի առանցքի (սայլակի) արտաքին անիվների կենտրոնների և կիսակցորդի առանցքի (սայլակի) արտաքին անիվների կենտրոնների միջև։  2. Զանգվածների կենտրոնի բարձրությունը որոշում են բանաձևով՝  (4.7)  որտեղ՝  hկա՝ զանգվածների կենտրոնով անցնող լայնական հատույթում հենման մակերևույթի նկատմամբ կողաթեքման առանցքի բարձրությունը, մմ.  Δ՝ զանգվածների կենտրոնի կողային շեղում, որը որոշվում է դողերի կողային դեֆորմացիայի չափման արդյունքներով, մմ.  αսկ՝ տրանսպորտային միջոցի շրջվելու ժամանակ հենման մակերևույթի թեքման անկյունը.  φ՝ զսպանավորված զանգվածների կողաթեքման անկյունը։  Հստակ տվյալների բացակայության դեպքում hկա մեծությունը կարող է համարվել տրանսպորտային միջոցի անիվի ստատիկ շառավղին հավասար։ |



Նկար 4.1. Նշված «b» անվամեջի մեծության որոշման սխեման

**5. Տրանսպորտային միջոցներին՝ դրանց առջևի   
տեսանելիության նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ՝ | - Սույն Հավելվածի 5-րդ կետի պահանջները չեն տարածվում կոմունալ տնտեսության և աջակողմյան ղեկային տեղաբաշխմամբ ճանապարհների պահպանման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վրա.  - Ավտոամբարձիչների, աշխատանքային հարթակներ ունեցող վերհաններով համալրված տրանսպորտային միջոցների, ավտոբետոնապոմպերի հատուկ սարքավորման՝ տրասպորտային միջոցի երկարության եզրաչափքից անցնող մասերը հաշվի չեն առնվում սույն Հավելվածի 5-րդ կետի պահանջներին համապատասխանության գնահատում իրականացնելիս։  5.1. Առջևի տեսանելիությունը բնութագրվում է՝ (տե՛ս նկար 5.1)  - դիմապակու արտաքին մակերևույթի վրա Ա և Բ նորմատիվային գոտիների չափերով և դիրքով.  - Ա և Բ նորմատիվային գոտիների մաքրման աստիճանով.  - դիմապակու կանգնակների պատճառով ստեղծվող ոչ դիտելի գոտիներով.  - Պ նորմատիվային տեսանելիության դաշտում ոչ դիտելի գոտիներով |



Նկար 5.1. Դիմապակու Ա և Բ նորմատիվային գոտիների և   
տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտի դիրքը

Նշանակումները՝ 1 - ձախ կողային ապակու թափանցիկ հատվածի սահմանագիծը, 2 - դիմապակու ձախ կողային կանգնակը, 3 - դիմապակու մաքրման եզրագիծը, 4 - Ա նորմատիվային գոտու սահմանագիծը, 5 - Բ նորմատիվային գոտու սահմանագիծը, 6 - դիմապակու թափանցիկ հատվածի սահմանագիծը, 7 - դիմապակու աջ կողային կանգնակը, 8 -աջ կողային ապակու թափանցիկ հատվածի սահմանագիծը, 9 - տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտի սահամանագծեր հանդիսացող հարթությունների հետքերը։

5.2. Դիմապակու արտաքին մակերևույթի վրա Ա և Բ նորմատիվային գոտիների չափերին և դիրքին ներկայացվող պահանջները

5.2.1. Ա և Բ նորմատիվային գոտիների չափերը և դիրքը որոշվում են 5.1 աղյուսակին համապատասխան անկյուններով։

5.2.2. Բ նորմատիվային գոտու մակերեսը կարող է կրճատվել ՄԱԿ-ի N 43 կանոնների 18-րդ հավելվածի 2.4 կետով սահմանված վերապահությունները կատարելու պայմանով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5.2.3. М2G և N1G կատեգորիաների՝ վագոնային հորինվածքով, շարժիչի վրա խցիկով տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք արտադրության են ներկայացվել մինչև 2005 թվականի հունվարի 1-ը, թույլատրվում է 25 մմ-ից պակաս հեռավորություն դիմապակու թափանցիկ հատվածի սահմանագծերի և Բ նորմատիվային գոտու միջև։ Ընդ որում, Բ գոտին ոչ մի կետում չպետք է դուրս գա դիմապակու թափանցիկ հատվածի սահմանագծից։

5.3. Ա և Բ նորմատիվային կետերի մաքրման աստիճանին ներկայացվող պահանջները սահմանվում են 5.2 աղյուսակին համապատասխան։

5.4. Դիմապակու կանգնակների պատճառով ստեղծվող ոչ դիտելի գոտիներին ներկայացվող պահանջները

5.4.1. Կողային կանգնակների թիվը չպետք է լինի երկուսից ավելի։ М1 կատեգորիային չդասվող տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է մեջտեղի կանգնակի առկայությունը։

5.4.2. Ոչ դիտելի գոտիների անկյունային արժեքները սահմանվում են 5.3 աղյուսակին համապատասխան։

Աղյուսակ 5.1

| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Տրանսպորտային միջոցի հորինվածքն ըստ շարժիչի դիրքի | Գոտին | Նորմատիվային անկյունը, աստիճանը՝  ոչ պակաս, քան | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| վերև | ներքև | ձախ | աջ |
| М1 | Բոլոր տարբերակները | Ա | 3 | 1 | 13 | 20 |
| Բ | 7 | 5 | 17 | + |
|  | Ծածկույթով | Ա | 3 | 1 | 13 | 20 |
| Բ | 7 | 5 | 17 | + |
| М2 | Կիսատ ծածկույթով | Ա | 7 | 4 | 15 | 20 |
| Բ | 12 | 8 | 19 | + |
|  | Վագոնային | Ա | 7 (5) <1> | 4 | 15 (13) <1> | 20 |
| Բ | 12 (5) <1> | 11 | 19 (13) <1> | + |
|  | Ծածկույթով | Ա | 6 | 3 | 15 | 20 |
| М3 |  | Բ | 9 | 7 | 19 | + |
|  | Կիսատ ծածկույթով | Ա | 9 | 15 (8) <1> | 20 | 20 |
| Բ | 10 | 21 (8) <1> | 22 | + |
| Վագոնային | Ա | 9 | 15 | 20 | 20 |
| Բ | 10 | 21 | 22 | + |
| Ծածկույթով | Ա | 3 | 1 | 13 | 20 |
|  | Բ | 7 | 5 | 17 | + |
| Կիսատ ծածկույթով | Ա | 5 | 2 | 14 | 20 |
| N1 |  | Բ | 8 | 6 | 18 | + |
|  | Շարժիչի վրա խցիկով | Ա | 5 | 2 | 14 (13) <1> | 20 |
| Բ | 8 (5) <1> | 6 | 18 (13) <1> | + |
| N2 | Բոլոր տարբերակները | Ա | 6 | 3 | 15 | 16 |
| Բ | 9 | 7 | 18 | + |
| N3 | Բոլոր տարբերակները | Ա | 6 | 7 | 15 | 16 |
| Բ | 7 (6<2>)<1> | 10 | 18 | + |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ՝ | М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված արժեքները կիրառվում են սույն Հավելվածի 7.2.1, 7.2.2 և 8.2.3 կետերի նպատակներով.  + — Բ նորմատիվային գոտու աջ սահմանագիծը և ձախ սահմանագիծը համաչափ են տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթության նկատմամբ.  <1> — փակագծերի մեջ նշված արժեքները կիրառվում են մինչև 2005 թվականի հունվարի 1-ն արտադրության ներկայացված տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ.  <2> — արժեքը կիրառվում է ծածկույթով հորինվածք ունեցող կազմովի հողմապակիներով և կողային բաժանիչ կանգնակներով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ։ |

Աղյուսակ 5.2

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Դիմապակու կառուցվածքը | | Մաքրման աստիճանը, %՝ ոչ պակաս, քան, ըստ նորմատիվային գոտիների | | | | |
| Ա | | | | Բ |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | | | | |
| М1, М2, N1 | | М3, N2, N3 | | М, N |
| Առանց մեջտեղի կանգնակի | | 98 (84)<1> | | 100 | | 80 (70)<1> |
| Մեջտեղի կանգնակով | 97 | | 100 | | 70 | |
| Պատուհանի հետգցովի շրջանակներ | 84 | | 84 | | 70 | |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն՝ | М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված արժեքները կիրառվում են սույն Հավելվածի 8.1.1 կետի նպատակներով.  <1> — փակագծերի մեջ նշված արժեքները կիրառվում են М2 կատեգորիայի՝ վագոնային հորինվածքով և N1 կատեգորիայի՝ շարժիչի վրա խցիկով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք արտադրության են ներկայացվել մինչև 2005 թվականի հունվարի 1-ը։ |

Աղյուսակ 5.3

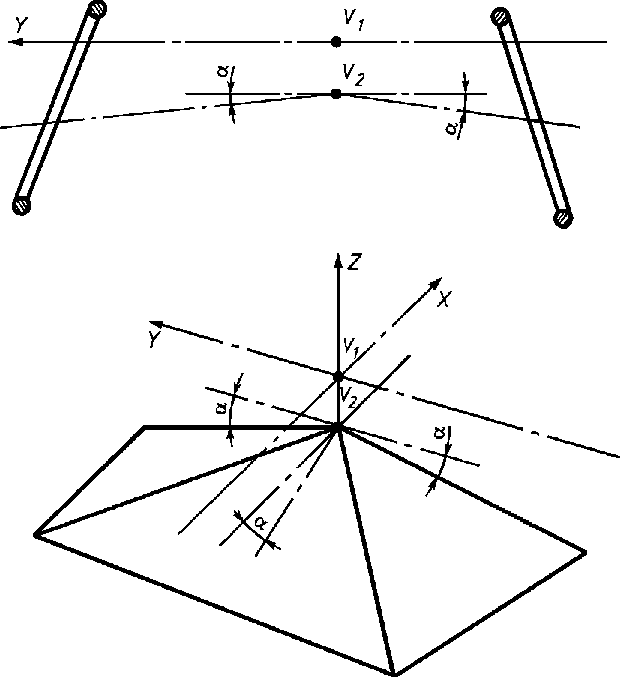
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Կանգնակներից առաջացող անկյունները, աստիճանները՝ ոչ ավելի, քան | |
| կողային | մեջտեղի |
| М2, N1 | 6 (9)<1> | 4 |
| М3, N2, N3 | 7 | 4 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն՝ | <1> - փակագծերի մեջ նշված արժեքները կիրառվում են М2 կատեգորիայի՝ վագոնային հորինվածքով և N1 կատեգորիայի՝ շարժիչի վրա խցիկով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք արտադրության են ներկայացվել մինչև 2005 թվականի հունվարի 1-ը։ |

5.5. Տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտի սահմանագծերը բնութագրվում են հետևյալ դիրքով։

5.5.1. Տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը գտնվում է *X(ZУ)*-ին զուգահեռ և *V1* և *V2* կետերով անցնող հարթության առջևում (տե՛ս նկար 5.2)։

*V1* և *V2* կետերից կողային պատուհանների (խցիկի պատերի) վրա նշում են նշված հարթության հետքերը, որը տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը շրջափակում է առջևի 180° սեկտորում։



Նկար 5.2. - Տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտի   
սահմանագծերը հանդիսացող հարթությունների դիրքը

5.5.2. Վերևից տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը շրջափակվում է *V1* կետով անցնող հորիզոնական հարթությամբ:

*V1* կետից պատուհանների և դիմապակու կանգնակների վրա նշում են այն հորիզոնական հարթության հետքը, որը շրջափակում է տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը վերևից՝ մինչև առջևի 180° սեկտորում տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը շրջափակող հետքերի հետ հատվելը։

5.5.3. Ներքևից տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը շրջափակվում է երեք հարթություններով, որոնք անցնում են *V2* կետով և ուղղված են ներքև՝ α անկյան տակ՝ դեպի *Z*(*ХУ)-*ին զուգահեռ հորիզոնական հարթությունը։

Առաջին հարթությունն ուղղահայաց է *У(ХZ)* հարթությանը և թեքությամբ անցնում է առաջ։ Երկրորդ հարթությունն ուղղահայաց է *X(ZУ)* հարթությանը և թեքությամբ անցնում է դեպի ձախ։ Երրորդ հարթությունն ուղղահայաց է *X(ZУ)* հարթությանը և թեքությամբ անցնում է դեպի աջ։

Տրանսպորտային տարբեր կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար α անկյունների արժեքները ներկայացված են 5.4 աղյուսակում։

Աղյուսակ 5.4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Տրանսպորտային միջոցներում շարժիչների հորինվածքի տարբերակները | α, աստիճանները |
| М2 | Ծածկույթով | 4 |
| Կիսատ ծածկույթով | 6 |
| Վագոնային | 9 |
| М3 | Ծածկույթով | 6 |
| Կիսատ ծածկույթով և վագոնային | 17 (6) |
| Ծածկույթով | 4 |
| N1 | Կիսատ ծածկույթով և շարժիչի վրա խցիկով | 5 |
| N2 | Բոլոր տարբերակները | 6 |
| N3 | 8 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն՝ | Փակագծերում նշված արժեքը՝ միայն М3 կատեգորիաների կիսատ ծածկույթով հորինվածքով տրանսպորտային միջոցների համար։ Այս չափը գործում է առաջին անգամ մինչև 2005 թվականի հունվարի 1-ը շրջանառության մեջ բաց թողնված տրանսպորտային միջոցների համար։ |

5.6. Տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտում ոչ դիտելի գոտիներին ներկայացվող պահանջները:

5.6.1. Տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտում չպետք է լինեն ոչ դիտելի գոտիներ՝ բացառությամբ այն գոտիների, որոնք ստեղծվում են՝

- դիմապակու մեջտեղի և կողային կանգնակներով.

- կողային պատուհանների բաժանող կանգնակներով.

- օդափոխիչ օդանցքների շրջանակներով.

- հետին տեսանելիության հայելիներով.

- ապակեմաքրիչների մասերով.

- արտաքին ռադիոալեհավաքներով.

- ղեկանիվով և սարքերի համակցությամբ՝ այն պայմանով, որ ղեկանիվի կամ սարքերի վահանակի վերին կետը չի ներթափանցում Ա գոտի.

- ռադիոալեհավաքների հաղորդիչներով, որոնք լայնությամբ չեն գերազանցում հետևյալ արժեքները՝ ապակու մեջ լցված հաղորդիչներով՝ 0,5 մմ, ապակու վրայով անցկացված հաղորդիչներով՝ 1,0 մմ։ Ընդ որում, Ա նորմատիվային գոտիով պետք է անցնեն ռադիոալեհավաքների վերոնշյալ հաղորդիչներից երեքից ոչ ավելին, որոնցից յուրաքանչյուրի լայնությունը չպետք է գերազանցի 0.5 մմ-ը.

- դիմապակու ապասառեցման և չորացման համար նախատեսված տաքացման մետաղալարե տարրերով, որոնք հիմնականում լինում են զիգզագաձև կամ սինուսոիդային, եթե դրանց առավելագույն լայնությունը չի գերազանցում 0,03 մմ-ը, իսկ զուգահեռ անցնող հաղորդալարերը չեն գերազանցում 8 հատ/սմ2-ին, իսկ հորիզոնական անցնող հաղորդալալերը՝   
5 հատ/սմ2-ին:

5.6.2. М3, N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է դիմապակու կողային բաժանող կանգնակների առկայությունը՝ երկուսից ոչ ավելի քանակով։

5.6.3. М3 կատեգորիայի՝ վագոնային հորինվածքով տրանսպորտային միջոցների համար ներթափանցումը տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտ թույլատրվում է՝

- կառուցվածքի թափքի տարրերի համար՝ դռների փեղկերի՝ դրանց հարող շրջանակներով, որոնք տեղադրված են շարժման ուղղությամբ աջ կողմում, եթե առջևի 180° սեկտորում տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտը շրջափակող հարթության՝ աջ կողային պատուհանի վրա նշված հետքն ընկնում է փեղկի լուսանցքի վրա, կամ ծայրահեղ դեպքում նշված հարթությանն անմիջապես մոտ առկա է ևս մեկ լուսանցք։ Բոլոր դեպքերում ոչ դիտելի գոտիների անկյունային նշանակությունները, որոնք առաջանում են կառուցվածքի նշված տարրերով, չպետք է գերազանցեն 7°-ը.

- տեսանելիության դաշտում շարժման ուղղությամբ աջ կողմից տեղադրված կողային պատուհանի միջով կառուցվածքի ոչ թափանցիկ տարրերի համար՝ պայմանով, որ աջ պատուհանից պահանջվող տեսանելիության դաշտի մակերեսի փոքրացումը չի գերազանցում 20 տոկոսն այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք արտադրության են ներկայացվել մինչև 2003 թվականի հունվարի 1-ը, 10 տոկոսն այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք արտադրության են ներկայացվել՝ սկսած 2003 թվականի հունվարի 1-ից.

- տեսանելիության դաշտում շարժման ուղղությամբ աջ կողմից տեղադրված կողային պատուհանի միջով կառուցվածքի ոչ թափանցիկ տարրերի համար՝ պայմանով, որ աջ պատուհանից պահանջվող տեսանելիության դաշտի մակերեսի փոքրացումը չի գերազանցում 20 տոկոսն այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք «Տրանսպորտային միջոցի տիպի հավանությունն» առաջին անգամ ստացել են մինչև 2003 թվականի հունվարի 1-ը, կամ սարքավորված են V դասի հետին տեսանելիության հայելիով, որն ապահովում է կողային աջակողմյան տեսանելիությունը, և 10 տոկոսն այլ տրանսպորտային միջոցների համար։

5.6.4. Թույլատրվում է կառուցվածքի այլ տարրերի ներթափանցումը կառուցվածքի՝ 5.6.1-5.6.3 կետերում նշված տարրերով ստեղծվող ոչ դիտելի գոտիներ՝ պայմանով, որ ոչ դիտելի գոտիները չեն մեծացվում։

5.6.5. Թույլատրվում է խցիկի ներսում տեղադրված տեխնիկական միջոցների ներթափանցումը տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտ՝ հետևյալ պայմանների կատարման դեպքում՝

- տեխնիկական միջոցների կառուցվածքը պետք է թույլ տա վարորդին առանց դժվարությունների, առանց վարելուց շեղվելու տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտն ազատել դրանցից.

- տեխնիկական միջոցների ամրացման կետերը չպետք է գտնվեն Ա, Բ նորմատիվային գոտիներում և տեսանելիության Պ նորմատիվային դաշտում։

**6. Տրանսպորտային միջոցներին՝ բնակելի շինություններում օդափոխման, ջեռուցման և օդորակման նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

6.1. Յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոց սարքավորվում է օդափոխման համակարգով և խցիկի և ուղևորասրահի ջեռուցման համակարգով (համակարգերով)։

Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում օդորակման համակարգի առկայության դեպքում և դրա կողմից օդափոխման համակարգին ներկայացվող պահանջները կատարելու դեպքում թույլատրվում է տրանսպորտային միջոցը օդափոխման առանձին համակարգով չսարքավորել։

Թույլատրվում է սարքավորել տրանսպորտային միջոցը կլիմայի կառավարման համակարգով, որն իրականացնում է օդափոխման, ջեռուցման և օդորակման համակարգի գործառույթները։

6.2. Օդափոխման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

6.2.1. Ինքնուրույն աշխատանքի կամ ջեռուցման և օդորակման համակարգերի կազմում աշխատանքի դեպքում օդափոխման համակարգը պետք է ապահովի թարմ (դրսի) օդի հոսքը խցիկ և ուղևորասրահ՝ մեկ մարդու համար՝

- 30 մ3/ժ-ից ոչ պակաս (բացառությամբ ՄԱԿ-ի N 107 կանոններին համապատասխան I դասին դասվող ավտոբուսների ուղևորասրահների՝ վարորդի առանձին խցիկով).

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

- 7 մ3/ժ-ից ոչ պակաս՝ ՄԱԿ-ի N 107 կանոններին համապատասխան I դասին դասվող ավտոբուսների ուղևորասրահներ՝ վարորդի առանձին խցիկով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) 6.2.2. Արտաքին միջավայրի՝ 17˚С-ից բարձր ջերմաստիճանի դեպքում դեպի խցիկ և ուղևորասրահ մուտք գործող օդը չպետք է տաքանա արտաքին միջավայրի ջերմաստիճանի նկատմամբ ավելի քան 2˚С-ով։

6.2.3. Օդափոխման համակարգից դուրս եկող օդային հոսանքների արագությունը չպետք է գերազանցի 12 մ/վ-ը։

6.2.4. Օդափոխման համակարգը պետք է ապահովի՝

- օդի շարժունակությունը խցիկում և ուղևորասրահում վարորդի գլխի և գոտկատեղի գոտիներում՝ 0,5-1,5 մ/վ.

- շրջապատող օդի 25˚С ջերմաստիճանի դեպքում խցիկում և ուղևորասրահում վարորդի (ուղևորի) գլխի և գոտկատեղի գոտիներում օդի և արտաքին օդի ջերմաստիճանի միջև անկումը ոչ ավելի, քան 3˚С-ով։

6.3. Ջեռուցման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

6.3.1. Ջեռուցման համակարգը պետք է ապահովի խցիկում վարորդի գլխի և գոտկատեղի գոտիներում օդի շարժունակությունը ոչ ավելի, քան 0,6 մ/վ-ը։

6.3.2. Խցիկի՝ ջերմության աղբյուրներով տաքացվող ներքին մակերևույթների ջերմաստիճանը չպետք է գերազանցի՝

- +45˚С-ը՝ ջեռուցման աշխատող համակարգի դեպքում (ընդ որում, թույլատրվում է օդատարների արտաքին մակերևույթների ջերմաստիճանի աճ մինչև 70˚С).

- +35˚С-ը՝ ջեռուցման անջատած համակարգի դեպքում։

6.3.3. Ջեռուցիչից դուրս եկող օդի ջերմաստիճանը չպետք է գերազանցի 80˚С-ը։

6.4. Օդորակման համակարգին ներկայացվող պահանջները (առկայության դեպքում):

6.4.1. Օդորակման համակարգից դուրս եկող օդային հոսանքի արագությունը չպետք է գերազանցի 12 մ/վ-ը, իսկ օդի ջերմաստիճանը պետք է լինի առնվազն 0˚С։

6.4.2. Վարորդի (ուղևորների) գլխի գոտում օդի արագությունն օդորակման համակարգի աշխատանքի ժամանակ չպետք է գերազանցի 0,5 մ/վ-ը։

6.4.3. Օդատարների ներքին մակերևույթների ջերմաստիճանը սառը օդի համար պետք է լինի առնվազն 15˚С։

6.4.4. Օդի հարաբերական խոնավությունը բնակելի տարածքում չպետք է գերազանցի 60 տոկոսը։

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | Սույն բաժնի պահանջները չեն տարածվում M1 և N1 կատեգորիաների այն տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք համալրված են համատեղ օդափոխման, ջեռուցման և օդորակման համակարգով (կլիմայի կառավարման համակարգով)։  (ծանոթագրություն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ) |

**7. М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներին՝ հողմապակու՝ սառցակալումից և քրտնակալումից մաքրման համակարգերի նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

7.1. Սառցակալումից հողմապակու մաքրման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

Համակարգի աշխատանքի ժամանակ դրա արդյունավետությունը որոշվում է -18±3˚С ջերմաստիճանում չաշխատող շարժիչով առնվազն 10 ժամվա ընթացքում սառնարանային խցիկում գտնվող տրանսպորտային միջոցի վրա առաջացած սառցակալումից շարժիչը գործի դնելուց հետո մաքրված հողմապակու հատվածով։

7.1.1. Փորձարկումների մեկնարկից 20 րոպե անց Ա նորմատիվային գոտին, որի չափերը М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված են սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան, պետք է մաքրված լինի 80 տոկոսով։

7.1.2. Փորձարկումների մեկնարկից 25 րոպե անց հողմապակու մաքրված մակերևույթը ուղևորի կողմում պետք է համեմատելի լինի վարորդի կողմում նույնանման մակերևույթի հետ:

7.1.3. Փորձարկումների մեկնարկից 40 րոպե անց Բ նորմատիվային գոտին, որի չափերը М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված են սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան, պետք է մաքրված լինի 95 տոկոսով։

7.2. Քրտնակալումից հողմապակու մաքրման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

Համակարգի աշխատանքի ժամանակ դրա արդյունավետությունը որոշվում է ամբողջ փորձարկման ընթացքում -3±1˚С ջերմաստիճան պահպանելու համար սարքավորված կլիմայական խցիկներում գտնվող տրանսպորտային միջոցի վրա շոգեարտադրիչի կիրառմամբ առաջացած քրտնակալումից շարժիչը գործի դնելուց հետո մաքրված հողմապակու հատվածով։

7.2.1. Փորձարկումների մեկնարկից հետո 10 րոպեի ընթացքում Ա նորմատիվային գոտին, որի չափերը М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված են սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան, պետք է քրտնակալումից մաքրված լինի 90 տոկոսով:

7.2.2. Փորձարկումների մեկնարկից հետո 10 րոպեի ընթացքում Բ նորմատիվային գոտին, որի չափերը М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված են սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան, պետք է քրտնակալումից մաքրված լինի 80 տոկոսով:

**8. М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներին՝ ապակեմաքրիչների և ապակու ողողիչների նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

8.1. Հողմապակու մաքրման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

8.1.1. Հողմապակու մաքրման հատվածին ներկայացվող պահանջները սահմանված են սույն Հավելվածի 5-րդ կետում:

8.1.2. Ապակեմաքրման մեխանիզմը պետք է ապահովի 20 րոպեի ընթացքում թաց մակերևույթի վրա նախնական աշխատանքից հետո շարժման առնվազն երկու աշխատանքային հաճախություն՝ հետևյալ պահանջների կատարման ժամանակ՝

առաջին հաճախությունը՝ րոպեում 45 ցիկլից ոչ պակաս.

երկրորդ հաճախությունը՝ րոպեում 10 ցիկլից ոչ պակաս և 55 ցիկլից ոչ ավելի.

շարժման ամենամեծ և ամենափոքր հաճախություններից մեկի միջև տարբերությունը պետք է լինի րոպեում 15 ցիկլից ոչ պակաս.

համակարգի աշխատանքի ընդհատուն ռեժիմը կարող է օգտագործվել պահանջների կատարման համար՝ պայմանով, որ հաճախություններից մեկը կազմի րոպեում 45 ցիկլից ոչ պակաս, իսկ մյուս հաճախությունը, որը ստացվել է գլխավոր հաճախության ընդհատմամբ, կազմի րոպեում 10 ցիկլից ոչ պակաս։

8.1.3. Տրանսպորտային միջոցի առավելագույն արագության 80 տոկոսին հավասար, սակայն 160 կմ/ժ-ը չգերազանցող արագությամբ ընթացող օդի հոսանքի ազդեցության և աշխատանքային առավելագույն հաճախության դեպքում համակարգի աշխատանքի արդյունավետությունը պետք է պահպանվի։

8.1.4. Երբ մաքրման համակարգը միացված է կառավարման օրգանի օգնությամբ, խոզանակները պետք է ինքնաբերաբար վերադառնան ելման դիրք։

8.1.5. Համակարգը պետք է դիմակայի հարկադրական ընդհատմանը 15 վայրկյանների ընթացքում։ Թույլատրվում է ավտոմատ ապահովիչների կիրառումը՝ պայմանով, որ աշխատանքային կարգավիճակ վերադարձնելու համար չի պահանջվի ճնշում գործադրել կառավարման այլ օրգանների վրա՝ բացառությամբ ապակեմաքրիչի կառավարման օրգանի։

8.1.6. Խոզանակի ամրացման միջոցը և կառուցվածքը պետք է ապահովեն խոզանակի հեռացումը հողմապակու մակերևույթից՝ այն ձեռքով մաքրելու համար։ Այս պահանջները չեն վերաբերում այն սարքվածքներին, որոնք ելման դիրքում գտնվում են հողմապակու գոտում, որը փակված է տրանսպորտային միջոցի մասերով (ինչպիսիք են ծածկույթը, սարքերի վահանակը և այլն)։

8.1.7. Համակարգը պետք է աշխատի 2 րոպե չոր հողմապակու դեպքում և շրջապատող օդի -18±3˚С ջերմաստիճանի պայմաններում՝ այդպիսի ջերմաստիճանում տրանսպորտային միջոցը 4 ժամից ոչ պակաս պահպանելուց հետո։ Ապակեմաքրիչը պետք է աշխատի 8.1.4 կետում՝ էլեկտրաշարժաբերով համակարգերի համար նշված պայմաններում, իսկ կառավարման օրգանը պետք է գտնվի առավելագույն հաճախությանը համապատասխանող դիրքում։ Ընդ որում, չեն ներկայացնում մաքրման հատվածին վերաբերող պահանջները։

8.2. Հողմապակու ողողման համակարգին ներկայացվող պահանջները:

8.1.2. Հողմապակու ողողման համակարգը պետք է դիմակայի այն ռեժիմին, որի դեպքում բոցամուղներն ուղեփակվում են, իսկ համակարգը գործում է դրանք բացելուց հետո։

8.2.2. Համակարգի շահագործման հատկությունները չպետք է վատթարանան շրջապատող օդի -18±3˚С-ից մինչև +80±3˚С ջերմաստիճանի պայմաններում։

8.2.3. Համակարգը պետք է ապահովի հեղուկի մատակարարումը այն քանակով, որը բավարար է Ա նորմատիվային գոտու 60 տոկոսի մաքրման համար՝ ապակեմաքրիչի՝ առավելագույն հաճախությամբ ավտոմատ աշխատանքի 10 լրիվ ցիկլերից հետո՝ սույն Հավելվածի 5-րդ կետին համապատասխան։

8.2.4. 8.2.1-8.2.3 կետերի պահանջների կատարման ստուգումը պետք է իրականացվի համակարգի միևնույն նմուշով։

8.2.5. Ողողող հեղուկի համար նախատեսված ռեզերվուարը պետք է լինի 1 լ-ից ոչ պակաս տարողունակությամբ։

**9. N և О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներին՝ անիվների տակից ցրցայտումից պաշտպանությանը ներկայացվող պահանջները**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ՝ | - Սույն Հավելվածի 9-րդ կետի պահանջները չեն տարածվում G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների վրա.  - Սույն Հավելվածի 9-րդ կետի պահանջները, որոնք վերաբերում են ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքներին, չեն տարածվում 7,5 տ-ից ոչ ավելի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով N1, N2 կատեգորիաների, О1 և О2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա, խցիկով ամրաշրջանակի, ինչպես նաև այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց կառուցվածքը չի թույլատրում իրականացնել անիվների տակից ցրցայտումից պաշտպանության գործառույթը։ Այնուամենայնիվ, եթե այդպիսի տրանսպորտային միջոցները սարքավորված են ցրցայտումը նվազեցնող սարքվածքներով, սույն Հավելվածի 9-րդ կետի պահանջները պետք է կատարվեն ամբողջությամբ։ |

9.1. Ընդհանուր պահանջներ:

9.1.1. Տրանսպորտային միջոցը պետք է սարքավորված լինի ցրցայտումից պաշտպանության համակարգով, որը կազմված է ցեխապաշտպան պատյաններից, ցայտապաշտպաններից և արտաքին կողամասերից և միացնում է համապատասխանության գնահատում անցած սարքվածքները՝ ցրցայտումը նվազեցնելու համար։ Եթե տրանսպորտային միջոցը համալրված է մեկ կամ մի քանի արտաշարժ սռնիներով, ցրցայտումից պաշտպանության համակարգը պետք է փակի բոլոր անիվները՝ սռնիների ցանկացած դասավորվածության դեպքում։ Եթե տրանսպորտային միջոցը համալրված է ինքնակառավարվող սռնիով, ցրցայտումից պաշտպանության համակարգը պետք է համապատասխանի կառավարվող անիվներով սռնիների նկատմամբ կիրառվող պահանջներին, եթե ցրցայտումից պաշտպանության համակարգը շրջվում է սռնու հետ մեկտեղ, հակառակ դեպքում՝ չկառավարվող անիվներով սռնիներին ներկայացվող պահանջներին։

9.1.2. Չկառավարվող անիվների դեպքում դողի կողային արտաքին մակերևույթին (բացառությամբ դրա՝ հենման մակերևույթին մոտ գտնվող դեֆորմացված հատվածների) հպվող երկայնական հարթության և արտաքին կողամասի ներքին եզրի միջև հեռավորությունը չպետք է գերազանցի 75 մմ-ը (նկար 9.1)։ Եթե անիվի սռնուց մինչև արտաքին կողամասի ներքին եզրի միջև շառավղային հեռավորությունը տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված R տեսակի դողի շառավղից պակաս է, հեռավորությունը չպետք է գերազանցի 100 մմ-ը։ Կառավարվող և ինքնատեղակայվող անիվների դեպքում հեռավորությունը չպետք է գերազանցի 100 մմ-ը (նկար 9.2 (ա))։

9.1.3. Ցրցայտումը նվազեցնող սարքվածքներով հատուկ սարքերի վրա կատարվող փորձարկումների ժամանակ ջրի պարունակության միջին տոկոսային արժեքը պետք է կազմի՝

- էներգակլանող սարքվածքի համար՝ 70 տոկոսից ոչ պակաս.

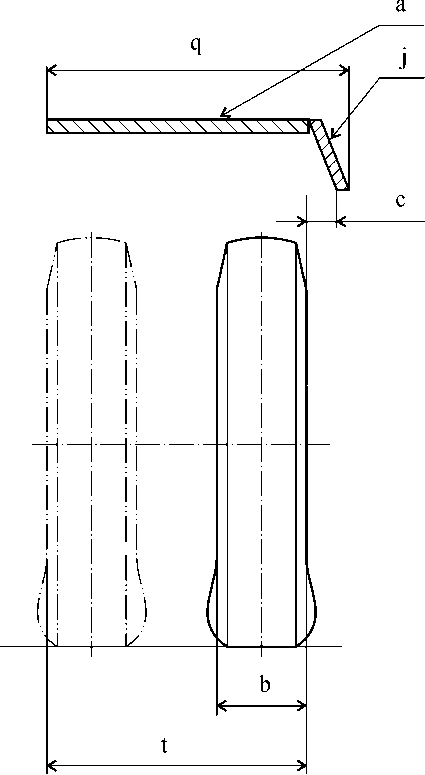
- «ջուր-օդ» զատիչ տիպի սարքվածքների համար՝ առնվազն 85 տոկոս։

9.2. Ցրցայտումից պաշտպանության՝ կառավարվող, ինքնատեղակայվող, չկառավարվող անիվներով սռնիների համար նախատեսված էներգակլանող սարքվածքով համակարգին ներկայացվող պահանջները (նկարներ 9.2 և 9.3):

9.1.2. Ցեխապաշտպան պատյանը պետք է փակի անիվի (անիվների) անմիջապես առջևի, վերևի և հետևի գոտիները։

9.2.2. Ցեխապաշտպան վահանակի հետևի հատվածի ներքին կողմում պետք է տեղադրված լինի ցրցայտումը նվազեցնող սարքվածք։ Այդ սարքվածքը պետք է ծածկի ցեխապաշտպան պատյանի ներքին հատվածը մինչև դրա՝ անիվի սռնիով՝ հորիզոնագծի նկատմամբ 30°-ից ոչ պակաս անկյունով անցնող հարթության հետ հատման գիծը։

Նկար 9.1. Ցեխապաշտպան պատյանի և արտաքին   
կողամասի տեղադրման գծապատկերը



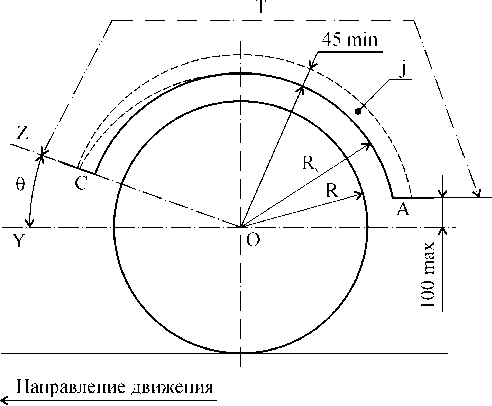
а՝ ցեխապաշտպան պատյան, j՝ արտաքին կողամաս, с՝ դողի կողային մակերևույթի և ներքին կողամասի միջև հեռավորությունը, q՝ ցեխապաշտպան պատյանի լայնությունը՝ արտաքին կողամասի հետ միասին, b՝ դողի լայնությունը, t՝ երկտակ դողերի լայնությունը։

9.2.4. Արտաքին կողամասի խորությունը անիվի կենտրոնով անցնող հորիզոնական գծի բոլոր կետերից մինչև կողամասի հետևի հատվածը պետք է լինի առնվազն 45 մմ։ Արտաքին կողամասի խորությունը նշված գծից դեպի առջևի հատվածը կարող է սահուն կերպով նվազել։

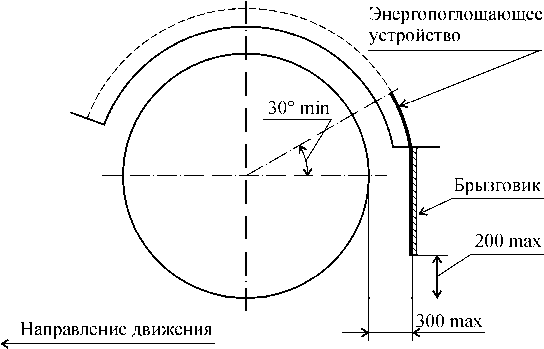
9.2.5. Արտաքին կողամասի մեջ կամ արտաքին կողամասի և վահանակի այլ հատվածների միջև չեն թույլատրվում բացակներ, որոնց միջով կարող է տեղի ունենալ ցրցայտումը։

ա) Ցեխապաշտպան պատյանի և արտաքին կողամասի դիրքը

Նկար 9.2. Ցրցայտումից պաշտպանության համակարգի գծապատկերն   
առանց կցորդի սռնիների համար

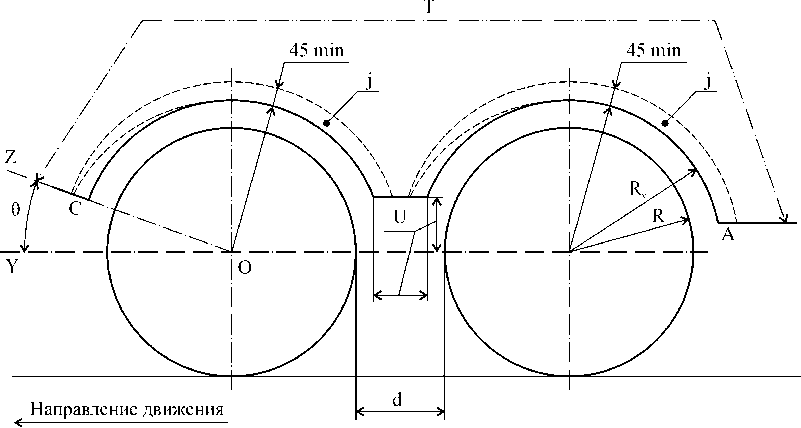


բ) Ցայտապաշտպանի և էներգակլանող սարքվածքի դիրքը



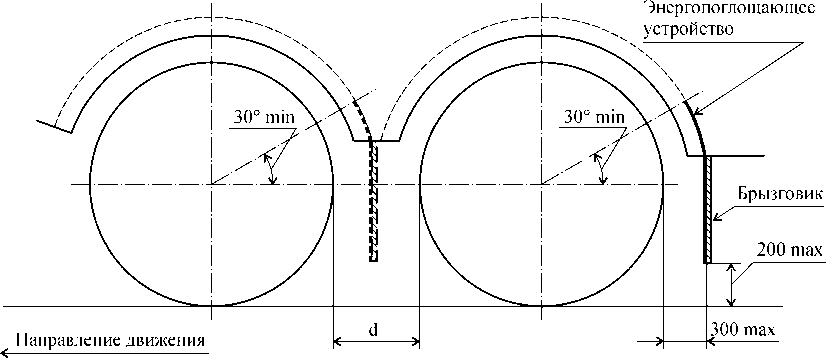
j՝ արտաքին կողամաս, *θ* ՝ (О-Y) հորիզոնագծի և անիվի սռնիով անցնող հարթության (О-Z) միջև անկյունը. Т ՝ ցեխապաշտպան պատյանի երկարությունը. *Rv, R* ՝ տե՛ս նկար 9.3

ա) Ցեխապաշտպան պատյանների և արտաքին կողամասերի դիրքը



բ) Ցայտապաշտպանների և արտանետումը նվազեցնելու համար   
նախատեսված սարքվածքների դիրքը

Նկար 9.3. Բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար ցրցայտումից պաշտպանության համակարգի գծապատկերը



d ≤ 300 մմ՝ կից սռնիների վրա տեղադրված դողերի միջև հեռավորությունը.   
j՝ արտաքին կողամաս. *θ* ՝ (О-Y) հորիզոնագծի և անիվի սռնիով անցնող հարթության (О-Z) միջև անկյունը *U* ՝ կողամասի եզրերի բարձրությունը.   
*W* ՝ կողամասի եզրերի ստորին եզրային կետերի միջև հեռավորությունը.   
Т ՝ ցեխապաշտպանիչ վահանակի երկարությունը. *R* ՝ տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված դողի շառավիղը. *Rv* ՝անիվի սռնու և արտաքին կողամասի ներքին եզրի ամենահեռավոր կետի միջև շառավղային հեռավորությունը

9.2.6. Ցեխապաշտպան պատյանի ներսում գտնվող ցայտապաշտպանների հատվածի լայնությունը պետք է լինի դողի պահպանաշերտի լայնությունից ոչ պակաս։

9.2.7. Ցայտապաշտպանը պետք է տեղադրված լինի ուղղահայացին մոտ հարթության մեջ։

9.2.8. Ցայտապաշտպանի ստորին եզրի առավելագույն բարձրությունը չպետք է գերազանցի դողի հենման մակերևույթի մակարդակի 200 մմ-ը։ Այս բարձրությունը կարող է մեծանալ մինչև 300 մմ մինչև վերջին սռնին, եթե անիվի կամարի և անիվի միջև բացակը շատ փոքր է։

9.2.9. Ցայտապաշտպանի և անիվի հետևի եզրի միջև հորիզոնական հեռավորությունը պետք է լինի առավելագույնը 300 մմ։

9.2.10. Բազմասռնի այն տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար, որոնց մեջ առանցքային խմբի դողերի միջև հեռավորությունը 250 մմ-ից պակաս է, ցայտապաշտպանները պետք է տեղադրվեն միայն խմբի վերջին սռնու անիվների հետևում։ Եթե դողերի միջև հեռավորությունը կազմում է 250 մմ և ավելի, ցայտապաշտպանը պետք է տեղադրվի յուրաքանչյուր անիվի հետևում։

9.2.11. Ցայտապաշտպանի ստորին եզրը չպետք է շեղվի ավելի քան 100 մմ շարժման հակառակ ուղղությամբ՝ ցայտապաշտպանի լայնության յուրաքանչյուր 100 մմ-ի վրա 3 Н լարման դեպքում այն կետի վրա, որը գտնվում է ցայտապաշտպանի մեջտեղում և ստորին եզրից 50 մմ հեռավորության վրա։

9.2.12. Ցայտապաշտպանի ներքին մակերևույթի վրա պետք է տեղադրված լինի արտանետումը նվազեցնող սարքվածք։

9.2.13. Ցեխապաշտպան պատյանի և ցայտապաշտպանի միջև չեն թույլատրվում բացակներ, որոնց միջով կարող է տեղի ունենալ արտանետումը։

9.3. Արտանետումից պաշտպանության՝ չկառավարվող կամ ինքնատեղակայվող, թափքով կամ բեռնման հենահարթակի ստորին հատվածով փակվող անիվներով սռնիների համար նախատեսված էներգակլանող սարքվածքով համակարգին ներկայացվող պահանջները (նկար 9.4)։

9.3.1. Ցեխապաշտպան պատյանը պետք է ծածկի դողի կամ դողերի անմիջապես վերևի հատվածը։ Դրա առջևի և հետևի եզրերը պետք է հասնեն առնվազն հորիզոնական հարթությանը, որը հպվում է դողի կամ դողերի վերին մակերևույթին։ Հետևի եզրը կարող է սահմանափակվել ցայտապաշտպանի հարթությամբ, որը կարող է հասնել ցեխապաշտպան պատյանի վերին հատվածին (կամ համարժեք տարրին)։

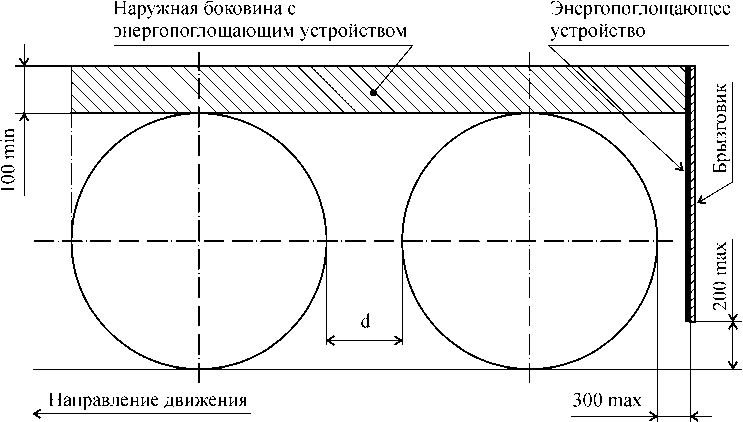
9.3.2. Ցեխապաշտպան պատյանի ներքին մակերևույթի հետևի հատվածը պետք է սարքավորված լինի արտանետումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքով։

9.3.3. Առանց կցորդի սռնիների կամ բազմասռնի այն տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար, որոնց մեջ դողերի միջև հեռավորությունը կազմում է առնվազն 250 մմ, արտաքին կողամասը պետք է ծածկի այն մակերևույթը, որը սահմանափակվում է՝ առջևից՝ ուղղահայաց հարթությամբ, որը հպվում է դողի առջևի հատվածին, ներքևից՝ հորիզոնական հարթությամբ, որը հպվում է դողի վերին հատվածին, հետևից՝ ցայտապաշտպանի հարթությամբ։

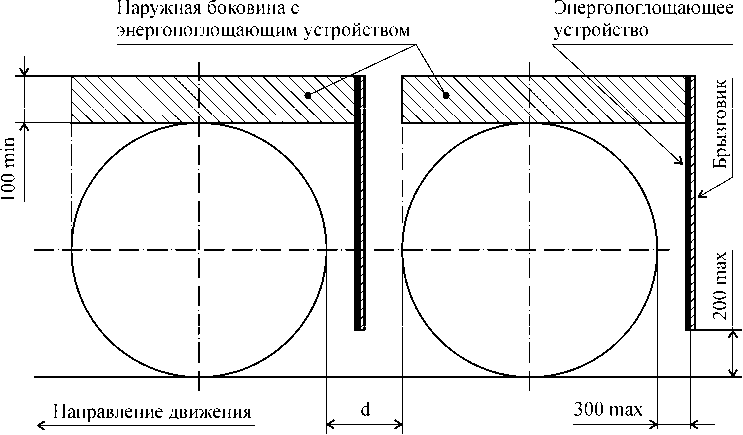
9.3.4. Բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիների դեպքում արտաքին կողամասը պետք է տեղադրված լինի յուրաքանչյուր անիվի վերևում։

Նկար 9.4. Ցրցայտումից պաշտպանության՝ չկառավարվող կամ ինքնատեղակայվող անիվներով սռնիների համար նախատեսված էներգակլանող սարքվածքով համակարգի գծապատկերը

ա) Բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիները՝   
d անիվների միջև 250 մմ-ից ոչ պակաս հեռավորության դեպքում



բ) Մեկ սռնին կամ բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիները՝   
d անիվների միջև 250 մմ-ից ոչ պակաս հեռավորության դեպքում



9.3.5. Արտաքին կողամասի և ցեխապաշտպան պատյանի ներքին հատվածի միջև չեն թույլատրվում բացակներ, որոնց միջով կարող է տեղի ունենալ ցրցայտումը։

9.3.6. Բազմասռնի այն տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար, որոնց մեջ անիվների միջև հեռավորությունը կազմում է 250 մմ-ից պակաս, արտաքին կողամասը պետք է լինի ամբողջական և սահմանափակվի՝ առջևից՝ ուղղահայաց հարթությամբ, որը հպվում է առաջին սռնու դողի առջևի մակերևույթին, հետևից՝ ցայտապաշտպանի հարթությամբ։

9.3.7. Արտաքին կողամասի ամբողջ ներքին մակերևույթի վրա, որի բարձրությունը պետք է լինի 100 մմ-ից ոչ պակաս, պետք է տեղադրվի էներգակլանող սարքվածք։

9.3.8. Ցայտապաշտպանը պետք է տեղադրված լինի ցեխապաշտպան պատյանի հետևի եզրին և համապատասխանի 9.2.6-9.2.13 կետերի պահանջներին։

9.4. Ցրցայտումից պաշտպանության՝ կառավարվող, ինքնատեղակայվող և չկառավարվող անիվներով սռնիների համար «ջուր-օդ» զատիչ տիպի սարքվածքով համակարգին ներկայացվող պահանջները:

9.4.1. Ցեխապաշտպան պատյանը պետք է համապատասխանի 9.3.1 կետի պահանջներին։

9.4.2. Արտաքին կողամասի ստորին եզրին պետք է տեղադրված լինի «ջուր-օդ» զատիչ տիպի սարքվածք։

9.4.3. Արտաքին կողամասի խորությունը անիվի կենտրոնով անցնող հորիզոնական գծի բոլոր կետերից մինչև կողամասի հետևի հատվածը պետք է լինի առնվազն 45 մմ։ Արտաքին կողամասի խորությունը նշված գծից դեպի առջևի հատվածը կարող է սահուն կերպով նվազել։

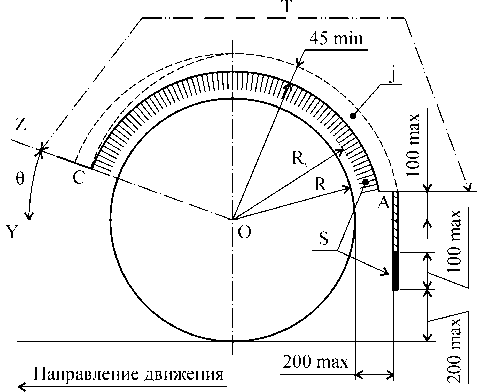
9.4.4. Արտաքին կողամասում կամ արտաքին կողամասի և վահանակի միջև չեն թույլատրվում բացակները, որոնց միջով կարող է տեղի ունենալ արտանետումը։

9.4.5. Ցայտապաշտպանը պետք է համապատասխանի առնվազն 9.3.6, 9.3.7, 9.3.10 և 9.3.13 կետերի պահանջներին։

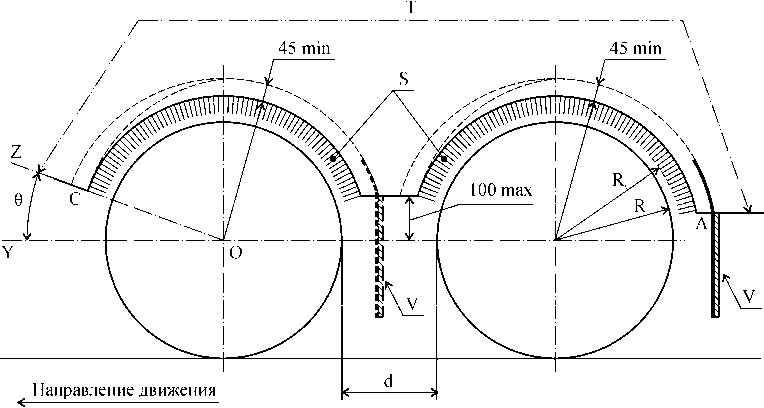
9.4.6. Ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքը, որում խցանված ջրի պարունակության միջին տոկոսային արժեքը պետք է համապատասխանի 9.2.3 կետին, պետք է տեղադրվի ցայտապաշտպանի ստորին եզրին, ընդ որում՝ սարքվածքի լայնությունը չպետք է լինի ցայտապաշտպանի լայնությունից պակաս։ Ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքի ստորին եզրը պետք է գտնվի դողի հենման մակերևույթից առավելագույնը 200 մմ հեռավորության վրա։ Ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքը պետք է գտնվի ցայտապաշտպանի ստորին եզրից առնվազն 100 մմ հեռավորության վրա։

ա) Առանց կցորդի սռնիները կամ բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիները՝   
անիվների միջև 300 մմ-ից ավելի հեռավորության դեպքում

Նկար 9.5. Ցրցայտումից պաշտպանության՝   
«ջուր-օդ» զատիչով համակարգի գծապատկերը



բ) Բազմասռնի տրանսպորտային միջոցների սռնիները՝   
d անիվների միջև 300 մմ-ից ոչ ավելի հեռավորության դեպքում



j՝ արտաքին կողամաս. *θ* ՝ (О-Y) հորիզոնագծի և անիվի սռնիով անցնող հարթության (О-Z) միջև անկյունը, *S* ՝ «ջուր-օդ» զատիչ տիպի սարքվածք. Т ՝ ցեխապաշտպան պատյանի երկարությունը. V ՝ ցայտապաշտպան. *R* ՝ տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված դողի շառավիղը. *Rv*՝ անիվի սռնու և արտաքին կողամասի ներքին եզրի ամենահեռավոր կետի միջև շառավղային հեռավորությունը. d ≤ 300 մմ՝ կից սռնիների վրա տեղադրված դողերի միջև հեռավորությունը. d ≥ 250 մմ-ի դեպքում անիվների միջև պետք է տեղադրվի ցայտապաշտպան։

9.4.7. Բացառությամբ ստորին հատվածի, որը ներառում է ցրցայտումը նվազեցնելու համար նախատեսված սարքվածքը՝ ցայտապաշտպանը չպետք է թեքվի ավելի, քան 100 մմ՝ շարժմանը հակառակ ուղղությամբ։

9.4.8. Ցայտապաշտպանը պետք է գտնվի դողի հետևի եզրից առավելագույնը 200 մմ հորիզոնական հեռավորության վրա։

**10. М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներին անիվների տակից ցրցայտումից պաշտպանությանը ներկայացվող պահանջները**

10.1. Ընդհանուր պահանջներ:

10.1.1. Տրանսպորտային միջոցը պետք է սարքավորված լինի ցրցայտումից պաշտպանության համակարգով։

10.1.2. Ցրցայտումից պաշտպանության համակարգը պետք է նախագծված լինի այնպես, որ որքան հնարավոր է պաշտպանի ճանապարհային երթևեկության մյուս անդամներին տրանսպորտային միջոցների անիվների տակից ջրի, ինչպես նաև ցեխի, սառույցի, ձյան և քարերի արտանետումներից և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար նվազեցնի այնպիսի վտանգների հավանականությունը, որոնք կարող են ծագել շարժվող անիվների հետ շփման արդյունքում։

10.2. Հատուկ պահանջներ:

10.2.1. Լրակազմված վիճակում գտնվող՝ առջևի նստելատեղին մեկ ուղևորով և ուղիղ գծով շարժման համար տեղադրված անիվներով տրանսպորտային միջոցի համար պաշտպանության սարքվածքները պետք է համապատասխանեն ստորև թվարկված պահանջներին։

10.2.1.1. Անիվների պտտման կենտրոնի նկատմամբ առաջընթաց շարժման ուղղությամբ 30 աստիճան և հետընթաց շարժման ուղղությամբ 50 աստիճան անկյունով տեղակայված շառավղային հարթություններով ձևավորված գոտում պաշտպանության սարքվածքների եզրաչափքային լայնությունը պետք է առնվազն բավարար լինի անիվի եզրաչափքային լայնությունը դողով փակելու համար՝ հաշվի առնելով դողի / անիվի համակցության՝ արտադրողի կողմից սահմանված սահմանները։ Երկտակ անիվների դեպքում պետք է հաշվի առնել դողով երկու անիվների ընդհանուր լայնությունը։

Դողի լայնությունը որոշելիս հաշվի չեն առնվում մականշվածքը և ապրանքային նշանները, պաշտպանիչ շրջակողերը և դողերի կողային մակերևույթների կողերը։

10.2.1.2. Պաշտպանության սարքվածքների հետևի հատվածը չպետք է վերջանա անիվների պտտման առանցքի նկատմամբ 150 մմ հեռավորության վրա տեղադրված հորիզոնական հարթությունից վերև։ Պաշտպանության սարքվածքի եզրի՝ այդ հարթության հետ հատման կետը պետք լինի դողով անիվի կենտրոնական երկայնական հարթությունից դուրս կամ, երկտակ անիվների դեպքում, դողով անիվի կենտրոնական երկայնական հարթությունից դուրս։

10.2.1.3. Պաշտպանության սարքվածքի եզրագիծը և դիրքը պետք է լինեն այնպիսին, որ սարքվածքի և դողի միջև հեռավորությունը լինի հնարավորինս փոքր՝ մասնավորապես, 10.2.1.1 կետում նկարագրված հարթություններով ձևավորված գոտիների սահմաններում։

10.2.1.4. Այն դեպքում, երբ տրանսպորտային միջոցն ունի ըստ բարձրության կառավարվող կախոց, վերը ներկայացված պահանջները պետք է կատարվեն, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվում է տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված վիճակում։

10.2.2. Պաշտպանության սարքվածքները կարող են կազմված լինել տարբեր տարրերից, որոնք ապահովում են սարքվածքի՝ հավաքված վիճակում առանձին մասերի միջև կամ ներսում բացակների բացակայությունը։

10.2.3. Պաշտպանության սարքվածքները պետք է ամուր ամրացված լինեն։ Սակայն դրանք կարող են հանվել ինչպես մասերով, այնպես էլ՝ ամբողջությամբ։

**11. Տրոլեյբուսների էլեկտրամագնիսական համատեղելիությանը   
ներկայացվող պահանջները**

1 մկՎ/մ-ի հարաբերակցությամբ դեցիբելներով արտահայտված՝ ռադիոխանգարումների դաշտի լարման գագաթնակետային արժեքները, որոնք ստեղծվում են տրոլեյբուսների կողմից, չպետք է գերազանցեն 11.1 աղյուսակում սահմանված արժեքները:

Աղյուսակ 11.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Աշխատանքի ռեժիմը | Հաճախությունների շերտը, f,ՄՀց | Լարումը, դԲ |
| Սահմանված | 0,15 - 300 | Е = 50 - 10,4 lg(f/0,15) <1> |
| Անցումային | 0,15 - 30 | Е = 60 - 11,3 lg(f/0,15) |
| 30 - 300 | 34 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն՝ | <1> 0,15-0,5 ՄՀց հաճախությունների շերտում հպալարի կոշտ ամրակման կետերի անցման ժամանակ թույլատրվում է լարման գերազանցումն առավելագույնը 10դԲ-ով։ |

**12. M1 կատեգորիայի՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով,   
M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների՝ բենզինային շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների արտանետումներին ներկայացվող պահանջները**

Էկոլոգիական առանձին դասերի համար արտանետումների մակարդակները սահմանվում են 12.1 աղյուսակին համապատասխան։

Աղյուսակ 12.1

|  |  |
| --- | --- |
| Էկոլոգիական դասը | Արտանետումների մակարդակները |
| 3 | CO` 20 գ/կՎտ·ժ, HC` 1.1 գ/կՎտ·ժ, NOx` 7 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի 49-04 կանոններով փորձարկումների ժամանակ (ESC փորձարկման ցիկլ)) |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | |
| 4 | CO` 4 գ/կՎտ·ժ, HC` 0.55 գ/կՎտ·ժ, NOx` 2 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի 49-05 կանոններով փորձարկումների ժամանակ (ESC փորձարկման ցիկլ)) |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | |

**13. 2 610 կգ-ից ավելի չբեռնված զանգվածով և իրենց վրա տեղադրվող էներգիական սարքերով hիբրիդային տրանսպորտային միջոցների** **արտանետումներին ներկայացվող պահանջները**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն՝ | 2 610 կգ-ից պակաս ելակետային զանգվածով տրանսպորտային միջոցների արտանետումների նկատմամբ կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների պահանջները:(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  13.1.Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների և դրանց էներգիական սարքերի արտանետումները պետք է համապատասխանեն առանձին էկոլոգիական դասերի համար նախատեսված 13.1 աղյուսակում նշված արժեքներին հավաքած էներգիական սարքերի փորձարկումների իրականացման ժամանակ՝ ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոնների մեթոդիկայով՝ ЕТС ցիկլի օգտագործմամբ:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |

Աղյուսակ 13.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Էկոլոգիական դասը | Արտանետումների և ծխայնության սահմանային արժեքները | | | | |
| CO  գ/կՎտ·ժ | NMHC գ/կՎտ·ժ | CH4  գ/կՎտ·ժ | NOX  գ/կՎտ·ժ | PM  գ/կՎտ·ժ |
| 4 | 4.0 | 0.55 | 1,1 <1>) | 3.5 | 0,03 <2>) |
| 5 | 4.0 | 0.55 | 1,1 <1>) | 2.0 | 0,03 <2>) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ՝ | <1> Միայն սեղմված բնական գազով (ՍԲԳ) աշխատող շարժիչների համար.  <2> Միայն դիզելային վառելիքով աշխատող շարժիչների համար.  <3> Միայն դիզելի համար:  13.2. Տրանսպորտային միջոցները և դրանց վրա տեղադրվող էներգիական սարքերը պետք է համապատասխանեն կողային արատորոշման և հուսալիության պահանջներին՝ ՄԱԿ N 49-05 կարգադրություններին համապատասխան:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |

**14. Տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ գործող   
քաշային սահմանափակումները**

14.1. Մինչև թույլատրելի առավելագույն տեխնիկական զանգվածը բեռնված N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցի (առանձին կամ ավտոգնացքի կազմում) տանող սռնուն կամ սռնիներին բաժին ընկնող բեռնվածությունը չպետք է գերազանցի այդ սռնուն (կամ սռնիներին) բաժին ընկնող թույլատրելի առավելագույն տեխնիկական բեռնվածությունը:

14.2. Այն դեպքում, երբ N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցը բեռնված է մինչև թույլատրելի առավելագույն տեխնիկական զանգվածը, ապա դրա հետևի սռնու (սռնիների խմբի) թույլատրելի առավելագույն տեխնիկական բեռնվածության դեպքում տանող սռնուն կամ սռնիներին բաժին ընկնող զանգվածը պետք է կազմի այդ տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի առնվազն 20 տոկոսը:

14.3. M1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցով քարշակման համար նախատեսված կցորդի զանգվածը չպետք է գերազանցի քարշակող տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված տեխնիկապես թույլատրելի զանգվածը`

- եթե կցորդն ունի աշխատող արգելակային համակարգ՝ քարշակող տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը կամ М10 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ քարշակող տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի 1,5-ապատիկ արժեքը, և բոլոր դեպքերում՝ 3 500 կգ-ը.

- եթե կցորդը չունի աշխատող արգելակային համակարգ՝ լրակազմված վիճակում գտնվող քարշակող տրանսպորտային միջոցի զանգվածի կեսը, և բոլոր դեպքերում՝ 750 կգ-ը:

14.4. М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների քարշակման համար նախատեսված կցորդի զանգվածը չպետք է գերազանցի 3 500 կգ-ը:

14.5. M և N կատեգորիաների՝ կենտրոնական սռնիով կցորդի քարշակման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցի քարշակցորդման սարքվածքին բաժին ընկնող առավելագույն բեռնվածությունը՝

- 3 500 կգ-ը գերազանցող կցորդի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի դեպքում պետք է կազմի դրա՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի առնվազն 10 տոկոսը կամ 1 000 կգ (ընտրվում է ամենափոքր արժեքը).

- 3 500 կգ-ը չգերազանցող կցորդի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի դեպքում պետք է կազմի դրա՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի առնվազն 4 տոկոսը կամ 25 կգ (ընտրվում է ամենափոքր արժեքը):

**15. М1 և N1 կատեգորիաների՝ սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններով անձանց համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

15.1. Եվրասիական տնտեսական միության տարածքում շրջանառության մեջ դրվող տրանսպորտային միջոցները, որոնք նախատեսված են սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններով անձանց համար, ունեն ավտոմատ, արգելակների հակաբլոկավորման համակարգ և կառավարման հարմարեցված օրգաններ:

(15.1 ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2016 թվականի հուլիսի 11-ի N 56 որոշման խմբագրությամբ)

15.2. Սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններով անձանց համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի՝ համապատասխան տրանսպորտային միջոցի համար նախատեսված բոլոր պահանջները: Արգելակային համակարգերի արդյունավետությանը ներկայացվող պահանջների կիրառման առանձնահատկությունները սահմանված են 15.3 կետում:

15.3. Աշխատող և պահեստային արգելակային համակարգերի արդյունավետությունը ստուգելիս աշխատող արգելակային համակարգի ձեռքի կառավարող օրգանին բաժին ընկնող լարումը պետք է լինի առնվազն 65 Н և առավելագույնը՝ 275 Н, ընդ որում՝ կառավարող օրգանի աշխատանքային ընթացքը պետք է լինի վարորդի ուղղությամբ:

Ձեռքի կառավարող օրգանին բաժին ընկնող լարման աճի դեպքում անցկացվում են լրացուցիչ փորձարկումներ՝ 80 կմ/ժ արգելակման սկզբնական արագությամբ, և որոշվում է առավելագույն սկզբնական արագությունը՝ արգելակման տրված արդյունավետությամբ, որի դեպքում ձեռքի կառավարվող օրգանին բաժին ընկնող լարումը չի գերազանցում 275 Н-ը: Այդ արագությունը պետք է առաջարկված լինի արտադրողի կողմից որպես տրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն արագություն:

Տրանսպորտային միջոցի շահագործման ձեռնարկում զգուշացվում է այն մասին, որ չի կարելի գերազանցել թույլատրելի առավելագույն արագությունը՝ կապված աշխատող արգելակային համակարգի կառավարող օրգանի վրա լարման հնարավոր մեծացման մասին, որը կարող է չկատարվել սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններով վարորդի կողմից:

15.4. Սահմանափակ ֆիզիկական հնարավորություններով անձանց համար հարմարեցված կառավարման օրգանները:

15.4.1. Պետք է ապահովեն տրանսպորտային միջոցի սրահի և վարորդի աշխատանքային տեղի հասանելիության հարմարությունը:

15.4.2. Պետք է ունենան կոնկրետ վարորդի համար անհատական ադապտացիայի կարգավորման հնարավորություն:

15.4.3. Պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 12-03 և 21-01 կանոններին՝ վնասվածքաանվտանգության մասով:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

15.4.4. Կառավարող ներգործություն իրականացնելիս մի քանի օրգանների միաժամանակյա կիրառման դեպքում չպետք է խանգարեն իրար:

15.4.5. Չպետք է խոչընդոտեն կառավարման հաստիքային օրգանների միջոցով (առկայության դեպքում) տրանսպորտային միջոցի կառավարման հնարավորությունը:

15.4.6. Չպետք է վատթարացնեն տրանսպորտային միջոցի կառավարման այլ օրգանների հասանելիությունը և հարմարավետությունը:

15.5. Կառավարող օրգանների աշխատանքային ընթացքը պետք է ապահովի կառավարող ներգործություն իրականացնելիս վարորդի աշխատանքային դիրքի անփոփոխելիությունը։

15.6. Կառավարող օրգանների շարժաբերը պետք է ապահովի հուսալի փոխանցումը և լարման սահուն փոփոխումն առանց խաղացքների, դադարի և ցնցումների և կառավարման օրգանների շարժման հետագիծն առանց տարրերի և շարժաբերների օղակների նկատելի ձևախախտումների:

15.7. Տրանսպորտային միջոցի շարժման արագության կառավարման ձեռքի օրգանի լարումը չպետք է գերազանցի 35 Н-ը:

**16. Տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ  
ներկայացվող պահանջները արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքի տեղակայման մասով**

(ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

16.1. ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող М1 կատեգորիայի, ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող N1 կատեգորիայի М2, М3, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները պետք է համալրվեն սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածի 118-րդ կետի պահանջներին համապատասխանող՝ արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքով (այսուհետ՝ սարք):

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

16.2. Սարքը պետք է ապահովի՝

16.2.1. Տրանսպորտային միջոցի, դրա ընթացիկ տեղադիրքի, շարժման ուղղության և արագության մասին հաղորդագրության փոխանցումը արտակարգ կանչի կոճակը սեղմելուց հետո, իսկ 2017 թվականի հունվարի 1-ից՝ նաև ավտոմատ կերպով՝ տրանսպորտային միջոցի շրջվելու դեպքում.

16.2.2. Շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերի միջոցով արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների հետ երկկողմ բարձր ձայնային կապ:

16.3. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի կոճակը պետք է տեղակայվի այնպիսի տեղում, որը գտնվում է անմիջական տեսանելիության գոտում վարորդի և առջևում նստող ուղևորի՝ 50 տոկոսանոց ներկայացուցչականությամբ տղամարդկանց նստատեղից (եթե տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսվում է առջևում նստող ուղևորի՝ վարորդի նստատեղին մոտ գտնվելը) և ապահովում է նրանց կողմից կանչի կոճակի հասանելիության հնարավորությունը առանց անվտանգության գոտիների արձակման:

16.4. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի կոճակը պետք է ունենա մեխանիկական եղանակով չկանխամտածված սեղմելուց պաշտպանություն:

16.5. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի կոճակը պետք է ապահովված լինի լուսավորմամբ:

16.6. Նաև օրվա ցերեկային ժամերին տեսանելի՝ մշտական (չթարթող) լուսարձակման կարմիր գույնի սարքի վիճակի օպտիկական ցուցասարքը տեղադրվում է 16.3-րդ կետով սահմանված չափանիշներին բավարարող՝ վարորդի և առջևում նստող ուղևորի նստատեղից անմիջական տեսանելիության շրջանում: Նշված ցուցասարքը միացվում է՝

կարճատև (3-ից 10 վայրկյան) վառքի գործարկիչը (գործարկման փոխարկիչ)՝ «միացված է» (աշխատանքային դիրք) դիրքի փոխելիս տրանսպորտային միջոցի էլեկտրական սարքավորմանն էլեկտրաէներգիա հաղորդելիս.

համակարգում այնպիսի անսարքության առաջացման (առկայության) դեպքում, որը թույլ չի տալիս կատարել 16.2-րդ կետի պահանջները և մնում է միացված անսարքության առկայության ամբողջ ժամանակահատվածում վառքի գործարկչի (գործարկման փոխարկչի)՝ «միացված է» (աշխատանքային դիրք) դիրքում գտնվելու ժամանակ:

Թույլատրվում է նշված պահանջները բավարարող օպտիկական ցուցասարքի բացակայությունը՝ այլ օպտիկական ցուցասարքի օգտագործման միջոցով վառքի գործարկչի (գործարկման փոխարկչի)՝ «միացված է» (աշխատանքային դիրք) դիրքի փոխելիս, տրանսպորտային միջոցի էլեկտրական սարքավորմանը էլեկտրաէներգիայի յուրաքանչյուր մատուցման ժամանակ սարքի անսարնության հաստատման հավանականության ապահովման, ինչպես նաև տեքստային հաղորդագրության սարքերի համակցության վրա սարքի անսարքության մասին արտածման դեպքում, որը պահպանվում է վառքի գործարկչի (գործարկման փոխարկչի)՝ «միացված է» (աշխատանքային դիրք) դիրքում գտնվելու ժամանակ անսարքության առկայության ամբողջ ժամանակահատվածում:

16.7. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի կոճակը և սարքի վիճակի ցուցասարքը պետք է ունենան դրանք նույնականացնող նշաններ: Սարքի վիճակի ցուցիչը կարող է կառուցվածքով համատեղվել արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի կոճակի հետ:

17. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքի (համակարգի) տեղակայման մասով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ ներկայացվող պահանջները

(ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

17.1. ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող М1 և ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները պետք է լրակազմվեն սույն հավելվածի 16.2-16.7-րդ կետերի, ինչպես նաև սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածի 118-րդ կետի պահանջները բավարարող արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի համակարգով (այսուհետ՝ համակարգ):

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

17.2. Համակարգը պետք է լրացուցիչ ապահովի՝

17.2.1. Տրանսպորտային միջոցի մասին հաղորդագրության փոխանցումը ավտոմատ կերպով՝ անվտանգության բարձիկի (բարձիկների) գործարկման ժամանակ կամ ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոններով նախատեսված փորձարկումներն անցկացնելիս տրանսպորտային միջոցի դանդաղեցման մակարդակը որոշող՝ պասիվ անվտանգության համակարգի այլ բաղադրիչների կամ տրանսպորտային միջոցի այլ համակարգերի տվիչի (տվիչների) ազդանշանով (այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնց վրա տարածվում է նշված Կանոնների գործողությունը: N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար ՄԱԿ-ի ԵՏՀ N 94 կանոնների համաձայն փորձարկումների փոխարեն անց են կացվում փորձարկումներ ՄԱԿ-ի N 12 կանոնների համաձայն).

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

17.2.2. 17.2.1 կետում նշված փորձարկումները անցկացնելուց հետո աշխատունակության պահպանում և արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների հետ երկկողմ ձայնային կապ:

17.3. 17.2.1-րդ կետի պահանջները կատարելու նպատակներով տրանսպորտային միջոցները պետք է սարքավորվեն առնվազն վարորդի անվտանգության բարձիկով:»:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 4

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի (ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**Շրջանառության մեջ բաց թողնվող առանձին տրանսպորտային   
միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի)  
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշման,   
2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն | Սույն Հավելվածի եզրաբանությունը համապատասխանում է ՄԱԿ-ի N 10-12, 14, 16-18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 և 107 կանոններին: |

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)**

**1. Ընդհանուր անվտանգության պահանջները**

**1.1. Չարտոնված օգտագործումը կանխող սարքվածքներին   
(հակահափշտակիչ սարքվածքներին) ներկայացվող պահանջները**

1.1.1. M, N, L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները մշտական հիմունքներով սարքավորվում են շարժիչը սովորական միջոցներով չարտոնված գործի մեջ դնելը կամ տրանսպորտային միջոցի հիմնական շարժիչի էներգիայի այլ աղբյուրի օգտագործումը կանխող հակահափշտակիչ սարքվածք-համակարգերով՝ առնվազն մեկ այնպիսի համակարգի համակցությամբ, որը՝

- բլոկավորում է ղեկային կառավարումը.

- բլոկավորում է փոխանցման մեխանիզմը. կամ

- բլոկավորում է փոխանցումների փոխարկման մեխանիզմը:

1.1.2. Հակահափշտակիչ սարքվածքը պետք է նախագծված լինի այնպես, որ անհրաժեշտ լինի այն անջատել՝

1.1.2.1. սովորական շարժաբերի օգնությամբ շարժիչը գործարկելու համար. և

1.1.2.2. տրանսպորտային միջոցով կառավարելու, տրանսպորտային միջոցն իր սեփական քարշի օգնությամբ առաջ վարելու կամ տեղաշարժելու համար:

1.1.3. 1.1.2.1 կետի պահանջների կատարումը պետք է ապահովվի մեկ դարձյակով իրականացվող մեկ գործողությամբ:

1.1.4. Օժանդակ շարժաբերի օգտագործումը թույլատրվում է միայն չարտոնված օգտագործումը կանխող սարքվածքը միացնելու և (կամ) անջատելու համար: Այդ սարքվածքի աշխատանքը պետք է ապահովվի էլեկտրասնուցում չպահանջող ցանկացած համապատասխան միջոցի օգնությամբ:

1.1.5. Ղեկային կառավարման վրա ներգործող հակահափշտակիչ սարքվածքը պետք է բլոկավորի ղեկային կառավարումը: Նախքան շարժիչը գործարկելը՝ ղեկային կառավարման աշխատանքը պետք է վերականգնվի ամբողջ ծավալով:

1.1.6. Փոխհաղորդակի շարժաբերի վրա ներգործող հակահափշտակիչ սարքվածքը պետք է նպաստի տրանսպորտային միջոցի տանող անիվների պտտվելուն:

1.1.7. Փոխանցումների փոխարկման մեխանիզմի վրա ներգործող հակահափշտակիչ սարքվածքը պետք է խոչընդոտի փոխանցումների փոխարկմանը հետևյալ դիրքերում.

1.1.7.1. Այն ավտոմատ փոխանցման տուփերում, որոնցում նախատեսված է «կայանման» դիրք, բլոկավորումը պետք է իրականացվի միայն «կայանման» դիրքում. լրացուցիչ բլոկավորում է թույլատրվում չեզոք դիրքում և (կամ) հետընթաց շարժի դիրքում:

1.1.7.2. Այն ավտոմատ փոխանցման տուփերում, որոնցում նախատեսված չէ «կայանման» դիրք, բլոկավորումը պետք է թույլատրվի միայն չեզոք դիրքում և (կամ) հետընթաց շարժի դիրքում:

1.1.8. Հակահափշտակիչ սարքվածքները պետք է լինեն այնպիսին, որ տրանսպորտային միջոցի շարժման ընթացքում պատահական բլոկավորման հնարավորությունը բացառվի:

1.1.9. Տրանսպորտային միջոցի արգելակահանմանը խոչընդոտող հակահափշտակիչ սարքվածքներ չեն թույլատրվում:

**1.2. Ջեռուցման համակարգերին ներկայացվող պահանջները**

1.2.1. Յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի բնակելի սրահը սարքավորվում է ջեռուցման համակարգով:

1.2.2. Շարժիչից ինքնավար ջեռուցման համակարգը պետք է անջատվի ավտոմատ կերպով, և վառելիքի մատակարարումը պետք է դադարի տրանսպորտային միջոցի շարժիչի աշխատանքը դադարելուց հետո հինգ վայրկյանի ընթացքում: Եթե նախքան այդ միացված է եղել ձեռքի կառավարման սարքվածքը, ապա ջեռուցման համակարգը կարող է շարունակել գործել:

1.2.3. Թափքի մասերը և ցանկացած այլ տարր, որը տեղադրված է ջեռուցող սարքի, տրանսպորտային միջոցի ներսում տաք օդի մատակարարման համակարգերի մոտակայքում, պետք է դասավորված լինեն այնպես, որ դրանց հպվելիս բացառվի տրավմաների կամ գույքի վնասումների հնարավորությունը, կամ պետք է պաշտպանված լինեն չափից ավելի տաքացումից և վառելիքով կամ յուղով հնարավոր ապականումից:

1.2.4. Ջեռուցիչի բանած գազերի արտանետման համակարգի արտանետիչ խողովակը պետք է տեղադրված լինի այնպես, որ բացառվի բանած գազերն օդափոխիչների, ջեռուցման համակարգի օդառիչների կամ բաց պատուհանների միջով տրանսպորտային միջոցից ներս ընկնելու հնարավորությունը:

1.2.5. Ջեռուցող սարքի այրման խցիկների համար նախատեսվող օդը չպետք է թափանցի տրանսպորտային միջոցի ուղևորային սրահից:

1.2.6. Ջեռուցող սարքով տաքացվող օդը պետք է թափանցի մաքուր գոտուց, որտեղ բացակայում է տրանսպորտային միջոցի շարժիչից կամ վառելիքային ջեռուցող սարքից անջատվող բանած գազերով այն աղտոտման հավանականությունը:

**1.3. Լուսավորման և լուսային ազդանշանային   
սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները**

1.3.1. Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքները պետք է աշխատունակ լինեն, և դրանց աշխատանքի ռեժիմը պետք է համապատասխանի սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին: М, N, О և L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների կիրառումը կանոնակարգվում է 1.3.1 աղյուսակով:

Տրանսպորտային միջոցների վրա արտաքին   
լուսային սարքերի առկայության պահանջները

Աղյուսակ 1.3.1

| Արտաքին լուսային սարքերի անվանումը | | | | Ճառագայթման գույնը | Տրանսպորտային միջոցի վրա սարքերի քանակը | | Տրանսպորտային միջոցի վրա սարքերի առկայությունը՝ կախված կատեգորիայից |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հեռարձակ լույսի ցոլալապտեր | | | | Սպիտակ | 2 կամ 4 | | Պարտադիր է М, N կատեգորիաների համար |
|  | | | |  | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L կատեգորիաների համար |
|  | | | |  |  | | Արգելված է О կատեգորիաների համար |
| Մոտարձակ լույսի ցոլալապտեր | | | | Սպիտակ | 2 | | Պարտադիր է М, N կատեգորիաների համար |
|  | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L3, L4, L5, L7 կատեգորիաների համար |
|  | | Արգելված է О կատեգորիաների համար |
| Առջևի հակամառախուղային ցոլալապտեր | | | | Սպիտակ կամ դեղին | 2 | | Կամընտրական է М, N կատեգորիաների համար |
| 1 կամ 2 | | Կամընտրական է L3, L4, L5, L7 կատեգորիաների համար |
|  | | | |  |  | | Արգելված է О կատեգորիաների համար |
| Հետընթացի լապտեր | | | | Սպիտակ | 1 կամ 2 <1> | | Պարտադիր է М, N, О2, О3, О4 կատեգորիաների համար: Կամընտրական է О1, L5, L7 կատեգորիաների համար |
| Շրջադարձի ցուցիչներ | | | Առջևի | Ավտոդեղին | 2 | | Պարտադիր է М, N, L3, L4, L5, L6 (փակ թափքով),  L7 կատեգորիաների համար: Կամընտրական է L1, L2, L6 (բաց թափքով) կատեգորիաների համար: Արգելված է О կատեգորիաների համար |
|  | | | Հետևի | Ավտոդեղին | 2 | | Պարտադիր է |
|  | | | Կողային | Ավտոդեղին | 2 | | Պարտադիր է М, N կատեգորիաների համար: Արգելված է О կատեգորիաների համար |
| Վթարային ազդանշանների համակարգ <2> | | |  | Ավտոդեղին |  | | Պարտադիր է М, N, О, L7 կատեգորիաների համար |
| Արգելակման ազդանշան | | | Հիմնական | Կարմիր | 2 | | Պարտադիր է М, N կատեգորիաների համար |
|  | | |  |  | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L կատեգորիաների համար |
|  | | | Լրացուցիչ (կենտրոնական) | Կարմիր | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է М1, N1<5> կատեգորիաների համար: Կամընտրական է տրանսպորտային միջոցների մյուս կատեգորիաների համար (բացի L կատեգորիայից) |
| Առջևի եզրաչափքային լույս | | |  | Սպիտակ | 2 | | Պարտադիր է М, Nկատեգորիաների համար: Պարտադիր է 1,6 մ-ից ավելի լայնությամբ՝ О կատեգորիաների համար: Կամընտրական է 1,6 մ-ից ոչ ավելի լայնությամբ՝ О կատեգորիաների համար |
|  | | |  |  | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L կատեգորիաների համար |
| Հետևի եզրաչափքային լույս | | | | Կարմիր | 2 | | Պարտադիր է |
| Հետևի հակամառախուղային լապտեր <4> | | | | Կարմիր | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է М, N, О կատեգորիաների համար: Կամընտրական է L3, L4, L5, L7 կատեգորիաների համար |
| Կայանման լույս | | | Առջևի | Սպիտակ | Առջևից և հետևից 2-ական կամ յուրաքանչյուր կողմից մեկական | | Կամընտրական է 6 մ երկարությամբ և 2 մ լայնությամբ տրանսպորտային միջոցների համար և արգելված է մյուս տրանսպորտային միջոցների վրա |
| Հետևի | Կարմիր |
| Կողային | Ավտոդեղին <6> |
| Կողային եզրաչափքային լապտեր | | |  | Ավտոդեղին կամ կարմիր <7> | Յուրաքանչյուր կողմից երկուսից ոչ պակաս: | | Պարտադիր է 6 մ-ից ավելի երկարություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների վրա՝ բացառությամբ առանց թափքի բեռնատար ավտոմեքենաների: Բացի դրանից՝ 6 մ երկարություն ունեցող՝ М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա, եթե դրանք չեն ապահովում առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսերի երկրաչափական տեսանելիության նկատմամբ պահանջների կատարումը, պետք է օգտագործվեն կողային եզրաչափքային լապտերներ: Կամընտրական է տրանսպորտային միջոցների մյուս կատեգորիաների համար: |
| Եզրագծային լույս | | | Առջևի | Սպիտակ | 2 | | Պարտադիր է 2,1 մ-ից ավելի լայնություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների վրա: Կամընտրական է 1,8-ից մինչև 2,1 մ լայնություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների և առանց թափքի բեռնատար ավտոմեքենաների համար |
|  | | | Հետևի | Կարմիր | 2 | |
| Պետական գրանցման հետևի համարանիշի լուսավորման լապտեր | | | | Սպիտակ | | Չի կանոնակարգվում <8> | Պարտադիր է |
| Ցերեկային ընթացային լույսեր | | | | Սպիտակ | 2 | | Կամընտրական է М, N կատեգորիաների համար: Պարտադիր է 2016 թվականի հունվարի 1-ից հետո շրջանառության մեջ բաց թողնված՝ М, N կատեգորիաների համար: Արգելված է О կատեգորիաների համար |
| Առջևի լուսաանդրադարձիչ սարքվածք՝ ոչ եռանկյունաձև | | | | | Սպիտակ | 2 | | Պարտադիր է О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար և ներքաշվող ցոլալապտերներով տրանսպորտային միջոցների վրա: Կամընտրական է այլ տրանսպորտային միջոցների համար  (բացի L կատեգորիայից) | |
| Կողային լուսաանդրադարձիչ սարքվածք՝ ոչ եռանկյունաձև | | | Առջևի | | Դեղին | Յուրաքանչյուր կողմից երկուսից ոչ պակաս՝  6 մ-ից ավելի երկարություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների համար: | | Պարտադիր է О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար և 6 մ-ից ավելի երկարություն ունեցող՝ М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար: Կամընտրական է այլ տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L1 և L3 կատեգորիաների համար | |
|  | | | Կողային | | Դեղին կամ կարմիր <9> | Թույլատրվում է մեկը (առջևից կամ հետևից)՝  6 մ-ից պակաս երկարություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների համար | |  | |
| Հետևի | | Կարմիր | 1 կամ 2 | | Պարտադիր է L1 և L3 կատեգորիաների համար | |
| Հետևի լուսաանդրադարձիչ սարքվածք | | Ոչ եռանկյունաձև | | | Կարմիր | 2 | | Պարտադիր է М, N և L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար: Կամընտրական է О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար հետևի լուսային ազդանշանային այլ սարքերի հետ խմբավորելիս | |
|  | | | Եռանկյունաձև | | Կարմիր | 2 | | Պարտադիր է О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար: Արգելված է М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար | |
| Առջևի լուսավորման հարմարեցման համակարգ | | | | | Սպիտակ | 2 | | Կամընտրական է М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար: Արգելված է О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար | |
| Լապտեր՝ անկյունային | | |  | | Սպիտակ | 2 | | Կամընտրական է М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար | |
| Եզրագծային մակնշում | | | Կողային <3> | | Սպիտակ կամ դեղին | Մեկ կամ մի քանի տարր | | Արգելված է М1, О1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար | |
| 4 | | | Հետևի <4> | | Կարմիր կամ դեղին |  | | Կամընտրական է М2, М3, N1, N2 կատեգորիաների համար՝ մինչև 7,5 տ առավելագույն թույլատրելի տեխնիկական զանգվածով, О2 կատեգորիայի համար: Պարտադիր է N2 կատեգորիայի համար՝ 7,5 տ և ավելի առավելագույն թույլատրելի տեխնիկական զանգվածով, և N3 (բացի թամբային քարշակներից և ամրաշրջանակից), О3, О4 կատեգորիաների համար | |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ | .<1>1 Մեկ սարքվածք՝ պարտադիր և մեկը՝ կամընտրական՝ М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար և 6 մ-ը չգերազանցող երկարություն ունեցող՝ այլ կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար: Երկու սարքվածք՝ պարտադիր բոլոր կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ բացի М1 կատեգորիայից, և 6 մ-ը գերազանցող երկարություն ունեցող տրանսպորտայի միջոցներին համար:  <2>Վթարային ազդանշանների համակարգը միաժամանակ առկայծող շրջադարձի բոլոր ցուցիչներն են:  <3> Պարտադիր է 6 մ-ից ավելի եզրաչափքային երկարություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների համար:  <4> Պարտադիր է 2,1 մ-ից ավելի եզրաչափքային լայնություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների համար:  <5>Բացառությամբ բաց բեռնային հատվածամասով կամ առանց թափքի՝ N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների:  <6>Շրջադարձի կողային ցուցիչների և կողային եզրաչափքային լապտերների հետ համատեղելիս:  <7>Հետևի եզրաչափքային եզրագծային լույսերի, հետևի հակամառախուղային լապտերի կամ արգելակման ազդանշանի հետ խմբավորելիս, զուգակցելիս կամ համատեղելիս, կամ եթե մասամբ ունի հետևի լուսաանդրադարձիչ սարքվածքով ընդհանուր լուսաճառագայթող մակերևույթ:  <8>Գրանցման հետևի համարանիշի լուսավորման լապտերների քանակը պետք է բավարար լինի դրա ամբողջ մակերեսը լուսավորելու համար  <9>Հետևի եզրաչափքային լապտերի, հետևի եզրագծային լույսի, հետևի հակամառախուղային լապտերի, արգելակման ազդանշանի կամ կողային կարմիր եզրաչափքային լապտերի հետ խմբավորելիս կամ ընդհանուր լուսաճառագայթող մակերևույթի առկայության դեպքում: |

1.3.2. Կարմիր գույնի ոչ մի լույս չպետք է ճառագայթի դեպի առաջ ուղղությամբ, և սպիտակ գույնի ոչ մի լույս, բացառությամբ հետընթաց շարժման լապտերի, չպետք է ճառագայթի դեպի հետ ուղղությամբ: Տվյալ պահանջը չի տարածվում տրանսպորտային միջոցի ներքին լուսավորման համար տեղադրվող լուսավորման սարքվածքների վրա:

1.3.3. Առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերների, եզրագծային լույսերի, եթե այդպիսիք առկա են, կողային եզրաչափքային լապտերների, եթե այդպիսիք առկա են, և պետական գրանցման հետևի նշանի լապտերի միացումն ու անջատումը պետք է իրականացվեն կառավարման ընդհանուր օրգանի միջոցով։ Տվյալ պահանջը չի կիրառվում առջևի և հետևի եզրաչափքային լապտերներն օգտագործելիս, ինչպես նաև կողային եզրաչափքային լապտերները որպես կայանման լույսեր օգտագործելիս։

1.3.4. Հեռարձակ և մոտարձակ լույսի ցոլալապտերների և առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերների միացումը պետք է կատարվի միայն այն դեպքում, եթե միացված են նաև 1.3.3 կետում նշված լույսերը։ Տվյալ պահանջը չի կիրառվում հեռարձակ և մոտարձակ լույսի ցոլալապտերների նկատմամբ, եթե այդ լապտերների թարթումը կիրառվում է կարճաժամկետ նախազգուշացնող լուսային ազդանշաններ հաղորդելու համար։

1.3.5. Պարտադիր է հեռարձակ լույսի ցոլալապտերների, առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերների, շրջադարձի ցուցիչների, առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսերի, հետևի հակամառախուղային լապտերների համար աշխատունակ, վարորդի կողմից տեսանելի միացման հսկիչ լուսային ազդանշանների առկայությունը։ Առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսերի նկատմամբ սույն ենթակետի պահանջները համարվում են կատարված, եթե դրանց հետ միաժամանակ միացվում է սարքերի համակազմի լուսավորությունը։

1.3.6. Թույլատրվում է հեռարձակ լույսի ցոլալապտերների միաժամանակյա կամ զույգերով միացումը։ Հեռարձակ լույսը մոտարձակի փոխելիս հեռարձակ լույսի բոլոր ցոլալապտերները պետք է անջատվեն միաժամանակ։

1.3.7. Մոտարձակ լույսի ֆունկցիա կատարող առջևի լուսավորման ադապտիվ համակարգերը՝ անկախ օգտագործվող լույսի աղբյուրից, LED դասի լույսի աղբյուրներով մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները, ինչպես նաև 2 000 լյումենից ավելի նոմինալ լուսային հոսք ունեցող ցանկացած դասի լույսի աղբյուրներով մոտարձակ լույսի և հակամառախուղային ցոլալապտերները պետք է համալրվեն ցոլալապտերների թեքության անկյունը կարգավորող ավտոմատ շտկիչ սարքվածքով:

2 000 լյումենից ավելի նոմինալ լուսային հոսքով լույսի աղբյուրներ ունեցող մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները պետք է համալրված լինեն ցոլալապտերների մաքրման աշխատունակ սարքվածքով։

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S կատեգորիաների լույսի փոխարինովի գազապարպիչ աղբյուրները և H9, H9B, HIR1 կատեգորիաների հալոգենային շիկացման լամպերն ունեն 2 000 լյումենից ավելի նոմինալ լուսային հոսք: |

1.3.8. Հեռարձակ և մոտարձակ լույսի և հակամառախուղային ցոլալապտերների մականշվածքը և դրանցում տեղադրված լույսի աղբյուրների դասերը պետք է համապատասխանեն միմյանց։ Ցոլալապտերների կառուցվածքի մեջ կատարված փոփոխություններ, այդ թվում՝ ցոլալապտերների մեջ լույսի աղբյուրների փոփոխություն հայտնաբերելու դեպքում, կիրառվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 9-րդ հավելվածի 9-րդ բաժնի դրույթները։

1.3.9. Մոտարձակ լույսի ցոլալապտերների տեղակայմանը ներկայացվող պահանջները:

Ըստ բարձրության՝ հենման մակերևույթից բարձր՝ նվազագույնը 500 մմ, առավելագույնը՝ 1 200 մմ։ N3G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար առավելագույն բարձրությունը կարող է մեծացվել մինչև 1 500 մմ։

1.3.10. Առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերների տեղակայմանը ներկայացվող պահանջները (բացի L1-L4, L6 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներից):

1.3.10.1. Ըստ լայնության՝ ելքային առանցքի ուղղությամբ տեսանելի մակերևույթի <10> այն կետը, որն առավելագույն չափով է հեռացված տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությունից, պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնության եզրից ոչ ավելի, քան 400 մմ հեռավորության վրա։

1.3.10.2. Ըստ բարձրության՝ նվազագույնը՝ հողի մակերևույթից ոչ պակաս, քան 250 մմ վեր. առավելագույնը՝ M1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար հենման մակերևույթից ոչ ավելի, քան 800 մմ վեր. բոլոր մյուս կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար առավելագույն բարձրություն նախատեսված չէ։

1.3.10.3. Տեսանելի մակերևույթի վրա ոչ մի կետ չպետք է գտնվի մոտարձակ լույսի ցոլալապտերի տեսանելի մակերևույթի ամենաբարձր կետից վեր։

1.3.11. Վթարային ազդանշանային և շրջադարձի ցուցիչների տեղակայմանը ներկայացվող պահանջները:

Եթե տեղադրված են շրջադարձի ֆակուլտատիվ (ոչ պարտադիր) ցուցիչներ, ապա դրանք պետք է տեղակայված լինեն սիմետրիկ կերպով և գտնվեն ուղղահայաց գծով առավելագույն այն հեռավորության վրա, որը թույլատրվում է թափքի եզրագծով, սակայն ոչ պակաս, քան պարտադիր լույսերից 600 մմ վեր։

1.3.12. Արգելակման ազդանշանների տեղակայմանը ներկայացվող պահանջները:

1.3.12.1. Ըստ լայնության՝ М1, N1, L2, L4-L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար. ելքային առանցքի ուղղությամբ տեսանելի մակերևույթի այն կետը, որն առավելագույն չափով է հեռացված տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությունից, պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնության եզրից ոչ ավելի, քան 400 մմ հեռավորության վրա.

L2, L5-L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ եթե տեղադրվում է արգելակման մեկ ազդանշան, ապա դրա ելքային առանցքը պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթության վրա, L4 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ եթե տեղադրվում է արգելակման երրորդ ազդանշանը, ապա այն պետք է տեղադրվի մոտոցիկլետի վրա տեղադրված արգելակման ազդանշանին սիմետրիկ՝ մոտոցիկլետի միջին երկայնական հարթության նկատմամբ.

բոլոր մյուս կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ ելքային առանցքի ուղղությամբ տեսանելի մակերևույթի այն կետը, որը նվազագույն չափով է հեռացված տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությունից, պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնության եզրից ոչ պակաս, քան 600 մմ հեռավորության վրա։ Այս հեռավորությունը կարող է նվազեցվել մինչև 400 մմ, եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը 1 300 մմ-ից պակաս է։

1.3.12.2. Ըստ բարձրության՝ հենման մակերևույթից վեր՝ 350 մմ-ից մինչև 1 500 մմ-ի սահմաններում (առավելագույնը՝ 2 100 մմ, եթե նշված պահանջին հետևելը հնարավոր չէ թափքի ձևի պատճառով, եթե ֆակուլտատիվ լույսեր տեղադրված չեն)։ Եթե ֆակուլտատիվ լույսերը տեղադրված են, ապա դրանք պետք է տեղակայված լինեն սիմետրիկ՝ ուղղահայաց գծով առավելագույն այն հեռավորության վրա, որը թույլատրվում է թափքի եզրագծով, սակայն ոչ պակաս, քան պարտադիր լույսերից 600 մմ վեր (բացառությամբ L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների)՝

L1-L3, L5-L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ հենման մակերևույթից ոչ պակաս, քան 250 մմ և ոչ ավելի, քան 1 500 մմ վեր.

L4 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ հենման մակերևույթից ոչ պակաս, քան 250 մմ, ոչ ավելի, քան 1 200 մմ վեր։

1.3.12.3. Արգելակման լրացուցիչ ազդանշանները պետք է տեղադրվեն հետևի ապակու արտաքին մակերևույթի կամ ծածկույթի ստորին եզրից ոչ ավելի, քան 150 մմ և հենման մակերևույթի մակարդակից ոչ պակաս, քան   
850 մմ հեռավորությամբ։

1.3.12.4. Թույլատրվում է արգելակման լրացուցիչ ազդանշանի օպտիկական կենտրոնի՝ միջին երկայնական հարթությունից դեպի ձախ կամ աջ ոչ ավելի, քան 150 մմ տեղաշարժը, կամ արգելակման լրացուցիչ երկու ազդանշանների տեղադրումը, որոնք այդ դեպքում պետք է հնարավորինս մոտ գտնվեն միջին երկայնական հարթությանը, այդ հարթության յուրաքանչյուր կողմում՝ մեկական սարքվածք։

1.3.13. Հետևի հակամառախուղային լապտերների տեղակայմանը ներկայացվող պահանջները:

1.3.13.1. Ըստ լայնության՝ եթե առկա է հետևի միայն մեկ հակամառախուղային լապտեր, ապա այն պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթության ձախ կողմում՝ շարժման ուղղության նկատմամբ, կամ այդ հարթության վրա։

1.3.13.2. Ըստ բարձրության՝ հենման մակերևույթից վեր՝ նվազագույնը՝ 250 մմ, առավելագույնը՝ 1 000 մմ։ N3G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար առավելագույն բարձրությունը կարող է մեծացվել մինչև 1 200 մմ։

**1.4. М2 և М3 կատեգորիաների ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների ընդհանուր անվտանգությանը ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ | 1. Բոլոր ստուգումները և չափումները կատարվում են հարթ հորիզոնական մակերևույթի վրա կայանված՝ սովորական աշխատանքային վիճակում գտնվող, լրակազմված տրանսպորտային միջոցի վրա։ Եթե տրանսպորտային միջոցը համալրված է հատակի իջեցման համակարգով, ապա վերջինս պետք է կարգավորվի այնպես, որ տրանսպորտային միջոցը գտնվի իր շարժման սովորական բարձրության մակարդակին։  2. Առևտրային նպատակով օգտագործման համար չնախատեսված տրանսպորտային միջոցների, մասնագիտացված ուղևորատար տրանսպորտային միջոցների, М2G и М3G կատեգորիաների ավտոբուսների, ծիսական ծառայությունների համար նախատեսված ավտոբուսների, ինչպես նաև նվազեցված թվով նստելատեղեր ունեցող ավելացված հարմարավետությամբ M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ սույն Հավելվածի 1.4.5, 1.4.6.2-1.4.6.3, 1.4.7, 1.4.19, 1.4.20, 1.4.21.1-1.4.21.2, 1.4.21.3.2-1.4.21.3.4 ենթակետերի պահանջները չեն կիրառվում։ |

1.4.1. Հակահրդեհային պաշտպանությունը:

1.4.1.1. Շարժիչի հատվածում չի թույլատրվում օգտագործել որևէ դյուրաբոցավառ ձայնամեկուսիչ նյութ կամ վառելիքը, քսայուղը կամ այլ այրվող նյութ կլանող որևէ նյութ, եթե այն ծածկված չէ հերմետիկ շերտով։

1.4.1.2. Պետք է նախատեսվեն շարժիչի հատվածի ցանկացած մասում վառելիքի, քսայուղի կամ ցանկացած այլ այրվող նյութի կուտակումը կանխող նախազգուշացման միջոցներ՝ համապատասխան կառուցվածքային առանձնահատկությունների հաշվին կամ դրենաժային անցքերի ստեղծման միջոցով։

1.4.1.3. Շարժիչի հատվածի կամ ջերմության ցանկացած այլ աղբյուրի (ինչպես օրինակ՝ երկար վայրէջքով ընթացող տրանսպորտային միջոցի շարժման ժամանակ արձակվող էներգիայի կլանման համար նախատեսված սարքվածքը, օրինակ՝ դանդաղարարը կամ սրահի տաքացման սարքվածքը՝ բացի շարժիչի սառեցման համակարգի հեղուկով տաքացվող ցանկացած սարքավորումից) և տրանսպորտային միջոցի մնացած մասի միջև պետք է տեղադրվի ջերմադիմացկուն նյութից միջնորմ։ Ամրակման բոլոր հարմարանքները, սեղմակները, միջադիրները և այլն, որոնք օգտագործվում են միջնորմի համար, պետք է լինեն հրակայուն։

1.4.1.4. Արտաթող համակարգից կամ ջերմության այլ կարևոր աղբյուրներից 100 մմ հեռավորության սահմաններում որևէ բոցավառ նյութի առկայությունը պետք է թույլատրվի միայն այն դեպքում, եթե այդ նյութերը պատշաճ կերպով պաշտպանված են։ Քսուքի ներթափանցումը կամ արտանետիչ համակարգի կամ ջերմության այլ կարևոր աղբյուրների հետ այլ բոցավառ նյութերի շփումը կանխելու նպատակով պետք է ապահովվի համապատասխան պաշտպանություն։ Սույն կետի նպատակներով բոցավառ նյութ է համարվում այն նյութը, որը նախատեսված չէ այնպիսի բարձր ջերմաստիճաններին դիմակայելու համար, որոնց առկայությունը հնարավոր է դրա օգտագործման տեղում։

1.4.1.5. (Չի կիրառվում երկհարկանի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ։) Պետք է նախատեսվի մեկ կամ մի քանի կրակմարիչներ տեղադրելու համար տեղ, որոնցից մեկը պետք է գտնվի վարորդի նստոցին մոտ։ Կրակմարիչները փակվող արկղերում կամ հեշտ կոտրվող ապակու հետևում տեղավորելու դեպքում պետք է հստակ նշված լինեն դրանց պահպանման տեղերը, և պետք է ապահովվի վթարային իրավիճակում դրանց անարգել դուրսբերման հնարավորությունը։

1.4.2. Էլեկտրասարքավորումները և էլեկտրահաղորդագիծը:

1.4.2.1. Բոլոր հաղորդալարերը պետք է հուսալիորեն մեկուսացված լինեն, և ամբողջ էլեկտրահաղորդագիծն ու բոլոր էլեկտրասարքավորումները պետք է դիմակայեն այն ջերմաստիճանի և խոնավության ազդեցությանը, որոնց դրանք ենթարկվում են։ Բոլոր հաղորդալարերը պետք է հուսալիորեն պաշտպանված և ամուր ամրակցված լինեն՝ բացառելու համար դրանց խզման, շփումից կտրատվելու կամ մաշվելու հնարավորությունը։

1.4.2.2. Բոլոր էլեկտրական մալուխները պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանց ոչ մի հատված չհպվի որևէ վառելիքամուղի կամ արտաթող համակարգի ցանկացած այլ դետալի և չենթարկվի չափից դուրս տաքացման, եթե նախատեսված չեն պատշաճ հատուկ մեկուսացում և պաշտպանություն։

1.4.3. Կուտակչային մարտկոցները:

1.4.3.1. Կուտակչային բոլոր մարտկոցները պետք է լինեն լավ ամրացված և հեշտ հասանելի։

1.4.3.2. Այն հատվածը, որտեղ տեղադրվում են կուտակչային մարտկոցները, պետք է առանձնացված լինի ուղևորասրահից և վարորդի հատվածից ու պատշաճ կերպով օդափոխվի արտաքին օդով։

1.4.3.3. Կուտակչային մարտկոցների բևեռները պետք է պաշտպանված լինեն կարճ միակցման վտանգից։

1.4.4. Առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենայի) արկղիկները:

Պետք է նախատեսվի տեղ՝ առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենայի) մեկ կամ մի քանի արկղիկների տեղադրման համար։ Արկղիկները կարող են պաշտպանված լինել գողությունից կամ վանդալիզմից (օրինակ՝ դրանք փակվող արկղում կամ հեշտ կոտրվող ապակու հետևում տեղադրելու միջոցով)՝ պայմանով, որ այդ առարկաների պահպանման տեղերը պետք է հստակ նշված լինեն, և պետք է ապահովվի վթարային իրավիճակում դրանց անարգել դուրսբերման հնարավորությունը։

1.4.5. Ելքերի թիվը (չի կիրառվում երկհարկանի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ):

1.4.5.1. Տրանսպորտային միջոցի մեջ պետք է լինի նվազագույնը երկու դուռ. կամ երկու ծառայողական դուռ, կամ մեկ ծառայողական դուռ և մեկ պահեստային դուռ։ Ծառայողական դռների նվազագույն թիվը պետք է համապատասխանի 1.3 աղյուսակին։

Աղյուսակ 1.3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ուղևորների թիվը | Ծառայողական դռների թիվը | | |
| դաս I և А | դաս II | դաս III և В |
| 9 - 45 | 1 | 1 | 1 |
| 46 - 70 | 2 | 1 | 1 |
| 71 - 100 | 3 | 2 | 1 |
| 100-ից ավելի | 4 | 3 | 1 |

1.4.5.2. Հոդավորված տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր կոշտ հատվածամասում ծառայողական դռների նվազագույն թիվը պետք է հավասար լինի մեկի. բացառություն է կազմում I դասի հոդավորված ավտոբուսի առջևի հատվածամասը, որտեղ դռների նվազագույն թիվը պետք է հավասար լինի երկուսի։ Շարժաբերի մեքենայացված համակարգով սարքավորված ծառայողական դռները չպետք է դիտարկվեն որպես պահեստային դռներ, եթե դրանք հնարավոր չէ հեշտությամբ բացել ձեռքով։

1.4.5.3. Ելքերի նվազագույն թիվը պետք է լինի այնպիսին, որ առանձնացված հատվածում ելքերի ընդհանուր թիվը համապատասխանի 1.4 աղյուսակին։ Վթարային մտոցները կարող են դիտարկվել միայն որպես վերոնշյալ վթարային ելքերից մեկը։

Աղյուսակ 1.4

|  |  |
| --- | --- |
| Այն ուղևորների և անձնակազմի անդամների թիվը, որոնք կարող են գտնվել յուրաքանչյուր հատվածում | Ելքերի նվազագույն ընդհանուր թիվը |
| 1 - 8 | 2 |
| 9 - 16 | 3 |
| 17 - 30 | 4 |
| 31 - 45 | 5 |
| 46 - 60 | 6 |
| 61 - 75 | 7 |
| 76 - 90 | 8 |
| 91 - 110 | 9 |
| 111 - 130 | 10 |
| 130-ից ավելի | 11 |

1.4.5.4. Ելքերի նվազագույն թիվը և տեղակայվածությունը որոշելու նպատակով հոդավորված տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր կոշտ հատվածամաս անհրաժեշտ է դիտարկել որպես առանձին տրանսպորտային միջոց։ Պահեստային ելքերի թիվը որոշելու նպատակով զուգարանը և խոհանոցը առանձնացված հատվածներ չեն համարվում։ Ուղևորների թիվը պետք է որոշվի յուրաքանչյուր կոշտ հատվածամասի համար։

1.4.5.5. Երկտակ ծառայողական դուռը դիտարկվում է որպես երկու դուռ, իսկ երկտակ կամ համակցված պատուհանը՝ որպես երկու պահեստային պատուհաններ։

1.4.5.6. Եթե վարորդի հատվածը միացված չէ ուղևորասրահին անցամասով, պետք է պահպանվեն հետևյալ պայմանները:

1.4.5.6.1. Վարորդի հատվածը պետք է համալրված լինի երկու ելքերով, որոնք չպետք է տեղակայված լինեն միևնույն կողապատի վրա. եթե ելքերից մեկը պատուհանն է, ապա այն պետք է բավարարի պահեստային պատուհաններին ներկայացվող և 1.4.7.1 և 1.4.12. կետերում ներկայացված պահանջներին։

1.4.5.6.2. Վարորդի կողքին թույլատրվում է տեղադրել մեկ կամ երկու նստոցներ՝ լրացուցիչ ուղևորների համար. այս դեպքում ելքեր են հանդիսանում դռները։ Վարորդի դուռը դիտարկվում է որպես պահեստային դուռ՝ վերոնշյալ նստելատեղերը զբաղեցնող անձանց համար՝ պայմանով, որ վարորդի նստոցը, ղեկանիվը, շարժիչի պատյանը, փոխանցումների փոխարկման լծակը, ձեռքի արգելակի լծակը և նմ. չեն դժվարացնում ելքը։ Վերոնշյալ անձանց համար նախատեսված դուռը համարվում է պահեստային դուռ՝ վարորդի համար։

1.4.5.7. Եթե դեպի վարորդի հատված և նրան մոտ տեղակայված ցանկացած տեղ մուտքն ապահովվում է ուղևորասրահի այլ հատվածից՝ համապատասխան անցամասի հաշվին, ապա վարորդի հատվածից արտաքին ելք չի պահանջվում։

Այս դեպքը չի բացառում վարորդի նստոցի և ուղևորասրահի միջև դռան կամ այլ արգելապատի առկայությունը՝ պայմանով, որ այդ արգելապատը վթարային իրավիճակում կարող է արագ հանվել վարորդի կողմից։ Այդպիսի արգելապատով փակված հատվածում վարորդի դուռը չի դիտարկվում որպես ուղևորների համար նախատեսված ելք։

1.4.5.8. Բացի պահեստային դռներից և պատուհաններից՝ II, III և В դասերի տրանսպորտային միջոցներում պետք է լինեն վթարային մտոցներ։ Դրանցով կարող են սարքավորվել նաև I և А դասերի տրանսպորտային միջոցները։ Մտոցների նվազագույն թիվը պետք է համապատասխանի 1.5 աղյուսակին։

Աղյուսակ 1.5

|  |  |
| --- | --- |
| Ուղևորների թիվը | Մտոցների թիվը |
| 50-ից ոչ ավելի | 1 |
| 50-ից ավելի | 2 |

1.4.6. Ելքերի տեղակայվածությունը (չի կիրառվում երկհարկանի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ):

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն | Տրանսպորտային միջոցները, որոնցում տեղավորվում են 22-ից ոչ ավելի ուղևորներ, կարող են համապատասխանել կամ 1.4.6 կետի պահանջներին, կամ 1.4.21 կետի պահանջներին։ |

1.4.6.1. Ծառայողական դուռը (դռները) պետք է տեղակայված լինի (լինեն) տրանսպորտային միջոցի աջ կողմում, ընդ որում՝ երկու և ավելի դռների դեպքում դրանցից առնվազն մեկը պետք է գտնվի տրանսպորտային միջոցի առջևի կեսում։ Սա չի բացառում տրանսպորտային միջոցի հետևի ճակատամասում՝ հաշմանդամների սայլակներով ուղևորների օգտագործման համար նախատեսված դռան առկայությունը։

1.4.6.2. Առնվազն մեկ վթարային ելք պետք է տեղակայված լինի տրանսպորտային միջոցի համապատասխանաբար հետևի կամ առջևի ճակատամասում։ I դասի տրանսպորտային միջոցների և այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնցում հետևի մասն ամբողջությամբ մեկուսացված է ուղևորասրահից, այդ ցուցումը համարվում է կատարված, եթե տեղադրված է վթարային մտոց։

1.4.6.3. Վթարային մտոցների առկայության դեպքում դրանք պետք է տեղադրված լինեն հետևյալ կերպ. եթե առկա է միայն մեկ մտոց, ապա այն պետք է տեղադրված լինի տրանսպորտային միջոցի միջին երրորդում. եթե առկա են երկու մտոցներ, ապա տրանսպորտային միջոցի երկայնական առանցքին զուգահեռ գծով չափված անցքերի ամենամոտ եզրերի միջև եղած հեռավորությունը պետք է լինի 2 մետրից ոչ պակաս։

1.4.7. Ելքերի նվազագույն չափսերը:

1.4.7.1. Տարբեր տիպի ելքերի համար պետք է պահպանվեն 1.6 աղյուսակում ներկայացված նվազագույն չափսերը։

Աղյուսակ 1.6

|  | | | | Դաս I | Դաս II և III | Ծանոթագրություններ | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ծառայողական դուռ | Դռնատեղ | Բարձրությունը (մմ) | | 1 800 | 1 650 | - | |
| Լայնությունը (մմ) | | միտակ դուռ՝ 650 երկտակ դուռ՝ 1 200 | | Այս չափսը կարող է նվազեցվել 100 մմ-ով, եթե չափումը կատարվում է բռնաձողերի մակարդակի վրա | |
| Պահեստային դուռ | Բարձրությունը (մմ) | | 1 250 | | - | |
| Լայնությունը (մմ) | | 550 | |
| Պահեստային պատուհան | Մակերեսը (մմ2) | | | 400 000 | | Այս անցքի մեջ պետք է տեղավորվի 500 х 700 մմ չափսի ուղղանկյուն | |
| Պահեստային պատուհանը, որը տեղակայված է տրանսպորտային միջոցի հետևի ճակատամասում, եթե արտադրող գործարանը չի նախատեսում վերոնշյալ նվազագույն չափսերով պահեստային պատուհան։ | | | | Պահեստային պատուհանի որմնանցքի մեջ պետք է տեղավորվի 350 մմ բարձրությամբ և 1 550 մմ լայնությամբ ուղղանկյուն։ Այս ուղղանկյունու անկյունները կարող են կլորացված լինել, ընդ որում` կորության շառավիղը չպետք է գերազանցի 250 մմ-ը։ | | | |
| Վթարային մտոց | Մտոցի որմնանցք | | Մակերեսը (մմ2) | 400 000 | | | Այս անցքի մեջ պետք է տեղավորվի 500 х 700 մմ չափսի ուղղանկյուն |

1.4.8. Բոլոր ծառայողական դռներին ներկայացվող տեխնիկական պահանջները:

1.4.8.1. Յուրաքանչյուր ծառայողական դուռ պետք է հեշտ բացվի տրանսպորտային միջոցի ներսից և դրսից, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվում է անշարժ վիճակում (այս պայմանը պարտադիր չէ շարժվող տրանսպորտային միջոցի համար)։ Այնուամենայնիվ, այդ պահանջը չպետք է մեկնաբանվի որպես դռները դրսից կողպելու հնարավորությունը բացառող պահանջ՝ պայմանով, որ այդ դուռը միշտ կարելի է բացել ներսից։

1.4.8.2. Ձեռքով բացվող և փակվող յուրաքանչյուր միտակ ծառայողական դուռ, որն ամրացվում է ծխնիներով կամ հոդակապերով, պետք է տեղադրվի այնպես, որ տրանսպորտային միջոցի՝ դեպի առաջ ընթանալու ժամանակ այդ դուռն անշարժ օբյեկտի հետ բացված դիրքով շփվելու դեպքում տեղաշարժվի փակվելու ուղղությամբ։ Եթե ձեռքով բացվող և փակվող ծառայողական դուռը սարքավորված է անգլիական (լեզվակավոր) կողպեքով, ապա այն պետք է լինի երկդիրք տիպի։

1.4.8.3. Ծառայողական դռան ներսի կողմում չպետք է լինի ոչ մի այնպիսի սարքվածք, որը նախատեսված է ներսի աստիճաններն այն դեպքում փակելու համար, երբ դուռը գտնվում է բաց դիրքում։ Սա չի բացառում որմնախորշում աստիճանների առկայությունը, երբ դուռը գտնվում է փակ դիրքում, դռան կառավարման մեխանիզմի և այլ սարքավորումների առկայությունը, որոնք մոնտաժված են դռան ներսի կողմում և չեն հանդիսանում այն հատակը մասը, որի վրա կարելի է կանգնել։ Այդ մեխանիզմն ու սարքավորումները չպետք է վտանգ ներկայացնեն ուղևորների համար։

1.4.8.4. Եթե ուղիղ տեսադաշտը բավարար չէ, անհրաժեշտ է տեղադրել օպտիկական կամ այլ սարքվածքներ, որոնք վարորդին թույլ են տալիս իր տեղից տեսնել ավտոմատ չհանդիսացող յուրաքանչյուր ծառայողական դռանը դրսի կողմից անմիջապես մոտ գտնվող ուղևորներին։ 22-ից ոչ ավելի ուղևորներ տեղավորող տրանսպորտային միջոցի հետևի ճակատամասում ծառայողական դռան առկայության դեպքում այս պահանջը համարվում է կատարված, եթե վարորդն ի վիճակի է հայտնաբերելու 1,3 մ բարձրությամբ օբյեկտի առկայությունը, որը գտնվում է տրանսպորտային միջոցի հետևում՝ 1 մ հեռավորությամբ։

1.4.8.5. Եթե ծառայողական դուռը հարակցվում է զուգարանի կամ ներսի այլ հատվածի դռանը, ապա այդ ծառայողական դուռը պետք է համալրված լինի դա չկանխամտածված կերպով բացելը կանխող սարքվածքով։ Սակայն այդ ցուցումը չպետք է կիրառվի, եթե ծառայողական դուռը ավտոմատ կերպով փակվում է ընթացող տրանսպորտային միջոցի՝ 5 կմ/ժ-ից ավելի արագությամբ շարժման ժամանակ։

1.4.9. Ավտոմատ ծառայողական դռներին ներկայացվող լրացուցիչ տեխնիկական պահանջները:

Յուրաքանչյուր ավտոմատ ծառայողական դռան բացման մեխանիզմները պետք է գործարկվեն և անջատվեն միայն վարորդի նստոցից՝ նրա կողմից։ Գործարկումն ու անջատումը կարող են լինել կամ ուղղակի՝ անջատիչի օգնությամբ, կամ անուղղակի, օրինակ՝ առջևի ծառայողական դուռը բացելու և փակելու միջոցով։

1.4.10. Ավտոմատ ծառայողական դռները փակելը:

1.4.10.1. Ավտոմատ ծառայողական դուռը բացվելուց հետո պետք է ավտոմատ կերպով կրկին փակվի՝ որոշակի ժամանակահատված լրանալուց հետո։ Եթե այդ ժամանակահատվածի ընթացքում տրանսպորտային միջոց մուտք է գործում կամ դրանից դուրս է գալիս ուղևոր, անվտանգության հարմարանքը (օրինակ՝ հատակի հպակային վահանակը, լուսային արգելապատը, մեկ ուղղությամբ անցամասը) պետք է ապահովի ժամանակի բավականաչափ միջակայք՝ նախքան դռան փակվելը։

1.4.10.2. Եթե ուղևորը տրանսպորտային միջոց մուտք է գործում կամ դրանից դուրս է գալիս դռան փակվելու ժամանակ, փակվելու գործընթացը պետք է ավտոմատ կերպով ընդհատվի, և դուռը պետք է վերադառնա բացված դիրքի։

1.4.10.3. Ավտոմատ ծառայողական դռան բացելու մեխանիզմների՝ վարորդի կողմից անջատվելուց հետո բաց դռները պետք է փակվեն 1.4.10.1 և 1.4.10.2. կետերին համապատասխան։

1.4.11. Պահեստային դռներին ներկայացվող պահանջները:

1.4.11.1. Պահեստային դռները պետք է հեշտ բացվեն ներսից և դրսից, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվում է անշարժ վիճակում։ Սակայն այս պահանջը չպետք է մեկնաբանվի որպես դռները դրսից կողպելու հնարավորությունը բացառող՝ պայմանով, որ այն միշտ կարող է ներսից բացվել դռների բացման սովորական մեխանիզմի օգնությամբ։

1.4.11.2. Պահեստային դռները որպես այդպիսին օգտագործվելու դեպքում չպետք է ունենան մեխանիկական շարժաբեր՝ բացի այն դեպքերից, երբ կառավարման մեխանիզմը գործարկելուց և սովորական դիրքին վերադառնալուց հետո դռները նորից չեն փակվում այնքան ժամանակ, քանի դեռ վարորդը չի միացրել դրանք փակելու մեխանիզմը։ Դրանք նաև չպետք է լինեն շարժական տիպի՝ բացի 22-ից ոչ ավելի ուղևորներ տեղավորող տրանսպորտային միջոցների վրա գտնվողներից։

1.4.11.3. Տրանսպորտային միջոցի կողային մասում տեղադրված կախովի պահեստային դռները պետք է կախվեն առջևի մասով և բացվեն դեպի դուրս։ Դռան բացվելը սահմանափակող գոտիները, շղթաները կամ սահմանափակող այդ սարքվածքներ թույլատրվում են, եթե չեն խոչընդոտում դռների ազատ բացվելուն՝ 100°-ից ոչ պակաս անկյան տակ, և թույլ են տալիս մնալ այդ դիրքով։ Եթե առկա են դեպի պահեստային դուռն ազատ մուտք ապահովելու բավարար միջոցներ, 100° նվազագույն անկյան մասով պահանջը չի կիրառվում։

1.4.11.4. Պահեստային դռները պետք է սարքավորված լինեն դրանց չկանխամտածված կերպով բացելը կանխող սարքվածքով։ Սակայն այդ պահանջը չի կիրառվում, եթե պահեստային դուռը ավտոմատ կերպով փակվում է ընթացող տրանսպորտային միջոցի՝ 5 կմ/ժ-ից ավելի արագությամբ շարժման ժամանակ։

1.4.11.5. Պահեստային բոլոր դռները պետք է համալրված լինեն ձայնային սարքվածքով, որը վարորդին նախազգուշացնում է դռների ոչ կիպ փակված լինելու մասին։ Նախազգուշացնող սարքվածքը պետք է գործարկվի սևեռիչը կամ դռան բռնակը շարժելու, այլ ոչ թե հենց դուռը շարժելու միջոցով։

1.4.12. Պահեստային պատուհաններին ներկայացվող պահանջները:

1.4.12.1. Կախովի կամ հետգցովի ցանկացած պահեստային պատուհան պետք է բացվի դեպի դուրս։

1.4.12.2. Ցանկացած պահեստային պատուհան պետք է՝

1.4.12.2.1. կամ հեշտ ու արագ բացվի տրանսպորտային միջոցի ներսից և դրսից՝ համապատասխան հարմարանքի օգնությամբ.

1.4.12.2.2. կամ ունենա հեշտ կոտրվող պաշտպանիչ ապակի։ Վերջին դրույթը բացառում է շերտավոր ապակու կամ պլաստիկ նյութից պատրաստված ապակու օգտագործման հնարավորությունը։ Յուրաքանչյուր պահեստային պատուհանի մոտ պետք է տեղադրված լինի հարմարանք, որը հեշտ հասանելի է տրանսպորտային միջոցում գտնվող անձանց համար այնպես, որ դրանով հնարավոր լինի կոտրել յուրաքանչյուր պատուհանը։

1.4.12.3. Յուրաքանչյուր պահեստային պատուհան, որը կարող է կողպվել դրսից, պետք է կառուցված լինի այնպես, որ դա հնարավոր լինի ցանկացած ժամանակ բացել տրանսպորտային միջոցի ներսից։

1.4.12.4. Վերին եզրին հորիզոնական գծով տեղադրված ծխնիներ ունեցող կախովի պահեստային պատուհանը պետք է սարքավորված լինի դա ամբողջությամբ բացված դիրքում պահելու համար նախատեսված համապատասխան մեխանիզմով։ Յուրաքանչյուր կախովի վթարային պատուհան պետք է բացվի և փակվի այնպես, որ չխոչընդոտի տրանսպորտային միջոց ազատ կերպով մուտք գործելուն կամ դրանից դուրս գալուն։

1.4.13. Վթարային մտոցներին ներկայացվող պահանջները:

1.4.13.1. Յուրաքանչյուր վթարային մտոց պետք է բացվի և փակվի այնպես, որ չխոչընդոտի տրանսպորտային միջոց ազատ կերպով մուտք գործելուն կամ դրանից դուրս գալուն։

1.4.13.2. Տանիքի պահեստային մտոցները պետք է լինեն հետգցովի, կախովի կամ հեշտ կոտրվող պաշտպանիչ ապակուց պատրաստված։

Հատակի պահեստային մտոցները պետք է պաշտպանված լինեն ինքնաբերաբար գործարկվելուց։ Սակայն սույն պահանջը չի կիրառվում, եթե հատակի մտոցը ավտոմատ կերպով փակվում է ընթացող տրանսպորտային միջոցի՝ 5 կմ/ժ-ից ավելի արագությամբ շարժման ժամանակ։

1.4.13.3. Հետգցովի տիպի մտոցները բացվելիս չպետք է ամբողջությամբ հեռանան տրանսպորտային միջոցից, որպեսզի մտոցը որևէ վտանգ չներկայացնի ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցների համար։ Հատակի հետգցովի մտոցները պետք է բացվեն միայն դեպի ուղևորասրահի ներսի կողմը։

1.4.13.4. Վթարային մտոցները պետք է հեշտ բացվեն կամ հանվեն ինչպես ներսից, այնպես էլ դրսից։ Հեշտ կոտրվող մտոցի դեպքում դրան մոտ պետք է տեղադրվի սարքվածք, որը հեշտ հասանելի է տրանսպորտային միջոցում գտնվող անձանց համար այնպես, որ դրանով հնարավոր լինի կոտրել մտոցը։

1.4.14. Գրառումները:

1.4.14.1. Տրանսպորտային միջոցի ներսից և դրսից յուրաքանչյուր պահեստային ելք պետք է նշվի «Պահեստային ելք» գրառմամբ, որն անհրաժեշտության դեպքում լրացվի համապատասխան միջազգային նշագրով։ Գրառումը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով։

1.4.14.2. Ծառայողական դռների և բոլոր պահեստային ելքերի վթարային կառավարման մեխանիզմները տրանսպորտային միջոցի ներսից ու դրսից, որպես այդպիսին, պետք է նշագրվեն համապատասխան նշանով կամ ռուսերեն լեզվով հստակ գրառմամբ, որը կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով։

1.4.14.3. Պահեստային ելքերի վթարային կառավարման յուրաքանչյուր մեխանիզմի վրա կամ դրանցից յուրաքանչյուրի կողքին պետք է լինեն դրանք օգտագործելու մասին հստակ հրահանգներ՝ ռուսերեն լեզվով, որոնք կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով։

1.4.15. Ներսի նախագծումը:

1.4.15.1. Ներսի նախագծումը պետք է ապահովի ուղևորների մուտքը դեպի ծառայողական դռներ, պահեստային դռներ, պահեստային պատուհաններ, տանիքի վթարային մտոցներ, հատակի վթարային մտոցներ։

1.4.15.2. Մուտքն ապահովող անցամասերի հատակը պետք է ունենա սահելը կանխող մակերևույթ։

1.4.16. Կապը՝ վարորդի հետ։

I, II և А դասերի տրանսպորտային միջոցների վրա պետք է նախատեսված լինեն սարքվածքներ, որոնք ուղևորներին թույլ են տալիս վարորդին հաղորդել տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելու ազդանշան։ Կապի բոլոր այսպիսի սարքվածքների կառավարման տարրերը պետք է ունենան դուրս եկած կոճակներ, որոնք I և А դասերի տրանսպորտային միջոցների վրա պետք է գտնվեն հատակի մակարդակից ոչ ավելի, քան 1 200 մմ բարձրությամբ և ունենան ցայտուն գուներանգ։ Կառավարման այդ տարրերը պետք է բաշխվեն հավասարաչափ՝ ամբողջ տրանսպորտային միջոցում։

1.4.17. Սրահի ներսում էլեկտրական լույսը պետք է ապահովի ստորև նշվածների ներսի արհեստական լուսավորությունը՝

1.4.17.1. բոլոր ուղևորասրահների, անձնակազմի հատվածների, զուգարանների և հոդավորված տրանսպորտային միջոցի շրջադարձային հատվածամասի.

1.4.17.2. բոլոր աստիճանների.

1.4.17.3. բոլոր ելքերի անցամասերի և ծառայողական դռանը (ծառայողական դռներին) հարակցվող գոտու.

1.4.17.4. բոլոր ելքերի կառավարման ներսի մեխանիզմների և ներսի նշագրումների ու գրառումների.

1.4.17.5. բոլոր տեղերի, որտեղ առկա է որևէ խոչընդոտ։

1.4.18. Հոդավորված տրանսպորտային միջոցների շրջադարձային հատվածը:

1.4.18.1. Եթե հոդավորված տրանսպորտային միջոցը լրակազմված վիճակում կանգնած է հարթ հորիզոնական մակերևույթի վրա, ապա դրա ցանկացած կոշտ հատվածամասի հատակի և պտտվող հարթակի կամ դրան փոխարինող տարրի հատակի միջև չպետք է լինի չծածկված այնպիսի բացակ, որի լայնությունը գերազանցի՝

1.4.18.1.1. 10 մմ-ը, երբ տրանսպորտային միջոցի բոլոր անիվները գտնվում են մեկ հարթության վրա. կամ

1.4.18.1.2. 20 մմ-ը, երբ շրջադարձային հատվածին հարակից սռնու անիվները գտնվում են այն մակերևույթից 150 մմ-ով բարձր տեղակայված մակերևույթի վրա, որի վրա հենվում են մնացած սռնիների անիվները։

1.4.18.2. Կոշտ հատվածամասերի հատակի մակարդակի և պտտվող հարթակի հատակի մակարդակի միջև եղած տարբերությունը չպետք է գերազանցի՝

1.4.18.2.1. 20 մմ-ը՝ վերոնշյալ 1.4.18.1.1 կետում նշված պայմանների դեպքում. կամ

1.4.18.2.2. 30 մմ-ը՝ վերոնշյալ 1.4.18.1.2 կետում նշված պայմանների դեպքում։

1.4.18.3. Հոդավորված տրանսպորտային միջոցների վրա պետք է նախատեսված լինեն միջոցներ, որոնք խոչընդոտում են ուղևորների մուտքը դեպի շրջադարձային հատվածի ցանկացած մաս, որտեղ՝

1.4.18.3.1. հատակի մեջ առկա է չծածկված բացակ, որի մեծությունը չի համապատասխանում 1.4.18.1.1 կետի ցուցումներին.

1.4.18.3.2. հատակը չի դիմանում ուղևորների զանգվածին։

1.4.19. Բռնաձողերը և ձեռքերի հենարաններ:

1.4.19.1. Բռնաձողերի և ձեռքերի հենարանների հատվածքը պետք է լինի այնպիսին, որ ուղևորը կարողանա հեշտությամբ կառչել և ամուր բռնվել դրանցից։ Ցանկացած բռնաձողի երկարությունը պետք է լինի 100 մմ-ից ոչ պակաս, որպեսզի դրա վրա կարողանա տեղավորվել ձեռքի դաստակը։

1.4.19.2. Բռնաձողերի կամ ձեռքերի հենարանների և տրանսպորտային միջոցի առաստաղի կամ պատերի հարակից մասի միջև եղած ազատ տարածությունը պետք է լինի 40 մմ-ից ոչ պակաս։ Սակայն II, III կամ В դասի տրանսպորտային միջոցի դռան բռնաձողի կամ նստոցի մոտ եղած բռնաձողի դեպքում կամ մուտքն ապահովող անցամասում թույլատրվում է 35 մմ նվազագույն ազատ տարածություն։

1.4.19.3. Յուրաքանչյուր բռնաձողի, ձեռքերի հենարանները կամ կանգնակի մակերևույթները պետք է ունենան ցայտուն ներկվածք և լինեն չսահող։

1.4.19.4. Ծառայողական դռների բռնաձողերը և ձեռքերի հենարանները։

Դռնատեղերը երկու կողմերից պետք է սարքավորված լինեն բռնաձողերով և (կամ) ձեռքերի հենարաններով։ Երկտակ դռների համար այս ցուցումը կարող է համարվել կատարված, եթե տեղադրված է մեկ կենտրոնական կանգնակ կամ բռնաձող։

1.4.20. Աստիճանների որմնանցքերի պաշտպանակը:

Եթե նստած ուղևորը կտրուկ արգելակման հետևանքով կարող է առաջ գալով ընկնել աստիճանների որմնանցքի մեջ, ապա պետք է նախատեսվի համապատասխան պաշտպանակ։ Այդ պաշտպանակը պետք է տեղադրվի այն հատակից առնվազն 800 մմ բարձրությամբ, որտեղ գտնվում են ուղևորի ոտքերը, և տրանսպորտային միջոցի սրահի ներսի պատից առնվազն 100 մմ-ով տարածվի նստոցի այն տեղի երկայնական առանցքի գծով, որտեղ ուղևորը վտանգի է ենթարկվում, կամ մինչև առաջին աստիճանի բարձրությունը, ընդ որում՝ դիտարկվում է այդ երկու հեռավորություններից ավելի փոքրը։

1.4.21. 22-ից ոչ ավելի ուղևորներ տեղավորող տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող հատուկ պահանջները:

1.4.21.1. Ելքերի նվազագույն չափսերը:

Տարբեր տիպի ելքերի համար պետք է պահպանվեն 1.7 աղյուսակում նշված չափսերը։

1.4.21.2. 22-ից ոչ ավելի ուղևորներ տեղավորող տրանսպորտային միջոցը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 1.7 աղյուսակի պահանջներին՝ պահեստային պատուհանների և վթարային մտոցների մասով, և ծառայողական դռների ու պահեստային դռների մասով՝ 1.8 աղյուսակում ներկայացված նվազագույն պահանջներին։

Աղյուսակ 1.7

| Որմնանցքը | Չափսերը | Ծանոթագրություններ | |
| --- | --- | --- | --- |
| Ծառայողական դուռ | Մուտքի բարձրությունը`.  Դասը  А1 1650 մմ  В 1500 մմ | Ծառայողական դռան որմնանցքի բարձրությունը չափվում է որպես ուղղահայաց հեռավորություն՝ դռնատեղի միջին կետի հորիզոնական պրոյեկցիաների և ներքևի աստիճանի վերևի մակերևույթի ուղղահայաց հարթության գծով։ | |
|  | Որմնանցքի բարձրությունը | Ծառայողական դռան որմնանցքի բարձրությունը պետք է համապատասխանի 1.6 աղյուսակին։ Վերևի անկյունները կարող են կլորացված լինել, ընդ որում՝ կլորացման շառավիղը պետք է կազմի 150 մմ-ից ոչ ավելի։ | |
|  | Լայնությունը՝  Միտակ դուռ՝  650 մմ  Երկտակ դուռ՝ 1200 մմ | В դասի տրանսպորտային միջոցների դեպքում, որոնց ծառայողական դռան բարձրությունը կազմում է 1 400 – 1 500 մմ, միտակ դռան որմնանցքի նվազագույն լայնությունը պետք է կազմի 750 մմ։ Բոլոր տրանսպորտային միջոցների համար ցանկացած ծառայողական դռան լայնությունը կարող է նվազեցվել 100 մմ-ով, եթե չափումն իրականացվում է բռնաձողերի մակարդակի վրա, և  250 մմ-ով, եթե դա պահանջվում է առաջ ձգված վերանվային աղեղների, դռների ավտոմատ կամ հեռակառավարմամբ միացման մեխանիզմի կամ հողմապակու թեքության դեպքում։ | |
| Պահեստային դուռ | Բարձրությունը՝ 1 250 մմ  Լայնությունը՝  550 մմ | | Լայնությունը կարող է նվազեցվել մինչև 300 մմ, եթե դա պահանջվում է առաջ ձգված վերանվային աղեղների դեպքում՝ պայմանով, որ լայնությունը դռնատեղի ամենացածր կետից 400 մմ նվազագույն բարձրության վրա կազմում է 550 մմ։ Վերևի անկյունները կարող են կլորացված լինել, ընդ որում՝ կլորացման շառավիղը չպետք է գերազանցի 150 մմ-ը։ |
| Պահեստային պատուհան | Որմնանցքի մակերեսը՝  4 000 սմ2 | | Այս անցքի մեջ պետք է տեղավորվի 500 х 700 մմ չափսի ուղղանկյուն։ |

Աղյուսակ 1.8

| Որմնանցք | Չափսեր | Ծանոթագրություններ |
| --- | --- | --- |
| Ծառայողական դուռ | Որմնանցքի բարձրությունը՝ 1 110 մմ | Այս չափը կարող է նվազեցվել, եթե կլորացման շառավիղը որմնանցքի անկյուններում չի գերազանցում 150 մմ-ը։ |
|  | Լայնությունը՝  Միտակ դուռ՝  650 մմ  Երկտակ դուռ՝ 1 200 մմ | Այս չափը կարող է նվազեցվել, եթե կլորացման շառավիղը որմնանցքի անկյուններում չի գերազանցում 150 մմ-ը։ Լայնությունը կարող է նվազեցվել 100 մմ-ով, եթե չափումն իրականացվում է բռնաձողերի մակարդակի վրա, և 250 մմ-ով, եթե դա պահանջվում է առաջ ձգված վերանվային աղեղների, դռների ավտոմատ կամ հեռակառավարմամբ միացման մեխանիզմի կամ հողմապակու թեքության դեպքում։ |
| Պահեստային դուռ | Բարձրությունը՝ 1 000 մմ  Լայնությունը՝  550 մմ | Լայնությունը կարող է նվազեցվել մինչև 300 մմ, եթե դա պահանջվում է առաջ ձգված վերանվային աղեղների դեպքում՝ պայմանով, որ լայնությունը դռնատեղի ամենացածր կետից 400 մմ նվազագույն բարձրության վրա կազմում է 550 մմ։ Վերևի անկյունները կարող են կլորացված լինել, ընդ որում՝ կլորացման շառավիղը չպետք է գերազանցի 150 մմ-ը։ | |

1.4.21.3. Ելքերի դիրքը:

1.4.21.3.1. Ծառայողական դուռը (դռները) պետք է տեղակայված լինի (լինեն) տրանսպորտային միջոցի աջ կողմից կամ տրանսպորտային միջոցի հետևի ճակատամասում։

1.4.21.3.2. Ելքերը պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր կողմից լինի առնվազն մեկ ելք։

1.4.21.3.3. Առջևի կիսամասում և ուղևորների համար նախատեսված տարածության հետևի կիսամասում պետք է նախատեսված լինեն առնվազն մեկական ելքեր։

1.4.21.3.4. Վթարային մտոցի բացակայության դեպքում տրանսպորտային միջոցի կամ հետևի ճակատամասում, կամ առջևի ճակատամասում պետք է նախատեսված լինի առնվազն մեկ ելք։

1.4.22. Երկհարկանի տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող հատուկ պահանջները:

1.4.22.1. Պետք է նախատեսված լինի տեղ՝ երկու կրակմարիչ տեղադրելու համար, որոնցից մեկը պետք է գտնվի վարորդի նստոցին մոտ, իսկ մյուսը՝ վերևի հարկում։

1.4.22.2. Ելքերի թիվը:

1.4.22.2.1. Յուրաքանչյուր երկհարկանի տրանսպորտային միջոցի ներքևի հարկում պետք է նախատեսված լինի երկու դուռ։ Ծառայողական դռների նվազագույն թիվը պետք է համապատասխանի 1.9 աղյուսակում նշվածին։

Աղյուսակ 1.9

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ուղևորների թիվը | Երկհարկանի տրանսպորտային միջոցի ծառայողական դռների թիվը | | |
| դասեր I և А | դաս II | դասեր III և В |
| 9 - 45 | 1 | 1 | 1 |
| 46 - 70 | 2 | 1 | 1 |
| 71 - 100 | 2 | 2 | 1 |
| 100-ից ավելի | 4 | 3 | 1 |

1.4.22.2.2. Պահեստային ելքերի նվազագույն թիվը պետք է լինի այնպիսին, որ ելքերի ընդհանուր թիվը համապատասխանի 1.4 աղյուսակում նշված արժեքներին, ընդ որում՝ ելքերի թիվը յուրաքանչյուր առանձին հարկի և յուրաքանչյուր առանձնացված հատվածի համար որոշվում է առանձին։ Պահեստային ելքերի թիվը որոշելու նպատակով զուգարանը և խոհանոցը առանձնացված հատվածներ չեն համարվում։ Վթարային մտոցները կարող են դիտարկվել միայն որպես վերոնշյալ պահեստային ելքերից մեկը։

1.4.22.2.3. Բացի պահեստային դռներից և պատուհաններից՝ II և III դասերի տրանսպորտային միջոցների վերևի հարկի տանիքին պետք է լինեն վթարային մտոցներ։ Դրանցով կարող են սարքավորվել նաև I դասի տրանսպորտային միջոցները։ Այս դեպքում մտոցների նվազագույն թիվը պետք է համապատասխանի 1.5 աղյուսակում նշվածին՝ պայմանով, որ նշված թվով ուղևորները տեղավորվում են վերևի հարկում։

1.4.22.2.4. Միջհարկային յուրաքանչյուր սանդուղք դիտարկվում է որպես վերևի հարկից ելք։

1.4.22.2.5. Ներքևի հարկում տեղավորված բոլոր անձինք պետք է ունենան առանց վերևի հարկ մուտք գործելու անհրաժեշտության տրանսպորտային միջոցը վթարային իրավիճակում լքելու հնարավորություն։

1.4.22.2.6. Վերևի հարկում հիմնական անցամասը ծառայողական դռան անցամասին կամ ներքևի հարկի հիմնական անցամասին պետք է միացված լինի մեկ կամ մի քանի միջհարկային սանդուղքների օգնությամբ, որոնք գտնվում են ծառայողական դռնից 3 մ-ից պակաս հեռավորությամբ:

1.4.22.2.6.1. I և II դասերի տրանսպորտային միջոցներում պետք է լինեն երկու սանդուղքներ կամ դեպի ներքևի անցամասը տանող առնվազն մեկ սանդուղք և դեպի վթարային ելք տանող մեկ սանդուղք, եթե վերևի հարկում տեղափոխվում է ավելի, քան 50 ուղևոր:

1.4.22.2.6.2. III դասի տրանսպորտային միջոցներում պետք է լինեն երկու սանդուղքներ կամ դեպի ներքևի անցամասը տանող առնվազն մեկ սանդուղք և դեպի վթարային ելք տանող մեկ սանդուղք, եթե վերևի հարկում տեղափոխվում է ավելի, քան 30 ուղևոր։

1.4.22.3. Ելքերի դիրքը:

1.4.22.3.1. Յուրաքանչյուր հարկում ելքերը պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանց թիվը տրանսպորտային միջոցի երկու կողմերում լինի գրեթե նույնը։

1.4.22.3.2. Վերևի հարկում առնվազն մեկ վթարային ելք պետք է տեղակայված լինի տրանսպորտային միջոցի՝ համապատասխանաբար կամ հետևի, կամ առջևի ճակատամասում։

1.4.22.4. Բռնաձողեր և հենարաններ՝ միջհարկային սանդուղքների համար:

Միջհարկային բոլոր սանդուղքները երկու կողմերից պետք է համալրվեն բռնաձողերով կամ ձեռքի հենարաններով, որոնք տեղադրվում են յուրաքանչյուր աստիճանի մակերևույթից 800-1 110 մմ բարձրությամբ։

1.4.22.5. Աստիճանների որմնանցքերի պաշտպանակներ և առանց պաշտպանակի նստոցներ:

1.4.22.5.1. Երկհարկանի տրանսպորտային միջոցի վերևի հարկում միջհարկային սանդուղքի որմնանցքը պետք է ապահովված լինի հատակից առնվազն 800 մմ բարձրություն ունեցող պաշտպանակով։ Պաշտպանակի ստորին եզրը պետք է գտնվի հատակից ոչ ավելի, քան 100 մմ բարձրության վրա։

1.4.22.5.2. Վերևի հարկում առջևի տեղերն զբաղեցնող ուղևորների դիմացը գտնվող հողմապակին պետք է համալրվի խծուծման նյութից պատրաստված պաշտպանակով։ Այդ պաշտպանակի վերին եզրը պետք է տեղակայված լինի ուղղահայաց՝ հատակից 800-900 մմ բարձրության վրա, որտեղ գտնվում են ուղևորի ոտքերը։

1.4.22.5.3. Յուրաքանչյուր աստիճանի և սանդուղքի հավելաճկվածքը պետք է փակ լինի։

1.4.23. М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների լրացուցիչ մականշվածքին ներկայացվող պահանջները։

1.4.23.1. М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները պետք է ունենան ներսից լավ տեսանելի, հստակ մականշվածք, որը զետեղված է առջևի դռան մոտ՝ առնվազն 15 մմ բարձրությամբ տառերի կամ պատկերագրերի և առնվազն 25 մմ բարձրությամբ թվերի տեսքով, որի վրա պետք է նշված լինեն՝

1.4.23.1.1. այն նստած ուղևորների առավելագույն թիվը, որոնց հնարավոր է տեղափոխել տրանսպորտային միջոցով.

1.4.23.1.2. համապատասխան դեպքում՝ այն կանգնած ուղևորների առավելագույն թիվը, որոնց հնարավոր է տեղափոխել տրանսպորտային միջոցով:

1.4.23.2. Այն դեպքում, երբ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքը թույլ է տալիս փոխել նստելու համար նախատեսված տեղերի թիվը, կանգնած ուղևորների համար նախատեսված տարածությունը կամ հաշմանդամների տեղափոխվող սայլակների թիվը, ապա 1.4.23.1 կետի պահանջը կիրառվում է նստելատեղերի առավելագույն թվով և համապատասխան թվով հաշմանդամների սայլակների ու կանգնած ուղևորների յուրաքանչյուր հարմարակազմության նկատմամբ։

**2. Ակտիվ անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

**2.1. Արգելակման համակարգերին ներկայացվող պահանջները**

2.1.1. Տրանսպորտային միջոցը համալրվում է արգելակման համակարգերով, որոնք կարող են կատարել արգելակման հետևյալ ֆունկցիաները:

2.1.1.1. Աշխատանքային արգելակման համակարգը՝

2.1.1.1.1. գործում է կառավարման մեկ օրգանից՝ բոլոր անիվների վրա (բացի L1 - L4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներից).

2.1.1.1.2. վարորդի կողմից նրա նստոցից կառավարման օրգանի վրա ներգործելու, ղեկային կառավարման օրգանի վրա վարորդի երկու ձեռքերի գտնվելու դեպքում՝ դանդաղեցնում է տրանսպորտային միջոցի շարժը՝ ընդհուպ մինչև կանգառումը ինչպես դեպի առաջ, այնպես էլ դեպի հետ ընթացքի ժամանակ։

2.1.1.2. Պահեստային արգելակման համակարգն ընդունակ է՝

2.1.1.2.1. չորս և ավելի անիվներ ունեցող տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ արգելակման մեխանիզմների վրա ներգործել առնվազն երկկոնտուր աշխատանքային արգելակման համակարգի կիսով չափի միջոցով, առնվազն՝ երկու անիվի վրա (տրանսպորտային միջոցի կողմերից յուրաքանչյուրի վրա)՝ աշխատանքային արգելակման համակարգի կամ արգելակման համակարգի ուժեղացուցիչի խափանման դեպքում.

2.1.1.2.2. երեք անիվներ ունեցող տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ արգելակման մեխանիզմների վրա ներգործել առանձնացված կոնտուրներ ունեցող համակարգի կոնտուրներից մեկի կամ իր նստոցին նստած վարորդի կողմից ներգործության միջոցով՝ ղեկանիվի վրա առնվազն մեկ ձեռքով, կայանելու արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի վրա։

2.1.1.3. Կայանելու արգելակման համակարգը՝

2.1.1.3.1. արգելակում է բոլոր անիվները՝ սռնիներից առնվազն մեկի միջոցով.

2.1.1.3.2. ունի կառավարման այնպիսի օրգան, որը, գործի դրվելով, ունակ է պահպանելու տրանսպորտային միջոցի արգելակված վիճակը միայն մեխանիկական եղանակով։

2.1.2. Անիվների վրա արգելակման ուժ չպետք է ընկնի, եթե արգելակման համակարգերի կառավարման օրգանները գործի չեն դրվել։

2.1.3. Աշխատանքային և պահեստային արգելակման համակարգերի գործողությունն ապահովում է արգելակման ուժերի սահուն, համարժեք նվազեցումը կամ ավելացումը (տրանսպորտային միջոցի դանդաղումը)՝ արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի վրա ներգործության ուժը համապատասխանաբար նվազեցնելու կամ ավելացնելու դեպքում։

2.1.4. Չորս և ավելի անիվներ ունեցող տրանսպորտային միջոցների դեպքում հիդրավլիկ արգելակման համակարգը սարքավորվում է կարմիր ազդանշանային ցուցիչով, որը միանում է ճնշման տվիչից ստացվող ազդանշանով, որը հաղորդում է հիդրավլիկ արգելակման համակարգի ցանկացած մասի՝ արգելակման հեղուկի արտահոսքի հետ կապված անսարքության մասին։

2.1.5. Կառավարման և հսկողության օրգանները։

2.1.5.1. Աշխատանքային արգելակման համակարգը:

2.1.5.1.1. Կիրառվում է ոտքի կառավարման օրգան (ոտնակ), որը, ոտքի բնական դիրքում գտնվելու դեպքում, տեղաշարժվում է առանց խափանումների։

Սույն պահանջը չի տարածվում այն անձանց կառավարման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վրա, ում ֆիզիկական հնարավորությունները թույլ չեն տալիս իրականացնել տրանսպորտային միջոցի կառավարումը ոտքերի օգնությամբ, ինչպես նաև՝ L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա։

2.1.5.1.1.1. Մինչև վերջ սեղմված ոտնակի դեպքում պետք է մնա բացակ՝ հատակի և ոտնակի միջև։

2.1.5.1.1.2. Բաց թողնելիս ոտնակը պետք է ամբողջությամբ վերադառնա սկզբնական դիրքի։

2.1.5.1.2. Աշխատանքային արգելակման համակարգում նախատեսվում է համակշռիչ կարգավորում՝ արգելակի մակադրակների շփական նյութի մաշելու հետ կապված։ Այդ կարգավորումը պետք է իրականացվի ավտոմատ կերպով՝ չորս և ավելի անիվներ ունեցող տրանսպորտային միջոցների բոլոր սռնիների վրա։

2.1.5.1.3. Աշխատանքային և վթարային արգելակման համակարգերի համար կառավարման առանձին օրգանների առկայության դեպքում կառավարման երկու օրգանները միաժամանակ գործի դնելը չպետք է հանգեցնի աշխատանքային և վթարային արգելակման համակարգերի միաժամանակյա անջատմանը։

2.1.5.2. Կայանելու արգելակման համակարգը:

2.1.5.2.1. Կայանելու արգելակման համակարգը համալրվում է կառավարման օրգանով, որը կախված չէ աշխատանքային արգելակման համակարգի կառավարման օրգանից։

Սույն պահանջը չի տարածվում L1 և L3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա։

Կայանելու արգելակման համակարգի կառավարման օրգանը սարքավորվում է աշխատունակ սևեռապնդման մեխանիզմով։

2.1.5.2.2. Կայանելու արգելակման համակարգում նախատեսվում է ձեռքի կամ ավտոմատ համակշռիչ կարգավորում՝ արգելակի մակադրակների շփական նյութի մաշելու հետ կապված։

2.1.6. Չորսից ոչ ավելի սռնի ունեցող М2, М3, N2, N3, О3 և О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները սարքավորվում են հակաարգելափակման արգելակման համակարգերով (ՀԱՀ)։

2.1.7. Արգելակման համակարգերի պարբերական տեխնիկական ստուգումներ ապահովելու նպատակով ապահովվում է տրանսպորտային միջոցի աշխատանքային արգելակների մակադրակների մաշվածությունն ստուգելու հնարավորություն՝ միայն դրանց վրա գործի դրվող գործիքների կամ հարմարանքների օգտագործմամբ, օրինակ՝ համապատասխան դիտանցքերի օգնությամբ կամ որևէ այլ եղանակով։ Որպես այլընտրանք՝ թույլատրվում են մակադրակները փոխարինելու անհրաժեշտության մասին վարորդին՝ նրա աշխատանքային տեղում նախազգուշացնող ձայնային կամ օպտիկական սարքվածքներ։ Որպես տեսողական նախազգուշացնող ազդանշան՝ կարող է օգտագործվել դեղին նախազգուշացնող ազդանշան։

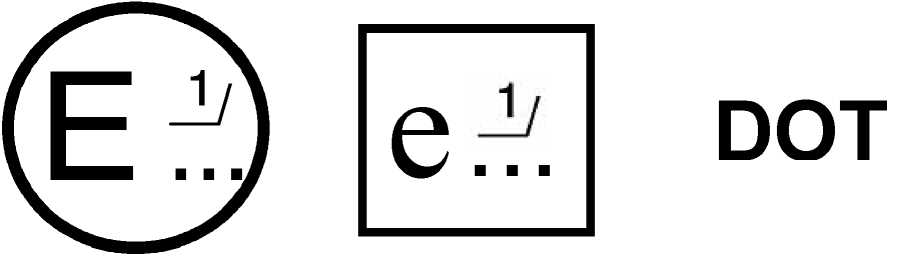
**2.2. Դողերին և անիվներին ներկայացվող պահանջները**

2.2.1. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված յուրաքանչյուր դող՝

2.2.1.1. ունի համապատասխանության «Е», «е» կամ «DOT» նշաններից առնվազն մեկով կաղապարված մականշվածք։

Մականշվածքի նմուշը ներկայացված է 2.1 նկարում.

2.2.1.2. ունի դողի չափսի, կրող ունակության ինդեքսի և արագության կատեգորիայի ինդեքսի նշագրման կաղապարված մականշվածք։



Նկար 2.1. Մականշվածքի նմուշը

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | 1. «Е» և «е» նշանները պաշտոնական հաստատման նշաններ են։ Բազմակետի փոխարեն նշվում է այն երկրի տարբերակիչ համարը, որը տրամադրել է տրանսպորտային միջոցի կամ բաղադրիչի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրությունը՝ ըստ ՄԱԿ-ի կանոնների կամ ԵՄ հրահանգների, և պաշտոնական հաստատման համարը։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |

**2.3. Տեսանելիության ապահովման միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

2.3.1. Վարորդը, ով կառավարելու է տրանսպորտային միջոցը, պետք է ունենա իր առջևի ճանապարհն՝ առանց խոչընդոտի տեսնելու հնարավորություն, ինչպես նաև ունենա տրանսպորտային միջոցի աջ և ձախ կողմերից տեսադաշտ։

2.3.2. Տրանսպորտային միջոցը սարքավորվում է կառուցվածքի մեջ հիմնովին ներկառուցված համակարգով, որը կարող է հողմապակին մաքրել սառցակալումից և քրտնակալումից։

Ապակու մաքրման համար տաքացած օդ օգտագործող համակարգը պետք է ունենա օդափոխիչ և ծայրափողակների միջով դեպի հողմապակին տանող օդի առբերում։

2.3.3. Տրանսպորտային միջոցը համալրվում է առնվազն մեկ ապակեմաքրիչով և հողմապակու ողողիչի առնվազն մեկ բոցամուղով։

2.3.4. Ապակեմաքրիչի խոզանակներից յուրաքանչյուրն անջատելուց հետո ավտոմատ կերպով վերադառնում է սկզբնական դիրքի, որը գտնվում է մաքրման գոտու սահմանին կամ դրանից ներքև։

**2.4. Արագաչափերին ներկայացվող պահանջները**

2.4.1. L, М և N կատեգորիաների յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի վրա առկա է արագաչափ։

2.4.2. Արագաչափի ցուցմունքները տեսանելի են օրվա ցանկացած ժամի։

2.4.3. Տրանսպորտային միջոցի արագությունը, ըստ արագաչափի ցուցմունքների, չպետք է պակաս լինի դրա փաստացի արագությունից։

**3. Պասիվ անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

**3.1. М1, N1, L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների (ավտոմեքենայի հարմարակազմությամբ) ղեկային կառավարման վնասվածքաանվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

3.1.1. Ղեկանիվի վրա սովորական կերպով ներգործելու դեպքում այն չպետք է կառչի և բռնի վարորդի հագուստի մասը կամ նրա վրա եղած զարդերը։

3.1.2. Ղեկանիվը կունդին ամրակայելու համար օգտագործվող հեղույսները դրսի մասում գտնվելու դեպքում տոփանվում են մակերևույթին համահավասար։

3.1.3. Չծածկված մետաղական կունդեր կարող են կիրառվել այն դեպքում, եթե դրանք ունեն կլորացումների սահմանված շառավիղներ։

**3.2. Անվտանգության գոտիներին և դրանց ամրացման   
տեղերին ներկայացվող պահանջները**

3.2.1. II, III և В դասերի М1, М2 և М3 կատեգորիաների, N, L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների (ավտոմեքենայի հարմարակազմությամբ) նստոցները, բացառությամբ բացառապես անշարժ տրանսպորտային միջոցի մեջ օգտագործման համար նախատեսված նստոցների, համալրվում են անվտանգության գոտիներով։

Այն նստոցների դեպքում, որոնք կարող են պտտվել կամ տեղադրվել այլ ուղղություններով, անվտանգության գոտիներով համալրումն անհրաժեշտ է միայն այն ուղղությամբ տեղադրված նստոցների համար, որը նախատեսված է տրանսպորտային միջոցի շարժման դեպքում օգտագործելու համար։

3.2.2. Նստոցների տարբեր տիպերի և տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաների համար անվտանգության գոտիների տիպերին ներկայացվող նվազագույն պահանջները ներկայացված են 3.1 աղյուսակում։

3.2.3. Անվտանգության գոտիների հետ չի թույլատրվում այնպիսի ներձգիչ սարքվածքների օգտագործումը,

3.2.3.1. որոնք չունեն ձգած-երկարացրած ձգափոկի երկարության կարգավորիչ.

3.2.3.2. որոնք պահանջում են ձեռքով գործի դնել հարմարանքը՝ ձգափոկի ցանկալի երկարությունն ստանալու համար, և որոնք օգտագործողի կողմից ցանկալի երկարությանը հասնելուց հետո ավտոմատ կերպով կողպվում են։

3.2.4. Երեք կետերում ամրակայմամբ և ներձգիչ սարքվածքներով գոտիներն ունեն առնվազն մեկ ներձգիչ սարքվածք՝ անկյունագծային ձգափոկի համար։

Անվտանգության գոտիների տիպերին ներկայացվող նվազագույն պահանջները

Աղյուսակ 3.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Շարժման ընթացքի ուղղությամբ տեղակայված նստոցները | | | | Շարժման ընթացքին հակառակ տեղակայված նստոցները |
| կողային նստոցները | | կենտրոնական նստոցները | |
| առջևի | այլ | առջևի | այլ |
| М1, L6 և L7 (ավտոմեքենայի հարմարակազմությամբ) | Ar4m | Br3 կամ Ar4m • | Br3 կամ Ar4m • | Br3 կամ Ar4m • | B |
| М2 ≤ 3,5 տ | Ar4m | Br3 կամ Ar4m • | Br3 կամ Ar4m • | Br3 կամ Ar4m • | Br3 |
| М2 > 3,5 տ և М3 | Br3 կամ Ar4m . | Br3 կամ Ar4m • | Br3 կամ Ar4m . | Br3 կամ Ar4m •. | Br3 |
| N1 | Ar4m | Ar4m կամ Br4m Ø | А կամ В \* | В | В |
| N2 և N3 | А կամ В \* | В | А կամ В \* | В | В |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ | А՝ գոտի (գոտեփոկ և անկյունագծային)՝ երեք կետերում ամրակայմամբ։  В՝ գոտի (գոտեփոկ)՝ երկու կետերում ամրակայմամբ։  R՝ ներձգիչ սարքվածք՝ անվտանգության գոտու ձգափոկը մասնակիորեն կամ ամբողջությամբ ներս ձգելու համար։  3. - Ներձգիչ սարքվածք, որը թույլ է տալիս ստանալ ձգափոկի ցանկալի երկարություն և, փակ ճարմանդի դեպքում, ավտոմատ կերպով կարգավորում է դրա երկարությունը՝ օգտագործողի համար։ Սարքվածքից ձգափոկը հետագայում առանց օգտագործողի միջամտության դուրս հանելն անհնար է (ավտոմատ կերպով կողպվող ներձգիչ սարքվածք)։  4. - Ներձգիչ սարքվածք, որը շարժման սովորական պայմաններում չի սահմանափակում օգտագործողի շարժման ազատությունը։ Այդ սարքվածքով միանում է երկարությունը կարգավորող հարմարանքը, որը, օգտագործողի մարմնի կազմվածքից կախված, ավտոմատ կերպով կարգավորում է ձգափոկը, և կողպող մեխանիզմը, որը գործարկվում է վթարի դեպքում՝ տրանսպորտային միջոցի դանդաղման կամ տրանսպորտային միջոցի դանդաղման, գոտու շարժման կամ ցանկացած այլ ավտոմատ սարքվածքի համակցության ազդեցությամբ (ավտոմատ կերպով կողպվող ներձգիչ սարքվածք)։  m. Վթարային կողպվող ներձգիչ սարքվածք՝ բազմամակարդակ զգայնությամբ։  Երկու կետերում ամրակայվող գոտիները կարող են կիրառվել միայն այն նստոցների վրա, որոնց՝  - անմիջապես առջևի մասում գտնվում է նստոց. կամ  - տրանսպորտային միջոցի տարրերից ոչ մեկը չի կարող գտնվել «ելակետային գոտում»՝ տրանսպորտային միջոցի շարժման ժամանակ։ «Ելակետային գոտի» ասելով պետք է հասկանալ Н կետին սիմետրիկ, միմյանցից 400 մմ հեռավորությամբ գտնվող երկու ուղղահայաց երկայնական հարթությունների միջև եղած տարածությունը, որը որոշվում է գլխի մոդելը ուղղահայացից դեպի հորիզոնական դիրքը 165 մմ տրամագծով պտտելու միջոցով (իրանը դեպի առաջ՝ շարժման ընթացքի ուղղությամբ թեքելու նմանակումը)։ Այս մոդելը տեղակայվում է Н կետում և Н կետից 127 մմ-ով առաջ, և պտույտի առանցքից մինչև գլխի մոդելի վերին մասն ընկած հեռավորությունը կազմում է 840 մմ։  Ø. N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների կողային նստոցների համար, բացառությամբ առջևի նստոցների, թույլատրվում է գոտեփոկի տեղադրումը, եթե տրանսպորտային միջոցի նստոցի և մոտակա կողային պատի միջև նախատեսված է անցամաս՝ ուղևորների մուտքը դեպի տրանսպորտային միջոցի այլ մասեր ապահովելու համար։ Նստոցի և կողային պատի միջև եղած տարածությունը համարվում է անցամաս, եթե բոլոր դռների փակ լինելու դեպքում այդ կողային պատի և համապատասխան նստոցի կենտրոնով անցնող՝ ուղղահայաց երկայնական հարթության միջև եղած տարածությունը, որը չափվել է տրանսպորտային միջոցի միջին երկայնական հարթությանը ուղղահայաց R կետում, կազմում է 500 մմ-ից ավելի։  \* Գոտեփոկը թույլատրելի է, եթե հողմապակին չի գտնվում «•» նշանով նշագրված վերոհիշյալ կետում ներկայացված սահմանմանը համապատասխան «ելակետային գոտում», իսկ N2 և N3 կատեգորիաների համար՝ նաև վարորդի նստոցի դեպքում։ |

3.2.5. Բացառությամբ 3.2.6 կետում նշված դեպքի՝ անվտանգության բարձիկով համալրված յուրաքանչյուր ուղևորի նստոցի համար նախատեսվում է վերջինիս վրա մանկական պահող այնպիսի սարքվածքի օգտագործումից նախազգուշացնող նշան, որը տեղադրված է շարժման ուղղությանը հակառակ։ Պատկերագրի տեսքով նախազգուշացնող պիտակը, որը կարող է պարունակել բացատրական տեքստ, հուսալիորեն ամրացվում և զետեղվում է այնպես, որ դա կարողանա տեսնել այն անձը, ով մտադիր է տվյալ նստոցի վրա տեղադրել շարժման ուղղությանը հակառակ տեղակայված մանկական պահող սարքվածքը։ Պատկերագրի նմուշը ներկայացված է 3.1 նկարում։ Նախազգուշացնող նշանը պետք է տեսանելի լինի բոլոր դեպքերում, այդ թվում՝ դռան փակ լինելու դեպքում։



Նկար 3.1. Պատկերագրի օրինակը

Գույները՝

- պատկերագիրը՝ կարմիր.

- նստոցը, մանկական նստոցը և անվտանգության բարձիկի եզրագիծը՝ սև.

- «Air Bag» («անվտանգության բարձիկ») բառերը, ինչպես նաև անվտանգության բարձիկի նկարը՝ սպիտակ։

3.2.6. 3.2.5 կետի ցուցումները չեն կիրառվում, եթե տրանսպորտային միջոցը սարքավորված է սենսորային մեխանիզմով, որն ավտոմատ կերպով որոշում է շարժման ուղղությանը հակառակ տեղադրված մանկական պահող սարքվածքի առկայությունը, և թույլ չի տալիս, որ անվտանգության բարձիկը գործարկվի այդպիսի մանկական պահող համակարգի առկայության դեպքում։

3.2.7. Անվտանգության գոտիները տեղադրվում են այնպես, որ՝

3.2.7.1. վարորդի կամ ուղևորի՝ դեպի առաջ տեղաշարժվելու արդյունքում ճիշտ կապված գոտու՝ ուսից սահելու հնարավորությունը գործնականում բացակայի.

3.2.7.2. տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի սուր կոշտ տարրերին հպվելիս գոտու ձգափոկի կամ մանկական պահող համակարգերի և ISOFIX մանկական պահող համակարգերի նստոցների վնասվելու հնարավորությունը գործնականում բացակայի։

3.2.8. Անվտանգության գոտիների կառուցվածքը և տեղադրումը թույլ են տալիս դրանք ամրակապել ցանկացած ժամանակ։ Եթե մոնտաժված նստոցը, կամ նստոցի բարձիկը և (կամ) նստոցի թիկնակը կարող են ծալվել՝ դեպի տրանսպորտային միջոցի հետևի մաս կամ բեռի կամ ուղեբեռի հատվածամաս մուտք ապահովելու համար, ապա դրանք հետ ծալելուց և այնուհետև սովորական դիրքում տեղակայելուց հետո նախատեսված անվտանգության գոտիները պետք է հասանելի լինեն կամ առանց կողմնակի օգնության՝ օգտագործողի կողմից հեշտ հանվեն նստոցի տակից կամ հենց նստոցից։

3.2.9. Ճարմանդը բացելու համար ծառայող սարքվածքը լավ նկատելի և հեշտ հասանելի է օգտագործողի համար և նախագծվում է այնպես, որ բացառվի դրա՝ անսպասելիորեն կամ պատահականորեն բացվելու հնարավորությունը։

3.2.10. Ճարմանդը տեղակայվում է այնպիսի վայրում, որ դա փրկարարի համար հեշտ հասանելի լինի այն դեպքում, եթե անհրաժեշտ է տրանսպորտային միջոցից հրատապ կերպով դուրս բերել վարորդին կամ ուղևորին։

3.2.11. Ճարմանդը տեղադրվում է այնպես, որ ինչպես բացված վիճակում, այնպես էլ օգտագործողի քաշի բեռնվածքի դեպքում վերջինս կարողանա բացել այն ինչպես ձախ, այնպես էլ աջ ձեռքի մեկ ուղղությամբ պարզ շարժումով։

3.2.12. Կապված գոտին կամ կարգավորվում է ավտոմատ կերպով, կամ ունի այնպիսի կառուցվածք, որ ձեռքով կարգավորվող սարքվածքը հեշտ հասանելի լինի նստած դիրքում գտնվող օգտագործողի համար և օգտագործման մեջ լինի հարմար ու պարզ։ Բացի դրանից, օգտագործողը պետք է կարողանա գոտին ձգել մեկ ձեռքով՝ դա հարմարեցնելով իր մարմնի կազմվածքին և այն դիրքին, որում գտնվում է տրանսպորտային միջոցի նստոցը։

3.2.13. Նստոցի համար նախատեսված յուրաքանչյուր տեղ սարքավորվում է անվտանգության գոտիների ամրակապման տեղերով, որոնք համապատասխանում են կիրառվող գոտիների տիպին։

3.2.14. Եթե դեպի առջևի և հետևի նստոցներ մուտք ապահովելու համար օգտագործվում է երկփեղկ դռան կառուցվածք, ապա գոտու ամրակապման համակարգի կառուցվածքը չպետք է չխոչընդոտի տրանսպորտային միջոց մուտք գործելուն և դրանից դուրս գալուն։

3.2.15. Ամրակապման տեղերը չեն գտնվում ոչ բավականաչափ կոշտ և ամրանավորված բարակ և (կամ) հարթ տախտակների վրա, կամ բարակ պատերով խողովակների մեջ։

3.2.16. Անվտանգության գոտիների ամրակապման տեղերի տեսողական զննման դեպքում եռակցման կարի բացակներ, տեսանելի թերաեռքեր չեն երևում։

3.2.17. Անվտանգության գոտիների ամրակապման տեղերի կառուցվածքում օգտագործվող հեղույսները պետք է լինեն 8.8 դասի կամ ավելի ամուր։ Այդպիսի հեղույսները վեցանիստ գլխիկի վրա մակնշվում են 8.8 կամ 12.9 նշագրով, սակայն անվտանգության գոտիների ամրակապման համար նախատեսված 7/16" UNF հեղույսները (անոդավորված ծածկույթով), որոնք մակնշված չեն նշված նշագրումներով, կարող են դիտարկվել որպես համարժեք ամրության հեղույսներ։ Հեղույսների պարուրակի տրամագիծը՝ 8Մ-ից ոչ պակաս։

**3.3 Նստոցներին և դրանց ամրակապերին   
ներկայացվող պահանջները**

3.3.1. Նստոցները հուսալիորեն ամրացվում են ամրաշրջանակին կամ տրանսպորտային միջոցի այլ մասերին։

3.3.2. Բարձիկի դիրքի և նստոցի թիկնակի թեքության անկյան երկայնակի կարգավորման մեխանիզմներով կամ նստոցի տեղաշարժման մեխանիզմով սարքավորված տրանսպորտային միջոցների վրա (ուղևորներ նստեցնելու և իջեցնելու համար) նշված մեխանիզմները պետք է լինեն աշխատունակ։ Կարգավորումը կամ օգտագործումը դադարեցնելուց հետո այդ մեխանիզմներն ավտոմատ կերպով արգելափակվում են։

3.3.3. Գլխակալները տեղադրվում են М1, М2 (3,5 տ չգերազանցող՝ տեխնիկապես թույլատրելի քաշով) և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առջևի կողային յուրաքանչյուր նստոցի վրա։

**3.4. М1, L6 և L7 կատեգորիաների (փակ տիպի թափքով) տրանսպորտային միջոցների ներսի սարքավորումների վնասվածքաանվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

3.4.1. Տրանսպորտային միջոցի ուղևորասրահի ներսի ծավալի մակերևույթները չպետք է ունենան սուր եզրեր։

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | Սուր եզր է համարվում կոշտ նյութի այն եզրը, որն ունի 2,5 մմ-ից պակաս կլորացման շառավիղ՝ բացառությամբ 3,2 մմ-ից ոչ ավելի բարձրությամբ մակերևույթի վրայի դուրս ցցված մասերի։ Այս դեպքում կորության նվազագույն շառավիղի պահանջը չի կիրառվում՝ պայմանով, որ ելունի բարձրությունը չի գերազանցում դրա լայնության կեսը, և դրա եզրերը բթացված չեն։ |

3.4.2. Այն նստոցի հիմնակմախքի դիմային մակերևույթները, որի հետևի մասում տեղակայված է տրանսպորտային միջոցի շարժման ժամանակ սովորական օգտագործման համար նախատեսված նստոց, վերևի և հետևի մասում երեսպատվում են ոչ կոշտ պաստառային նյութով։

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն | Ոչ կոշտ պաստառային նյութ է համարվում այն նյութը, որն ունակ է մատի սեղմումով ճզմվելու և բեռնվածքը վերացնելուց հետո սկզբնական դիրքին է վերադառնում, իսկ սեղմված լինելով՝ պահպանում է այն մակերևույթին անմիջական հպումից պաշտպանելու ունակությունը, որը ծածկում է։ |

3.4.3. Իրերի համար դարակները կամ ինտերիերի համանման տարրերը չունեն կալունակներ կամ դուրս ցցված եզրերին ամրացման դետալներ, և եթե դրանք ունեն դեպի տրանսպորտային միջոցի ներսի կողմը ցցված մասեր, ապա այդ մասերն ունեն 25 մմ-ից ոչ պակաս բարձրություն՝ 3,2 մմ-ից ոչ պակաս կլորացված շառավղով եզրերով, և երեսպատվում են ոչ կոշտ պաստառային նյութով։

3.4.4. Թափքի ներսի մակերևույթը և դրա վրա տեղադրված տարրերը (օրինակ՝ բռնաձողերը, լամպերը, հակաարևային հովարները), որոնք գտնվում են այն նստած վարորդի և ուղևորների առջևում և վերևում, ովքեր կարող են հպվել 165 մմ տրամագծով գնդի հետ, դրանց վրա կոշտ նյութից պատրաստված դուրս ցցված մասերի առկայության դեպքում բավարարում են հետևյալ պահանջները՝

3.4.4.1. դուրս ցցված մասերի լայնությունը ելուստի մեծությունից ոչ պակաս.

3.4.4.2. տանիքի տարրերի դեպքում՝ ծայրերի կլորացման շառավիղը 5 մմ-ից ոչ պակաս.

3.4.4.3. տանիքին տեղադրված բաղադրիչների դեպքում՝ հպվող եզրերի կլորացման շառավիղները չպետք է լինեն 3,2 մմ-ից պակաս.

3.4.4.4. կոշտ նյութից պատրաստված՝ տանիքի ցանկացած շերտաձող և կող՝ բացառությամբ ապակեպատ մակերևույթների առջևի շրջանակների և դռների շրջանակների, դեպի ներքև չեն ցցվում 19 մմ-ից ավելի։

3.4.5. 3.4.4 կետի պահանջները կիրառվում են նաև բացվող տանիքով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ՝ ներառյալ «փակ է» դիրքում գտնվող բացելու և փակելու սարքվածքները, սակայն չեն կիրառվում ծալովի փափուկ տանիքով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ՝ ծալվող թափքածածկի՝ ոչ կոշտ պաստառային նյութով պատված դետալների և ծալովի տանիքի հիմնակմախքի տարրերի մասով։

**3.5. М1, N, L6 և L7 կատեգորիաների (փակ տիպի թափքով) տրանսպորտային միջոցների դռներին, փականքներին և դռների ծխնիներին ներկայացվող պահանջները**

3.5.1. Դեպի տրանսպորտային միջոց մուտք բացող բոլոր դռներն ունեն փակ վիճակում փականքներով հուսալիորեն ամրակայվելու հասանելիություն։

3.5.2. Վարորդի և ուղևորների մուտքի և ելքի համար դռների փականքների մեխանիզմներն ունեն կողպվելու երկու դիրք՝ միջանկյալ և վերջնական։

3.5.3. Ծխնիներով ամրացված դռների փականքների մեխանիզմները չեն բացվում կողպելու ո՛չ միջանկյալ, ո՛չ վերջնական դիրքերում՝ 300 Ն-ին հավասար ուժ գործադրելու դեպքում։

**3.6. М1, N, L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների արտաքին ելունների վնասվածքաանվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

3.6.1. Թափքի արտաքին մակերևույթի գոտում, որը գտնվում է հատակի գծի և ճանապարհի մակերևույթից 2 մ բարձրության միջև, գոյություն չունեն կառուցվածքի այնպիսի տարրեր, որոնք կարող են բռնել (կառչել) ցանկացած անձի, որը կարող է հպվել տրանսպորտային միջոցին, կամ մեծացնել վնասվածքներ հասցնելու ռիսկը կամ ծանրության աստիճանը։

3.6.2. Խորհրդանշանները և դեկորատիվ այլ առարկաներ՝ ներառյալ ցանկացած հիմնաշերտը, որոնք ավելի, քան 10 մմ-ով առաջ են ցցվում այն մակերևույթից, որին ամրացվում են, ունեն դրանց վրա 100 Ն ուժ գործադրելու դեպքում ծռվելու կամ կոտրվելու հնարավորություն, իսկ ծռված կամ կոտրված վիճակում 10 մմ-ից ավելի առաջ չեն ցցվում այն մակերևույթից, որին ամրացվում են։

3.6.3. Անիվները, անիվների ամրացման մանեկները կամ հեղույսները, կունդերի թասակները և անվաթասակները չունեն անվահեցի մակերևույթից առաջ եկող սրածայր կամ կտրող եզրեր։

3.6.4. Անիվները չունեն ունկամանեկներ։

3.6.5. Անիվներն առաջ չեն գալիս նախագծված թափքի արտաքին եզրագծի սահմաններից՝ բացառությամբ դողերի, անվաթասակների և անիվների ամրացման մանեկների։

3.6.6. Կողային օդային դեֆլեկտորները կամ ջրհոս ճոռերն այն դեպքում, եթե դրանք ճկված չեն թափքի ուղղությամբ այնպես, որ դրանց եզրերը չեն կարող հպվել 100 մմ տրամագծով գնդին, ունեն եզրերի առնվազն 1 մմ կլորացման շառավիղ։

3.6.7. Թափարգելների ծայրերը ճկվում են թափքի ուղղությամբ այնպես, որ դրանց չկարողանա հպվել 100 մմ տրամագծով գունդը, և թափարգելի եզրամասի ու թափքի միջև եղած հեռավորությունը չի գերազանցում 20 մմ-ը։ Որպես այլընտրանք՝ թափարգելների ծայրերը կարող են տոփանվել թափքի խորության մեջ կամ ունենալ թափքի հետ ընդհանուր մակերևույթ։

3.6.8. Քարշակման կցորդները և կարապիկները (առկայության դեպքում) թափարգելի առջևի մակերևույթից առաջ չեն գալիս։ Թույլատրվում է, որ կարապիկը առաջ գա թափարգելի առջևի մակերևույթից, եթե այն ծածկված է առնվազն 2,5 մմ կլորացման շառավիղ ունեցող համապատասխան պաշտպանիչ տարրով։

3.6.9. М1, N1, L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում դռների և բեռնախցիկի բռնակները թափքի արտաքին մակերևույթից առաջ չեն գալիս 40 մմ-ից ավելի, մնացած դուրս ցցված տարրերը՝ 30 մմ-ից ավելի։

3.6.10. N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում դռների սեղմակները խցիկի արտաքին մակերևույթից առաջ չեն գալիս 30 մմ-ից ավելի, ծածկոցի ամրակապի բռնաձողերն ու բռնակները՝ 70 մմ-ից ավելի, մնացած դուրս ցցված տարրերը՝ 50 մմ-ից ավելի։

3.6.11. Դռան հարթությանը զուգահեռ պտտվող՝ դարձկեն բռնակների բաց ծայրերը պետք է ճկվեն թափքի մակերևույթի ուղղությամբ։

3.6.12. Դարձկեն բռնակները, որոնք դեպի դուրս պտտվում են ցանկացած ուղղությամբ, սակայն՝ ոչ դռան հարթությանը զուգահեռ, փակված դիրքում պարսպվում են պաշտպանիչ շրջանակով կամ խորը տոփանվում են։ Բռնակի ծայրն ուղղվում է կամ դեպի հետ, կամ դեպի ներքև։

3.6.13. Տրանսպորտային միջոցի արտաքին մակերևույթի նկատմամբ դեպի դուրս բացվող պատուհանների ապակիները բացվելիս չեն ունենում դեպի առաջ ուղղված եզրեր, ինչպես նաև՝ տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնության եզրից առաջ չեն ցցվում։

3.6.14. Ցոլալապտերների եզրակները և հովարները ցոլալապտերի ապակու մակերևույթի ամենից դուրս ցցված կետի նկատմամբ առաջ չեն գալիս 30 մմ-ից ավելի (100 մմ տրամագծով գնդի հետ հպման կետից հորիզոնական չափման դեպքում՝ ցոլալապտերի ապակու և ցոլալապտերի եզրակի (հովարի) հետ միասին)։

3.6.15. Ամբարձիկների կալունակներն անմիջապես դրանց վերևում տեղակայված՝ հատակի գծի ուղղաձիգ պրոյեկցիայից 10 մմ-ից ավելի առաջ չեն ցցվում։

3.6.16. Արտաթող խողովակները, որոնք անմիջապես դրանց վերևում տեղակայված՝ հատակի գծի ուղղաձիգ պրոյեկցիայից առաջ են ցցվում ավելի, քան 10 մմ-ով, վերջանում են կցափողով կամ առնվազն 2,5 մմ կլորացման շառավղով կլորացված եզրով։

3.6.17. Ոտնատեղերի և աստիճանների եզրերը պետք է կլորացվեն։

3.6.18. Կողային օդային շրջահոսիչների, անձրևապաշտպան վահանակների և պատուհանների հակացեխային դեֆլեկտորների՝ դեպի դուրս ցցված եզրերի կորության շառավիղը լինում է 1 մմ-ից ոչ պակաս։

**3.7. Հետևի և կողային պաշտպանիչ սարքվածքներին   
ներկայացվող պահանջները**

3.7.1. N2, N3 (բացառությամբ թամբային քարշակների), О3 և О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա տեղադրվում են հետևի և կողային պաշտպանիչ սարքվածքներ, որոնք թույլ են տալիս բացառել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի դեպքում մարդատար ավտոմեքենայի՝ տրանսպորտային միջոցի տակ ընկնելը։

Թույլատրվում է հետևի պաշտպանիչ սարքվածքների բացակայությունն այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց կառուցվածքային առանձնահատկությունները թույլ չեն տալիս իրականացնել համապատասխան սարքվածքների տեղադրումը։

Թույլատրվում է կողային պաշտպանիչ սարքվածքների՝ սահմանված պահանջներից շեղումներով տեղադրումն այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց կառուցվածքային առանձնահատկությունները և նշանակությունը թույլ չեն տալիս ամբողջ ծավալով ապահովել համապատասխան պահանջների կատարումը։

3.7.2. Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի լայնությունը պետք է լինի հետևի առանցքի լայնությունից ոչ ավելի և յուրաքանչյուր կողմից՝ դրանից ոչ կարճ, քան 100 մմ։

3.7.3. Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի բարձրությունը պետք է լինի   
100 մմ-ից ոչ պակաս։

3.7.4. Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի ծայրամասերը չպետք է հետ ճկված լինեն։

3.7.5. Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի հետևի մակերևույթը տրանսպորտային միջոցի հետևի եզրաչափքից պետք է հետ ընկնի 400 մմ-ից ոչ ավելի։

3.7.6. Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի եզրերը կլորացվում են 2,5 մմ-ից ոչ պակաս շառավղով։

3.7.7. Հենման մակերևույթից մինչև հետևի պաշտպանիչ սարքվածքի ներքևի եզրն ընկած հեռավորությունն ամբողջ երկայնքով չի գերազանցում   
550 մմ-ը։

3.7.8. Կողային պաշտպանիչ սարքվածքը չպետք է ըստ լայնության դուրս ցցվի տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքերից։

3.7.9. Կողային պաշտպանիչ սարքվածքի արտաքին մակերևույթը տրանսպորտային միջոցի կողային եզրաչափքից դեպի ներս պետք է հետ ընկնի ոչ ավելի, քան 120 մմ։ Կողային պաշտպանիչ սարքվածքի արտաքին մակերևույթը հետևի մասում՝ առնվազն 250 մմ երկայնությամբ, դրսի կողմի՝ հետևի դողի արտաքին եզրից դեպի ներս պետք է հետ ընկնի ոչ ավելի, քան   
30 մմ (առանց հաշվի առնելու տրանսպորտային միջոցի քաշից՝ ներքևի մասում առաջացած դողի ճկվածքը)։

Հեղույսները, գամերը և ամրակապման մյուս դետալները կարող են արտաքին մակերևույթից առաջ ցցվել մինչև 10 մմ հեռավորությամբ։ Բոլոր եզրերը կլորացվում են առնվազն 2,5 մմ շառավղով։

3.7.10. Եթե կողային պաշտպանիչ սարքվածքը բաղկացած է հորիզոնական պրոֆիլներից, դրանց միջև հեռավորությունը պետք է լինի   
300 մմ-ից ոչ ավելի, իսկ դրանց բարձրությունը՝ ոչ պակաս, քան՝

3.7.10.1. N2 և О3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ 50 մմ.

3.7.10.2. N3 և О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ 100 մմ։

3.7.11. Կողային պաշտպանիչ սարքվածքի առջևի ծայրը հորիզոնական գծով հետ է մնում՝

3.7.11.1. բեռնատար ավտոմեքենաների դեպքում՝ առջևի անվադողի պահպանաշերտի հետևի մակերևույթից ոչ ավելի, քան 300 մմ-ով։ Եթե նշված գոտում խցիկ կա, ապա՝ խցիկի հետևի մակերևույթից ոչ ավելի, քան 100 մմ-ով.

3.7.11.2. կցորդների դեպքում՝ առջևի անվադողի պահպանաշերտի հետևի մակերևույթից ոչ ավելի, քան 500 մմ-ով.

3.7.11.3. կիսակցորդների դեպքում՝ հենարաններից ոչ ավելի, քան   
250 մմ-ով և սռնացցի կենտրոնից ոչ ավելի, քան 2,7 մ-ով։

3.7.12. Կողային պաշտպանիչ սարքվածքի հետևի ծայրը հորիզոնական գծով հետևի անվադողի պահպանաշերտի առջևի մակերևույթից հետ է մնում ոչ ավելի, քան 300 մմ-ով։

3.7.13. Հենման մակերևույթից մինչև կողային պաշտպանիչ սարքվածքի ներքևի եզրն ընկած հեռավորությունը դրա ամբողջ երկայնքով չի գերազանցում 550 մմ-ը։

3.7.14. Տրանսպորտային միջոցի թափքին մշտական ամրացված պահեստային անիվը, կուտակչային մարտկոցների համար բեռնարկղը, վառելիքի բաքերը, արգելակման համակարգի օդամբարները և այլ բաղադրիչներ կարող են դիտարկվել որպես կողային պաշտպանիչ սարքվածքի մասեր, եթե բավարարում են դրա չափերի բնութագրերին ներկայացվող՝ վերը սահմանված պահանջները։

3.7.15. Կողային պաշտպանիչ սարքվածքը չի կարող օգտագործվել օդային և հիդրավլիկ խողովակաշարերի ամրացման համար։

**3.8. Հրդեհային անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

3.8.1. Վառելիքը, որը կարող է թափվել վառելիքի բաքը (բաքերը) լցնելու ժամանակ, ոչ թե լցվում է արտանետված գազերի արտաթող համակարգի վրա, այլ հեռացվում է դեպի գրունտ։

3.8.2. Վառելիքի բաքը (բաքերը) չի տեղակայվում ուղևորասրահում կամ դրա բաղկացուցիչ մասը հանդիսացող այլ հատվածում և չի կազմում դրա որևէ մակերևույթ (հատակ, պատ, միջնորմ)։ Ուղևորասրահը վառելիքի բաքից (բաքերից) առանձնանում է միջնորմով։ Միջնորմը կարող է ունենալ անցքեր՝ պայմանով, որ դրանք լինեն այնպիսին, որ շահագործման սովորական պայմաններում վառելիքը բաքից (բաքերից) չկարողանա ազատ կերպով արտահոսել դեպի ուղևորասրահ կամ դրա բաղկացուցիչ մասը հանդիսացող այլ հատված։

3.8.3. Վառելիքի բաքի լցման բկանցքը չի գտնվում սրահում, բեռնախցիկում և շարժիչի հատվածամասում և համալրվում է վառելիքի դուրս թափվելը կանխող կափարիչով։

3.8.4. Լցման բկանցքի կափարիչը ամրացվում է լցման խողովակին։

3.8.5. 3.8.4. կետի ցուցումները կատարված են համարվում նաև այն դեպքում, եթե լցման բկանցքի կափարիչի չլինելու դեպքում վառելիքի և ավելցուկային գոլորշիների արտահոսքը կանխող միջոցներ են ձեռնարկվել։

Դա կարելի է ապահովել հետևյալ միջոցներից որևէ մեկի օգնությամբ՝

3.8.5.1. վառելիքի բաքի լցման բկանցքի չհանվող կափարիչի օգտագործում, որը բացվում և փակվում է ավտոմատ կերպով.

3.8.5.2. վառելիքի և ավելցուկային գոլորշիների արտահոսքը կանխող կառուցվածքի տարրերի օգտագործում՝ լցման բկանցքի կափարիչի բացակայության դեպքում.

3.8.5.3. համանման արդյունք տվող՝ ցանկացած այլ միջոցի ձեռնարկում։ Օրինակները կարող են ներառել, մասնավորապես, մետաղաճոպանով կափարիչի, շղթայիկով համալրված կափարիչի կամ այնպիսի կափարիչի օգտագործումը, որը բացելու համար օգտագործվում է նույն բանալին, ինչ տրանսպորտային միջոցի վառոցքի փականքի համար։ Վերջին դեպքում բանալին լցման բկանցքի կափարիչի փականքից պետք է հանվի միայն փակ դիրքով։

3.8.6. Կափարիչի և լցման բկանցքի միջև խցվածքը կիպ ամրացվում է։ Փակ դիրքում կափարիչը կիպ հպվում է խցվածքին և լցման բկանցքին։

3.8.7. Վառելիքի բաքի (բաքերի) կողքին չկան դուրս ցցված մասեր, սուր եզրեր և նմ.՝ այն պատճառով, որ վառելիքի բաքը (բաքերը) պաշտպանված լինի (լինեն) տրանսպորտային միջոցի՝ ճակատային կամ կողային հարվածի դեպքում։

3.8.8. Վառելիքային համակարգի բաղադրիչները գրունտի վրա հնարավոր արգելքներին հպումից պաշտպանվում են ամրաշրջանակի կամ թափքի մասերով։ Այդպիսի պաշտպանություն չի պահանջվում, եթե տրանսպորտային միջոցի ներքևի մասում գտնվող բաղադրիչները գրունտի նկատմամբ գտնվում են ամրաշրջանակի կամ թափքի այն մասից վեր, որը տեղակայված է դրանց առջև։

**4. Էկոլոգիական անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

**4.1. М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների արտանետումներին ներկայացվող պահանջները**

Տրանսպորտային միջոցը համարվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին և 4-րդ էկոլոգիական դասին համապատասխանող՝ առնվազն հետևյալ պայմանները կատարելու դեպքում.

4.1.1. Տրանսպորտային միջոցի թողարկման տարեթիվը (մոդելային տարին)՝ 2007 թվականից ոչ շուտ։

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն | Ավելի վաղ տարեթվի (մոդելային տարվա) թողարկման տրանսպորտային միջոցը համարվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին և 4-րդ էկոլոգիական դասին համապատասխանող՝ այն համապատասխանության տիպի կամ սերտիֆիկատի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրության առկայության դեպքում, որը Մաքսային միության անդամ պետության կողմից տրվել է՝ ըստ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 1-ին հավելվածի 3-րդ աղյուսակում նշված ՄԱԿ-ի կանոնների իրականացված փորձարկումների արդյունքների հիման վրա։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |

4.1.2. М1 կատեգորիայի՝ 3,5 տ-ից ոչ ավելի լրիվ զանգվածով, և N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների դեպքում պարտադիր է աշխատունակ վիճակում բորտային ախտորոշման համակարգի առկայությունը (էկոլոգիական ցուցանիշների մասով)։

4.1.3. М1 կատեգորիայի՝ 3,5 տ-ից ավելի լրիվ զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների՝ 2008 և ավելի ուշ տարեթվերի թողարկման դիզելային տրանսպորտային միջոցների, ու 2010 և ավելի ուշ տարեթվերի թողարկման գազային շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ պարտադիր է աշխատունակ վիճակում բորտային ախտորոշման համակարգի առկայությունը։

4.1.4. Ստորև նշվածների՝ սարքին վիճակում թունավորությունը նվազեցնելու սարքվածքներով և համակարգերով համալրելը՝ առնվազն՝

М1 կատեգորիայի՝ մինչև 3,5 տ լրիվ զանգվածով, և N1 կատեգորիայի՝ հարկադրական վառքով շարժիչներով տրանսպորտային միջոցները՝ կատալիզային չեզոքարարով.

М1 կատեգորիայի՝ մինչև 3,5 տ լրիվ զանգվածով, և N1 կատեգորիայի՝ դիզելային տրանսպորտային միջոցները՝ բանած գազերը վերաշրջանառելու համակարգով և (կամ) կատալիզային չեզոքարարով և (կամ) մասնիկների ֆիլտրով.

М1 կատեգորիայի՝ 3,5 տ լրիվ զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիայի դիզելային տրանսպորտային միջոցները՝ կամ բանած գազերը վերաշրջանառելու համակարգով և մասնիկների ֆիլտրով (կատալիզային չեզոքարարով), կամ կատալիզային չեզոքարարով և մասնիկների ֆիլտրով, կամ ազոտի օքսիդների ընտրողական չեզոքարարով (միզանյութի լուծույթի օգտագործմամբ).

բենզինային շարժիչներով բոլոր կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները՝ բենզաբաքից ածխաջրածինների որսիչով (կլանիչով)։

4.1.5. Բորտային ախտորոշման համակարգը (առկայության դեպքում) հաստատում է արտանետումների մակարդակն ապահովող համակարգերի լրակազմությունն ու աշխատունակությունը։

4.1.6. Սնուցման համակարգի, արտաթող համակարգի և արտանետումների համապատասխան մակարդակն ապահովող համակարգերի կառուցվածքում փոփոխություններ չեն կատարվել։

|  |  |
| --- | --- |
| ԿոնսուլտանտՊլյուս. ծանոթագրություն՝ | 2019 թվականի դեկտեմբերի 3-ից մինչև 2020 թվականի դեկտեմբերի 2-ը Հեռավոր-արևելյան դաշնային շրջանի բնակիչներին թույլատրված է սեփական կարիքների համար M1 և N1 կատեգորիաների՝ արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքով չհամալրված, օգտագործված տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը Ռուսաստան (ՌԴ Կառավարության 2019 թվականի դեկտեմբերի 3-ի N 2895-r կարգադրություն): |

**5. Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքի (համակարգի) տեղակայման մասով տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ ներկայացվող պահանջները**

(ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի   
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

5.1. ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող М1 կատեգորիայի, ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող N1 կատեգորիայի, М2, М3, N2 և N3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները պետք է համալրվեն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածի 118-րդ կետի պահանջներին համապատասխանող՝ արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքով (այսուհետ՝ սարք):

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Սարքը պետք է ապահովի սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 16-րդ կետով սահմանված պահանջների կատարումը:

5.2. ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող և ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ մտնող N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները պետք է համալրվեն արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի համակարգով (այսուհետ՝ համակարգ):

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Համակարգը պետք է ապահովի սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 17-րդ կետով սահմանված պահանջների կատարումը:

5.3. Սույն Հավելվածի 5-րդ կետով սահմանված պահանջները կիրառվում են՝

2016 թ. հունվարի 1-ից՝ ՄԱԿ-ի N 94 և 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող М1 կատեգորիայի, ՄԱԿ-ի N 95 կանոնների կիրառման ոլորտ չմտնող N1 կատեգորիայի, М2, М3, N2 և N3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք օգտագործվում են ուղևորների առևտրային փոխադրման համար, հատուկ նախատեսված են 6-ից 16 տարեկան երեխաների փոխադրման համար, ինչպես նաև վտանգավոր բեռների, վտանգավոր բեռներ փոխադրող կցորդների քարշակման համար օգտագործվող քարշակների փոխադրման համար.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2017 թ. հունվարի 1-ից՝ М և N կատեգորիաների բոլոր տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ»:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 5

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի (ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՌՆՉՈՒԹՅԱՄԲ ԳՈՐԾՈՂ   
ԵԶՐԱՉԱՓՔԱՅԻՆ ԵՎ ՔԱՇԱՅԻՆ ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿՈՒՄՆԵՐԸ**

**1. Տրանսպորտային միջոցների չափերին ներկայացվող պահանջները**

1.1. Առավելագույն երկարությունը չպետք է գերազանցի՝

М1, N և О կատեգորիաների միակի տրանսպորտային միջոցը (կցորդը)՝ 12 մ-ը.

М2 և М3 կատեգորիաների միակի երկսռնի տրանսպորտային միջոցը՝ 13,5 մ-ը.

М2 և М3 կատեգորիաների միակի տրանսպորտային միջոցը՝ երկուսից ավելի թվով սռնիներով՝ 15 մ-ը.

ավտոգնացքները՝ քարշակի և կցորդի (կիսակցորդի) կազմում՝ 20 մ-ը.

М2 և М3 կատեգորիաների հոդավորված տրանսպորտային միջոցը՝ 18,75 մ-ը։

Երկարությունը չափելիս հաշվի չեն առնվում տրանսպորտային միջոցի վրա մոնտաժված հետևյալ սարքվածքները՝

հողմապակու մաքրման և ողողման սարքվածքները.

առջևի ու հետևի գրանցման նշանների ցուցատախտակները և պետական գրանցման նշանների տեղադրման համար կառուցվածքի տարրերը.

մաքսային կապարակնիքը և դրա պաշտպանության տարրերը.

վրանածածկի ամրացման սարքվածքները և դրա պաշտպանության տարրերը.

լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքները.

արտաքին հայելիները և ոչ ուղիղ տեսանելիության այլ սարքվածքներ.

դիտման օժանդակ միջոցները.

դեպի ներքին այրման շարժիչի ներթող համակարգ օդառքի սարքվածքները.

ապամոնտաժվող թափքերի համար սևեռապնդման սարքվածքները.

ոտնատեղերը և բռնաձողերը.

էլաստիկ բուֆերային սարքվածքները կամ համանման սարքավորումները.

վերհան հարթակները, թեքահարթակները և համանման սարքավորումները՝ շարժման համար նախատեսված դիրքում, որոնք եզրաչափքերը չեն մեծացնում 300 մմ-ից ավելի՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի բեռնունակությունը չի մեծանում.

տրանսպորտային միջոցների կցորդման և քարշակման սարքվածքները.

արտաթող համակարգի խողովակները.

հանովի հակաթևերը.

տրանսպորտային միջոցների հոսանքաընդունիչները՝ հպումային ցանցից էլեկտրասնմամբ.

արտաքին արևապաշտպան հովարները։

1.2. М, N, О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առավելագույն լայնությունը չպետք է գերազանցի 2,55 մ-ը։ Տրանսպորտային միջոցների իզոթերմիկ թափքերի համար թույլատրվում է 2,6 մ առավելագույն լայնություն։

Լայնությունը չափելիս հաշվի չեն առնվում տրանսպորտային միջոցի վրա մոնտաժված հետևյալ սարքվածքները՝

մաքսային կապարակնիքը և դրա պաշտպանության տարրերը.

վրանածածկի ամրացման սարքվածքները և դրա պաշտպանության տարրերը.

դողերում ճնշումը հսկելու սարքվածքները.

անիվների տակից ցրցայտումից պաշտպանության համակարգի՝ դեպի առաջ եկող ճկուն մասերը.

М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ շարժման դիրքում գտնվող մուտքի թեքահարթակները, վերհան հարթակները և համանման սարքավորումները՝ շարժման դիրքում՝ պայմանով, որ այդ սարքվածքները տրանսպորտային միջոցի կողային մակերևույթից 10 մմ-ից ավելի առաջ չեն գալիս, և թեքահարթակների՝ դեպի առաջ ու հետ ուղղված անկյունային եզրերն ունեն 5 մմ-ից ոչ պակաս կլորացման շառավիղներ, ընդ որում՝ մնացած եզրերի կլորացման շառավիղները պետք է լինեն 2,5 մմ-ից ոչ պակաս.

արտաքին հայելիները և ոչ ուղիղ տեսանելիության այլ սարքվածքներ.

դիտման օժանդակ միջոցները.

ներքաշվող ոտնատեղերը.

լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքները.

դողերի կողային պատերի ձևախախտվող մասը՝ անմիջապես մակերևույթի հետ հպման կետի վերևում։

1.3. М, N, О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առավելագույն բարձրությունը չպետք է գերազանցի 4 մ-ը։

Բարձրությունը չափելիս հաշվի չեն առնվում տրանսպորտային միջոցի վրա մոնտաժված հետևյալ սարքվածքները՝

ալեհավաքները.

պանտոգրաֆները [հոսանքահանները] կամ հոսանընդունիչները՝ բարձրացված դիրքում։

Ամբարձիչ սռնիով տրանսպորտային միջոցների դեպքում հարկավոր է հաշվի առնել այդ սարքվածքի ազդեցությունը։

**2. М3, N3 և О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների քաշային պարամետրերին ներկայացվող պահանջները**

2.1. Տրանսպորտային միջոցների առավելագույն զանգվածը չպետք է գերազանցի 1-ին աղյուսակում ներկայացված թույլատրելի արժեքները։

Աղյուսակ 1

|  |  |
| --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան, սռնիների ընդհանուր քանակը | Թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, տ |
| Առանձին՝ |  |
| М3, N3 կատեգորիաներ՝ |  |
| 2 | 18 |
| 3 (բացառությամբ М3 կատեգորիայի հոդավորված ավտոբուսների) | 25 |
| 3 (М3 կատեգորիայի հոդավորված ավտոբուսներ) | 28 |
| 4 (երկու կառավարելի սռնիներով) | 32 |
| Ավտոգնացքի՝ |  |
| 3 | 28 |
| 4 | 36 |
| 5 և ավելի | 40 |

2.2. Տրանսպորտային միջոցների սռնուն (սռնիների խմբին) բաժին ընկնող առավելագույն զանգվածը չպետք է գերազանցի 2-րդ աղյուսակում ներկայացված թույլատրելի արժեքները։

Աղյուսակ 2.

|  |  |
| --- | --- |
| Մոտեցված սռնիների միջև եղած հեռավորությունը, մ | Սռնուն (սռնիների խմբին) բաժին ընկնող առավելագույն թույլատրելի զանգվածը, տ |
| 2-ից բարձր | 11,5 (10) |
| 1,65-ից մինչև 2-ը (ներառյալ) | 10,5 (9) |
| 1,35-ից մինչև 1,65-ը (ներառյալ) | 9 (8) |
| 1-ից մինչև 1,35-ը (ներառյալ) | 8 (7) |
| Մինչև 1-ը | 7 (6) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | Փակագծերում նշված արժեքները հանդիսանում են առավելագույնս թույլատրելի՝ առանց հատուկ թույլտվություն ձևակերպելու այնպիսի ավտոմոբիլային ճանապարհներով տեղաշարժվելու համար, որոնց նախագծումը, կառուցումն ու վերակառուցումն իրականացվել են տրանսպորտային միջոցի՝ նորմատիվային 10 կՆ առանցքային բեռնվածքի դեպքում։ |

2.3. Ավտոմեքենայի քարշակային սարքվածքի վրա ընկնող ուղղահայաց ստատիկ բեռնվածքը միասռնի կցորդի (երկարասայլ կցորդի) կցորդման հանգույցից՝ լրակազմված վիճակում, չպետք է լինի 490 Ն-ից ավելի։ Կցորդի կցորդման հանգույցից ավելի, քան 490 Ն ուղղահայաց ստատիկ բեռնվածքի դեպքում առջևի հենման կանգնակը պետք է սարքավորված լինի բարձրացման-իջեցման մեխանիզմով, որն ապահովում է կցորդման հանգույցի տեղակայումը՝ քարշակի հետ կցորդի կցման (զատման) դիրքում։

**3.Տրանսպորտային միջոցի տիպի կամ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականի հաստատումը ձևակերպելու կարգը՝ սույն Հավելվածի պահանջների հետ չափվող պարամետրերի անհամապատասխանության դեպքում։**

3.1. Եթե տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքերը գերազանցում են սույն Հավելվածի 1-ին կետում նշված արժեքները, ապա տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման կամ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականի մեջ կատարվում է Մաքսային միության անդամ պետությունների տարածքում այդպիսի տրանսպորտային միջոցի տեղաշարժվելու համար հատուկ թույլտվություն ձևակերպելու անհրաժեշտության մասին գրառում։

3.2. Եթե տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կամ ավտոգնացքի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կամ սռնուն (սռնիների խմբին) բաժին ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է սույն Հավելվածի 2.1 և 2.2 կետերում նշված արժեքները, ապա տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման կամ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայականի մեջ կատարվում է Մաքսային միության անդամ պետությունների տարածքում այդպիսի տրանսպորտային միջոցի տեղաշարժվելու համար հատուկ թույլտվություն ձևակերպելու անհրաժեշտության մասին գրառում՝ այն դեպքում, եթե տրանսպորտային միջոցը փաստացիորեն գերազանցում է սույն տեխնիկական կանոնակարգով սահմանված քաշային սահմանափակումները։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 6

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ

ՄԱՍՆԱԳԻՏԱՑՎԱԾ ԵՎ ՀԱՏՈՒԿ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ  
ՄԻՋՈՑՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի՝  
2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

**Բաժին 1. Տրանսպորտային միջոցների առանձին  
տիպերին ներկայացվող պահանջները**

**1.1. Ավտոբետոնապոմպերին  
ներկայացվող պահանջները**

1.1.1. Ավտոբետոնապոմպի կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.1 կետի պահանջներին:

1.1.2. Ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետին:

1.1.3. Պտտվող մասերը պետք է ունենան պաշտպանակներ:

1.1.4. Ավտոբետոնապոմպի հիդրոհամակարգը պետք է ունենա արգելափակող սարքվածք, որը կանխում է բաշխիչ սլաքի ընկնելը և դուրս ցցված հենարանների նստելը։

1.1.5. Բեռնման բունկերը պետք է ունենա ցանց։

**1.2. Ավտոբետոնախառնիչներին ներկայացվող պահանջները**

1.2.1. Ավտոբետոնախառնիչների կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.1 կետի պահանջներին:

1.2.2. Ավտոբետոնախառնիչի օպերատորի աշխատանքային գոտում աղմուկի բնութագրերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.3 կետին:

1.2.3. Ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետին:

1.2.4. Շարժվող մասերը պետք է ունենան պաշտպանակներ:

1.2.5. Կառավարման լծակների կառուցվածքը և դրանց վրա գործադրվող ճիգերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.1.3 կետին:

1.2.6. Շարժիչի արտաթող համակարգը պետք է ապահովի կայծերի մարումը նախքան բանած գազերի մթնոլորտ արձակվելը. բանած գազերի շիթը չպետք է ուղղված լինի օպերատորին:

**1.3. Ավտոգուդրոնապատիչներին ներկայացվող պահանջները**

1.3.1. Ավտոգուդրոնապատիչի կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.1 և 2.3 կետերի պահանջներին:

1.3.2. Ավտոգուդրոնապատիչի վրա պետք է տեղադրված լինեն՝

1.3.2.1. երկու կրակմարիչ.

1.3.2.2. ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետին: Նախազգուշացնող նշանը պետք է ունենա «ԶԳՈՒՇԱՑԵ՛Ք, ՏԱՔ ՀԱՆՔԱՁՅՈՒԹ Է» գրառումը։ Գրառումը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

1.3.3. Վարորդ-օպերատորի աշխատանքային տեղում և աշխատանքային գոտում աղմուկի բնութագրերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.3 կետին։

**1.4. Կռունկ-մանիպուլյատորներով համալրված ավտոամբարձիչներին  
և տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.4.1. Բեռնամբարձ սարքավորումներով համալրված տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 3.1 կետի պահանջներին:

**1.5. Ավտոփայտատարներին ներկայացվող պահանջները**

1.5.1. Ավտոփայտատարները պետք է ունենան սարքվածքներ (պաշտպանակներ և նմ.), որոնք ավտոգնացքի շարժման ժամանակ կանխում են փոխադրվող փայտանյութի տեղաշարժը խցիկի վրա։

1.5.2. Փայտատար ավտոգնացքների ձիուկների կանգնակները պետք է սարքավորված լինեն փականքներով, որոնք բացվում են բեռնաթափման հակառակ կողմից։

Տեսականի տեղափոխելիս ձիուկների կանգնակները պետք է համալրված լինեն խրվող սարքվածքներով, որոնց գործածումը պետք է իրականացվի հողից։

1.5.3. Ճիպոտի տեսքով փայտանյութ (սաղարթամասով ծառեր) տեղափոխելու համար նախատեսված փայտատար ավտոգնացքները պետք է համալրված լինեն գույքային (ստանդարտ) խրվող հարմարանքով՝ ձիուկների միջև բեռը կապկպելու համար։

1.5.4. Փայտի բեռնման և բեռնաթափման մանիպուլյատորներով սարքավորված փայտատար ավտոգնացքները պետք է ունենան աութրիգերներ (դուրս ցցված հեծաններ)։

1.5.5. Փայտատար ավտոգնացքի քարշակը պետք է սարքավորված լինի հետևի արտաշարժ ցոլալապտներով, որոնք օրվա մութ ժամերին ապահովում են բեռնվող բեռի պահանջվող լուսավորվածությունը դրա ամբողջ բարձրությամբ և երկարությամբ՝ նորմատիվատեխնիկական փաստաթղթերին համապատասխան։

1.5.6. Փայտատար ավտոգնացքը պետք է սարքավորված լինի օրվա մութ ժամերին բեռի հետևի մասի տեսանելիությունն ապահովելու սարքվածքով։

1.5.7. Ինքնաբեռնվող փայտատար ավտոգնացքի վարորդի՝ մանիպուլյատորի աշտարակի վրա տեղակայված աշխատանքային տեղը պետք է ունենա ոտքերի և ձեռքերի պաշտպանակ, ինչպես նաև մթնոլորտային տեղումներից և քամուց պաշտպանություն։

1.5.8. Խոշորաբեռ փայտատար ավտոգնացքները (միա-և բազմալրակազմ) պետք է սարքավորված լինեն տրանսպորտային միջոցի կազմի տարբերիչ նշաններով` Ճանապարհային երթևեկության կանոններին համապատասխան։ Բազմալրակազմ փայտատար ավտոգնացքները պետք է լրացուցիչ սարքավորված լինեն քարշակի խցիկի վրա տեղադրվող դեղին գույնի առկայծող փարոսիկով։

**1.6. Շտապ բուժօգնության  
ավտոմեքենաներին ներկայացվող պահանջները**

1.6.1. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները բաժանվում են հետևյալ դասերի՝

- А դաս՝ ավտոմեքենա, որը նախատեսված է ենթադրաբար ոչ հրատապ իրավիճակում գտնվող պացիենտներին՝ բուժանձնակազմի ուղեկցությամբ տեղափոխելու համար.

- В դաս՝ ավտոմեքենա, որը նախատեսված է բժշկական (ֆելդշերական) բրիգադի ուժերով շտապ բուժօգնության բուժական միջոցառումների անցկացման, մինչհոսպիտալացման փուլում պացիենտների տրանսպորտային փոխադրման և նրանց վիճակի մոնիթորինգի համար.

- С դաս (ռեանիմոբիլ)` ավտոմեքենա, որը նախատեսված է վերակենդանացման բրիգադի ուժերով շտապ բուժօգնության բուժական միջոցառումների անցկացման, մինչհոսպիտալացման փուլում պացիենտների տրանսպորտային փոխադրման և նրանց վիճակի մոնիթորինգի համար։

1.6.2. ՄԱԿ-ի N 52 և 107 կանոնների պահանջները շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաներին չեն ներկայացվում՝ բացառությամբ սույն Հավելվածի 1.6.4 կետում սահմանված պահանջների։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.3. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.4 կետին։

1.6.4. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների լայնական կայունության անկյունը՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով, պետք է լինի 28°-ից ոչ պակաս՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 107 կանոնների ստուգելու դեպքում։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.5. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերներով։

1.6.6. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների արտաքին լրացուցիչ լուսավորությունը պետք է ներառի հարակից տարածքը լուսավորելու համար լուսատուներ՝ բժշկական սրահի դռների վերևում, որոնք ապահովում են դռնատեղից 2 մ շառավղով առնվազն 30 լք (լյուքս) լուսավորվածություն։

1.6.7. Օդի բացասական ջերմաստիճանների դեպքում շարժիչի գործարկումը հեշտացնելու համար շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն նախագործարկման ջեռակներով։

1.6.8. Էլեկտրասարքավորումներին ներկայացվող պահանջները:

1.6.8.1. Կուտակչային մարտկոցների դասավորությունը պետք է ապահովի էլեկտրոլիտի մակարդակն ու խտությունը հսկելու հնարավորությունը՝ առանց դրանց ապամոնտաժման։ Կուտակիչները և դրանց բոլոր միացումները պետք է բացառեն կարճ միացման ցանկացած հնարավորություն։

1.6.8.2. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար էլեկտրասարքավորումները պետք է ունենան շարժիչի կրկնակի գործարկման համար նախատեսված հզորության պահուստ։

1.6.8.3. Արգելվում է շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահում տեղադրել կուտակչային մարտկոցներ, որոնք չունեն գոլորշիների հեռացման համակարգեր և մեկուսացված չեն հիմնական տարածքից։

1.6.8.4. Կուտակչային մարտկոցները և գեներատորը պետք է համապատասխանեն 1.6.1 աղյուսակի պահանջներին։

Աղյուսակ 1.6.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Պարամետրի անվանումը | Արժեքը՝ նշված դասերի ավտոմեքենաների համար | | |
| А | В | С |
| Կուտակչային մարտկոցների հանրագումարային ունակությունը, ոչ պակաս, քան, Ա-ժ | 54 | 110 | 130 |
| Գեներատորի հզորությունը, Վտ | 700 | 1 200 | 1 500 |

1.6.8.5. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների դրսի կողմից պետք է տեղադրված լինի էլեկտրական վարդակ՝  
12 Վ (24 Վ) հաստատուն հոսանքի լարման համար, կամ բորտային ներանցիչ՝  
220 Վ (240 Վ) փոփոխական հոսանքի լարման համար՝ մարտկոցի (մարտկոցների) և այլ սարքվածքների լիցքի հնարավորություն ապահովելու նպատակով։

1.6.8.6. 220 Վ, 50 Հց արտաքին ցանցից էլեկտրասնուցման ներմուծման համակարգի արտաքին պաշտպանված հարակցիչը պետք է՝

(1.6.8.6. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.8.6.1. գտնվի վարորդի կողմից՝ ավտոմեքենայի առջևի մասում.

1.6.8.6.2. կամ ապահովի ավտոմատ զատումը՝ էլեկտրական և մեխանիկական անվտանգությունը պահպանելու պայմանով։

1.6.8.7. 220/240 Վ լարմամբ էլեկտրական շղթան պետք է պաշտպանված լինի առնվազն 30 մԱ կորստի անվանական հոսանքի ավտոմատ անջատիչով կամ բաժանարար տրանսֆորմատորով։ Եթե շղթան պաշտպանված է միայն մեկ ապահովիչային անջատիչով, ապա խրոցակային միացքի մոտակայքում անհրաժեշտ է զետեղել հետևյալ գրառումով մականշվածք՝ «ԶԳՈՒՇԱՑԵ՛Ք. ԿԻՐԱՌԵ՛Ք ՄԻԱՅՆ ՀԱՏՈՒԿ ՎԱՐԴԱԿ»։ Գրառումը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

1.6.8.8. Պետք է նախատեսվի արտաքին սնող մալուխի միացման ժամանակ ավտոմեքենայի շարժիչի գործարկման արգելափակում։

1.6.8.9. Ավտոմեքենաների բժշկական սրահում բոլոր էլեկտրական շղթաները պետք է ունենան իրենց՝ հեշտ հասանելի ապահովիչները կամ անջատիչները։ Ապահովիչները կամ անջատիչները պետք է ունենան հստակ մականշվածք՝ յուրաքանչյուր էլեկտրական շղթայի գործառույթները որոշելու համար։ Պետք է առկա լինեն առնվազն երկու էլեկտրական շղթաներ, որպեսզի դրանցից մեկի վնասվելու դեպքում ամբողջությամբ չանջատվի լուսավորությունը կամ բժշկական սարքավորումները։ Էլեկտրական մալուխները պետք է հաշվարկված լինեն այնպես, որ դրանց միջով անցնող աշխատանքային թույլատրելի հոսանքը գերազանցի ապահովիչների կամ անջատիչների թույլատրելի հոսանքը։

1.6.8.10. Էլեկտրահաղորդալարերը պետք է անցկացված լինեն այնպես, որ բացառվի մեխանիկական տատանումներից դրանց վնասվելու հնարավորությունը։ Դրանք չպետք է տեղակայված լինեն գազատարների անցկացման համար նախատեսված տուփերում կամ հատեն դրանք։

1.6.8.11. Տարբեր լարումներով էլեկտրական համակարգերի համար պետք է նախատեսված լինեն դրանց լարումներին համապատասխանող այնպիսի հարակցիչներ, որոնք հնարավոր չէ շփոթել։

1.6.8.12. Կանգնած ավտոմեքենայի համար գեներատորը պետք է ապահովի մշտական էլեկտրական հզորություն՝ 1.6.1 աղյուսակում ներկայացվածի 40%-ից ոչ պակաս։

1.6.8.13. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի էլեկտրասարքավորումները պետք է բաղկացած լինեն առնվազն չորս առանձին՝ հետևյալ բաղկացուցիչներից՝

բազային ավտոմեքենայի հիմնական համակարգից.

հատուկ բժշկական ստացիոնար սարքավորումների էլեկտրամատակարարումից.

բժշկական սրահի էլեկտրամատակարարումից.

կապի միջոցների էլեկտրամատակարարումից։

Բացառությամբ հիմնական համակարգի՝ էլեկտրասարքավորումների յուրաքանչյուր բաղկացուցիչ պետք է լինի պարփակված (չունենա ավտոմեքենայի թափքի տեսքով «զանգված»)։

1.6.9. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների խցիկի սարքավորումները:

1.6.9.1. Խցիկը պետք է սարքավորված լինի հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշանների հաղորդման կառավարման վահանակով։

1.6.9.2. В և С դասերի ավտոմեքենաների խցիկը պետք է համալրված լինի խոսելու համար նախատեսված արտաքին հեռարձակման բարձրախոս համակարգով։

1.6.9.3. Խցիկը պետք է համալրված լինի որոնող ցոլալապտերով (շարժական կուտակչային լապտերով)։

1.6.9.4. Խցիկը պետք է ունենա ռադիոկապի միջոցների տեղակայման համար ռադիոնախապատրաստական սարքեր:

(1.6.9.4. ենթակետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.10. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները պետք է արտադրված լինեն կլիմայական տարբերակով և տեղակայման կատեգորիայով՝ բարեխառն կլիմա ունեցող մակրոկլիմայական շրջանում շահագործման համար՝ շրջակա օդի -40˚С-ից մինչև +40˚С ջերմաստիճանի, +27˚С-ի դեպքում մինչև 90 % օդի հարաբերական խոնավության, մինչև 0,1/մ3 օդի փոշոտվածության դեպքում և ծովի մակերևույթից մինչև 3 000 մ բարձրության վրա տեղակայված շրջաններում՝ քարշադինամիկական հատկությունների համապատասխան փոփոխության դեպքում։

1.6.11. Նյութերին ներկայացվող պահանջները:

1.6.11.1. Սրահի պանելների վերջնամշակման համար օգտագործվող նյութերը պետք է լինեն բաց երանգների։ Կահույքի պանելների կողաճակատները պետք է ունենան հակադիր ներկվածք։

1.6.11.2. Սրահի մետաղական դետալները պետք է պատրաստված լինեն կոռոզիակայուն նյութերից կամ կոռոզիայից պաշտպանված լինեն պաշտպանիչ-դեկորատիվ պատվածքով։

1.6.11.3.Սրահի ներկառուցված կահույքը, աշխատանքային բազկաթոռների, նստոցների, հիվանդի համար նախատեսված ներքնակի երեսքաշման նյութերը պետք է պատրաստված լինեն այնպիսի նյութերից, որոնց համապատասխանությունը սահմանված պահանջներին հաստատված՝ է հիգիենիկ եզրակացությամբ։ (1.6.11.3. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.11.4. Հանվել է: -Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում:

1.6.11.5. Արտաքին մակերևույթների վրա երեսքաշման մեջ ծալքեր և ակոսներ չեն թույլատրվում։

1.6.11.6. Բժշկական սրահում կիրառվող բոլոր նյութերն ու պատվածքները պետք է լինեն դիմացկուն լվացող-ախտահանող այն միջոցների նկատմամբ, որոնք խորհուրդ են տրվում մակերևույթների ախտահանող մշակման համար։

1.6.12. Հանվել է:-Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում:

1.6.13. Վարորդի խցիկը պետք է լրացուցիչ սարքավորված լինի՝ ուղևորի կողմից հողմապակու ներքևի անկյունում կամ դռների վերևոըմ տեղադրված բռնաձողով:(1.6.13. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.14. Վարորդի խցիկը բժշկական սրահից պետք է առանձնացված լինի միջնորմով։ Միջնորմին ներկայացվող պահանջները:

1.6.14.1. Բժշկական սրահի և վարորդի խցիկի միջև գտնվող միջնորմը պետք է սարքավորված լինի շարժական պատուհանով կամ պատուհանով սարքավորված դռնատեղով։

(1.6.14.1. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.14.2. Դռնատեղը պետք է ապահովի դռան սևեռակումը՝ բացված և փակված դիրքերում։ Դռնատեղի չափերը միջնորմի մեջ պետք է լինեն ոչ պակաս, քան. 450 մմ՝ լայնությունը, 1 500 մմ՝ բարձրությունը։

1.6.14.3. Պատուհանի մակերեսը պետք է լինի առնվազն 0,1 մ2։ Պատուհանը պետք է ապահովի վարորդի հետ տեսողական շփումը և անմիջապես նրա հետ շփվելու հնարավորությունը։ Պատուհանների կառուցվածքը պետք է բացառի դրանց ինքնաբերաբար բացվելու հնարավորությունը։ Պատուհանները պետք է փակվեն շարժական գալարավարագույրով կամ նույնանման սարքվածքով, որը կանխում է բժշկական սրահից լույսի ներթափանցումը։

1.6.14.4. Միջնորմը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 29 կանոնների պահանջներին (С փորձարկում)։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.14.5. Պատգարակների հարթությունից վեր գտնվող պատերի մակերևույթը (ներառյալ պահարաններն ու արկղերը)՝ բացառությամբ պատուհանի (պատուհանների), պետք է ունենա փափուկ երեսվածք։

1.6.14.6. Ֆուրգոն տեսակի թափքով մոդուլային կառուցվածքով շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար խցիկի և բժշկական սրահի միջև պետք է նախատեսված լինի շարժական պատուհան կամ ձայնային կապ (A դասի ավտոմոբիլների համար) կամ ձայնային և տեսակապ (B և C դասերի ավտոոբիլների համար)։

(1.6.14.6. ենթակետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.15. Բժշկական սրահը պետք է սարքավորված լինի հետևի և կողային արտաքին դռներով։

1.6.16. Դռնատեղերը պետք է սարքավորված լինեն ջրի ներթափանցումը դեպի ներս կանխող խցվածքով և ունենան նվազագույն չափեր՝ 1.6.3. աղյուսակի համաձայն։ Դռնատեղերի կառուցվածքով պետք է հաշվի առնվեն պատգարակների չափերը։

Աղյուսակ 1.6.3.

| Որմնանցքի տիպը | Չափի արժեքը, մմ՝ հետևյալ դասի ավտոմեքենայի համար՝ | | |
| --- | --- | --- | --- |
| А | В | С |
| Կողային՝ |  |  |  |
| - բարձրությունը | 800 | 1 200 | 1 400 |
| - լայնությունը | 600 | 660 | 660 |
| Հետևի՝ |  |  |  |
| - բարձրությունը | 750 | 1 200 | 1 700 |
| - լայնությունը | 900 | 1 050 | 1 050 |

1.6.17. Բժշկական սրահի արտաքին որմնանցքերին ներկայացվող պահանջները:

1.6.17.1. Բժշկական սրահի արտաքին դռները պետք է համալրված լինեն ապահովիչ սարքվածքներով, որոնք համապատասխանում են հետևյալ պահանջներին՝

1.6.17.1.1. առանց բանալու բացվեն ու փակվեն ներսից և դրսից.

1.6.17.1.2. առանց բանալու բացվեն ներսից, եթե դռները դրսից փակված են բանալիով.

1.6.17.1.3. բանալիով բացվեն և կողպվեն դրսից.

1.6.17.1.4. բանալու օգնությամբ բացվեն դրսից, եթե դռները ներսից կողպված են։

Ծանոթագրություն. Բանալին կարող է լինել մեխանիկական կամ ոչ մեխանիկական՝ կենտրոնական կողպեքի առկայության դեպքում։

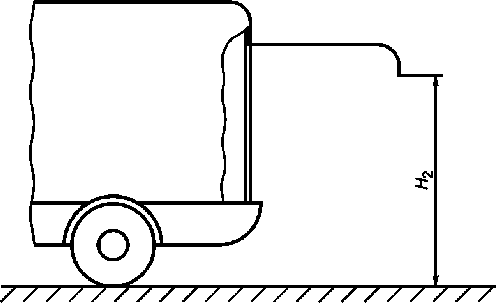
1.6.17.2. Եթե շարժման ժամանակ ոչ բոլոր դռներն են ամբողջովին փակ, ապա դրա մասին վարորդին պետք է նախազգուշացնի ձայնային կամ օպտիկական ազդանշանը։

1.6.17.3. Բացվող փեղկերով հետևի դուռը պետք բաղկացած լինի երկու փեղկերից՝ առնվազն 150° անկյան տակ բացվող, 90° անկյան տակ բացվելիս հուսալի ամրակայմամբ և առավելագույն բացվածության դիրքում։

1.6.17.4. Հետևի բարձրացող դուռը պետք է բացվի դեպի վեր՝ մինչև դռնատեղի վերին եզրից ոչ ցածր մակարդակը, բարձրության վրա հուսալի ամրակայմամբ։ Բեռնման գոտու չափերը պետք է համապատասխանեն 1.6.2 նկարին և 1.6.4 աղյուսակին։

1.6.17.5. Սրահի կողային դուռը կարող է լինել բացվող փեղկերով կամ շարժական և պետք է ունենա սևեռապնդման սարքվածք, որը դուռն ամրակայում է բաց և փակ դիրքերում։ Դռան կառուցվածքի մեջ պետք է նախատեսված լինի պատուհան։

1.6.17.6. Դռները բացելու (փակելու) առավելագույն ճիգը պետք է լինի   
120 Ն-ից ոչ ավելի։ Սրահի՝ 400 մմ-ից ավելի բեռնման բարձրության դեպքում պարտադիր է հետևի դռան որմնանցքի ոտնատեղը։ Ոտնատեղերը պետք է ունենան հակասահքային մակերևույթ և դիմանան առնվազն 2 000 Ն բեռնվածքին։



Նկար 1.6.2. Հետևի դռան բարձրությունը՝ բաց դիրքով

Աղյուսակ 1.6.4

|  |  |
| --- | --- |
| Բեռնման գոտու պարամետրը | Արժեքը |
| Հետևի դռան նվազագույն բարձրությունը՝ բաց դիրքով Н2, մմ <1> | 1 800 |
| Պատգարակների թեքման առավելագույն անկյունը՝ բեռնման դեպքում <2> | 16° |
| Պատգարակների բեռնման բարձրությունը՝  - պատգարակների բռնակների մեջտեղի և ճանապարհի մակարդակի միջև եղած հեռավորությունը՝ պացիենտին պառկեցնելու կամ տեղից հանելու դեպքում, մմ, ոչ ավելի, քան | 825 |
| - բժշկական սրահի հատակի առավելագույն բարձրությունը, եթե դրա վրա տեղադրվում են պատգարակներ կամ ճանապարհի մակարդակից վեր պատգարակների համար հարթակներ՝ ավտոմեքենայի՝ լրակազմված վիճակին համապատասխանող բեռնվածքի դեպքում, գումարած չամրացված սարքավորումները, մմ, ոչ ավելի, քան | 750 |

<1> Ճանապարհի մակարդակից մինչև տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով ավտոմեքենայի՝ ամբողջությամբ վեր բարձրացված հետևի դռան ամենացածր կետը եղած հեռավորությունը։

<2> Բեռնման անկյունը պետք է լինի հնարավորինս փոքր։

1.6.17.7. Բժշկական սրահը պետք է ունենա առնվազն երկու պատուհան՝ երկու կողմերում կամ մեկական՝ կողմից և հետևից։

1.6.17.8. Բժշկական սրահի դրսի դռները պետք է ունենան պատուհաններ։ Պատուհանները կարող են տեղադրված լինել բժշկական սրահի կողային պանելների վրա։ Սրահի դրսի դռների և կողային պանելների վրայի պատուհանները ներքևի մասում բարձրության 2/3-ով պետք է լինեն փայլատված։ Կողային պանելի կամ կողային դռան վրա տեղակայված գոնե մեկ պատուհան պետք է լինի շարժական։

1.6.18. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների տանիքը, կողային պատերը և դռները ներսից պետք է ծածկված լինեն պաստառով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Պաստառի պանելների եզրերը պետք է մշակված և (կամ) խտացված լինեն այնպես, որ դրանց տակ ջուր չլցվի։ Հատակի ծածկույթը պետք է պատրաստված լինի հակասահքային հակաստատիկ նյութերից՝ կցվանքների տեղերի՝ «տախտակամածային» լվացման հնարավորություն տվող հերմետիկացմամբ։ Եթե հատակն ունի ջրի հոսքը կանխող ձև, ապա պետք է նախատեսվի առնվազն անցք (փակվող)՝ ջրի դատարկման համար։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)Դարակների բաց մակերևույթների եզրերը պետք է կլորացված լինեն ՄԱԿ-ի N 21 կանոններին համապատասխան։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.19. Հանվել է:-Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում:

1.6.20. Ավտոմեքենայի տեխնիկական սպասարկման սարքավորումները պետք է դասավորված լինեն այնպես, որ դրանք հասանելի լինեն առանց բժշկական սրահ մտնելու։

1.6.21. Ամբողջովին սարքավորված բժշկական սրահի ներսի երեսվածքը պետք է լինի այնպիսին, որ վնասվածքներ ստանալու վտանգը լինի նվազագույն։

1.6.22. Կողային և առաստաղի պանելների շերտավորումը և հիմքից կախ ընկնելը չեն թույլատրվում։ Թույլատրվում է կողային և առաստաղի պանելների ամրակապման համար նախատեսված ամրակման տարրերի և հատուկ մակադրակների արտածքը 5 մմ-ից ոչ ավելի՝ ՄԱԿ-ի N 21 կանոններին համապատասխան։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.23. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահի առաստաղը պետք է համալրված լինի մտոցով, որն ապահովում է սրահի բնական լուսավորվածությունն ու օդափոխությունը։ Մտոցի ապակեպատումը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 43 կանոններին։ Առաստաղի մտոցի կառուցվածքով պետք է ապահովվի սրահից վթարային ելքի հնարավորությունը, և դրա չափերի մեջ պետք է տեղավորվի 500x700 մմ չափսի ուղղանկյուն, իսկ որմնանցքի մակերեսը պետք է լինի առնվազն 0,4 մ2։ Մտոցի փակող և ամրակայող սարքվածքները պետք է ապահովեն դեպի առաջ, դեպի հետ թեքելով կափարիչը բացելը, վթարային իրավիճակներում մտոցի կափարիչը դրսից ամբողջությամբ բացելը և միջակայքային դիրքերում դա ամրակայելը։ Մտոցի կափարիչը բացելու (փակելու) ճիգը պետք է լինի 120 Ն-ից ոչ ավելի։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.24. - 1.6.25. Հանվել են: Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում:

1.6.26. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի բժշկական սրահի հատակի, առաստաղի, կողային պանելների և դռների լրացուցիչ ջերմամեկուսացումը բոլոր փակ դռների և պատուհանների, ջեռուցման, օդորակման և օդափոխության միացված համակարգի դեպքում պետք է ապահովի հսկիչ կետերում ջերմաստիճանի նվազեցումը 30 րոպեի ընթացքում (1.6.5 աղյուսակի համաձայն)՝ հսկիչ կետերում +20±2˚С սկզբնական ջերմաստիճանի և դրսի օդի -25˚С ջերմաստիճանի դեպքում։

Աղյուսակ 1.6.5

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Հսկիչ կետը | Հետևյալ դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար ջերմաստիճանի նվազեցումը | | |
| А | В | С |
| ˚С, ոչ ավելի, քան | | |
| Ամենաներքևի դիրքում տեղակայված հիմնական պատգարակների մակերևույթից 0,1 մ բարձրությամբ՝ պատգարակների կենտրոնում | 10 | 5 | 5 |
| Բազկաթոռների նստոցների մակերևույթից 0,1 մ բարձրությամբ | 10 | 5 | 5 |
| Բժշկական սրահի կենտրոնում՝ հատակի մակերևույթի վրա | 10 | 5 | 5 |

1.6.27. Դռների, պատուհանների, մտոցի խտացման կառուցվածքով պետք է ապահովվի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահի պաշտպանությունը փոշու և խոնավության ներթափանցումից։

1.6.28. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաները պետք է համալրված լինեն զտման-օդափոխության կայանքով։

1.6.29. Բժշկական սրահի ներսի եզրաչափքերը, կախված շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի դասից, պետք է համապատասխանեն 1.6.6 աղյուսակին։

1.6.30. А դասի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների մեջ պատգարակների կամ բժշկական սայլակի և երկու նստոցի տեղադրման համար կառուցվածքով պետք է ապահովվի պատգարակների (բժշկական սայլակի) ամբողջ երկարությամբ անցամաս գոնե մի կողմից՝ առնվազն 240 մմ աշխատանքային գոտու լայնքով։

1.6.31. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների մեջ պետք է ապահովվի անձնակազմի՝ պատգարակների (բժշկական սայլակի) գլխավերևի կողմից առնվազն 750 մմ աշխատանքային գոտում աշխատելու հնարավորությունը՝ հաշվի առնելով բաց դռնատեղը, բժշկական գործողությունների համար պացիենտին աջից և ձախից մոտենալու հնարավորությունը՝ պատգարակների ամբողջ երկարությամբ, առնվազն 240 մմ աշխատանքային գոտու լայնքով։

Աղյուսակ 1.6.6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Պարամետրի անվանումը | Հետևյալ դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար պարամետրի արժեքը | | |
| А | В | С |
| մմ, ոչ պակաս, քան | | |
| Երկարությունը (սրահի ներքին մակերևույթի հետևի մասից մինչև միջնորմը՝ պատգարակների մակարդակի վրա) | 2 000 [<\*>](#P4437) | 2 500 | 3 050 |
| (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | | | |
| Լայնությունը (հատակի մակերևույթից 800 մմ բարձրությամբ) | 1 400 | 1 600 | 1 700 |
| Բարձրությունը (աշխատանքային գոտիներում հատակի մակերևույթից մինչև առաստաղը) | 1 250 | 1 600 | 1 760 |

[<\*>](#P4437) 2400 մմ՝ եթե տրանսպորտային միջոցը սարքավորված է 2 և ավելի հիվանդներ փոխադրելու համար։

(հղումն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.32. Նստելատեղերի նվազագույն թիվը պետք է համապատասխանի 1.6.7 աղյուսակին։

Աղյուսակ 1.6.7

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Պարամետրի անվանումը | Հետևյալ դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար պարամետրի արժեքը | | |
| А | В | С |
| Նստելատեղերի նվազագույն թիվը | 1 | 2 | 2 |
| Տեղերի թիվը, որոնք տեղակայված են՝ |  |  |  |
| - պատգարակների կողքից. | 1 | - | - |
| - առջևի մասում՝ պատգարակների կողքից՝ պատգարակների երկարության երկու երրորդով | - | 1 | 1 |
| Տեղերի թիվը, որոնք տեղակայված են պատգարակների գլխավերևում | - | 1 | 1 |

1.6.33. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաներում աշխատանքային բազկաթոռը պատգարակների գլխավերևում պետք է ունենա ավտոմեքենայի ընթացքի ժամանակ շարժման ուղղության և դրա հակառակ ուղղության դիրքերում ամրակայմամբ պտտվելու հնարավորություն։ Բազկաթոռը պետք է ունենա հետգցովի արմնկակալներ և անվտանգության գոտիներ։

Միջնորմով դռնատեղի առկայության դեպքում բազկաթոռի կառուցվածքը պետք է ապահովի ավտոմոբիլի խցիկ անցնելու հնարավորությունը։

(պարբերություն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.34. Ձախակողմյան մասում աշխատանքային նստոցը (առկայության դեպքում) պետք է ունենա անվտանգության գոտի

(1.6.34. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.35. Աջակողմյան մասում աշխատանքային նստոցը (առկայության դեպքում) պետք է ունենա անվտանգության գոտի և լրացուցիչ պատգարակների տեղադրման և սևեռակման հնարավորություն ապահովող ծալովի կառուցվածք:

Սույն հավելվածի 1.6.34-րդ ենթակետում և սույն ենթակետում նշված անվտանգության գոտիներին ներկայացվող պահանջները սահմանվում են ՄԱԿ-ի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի N 2 հավելվածին համապատասխան կիրառվող N 16 կանոններով։

(1.6.35. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) 1.6.36. Նստոցների լայնությունը պետք է լինի առնվազն 450 մմ, խորությունը՝ առնվազն 400 մմ (բազկաթոռների համար), 330 մմ (այլ նստոցների համար) հատակի մակարդակից բարձրությունը՝ առնվազն 420 մմ։ Նստոցների թիկնակների բարձրությունները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 25 կանոնների պահանջներին։ Նստոցների բարձիկների հաստությունը պետք է լինի առնվազն 50 մմ։

(1.6.36. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) 1.6.37. Օդի ջերմաստիճանը բժշկական սրահում պետք է համապատասխանի 1.6.8 աղյուսակին։

Աղյուսակ 1.6.8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հսկիչ կետը | Հետևյալ դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար պարամետրի արժեքը | | | | | |
| А | | В | | С | |
| ˚С, ոչ պակաս, քան | | | | | |
| Ամենաներքևի դիրքում տեղակայված հիմնական պատգարակների մակերևույթից 0,1 մ բարձրությամբ՝ պատգարակների կենտրոնում | 20 | | 20 | | 20 | |
| Բազկաթոռների նստոցների մակերևույթից 0,1 մ բարձրությամբ | 20 | 20 | | 20 | |
| Բժշկական սրահի կենտրոնում՝ հատակի մակերևույթի վրա | 15 | 15 | | 15 | |

1.6.38. Բժշկական սրահում 1.6.8 աղյուսակում նշված ջերմաստիճաններն ապահովելու ժամանակը -25˚С սկզբնական ջերմաստիճանի դեպքում չպետք է լինի 30 րոպեից ավելի և -40˚С սկզբնական ջերմաստիճանի դեպքում՝ 60 րոպեից ավելի։

1.6.39. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահները պետք է սարքավորված լինեն օդորակման համակարգով, որն ապահովում է սրահի կենտրոնում հատակից 1 մ բարձրությամբ օդի ջերմաստիճանի նվազումը 10˚С-ով՝ շրջակա միջավայրի ջերմաստիճանի հետ համեմատած։ Ջերմաստիճանի սահմանված նվազումն ապահովելու ժամանակը +40˚С սկզբնական ջերմաստիճանի դեպքում՝ 30 րոպեից ոչ ավելի։

1.6.40. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի կանգառման ժամանակ բժշկական սրահում պետք է ապահովված լինի օդի՝ առնվազն քսանապատիկ փոխանակում՝ մեկ ժամվա ընթացքում, ընդ որում՝ օդի շարժման արագությունը պետք է լինի 0,25 մ/վ-ից ոչ ավելի՝ ձմռանը, և 0,5 մ/վ-ից ոչ ավելի՝ ամռանը, պատգարակների գլխավերևի մասում դրանց մակերևույթից 0,1 մ և բազկաթոռների նստոցների մակերևույթից 0,7 մ բարձրությամբ։

1.6.41. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահը պետք է սարքավորված լինի բազային ավտոմեքենայի ջեռուցման համակարգից անկախ աշխատող ինքնավար ջեռուցիչով:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ջեռուցման համակարգի ջերմապահպանիչ կարգավորումը պետք է ապահովի ±5 °C աստիճանից ոչ ավելի ջերմաստիճանի տատանում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ջեռուցման համակարգը պետք է համապատասխանի այս պահանջներին նաև այն դեպքում, եթե օդափոխությունն անջատված է, և բժշկական սրահում համակարգը փոխարկված է օդի շրջանառության ռեժիմի։

1.6.42. Եթե շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի մեջ օգտագործում են անզգայացնող գազեր և գոլորշիներ, ապա պետք է նախատեսված լինի օդաքաշում՝ սահմանված պահանջներին համապատասխան։

1.6.43. Բժշկական սրահի աշխատանքային տեղերի լուսավորվածությունը պետք է համապատասխանի 1.6.9 աղյուսակին։

Աղյուսակ 1.6.9

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Հսկիչ կետը | Հետևյալ դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար լուսավորվածությունը, լք, ոչ պակաս, քան | | | Լույսի աղբյուրը |
| А | В | С |
| Ընդհանուր լուսավորվածություն | 50 | 100 | 100 | Շիկացման լամպեր |
| 100 | 200 | 200 | Լյումինեսցենտային լամպեր |
| Մանիպուլյացիոն դաշտեր | 100 | 150 | 150 | Շիկացման լամպեր |
| 200 | 300 | 300 | Լյումինեսցենտային լամպեր |
| Պատգարակների մակերևույթ | 100 | 150 | 150 | Շիկացման լամպեր |
| 200 | 300 | 300 | Լյումինեսցենտային լամպեր |

1.6.44. В և С դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների բժշկական սրահներում պետք է լինի առնվազն 1 000 լք լուսավորվածություն ապահովող լրացուցիչ լուսատու, պատգարակների մակերևույթի վրա լուսաբծի տրամագիծը՝ առնվազն 200 մմ։

1.6.45. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների կողային դռների ոտնատեղերը պետք է ունենան ոտնատեղի մակերևույթին առնվազն 30 լք լուսավորվածություն ապահովող տեղային լուսավորություն։

1.6.46. Սրահի լուսավորության օդափոխման, ջեռուցման պարամետրերի կառավարման և հսկման վահանակը պետք է տեղակայված լինի հարմար (հասանելի) վայրում։ Կոճակները, անջատիչները, լուսային ցուցասարքերը պետք է լինեն հասանելի և տեսանելի՝ սահմանված պարամետրերի ռեժիմները կառավարելու և հսկելու համար։

1.6.47. Սրահը պետք է ապահովված լինի առնվազն 2 լ տարողությամբ կրակմարիչով:

(1.6.47. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.48. Շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայում պետք է լինի կալունակների համակարգ, որը նախատեսված է հեղուկների ներերակային ներմուծման համար ներարկման երկու համակարգերը հնարավորինս բարձր՝ պատգարակների ընդունման հարթակից վեր ամրակայելու համար։ Ներարկման համակարգերը պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանք հնարավոր լինի միացնել հարթակի երկու ծայրերից։ Կալունակները պետք է դիմանան առնվազն 50 Ն ճիգին և ներարկման երկու համակարգերը սևեռակեն միմյանցից անկախ։

B և C դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմոբիլները պետք է սարքավորված լինեն կալունակների համակարգով, որն ապահովում է երկրորդ հիվանդի համար ներարկման լրացուցիչ համակարգ կախելը (եթե տրանսպորտային միջոցը սարքավորված է 2 հիվանդ փոխադրելու համար)։

(պարբերություն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.49. Պատգարակները և բազկաթոռ-պատգարակները պետք է սարքավորված լինեն դրանք շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայում ամրակայելու հարմարանքներով։

1.6.50. Պացիենտին պետք է ամրացնել պատգարակների (բազկաթոռ-պատգարակների) կամ շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի վրա տեղակայված հարմարանքների օգնությամբ։

1.6.51. Սրահի ներսի բոլոր առարկաները չպետք է ունենան սուր եզրեր կամ վտանգի տակ դնեն սրահում գտնվող մարդկանց անվտանգությանը։

1.6.52. Ամրակման սարքվածքները պետք է պահեն սարքավորումները՝ ավտոմեքենայի շարժման ընթացքի երկայնական, լայնական և ուղղահայաց ուղղություններով 10 g արագացման կամ դանդաղեցման դեպքում։

1.6.53. Տերմինալային սարքվածքները և էլեկտրական հարակցիչները չպետք է օգտագործվեն որպես ամրակման սարքվածքներ կամ ամրակման սարքվածքների մասեր։

1.6.54. Գազային կայանքի կամ գազատարների համար նախատեսված տեղը պետք է ապահովված լինի օդափոխությամբ։

1.6.55. Գազաբալոնների համապատասխանությունն անվտանգության պահանջներին պետք է հաստատվի Մաքսային միության անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից տրվող փաստաթղթով։

1.6.56. Թթվածնով բալոնները պետք է տեղադրվեն ուղղահայաց դիրքով՝ սրահի հետևի մասում՝ պահարանի մեջ դրանք հուսալի կերպով ամրակայելով թափքի կրող տարրերին, ջեռուցման համակարգերից առնվազն 0,5 մ հեռավորությամբ. պետք է ապահովվի դրանց հարմարավետ հասանելիությունը՝ դրանք փոխարինելու, կառավարելու և հսկելու համար։

1.6.56.1. B և C դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմոբիլների բժշկական սրահները պետք է սարքավորված լինեն բարձր ճնշման արժեքի ցուցանշմամբ՝ բժշկական գազերի մատուցման համակարգով և համակարգում ճնշման կրիտիկական արժեքների ազդասարքով։ Բժշկական գազերի մատուցման համակարգի օդաճնշիչ հարակցիչները պետք է ապահովեն միացումը գազաշնչառական սարքավորումներին։

(1.6.56.1. ենթակետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.57. Հիմնական պատգարակներին ներկայացվող պահանջները:

1.6.57.1. С դասի շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների համար հիմնական պատգարակների բարձրությունը հատակի մակերևույթի մակարդակից վեր պետք է կարգավորվի 400-ից մինչև 650 մմ-ի սահմաններում։

1.6.57.2. Հիմնական պատգարակներն ընդունիչ սարքվածքի վրա պետք է ունենան կոշտ անկողին՝ վերակենդանացման միջոցառումների իրականացումն ապահովելու համար։

1.6.57.3. Ընդունիչ սարքվածքը պետք է ապահովի երկայնական և լայնական ուղղություններով պատգարակների տեղաշարժի հնարավորությունը՝ ապահովելով դիրքերի հուսալի ամրակայումը։

1.6.57.4. Ընդունիչ սարքվածքի կառուցվածքը պետք է ապահովի պատգարակների (անվասայլակների) անվտանգ ներս գլորելը (դուրս գլորելը), ամրակայման և արձակման հեշտությունն ու հուսալիությունը։ Պատգարակների ամրակման տարրերը պետք է բացառեն շտապ բուժօգնության ավտոմեքենաների շարժման ժամանակ լրացուցիչ աղմուկների առաջացումը։

(1.6.57.4. ենթակետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.57.5. B և C դասերի շտապ բուժօգնության ավտոմոբիլների բժշկական սրահները պետք է սարքավորված լինեն անվասայլակով՝ ընդունիչ սարքվածքի վրա հիմնական պատգարակները տեղադրելու համար։

(1.6.57.5. ենթակետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

1.6.58. Ներկառուցված կահույքին ներկայացվող պահանջները:

1.6.58.1. Սրահի ներկառուցված կահույքը (պահարանները, դարակները, լայնադարակները, դարակաշարերը) պետք է հուսալիորեն ամրակցված լինի թափքի ուժային տարրերին։ Այն պետք է ապահովի բժշկական սարքավորումների լրակազմի տեղադրումը և շտապ բուժօգնության ավտոմոբիլի դասին համապատասխան հագեցվածությունը, պետք է ունենա շարժական առարկաների ամրակայման տարրեր, որոնք ապահովում են տեղակայված առարկաների ամրակայման և թուլացման հեշտությունն ու հարմարությունը 15 վայրկյանը չգերազանցող ժամանակահատվածում։։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.6.58.2. Դուրսքաշովի արկղերը պետք է ամրակայվեն բացված և փակված դիրքերում։

1.6.58.3. Պահարանների, դարակների դռները պետք է փակվեն սահուն կերպով, առանց խափանումների։ Արգելված է շտապ բուժօգնության ավտոմեքենայի շարժման ժամանակ դրանց ինքնաբերաբար բացվելը ։ Բաց դարակները պետք է ունենան առնվազն 30 մմ բարձրությամբ կողեր։

1.6.59. Ավտոմեքենաները բժշկական սարքավորումներով լրակազմելու ամբողջությունը և սարքավորումների համապատասխանությունը բժշկական պահանջներին պետք է հաստատվեն Մաքսային միության անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից տրվող եզրակացությամբ։

**1.7. Ինքնաթափներին ներկայացվող պահանջները**

1.7.1. Ինքնաթափների հիդրոսարքավորումները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.2.13 և 2.2.14 ենթակետերի պահանջներին:

**1.8. Ավտոցեմենտատարներին ներկայացվող պահանջները**

1.8.1. Ավտոցեմենտատարի կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.1 կետի պահանջներին:

1.8.2. Ավելի, քան 0,07 ՄՊա ճնշման տակ աշխատելու համար հաշվարկված ավտոցեմենտատարների ցիստեռնների և բեռնման անցքերի համապատասխանությունն անվտանգության պահանջներին պետք է հաստատվի Մաքսային միության անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից տրվող փաստաթղթով։

1.8.3. Ավտոցեմենտատարը պետք է սարքավորված լինի՝

1.8.3.1. ցիստեռնի բեռնման անցքերի սպասարկման սանդուղքով և պաշտպանակված հարթակով.

1.8.3.2. ցիստեռնում ճնշումը նվազեցնելու՝ փակիչ սարքվածքով արգելափակված սարքվածքով, որը ցիստեռնում ճնշման առկայության դեպքում կանխում է բեռնման անցքի բացվելը.

1.8.3.3. պնևմատիկ բեռնաթափման համակարգում ապահովիչ կափույրով.

1.8.3.4. բեռնաթափումը հրատապ դադարեցնելու ամբարձիչով.

1.8.3.5. ցիստեռնում ճնշման ցուցիչով.

1.8.3.6. ցիստեռնում վերանորոգման աշխատանքների անցկացման հնարավորություն տվող բեռնման անցքով։

1.8.4. Ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետին:

1.8.5. Աշխատանքային գոտու օդում հանքային յուղի և ցեմենտի փոշու կոնցենտրացիայի մակարդակը բեռնաթափման ժամանակ չպետք է գերազանցի 5-6 մգ/մ-ն։

1.8.5. Օպերատորի աշխատանքային տեղում աղմուկի բնութագրերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.3 կետին:

1.8.6. Պնևմատիկ բեռնաթափման կառավարման օրգանների վրա գործադրվող ճիգերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.1.3 կետին։

**1.9. Ավտոէվակուատորներին ներկայացվող պահանջները**

1.9.1. Ավտոէվակուատորները պետք է սարքավորված լինեն նարնջագույն առկայծող փարոսիկով։ Առկայծող փարոսիկները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 65-00 կանոնների պահանջներին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.9.2. Ավտոէվակուատորի հիդրոսարքավորումները տեղադրվելու դեպքում պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.2 կետին։

**1.10. Տրանսպորտային միջոցների ամրաշրջանակներով  
բժշկական համալիրներին ներկայացվող պահանջները**

1.10.1. Ներկվածքին ներկայացվող պահանջները:

1.10.1.1. Որպես թեթև մարդատար ավտոմեքենաներ և ավտոբուսներ (բացի ծածկոցով ավտոբուսներից) պատրաստված բժշկական համալիրների դեպքում պահպանվում է դրանց արտադրողների կողմից զետեղված ներկվածքի հիմնական գույնը։

1.10.1.2. Բեռնատար ավտոմեքենաների, կիսակցորդների, կցորդների վրա մոնտաժված բժշկական համալիրների դեպքում, ծածկոցով ավտոբուսներում, ինչպես նաև բժշկական նշանակության բնակելի կոնտեյներներում գունագրաֆիկական սխեմաներում կիրառվող տարրերի գույներն ու չափերը, ինչպես նաև տեղեկատվական գրառումների բովանդակությունը սահմանվում են Մաքսային միության անդամ պետությունների կողմից։

Տրանսպորտային միջոցների աջ և ձախ կողմերին զետեղվում են ըստ տեսքի, գույնի, չափի և տեղակայման միատեսակ գունագրաֆիկական սխեմաներ։

1.10.2. Լրացուցիչ արտաքին ձայնային և լուսային ազդանշանների տեղադրումը բժշկական համալիրների վրա չի թույլատրվում։

**1.11. Հրշեջ ավտոմեքենաներին ներկայացվող պահանջները**

1.11.1. Հրշեջ ավտոմեքենայի ստատիկ լայնական կայունության անկյունը տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի դեպքում պետք է լինի առնվազն 30°։

1.11.2. Հրշեջ ավտոմեքենայի տանիքին հրշեջ սարքավորումների հարմարակազմությունն ու ամրակայումը պետք է ապահովեն շրջվելու դեպքում անձնակազմի խցիկի կենսական տարածքի պահպանումը։

1.11.3. Պոմպային կայանքի կառավարման համակարգի միացումը բազային ամրաշրջանակի արգելակման համակարգի օդամբարներին չպետք է արգելակման շարժաբերում առաջացնի ճնշման կարգավորման նվազագույն սահմանի 80 %-ից ցածր ճնշման անկում՝ նույնիսկ անջատված ճնշակի դեպքում, ինչպես նաև առաջացնի էներգիայի զսպանակավոր կուտակիչների միացում։

1.11.4. Թույլատրվում է խոշորաեզրաչափ սարքավորումները (ձեռքի սանդուղքները, ներծծող ճկափողերը և նմ.) տեղակայել հրշեջ ավտոմեքենայի տանիքին, ընդ որում՝ տանիքի վրա տեղակայվող սարքավորումները չպետք է վատացնեն բազային ամրաշրջանակի տեսանելիության պարամետրերը։ Տանիքի վրա հաստատախտակային ծայրապանակի հարմարակազմությունը պետք է բացառի հրդեհաշիջման նյութերի հոսքը հողմապակու վրա՝ դրանց մատակարարման սկզբում և վերջում։ Անհրաժեշտության դեպքում հողմապակու վերևում պետք է տեղադրվի պաշտպանիչ հովար։ Հովարը չպետք է նվազեցնի վարորդի տեղից տեսանելիությունը։

1.11.5. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն վնասվածքաանվտանգ ոտնատեղերով և բռնաձողերով, եթե դռնատեղի ներքևի բարձրությունը հենման մակերևույթի մակարդակից 400 մմ-ից ավելի է։

1.11.6. Աշխատանքի համար նախատեսված բաց հարթակներն ու տանիքի վրայի հարթակները պետք է ունենան պարագծով պաշտպանակ՝ առնվազն 100 մմ բարձրությամբ, և սահումը կանխող պատվածք։

1.11.7. Տանիք կամ հարթակ բարձրանալու սանդուղքները պետք է ունենան առնվազն 150 մմ լայնությամբ, առնվազն 180 մմ խորությամբ աստիճաններ։ Աստիճանների միջև հեռավորությունը պետք է լինի 300 մմ։ Սանդուղքների աստիճանները պետք է ունենան բարձրացողի ոտնաթաթի կայուն դիրքն ապահովող մակերևույթ։ Երկու և ավելի աստիճանների առկայության դեպքում հարկավոր է տեղադրել բռնաձողեր կամ պահանգներ։

1.11.8. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն օպերատորի աշխատանքային գոտուց բանած գազերի հեռացման համակարգով։ Հրշեջ ավտոմեքենայի շարժիչի բանած գազերի արտաթող համակարգի արտանետիչ խողովակը չպետք է ուղղված լինի հրշեջ ավտոմեքենայի աշխատանքի կառավարման օրգանների մոտ գտնվող օպերատորի կողմը։

1.11.9. Անձնակազմի խցիկին ներկայացվող պահանջները:

1.11.9.1. Աշխատանքային տարածության լայնությունը վարորդի համար պետք է կազմի առնվազն 800 մմ, վարորդի կողքին յուրաքանչյուր նստողի համար նստոցների լայնությունը՝ առնվազն 450 մմ։

1.11.9.2. Նստոցների լայնակի տեղակայության դեպքում առաջին շարքը երկրորդից պետք է առանձնացված լինի վնասվածքաանվտանգ բռնաձող ունեցող միջնորմով։ Միջնորմը չպետք է խոչընդոտի մարտական հաշվարկի տեսողական և խոսքային շփմանը։ Երկրորդ շարքի նստոցների և միջնորմի միջև հեռավորությունը՝ առնվազն 350 մմ։

1.11.9.3. Դռները պետք է բացվեն ավտոմեքենայի ընթացքի ուղղությամբ և ունենան փակող սարքվածքներ՝ կառավարման ներսի և դրսի բռնակներով։

1.11.9.4. Ներսի փականները պետք է ունենան սարքվածք, որը բացառում է շարժման ժամանակ մեքենայում նստած մարտական հաշվարկի կողմից դրանք ինքնաբերաբար բացելու հնարավորությունը։ Փակող մեխանիզմների բռնակները պետք է ունենան ձև, որը բացառում է վնասվածքներ հասցնելը։

1.11.9.5. Անձնակազմի խցիկի կառուցվածքի ամրությունը պետք է լինի բազային ավտոմեքենայի խցիկի ամրությանը համարժեք, որի մասով հաստատվել է ՄԱԿ-ի N 29 կանոններին համապատասխանությունը։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.11.9.6. Անձնակազմի խցիկում սարքավորումները պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ չլինեն սուր անկյուններ և եզրեր, որոնք կարող են վնասվածքներ հասցնել մարտական հաշվարկին։ Սարքավորումների ամրակայումը պետք է բացառի շարժման ժամանակ դրանց ինքնաբերական տեղաշարժի հնարավորությունը։

1.11.9.7. Անձնակազմի խցիկը պետք է սարքավորված լինի ջեռուցիչով, որը տարվա ցուրտ ժամանակահատվածում սրահում ապահովում է 15˚С-ից ոչ ցածր ջերմաստիճանի պահպանումը՝ շահագործման պայմանների ամբողջ ծավալով։

1.11.10. Հրշեջ ավտոմեքենայի հատուկ ագրեգատների աշխատանքի ժամանակ օպերատորի աշխատանքային տեղում ձայնի մակարդակը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 3.3 կետին։

1.11.11. Հրշեջ ավտոմեքենայի պոմպային կայանքի կառուցվածքը պետք է բացառի հրշեջ ավտոմեքենայի աշխատանքի ժամանակ հիդրանտից փրփրարարի ներթափանցումը ջրատար ցանցի մեջ։

1.11.12. Կառավարման օրգաններին ներկայացվող պահանջները:

1.11.12.1. Պետք է կատարվեն սույն Հավելվածի 2.1.3 կետի պահանջները։

1.11.12.2. Յուրաքանչյուր կառավարման օրգանի մոտ պետք է լինի դրա նշանակությունն ու դիրքը սահմանող մականշվածք։ Մականշվածքը չպետք է զետեղված լինի հանովի մասերում, եթե այդ մասերը հրշեջ ավտոմեքենայի օպերատիվ օգտագործման դեպքում ենթակա են ապամոնտաժման։

1.11.12.3. Հրշեջ ավտոմեքենայի հատուկ ագրեգատների կառավարման օրգանները, անոթների կափարիչների, մտոցների, անձնակազմի խցիկի, հատվածամասերի և այլ տարրերի դռների բացող բռնակները պետք է ապահովեն ձեռքերի անհատական պաշտպանության միջոցների մեջ դրանք ձեռքերով բռնելու հնարավորությունը։

1.11.13. Հրշեջ ավտոմեքենաներն առջևի և հետևի մասերում պետք է սարքավորված լինեն հակամառախուղային ցոլալապտերներով և ցոլալապտեր-փնտրիչներով։ Առջևի ցոլալապտեր-փնտրիչի կառավարումը պետք է իրականացվի խցիկից՝ ամենավերջին աջ տեղից։

1.11.14. Հրշեջ ավտոմեքենայի գունագրաֆիկական սխեմային, հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները՝ սույն Հավելվածի 2.4 կետին համապատասխան։

1.11.15. Էլեկտրասարքավորումների անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները:

1.11.15.1. Հրշեջ ավտոմեքենայի էլեկտրաուժային կայանքների կառուցվածքը, ինչպես նաև էլեկտրական միացումները պետք է ապահովեն սպասարկող անձնակազմի անվտանգությունը՝ էլեկտրական հոսանքահարման դեպքում։

1.11.15.2. Էլեկտրաէներգիայի անշարժ և շարժական ընդունիչների միացված լինելը, լարման առկայությունը, էլեկտրասարքավորումների կոնկրետ տեսակների համար սահմանված այլ գործողություններ նշելու համար պետք է կիրառվեն նախազգուշացնող ազդանշաններ, գրառումներ և ցուցատախտակներ։

1.11.15.3. Էլեկտրահաղորդագիծը պետք է կիպ ամրակցված լինի՝ դրա խզման, շփումից կտրատվելու հնարավորությունը բացառելու համար, ինչպես նաև պաշտպանված լինի հրդեհի ջերմաստիճանային գործոնների ազդեցությունից, ջուր թափվելուց և մթնոլորտային տեղումներից։

1.11.15.4. Ներանցիչները, հաղորդիչները, հարակցիչները պետք է ունենան մականշվածք։ Հաղորդիչների մակնշումը հարկավոր է իրականացնել յուրաքանչյուր հաղորդչի երկու ծայրերին։

1.11.15.5. Էլեկտրասարքավորումների տարրերի իրանները, որոնք նախատեսված են հոսանքի և լարման տարբեր հաճախականությունների համար, պետք է ունենան տարբերակիչ ներկվածք, իսկ հարակցիչները պետք է կառուցվածքային առումով տարբերվեն՝ փոխմիացման հնարավորությունը բացառելու նպատակով։

1.11.15.6. Լրացուցիչ էլեկտրասարքավորումների տարրերի սնուցման էլեկտրական շղթաները պետք է համալրվեն հալուն ապահովիչով կամ ավտոմատ անջատիչով։

1.11.15.7. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է համալրված լինեն բազային ամրաշրջանակի կուտակչային մարտկոցի անջատիչով (զանգվածի անջատիչով)։

1.11.15.8. Էլեկտրասարքավորումների բոլոր մետաղական ոչ հոսանքատար մասերը, որոնք մեկուսացման վնասվելու հետևանքով կարող են հայտնվել վտանգավոր լարման տակ, պետք է ունենան էլեկտրական միացում՝ սնուցման աղբյուրի իրանի, ինչպես նաև՝ հրշեջ ավտոմեքենայի ամրաշրջանակի հետ։

1.11.15.9. Հրշեջ ավտոմեքենայի ուժային էլեկտրասարքավորումների մեկուսացման դիմադրությունը միմյանց միջև և իրանի նկատմամբ 230 և 400 Վ անվանական լարումով իրարից անջատված առանձին ուժային շղթաների դեպքում պետք է լինի առնվազն 0,5 ՄՕմ՝ բարեխառն կլիմայի պայմաններում։

1.11.16. Հրշեջ ավտոմեքենայի վրա պետք է նախատեսված լինի պաշտպանիչ հողանցում միացնելու հնարավորություն։ Հողանցման սարքվածքի հպման մակերևույթը պետք է ունենա բարձր էլեկտրահաղորդականությամբ հակակոռոզիոն պատվածք։ Հողանցման սեղմակի տեղակայման վայրը պետք է էլեկտրականորեն կապված լինի հրշեջ ավտոմեքենայի կառուցվածքի մետաղական բոլոր տարրերի (հրշեջ վերնակառույցի, ջրափրփրային հաղորդուղիների և ավտոմեքենայի բազային ամրաշրջանակի) հետ (պետք է տեղադրված լինեն մետաղամասերի միջակապեր, որոնք հպման տեղերում ապահովում են 2 000 ՄՕմ-ը չգերազանցող անցումային դիմադրություն)։ Հողանցումը պետք է իրականացվի առնվազն 10 մմ2 հատվածքով չմեկուսացված պղնձյա բազմաջիղ հաղորդալարի միջոցով, որը համալրված է հողանցման կառուցվածքներին ամրակցելու հատուկ սարքվածքով։

1.11.17. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է լրակազմված լինեն անձնակազմի՝ էլեկտրական հոսանքահարումից անհատական պաշտպանության միջոցներով։

1.11.18. Հրդեհային անվտանգության պահանջները:

1.11.18.1. Հրշեջ ավտոմեքենայի կառուցվածքում կիրառվող նյութերը պետք է համապատասխանեն հրակայունության պահանջներին։

1.11.18.2. Հրշեջ ավտոմեքենայի կառուցվածքում պետք է նախատեսված լինի անձնակազմի խցիկի, հիմնական ագրեգատների, վառելիքի բաքերի, վառելիքի մայրագծերի՝ բարձր ջերմային հոսքերի ազդեցությունից ջերմապաշտպանության համակարգի տեղադրման հնարավորություն։

1.11.18.3. Բենզինային շարժիչներով հրշեջ ավտոմեքենաների վառելիքի բաքերը և դիզելային շարժիչներով հրշեջ ավտոմեքենաների վառելիքի բաքերի լցման բկանցքերը պետք է գտնվեն անձնակազմի խցիկից դուրս։ Վառելիքի բաքն ու դրա լցման բկանցքը չպետք է առաջ գան հրշեջ ավտոմեքենայի թափքի եզրաչափքերից։

1.11.18.4. Լրացուցիչ վառելիքամուղների տեղակայումը պետք է ապահովի դրանց պաշտպանությունը հղկամաշիչ, քայքայիչ և հարվածների ազդեցություններից։ Լրացուցիչ վառելիքամուղները պետք է ունենան համակշռիչներ՝ հրշեջ ավտոմեքենայի շրջանակի ձևախախտում առաջանալու դեպքում դրանց վնասվելը կանխելու համար։

1.11.18.5. Դիզելային շարժիչով հրշեջ ավտոմեքենայի արտաթող խողովակի կառուցվածքը պետք է նախատեսի դրա վրա կայծմարիչի տեղադրումը։

1.11.18.6. Պետք է ապահովվի հրշեջ ավտոմեքենայի էլեկտրաուժային կայանքների հրդեհային անվտանգությունը։

1.11.18.7. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է սարքավորված լինեն առնվազն երկու կրակմարիչներով։ Դրանց ամրացման տեղերը պետք է գտնվեն հրշեջ ավտոմեքենայի սարքավորումների տեղակայման հեշտ հասանելի գոտիներում։ Ընդ որում, դրանցից մեկը պետք է գտնվի վարորդի նստոցին մոտ, իսկ մյուսը՝ հրշեջ ավտոմեքենայի թափքի (հատվածամասերի) մեջ։

1.11.19. Հրշեջ ավտոմեքենայի խողովակաշարերի և ագրեգատների մակերևույթները, որոնք հակված են ցածր ջերմաստիճան ունեցող հրդեհաշիջման նյութից սառչելուն և օպերատորի աշխատանքի ժամանակ հասանելի են հպվելու համար, պետք է մեկուսացված լինեն։

1.11.20. Կայանված վիճակում բաց դռները, տեղադրված դուրս ցցված հենարանները, լուսավորող կայմերի առձգիչները, որոնք երկայնքով կամ լայնքով մեծացնում են ավտոմեքենայի եզրաչափքերը, պետք է սարքավորված լինեն հրշեջ ավտոմեքենայի եզրաչափքերը մատնանշող լուսանդրադարձիչ տարրերով կամ ազդանշանային այլ սարքվածքներով։

1.11.21. Վարորդի մոտ եղած սարքերի համակազմում պետք է լինեն լուսային ցուցասարքեր, որոնք ազդանշանում են հրշեջ ավտոմեքենայի շարժմանը խոչընդոտող բաց դռների, դուրս ցցված հենարանների տեղադրված լինելու, լուսավորող կայմերը բարձրացնելու և այլ պայմանների մասին։

1.11.22. Ջրի կամ հրդեհաշիջման այլ հեղուկ նյութի ցիստեռնի ներսում պետք է տեղակայված լինեն լայնական ալեբեկիչներ (միջնորմներ, սպունգային լցանյութ և նմ.), որոնք ավտոմեքենայի շարժման ժամանակ ապահովում են հեղուկի տատանումների մարումը։ Միջնորմի մակերեսը պետք է կազմի ցիստեռնի լայնական հատման մակերեսի 95%-ը։ Ալեբեկիչները պետք է ցիստեռնը բաժանեն հաղորդակից հատվածամասերի՝ յուրաքանչյուրն առնվազն 1 500 լ ծավալով։ Եթե ցիստեռնի լայնությունը հետևի արտաքին դողերի անվամեջի չափի 80%-ից ավելին է, երկայնական ալեբեկիչների տեղադրումը պարտադիր է։

1.11.23. Հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է լրակազմված լինեն երկու հակահետգլորման հենակներով։

1.11.24. Լուսավորող կայմին ներկայացվող պահանջները:

1.11.24.1. Անկախ շարժաբերի տիպից՝ կայմը պետք է ունենա սահմանված բարձրության վրա դա սևեռակող արգելակ։

1.11.24.2. Կայմի կառուցվածքը պետք է թույլատրի մինչև 10 մ/վ քամու արագության դեպքում դրա՝ առանց առձգիչների շահագործումը։

1.11.25. Սլաքով կամ ծնկների լրակազմով (ավտոսանդուղք, ավտոամբարձիչ՝ հրշեջ, ծնկաձև, հրշեջ փրփրամբարձիչ) սարքավորված հրշեջ ավտոմեքենաներին ներկայացվող պահանջները։

1.11.25.1. Սլաքով կամ ծունկերի լրակազմով սարքավորված հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է ունենան ստատիկ և դինամիկ կայունություն, որն ապահովում է փրկարարական աշխատանքները և հրդեհների մարումը անվտանգ անցկացնելու հնարավորություն, այդ թվում՝

1.11.25.1.1. դրանք՝ մինչև 6°-ը ներառյալ թեքությամբ մակերևույթի վրա տեղադրելու դեպքում.

1.11.25.1.2. հրդեհաշիջման նյութերի մատակարարման համար սարքվածքների հետ աշխատելու դեպքում.

1.11.25.1.3. սանդուղքի (ճոճանի) գագաթի մակարդակի վրա՝ 10 մ/վ-ից ոչ ավելի քամու արագության դեպքում։

1.11.25.2. Սլաքով կամ ծունկերի լրակազմով սարքավորված հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է ունենան արգելափակումներ, որոնք բացառում են՝

1.11.25.2.1. սլաքի (ծունկերի լրակազմի) շարժման հնարավորությունը՝ չարգելափակված զսպանների և վեր հանված հենարանների դեպքում.

1.11.25.2.2. սլաքի (ծունկերի լրակազմի)՝ աշխատանքային դաշտից դուրս շարժվելու հնարավորությունը.

1.11.25.2.3. հենարանների վերհանումը՝ սլաքի (ծունկերի լրակազմի) աշխատանքային դիրքի դեպքում.

1.11.25.2.4. ավտոմեքենայի շարժման ժամանակ հենարանների՝ ինքնաբերաբար առաջ գալը.

1.11.25.2.5. սլաքի տեղաշարժվելը՝ դրա վրայով վերհանի խցիկի շարժման ժամանակ կամ դրա՝ ոչ ամենացածր դիրքում գտնվելու դեպքում.

1.11.25.2.6. սլաքի (ծունկերի լրակազմի) հետագա շարժը՝ դա տրանսպորտային դիրքում տեղադրելուց հետո.

1.11.25.2.7. ավտոմեքենայի շարժը հզորության առաջ եկած տուփի միացած ժամանակ, արգելափակված զսպանների, առաջ եկած հենարանների և վեր հանված սլաքի (ծունկերի լրակազմի) դեպքում.

1.11.25.2.8. սլաքի (ծունկերի լրակազմի), ճոճանի շարժը՝ խոչընդոտի հետ կառուցվածքի (ճակատային հարվածի սահմանափակիչների) ծայրակետերի հպման դեպքում.

1.11.25.2.9. սլաքի (ծունկերի լրակազմի) շարժը՝ բեռնունակությունն ավելի քան 10%-ով գերազանցելու դեպքում։

1.11.25.3. Սլաքով կամ ծունկերի լրակազմով սարքավորված հրշեջ ավտոմեքենաները պետք է ունենան վթարային շարժաբեր՝ սլաքը, ծունկերի լրակազմը տրանսպորտային դիրքի բերելու համար այն դեպքում, եթե խափանվում է հիմնական ուժային ագրեգատի շարժաբերը կամ ամրաշրջանակի շարժիչը։

1.11.25.4. Ավտոսանդուղքի կամ ամբարձչի գագաթի շարժման արագությունը պետք է ավտոմատ կերպով դանդաղեցվի՝ անվտանգության դաշտի սահմանային արժեքներին կամ շարժման շարժաբերների կատարողական մեխանիզմների ամենավերջին դիրքերին հասնելու դեպքում։

1.11.25.5. Ավտոսանդուղքը, ծնկաձև ավտոամբարձիչը պետք է համալրված լինեն ստորև նշվածների ցուցիչներով (հսկիչ սարքերով)՝

1.11.25.5.1. սլաքի վերելքի և արտածքի, ծունկերի լրակազմի, ճոճանի, վերհանի խցիկի բարձրության.

1.11.25.5.2. սլաքի ստորին ծունկի թեքության անկյան.

1.11.25.5.3. սլաքի լայնական թեքության անկյան։

1.11.25.6. 1.11.25.5.1 թվարկման մեջ նշված ցուցիչները (հսկիչ սարքերը) պետք է հարմարակազմված լինեն օպերատորի աշխատանքային տեղից լավ երևացող միասնական բլոկում և ունենան ցուցանիշների 5%-ից ոչ ավելի սխալանք։

1.11.25.7. Ավտոսանդուղքի, ծնկաձև ավտոամբարձչի ձայնային, լուսային ազդանշանային համակարգը՝ կառավարման վահանակների վրա տեղակայված, պետք է տեղեկացնի՝

1.11.25.7.1. շարժման աշխատանքային դաշտի սահմանին սլաքի, ծունկերի լրակազմի, ճոճանի, վերհանի խցիկի մոտենալու մասին.

1.11.25.7.2. սլաքի, ճոճանի, վերհանի խցիկի գերբեռնվածության մասին.

1.11.25.7.3. ճակատային հարվածից սահմանափակչի գործարկման պահի մասին.

1.11.25.7.4. հենարանի՝ գետնից կամ տակդիրից պոկվելու պահի մասին.

1.11.25.7.5. սռնիների համատեղման պահի մասին (ավտոսանդուղքի համար).

1.11.25.7.6. աստիճանների համատեղման պահի մասին (ավտոսանդուղքի համար)։

1.11.25.8. Ավտոսանդուղքը, ծնկաձև ավտոամբարձիչը պետք է ունենան հավասարեցման համակարգ, որն ապահովում է ճոճանի հատակի հորիզոնականությունը՝ դրա ցանկացած դիրքի դեպքում, և սլաքի երկայնքով տեղակայված սանդուղքի աստիճանների հորիզոնականությունը (դրա առկայության դեպքում): Ըստ որում, ճոճանի հատակի հարթության հորիզոնականությունից շեղումը պետք է լինի 3°-ից ոչ ավելի, իսկ աստիճաններինը՝ 2°-ից ոչ ավելի։

1.11.25.9. Ավտոսանդուղքի, ծնկաձև ավտոամբարձչի ճոճանները պետք է ունենան (1,1 ± 0,1)մ և (0,5 ± 0,1) մ բարձրությամբ բռնաձողերի երկու շարքից կազմված պաշտպանակ։ Ճոճանի հատակի պարագծով պետք է լինի 0,1 մ-ից ոչ պակաս բարձրությամբ համատարած պաշտպանակ (շրիշակ)։ Ճոճանի պաշտպանակի տարրերը (բռնաձողերը) պետք է դիմանան 1 300 Ն-ից ոչ պակաս կենտրոնացված բեռնվածքին՝ տարբեր ուղղություններով։

1.11.25.10. Վերհանի խցիկը պարագծով պետք է ունենա 1,5 մ-ից ոչ պակաս բարձրությամբ խորշավոր պաշտպանակ։

1.11.25.11. Ծնկաձև ավտոամբարձչի [ԾԱԱ] ճոճանը և ավտոսանդուղքի վերհանի խցիկը պետք է սարքավորված լինեն մեկ կամ մի քանի միափեղկ՝ այնպիսի փականքով դռնակներով, որը բացվում է ներսից և դրսից (ԾԱԱ-ի ճոճանը կարող է սարքավորված լինել հետգցովի բռնաձողերով)։ Դրա հետ մեկտեղ՝ անցամասի լայնությունը պետք է լինի 500 մմ-ից ոչ պակաս։

1.11.25.12. Կառավարման վահանակի վրա ծնկաձև ավտոամբարձչի ճոճանի բոլոր շարժումները կառավարող օրգանները պետք է լինեն ինքնաբերաբար սկզբնական դիրքի վերադարձող, բացառեն դրանց ինքնաբերաբար միանալու հնարավորությունը և ունենան մեխանիզմների միացող շարժումների նշագրում։

1.11.25.13. Սլաքով կամ ծնկների լրակազմով սարքավորված հրշեջ ավտոմեքենաների կառավարման վահանակները պետք է ունենան իրագործելի մանևրի ձայնային ազդանշանի և վթարային կանգառման միացման սարքվածք՝ առանց ավտոմեքենայի շարժիչի անջատման։

1.11.25.14. Ավտոսանդուղքը, ծնկաձև ավտոամբարձիչը պետք է սարքավորված լինեն խոսելու սարքվածքներով, որոնք ապահովում են ճոճանի հետ հիմնական կառավարման վահանակի երկկողմանի բարձրախոս կապը։

**1.12. Վթարային-փրկարարական ծառայությունների  
և միլիցիայի (ոստիկանության) համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.12.1. Վթարային-փրկարարական ծառայությունների և միլիցիայի (ոստիկանության) համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.4 կետի պահանջներին։

**1.13. Կոմունալ տնտեսության և ճանապարհները պահպանելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.13.1. Հատուկ սարքավորումների բաղկացուցիչ մասերը (այդ թվում՝ հաղորդալարերը, մալուխները, միացման արմատուրը, խողովակաշարերը և նմ.) պետք է պատրաստված լինեն այն հաշվարկով, որ բացառվի դրանք պատահաբար վնասելու հավանականությունը։

1.13.2. Հատուկ սարքավորումների բարձրացող և շուռ եկող մասերը պետք է համալրված լինեն բարձրացված դիրքում դրանք սևեռակելու հենակներով և (կամ) դրանց ինքնաբերական շրջվելն ու կտրուկ իջնելը բացառող սարքվածքներով։

1.13.3. Հատուկ սարքավորումների կառավարման վահանակը չպետք է գտնվի հատուկ սարքավորումների գործողության գոտում։

1.13.4. Հատուկ սարքավորումների աշխատանքային օրգանների կառավարման վահանակը պետք է տեղակայված լինի այնպես, որ օպերատորը տեսնի աշխատանքային ամբողջ հարթակը։

1.13.5. Հատուկ սարքավորումների բեռնակալիչ սարքվածքները պետք է ապահովեն բեռների կալումն այնպես, որ բացառվի դրանց ինքնաբերական տեղաշարժը կամ շրջվելը։

1.13.6. Կառավարման օրգանները, որոնց վրա գործադրվող ազդեցությունը միաժամանակ կամ չսահմանված հերթականությամբ կարող է հանգեցնել վթարային իրավիճակի կամ սարքավորումների վնասվելուն, պետք է փոխադարձաբար արգելափակվեն։

Արգելափակումը չպետք է տարածվի կառավարման այն օրգանների վրա, որոնք ծառայում են սարքավորումների կամ դրանց ցանկացած տարրի կանգառման համար։

1.13.7. Հատուկ սարքավորումների կառավարման լծակների վրա գործադրվող ճիգերը, կախված տեղաշարժման եղանակից և օգտագործման հաճախականությունից, պետք է համապատասխանեն 1.13.1 աղյուսակում նշված արժեքներին։

Աղյուսակ 1.13.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Լծակի տեղաշարժման եղանակը | Ճիգը, Ն, ոչ ավելի, քան | | |
| Օգտագործման հաճախականությունը, հերթափոխի ընթացքում՝ մեկ անգամ | | |
| 240-17 | 16-5 | 5-ից պակաս |
| Առավելապես՝ մատներով | 10 | 10 | 30 |
| Առավելապես՝ դաստակով | 15 | 20 | 40 |
| Առավելապես՝ նախաբազկով՝ դաստակով | 25 | 30 | 60 |
| Ամբողջ ձեռքով | 40 | 60 | 150 |
| Երկու ձեռքերով | 90 | 90 | 200 |

1.13.8. Խողովակաշարի արմատուրի ձեռքի շարժաբերի լծակի բռնակի վրա երկու ձեռքերով գործադրվող ճիգը փակող օրգանը կողպելու (կամ բացելիս՝ տեղից շարժելու) պահին չպետք է գերազանցի 450 Ն-ը։

1.13.9. Օպերատորի աշխատանքային տեղում աղմուկի բնութագրերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.3 կետին:

1.13.10. Տեխնոլոգիական սարքավորումների կառուցվածքի այն տարրերը, որոնք շարժման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունից ավելի, քան 0,4 մ-ով դեպի ձախ և (կամ) աջ առաջ են գալիս եզրաչափքային լույսերի արտաքին եզրից կամ տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային երկարությունից ավելի, քան 1,0 մ-ով առաջ են գալիս առջևից և (կամ) հետևից, ներկվում են շերտագծերով։ Շերտագծերի ներկվածքի գույնը կազմում են միմյանց հաջորդող կարմիր և սպիտակ (դեղին) շերտագծերը՝ 30-ից 100 մմ միևնույն լայնության, դրանց թեքության անկյունը՝ 45 +/- 5°՝ դեպի դուրս և ներքև:

Բացի դրանից, կառուցվածքի այդպիսի տարրերը նշվում են 1А դասի լուսանդրադարձիչներով՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 3 կանոնների, կամ դեպի առաջ և հետ ուղղված լուսավորող մակերևույթով եզրաչափքային լապտերներով կամ լուսանդրադարձնող մականշվածքով՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 104 կանոնների։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.13.11. Տեխնոլոգիական գրառումները պետք է զետեղվեն կառավարման կետից տեսանելի տեղերում։

1.13.12. Կառավարման և հսկողության օրգանները հարկավոր է նշագրել օրգանի նշանակությունը մատնանշող պայմանանշաններով։ Համապատասխան պայմանանշանի բացակայության դեպքում թույլատրվում է գրառումների կիրառությունը։

1.13.13. Տվյալների ցուցատախտակները կարող են տեղադրվել սարքավորումների ցանկացած ագրեգատի և հանգույցների վրա, սակայն դրանք պետք է լինեն ապահովիչ բոլոր սարքվածքների վրա։

1.13.14. Այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց առավելագույն արագությունը տեխնիկական բնութագրերով և (կամ) տեխնոլոգիական գործողություններ իրականացնելիս ցածր է Ճանապարհային երթևեկության կանոններով թույլատրվածից, պետք է տեղադրվի արագության սահմանափակման տարբերիչ նշան՝ տրանսպորտային միջոցների շահագործումը թույլատրելու վերաբերյալ դրույթներին և պաշտոնատար անձանց՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման գծով պարտականություններին համապատասխան։ Եթե տեխնոլոգիական գործողություններ իրականացնելիս տրանսպորտային միջոցի շարժման արագությունը ցածր է երթևեկության արագությունից, ապա այդ տեխնոլոգիական գործողություններն իրականացնելիս արագության սահմանափակման նշանը պետք է տեղադրված լինի առջևից։

Առավելագույն արագության մասին լրացուցիչ տեղեկությունները պետք է նշված լինեն շահագործման փաստաթղթերում։

1.13.15. Մոտարձակ լույսի ցոլալապտերների տեղակայվածության բարձրության չափը թույլատրվում է մեծացնել առավելագույնը մինչև 3 250 մմ, եթե ըստ ՄԱԿ-ի N 48 կանոնների՝ տվյալ չափի պահպանումն անհնար է տեխնոլոգիական սարքավորումների կառուցվածքի պատճառով։ Մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները պետք է կարգաբերված լինեն այնպես, որ մոտարձակ լույսի փնջի լուսային սահմանի ձախ մասը ներառող հարթության և մեքենայի հորիզոնական հենման մակերևույթի հատման գիծը համընկնի ցոլալապտերի՝ ՄԱԿ-ի N 48 կանոններով սահմանված համարժեք գծին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.13.16. Մեքենայի առջևի վերջնամասից մինչև շրջադարձի ցուցիչների կողային կրկնիչները եղած հեռավորությունը թույլատրվում է մեծացնել առավելագույնը մինչև 3 500 մմ, եթե ըստ ՄԱԿ-ի N 48 կանոնների՝ տվյալ չափի պահպանումն անհնար է մեքենայի՝ առջևից տեղադրված տեխնոլոգիական սարքավորումների կառուցվածքի պատճառով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.13.17. Ճանապարհների վրա հավաքման աշխատանքներ կատարելու համար նախատեսված մեքենաները սարքավորվում են դեղին կամ նարնջագույն հատուկ լուսային ազդանշաններով (առկայծող փարոսիկներով)։

Առկայծող փարոսիկների քանակն ու դասավորությունը պետք է ապահովեն դրանց տեսանելիությունը 360° անկյան տակ՝ լույսի ճառագայթման աղբյուրի կենտրոնի միջով անցնող հորիզոնական հարթությունում։

1.13.18. Տեխնոլոգիական սարքավորումների աշխատելու ժամանակ աշխատանքային գոտին օրվա մութ ժամերին լուսավորելու համար մեքենաները սարքավորվում են աշխատանքային գոտու լուսավորման լրացուցիչ ցոլալապտերներով։

1.13.19. Հիդրավլիկ սարքավորումների առկայության դեպքում դրանք պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.1 կետի պահանջներին։

**1.14. Նավթային և գազային հորատանցքերի սպասարկման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.14.1. Մեխանիկական փոխանցիչները (շղթայավոր, կարդանային, ատամնավոր և այլն), կցորդիչները, փոխանիվները և սարքավորումների պտտվող ու շարժվող այլ տարրեր պետք է ունենան ամուր սևեռակված մետաղական պաշտպանակներ։

1.14.2. Հաճախակի զննման ենթակա սարքավորումների պաշտպանակները պետք է լինեն արագ հանվող կամ բացվող, ինչի համար կառուցվածքում պետք է նախատեսվեն պաշտպանակի անվտանգ հանումն ու տեղադրումն ապահովող բռնակներ, պահանգներ և հատուկ այլ սարքվածքներ։

Բացվող պաշտպանակները պետք է համալրվեն պաշտպանակները բաց դիրքում հուսալիորեն պահող հարմարանքներով։

1.14.3. Որպես պաշտպանակ՝ շրջանակված մետաղական ցանց օգտագործելու դեպքում ցանցի մետաղալարի պարագիծը պետք է լինի 2,0 մմ-ից ոչ պակաս։

1.14.4. Մետաղական ցանցի, վանդակի և նմ. անցքերի չափերը չպետք է գերազանցեն 1.14.1 աղյուսակում նշված արժեքները։

1.14.5. Տրանսպորտային բազայով կայանքների կառավարման համակարգերի կառուցվածքում նավթի և գազի հորատանցքերի վերանորոգման համար պետք է նախատեսվեն՝

1.14.5.1. վերնակի (կայմի) արտածքի սահմանափակիչ.

1.14.5.2. բազմաճախարակային բլոկի (կեռերի բլոկի) վերելքի սահմանափակիչ։

Աղյուսակ 1.14.1

|  |  |
| --- | --- |
| Պաշտպանակներից մինչև շարժվող տարրերն ընկած հեռավորությունը (մմ) | Անցքի առավելագույն լայնությունը (տրամագիծը) (մմ) |
| Մինչև 35 | 6 |
| 35-ից մինչև 150 | 20 |
| 150-ից մինչև 350 | 30 |

1.14.5.3. բեռնունակության սահմանափակիչ։ Թույլատրվում է բեռնունակության սահմանափակիչ չտեղադրել, եթե կայանքի բեռնունակությունը սահմանափակվում է ամբարձիչ մեխանիզմի շարժիչի առավելագույն պտտող մոմենտով.

1.14.5.4. կառավարման լծակների և բռնալծակների առանձին դիրքերի արգելափակում.

1.14.5.5. վերնակի ամբարձիչ հիդրոհամակարգի ճկափողերի կամ խողովակաշարերի խզման դեպքում վերնակի (կայմի) անկումը կանխող արգելափակում։

1.14.6. Կառավարման համակարգը պետք է համալրված լինի նախազգուշացնող ազդանշանման համակարգով։ Աշխատանքային գոտում ազդանշանի ձայնի մակարդակը պետք է լինի 92-112 դԲ Ա։

1.14.7. Ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետի պահանջներին։

**1.15. Դրամական միջոցների և արժեքավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.15.1. Տրանսպորտային միջոցի զրահադիմացկունության մասով պաշտպանության ընդհանուր դասը որոշվում է դրա՝ անձնակազմի համար նախատեսված տարածքի պաշտպանության նվազագույն դասով։

1.15.2. Զրահադիմացկունության մասով պաշտպանության դասը:

1.15.2.1. Տրանսպորտային միջոցի ուղևորասրահների, այդ թվում՝ դրա բաղկացուցիչ տարրերի (թափք, դռներ, հրակնատներ) զրահադիմացկունության մասով պաշտպանության դասերը М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար պետք է լինեն 2-րդ դասից ոչ ցածր, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ 3-րդ դասից ոչ ցածր։

1.15.2.2. М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների տանիքի գոտու համար թույլատրվում է պաշտպանության 1-ին դաս, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների տանիքի գոտու համար՝ պաշտպանության 2-րդ դաս։ Զրահապատ ապակիների պաշտպանության դասը պետք է համապատասխանի տրանսպորտային միջոցի զրահապատ պաշտպանության գոտուն։

1.15.2.3. Արժեքավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսված տարածքների զրահադիմացկունության մասով պաշտպանության դասը պետք է լինի 1-ին դասից ոչ ցածր։

1.15.3. Տրանսպորտային միջոցը պետք է սարքավորված լինի հրակնատներով՝ ցուցակային զենքից կրակելիս արդյունավետ պաշտպանական կրակ իրականացնելու համար։

Թույլատրվում է տրանսպորտային միջոցի վրա հրակնատների թաքնված տեղակայումը և թափքի արտաքին մակերևույթին կեղծ հրակնատների առկայությունը։ Ընդ որում, տրանսպորտային միջոցի զրահադիմացկունությունը չպետք է նվազի։

1.15.4. Տրանսպորտային միջոցը պետք է սարքավորված լինի դռների՝ միայն ներսից բացվող լրացուցիչ փականներով։

1.15.5. Կուտակչային մարտկոցը պետք է տեղադրվի տրանսպորտային միջոցի ուղևորասրահներից դուրս և ունենա ուղևորասրահների համար սահմանված դասից ոչ ցածր զրահապատ պաշտպանության։

1.15.6. Տրանսպորտային միջոցը պետք է ունենա տեղեր՝ հետևյալը տեղավորելու համար՝

1.15.6.1. առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենայի) արկղիկներ.

1.15.6.2. վթարային կանգառի նշան.

1.15.6.3. կրակմարիչ.

1.15.6.3.1. М1, N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ վարորդի աշխատանքային տեղից հասանելի գոտում՝ առնվազն 2 լ տարողունակությամբ մեկ կրակմարիչ.

1.15.6.3.2. N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար՝ առնվազն երկու կրակմարիչ, որոնցից մեկը՝ 2 լ-ից ոչ պակաս տարողությամբ՝ վարորդի աշխատանքային տեղից հասանելի գոտում, իսկ մյուսը (մյուսները)՝   
5 լ-ից ոչ պակաս հանրագումարային տարողությամբ՝ ուղևորասրահում։

1.15.7. Սարքավորումների բոլոր տարրերը՝ ներառյալ զրահապաշտպանության տարրերը, հնարավոր հարվածի գոտում վարորդի և անձնակազմի անդամների համար պետք է լինեն վնասվածքաանվտանգ, այսինքն՝ չպետք է հենման մակերևույթից 10 մմ-ից ավելի դուրս ցցվեն դեպի վեր և պետք է ունենան կլորացման՝ 3,2 մմ-ից ոչ պակաս շառավիղ, կամ պետք է փակված լինեն էներգակլանիչ մակադրակներով։

1.15.8. Սրահի տանիքին գտնվող բոլոր տարրերը (կոշտության կողերը, լուսավորման առաստաղների կալունակները և նմ.) չպետք է տանիքի մակերևույթից 20 մմ-ից ավելի դուրս ցցվեն դեպի ներքև և պետք է ունենան եզրերի կլորացման՝ 5 մմ-ից ոչ պակաս շառավիղ, կամ պետք է փակված լինեն էներգակլանիչ մակադրակներով։

1.15.9. Ուղևորասրահում փոխադրվող բեռը պետք է հուսալիորեն ամրացված լինի, չունենա վնասվածքավտանգ ելուստներ ու շարժման ընթացքում վարորդի և անձնակազմի անդամների համար չստեղծի խոչընդոտներ։

1.15.10. Այն տրանսպորտային միջոցը, որն ունի անձնակազմին տեղավորելու համար խցիկից (սրահից) մեկուսացված հատվածամասեր, պետք է ունենա առնվազն երեք վթարային ելքեր՝ յուրաքանչյուր հատվածամասի համար։ Որպես վթարային ելքեր օգտագործվում են ծառայողական դռները, տանիքի վթարային մտոցը, ծառայողական դռան հակադիր կողմից գտնվող պահեստային դուռը։

1.15.11. N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար հատվածամասի տանիքին գտնվող՝ անձնակազմին տեղավորելու համար նախատեսված մտոցը պարտադիր է։ Վթարային մտոցի չափերը՝

որմնանցքի մակերեսը՝ առնվազն 2 700 սմ2.

մտոցի որմնանցքի մեջ պետք է տեղավորվի 45 х 59 սմ չափսի ուղղանկյուն.

պահեստային դռան որմնանցքի մեջ տեղավորվող ուղղանկյան ներքին չափերը պետք է լինեն առնվազն 65 x 100 սմ։

1.15.12. Տրանսպորտային միջոցը պետք է սարքավորված լինի վթարային անջատիչով, որն ապահովում է կուտակիչի զանգվածային սեղմակի անջատումը վարորդի աշխատանքային տեղից։

1.15.13. Տրանսպորտային միջոցի վառելիքի բաքը պետք է լինի պայթյունաանվտանգ, կամ պետք է նախատեսված լինի դրա զրահապատ պաշտպանություն՝ ուղևորասրահի համար նախատեսվածից ոչ ցածր պաշտպանության դասի։

Վառելիքի բաքը պետք է հատուկ պաշտպանված լինի բախվելու և շուռ գալու ժամանակ հնարավոր ձևախախտումներից։ Անվավոր տրանսպորտային միջոցի՝ մինչև 30° թեքության դիրքում բաքի հերմետիկությունը խախտվելու դեպքում պետք է նախատեսվի սարքվածք, որն ապահովում է վառելիքի ազատ արտահոսքը հենման մակերևույթի վրա։

1.15.14. Վագոնային հարմարակազմությամբ N1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար կիրառվում են վարորդի տեղից տեսանելիությանը ներկայացվող այն ընդհանուր պահանջները, որոնք ներկայացված են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 5-րդ բաժնում՝ հաշվի առնելով սույն կետում սահմանված վերապահումները։

1.15.14.1. Թափքի կանգնակների առաջացրած ոչ դիտելի գոտիների անկյունները պետք է լինեն ստորև նշվածներից ոչ ավելի՝

4°՝ մեջտեղի կանգնակի առաջացրած անկյունը.

11°՝ կողային հիմնական կանգնակի առաջացրած անկյունը։

1.15.14.2. Ա և Բ գոտիներում չպետք է լինեն ոչ դիտելի գոտիներ։

Սույն պահանջը չի տարածվում հողմապակու մեջտեղի և կողային բաժանիչ կանգնակների (կազմածո հողմապակու դեպքում), ղեկանիվի, ապակեմաքրիչների դետալների, հետևի տեսքի հայելիների և արտաքին ալեհավաքի վրա։

1.15.14.3. Տեսանելիության գոտում 90° դեպի աջ, դեպի ձախ և 4° դեպի ներքև՝ խցիկի կողային պատուհանների միջով չպետք է լինեն ոչ դիտելի գոտիներ։

1.15.14.4. Հողմապակու Ա և Բ նորմատիվային գոտիների մաքրման աստիճանը պետք է համապատասխանի 1.15.1 աղյուսակում ներկայացված արժեքներին։

1.15.15. Տրանսպորտային միջոցի վրա հետևի տեսքի արտաքին հայելիները պետք է կարգավորվեն ներսից՝ դռների փակ լինելու դեպքում։

1.15.16. Սեղմված կամ հեղուկացված գազը, ինչպես նաև բենզագազային խառնուրդը որպես վառելիք օգտագործող շարժիչների կիրառումը դրամական հասույթ և արժեքավոր բեռներ փոխադրելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վրա չի թույլատրվում։

Աղյուսակ 1.15.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Հողմապակու գոտիները | | | |
| Ա | | Բ | |
| համատարած ապակի | կազմածո  ապակի | համատարած ապակի | կազմածո  ապակի |
| 84 | 65 | 80 | 70 |

1.15.17. Տրանսպորտային միջոցի շարժիչի հատվածամասը պետք է սարքավորված լինի վարորդի տեղից միացնելու հեռակառավարման շարժաբեր ունեցող հրդեհաշիջման կայանքով։ Հրդեհաշիջման կայանքի աշխատանքի ժամանակ շարժիչի հատվածամաս ներթափանցող հրդեհաշիջման նյութերը և այրման արգասիքները չպետք է ներթափանցեն բնակելի տարածք։ Բենզինային շարժիչների հատվածամասերի հրդեհաշիջում իրականացնելու համար պետք է օգտագործվեն հրդեհաշիջման այնպիսի կայանքներ, որոնք շոգեգազային այրվող միջավայրում (բենզինի գոլորշիները՝ օդի հետ) գործարկման ժամանակ ապահովում են պայթյունաանվտանգությունը։

1.15.18. Հրդեհային ազդանշանային տվիչները պետք է տեղադրվեն հրդեհի առաջացման ամենավտանգավոր վայրերում՝

շարժիչի հատվածամասում.

էլեկտրասարքավորումների սարքերի կենտրոնացվածության վայրերում.

ինքնավար ջեռուցիչների տեղադրման վայրերում։

1.15.19. Տրանսպորտային միջոցի ուղևորասրահների կառուցվածքում (նստոցների թիկնակներ և բարձիկներ, պաշտպանիչ շրջանակներ, գլխակալներ, առաստաղի պաստառ, խցիկի և դռների կողային պանելներ, հատակի երեսամշակվածք, սարքերի համակազմ և նմ.) պետք է օգտագործվեն այնպիսի նյութեր, որոնք՝

ունեն 100 մմ/ր և դրանից պակաս այրման արագություն.

այրիչի բոցավառումից հաշված՝ 30 վայրկյանում չեն այրվել.

մարել են՝ չհասցնելով վառվել մինչև չափման բազայի սկիզբը։

**1.16. 6-ից մինչև 16 տարեկան երեխաների  
փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային  
միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.16.1. Ընդհանուր պահանջներ:

1.16.1.1. Երեխաների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցները (ավտոբուսները) պետք է համապատասխանեն М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների անվտանգությանը ներկայացվող ընդհանուր պահանջներին՝ հաշվի առնելով սույն կետի պահանջները։

1.16.1.2. Այն ավտոբուսը, որի նախագծային առավելագույն արագությունը գերազանցում է 60 կմ/ժ-ը, պետք է սարքավորված լինի ՄԱԿ-ի N 89 կանոնների պահանջներին համապատասխանող՝ արագության սահմանափակման սարքվածքով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.16.1.3. Ավտոբուսի առջևից և հետևից պետք է տեղադրված լինեն «Երեխաների փոխադրում» տարբերիչ նշանները՝ Մաքսային միության անդամ պետություններում գործող Ճանապարհային երթևեկության կանոններին համապատասխան։

1.16.1.4. Թափքի արտաքին կողամասերին, ինչպես նաև ավտոբուսի սիմետրիայի առանցքով առջևից և հետևից պետք է զետեղված լինեն «ԵՐԵԽԱՆԵՐ» ցայտուն գրառումներ՝ առնվազն 25 սմ բարձրությամբ և տառի բարձրության առնվազն 1/10 հաստությամբ ուղիղ մեծատառերով։ Գրառումները կատարվում են ռուսերենով և կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

Նշված գրառումներին անմիջապես մոտ (դրանց բարձրության 1/2-ից ոչ պակաս հեռավորությամբ) չպետք է զետեղվի որևէ նշագիր կամ գրառում։

1.16.1.5. Ավտոբուսի թափքը պետք է ունենա դեղին գույնի ներկվածք։

1.16.1.6. Ավտոբուսը պետք է համալրված լինի հետընթաց շարժման ժամանակ ձայնային ազդանշանի ավտոմատ մատակարարումն ապահովող սարքվածքով։

1.16.1.7. Ավտոբուսի վրա տեղադրված՝ ոչ ուղիղ տեսադաշտի բոլոր արտաքին սարքվածքների տարրերը պետք է ունենան էլեկտրատաքացում։

1.16.1.8. Ավտոբուսն արտադրողի կողմից պետք է նախատեսված լինի ավտոբուսի շահագործման անվտանգությունն ապահովող մեխանիզմների, հանգույցների և դետալների (ղեկային կառավարում, արգելակման համակարգ, դողեր, կրակմարիչներ, վթարային ելքերի կառավարման մեխանիզմներ և այլն) զննման, կարգավորումների և տեխնիկական սպասարկման պարբերականություն, որը կրկնակի անգամ նվազեցված է այն ավտոբուսի համեմատությամբ, որի բազայի վրա արտադրվել է երեխաների փոխադրման համար նախատեսված ավտոբուսը։ Ավտոբուսի շահագործման փաստաթղթերում պետք է կատարվի համապատասխան նշում։

1.16.2. Նախագծմանը ներկայացվող պահանջները:

1.16.2.1. Ավտոբուսում պետք է նախատեսված լինեն միայն նստելու համար տեղեր։

1.16.2.2. Երեխաների համար նախատեսված նստոցները պետք է ուղղված լինեն դեպի առաջ՝ ըստ ավտոբուսի ընթացքի։

1.16.2.3. Երեխաների համար նախատեսված նստոցների յուրաքանչյուր լայնական շարքում պետք է նախատեսված լինի «Կանգառման մասին խնդրանք» ազդանշանի կոճակ։

Ազդանշանի կոճակները պետք է տեղադրվեն ավտոբուսի ներսի կողամասի վրա՝ պատուհանի ստորին եզրի տակ։

1.16.2.4. Վարորդի աշխատանքային տեղը չպետք է ունենա որևէ խուլ միջնորմ, որը դա առանձնացնում է ուղևորասրահից։

1.16.2.5. Վարորդի աշխատանքային տեղը պետք է սարքավորված լինի՝

1.16.2.5.1. կանգառման անհրաժեշտության մասին ձայնային և լուսային ազդանշաններով, որոնք միանում են երեխաներին տեղավորելու տեղերից.

1.16.2.5.2. ավտոմոբիլային ներքին և արտաքին բարձրախոս կայանքով։

1.16.2.6. Իր նստոցին գտնվող վարորդը պետք է հնարավորություն ունենա հսկելու երեխաների՝ ավտոբուս մտնելու և ավտոբուսից դուրս գալու գործընթացը՝ ճանապարհի մակարդակից մինչև ավտոբուսի հատակի մակերևույթը գտնվող գոտում։ Եթե ուղիղ տեսանելիությունը բավարար չէ, ապա պետք է տեղադրվեն այդ հսկողության իրականացումը թույլատրող սարքվածքներ («տեսախցիկ-մոնիտոր» համակարգ, հայելիների համակարգ, օպտիկական այլ սարքվածքներ)։

1.16.2.7. Ուղևորասրահի կողային պատուհանների օդանցքերի առկայության դեպքում պատուհանի ընդհանուր բարձրության նկատմամբ դրանց բարձրությունը չպետք է գերազանցի 25 %-ը։ Օդանցքերը պետք է տեղակայվեն պատուհանի վերին մասում։

1.16.2.8. Ավտոբուսի մեջ պետք է նախատեսված լինեն հատվածամաս՝ հետևի մասում, և (կամ) դարակներ՝ պատուհանների վերևում, կամ ձեռքի ծանրոցը և (կամ) ուղեբեռը տեղավորելու համար այլ տեղեր, որոնք հաշվարկված են 0,1 մ2-ից ոչ պակաս և 20 դմ3-ից ոչ պակաս նորմայով՝ ուղևորի յուրաքանչյուր տեղի համար։

1.16.2.9. Այն ավտոբուսի կառուցվածքի տարբերակի դեպքում, որը նախատեսված է նաև հենաշարժական ֆունկցիաների խանգարումներ ունեցող երեխաների փոխադրման համար, ավտոբուսի մեջ պետք է նախատեսված լինի հատուկ տեղ՝ երկուսից ոչ պակաս բազկաթոռ-սայլակներ ծալված վիճակում տեղավորելու համար։ Այդ տեղը կարող է համատեղվել ուղեբեռի տեղավորման համար նախատեսված հատվածամասի հետ։

1.16.2.10. Ուղեբեռի հատվածամասը պետք է սարքավորված լինի այնպիսի սարքվածքներով, որոնք կանխում են ավտոբուսի շարժման ժամանակ ուղեբեռի և ծալված վիճակում բազկաթոռ-սայլակների տեղաշարժը։

1.16.2.11. Ուղեբեռի հատվածամասի միջնորմը պետք է դիմանա 200 Ն ստատիկ բեռնվածքին՝ ուղեբեռի և (կամ) բազկաթոռ-սայլակների 100 կգ զանգվածի համար։

1.16.2.12. Ավտոբուսների ուղևորասրահում պատուհանների վերևում ձեռքի ծանրոցի համար դարակների առկայության դեպքում դարակների լայնությունը պետք է լինի 30 սմ-ից ոչ պակաս, իսկ դրանց վերևում եղած ազատ տարածության բարձրությունը՝ 20 սմ-ից ոչ պակաս։ Դարակները պետք է ունենան թեքություն ավտոբուսների այն պատերի ուղղությամբ, որոնց դրանք կպած են։ Հորիզոնական մակերևույթից չափված թեքության մեծությունը պետք է լինի 10°-ից ոչ պակաս։

1.16.2.13. Դարակների կառուցվածքը պետք է բացառի ավտոբուսի շարժման ժամանակ դրանց վրայից ձեռքի ծանրոցի ընկնելը։

1.16.2.14. Ավտոբուսը պետք է լրակազմված լինի առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենաների) երկու արկղիկներով։

1.16.2.15. Ավտոբուսի մեջ պետք է նախատեսված լինեն առնվազն երկու կրակմարիչների տեղադրման համար տեղեր, ընդ որում՝ տեղերից մեկը պետք է գտնվի վարորդի նստոցին մոտ։

1.16.3. Նստոցներին ներկայացվող պահանջները (տե՛ս նկար 1.16.1).

1.16.3.1. Մեկ ուղղությամբ տեղակայված նստոցների համար նստոցի թիկնակի առջևի մակերևույթի և տեղակայված նստոցի առջևում թիկնակի հետևի մակերևույթի միջև եղած հեռավորությունը, որը հորիզոնական գծով չափվում է նստոցի բարձիկի մակերևույթը շոշափող հորիզոնական հարթությունից մինչև նստած երեխայի ոտքերի համար նախատեսված հատակի հատվածից 55 սմ բարձրությամբ գտնվող հորիզոնական հարթությունն ընկած (Н) միջակայքում, պետք է լինի 60 սմ-ից ոչ պակաս։

1.16.3.2. Մեկտեղանի նստոցի բարձիկի լայնությունը (2F) պետք է լինի 32 սմ-ից ոչ պակաս։

1.16.3.3. Մեկտեղանի նստոցի ազատ տարածության լայնությունը (G), որը յուրաքանչյուր կողմի ուղղությամբ նստոցի թիկնակի երկայնքով հորիզոնական գծով չափվում է նստելատեղի միջին ուղղահայաց հարթությունից՝ նստոցի չսեղմված բարձիկի վրայով 20 սմ-ից մինչև 60 սմ բարձրությամբ, պետք է լինի 17 սմ-ից ոչ պակաս։

1.16.3.4. Երկու և բազմատեղանի ամբողջական նստոցների բարձիկի լայնությունը պետք է որոշվի՝ հաշվի առնելով 1.16.3.2 և 1.16.3.3 կետերում նշված F և G մեծությունները։

1.16.3.5. Նստոցի բարձիկի խորությունը (K) պետք է լինի 35 սմ-ից ոչ պակաս։

1.16.3.6. Չսեղմված վիճակում նստոցի բարձիկի բարձրությունը հատակի մակարդակի նկատմամբ (I), որի վրա գտնվում են նստած երեխայի ոտքերը, պետք է լինի այնպիսին, որ նստոցի բարձիկի մակերևույթը շոշափող հորիզոնական հարթության բարձրությունն այդ հատվածից կազմի 35-ից մինչև 40 սմ։

1.16.3.7. Դեպի միջնորմը ուղղված նստոցն առջևի մասում պետք է ունենա ազատ տարածություն՝ ՄԱԿ-ի N 36, 52 կամ 107 կանոնների պահանջներին համապատասխան։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.16.3.8. Դեպի անցամասն ուղղված նստոցի եզրը պետք է ունենա արմնկակալ կամ բռնաձող։ (В) նստոցի բարձիկից արմնկակալի կամ բռնաձողի դիրքի բարձրությունը պետք է կազմի 18սմ ± 2 սմ։

1.16.3.9. Ավտոբուսի մեջ պետք է նախատեսված լինի առնվազն մեկ նստոց՝ երեխաներին ուղեկցող մեծահասակ ուղևորի համար։ Նշված նստոցները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 36 կամ 107 կանոնների պահանջներին՝ I դասի ավտոբուսների համար կամ ՄԱԿ-ի N 52 կամ 107 կանոնների պահանջներին՝ А դասի ավտոբուսների համար։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Նստոցների դիրքը պետք է թույլ տա մեծահասակ ուղևորներին ավտոբուսի ընթացքի ժամանակ իրականացնել երեխաների հսկողությունը։

1.16.3.10. Երեխաների փոխադրման համար նախատեսված նստոցները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 17 կանոններին կամ ունենան ամրության այնպիսի հատկություններ, որոնք թույլ են տալիս դիմանալ հետևյալ փորձարկային բեռնվածքին՝

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.16.3.10.1. 1 180 Ն, որը կիրառվում է նստոցի թիկնակի վրա՝ բազային մակերևույթից 0,75 մ բարձրությամբ։ Կիրառված բեռնվածքի կենտրոնական կետի տեղաշարժը պետք է կազմի 100 մմ-ից ոչ պակաս և 400 մմ-ից ոչ ավելի.

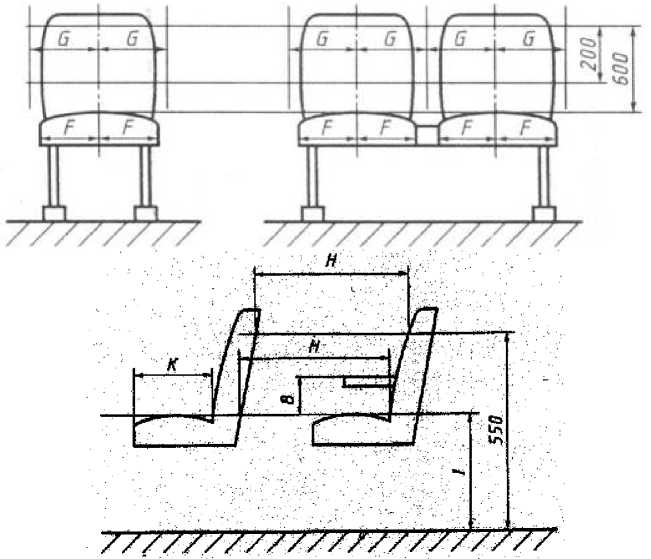
1.16.3.10.2. 3 140 Ն, որը կիրառվում է նստոցի թիկնակի վրա՝ բազային մակերևույթից 0,45 մ բարձրությամբ։ Կիրառված բեռնվածքի կենտրոնական կետի տեղաշարժը պետք է կազմի 50 մմ-ից ոչ պակաս։

1.16.3.11. Նստոցի բարձիկի և թիկնակի փոխդասավորությունը, ինչպես նաև դրանց պաստառի նյութը պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 21 կանոններին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.16.3.12. Երեխաների համար նախատեսված նստոցները սարքավորվում են երեխաներին պահող համակարգերով։ Այդ համակարգերը ներառում են ZS կամ ZSr4m տիպերի անվտանգության գոտիներ՝ ՄԱԿ-ի N 16 կանոններին համապատասխան։ Նաև թույլատրվում է ՄԱԿ-ի N 44 կանոններին համապատասխանող հատուկ պաշտպանիչ նստոցների կիրառումը։ Մինչև 2013 թվականի դեկտեմբերի 31-ն արտադրված տրանսպորտային միջոցների վրա թույլ է տրվում, որպես պահող համակարգեր, օգտագործել В կամ Br տիպերի անվտանգության գոտեփոկեր՝ կարգավորման և ամրացման սարքվածքների հետ միասին։ Անվտանգության գոտիների ամրակայման տեղերի ամրությունը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 14 կանոններին, իսկ օգտագործվող անվտանգության գոտիները՝ ՄԱԿ-ի N 16 կանոններին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)



Նկար 1.16.1. Նստոցների չափերն ու դիրքը

1.16.4. Ելքի և մուտքի ապահովմանը ներկայացվող պահանջները:

1.16.4.1. Ոչ ավելի, քան 22 հոգուց բաղկացած ուղևորների ընդհանուր քանակով (ներառյալ ուղեկցողները) ավտոբուսները պետք է ունենան մեկ ծառայողական դուռ, իսկ ավելի, քան 22 հոգուց բաղկացած ուղևորների ընդհանուր քանակով (ներառյալ ուղեկցողները) ավտոբուսները պետք է ունենան առնվազն երկու ծառայողական դուռ, որոնք նախատեսված են ելքի և մուտքի համար։

1.16.4.2. Դուռը (կամ դռներից մեկը) պետք է տեղակայված լինի անմիջապես վարորդի աշխատանքային տեղին մոտ։

1.16.4.3. Ավտոբուսը պետք է սարքավորված լինի այնպիսի սարքվածքով, որը կանխում է շարժումն սկսելը՝ ծառայողական դռների բաց կամ ոչ ամբողջությամբ փակ լինելու դեպքում։

1.16.4.4. Ավտոբուսը պետք է սարքավորված լինի ծառայողական դռների որմնանցքերի լուսավորմամբ, որը վարորդին թույլ է տալիս օրվա ցանկացած ժամի տեսնել երեխաների մուտքն ավտոբուս և ելքն ավտոբուսից։

1.16.4.5. Երեխաների մուտքի և ելքի համար նախատեսված ծառայողական դռան դեպքում՝

1.16.4.5.1. առաջին աստիճանի բարձրությունը ճանապարհի մակարդակից պետք է լինի 25 սմ-ից ոչ ավելի։ Նշված բարձրությունն ապահովելու համար անհրաժեշտության դեպքում պետք է տեղադրվի ներքաշվող աստիճան (ոտնատեղ), որը համապատասխանում է ՄԱԿ-ի N 36, 52 կամ 107 կանոնների պահանջներին, կամ պետք է կիրառվի հատակի իջեցման և (կամ) թեքման համակարգ.

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.16.4.5.2. հաջորդող աստիճանների բարձրությունը պետք է լինի 20 սմ-ից ոչ ավելի.

1.16.4.5.3. աստիճանների խորությունը պետք է լինի 20 սմ-ից ոչ պակաս։

1.16.4.6. Երեխաների ելքի համար նախատեսված ծառայողական դռների անցամասերում գտնվող բռնաձողերը կամ բռնակները՝

1.16.4.6.1. անցամասերը երկու կողմերից պետք է համալրված լինեն բռնաձողերով կամ բռնակներով։

1.16.4.6.2. Բռնաձողերը կամ բռնակները պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ երեխայի համար ապահովվի դրանցից բռնվելու հնարավորությունը՝ ճանապարհի վրա՝ ծառայողական դռան մոտ կամ ցանկացած աստիճանի վրա կանգնած լինելով։

1.16.4.6.3. Բռնաձողերի կամ բռնակների դիրքի բարձրությունը ճանապարհի մակերևույթից կամ յուրաքանչյուր աստիճանի մակերևույթից պետք է կազմի 60 սմ-ից 110 սմ։

1.16.4.6.4. Ճանապարհի վրա կանգնած երեխայի համար բռնաձողերի կամ բռնակների դիրքի խորությունը (հորիզոնական գծով) առաջին աստիճանի արտաքին եզրի նկատմամբ չպետք է գերազանցի 30 սմ-ը։

1.16.4.6.5. Աստիճաններից որևէ մեկի վրա կանգնած երեխայի համար բռնաձողերի կամ բռնակների դիրքի խորությունը (հորիզոնական գծով) չպետք է գերազանցի 30 սմ-ը՝ այդ աստիճանի արտաքին եզրի նկատմամբ։

1.16.4.7. Հենաշարժական ֆունկցիաների խանգարումներ ունեցող և բազկաթոռ-սայլակներով տեղաշարժվող երեխաների կանոնավոր փոխադրումների դեպքում ավտոբուսի կողքի կամ հետևի մասում պետք է նախատեսված լինի առնվազն 150 սմ բարձրությամբ և 90 սմ լայնությամբ որմնանցք ունեցող դուռ, որն օգտագործվում է բազկաթոռ-սայլակներով երեխաների՝ ավտոբուս մուտք գործելու համար։

1.16.4.8. Հենաշարժական ֆունկցիաների խանգարումներ ունեցող, բազկաթոռ-սայլակներով տեղաշարժվող երեխաների մուտքն ավտոբուս և նրանց անվտանգ փոխադրումն ապահովող սարքվածքները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 107 կանոնների պահանջներին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

**1.17. Երկարասայլ կցորդի օգտագործմամբ բեռների  
փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցներին  
ներկայացվող պահանջները**

1.17.1. Երկարասայլ կցորդի օգտագործմամբ բեռների փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցները պետք է ունենան՝

1.17.1.1. փոխադրվող բեռի հուսալի ամրացման համար հատուկ հարմարանքներ.

1.17.1.2. սարքին վիճակում քարշային ճոպան, որը բեռի հետ շարժման ժամանակ քարշակը միացնում է երկարասայլին.

1.17.1.3. պաշտպանիչ վահան՝ խցիկի հետևի կողմից տեղադրված։

**1.18. Նավթամթերքների փոխադրման համար  
տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.18.1. Հանվել է:-Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշում:

1.18.2. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի կառուցվածքը պետք է ապահովի սպասարկող անձնակազմի աշխատանքի անվտանգությունը։ Շահագործման փաստաթղթերում պետք է ներկայացվեն շահագործման ժամանակ պայթյունահրդեհաանվտանգության միջոցների, հրդեհի կանխարգելման և հրդեհաշիջման եղանակների, ցիստեռնի ներսում աշխատանքների անվտանգ անցկացման, կարգավորման և ավտոցիստեռնի վերանորոգման միջոցների մասին տեղեկություններ։

1.18.3. Համակարգի սարքավորումները և կառավարման օրգանները, որոնք նախատեսված են տեխնիկան ֆիլտրված նավթամթերքով լցնելու համար՝ միաժամանակ տրված ծավալը չափելով, պետք է տեղակայված լինեն հատուկ տեխնոլոգիական հատվածամասում, որի պատերը պետք է պատրաստված լինեն չայրվող նյութերից և ունենան 0,5 ժամից ոչ պակաս հրակայունության սահման։ Հատվածամասի կողմնային (ցիստեռնի հետևի կողմից) տեղակայվածության դեպքում 0,5 ժամից ոչ պակաս հրակայունության սահմանն ապահովվում է միայն ցիստեռնի կողմից տեղակայված պատի համար։ Որպես պատ՝ կարող է ծառայել ցիստեռնի հատակը։

1.18.4. Ստատիկ էլեկտրականության կուտակումից պաշտպանությունը:

1.18.4.1. Ստատիկ էլեկտրականության կուտակումից խուսափելու նպատակով ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի սարքավորումները պատրաստվում են 105 Օմ·մ-ից ոչ ավելի տեսակարար ծավալային էլեկտրական դիմադրություն ունեցող նյութերից։

1.18.4.2. Ստատիկ էլեկտրականությունից տրանսպորտային միջոցների պաշտպանությունը պետք է համապատասխանի քիմիական, նավթաքիմիական և նավթավերամշակման արդյունաբերության արտադրության մեջ ստատիկ էլեկտրականությունից պաշտպանության կանոնների պահանջներին։

Յուրաքանչյուր ավտոցիստեռն պետք է ունենա անոթի հետ էլեկտրահաղորդալարով միացված այնպիսի երկարությամբ հողանցման շղթա, որը չբեռնավորված ավտոցիստեռնի դեպքում ապահովում է 200 մմ-ից ոչ պակաս հատվածով հպում գետնին, և ծայրին ցցաձող-պտուտակամամուլով հողանցման մետաղաճոպան՝ հողի մեջ խորացնելու կամ հողանցման հաղորդաշղթային միացնելու համար։

1.18.4.3. Մետաղական և էլեկտրահաղորդալարային ոչ մետաղական սարքավորումները, ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի խողովակաշարերն ամբողջ երկայնքով պետք է ունենան չընդհատվող էլեկտրական շղթա՝ հողանցման հեղույսի մասով։ Շղթայի առանձին հատվածների դիմադրությունը պետք է լինի 10 Օմ-ից ոչ ավելի։ Շղթայի դիմադրությունը չափելիս ճկափողերը պետք է լինեն ծայրակցված և ունենան բացված տեսք։

1.18.4.4. Եթե ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի վրա օգտագործվել են հակաստատիկ ճկափողեր, ապա շղթայի դիմադրությունն ստուգելու մեթոդիկան պետք է համապատասխանի կոնկրետ տիպի ճկափողերի համար տեխնիկական փաստաթղթերում սահմանված մեթոդիկային։ Շղթայի դիմադրությունն այս դեպքում չպետք է լինի կոնկրետ տիպի ճկափողի համար տեխնիկական փաստաթղթերով թույլատրվածից ավելի։

1.18.4.5. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի հողանցման սարքվածքի դիմադրությունը հողանցման հաղորդաշղթայի հետ միասին պետք է լինի 100 Օմ-ից ոչ ավելի։

1.18.5. Ավտոցիստեռնը պետք է ունենա երկու փոշենյութային կրակմարիչ՝ յուրաքանչյուրը 5 լ-ից ոչ պակաս տարողությամբ։

Կցորդ-ցիստեռնը և կիսակցորդ-ցիստեռնը պետք է ունենան մեկ փոշենյութային կրակմարիչ՝ 5 լ-ից ոչ պակաս տարողությամբ։

1.18.6. Սպառողի (պատվիրատուի) պահանջով՝ տրանսպորտային միջոցը պետք է համալրված լինի բազային ավտոմեքենայի շարժիչի հրդեհաշիջման մոդուլային կայանքով՝ գործարկման շարժաբերի հեռակառավարմամբ սարքավորված։ Հրդեհաշիջման նյութերը հրդեհաշիջման մոդուլային կայանքի աշխատանքի ժամանակ չպետք է ներթափանցեն վարորդի խցիկ։

1.18.7. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի վրա պետք է նախատեսված լինեն տեղեր՝ «Վտանգ» գրառումով թվով երկու նշան, «Արագության սահմանափակում» գրառումով մեկ նշան, կարմիր գույնի թարթող լապտեր կամ վթարային կանգառի նշան, թաղիք, 25 կգ-ից ոչ պակաս զանգվածով ավազի տարա զետեղելու համար։

1.18.8. Ավտոցիստեռնի կողային մասերում և հետևից կցորդ-(կիսակցորդ-) ցիստեռնը պետք է ունենա «ՀՐԱՎՏԱՆԳ Է» գրառումը։ Գրառումը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով։ Գրառման գույնը պետք է ապահովի դրա հստակ տեսանելիությունը։

1.18.9. Ավտոցիստեռնը պետք է սարքավորված լինի նարնջագույն առկայծող փարոսիկով։

1.18.10. Ցիստեռնի գոտում և տեխնոլոգիական սարքավորումների հատվածամասում գտնվող, ինչպես նաև դրանց հետ շփման մեջ գտնվող էլեկտրահաղորդագիծը պետք է մոնտաժված լինի այնպիսի պատյանում, որն ապահովում է դրա պաշտպանությունը վնասվելուց և փոխադրվող նավթամթերքի ներթափանցումից։

Էլեկտրահաղորդագիծը պետք է անցկացվի մեխանիկական ազդեցություններից պաշտպանված վայրերում։ Հաղորդալարերի միացման վայրերը պետք է փակ լինեն։

1.18.11. Տեխնոլոգիական սարքավորումների և դրանց կառավարման օրգանների հատվածամասում տեղակայվող էլեկտրասարքավորումները պետք է լինեն պայթյունապաշտպանված, իսկ էլեկտրահաղորդագիծը պետք է անցկացված լինի մետաղական պատյանի միջով, կամ պետք է նախատեսված լինեն էլեկտրասարքավորումները տեխնոլոգիական սարքավորումների հետ շփումից մեկուսացնող միջոցներ։

1.18.12. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի վրա պետք է լինի նախազգուշացնող գրառմամբ ցուցատախտակ՝ «Վառելիքի լիցքի (դատարկման) ժամանակ ցիստեռնը պետք է հողանցված լինի»։ Գրառումը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով։

1.18.13. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի կառուցվածքը պետք է նախատեսի շրջվելու դեպքում դրա սարքավորումների պաշտպանությունը վնասվելուց, ինչի դեպքում նավթամթերքը կամ դրա գազերը կարող են ներթափանցել շրջակա միջավայր։

1.18.14. Ավտոցիստեռնի, կցորդ (կիսակցորդ)-ցիստեռնի յուրաքանչյուր հատվածամաս պետք է սարքավորված լինի հատակային կափույրով՝ ցիստեռնի դրսից դա կառավարելու հնարավորությամբ։

1.18.14.1. Հատակային կափույրի կառավարումը պետք է ունենա այնպիսի կառուցվածք, որով հարվածի կամ չնախատեսված գործողության ժամանակ կանխվում է ցանկացած պատահական բացում։ Հատակային կափույրը արտաքին կառավարման վնասվելու դեպքում պետք է մնա փակ վիճակում։

1.18.14.2. Բեռնման և բեռնաթափման արտաքին հարմարանքների վնասման դեպքում ցիստեռնի պարունակության կորստից խուսափելու նպատակով հատակային կափույրը և դրա տեղակայման վայրը պետք է պաշտպանված լինեն արտաքին ազդեցության դեպքում հարվածից ծռվելու վտանգից, կամ ունենան այդ ազդեցությանը դիմակայող կառուցվածք։

1.18.15. Ցիստեռնի ներսում տեղակայված լիցքի սահմանափակիչի հանգույցները պետք է լինեն կայծաանվտանգ։

1.18.16. Շնչառության սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները:

1.18.16.1. Շնչառության սարքվածքների շարժական դետալները պետք է պատրաստված լինեն այնպիսի նյութերից, որոնք մեխանիկական հարվածների և տեղափոխության ընթացքում առաջացող ցնցումների դեպքում կայծեր չեն առաջացնում կամ պետք է ունենան համապատասխան պատվածք։

1.18.16.2. Շնչառության սարքվածքները պետք է սարքավորված լինեն կրակային ապահովիչներով կամ փոշեորսիչի և կրակային ապահովիչի գործառույթներ կատարող ֆիլտրերով։

1.18.16.3. Շնչառության սարքվածքի կառուցվածքը պետք է ապահովի նավթամթերքները ցիստեռն լցնելու (դատարկելու) ինտենսիվությունը՝ 1.18.1 աղյուսակին համապատասխան։

Աղյուսակ 1.18.1

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Պայմանական անցամասի տրամագիծը՝ *D*у, մմ | 40 | 50 | 65 | 80 | 100 | 125 |
| Թողունակությունը Р0-ի դեպքում, մ3/ժ՝ ոչ պակաս, քան | 30 | 60 | 120 | 180 | 240 | 300 |

1.18.16.4. Շնչառության սարքվածքները, որոնց կառուցվածքում նախատեսված է շահագործման ընթացքում դրանք վերասարքաբերելու հնարավորություն, պետք է ունենան այնպիսի կարգավորող տարրերի սևեռապնդման հարմարանք, որոնք սարքաբերումից հետո պետք է կապարակնքվեն։ Կապարակնիքները չպետք է խոչընդոտեն շնչառության սարքվածքի աշխատանքը։

1.18.16.5. Չի թույլատրվում շնչառության սարքվածքների՝ մտնելու և դուրս գալու տեղերի վրա այնպիսի փակիչ տարրերի առկայությունը, որոնք աշխատանքի ժամանակ մասամբ կամ ամբողջությամբ փակում են միջանցուկ հատումները։

1.18.16.6. Շնչառության սարքվածքները պետք է տեղակայված լինեն դրանք զննելու համար հասանելի վայրերում։

1.18.17. Հանգույցի խտացման կառուցվածքով պետք է ապահովվի կափարիչների հերմետիկությունն այնպիսի ավելցուկային ճնշման դեպքում, որի ժամանակ փորձարկում են ցիստեռնի ամրությունը։

1.18.18. Սողանցքային մտոցի հանովի կափարիչի զանգվածը չպետք է լինի 30 կգ-ից ավելի, նաև՝ որպես սողանցք օգտագործվող հատուկ սարքավորումներով մտոցինը՝ 70 կգ-ից ոչ ավելի։

1.18.19. Տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.5 կետի պահանջներին:

1.18.20. Օդանավերը վառելիքով լիցքավորելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին (ավիավառելիքով լիցքավորիչներին) ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները։

1.18.20.1. Ավիավառելիքով լիցքավորիչների եզրաչափքերը չպետք է գերազանցեն՝

բարձրությունը՝ 4 մ.

լայնությունը՝ 3,5 մ։

1.18.20.2. Ավիավառելիքով լիցքավորիչների շրջադարձի շառավիղը չպետք է գերազանցի 15 մ-ը։

1.18.20.3. Ավիավառելիքով լիցքավորիչի կառուցվածքի ամենացածր կետը (լիքը ցիստեռնով) պետք է գտնվի 0,2 մ-ից ոչ պակաս հեռավորության վրա՝ հենման մակերևույթից բարձր։

1.18.20.4. Լրիվ բեռնված ավիավառելիքով լիցքավորիչների զանգվածների կենտրոնի դիրքի բարձրությունը չպետք է գերազանցի բազային տրանսպորտային միջոցի անվամեջի 95%-ը։

1.18.20.5. Ավիավառելիքով լիցքավորիչների դիզելի համար ապահովվում է պաշտպանություն՝ շարժիչների հանգույցների և ագրեգատների վրա ավիավառելիքի և հակաջրաբյուրեղացման հեղուկ-հավելանյութերի թափվելուց։

1.18.20.6. Շարժիչի մեջ օդահավաք համակարգի դիրքը պետք է բացառի ցիստեռնների շնչառական կափույրներից դրա մեջ ավիավառելիքի գազերի հրդեհավտանգ խտանյութերի, ինչպես նաև ավիավառելիքի և հակաջրաբյուրեղացման հեղուկ-հավելանյութերի ներթափանցման հնարավորությունը՝ օդանավի լիցքավորման ընթացքում դրանց թափվելու և արտահոսելու կամ բաշխիչ ճկափողերի և տեխնոլոգիական սարքավորումների այլ հանգույցների վնասվելու դեպքում։

1.18.20.7. Ավիավառելիքով լիցքավորիչի վարորդի խցիկի և տեխնոլոգիական հատվածամասի առջևի պատի միջև հեռավորությունը (դրա՝ ցիստեռնի և խցիկի միջև գտնվելու դեպքում) պետք է լինի 150 մմ-ից ոչ պակաս։

1.18.20.8. Ավիավառելիքով լիցքավորիչի խցիկում էլեկտրական կրակայրիչների և մոխրամանների առկայություն չի թույլատրվում։

1.18.20.9. Չի թույլատրվում վառելիքային խողովակաշարեր, պնևմատիկ և հիդրավլիկ համակարգերի փողրակներ անցկացնել ջերմության աղբյուրների վրայով կամ դրանց կողքով։ Տվյալ պահանջը կատարելու անհնարինության դեպքում խողովակաշարի (փողրակի) և ջերմության աղբյուրի միջև հարկավոր է տեղադրել ջերմապաշտպանիչ էկրան։

1.18.20.10. Լայնական հատվածքով էլիպտիկ և ճամպրուկանման ցիստեռնի դեպքում պատերի կողային մակերևույթների կորության շառավիղները չպետք է գերազանցեն 3 500 մմ-ը, իսկ պատերի մակերևույթների կորության շառավիղները վերևից և ներքևից՝ 5 500 մմ-ը։ Ցիստեռնի լայնական հատվածքի ուղղանկյուն ձևը թույլատրելի չէ։

1.18.20.11. Ցիստեռնի ներսում երկու հարակից ուժեղացուցիչ տարրերի (միջնորմի կամ ալեհատի) միջև հեռավորությունը պետք է լինի 1 750 մմ-ից ոչ ավելի. ներսի հարակից ուժեղացուցիչ տարրերի միջև հատվածամասի տարողունակությունը պետք է լինի 7 500 դմ3-ից ոչ ավելի։

1.18.20.12. Միջնորմների (ալեհատների) փակ մակերեսը պետք է կազմի ցիստեռնի լայնական հատվածքի 70 %-ից ոչ պակաս՝ ըստ դրանց տեղադրման վայրի։ Միջնորմների (ալեհատների) կառուցվածքը չպետք է խոչընդոտի ցիստեռնի լիցքավորմանը (դատարկմանը), ինչպես նաև տեխնիկական սպասարկման ժամանակ դրա ներսի մակերևույթը մաքրելու հնարավորությանը։ Այդ նպատակով յուրաքանչյուր միջնորմի մեջ (վերևից և ներքևից) պետք է նախատեսված լինեն ավիավառելիքը տեղաշարժելու համար անցքեր, ինչպես նաև 600 մմ-ից ոչ պակաս չափով տեխնոլոգիական սողանցք, որի ձևը պետք է ապահովի անձնակազմի՝ աշխատանքային հագուստով ազատ և անվտանգ տեղաշարժը հատվածամասից հատվածամաս։ Ցիստեռնը պետք է սարքավորված լինի սանդուղքով կամ ցիստեռնի մեջ իջնելու պահանգներով՝ տեխնիկական սպասարկման գործողություններ կատարելու և ներսի մակերևույթը մաքրելու դեպքում։ Սանդուղքի աստիճանի կամ պահանգի վրա ընկնող թույլատրելի բեռնվածքը պետք է լինի 120 դաՆ-ից (դեկանյուտոնից) ոչ պակաս։

1.18.20.13. Ցիստեռնը ավիավառելիքով մինչև նոմինալ մակարդակը լցնելու ժամանակ ցիստեռնը և դա տրանսպորտային միջոցի վրա ամրացնելու սարքվածքները պետք է դիմանան բեռնվածքին, որը հավասար է`

ցիստեռնի և ավիավառելիքի կրկնակի զանգվածին՝ շարժման ուղղությամբ.

ցիստեռնի և ավիավառելիքի ընդհանուր զանգվածին՝ շարժման ուղղությանը ուղղահայաց ուղղությամբ.

ցիստեռնի և ավիավառելիքի կրկնակի զանգվածին՝ վերևից ներքև ուղղահայաց ուղղությամբ.

ցիստեռնի և ավիավառելիքի կրկնակի զանգվածին՝ ներքևից վերև ուղղահայաց ուղղությամբ։

1.18.20.14. Կողքից հարվածվելուց կամ շրջվելու դեպքում առաջացող վնասվածքներից պաշտպանություն ապահովելու նպատակով կողային պատերի՝ 2,0 մ-ից ավելի կորության շառավղով, ինչպես նաև ճամպրուկանման հատվածքով ցիստեռնները պետք է ունենան ցիստեռնի կողային մակերևույթների լրացուցիչ պաշտպանություն՝ ցիստեռնի լայնական հատվածքի բարձրության 30 %-ից ոչ պակաս լայնությամբ։

1.18.20.15. Ցիստեռնի լրիվ տարողությամբ պետք է նախատեսվի ավիավառելիքի ծավալի մեծացման հնարավորություն՝ դրա նոմինալ տարողության 2 %-ից ոչ պակաս ջերմաստիճանային ընդարձակման հաշվին։

1.18.20.16. Մտոցներին ներկայացվող պահանջները:

1.18.20.16.1. Ցիստեռնի տարողությունից կախված՝ պետք է նախատեսվի՝

15 000 դմ3-ից ոչ ավելի նոմինալ տարողությամբ ցիստեռնների համար՝ մեկ մտոցից ոչ պակաս.

40 000 դմ3-ից ոչ ավելի նոմինալ տարողությամբ ցիստեռնների համար՝ երկու մտոցից ոչ պակաս.

40 000 դմ3-ից ավելի նոմինալ տարողությամբ ցիստեռնների համար՝ երեք մտոցից ոչ պակաս։

1.18.20.16.2. Մտոցի տրամագիծը պետք է լինի 600 մմ-ից ոչ պակաս։

1.18.20.16.3. (Դիտանցքի) մտոցներից մեկը պետք է համալրված լինի ավելի փոքր տրամագծով հետգցովի կափարիչով՝ այնպիսի սարքվածքով, որով ապահովվում է դրա՝ առանց գործիքի բացվելը։

1.18.20.16.4. Պետք է ապահովվի մտոցների կափարիչների հերմետիկությունը։

1.18.20.16.5. Մտոցների կափարիչների վրա տեղակայված սարքավորումները պետք է պաշտպանված լինեն ցիստեռնի շրջվելու դեպքում։

1.18.20.17. Ցիստեռնի կառուցվածքը պետք է ապահովի ավիավառելիքի լրիվ թափումն ինքնահոսով՝ դրենաժային սարքվածքի միջով։

1.18.20.18. Ցիստեռնը պետք է դիմակայի լիցքավորման (դատարկման) ճնշմանը հավասար այն ներքին ճնշմանը, որի վրա կարգաբերված է շնչառության սարքվածքը, որը, սակայն, պակաս չէ 0,015 ՄՊա-ից։ Շնչառության սարքվածքի թողունակությունը պետք է համապատասխանի լցման (թափման) առավելագույն թույլատրելի արագությանը։

1.18.20.19. Շնչառության սարքվածքի կառուցվածքը պետք է ապահովի ցիստեռնի հերմետիկությունը և բացառի շրջվելու դեպքում դրանից ավիավառելիքի արտահոսքի հնարավորությունը։

1.18.20.20. Ցիստեռնը պետք է համալրված լինի օդափոխության վթարային սարքվածքով՝ ներքին ավելցուկային ճնշման՝ մինչև 0,036 ՄՊա սահմանափակմամբ։

1.18.20.21. Ցիստեռնը պետք է ունենա ավիավառելիքի մակարդակի ցուցիչ (ցուցասարք), որն ապահովում է դրա լիցքավորման կամ դատարկման տեսողական հսկողությունը։ Ավիավառելիքի մակարդակի ցուցիչի դիրքը պետք է հարմար լինի օպերատորի կողմից տեսնելու համար։

1.18.20.22. Ցիստեռնը պետք է սարքավորված լինի ցիստեռնը կողմնային պոմպով ստորին լցմամբ լիցքավորելու համար նախատեսված հատակային կափույրով և ցիստեռնի լիցքավորումը սահմանափակող սարքվածքով։

1.18.20.23. Ավիավառելիքի մատակարարումը ցիստեռնից պետք է իրականացվի թափման հատակային կափույրի միջոցով, որի դիրքը պետք է ապահովի ավիավառելիքի՝ պոմպով չընտրվող նվազագույն մնացորդը։

**1.19. Սննդային հեղուկների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.19.1. Ցիստեռնը կարող է լինել մեկ կամ մի քանի հատվածամասերով։ Յուրաքանչյուր հատվածամաս պետք է ունենա առնվազն մեկ մտոց և մեկ ջրթափ անցք։ Մի քանի հատվածամասերի առկայության դեպքում դրանք միմյանցից պետք է առանձնացվեն ուղղահայաց, չմեկուսացված միջնորմներով։

1.19.2. Ավելի քան 70 կՊա (0,7 կգու/սմ2) ճնշման տակ աշխատող ցիստեռնների համապատասխանությունն անվտանգության պահանջներին պետք է հաստատվի Մաքսային միության անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից տրվող փաստաթղթով։

1.19.3. Անմիջապես ցիստեռններին առնչվող էլեկտրական հաղորդալարերը և դրանց միացման տեղերը պետք է պաշտպանված լինեն մեխանիկական վնասվածքներից։

1.19.4. Ցիստեռնների կառուցվածքը պետք է ապահովի ներքին և արտաքին մակերևույթների հարմար, անվտանգ սանիտարական մշակումը՝ առանց ցիստեռնների ներսում մարդկանց գտնվելու։

1.19.5. Ցիստեռնները պետք է սարքավորված լինեն մտոցների սպասարկման հարթակներով, սպասարկման գոտում ստացիոնար կամ հետգցովի բռնաձողերով, ունենան սանդուղքներ կամ ոտնատեղեր՝ սպասարկման հարթակների վրա բարձրանալու համար։ Սպասարկման հարթակների, ոտնատեղերի հենման մակերևույթը պետք է բացառի սահումը։ Բռնաձողերը պետք է լինեն հարթակի մակերևույթից 800-1 000 մմ բարձրության վրա։ Հարթակի կողեզրի բարձրությունը՝ 25 մմ-ից ոչ պակաս։

1.19.6. Մտոցների կափարիչների և վերին հատվածամասերի կափարիչների սեղմակների բռնակների և փականների վրա ընկնող ճիգը պետք է լինի 98 Ն-ից ոչ ավելի, դրանց բացման ճիգը՝ 147 Ն-ից ոչ ավելի։

1.19.7. Վակուումի միջոցով լցվող ցիստեռնների օդատարների վրա պետք է լինեն ապահովիչ և հակադարձ կափույրներ։

1.19.8. Ցիստեռնի ավտոմատիկայի միջոցների կառավարման շղթաների սնուցումը պետք է իրականացվի տրանսպորտային միջոցի կուտակչից։

1.19.9. Ցիստեռնը սննդային հեղուկներով լիցքավորելու կամ դատարկելու դեպքում պետք է կիրառվեն էլեկտրաստատիկ լիցքերի կուտակումը կանխող սարքվածքներ։

Սպիրտ պարունակող հեղուկների փոխադրման համար նախատեսված ցիստեռնները պետք է համալրված լինեն տրանսպորտային փոխադրման ժամանակ էլեկտրաստատիկ լիցքերի կուտակումը կանխող սարքվածքով։

1.19.10. Սննդամթերքի և միջավայրերի հետ շփման նպատակով օգտագործելու համար նախատեսված նյութեղենը (պոլիմերային, սինթետիկ, պողպատներ, համաձուլվածքներ և այլն) դրանց հետ շփվող լուծույթների և օդային միջավայրի մեջ չպետք է արտազատեն նյութեր՝ մարդու առողջության համար վնասակար այնպիսի քանակով, որը գերազանցում է ջրային և օդային միջավայրում միգրացիայի թույլատրելի քանակները կամ սահմանային թույլատրելի կոնցենտրացիաները, ինչպես նաև ստեղծել այնպիսի միացություններ, որոնք կարող են առաջացնել քաղցկեղածին, փոփոխածին (մուտագեն) և տևական այլ էֆեկտներ։ Տվյալ նյութեղենը ենթակա է համապատասխան հիգիենիկ գնահատման՝ սանիտարաքիմիական հետազոտություններ անցկացնելիս։

1.19.11. Հեղուկ սննդամթերքի փոխադրման համար նախատեսված, ցիստեռնի ներսի և դրսի մակերևույթների միջև ջերմափոխանակման սահմանափակումը թույլատրող ջերմամեկուսիչ պատերով իզոթերմիկ ցիստեռնները, բացի ցիստեռնի հատվածամասերի միջև եղած միջնորմներից, պետք է դասակարգվեն՝ ջերմափոխանցման և ցիստեռնի պատերի հաստության ընդհանուր գործակցից կախված՝ 1970 թվականի սեպտեմբերի 1-ին Ժնևում ստորագրված «Շուտ փչացող սննդամթերքի միջազգային փոխադրումների և այդ փոխադրումների համար նախատեսված հատուկ տրանսպորտային միջոցների մասին» համաձայնագրի (ՇՓՀ) դրույթների հիման վրա, և պետք է համապատասխանեն այդ Համաձայնագրի պահանջներին։

1.19.12. Ցիստեռնի ջերմամեկուսիչ պատերի ջերմափոխանցման ընդհանուր գործակիցը չպետք է գերազանցի 0,7 Վտ/(մ2·Կ)-ը։

1.19.13. Որպես իզոթերմիկ հատկությունների հաստատում՝ անցկացվում են տիպային նմուշի փորձարկումներ. տրանսպորտային միջոցն արտադրողը թողարկում է համապատասխանության մասին հայտարարագիր, որով հավաստվում է, որ թողարկվող իզոթերմիկ տրանսպորտային միջոցները համապատասխանում են փորձարկված նմուշին։ Նշված փաստաթղթերի հիման վրա ՇՓՀ համաձայնագրի մասնակից պետության իրավասու մարմնի կողմից տրվում է ՇՓՀ համաձայնագրի սահմանված նորմերին համապատասխանության մասին վկայական։

**1.20. Մինչև 1,8 ՄՊա ճնշմամբ հեղուկացված ածխաջրածնային  
գազերի փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային  
միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.20.1. Ավտոցիստեռնների անոթների համապատասխանությունն անվտանգության պահանջներին պետք է հաստատվի Մաքսային միության անդամ պետության՝ պետական հսկողության (վերահսկողության) մարմնի կողմից տրված փաստաթղթով։

1.20.2. Ավտոցիստեռնների կառավարման բոլոր օրգանները պետք է հասանելի լինեն ձեռքով կառավարման համար և հարմար՝ շահագործման ընթացքում աշխատանքի համար։ Բոլոր փականները պետք է հեշտ բացվեն և փակվեն (մեկ ձեռքի ուժով) թափանիվով՝ ապահովելով լիարժեք հերմետիկություն։ Ընդ որում, դրանց վրա գործադրվող ուժի մոմենտը չպետք է գերազանցի 4,9 Ն·մ-ը։

1.20.3. Կառավարման օրգանները պետք է բացառեն կառավարման՝ տեղափոխության ընթացքում առաջացող ցնցումների ազդեցությամբ ինքնաբերաբար միանալու հնարավորությունը, և դրանք պետք է ունենան բացատրական հստակ գրառումներ։

1.20.4. Գազի տրանսպորտային փոխադրման և պահպանման ժամանակ խողովակապտուկների վրա պետք է տեղադրվեն խցափակիչներ։

1.20.5. Փակիչ արմատուրը պետք է փակված լինի պաշտպանիչ պատյաններով, որոնցով ապահովվում է ավտոցիստեռնները կապարակնքելու հնարավորությունը՝ դրանցով գազի տրանսպորտային փոխադրման և պահպանման ընթացքում։

1.20.6. Յուրաքանչյուր անոթի վրա պետք է տեղադրվի առնվազն երկու ապահովիչ կափույր՝ անոթի մեջ ճնշման՝ սահմանված նորմայից ավելացումը կանխելու համար։

1.20.7. Թափման և լցման խողովակաշարերը պետք է ունենան ճկափողերից ճնշումը թուլացնելու սարքվածքներ՝ փչահարման մոմից դրանք անջատելուց առաջ։

Յուրաքանչյուր անոթ պետք է ունենա առնվազն երկու սարքվածք։

1.20.8. Կայանված ժամանակ ավտոցիստեռնների ինքնաբերական տեղաշարժը կանխելու նպատակով ավտոցիստեռնի կառուցվածքում պետք է նախատեսված լինեն հակահետգլորման հենակներ՝ անիվների տակ, ինչպես նաև հենարանային սարքվածքների աշխատանքային դիրքի սևեռիչներ։

1.20.9. Թամբակցորդման սարքվածքի չգործարկվելու դեպքում շարժումն սկսելու պահին ավտոցիստեռնների առջևի մասի անկումը կանխելու նպատակով ավտոցիստեռնների առջևի հենարանի վրա պետք է տեղադրված լինի ապահովիչ շղթա կամ մետաղաճոպան։

1.20.10. Էլեկտրաանվտանգության ապահովումը:

1.20.10.1. Ավտոցիստեռնների բոլոր սարքավորումները պետք է հողանցված լինեն։

1.20.10.2. Ռետինագործվածքային ճկափողերի խողովակապտուկները միմյանց պետք է միացված լինեն զոդված մետաղական միջակապով, որն ապահովում է էլեկտրական շղթայի պարփակվածությունը։

1.20.10.3. Յուրաքանչյուր ավտոցիստեռն պետք է ունենա անոթի հետ էլեկտրահաղորդալարով միացված այնպիսի երկարությամբ հողանցման շղթա, որը չբեռնավորված ավտոցիստեռնի դեպքում ապահովում է 200 մմ-ից ոչ պակաս հատվածով հպում գետնին, և ծայրին ցցաձող-պտուտակամամուլով հողանցման մետաղաճոպան՝ հողի մեջ խորացնելու կամ հողանցման հաղորդաշղթային միացնելու համար։

1.20.11. Ավտոցիստեռնների կառուցվածքը պետք է համապատասխանի սույն Հավելվածի 2.5 կետի պահանջներին:

1.20.12. Կրակմարիչները պետք է տեղադրվեն վարորդի խցիկից դուրս, կալունակների փականքները պետք է ապահովեն կրակմարիչների հուսալի ամրացումը և անհրաժեշտության դեպքում՝ դրանց արագ հանումը։

1.20.13. Արևային ճառագայթման ազդեցությամբ ավտոցիստեռններում գազի՝ հաշվարկային ջերմաստիճանից ավել տաքացումը կանխելու նպատակով անոթի արտաքին մակերևույթը պետք է ներկվի արծաթագույն արծնով։

1.20.14. Արմատուրի տարբերակիչ ներկվածքի համապատասխանությունն անվտանգության պահանջներին պետք է հաստատվի էկոլոգիական և տեխնոլոգիական վերահսկողության պետական մարմնի կողմից տրված փաստաթղթով։

1.20.15. Անոթի երկու կողմերին՝ առջևի հատակի կարից մինչև հետևի հատակի կարը, պետք է ներկվեն 200 մմ լայնությամբ կարմիր գույնի տարբերակիչ շերտեր՝ անոթի երկայնական առանցքից ներքև։

Տարբերակիչ շերտերի վերևում պետք է զետեղվեն «ՊՐՈՊԱՆ-ՀՐԱՎՏԱՆԳ Է» սև գույնի գրառումներ։

Անոթի հետևի հատակի վրա պետք է զետեղվի «ՀՐԱՎՏԱՆԳ Է» գրառումը։

Գրառումները կատարվում են ռուսերենով և կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

**1.21. Արգելանքի տակ գտնվող անձանց  
փոխադրելու համար օպերատիվ-ծառայողական  
տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.21.1. ՄԱԿ-ի N 14, 16, 36, 52 և 107 կանոնների պահանջները աշխատանքային սրահի նկատմամբ չեն կիրառվում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.21.2. M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների աշխատանքային սրահը պետք է ունենա վթարային-օդափոխիչ մտոցի միջով վթարային ելքեր՝ պահակախմբի շինությունում, և վթարային մտոց՝ ընդհանուր խցում (6 և ավելի քանակով նստելատեղերի դեպքում)։

1.21.2.1. Մտոցի որմնանցքը պետք է լինի 470 х 500 մմ-ից ոչ պակաս։

1.21.2.2. Վթարային մտոցի տեղադրման վայրը՝ խցի դռնից 500 մմ-ից ոչ ավելի։

1.21.2.3. Վթարային մտոցը, աշխատունակությունը պահպանելով, պետք է դիմանա ուղղահայաց վեր ուղղված՝ 5 000 Ն-ից ոչ պակաս ստատիկական ճիգին՝ 5 րոպեի ընթացքում։

1.21.2.4. Վթարային-օդափոխիչ մտոցը պետք է բացվի ներսից և դրսից։

1.21.2.5. Վթարային մտոցը պետք է բացվի միայն դրսից։

1.21.2.6. Բացելիս մտոցները ծխնիներով պետք է հետ ծալվեն դեպի դուրս։

1.21.2.7. Վթարային-օդափոխիչ մտոցի արտաքին և ներքին մակերևույթների և վթարային մտոցի արտաքին մակերևույթի վրա պետք է զետեղվեն բացելու կարգը բացատրող պայմանանշաններ և գրառումներ։ Մտոցները պետք է բացվեն առանց գործիք կիրառելու։

1.21.2.8. Պետք է ապահովվի վթարային մտոցների կապարակնքումը։

1.21.3. N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների բազայի վրա M2 և M3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների կամ ամրաշրջանակի բանած գազի արտաթող համակարգի արտանետիչ խողովակը պետք է դուրս բերվի թափքի եզրից (ցանկացած կողմից)՝ 40-50 մմ-ով։

1.21.4. Տրանսպորտային միջոցները պետք է լրակազմվեն`

1.21.4.1. կրակմարիչներով՝ մեկը՝ վարորդի աշխատանքային տեղից հասանելի գոտում, 2 լ-ից ոչ պակաս ծավալով, մյուսը (մյուսները)՝ պահակախմբի շինությունում՝ 5 լ-ից ոչ պակաս հանրագումարային ծավալով.

1.21.4.2. առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենաների) 2 արկղիկներով.

1.21.4.3. հակահետգլորման հենակներով.

1.21.4.4. վթարային կանգառի նշանով։

**1.22. Աշխատանքային հարթակ ունեցող ամբարձիչներով  
համալրված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

1.22.1. Ամբարձիչները պետք է սարքավորված լինեն անվտանգության հետևյալ սարքվածքներով՝

1.22.1.1. ամբարձչի գերբեռնումը կանխող սարքվածքով.

1.22.1.2. ուղղահայաց դիրքով ճոճանի կողմնորոշման կարգահետևիչ համակարգով.

1.22.1.3. ըստ ամրության կամ կայունության սահմանափակելու անհրաժեշտության դեպքում՝ սպասարկման գոտու սահմանափակիչով.

1.22.1.4. ամբարձչի՝ հենարանների վրա չկանգնեցված լինելու դեպքում՝ սլաքի վերելքի և պտույտի արգելափակման համակարգով.

1.22.1.5. սլաքի աշխատանքային դիրքի դեպքում՝ հենարանների վերելքի արգելափակման համակարգով.

1.22.1.6. ավտոմոբիլի հիդրոհամակարգի կամ շարժիչի խափանման դեպքում՝ ճոճանի վթարային վայրէջքի համակարգով.

1.22.1.7. ամբարձչի շարժման ժամանակ ամբարձչի դուրս եկած հենարանները ինքնաբերաբար առաջ շարժվելուց պաշտպանող սարքվածքով.

1.22.1.8. ամբարձչի թեքության անկյան ցուցիչով.

1.22.1.9. շարժիչի վթարային կանգառման համակարգով և ձայնային ազդանշանի կոճակով՝ յուրաքանչյուր պուլտից կառավարմամբ.

1.22.1.10. հողմաչափով (36 մ վերելքի բարձրություն ունեցող ամբարձիչների համար)։

1.22.2. Ամբարձիչների հիդրոսարքավորումները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.1 կետի պահանջներին և խողովակաշարերի խզվածքի կամ ճնշման հանկարծակի կորստի դեպքում պետք է ապահովեն մեխանիզմների ավտոմատ կանգառումն ու ամրակայումը։

1.22.3. Ամբարձչի՝ բազային տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքից երկայնքով առաջ եկող մասերը (սլաքի առջևի և հետևի մասերը, ճոճանը և այլն) պետք է ունենան լուսային սարքեր և պաշտպանիչ ներկվածք՝ սույն Հավելվածի 2.3 ենթակետին և Ճանապարհային երթևեկության կանոններին համապատասխան։

1.22.4. Ամբարձիչների ճոճանները պետք է ունենան 1 000 մմ բարձրությամբ ճաղաշար։ Ճաղաշարերի վերևի մակերևույթը պետք է հարմար լինի ձեռքով բռնելու համար և երեսպատված լինի քիչ ջերմահաղորդիչ նյութով։ Ճաղաշարերի պարագծով՝ վրաքաշի վրա, պետք է լինի 100 մմ-ից ոչ պակաս բարձրությամբ համատարած երեսվածք։ Երեսվածքի և ճաղաշարերի միջև՝ վրաքաշից 500 մմ բարձր, պաշտպանակի ամբողջ պարագծով պետք է լինի լրացուցիչ պարսպող զոլակ։ Ճոճանի մուտքի որմնանցքը պետք է պաշտպանված լինի հանովի պաշտպանակով կամ կողպվող դռնով։

1.22.5. Աշխատանքային տեղում՝ պուլտի մոտ, ձայնային ճնշման մակարդակը չպետք է գերազանցի սույն Հավելվածի 3.3 կետում նշված արժեքները։

1.22.6. Ամբարձչի ներքևի արմունկի վրա պետք է նշվի ճոճանի բեռնունակությունը՝ կգ-ներով։

**1.23. Սննդամթերքի փոխադրման համար նախատեսված  
տրանսպորտային միջոց-ֆուրգոններին ներկայացվող պահանջները**

1.23.1. Թափք-ֆուրգոնը պետք է լինի անջրանցիկ և անփոշեթափանց։

1.23.2. Թափք-ֆուրգոնի կառուցվածքը և դրա պատրաստման համար օգտագործվող նյութերը պետք է ապահովեն թեթև և անվտանգ սանիտարական մշակման հնարավորություն։

1.23.3. Թափք-ֆուրգոնը պետք է սարքավորված լինի աստիճաններով և բռնաձողերով՝ սպասարկող անձնակազմի անվտանգ վերելքը դեպի թափք-ֆուրգոնի ներսն ապահովելու համար։ Աստիճանների հենման մակերևույթը պետք է բացառի սահումը։

1.23.4. Հանվել է:-Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 2-ի N 29 որոշում:

1.23.5. Ջերմամեկուսիչ պատերից բաղկացած իզոթերմիկ ֆուրգոնները՝ ներառյալ դռները, հատակը և տանիքը, որոնք թույլ են տալիս սահմանափակել ներսի և դրսի մակերևույթների միջև ջերմափոխանակումը, դասակարգվում են՝ ֆուրգոնի ներսում օդի ջերմաստիճանը պահպանելու հնարավորությունից (այդ թվում՝ արտաքին միջավայրի ջերմաստիճանի հետ համեմատած բարձր կամ ցածր) և ջերմափոխանցման ընդհանուր գործակցից կախված՝ 1970 թվականի սեպտեմբերի 1-ին Ժնևում կատարված «Շուտ փչացող սննդամթերքի միջազգային փոխադրումների և այդ փոխադրումների համար նախատեսված հատուկ տրանսպորտային միջոցների մասին» համաձայնագրի (ՇՓՀ) դրույթների հիման վրա, և պետք է համապատասխանեն այդ Համաձայնագրի պահանջներին։

1.23.6. Ֆուրգոնի ջերմամեկուսիչ պատերի ջերմափոխանցման գործակիցը չպետք է գերազանցի 0,7 Վտ/(մ2·Կ)-ը։

1.23.7. Որպես իզոթերմիկ հատկությունների հաստատում՝ անցկացվում են տիպային նմուշի փորձարկումներ՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում. տրանսպորտային միջոցն արտադրողը վերոհիշյալ փորձարկումների հիման վրա ընդունում է համապատասխանության մասին հայտարարագիր, որով հավաստվում է, որ թողարկվող իզոթերմիկ տրանսպորտային միջոցները համապատասխանում են փորձարկված նմուշին, և այն գրանցում է հավատարմագրված սերտիֆիկացման մարմնում։

**Բաժին 2. Տրանսպորտային միջոցների տեսակների  
ամբողջությանը ներկայացվող պահանջները**

**2.1. Շինարարական, ճանապարհային և հողափոր  
մեքենաներին ներկայացվող պահանջները**

**2.1.1. Ընդհանուր պահանջներ**

2.1.1.1. Մեքենաները պետք է ներկված լինեն հակադիր գույնով՝ շրջակա միջավայրի ֆոնի հետ համեմատած։ Մեքենայի ներկվածքի գույնը որոշում է մեքենաներն արտադրողը։

2.1.1.2. Մեքենաների կառուցվածքի այն տարրերը, որոնք աշխատանքի, սպասարկման կամ տրանսպորտային փոխադրման ժամանակ կարող են վտանգ ներկայացնել, պետք է ունենան ազդանշանային ներկվածք։ Ազդանշանային գույները և անվտանգության նշանները պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 2.3 կետին:

2.1.1.3. Այն մեքենաների վրա, որոնց աշխատանքն առանց անվտանգության հատուկ միջոցներ ձեռնարկելու կարող է հանգեցնել վթարային իրավիճակի կամ վտանգ ներկայացնել աշխատողների համար, պետք է զետեղվեն նախազգուշացնող անհրաժեշտ գրառումներ։

2.1.1.4. Մեքենաները պետք է համալրված լինեն անվտանգության և արգելափակման սարքվածքներով, որոնք դրանք պաշտպանում են գերբեռնումներից և բացառում են մեխանիզմների անհամատեղելի միաժամանակյա շարժումը։ Որպես այդպիսի սարքվածքներ՝ կարող են օգտագործվել սահմանային մոմենտի կցորդիչներ, ծայրային անջատիչներ, բեռնունակության սահմանափակիչներ և նմ.։

2.1.1.5. Մեքենաների կառուցվածքը պետք է բացառի հավաքման միավորների և դետալների ինքնաբերական թուլացումը կամ իրարից առանձնացումը, ինչպես նաև բացառի շարժական մասերի տեղաշարժը՝ կառուցվածքով նախատեսված սահմաններից դուրս, եթե դա կարող է հանգեցնել վտանգավոր իրավիճակի առաջացման։

Մեքենաների հակակշիռների կառուցվածքը պետք է բացառի դրանց տեղաշարժվելու և ընկնելու հնարավորությունը։

2.1.1.6. Մեքենաների հավաքման միավորները և դետալները, որոնք կարող են ինքնաբերաբար տեղաշարժվել բեռնման, տրանսպորտային փոխադրման և բեռնաթափման ժամանակ, պետք է ունենան ամրակայման միջոցներ կամ լինեն հեշտությամբ հանվող։

2.1.1.7. Յուրաքանչյուր մեքենա պետք է լրակազմված լինի այնպիսի պահանջներ (կանոններ) պարունակող շահագործման փաստաթղթերով, որոնցով կանխվում է վտանգավոր իրավիճակների առաջացումը տրանսպորտային փոխադրման, մոնտաժման (ապամոնտաժման) և շահագործման ժամանակ։

**2.1.2. Ուժային սարքվածքներին, աշխատանքային օրգաններին,  
պնևմո-և հիդրոշարժաբերներին ներկայացվող պահանջները:**

2.1.2.1. Շարժիչի գործարկումը պետք է իրականացվի անմիջապես օպերատորի աշխատանքային տեղից և խցիկից։ Թույլատրվում է գործարկումն իրականացնել խցիկից դուրս՝ այնպիսի սարքվածքների առկայության դեպքում, որոնք անջատում են փոխհաղորդակը և բացառում պտտվող տարրերի հակադարձ ընթացքը։

Մեքենաները պետք է սարքավորված լինեն այնպիսի սարքվածքով, որը բացառում է միացված փոխանցման ժամանակ շարժիչի գործարկումը։

2.1.2.2. Շարժիչները պետք է սարքավորված լինեն վթարային իրավիճակի դեպքում չնախատեսված կանգառման համար նախատեսված սարքվածքով։

2.1.2.3. Կողմնակի անձանց մուտքը դեպի մեքենաների ուժային ագրեգատներ պետք է պաշտպանված լինի հետևյալ սարքվածքներից որևէ մեկով՝

2.1.2.3.1. սարքվածքով, որը հնարավոր է բացել միայն գործիքի կամ դարձյակի օգնությամբ.

2.1.2.3.2. օպերատորի կողպված խցիկը ներսից բացելու սարքվածքով։

2.1.2.4. Շարժիչի արտաթող համակարգը պետք է ապահովի կայծերի մարումը նախքան բանած գազերի մթնոլորտ արձակվելը։

Բանած գազերի շիթը չպետք է ուղղված լինի օպերատորին կամ դյուրավառ նյութերին։ Արտաթող համակարգի միացման տեղերում գազերի և կայծերի պոռթկում չի թույլատրվում։

2.1.2.5. Աշխատանքային օրգանների շարժաբերներում պետք է նախատեսված լինի այնպիսի սարքվածք, որը թույլ է տալիս աշխատանքային օրգաններն անջատել շարժիչից։ Սարքվածքի կառուցվածքը պետք է բացառի ինքնաբերաբար միանալու և անջատվելու հնարավորությունը։

2.1.2.6. Այն մեքենաներում, որոնց աշխատանքի ընթացքում առաջանում է մշակվող նյութի արտանետման վտանգ, աշխատանքային օրգանները կամ աշխատանքային գոտին պետք է փակված լինեն հատուկ պաշտպանիչ սարքվածքներով (պատյաններով)։

2.1.2.7. Հիդրոշարժաբերները և մեքենաների հիդրավլիկ այլ սարքվածքներ պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.1 կետին։

2.1.2.8. Պնևմո-և հիդրոհամակարգերի դետալները և հավաքման միավորները հարկավոր է տեղակայել այնպիսի վայրերում, որոնք բացառում են դրանց մեխանիկական վնասվածքի հնարավորությունը, կամ անհրաժեշտ դեպքերում՝ պարսպել հատուկ պաշտպանիչ սարքվածքներով։

2.1.2.9. Պնևմո-և հիդրոհամակարգերի և աշխատանքային օրգանների կառուցվածքը պետք է ապահովի սպասարկող անձնակազմի անվտանգությունը՝ դրանց վնասվելու դեպքում։

**2.1.3. Կառավարման օրգաններին  
ներկայացվող պահանջները:**

2.1.3.1. Կառավարման լծակների բռնակներից (բոլոր դիրքերով) մինչև աշխատանքային տեղի տարրերը եղած հեռավորությունը և դաստակով գործի դրվող լծակների բռնակների միջև հեռավորությունը պետք է լինեն 50 մմ-ից ոչ պակաս, մատներով գործի դրվողների դեպքում՝ 25 մմ-ից ոչ պակաս։

Լծակի ազատ մասի նվազագույն երկարությունը բռնակի հետ միասին ցանկացած դիրքով պետք է լինի 50 մմ-ից ոչ պակաս, եթե այն գործի է դրվում մատներով, և 100 մմ-ից ոչ պակաս, եթե այն գործի է դրվում դաստակով։

2.1.3.2. Ոտնակի չափերը, ձևը և հենման մակերևույթի թեքության անկյունը պետք է ապահովեն օպերատորի ոտքի կայուն դիրքը։ Ոտնաթաթով գործի դրվող ոտնակների հենման հարթակների շրջադարձի անկյունը նստոցի երկայնական առանցքից չպետք է գերազանցի 15°-ը։ Ոտնակները պետք է ունենան այնպիսի մակերևույթ, որը խոչընդոտում է սահումը և հեշտությամբ մաքրվում է։

Ոտնակի լայնությունը պետք է լինի ոչ պակաս (մմ)՝

40 մմ-ից, եթե ոտնակին սեղմման ճիգը 60 Ն-ից ոչ ավելի է.

60 մմ-ից, եթե ոտնակին սեղմման ճիգը 60 Ն-ից ավելի է։

Կողք կողքի տեղակայված ոտնակների միջև լուսաշերտը պետք է լինի ոչ պակաս (մմ)՝

20 մմ-ից, եթե ոտնակին սեղմման ճիգը 60 Ն-ից ոչ ավելի է.

50 մմ-ից, եթե ոտնակին սեղմման ճիգը 60 Ն-ից ավելի է։

2.1.3.3. Կառավարման օրգանների վրա ընկնող ճիգերը պետք է լինեն՝

2.1.3.3.1. աշխատանքային յուրաքանչյուր ցիկլում օգտագործվող աշխատանքային սարքավորումների կառավարման օրգանների վրա՝ 60 Ն-ից ոչ ավելի՝ լծակների, կառավարման թափանիվների և ղեկանիվների համար, 120 Ն՝ ոտնակների համար.

2.1.3.3.2. հերթափոխում հինգ անգամից ոչ ավելի օգտագործվող կառավարման օրգանների վրա՝ 200 Ն-ից ոչ ավելի՝ լծակների, կառավարման թափանիվների և ղեկանիվների համար, 300 Ն՝ ոտնակների համար.

2.1.3.3.3. խողովակաշարերի արմատուրի ձեռքի շարժաբերի թափանիվների վրա՝ փակող միջոցը կողպելու (կամ բացելիս՝ տեղից շարժելու) պահին 450 Ն-ից ոչ ավելի։

2.1.3.4. Կառավարման օրգանները պետք է վերադառնան չեզոք դիրքի՝ դրանց վրա ընկնող ազդեցությունն օպերատորի կողմից անմիջապես դադարեցնելուց հետո, եթե միայն մեքենայի կամ դրա աշխատանքային սարքավորումների կառավարումն այլ բան չի պահանջում։

2.1.3.5. Կառավարման օրգանները, որոնց վրա եղած ազդեցությունը միաժամանակ կամ չսահմանված հաջորդականությամբ կարող է հանգեցնել վթարային իրավիճակի կամ մեքենայի վնասվելուն, պետք է փոխադարձաբար արգելափակվեն։

Արգելափակումը չպետք է տարածվի կառավարման այն օրգանների վրա, որոնք ծառայում են մեքենայի կամ սարքավորումների ցանկացած տարրի կանգառման համար։

2.1.3.6. Կառավարման օրգանների կառուցվածքը պետք է բացառի դրանց ինքնաբերական միացումը։

2.1.3.7. Կառավարման օրգանների տարրերը, որոնց հպվում են օպերատորի կամ սպասարկող անձնակազմի ձեռքերը, հարկավոր է պատրաստել 0,2 Վտ/(մ·Կ)-ից ոչ ավելի ջերմահաղորդականությամբ նյութից, կամ դրանք պետք է ունենան այդպիսի նյութից՝ 0,5 մմ-ից ոչ պակաս հաստությամբ պատվածք։

**2.1.4. Օպերատորի աշխատանքային տեղին, խցիկին  
և դրա սարքավորումներին ներկայացվող պահանջները:**

2.1.4.1. Ինքնագնաց մեքենաների օպերատորի մշտական աշխատանքային տեղը պետք է սարքավորված լինի թիկնակ ունեցող նստոցով։

2.1.4.2. Նստոցը պետք է ունենա չափեր, ոչ պակաս (մմ)՝

400 մմ-ից՝ լայնությունը.

380 մմ-ից՝ խորությունը.

350 մմ-ից՝ նստոցի բարձիկի առջևի եզրի բարձրությունը՝ հատակից։

2.1.4.3. Նստոցների բարձիկների պատվածքները հարկավոր է պատրաստել փափկեցրած, օդանցիկ, ոչ թունավոր նյութից։

2.1.4.4. Նստոցի կառուցվածքը պետք է ապահովի երկայնական և ուղղահայաց ուղղություններով կարգավորում, ինչպես նաև թիկնակի թեքության անկյան փոփոխություն։

2.1.4.5. Կառավարման դարձափոխային դիրքով մեքենաների համար պետք է ապահովվի նստոցի 180° պտույտ՝ աշխատանքային դիրքերի ամրակայմամբ։

2.1.4.6. Օպերատորի աշխատանքային տեղից պետք է ապահովվի աշխատանքային սարքավորումները հիմնական տեխնոլոգիական և տրանսպորտային դիրքերում հսկելու, ինչպես նաև մեքենայի աշխատանքային գոտին հսկելու հնարավորություն։

Եթե անհնար է ապահովել աշխատանքային սարքավորումների օրգանների տեսողական հսկողություն, դրանք պետք է սարքավորված լինեն գծանիշերով կամ դիրքի ցուցիչներով, որոնք երևում են օպերատորի աշխատանքային տեղից։

2.1.4.7. Հսկիչ սարքերի պանելը հարկավոր է տեղակայել այնպիսի վայրում, որը հարմար է օպերատորի աշխատանքային տեղից հսկելու համար։

Խցիկի բացակայության դեպքում հսկիչ սարքերի պանելը պետք է փակվի փակիչ սարքվածքով համալրված հանովի (հետգցովի) վահանակով, որը խոչընդոտում է կողմնակի անձանց մուտք գործելը դրանց գտնվելու՝ չպահպանվող կայանատեղի։

2.1.4.8. Եթե մեքենայի վրա նախատեսված չեն կառավարման ոտնակներ, աշխատանքային հարթակի (խցիկի) առջևի մասում հատակը պետք է ունենա ոտքերի համար նախատեսված 25°-40° անկյունով թեք հենակներ կամ հենման հարթակներ։ Դրանց չափերը պետք է ապահովեն օպերատորի ոտքի կայուն դիրքը։

2.1.4.9. Մեքենաների խցիկների դռները պետք է ունենան բանալիով փակվող կողպեքներ, և դրանք ամենաշատ բացված դիրքում պահելու սևեռիչ։ Թույլատրվում է մեկ դռան վրա տեղադրել կողպեք՝ մյուս դռան վրա ներսի փակի առկայության դեպքում։

2.1.4.10. Վթարային մտոցները (դրանց առկայության դեպքում) պետք է ունենան ներսի փակեր և բացվեն առանց գործիքի օգնության։

2.1.4.11. Խցիկները պետք է ունենան լուսային որմնանցքեր՝ առնվազն երեք կողմերից։ Խցիկի ապակեպատման համար պետք է կիրառվի ՄԱԿ-ի N 43 կանոններին համապատասխանող ապակի։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.1.4.12. Բացվող պատուհանները պետք է ամրակայվեն անհրաժեշտ դիրքում։

2.1.4.13. Աշխատելու ժամանակ բաց պատուհանները և դռները չպետք է առաջ գան մեքենայի եզրաչափքերից։

2.1.4.14. Խցիկների հողմապակին պետք է ունենա արևապաշտպան վահանակ և ինքնաշարժաբերով ապակու մաքրիչ։

Հողմապակու միջով տեսանելիությունը պետք է ապահովվի աշխատանքային ջերմաստիճանների ամբողջ ընդգրկույթում։

2.1.4.15. Մեքենաների խցիկները պետք է սարքավորված լինեն հետևի տեսքի ապակիով։

2.1.4.16. Մեքենաների խցիկները պետք է սարքավորված լինեն ավտոնոմ միացող ներքին լուսավորության առաստաղներով։

Խցիկի ներսի լուսավորության մակարդակում կառավարման վահանակի և սարքերի պանելի լուսավորվածությունը պետք է լինի 5 լք-ից ոչ պակաս։

2.1.4.17. Ինքնագնաց մեքենաները պետք է ունենան առաջին բուժօգնության (ավտոմեքենայի) արկղիկների համար տեղ։

Արկղիկը պետք է հանվի և դուրս բերվի առանց գործիքի կիրառման։

Խցիկի առկայության դեպքում արկղիկի համար տեղը պետք է նախատեսվի խցիկի ներսում։

**2.1.5. Մեքենաների խցիկներում միկրոկլիմայի  
պարամետրերին ներկայացվող պահանջները:**

2.1.5.1. Մեքենաների խցիկները պետք է ունենան ջերմամեկուսացում և սարքավորված լինեն տարվա տաք և ցուրտ եղանակին միկրոկլիմայի նորմալացման միջոցներով։ Օպերատորի խցիկում՝ դրա դռների փակ լինելու դեպքում, պետք է ապահովվի անհրաժեշտ օդափոխանակում, ինչի համար կարող են օգտագործվել ներհոսման օդափոխիչ կամ օդորակիչ, բացվող պատուհաններ և բացվող մտոցներ, այդ թվում՝ վթարային ելքի համար նախատեսված։ Բացվող պատուհաններ և մտոցներ օգտագործելու դեպքում դրանք պետք է ամրակայվեն անհրաժեշտ դիրքում։

2.1.5.2. Պետք է կատարվեն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 6-րդ կետի պահանջները։

**2.1.6. Էլեկտրասարքավորումներին, լուսավորմանը  
և ազդանշանային համակարգին ներկայացվող պահանջները:**

2.1.6.1. Դետալների սուր անկյունների և եզրերի միջով անցման տեղերում էլեկտրահաղորդագիծը, ինչպես նաև միացման հոդակապերը պետք է ունենան լրացուցիչ մեկուսացում՝ մեխանիկական վնասվածքներից։

2.1.6.2. Էլեկտրահաղորդագծի մոնտաժումն ու ամրացումը պետք է բացառեն դրա մեկուսացումը վնասելու հնարավորությունը։

2.1.6.3. Էլեկտրասարքավորումների համակարգը պետք է ունենա կուտակչային մարտկոցն անջատելու սարքվածք։

2.1.6.4. Մեքենան տեխնոլոգիական ռեժիմում օգտագործելու դեպքում դրա վրա տեղադրված արտաքին լուսային սարքերը պետք է ապահովեն աշխատանքային օրգանների և աշխատանքային գոտու լուսավորվածությունը՝   
20 մ հեռավորության վրա։

2.1.6.5. Ինքնագնաց անվավոր մեքենաները, որոնք ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներով տեղաշարժվում են 20 կմ/ժ և ավելի արագությամբ և ունեն 2,55 մ-ից ավելի լայնություն, ինչպես նաև ավտոճանապարհների երթևեկելի մասում աշխատանքներ կատարելու համար նախատեսված մեքենաները պետք է սարքավորված լինեն դեղին կամ նարնջագույն հատուկ լուսային ազդանշաններով (առկայծող փարոսիկներով)։

Առկայծող փարոսիկների քանակն ու դասավորությունը պետք է ապահովեն դրանց տեսանելիությունը 360° անկյան տակ՝ հորիզոնական հարթության վրա, որն անցնում է լույսի ճառագայթման աղբյուրի կենտրոնի միջով։

2.1.6.6. Ինքնագնաց մեքենաների վրա պետք է տեղադրվի ձայնային ազդանշանային համակարգ, որը միանում է օպերատորի աշխատանքային տեղից։

**2.1.7. Հրդեհային անվտանգությունը:**

2.1.7.1. Աղմուկից մեկուսացման և ջերմամեկուսացման տարրերը, խցիկի ներսի պաստառը և հատակը պետք է պատրաստված լինեն հրակայուն նյութից, որն ունի բոցի ճակատի տարածման՝ 250 մմ/ր-ից ոչ ավելի գծային արագություն։

2.1.7.2. Ինքնագնաց մեքենաների վրա՝ հեշտ հասանելի տեղում, պետք է նախատեսվի կրակմարիչի ամրացման սարքվածք, որի կառուցվածքը պետք է ապահովի այն առանց գործիքի կիրառման հանելը։

**2.2. Աշխատանքի պահպանությանն ու  
էրգոնոմիկային ներկայացվող պահանջները:**

2.2.1. Կառավարման օրգանները և մասնագիտացված թափքերի համակարգերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.2 կետի պահանջներին։

2.2.2. Կառավարման օրգանները, որոնց վրա գործադրված ազդեցությունը միաժամանակ կամ չսահմանված հերթականությամբ կարող է հանգեցնել վթարային իրավիճակի կամ սարքավորումների վնասվելուն, պետք է փոխադարձաբար արգելափակվեն։

Արգելափակումը չպետք է տարածվի կառավարման այն օրգանների վրա, որոնք ծառայում են սարքավորումների կամ դրանց ցանկացած տարրի կանգառման համար։

2.2.3. Կառավարման օրգանի կառուցվածքը պետք է բացառի մեքենայի թրթռման հետևանքով դրա՝ սահմանված դիրքից տեղաշարժվելու հնարավորությունը։

2.2.4. Ընդհատուն գործողության կառուցվածքների տարրերի կառավարման օրգանները՝ դրանց վրա ազդեցության գործադրումը դադարեցնելուց հետո, չեզոք դիրքի պետք է վերադառնան 1 վ-ից ոչ ավելի ժամանակում։ Եթե կտրուկ կանգառումը կարող է հանգեցնել վթարային իրավիճակի կամ մեքենայի վնասմանը, ապա այդ արժեքը կարող է ավելացվել՝ հասցվելով մինչև 2 վ։

2.2.5. Մասնագիտացված թափքերի կառավարման օրգանները և հսկիչ-ազդանշանային սարքվածքները պետք է տեղակայված լինեն անմիջապես ավտոմեքենայի կառավարման համար նախատեսված կառավարման օրգաններից և հսկիչ-ազդանշանային սարքվածքներից առանձին։

2.2.6. Կառավարման վթարային օրգանները պետք է առանց տեսողական հսկողության տարբերվեն կառավարման այլ օրգաններից։

2.2.7. Այն մեխանիզմների աշխատանքի ռեժիմների նշագրման համար, որոնք կարող են վտանգ առաջացնել մոտակայքում գտնվող մարդկանց համար, պետք է կիրառվեն նախազգուշական կամ վթարային լուսային և (կամ) ակուստիկ ազդանշաններ։

2.2.8. Լուսավորման սարքերը պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ նույնիսկ ամենաանբարենպաստ պայմաններում չկուրացնեն սարքավորումների օպերատորին. ընդ որում՝ անդրադարձված լույսը չպետք է խոչընդոտի օպերատորի աշխատանքային տեղից սարքավորումների աշխատանքը հսկելուն։

2.2.9. Պաշտպանակը ցանկացած կետում պետք է դիմանա վտանգի աղբյուրին ուղղված 1 000 Ն կենտրոնացած ճիգին։ Վտանգի աղբյուրից անվտանգ հեռավորությունը նույնիսկ պաշտպանակի առաձգական ձևախախտման դեպքում պետք է պահպանվի։ Միևնույն մեծության, սակայն հակադիր ուղղվածության ճիգը չպետք է առաջացնի պաշտպանակի պլաստիկ ձևախախտում։

2.2.10. Եթե պահանջվում է մեխանիզմների շարժաբերում ավտոմեքենայի ընթացքի ժամանակ, ապա կառավարման օրգանները պետք է տեղակայված լինեն վարորդի խցիկում. ընդ որում՝ դրանք պետք է լինեն գործողության այն գոտուց դուրս, որը կապված է անմիջապես ավտոմեքենայի կառավարման հետ։

2.2.11. Եթե մեխանիզմների շարժաբերումն իրականացվում է անշարժ ավտոմեքենայի վրա, ապա կառավարման կետը պետք է տեղակայված լինի այնպես, որ օպերատորը տեսնի աշխատանքային ամբողջ հարթակը։

2.2.12. Կառավարման կետում աղմուկի բնութագրերը պետք է համապատասխանեն սույն Հավելվածի 3.3 կետին:

2.2.13. Հիդրավլիկ շարժաբերը պետք է ունենա յուղի բաք (հիդրավլիկ հեղուկի բաք)՝ զտիչ ունեցող լիցքավորման անցքով, օդի ճնշումը հավասարեցնող կափույրով, մակարդակի ցուցիչով, մագնիսական զտիչով համալրված։

2.2.14. Բաքերը, որոնցում աշխատանքի ժամանակ կարող է առաջանալ 0,07 ՄՊա ճնշումը գերազանցող ավելցուկային ճնշում, պետք է համալրվեն ապահովիչ կափույրով, ինչպես նաև՝ բաքի մեջ ավելցուկային ճնշման առկայության դեպքում դրա լիցքավորման կամ մաքրման անցքերի բացման հնարավորությունը բացառող սարքվածքով։ Ճնշումը բաքում պետք է նշված լինի լիցքավորման անցքի մոտ։

2.2.15. Պնևմոհամակարգի ապահովիչ կափույրները և ելքի խողովակաոստերը պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանցից դուրս եկող օդը ոչ ուղիղ, ոչ թեք ձևով ուղղված չլինի օպերատորի վրա։ Ապահովիչ սարքվածքները չպետք է սառչեն ցածր ջերմաստիճանում։ Թույլատրվում է կիրառել միայն ավտոմատ հալեցման սարքվածք։

2.2.16. Պնևմոհամակարգի օդային բալոնները և հանգույցները պետք է բավարարեն ճնշման տակ աշխատող անոթներին ներկայացվող պահանջները։

2.2.17. Ավտոմեքենայի արգելակների պնևմոհամակարգի օգտագործումն օժանդակ սարքավորումների շարժաբերման համար թույլատրվում է միայն այն դեպքում, եթե ապահովվում է օժանդակ սարքավորումների աշխատանքի ցանկացած ռեժիմի դեպքում այդ ճնշման և արգելակների պնևմոհամակարգում օդի այնպիսի քանակության պահպանումը, որը, վթարային արգելակման արդյունավետությունը հաշվի առնելով՝ բավարար է ավտոմեքենան արգելակելու համար։

2.2.18. Միակողմանի գործողության հիդրոգլանները, որոնցում դեպի վերև տեղաշարժն իրականացվում է համակարգում եղած ճնշման հաշվին, իսկ դեպի ներքև տեղաշարժը՝ վեր բարձրացրած տարրի զանգվածի ազդեցությամբ, պետք է ունենան կարգավորիչ կափույր, որը ցանկացած ռեժիմի դեպքում ապահովում է վեր բարձրացրած տարրի ցանկացած կետն իջեցնելու՝ 0,3 մ/վ-ը չգերազանցող արագությունը։

Կրիտիկական դեպքերը կանխելու նպատակով պետք է տեղադրվի ավտոմատ կափույր, որը խոչընդոտում է հիդրոգլանից հեղուկի ինքնաբերական արտահոսքին։

2.2.19. Երկկողմանի գործողության հիդրոգլանները պետք է կիրառվեն այն դեպքում, եթե դիրքի ամրակայումն ապահովվում է երկու ուղղություններով։

2.2.20. Պնևմատիկ սարքավորումների դեպքում անհրաժեշտ է կիրառել դիրքի միայն մեխանիկական ամրակայում։

**2.3. Ազդանշանային գույներին, անվտանգության նշաններին  
և ազդանշանային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները**

2.3.1. Ազդանշանային գույները, անվտանգության նշանները և ազդանշանային գծանշումը կիրառվում են որոշակի պահանջների միանշանակ ընկալումն ապահովելու նպատակով, որոնք վերաբերում են մարդկանց անվտանգությանը, կյանքի և առողջության պահպանմանը, նյութական վնասի նվազեցմանը՝ առանց բառեր կիրառելու կամ նվազագույն քանակով բառեր կիրառելով։

2.3.2. Վտանգավոր իրավիճակները կանխելու համար անհրաժեշտ է՝

2.3.2.1. վտանգի տեսակները, վտանգավոր տեղերը և հնարավոր վտանգավոր իրավիճակները նշագրել ազդանշանային գույներով, անվտանգության նշաններով և ազդանշանային գծանշմամբ.

2.3.2.2. անվտանգության նշանների օգնությամբ նշագրել անձնական անվտանգության միջոցների և հնարավոր նյութական վնասի նվազեցմանը նպաստող միջոցների տեղակայման վայրերը՝ հրդեհի, վթարների կամ արտակարգ այլ իրավիճակների առաջացման դեպքերում։

2.3.3. Սարքավորումների, մեքենաների, մեխանիզմների և նմ. տարրերի և հանգույցների ներկումը ազդանշանային գույների լաքաներկային նյութերով և դրանց վրա ազդանշանային գծանշումների զետեղումը պետք է իրականացնի դրանք արտադրողը։ Անհրաժեշտության դեպքում շահագործման մեջ գտնվող սարքավորումների, մեքենաների, մեխանիզմների և նմ. լրացուցիչ ներկումն ու դրանց վրա ազդանշանային գծանշումների զետեղումն իրականացնում է այդ սարքավորումները, մեքենաները, մեխանիզմները շահագործող կազմակերպությունը։

Սարքավորումների, մեքենաների, մեխանիզմների վրա անվտանգության նշանների տեղակայումը (տեղադրումը) պետք է իրականացնի արտադրողը։ Անհրաժեշտության դեպքում, շահագործման մեջ գտնվող սարքավորումների, մեքենաների, մեխանիզմների վրա անվտանգության նշանների լրացուցիչ տեղակայումը (տեղադրումը) իրականացնում է դրանք շահագործող կազմակերպությունը։

2.3.4. Անհրաժեշտ է կիրառել ազդանշանային հետևյալ գույները. կարմիր, դեղին, կանաչ, կապույտ։ Անվտանգության նշանների և ազդանշանային գծանշման գունագրաֆիկական պատկերների տեսողական ընկալումն ուժեղացնելու համար ազդանշանային գույները հարկավոր է կիրառել հակադիր գույների՝ սպիտակի կամ սևի հետ համադրությամբ։ Հակադիր գույներն անհրաժեշտ է օգտագործել գրաֆիկական պայմանանշանների և բացատրական գրառումների ստեղծման համար։

2.4. Օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների գունագրաֆիկական սխեմաներին, տարբերիչ նշաններին, գրառումներին, հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները

2.4.1. Սույն կետի պահանջները տարածվում են օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների վրա՝

շտապ բուժօգնության.

հրդեհային պահպանության.

իրավակարգի և անվտանգության պահպանման մարմինների.

զինվորական ավտոմոբիլային տեսչության (ԶԱՏ).

վթարային-փրկարարական։

Հատուկ լուսային (կապույտ գույնի առկայծող փարոսիկներին) և ձայնային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջների մասով սույն կետի պահանջները տարածվում են նաև Մաքսային միության անդամ պետությունների կառավարությունների կողմից հաստատվող ցանկով նախատեսված նախարարությունների, գերատեսչությունների և կազմակերպությունների այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց վրա գունագրաֆիկական սխեմաների բացակայության դեպքում կարող են տեղադրվել հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշաններ։

2.4.2. Գունագրաֆիկական սխեմաներին ներկայացվող պահանջները:

2.4.2.1. Գունագրաֆիկական սխեմաների կազմը:

2.4.2.1.1. Օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների արտաքին մակերևույթների գունագրաֆիկական սխեմաները կազմված են հետևյալ տարրերից՝

տրանսպորտային միջոցի արտաքին մակերևույթների հիմնական գույնից.

դեկորատիվ շերտերից.

տեղեկատվական գրառումներից.

տարբերիչ նշաններից։

2.4.2.1.2. Տրանսպորտային միջոցների աջ և ձախ կողմերին զետեղվում են ըստ տեսքի, գույնի, չափի և տեղակայման միատեսակ գունագրաֆիկական սխեմաներ։

2.4.2.2. Գունագրաֆիկական սխեմաներում կիրառվող տարրերի գույները և չափերը, ինչպես նաև տեղեկատվական գրառումների բովանդակությունը սահմանվում են Մաքսային միության անդամ պետությունների կողմից։

2.4.2.3. Զինանշանների և խորհրդանշանների պատկերները և գույները պետք է համապատասխանեն դրանց կիրառման, նկարագրման և պատկերման կարգի մասին պետական նորմատիվ իրավական ակտերի պահանջներին։

2.4.3. Հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները:

2.4.3.1. Ազդանշաններով համալրումը:

2.4.3.1.1. Օպերատիվ և հատուկ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցները համալրվում են հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշաններով՝ Մաքսային միության անդամ պետություններում սահմանված կարգով։

2.4.3.1.2. Առկայծող փարոսիկը տեղադրվում է տրանսպորտային միջոցի տանիքին (խցիկի տանիքին) կամ դրա վերևում։ Ընդ որում, լույսի ճառագայթման աղբյուրի կենտրոնի միջով անցնող հորիզոնական հարթության մեջ հատուկ լուսային ազդանշանի տեսանելիության անկյունը պետք է հավասար լինի 360°-ի։

2.4.3.1.3. Տրանսպորտային միջոցի այլ տեղերում առկայծող փարոսիկներ տեղադրել չի թույլատրվում։ Առկայծող փարոսիկի տեղադրման եղանակները պետք է ապահովեն տրանսպորտային միջոցի շարժման և արգելակման բոլոր ռեժիմներում դրա ամրացման հուսալիությունը։

Ծանոթագրություններ. 1. Թույլատրվում է մեկ տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրել մեկից ավելի առկայծող փարոսիկ։

2. Բեռնատար ավտոմեքենաների ամրաշրջանակով տրանսպորտային միջոցների, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների շարասյուներին ուղեկցող տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է նվազեցնել առկայծող փարոսիկի տեսանելիության անկյունը մինչև 180°՝ պայմանով, որ դա տեսանելի է տրանսպորտային միջոցի առջևի մասից։

2.4.3.1.4. Թույլատրվում է կիրառել հատուկ ձայնային ազդանշանի ձայնի ճառագայթիչի հետ մեկ կորպուսում կառուցվածքային առումով միակցված առկայծող փարոսիկներ՝ պայմանով, որ ապահովվում է սույն փաստաթղթի պահանջներին յուրաքանչյուր սարքվածքի համապատասխանությունն առանձին։ Այդպիսի միակցված սարքվածքները պետք է տեղադրվեն տրանսպորտային միջոցի տանիքին և գործարկվեն կառավարման մեկ բլոկի օգնությամբ։

2.4.3.1.5. Թույլատրվում է հատուկ ձայնային ազդանշանների ձայնի ճառագայթիչը տեղադրել տրանսպորտային միջոցի առջևի մասի ծածկոցի տակ գտնվող տարածությունում։

2.4.3.1.6. Տրանսպորտային միջոցի սրահում (խցիկում) հատուկ լուսային և ձայնային ազդանշանների տրման համար սարքվածքների կառավարման բլոկների տեղադրման դեպքում պետք է կատարվեն ՄԱԿ-ի N 21 կանոնների պահանջները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.4.3.1.7. Ձայնային ազդանշանային սարքի հնչողության բոլոր ռեժիմների համար տրանսպորտային միջոցից 7 մ հեռավորության վրա չափված ձայնի առավելագույն մակարդակը հատուկ ձայնային ազդանշանի տրման ժամանակ պետք է լինի 98 դԲ Ա-ից ոչ պակաս և 112 դԲ Ա-ից ոչ ավելի՝ ՄԱԿ-ի N 28 (մաս 2) կանոններին համապատասխան փորձարկումների անցկացման դեպքում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.4.3.2. Լուսային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները:

2.4.3.2.1. Բոլոր տեսակի օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների առկայծող փարոսիկները պետք է լինեն կապույտ գույնի։ Կապույտ գույնի առկայծող փարոսիկների հետ միասին լրացուցիչ կարող են օգտագործվել կարմիր գույնի փարոսիկներ։

2.4.3.2.2. Առկայծող փարոսիկները պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 65-00 կանոնների պահանջներին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.4.3.3. Հատուկ ձայնային ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները:

2.4.3.3.1. Հատուկ ձայնային ազդանշանը պետք է լինի հստակ լսելի և ճանաչելի։ Հատուկ ձայնային ազդանշանի սպեկտրային կազմը պետք է ներառի մեկ կամ մի քանի դոմինանտ ներդաշնակ բաղկացուցիչներ, որոնք ըստ հաճախականության կամ ամպլիտուդի՝ փոփոխվում են ժամանակի ընթացքում։ Այդպիսի ներդաշնակ բաղկացուցիչների փոփոխությունները պետք է գտնվեն 150–2 000 Հց հաճախային ընդգրկույթում։

2.4.3.3.2. Հատուկ ձայնային ազդանշանի հիմնական ներդաշնակ բաղկացուցիչների փոփոխությունների ցիկլի տևողությունը պետք է կազմի 0.5...6 վ։

2.4.3.3.3. Ձայնի առավելագույն մակարդակն ազդանշանի ճառագայթիչից   
2 մ հեռավորությամբ այն առանցքով, որն ուղղահայաց է դրա ելքային անցքի հարթությանը, հատուկ ձայնային ազդանշանի տրման ժամանակ պետք է լինի   
110 դԲ Ա-ից ոչ պակաս և 125 դԲ Ա-ից ոչ ավելի։

2.4.3.3.4. Ցուցանիշների սահմանումը, ըստ 2.4.3.3.1-2.4.3.3.3 կետերի, կատարվում է ՄԱԿ-ի N 28 (մաս 1) կանոններին համապատասխան։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.4.3.3.5. Եթե հատուկ ձայնային ազդանշանային սարքն ունի հնչողության մի քանի ռեժիմներ, ապա հնչողության յուրաքանչյուր ռեժիմ պետք է բավարարի 2.4.3.3.1-2.4.3.3.3 կետերի պահանջները։ «Կարճատև շչակ» կամ «Air Horn» [օդաճնշիչ ձայնային ազդանշան] տիպի հատուկ ձայնային ազդանշանի առկայության դեպքում կատարվում են սույն Հավելվածի 2.4.3.1.7 կետի պահանջները։

**2.5. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար  
տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

2.5.1. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 105-04 կանոններին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.5.2. Որպես «Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային փոխադրումների մասին» 1957 թվականի սեպտեմբերի 30-ին Ժնևում կատարված եվրոպական համաձայնագրի (ԱԴՌ) Գ հավելվածի 9-րդ մասի   
9.3.-9.8 գլուխներով նախատեսված՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքին և սարքավորումներին ներկայացվող պահանջների հաստատում՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում անցկացվում են տիպային նմուշի փորձարկումներ. տրանսպորտային միջոցն արտադրողը վերոհիշյալ փորձարկումների հիման վրա ընդունում է համապատասխանության մասին հայտարարագիր, որով հավաստվում է, որ թողարկվող տրանսպորտային միջոցները համապատասխանում են փորձարկված նմուշին, և այն գրանցում է հավատարմագրված սերտիֆիկացման մարմնում։

**Բաժին 3. Մասնագիտացված և հատուկ տրանսպորտային  
միջոցների սարքավորումներին ներկայացվող պահանջները**

**3.1. Ծավալային հիդրոշարժաբերներին  
ներկայացվող պահանջները**

3.1.1. Հիդրոշարժաբերները պետք է սարքավորված լինեն այնպիսի սարքվածքներով, որոնք ապահովում են հիդրոհամակարգի պաշտպանությունը՝ առավելագույնից բարձր ճնշման գերբեռնումից, ճնշման բաբախումների պակասեցումը, ջերմաստիճանի փոփոխության դեպքում աշխատանքային հեղուկի ծավալի փոփոխությունների համակշռումը և տեխնիկական վիճակի արատորոշումը։

3.1.2. Հիդրոշարժաբերները և հիդրոսարքվածքները պետք է լինեն ամուր՝ առավելագույնից կամ նոմինալից ոչ պակաս, քան 1,25 ճնշման դեպքում, եթե առավելագույն ճնշում սահմանված չէ։

3.1.3. Հիդրոսարքվածքների անշարժ կցորդումները, արտաքին պատերը, եռակցման և պարուրակային միացումները պետք է լինեն հերմետիկ՝ նվազագույնից մինչև առավելագույն արժեքով ճնշումների ընդգրկույթում։

Չի թույլատրվում դեպի հիդրոհամակարգ օդի ներծծումը։

3.1.4. Կիրառվող կառուցվածքային նյութերը և պատվածքները պետք է լինեն համատեղելի միմյանց և աշխատանքային հեղուկի հետ։

3.1.5. Վտանգավոր իրավիճակ առաջանալու դեպքում հիդրոշարժաբերը (հիդրոհամակարգը) պետք է ավտոմատ կերպով ամբողջովին անջատվի էներգիայի աղբյուրից, շարժականգի ժամանակ պետք է ավտոմատ կերպով չեզոքացվի հիդրոշարժաբերում (հիդրոհամակարգում) կուտակված էներգիան, պետք է դիտվի ինքնագործարկման բացակայություն, իսկ որոշ տեսակի գործողությունների փոխարկիչը պետք է կողպվի։

3.1.6. Հիդրոշարժիչների ելքի օղակները սահմանված դիրքով ամրակայելու համար պետք է տեղադրվեն հիդրոկողպեքներ կամ ամրակայող այլ սարքվածքներ։

3.1.7. Հիդրոսարքվածքների կիրառմամբ կանխամտածված կամ չկանխամտածված մեխանիկական շարժումները չպետք է հանգեցնեն մարդկանց սպառնացող իրավիճակների։

Անհրաժեշտության դեպքում կատարվում է բաց շարժվող մասերի պատվարում՝ վտանգավոր մասերի ներկմամբ և անվտանգության նշանների տեղադրմամբ։

3.1.8. Եթե ճնշման նվազեցման դեպքում վտանգ է ստեղծվում, ապա պետք է նախատեսվեն մեքենայի (ագրեգատի) վտանգավոր աշխատանքը կանխելու համար արգելափակումներ։ Ընդ որում, չպետք է անջատվեն այնպիսի հիդրոսարքվածքները, ինչպիսիք են սեղմիչ, արգելակման և նմ. հիդրոսարքվածքները։

3.1.9. Հիդրավլիկ էներգիայի մի քանի աղբյուրներով հիդրոշարժաբերները (հիդրոհամակարգերը) պետք է ունենան սխեմայի արգելափակումներ, որոնք բացառում են վտանգավոր գործոնների ի հայտ գալը՝ էներգիայի աղբյուրներից մեկի (պոմպերից մեկի) անջատվելու կամ դրանց տարաժամ միանալու դեպքում։

3.1.10. Բոլոր հիդրոսարքվածքները, հիդրոհամակարգը և հիդրոշարժաբերը չպետք է վտանգ ստեղծեն հիդրոհամակարգը սնուցող էներգիայի պարամետրերի նվազեցման, էներգամատակարարման կամ կառավարման միացման և անջատման դեպքում։ Միացնելու ժամանակ կառավարման բոլոր սարքվածքները պետք է գտնվեն այնպիսի սկզբնական դիրքում, որը չի ապահովում հիդրավլիկ էներգիայի մատակարարումը աշխատանքային օրգանին, իսկ անջատման ժամանակ պետք է վերադառնան սկզբնական դիրքի։

3.1.11. Կառավարման հիդրոսարքվածքների կառուցվածքով պետք է նախատեսվի հիդրոշարժաբերի, հիդրոհամակարգի կամ հիդրոսարքվածքի ինքնաբերաբար միանալու բացառումը՝ դրանց տարրերի սեփական զանգվածի կամ թրթռման կամ մեքենայի (ագրեգատի) կազմում հիդրոշարժաբերների (հիդրոհամակարգերի) գործառության հետ կապված և դրանից առաջացած արագացումների ազդեցությամբ։

3.1.12. Ձեռքով կառավարվող հիդրոսարքվածքները մեքենայի (ագրեգատի) վրա պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ գործողություններն օպերատորի համար լինեն անվտանգ, իսկ հիդրոսարքվածքները պաշտպանված լինեն չկանխամտածված միացումից և անջատումից։

3.1.13. Եթե ձեռքով կամ ավտոմատ կառավարմամբ մի քանի հիդրոսարքվածքներ միացված են միմյանց, և եթե դրանցից մեկի խափանումը կարող է վտանգ առաջացնել, ապա պետք է նախատեսվեն արգելափակումներ կամ անվտանգության այլ միջոցներ (արգելափակման սարքվածքներ)։ Եթե դա իրագործելի է, ապա այդ արգելափակումները պետք է ընդհատեն աշխատանքային բոլոր գործառությունները՝ պայմանով, որ այդ ընդհատումն ինքնին չի հանգեցնի վտանգի։

3.1.14. Արգելափակման սարքվածքները չպետք է ազդեցություն ունենան անմիջապես հիդրոշարժաբերի (հիդրոհամակարգի) կառավարման հաղորդաշղթաների վրա։

3.1.15. Հիդրոսարքվածքի կառուցվածքով պետք է նախատեսվի տրանսպորտային փոխադրման և շահագործման ժամանակ ամրացման դետալների և միացումների, կարգավորման և սարքաբերման տարրերի դիրքի ինքնաբերական կամ կանխամտածված փոփոխության բացառումը։

3.1.16. Կարգավորիչ հիդրոսարքվածքների կառուցվածքով պետք է նախատեսվի հուսալի ամրակայման ապահովումը և կարգավորող տարրերը կապարակնքելու կամ ներկառուցված փականով կողպելու հնարավորությունը՝ կողմնակի միջամտությունը կամ պատահական միացումը կանխելու համար։

**3.2. Արտադրական սարքավորումների  
անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները**

3.2.1. Արտադրական սարքավորումները պետք է ապահովեն աշխատողների անվտանգությունը մոնտաժման (ապամոնտաժման), շահագործման մեջ դնելու և շահագործելու ժամանակ ինչպես ավտոնոմ օգտագործման դեպքում, այնպես էլ տեխնոլոգիական համալիրների կազմում՝ շահագործման փաստաթղթերով նախատեսված պահանջները (պայմանները, կանոնները) պահպանելու դեպքում։

3.2.2. Յուրաքանչյուր տեխնոլոգիական համալիր և ավտոնոմ օգտագործվող արտադրական սարքավորումները պետք է լրակազմվեն պահանջներ (կանոններ) պարունակող այնպիսի շահագործման փաստաթղթերով, որոնք կանխում են մոնտաժման (ապամոնտաժման), շահագործման մեջ դնելու և շահագործելու ժամանակ վտանգավոր իրավիճակների առաջացումը։

3.2.3. Շահագործման փաստաթղթերում սահմանված պահանջները սպառողի կողմից կատարելու դեպքում արտադրական սարքավորումները պետք է համապատասխանեն անվտանգության պահանջներին շահագործման ամբողջ ժամանակահատվածում։

3.2.4. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքի նյութերը չպետք է ունենան վտանգավոր և վնասակար ազդեցություն մարդու օրգանիզմի վրա աշխատանքի սահմանված բոլոր ռեժիմներում և շահագործման նախատեսված պայմաններում, ինչպես նաև չպետք է առաջացնեն հրդեհապայթյունավտանգ իրավիճակներ։

3.2.5. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը աշխատանքի նախատեսված բոլոր ռեժիմներում պետք է բացառի դետալների և հավաքման միավորների վրա ընկնող բեռնվածքները, որոնք կարող են առաջացնել աշխատողների համար վտանգ ներկայացնող վնասվածքներ։

Եթե հնարավոր է այնպիսի բեռնվածքների առաջացումը, որոնք հանգեցնում են առանձին դետալների կամ հավաքման միավորների՝ աշխատողների համար վտանգավոր քայքայումների, ապա արտադրական սարքավորումները պետք է համալրված լինեն քայքայող բեռնվածքների առաջացումը կանխող սարքվածքներով, իսկ այդ դետալները և հավաքման միավորները պետք է պարսպվեն կամ տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանց քայքայվող մասերը չառաջացնեն վնասվածքավտանգ իրավիճակներ։

3.2.6. Արտադրական սարքավորումների և դրանց առանձին մասերի կառուցվածքը պետք է բացառի դրանց ընկնելու, շրջվելու և ինքնաբերաբար տեղաշարժվելու հնարավորությունը՝ շահագործման և մոնտաժման (ապամոնտաժման) նախատեսված բոլոր պայմաններում։ Եթե արտադրական սարքավորման ձևի, դրա առանձին մասերի զանգվածների բաշխման և (կամ) մոնտաժման (ապամոնտաժման) պայմանների պատճառով հնարավոր չի ապահովել անհրաժեշտ կայունություն, ապա պետք է նախատեսվեն ամրացման միջոցներ և մեթոդներ, ինչի մասին շահագործման փաստաթղթերում պետք է պարունակվեն համապատասխան պահանջներ։

3.2.7. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը պետք է բացառի աշխատողների համար վտանգ ներկայացնող առարկաների անկումը կամ դուրս նետումը, ինչպես նաև յուղման, սառեցման և այլ աշխատանքային հեղուկների արտանետումները։

3.2.8. Արտադրական սարքավորումների՝ վնասվածքավտանգավորության հնարավոր աղբյուր հանդիսացող շարժվող մասերը պետք է պարսպվեն կամ տեղակայված լինեն այնպես, որ բացառվի աշխատողի՝ դրանց հպվելու հնարավորությունը։

Եթե վտանգ ներկայացնող շարժվող մասերի գործառութային նշանակությունը թույլ չի տալիս պաշտպանակների կամ այլ այնպիսի միջոցների օգտագործումը, որոնք բացառում են աշխատողների՝ շարժվող մասերին հպվելու հնարավորությունը, ապա արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը պետք է նախատեսի սարքավորումների գործարկման մասին նախազգուշացնող ազդանշանային համակարգ, ինչպես նաև ազդանշանային գույների և անվտանգության նշանների օգտագործում։

Օպերատորի տեսանելիության դաշտից դուրս գտնվող շարժվող մասերին անմիջապես մոտ պետք է տեղադրվեն վթարային շարժականգը (արգելակումը) կառավարող օրգաններ, եթե շարժվող մասերի առաջացրած վտանգավոր գոտում կարող են գտնվել աշխատողներ։

3.2.9. Սեղմիչ, կալիչ, ամբարձիչ և բեռնիչ սարքվածքների կամ դրանց շարժաբերների կառուցվածքը պետք է բացառի վտանգի առաջացման հնարավորությունը՝ էներգիայի մատակարարումն ինքնաբերաբար լրիվ կամ մասնակի դադարեցնելու դեպքում, ինչպես նաև բացառի այդ սարքվածքների վիճակի ինքնաբերական փոփոխությունը՝ էներգիայի մատակարարումը վերականգնելու դեպքում։

3.2.10. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքի տարրերը չպետք է ունենան աշխատողներին վնասվածքներ հասցնելու վտանգ ներկայացնող սուր անկյուններ, եզրեր, ծլեպներ և անհարթություններով մակերևույթներ, եթե դրանց առկայությունը չի որոշվում այդ տարրերի գործառութային նշանակությամբ։ Վերջին դեպքում պետք է նախատեսվեն աշխատողների պաշտպանության միջոցներ։

3.2.11. Արտադրական սարքավորումների մասերը (այդ թվում՝ հիդրո-, շոգե-, պնևմոհամակարգերի խողովակաշարերը, ապահովիչ կափույրները, մալուխները և այլն), որոնց մեխանիկական վնասումը կարող է վտանգ առաջացնել, պետք է պաշտպանված լինեն պաշտպանակներով կամ տեղակայված լինեն այնպես, որ բացառվի դրանց պատահական վնասումը՝ տեխնիկական սպասարկման միջոցներով կամ աշխատողների կողմից։

3.2.12. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը պետք է բացառի հավաքման միավորների և դետալների ինքնաբերական թուլացումը կամ իրարից առանձնացումը, ինչպես նաև բացառի շարժական մասերի տեղաշարժը՝ կառուցվածքով նախատեսված սահմաններից դուրս, եթե դա կարող է հանգեցնել վտանգավոր իրավիճակի առաջացման։

3.2.13. Արտադրական սարքավորումները պետք է լինեն հրդեհապայթյունաանվտանգ՝ շահագործման նախատեսված պայմաններում։

3.2.14. Էլեկտրական էներգիայով գործի դրվող արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը պետք է ներառի էլեկտրաանվտանգություն ապահովելու համար սարքվածքներ (միջոցներ)։

Արտադրական սարքավորումները պետք է պատրաստված լինեն այնպես, որ բացառվի ստատիկ էլեկտրականության լիցքերի կուտակումը՝ աշխատողի համար վտանգ ներկայացնող քանակով, և բացառվի հրդեհի ու պայթյունի հնարավորությունը։

3.2.15. Ոչ էլեկտրական էներգիայով աշխատող արտադրական սարքավորումները պետք է պատրաստված լինեն այնպես, որ էներգիայի այդ տեսակների առաջացրած բոլոր վտանգները բացառվեն։

3.2.16. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը և (կամ) դրանց տեղակայումը պետք է բացառեն դրանց դյուրավառ մասերի շփումը հրդեհապայթյունավտանգ նյութերի հետ, եթե այդպիսի շփումը կարող է լինել հրդեհի կամ պայթյունի պատճառ, ինչպես նաև բացառեն աշխատողի՝ տաք կամ գերսառեցված մասերին հպվելու հնարավորությունը կամ այդ մասերին անմիջապես մոտ գտնվելը, եթե դա կարող է հանգեցնել աշխատողի վնասվածք ստանալուն, գերտաքացմանը կամ գերսառեցմանը։

3.2.17. Արտադրական սարքավորումների կառուցվածքը պետք է բացառի շահագործման ժամանակ մշակվող և (կամ) օգտագործվող տաք նյութեղենի և նյութերի փոշեցրման հետևանքով առաջացող վտանգը։

3.2.18. Աշխատանքային տեղի կառուցվածքը, դրա չափերը և տարրերի (կառավարման օրգանների, տեղեկատվության արտապատկերման միջոցների, օժանդակ սարքավորումների և այլն) փոխադարձ դասավորվածությունը պետք է ապահովեն անվտանգությունը՝ արտադրական սարքավորումների՝ ըստ նշանակության օգտագործման, տեխնիկական սպասարկման, վերանորոգման և հավաքման ժամանակ, ինչպես նաև համապատասխանեն էրգոնոմիկ պահանջներին։

Եթե վտանգավոր և վնասակար արտադրական գործոնների անբարենպաստ ազդեցությունից պաշտպանելու համար աշխատանքային տեղի կազմի մեջ մտնում է խցիկ, ապա դրա կառուցվածքը պետք է ապահովի անհրաժեշտ պաշտպանական գործառույթները՝ ներառյալ օպտիմալ միկրոկլիմայական պայմանների ստեղծումը, աշխատանքային գործառությունների կատարման հարմարավետությունը և արտադրական սարքավորումների ու շրջապատող տարածքի օպտիմալ տեսադաշտը։

3.2.19. Կառավարման համակարգը պետք է ապահովի դրա հուսալի և անվտանգ գործառությունն արտադրական սարքավորումների աշխատանքի նախատեսված բոլոր ռեժիմներում և շահագործման պայմաններով նախատեսված արտաքին բոլոր ազդեցությունների դեպքում։ Կառավարման համակարգը պետք է բացառի վտանգավոր իրավիճակների առաջացումը՝ կառավարման գործողությունների հաջորդականությունն աշխատողի (աշխատողների) կողմից խախտելու պատճառով։

Աշխատանքային տեղերում պետք է լինեն գրառումներ, սխեմաներ և կառավարման գործողությունների անհրաժեշտ հաջորդականության մասին տեղեկությունների այլ միջոցներ։

3.2.20. Արտադրական սարքավորումների կառավարման համակարգը պետք է ներառի չնախատեսված արգելակման և վթարային շարժականգի (անջատման) միջոցներ, եթե դրանց օգտագործումը կարող է նվազեցնել կամ կանխել վտանգը։

3.2.21. Կառավարման համակարգը պետք է ներառի աշխատանքի ռեժիմի ավտոմատ նորմալացման միջոցներ կամ ավտոմատ շարժականգի միջոցներ, եթե աշխատանքի ռեժիմի խախտումը կարող է վտանգավոր իրավիճակի առաջացման պատճառ լինել։

Կառավարման համակարգը պետք է ներառի ազդանշանային համակարգի միջոցներ և տեղեկատվության այլ միջոցներ, որոնք նախազգուշացնում են արտադրական սարքավորումների գործառության՝ վտանգավոր իրավիճակի առաջացմանը հանգեցնող խախտումների մասին։

3.2.22. Տեխնոլոգիական համալիրի կառավարման համակարգը պետք է բացառի վտանգի առաջացումն արտադրական սարքավորումների՝ տեխնոլոգիական համալիրի մեջ մտնող բոլոր միավորների համատեղ գործառության արդյունքում, ինչպես նաև միավորներից որևէ մեկի շարքից դուրս գալու դեպքում։

3.2.23. Տեխնոլոգիական համալիրի կառավարման կենտրոնական վահանակը պետք է սարքավորված լինի ազդանշանային համակարգով, հիշասխեմայով կամ տեխնոլոգիական համալիրի սովորական գործառության խախտումների մասին տեղեկատվության արտապատկերման այլ միջոցներով, վթարային շարժականգի (անջատման), նաև՝ համալիրի առանձին տարրերի միջոցներով։

3.2.24. Կառավարման համակարգի հրահանգային սարքվածքները (այսուհետ՝ կառավարման օրգաններ) պետք է լինեն՝

3.2.24.1. հեշտ հասանելի և առանց դժվարության տարբերակելի, անհրաժեշտ դեպքերում՝ գրառումներով, պայմանանշաններով կամ այլ միջոցներով նշագրված.

3.2.24.2. նախագծված և տեղակայված այնպես, որ բացառվի դրանց ինքնաբերական տեղաշարժը, և ապահովվի հուսալի, վստահելի և միանշանակ մանիպուլացիան, այդ թվում՝ անհատական պաշտպանության միջոցների՝ աշխատողի կողմից օգտագործվելու դեպքում.

3.2.24.3. տեղակայված՝ հաշվի առնելով տեղափոխման համար պահանջվող ջանքերը, օգտագործման հաջորդականությունն ու հաճախականությունը, ինչպես նաև գործառույթների կարևորությունը.

3.2.24.4. պատրաստված այնպես, որ դրանց ձևը, չափերը և աշխատողի հետ շփման մակերևույթը համապատասխանեն բռնելու (մատներով, դաստակով) կամ սեղմելու (մատով, ափով, ոտնաթաթով) եղանակին։

3.2.25. Արտադրական սարքավորումների գործարկումը, ինչպես նաև շարժականգից հետո դրանց կրկնակի գործարկումը, անկախ պատճառից, պետք է հնարավոր լինեն միայն գործարկման կառավարման օրգանի մանիպուլյացիայի միջոցով։

Տվյալ պահանջը չի վերաբերում ավտոմատ ռեժիմով աշխատող արտադրական սարքավորումների կրկնակի գործարկմանը, եթե շարժականգից հետո կրկնակի գործարկումը նախատեսված է այդ ռեժիմով։

Եթե կառավարման համակարգն ունի արտադրական սարքավորումների կամ դրանց առանձին մասերի գործարկումն իրականացնող կառավարման մի քանի օրգաններ, և դրանց օգտագործման հաջորդականության խախտումը կարող է հանգեցնել վտանգավոր իրավիճակների առաջացմանը, ապա կառավարման համակարգը պետք է ներառի այդպիսի իրավիճակների առաջացումը բացառող սարքվածքներ։

3.2.26. Վթարային շարժականգի կառավարման օրգանն անջատվելուց հետո պետք է մնա շարժականգին համապատասխանող դիրքում այնքան ժամանակ, քանի դեռ աշխատողի կողմից չի բերվել սկզբնական դիրքի։ Վթարային շարժականգի կառավարման օրգանը պետք է լինի կարմիր, մյուս կառավարման օրգաններից տարբերվի ձևով և չափերով։

3.2.27. Կառավարման համակարգում արտադրական սարքավորումների գործառության ռեժիմների փոխարկիչի առկայության դեպքում փոխարկիչի յուրաքանչյուր դիրք պետք է համապատասխանի միայն մեկ ռեժիմի և հուսալիորեն ամրակայվի դիրքերից յուրաքանչյուրում, եթե ամրակայման բացակայությունը կարող է հանգեցնել վտանգավոր իրավիճակի առաջացման։

Եթե գործառության մի քանի ռեժիմներում պահանջվում է աշխատողների ուժեղացված պաշտպանություն, ապա փոխարկիչն այդպիսի դիրքերում պետք է՝

3.2.27.1. արգելափակի ավտոմատ կառավարման հնարավորությունը.

3.2.27.2. իրականացնի կառուցվածքի տարրերի շարժը՝ միայն շարժման կառավարման օրգանի վրա աշխատողի կողմից անընդհատ ուժ գործադրելիս.

3.2.27.3. դադարեցնի կցորդված սարքավորումների աշխատանքը, եթե դրանց աշխատանքը կարող է լրացուցիչ վտանգ առաջացնել.

3.2.27.4. բացառի արտադրական սարքավորումների այն մասերի գործառությունը, որոնք չեն մասնակցում ընտրված ռեժիմի իրականացմանը.

3.2.27.5. նվազեցնի արտադրական սարքավորումների այն մասերի շարժման արագությունը, որոնք մասնակցում են ընտրված ռեժիմի իրականացմանը։

3.2.28. Էներգամատակարարման լրիվ կամ մասնակի դադարեցումը և դրա հետագա վերականգնումը, ինչպես նաև էներգամատակարարման կառավարման շղթայի վնասումը չպետք է հանգեցնեն վտանգավոր իրավիճակների առաջացմանը։

3.2.29. Պաշտպանության միջոցների կառուցվածքը պետք է ապահովի հնարավորություն՝ հսկելու դրանց կողմից իրենց նշանակության կատարումը՝ արտադրական սարքավորումների գործառության մեկնարկից առաջ և (կամ) դրա ընթացքում։

3.2.30. Պաշտպանության միջոցները պետք է իրենց նշանակությունը կատարեն անընդհատ՝ արտադրական սարքավորումների գործառության ընթացքում կամ վտանգավոր իրավիճակի առաջացման դեպքում։

3.2.31. Պաշտպանության միջոցների գործողությունը չպետք է դադարի ավելի շուտ, քան կավարտվի համապատասխան վտանգավոր կամ վնասակար արտադրական գործոնի գործողությունը։

3.2.32. Պաշտպանության միջոցներից մեկի կամ դրա տարրի խափանումը չպետք է հանգեցնի պաշտպանության մյուս միջոցների սովորական գործառության դադարեցմանը։

3.2.33. Արտադրական այն սարքավորումները, որոնց կազմի մեջ մտնում են պաշտպանության այնպիսի միջոցներ, որոնք պահանջում են դրանց միացումը՝ արտադրական սարքավորումների գործառության մեկնարկից առաջ, և (կամ) անջատումը՝ դրանց գործառության ավարտից հետո, պետք է ունենան այդ հաջորդականությունն ապահովող սարքվածքներ։

3.2.34. Պաշտպանության միջոցների կառուցվածքն ու դասավորվածությունը չպետք է սահմանափակեն արտադրական սարքավորումների տեխնոլոգիական հնարավորությունները և պետք է ապահովեն շահագործման ու տեխնիկական սպասարկման հարմարավետությունը։

3.2.35. Պաշտպանիչ պարսպի ձևը, չափերը, ամրությունն ու կոշտությունը, դրա դիրքն արտադրական սարքավորումների պարսպվող մասերի նկատմամբ պետք է բացառեն պարսպվող մասերի և հնարավոր արտանետումների ազդեցությունն աշխատողի վրա։

3.2.36. Պաշտպանիչ պարսպի կառուցվածքը պետք է՝

3.2.36.1. բացառի աշխատողի պաշտպանությունն ապահովող դիրքից ինքնաբերական տեղաշարժի հնարավորությունը.

3.2.36.2. ընձեռի աշխատողի պաշտպանությունն ապահովող դիրքից դրա տեղաշարժի հնարավորությունը՝ միայն գործիքի օգնությամբ, կամ արգելափակի արտադրական սարքավորումների գործառությունը, եթե պաշտպանիչ պարիսպը գտնվում է իր պաշտպանական գործառույթների կատարումը չապահովող դիրքում.

3.2.36.3. ապահովի նախատեսված գործողություններն աշխատողի կողմից կատարելու հնարավորությունը՝ ներառյալ արտադրական սարքավորումների պարսպվող մասերի աշխատանքի հսկողությունը, եթե դա անհրաժեշտ է.

3.2.36.4. չստեղծի լրացուցիչ վտանգավոր իրավիճակներ։

3.2.37. Վտանգի մասին նախազգուշացնող ազդանշանային սարքվածքները պետք է պատրաստված և տեղակայված լինեն այնպես, որ դրանց ազդանշանները արտադրական միջավայրում լինեն լավ տարբերակելի և լսելի բոլոր այն մարդկանց համար, որոնց վտանգ է սպառնում։

3.2.38. Արտադրական սարքավորումների՝ վտանգ ներկայացնող մասերը պետք է ներկված լինեն ազդանշանային գույներով և նշվեն համապատասխան անվտանգության նշաններով՝ սույն Հավելվածի 2.3 կետին համապատասխան։

3.2.39. Մոնտաժման, տրանսպորտային փոխադրման, պահպանման և վերանորոգման գործընթացում բեռնամբարձ միջոցներ օգտագործելու անհրաժեշտության դեպքում արտադրական սարքավորումների և դրանց առանձին մասերի վրա պետք է նշվեն բեռնամբարձ միջոցների միացման տեղերը և բարձրացվող զանգվածը։

3.2.40. Ամբարձիչ միջոցների միացման տեղերը պետք է ընտրվեն՝ հաշվի առնելով սարքավորումների (դրանց մասերի) ծանրության կենտրոնն այնպես, որ բացառվի վերելքի և տեղափոխման ժամանակ սարքավորումների վնասվելու հավանականությունը, և ապահովվի դրանց հարմար և անվտանգ կերպով մոտենալը։

3.2.41. Արտադրական սարքավորումների և դրանց մասերի կառուցվածքը պետք է ապահովի դրանք տրանսպորտային միջոցի վրա կամ փաթեթավորման տարայում հուսալիորեն ամրակցելու հնարավորությունը։

3.2.42. Արտադրական սարքավորումների հավաքման միավորները, որոնք բեռնման (բեռնաթափման), տրանսպորտային փոխադրման և պահպանման ժամանակ կարող են ինքնաբերաբար տեղաշարժվել, պետք է ունենան դրանք որոշակի դիրքում ամրակայելու սարքվածք։

3.2.43. Արտադրական սարքավորումները և դրանց մասերը, որոնց տեղափոխումը նախատեսված է ձեռքով, պետք է համալրված լինեն տեղափոխման սարքվածքներով կամ ունենան ձեռքով բռնելու համար հարմար ձև։

**3.3. Հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային   
միջոցների օպերատորի աշխատանքային տեղում  
աղմուկին ներկայացվող պահանջները**

3.3.1. Աղմուկի բնույթը:

3.3.1.1. Ըստ սպեկտրի բնույթի՝ աղմուկը լինում է՝

լայնաշերտ՝ մեկ օկտավայից ավելի լայնքով չընդհատվող սպեկտրով.

տոնային, որի սպեկտրում առկա են արտահայտված ընդհատուն տոներ։ Աղմուկի տոնային բնույթը գործնական նպատակներով (աշխատանքային տեղերում դրա պարամետրերի հսկողության դեպքում) սահմանում են՝ մեկ երրորդ օկտավային շերտերում հաճախականությունները չափելով՝ մեկ շերտում ձայնային ճնշման մակարդակի՝ հարակից գտնվողների նկատմամբ ոչ պակաս, քան 10 դԲ-ով բարձրացմամբ։

3.3.1.2. Ըստ ժամանակային բնութագրերի՝ աղմուկը լինում է՝

մշտական, որի ձայնի մակարդակը ութժամյա աշխատանքային օրվա (աշխատանքային հերթափոխի) ընթացքում փոփոխվում է ժամանակի ընթացքում ոչ ավելի, քան 5 դԲ Ա-ով՝ աղմկաչափի «դանդաղ» ժամանակային բնութագրով չափումների ժամանակ.

ոչ մշտական, որի ձայնի մակարդակը ութժամյա աշխատանքային օրվա (աշխատանքային հերթափոխի) ընթացքում փոփոխվում է ժամանակի ընթացքում ավելի, քան 5 դԲ Ա-ով՝ աղմկաչափի «դանդաղ» ժամանակային բնութագրով չափումների ժամանակ։

3.3.1.3. Ոչ մշտական աղմուկը լինում է՝

ժամանակի ընթացքում տատանվող, որի ձայնի մակարդակը ժամանակի ընթացքում անընդհատ փոփոխվում է.

ընդհատվող, որի ձայնի մակարդակն աստիճանաբար փոփոխվում է   
(5 դԲ Ա-ով և ավելի), ընդ որում՝ այն ընդմիջումների տևողությունը, որոնց ընթացքում մակարդակը մնում է մշտական, կազմում է 1 վ և ավելի.

իմպուլսային, որը կազմված է մեկ կամ մի քանի ձայնային ազդանշաններից՝ յուրաքանչյուրը 1 վ-ից պակաս տևողությամբ, ընդ որում՝ աղմկաչափի «իմպուլս» և «դանդաղ» ժամանակային բնութագրերով՝ համապատասխանաբար դԲ ԱI-ով և դԲ Ա-ով չափված ձայնի մակարդակները տարբերվում են ոչ պակաս, քան 7 դԲ-ով։

3.3.2. Աշխատանքային տեղերում աղմուկի բնութագրերը և թույլատրելի մակարդակները:

3.3.2.1. Աշխատանքային տեղերում մշտական աղմուկի բնութագրեր են   
դԲ-ով արտահայտված L ձայնային ճնշման մակարդակները՝ 31,5. 63. 125. 250. 500. 1 000. 2 000. 4 000. 8 000 Հց միջին երկրաչափական հաճախականություններով օկտավային շերտերում։

3.3.2.2. Հաճախականությունների օկտավային շերտերում ձայնային ճնշման թույլատրելի մակարդակները և աշխատանքային տեղերում ձայնի մակարդակները հարկավոր է ընդունել՝

3.3.2.2.1. լայնաշերտ մշտական և ոչ մշտական աղմուկի (բացի իմպուլսային աղմուկից) համար՝ ըստ 3.3.1 աղյուսակի.

3.3.2.2.2. տոնային և իմպուլսային աղմուկի համար՝ 3.3.1 աղյուսակում նշված արժեքներից 5 դԲ-ով պակաս։

Աղյուսակ 3.3.1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ձայնային ճնշման մակարդակները, դԲ՝ միջին երկրաչափական հաճախականություններով օկտավային շերտերում, Հց | | | | | | | | | Ձայնի մակարդակները, դԲ Ա |
| 31,5 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
| 107 | 95 | 87 | 82 | 78 | 75 | 73 | 71 | 69 | 80 |

3.3.2.3. Մեքենաների աղմուկի բնութագրերը կամ աղմուկի բնութագրերի սահմանային արժեքները պետք է նշված լինեն դրանց անձնագրերում, շահագործման ուղեցույցում (հրահանգներում) կամ ուղեկցող այլ փաստաթղթերում։

**3.4. Ճնշման տակ աշխատող անոթների ապահովիչ   
կափույրներին ներկայացվող պահանջները**

Ծանոթագրություն. Սույն Հավելվածի 3.4 կետի պահանջները չեն տարածվում շարժիչները գազային վառելիքով սնուցող այն համակարգերի վրա, որոնք սահմանված են ՄԱԿ-ի N 67 և 110 կանոններով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

3.4.1. Ապահովիչ կափույրների պաշտպանությանը ենթակա են այն անոթները, որոնցում հնարավոր է աշխատանքային ճնշման բարձրացումը՝ սնուցող աղբյուրից, քիմիական ռեակցիայից, ջեռուցիչների տաքացումից, արևային ճառագայթումից՝ անոթի մոտ հրդեհի բռնկման դեպքում և այլն։

3.4.2. Կափույրների քանակը, դրանց չափերը և թողունակությունը պետք է ընտրված լինեն այնպես, որ անոթի մեջ չստեղծվի այնպիսի ճնշում, որը հաշվարկային ճնշումը գերազանցում է 0,05 ՄՊա-ով (0,5 կգ/սմ2)՝ մինչև   
0,3 ՄՊա (3 կգու/սմ2) ճնշմամբ անոթների համար, 15%-ով՝ 0,3-ից մինչև   
6,0 ՄՊա (3-ից մինչև 60 կգու/սմ2) ճնշմամբ անոթների համար, և 10%-ով՝   
6,0 ՄՊա-ից (60 կգու/սմ2) բարձր ճնշմամբ անոթների համար։

Աշխատող կափույրների դեպքում թույլատրվում է անոթում ճնշման գերազանցում ոչ ավելի, քան հաշվարկային ճնշման 25 %-ով։

3.4.3. Կափույրների տարրերի ու դրանց օժանդակ սարքվածքների կառուցվածքը և նյութերը պետք է ապահովեն աշխատանքային պայմաններում կափույրի գործառության հուսալիությունը։

3.4.4. Կափույրի կառուցվածքը պետք է ապահովի կափույրի շարժական տարրերի ազատ տեղաշարժը և բացառի դրանց դուրս ընկնելու հնարավորությունը։

3.4.5. Կափույրների և դրանց օժանդակ սարքվածքների կառուցվածքը պետք է բացառի դրանց կարգավորումը պատահականորեն փոփոխելու հնարավորությունը։

3.4.6. Կափույրի կառուցվածքը պետք է բացառի բացելու և փակելու ժամանակ անթույլատրելի հարվածների առաջացման հնարավորությունը։

3.4.7. Կափույրները հարկավոր է տեղակայել սպասարկման և վերանորոգման համար հարմար և անվտանգ, հասանելի վայրերում։

1,8 մ-ից ավելի բարձրության վրա պարբերական սպասարկում պահանջող կափույրի դիրքի դեպքում պետք է նախատեսված լինեն սարքվածքներ՝ սպասարկման հարմարավետության համար։

3.4.8. Ուղղահայաց անոթների վրա կափույրները հարկավոր է տեղադրել վերին հատակին, իսկ հորիզոնական անոթների վրա՝ վերին ծնիչի վրա՝ գազային (շոգու) գոտում։ Կափույրները հարկավոր է տեղադրել լճացման գոտիների առաջացումը բացառող վայրերում։

3.4.9. Անոթի և կափույրի միջև, ինչպես նաև կափույրից հետո փակիչ արմատուրի տեղադրումը չի թույլատրվում՝ բացառությամբ հրդեհա-և պայթյունավտանգ նյութերով և 1-ին ու 2-րդ դասերի վտանգավորության նյութերով անոթների, ինչպես նաև կրիոգեն (սառնածին) ջերմաստիճաններում աշխատող անոթների դեպքում։ Այդ կափույրների համար հարկավոր է նախատեսել աշխատանքային և պահուստային կափույրներից բաղկացած կափույրների համակարգ։

3.4.10. Աշխատանքային և պահուստային կափույրները պետք է ունենան հավասար թողունակություն, որն ապահովում է անոթի լրիվ պաշտպանությունը՝ ճնշումը թույլատրելիից ավելի բարձրանալուց։ Կափույրների զննումն ու վերանորոգումն ապահովելու համար դրանցից առաջ և հետո պետք է տեղադրվի անջատիչ արմատուր՝ արգելափակող սարքվածքով, որը բացառում է աշխատանքային և պահուստային կափույրների վրա փակիչ արմատուրի միաժամանակ փակվելու հնարավորությունը. ընդ որում՝ փոխարկման հանգույցում միջանցուկ հատումը ցանկացած իրավիճակում պետք է լինի տեղադրվող կափույրի միջանցուկ հատումից ոչ պակաս։

3.4.11. Կափույրները չի թույլատրվում օգտագործել անոթում կամ մի խումբ անոթներում ճնշումը կարգավորելու համար։

3.4.12. Լծակաբեռնային կափույրները թույլատրվում է տեղադրել միայն անշարժ անոթների վրա։

3.4.13. Բեռնային և զսպանակային կափույրի կառուցվածքով պետք է նախատեսվի աշխատանքային վիճակում կափույրի գործառության սարքինությունն ստուգող սարքվածք՝ անոթի աշխատանքի ժամանակ դա հարկադրաբար բացելու միջոցով։ Հարկադրաբար բացելու հնարավորությունը պետք է ապահովվի լարքի ճնշման՝ 80 %-ին հավասար ճնշման դեպքում։

Թույլատրվում է տեղադրել կափույրներ՝ առանց հարկադրաբար բացելու հարմարանքների, եթե դա անթույլատրելի է՝ աշխատանքային միջավայրի հատկություններից (վնասակար, պայթյունավտանգ և այլն) կամ աշխատանքային գործընթացի անցկացման պայմաններից ելնելով։ Այս դեպքում կափույրների ստուգումը հարկավոր է անցկացնել պարբերաբար՝ տեխնոլոգիական կանոնակարգում սահմանված ժամկետներում, սակայն 6 ամսվա ընթացքում մեկ անգամից ոչ պակաս։ Աշխատանքային միջավայրի պատճառով սառչելով կպչելու, եռալով կպչելու, պոլիմերացման կամ կափույրի խցանման հնարավորությունը բացառելու պայմանով։

3.4.14. Կափույրների զսպանակները պետք է պաշտպանված լինեն անթույլատրելի տաքացումից (պաղեցումից) և աշխատանքային միջավայրի ուղղակի ազդեցությունից, եթե դա վնասակար ազդեցություն է գործում զսպանակի նյութի վրա։

3.4.15. Բեռի զանգվածը և լծակաբեռնային կափույրի լծակի երկարությունը սահմանվում են՝ ելնելով այն բանից, որ բեռը գտնվում է լծակի ծայրին։

3.4.16. Կափույրները և դրանց օժանդակ սարքվածքները պետք է նախագծված լինեն այնպես, որ կառավարվող կամ կարգավորող ցանկացած օրգանի խափանման կամ կառավարման կափույրին էներգիայի մատակարարման դադարեցման դեպքում պահպանվի կրկնակման կամ այլ միջոցներով ճնշման բարձրացումից անոթը պաշտպանելու գործառույթը։

3.4.17. Կափույրի կառուցվածքով պետք է նախատեսվի դրա՝ ձեռքով կառավարման կամ հեռակառավարման հնարավորությունը։

3.4.18. Էլեկտրաէներգիայով գործարկվող կափույրները պետք է համալրված լինեն երկու՝ միմյանցից անկախ սնուցման աղբյուրներով։ Էլեկտրական սխեմաներում, որտեղ էներգիայի անջատումն առաջացնում է փականը բացող իմպուլս, թույլատրվում է սնուցման մեկ աղբյուր։

3.4.19. Եթե կառավարման օրգանն իմպուլսային կափույրն է, ապա այդ կափույրի պայմանական անցամասի տրամագիծը պետք է լինի 15 մմ-ից ոչ պակաս։

3.4.20. Իմպուլսային գծերի (մոտեցնող և հեռացնող) ներքին տրամագիծը պետք է լինի 20 մմ-ից ոչ պակաս և իմպուլսային կափույրի ելքային խողովակապտուկի տրամագծից ոչ պակաս։ Իմպուլսային գծերը և կառավարման գծերը պետք է ապահովեն խտուցքի հուսալի հեռացումը։ Այդ գծերի վրա փակիչ սարքվածքներ տեղադրել չի թույլատրվում։ Թույլատրվում է տեղադրել փոխարկիչ սարքվածք, եթե այդ սարքվածքի ցանկացած դիրքում իմպուլսային գիծը մնալու է բացված։

3.4.21. Կափույրների կառավարման համար կիրառվող աշխատանքային միջավայրը չպետք է ենթարկվի սառցակալման, կոքսացման, պոլիմերացման և քայքայիչ ազդեցություն ունենա կափույրի նյութի վրա։

3.4.22. Կափույրի կառուցվածքը պետք է ապահովի դրա փակումը լարքի ճնշման՝ 95%-ից ոչ պակաս ճնշման դեպքում։

3.4.23. Կափույրը պետք է համալրված լինի իրարից անկախ աշխատող առնվազն երկու կառավարման շղթաներով, որոնք պետք է նախագծված լինեն այնպես, որ կառավարման շղթաներից որևէ մեկի խափանման դեպքում մյուս շղթան ապահովի կափույրի հուսալի աշխատանքը։

3.4.24. Կափույրները հարկավոր է տեղադրել անմիջապես անոթին միացված խողովակաոստերի կամ խողովակաշարերի վրա։

Մեկ խողովակաոստի (խողովակաշարի) վրա մի քանի կափույրներ տեղադրելու դեպքում խողովակաոստի (խողովակաշարի) լայնական հատման մակերեսը պետք է լինի դրա վրա տեղադրված կափույրների հատման հանրագումարային մակերեսի 1,25-ից ոչ պակաս։

3.4.25. Մոտեցնող խողովակաշարում ճնշման անկումը մինչև կափույրը ամենամեծ թողունակության դեպքում չպետք է գերազանցի լարքի ճնշման 3%-ը։

3.4.26. Կափույրների խողովակաշարերում պետք է ապահովվի ջերմաստիճանային երկարացումների անհրաժեշտ ազդազերծում։ Կափույրի կորպուսի և խողովակաշարերի ամրացումը պետք է հաշվարկվի՝ նկատի ունենալով կափույրի գործարկման ժամանակ առաջացող ստատիկ բեռնվածքներն ու դինամիկ ճիգերը։

3.4.27. Մոտեցնող խողովակաշարերը պետք է անցկացված լինեն ամբողջ երկայնքով դեպի անոթը թեքվածությամբ։ Մոտեցնող խողովակաշարերում հարկավոր է բացառել կափույրների գործարկման ժամանակ պատի ջերմաստիճանի կտրուկ փոփոխությունները (ջերմային հարվածները)։

3.4.28. Մոտեցնող խողովակաշարի ներքին տրամագիծը պետք է լինի կափույրի մոտեցնող խողովակաոստի ամենամեծ ներքին տրամագծից ոչ պակաս։

3.4.29. Մոտեցնող խողովակաշարի ներքին տրամագիծը և երկարությունը հաշվարկվում են՝ ելնելով կափույրի ամենամեծ թողունակությունից։

3.4.30. Հեռացնող խողովակաշարի ներքին տրամագիծը պետք է լինի կափույրի ելքային խողովակաոստի ամենամեծ ներքին տրամագծից ոչ պակաս։

3.4.31. Հեռացնող խողովակաշարի ներքին տրամագիծը և երկարությունը հաշվարկվում են այնպես, որ կափույրի ամենամեծ թողունակությանը հավասար ծախսի դեպքում հակաճնշումը դրա ելքային խողովակաոստում չգերազանցի ամենամեծ թույլատրելի հակաճնշումը։

3.4.32. Կափույրների միացնող խողովակաշարերը պետք է պաշտպանված լինեն դրանց մեջ աշխատանքային միջավայրի սառչելուց։

3.4.33. Աշխատանքային միջավայրի նմուշառումը խողովակաոստերից (և միացնող խողովակաշարերի՝ անոթից դեպի կափույրները գտնվող հատվածներում), որոնց վրա տեղադրված են կափույրները, չի թույլատրվում։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 7

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ**

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՆՈՒՅՆԱԿԱՆԱՑՄԱՆԸ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ**

**1. Տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի)՝  
նույնականացման համարով մակնշմանը ներկայացվող պահանջները**

1.1. Յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) վրա արտադրողի կողմից պետք է փակցվի նույնականացման համար, որը համարվում է ունիկալ առնվազն 30 տարի շարունակ:

1.2. Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) նույնականացման համարի բովանդակությունը

1.2.1. Նույնականացման համարը պարունակում է 17 նիշ, որոնք կարող են լինել արաբական թվանշանները՝ 0-ից մինչև 9-ը, և լատինական այբուբենի տառերը՝ բացառությամբ I, O և Q տառերի:

1.2.2. Նույնականացման համարի առաջին երեք դիրքերում կարող է բերվել արտադրողի նույնականացման միջազգային ծածկագիրը: Արտադրողի նույնականացման միջազգային ծածկագրի հաշվառումը և հսկողությունը գտնվում է Ստանդարտացման միջազգային կազմակերպության իրավասության տակ<1>:

Ծանոթագրություն. \* Ներկայումս Ստանդարտացման միջազգային կազմակերպության կողմից դրվել է ԱՄՆ Ավտոմոբիլային ինժեներների ընկերություն (Society of Automotive Engineers) Միջազգային հասարակական կազմակերպության վրա, որն առանձին տարբերիչ ծածկագրեր է ամրագրում տարբեր տարածաշրջանների և երկրների համար:

Արտադրողի կողմից նույնականացման միջազգային ծածկագրերի տրամադրումն իրականացվում է այն երկրի իրավասու մարմինների կողմից, որի տարածքում արտադրողը գրանցված է որպես տնտեսական գործունեություն իրականացնող անձ:

Եթե արտադրողը թողարկում է տարին 500-ից պակաս տրանսպորտային միջոց (ամրաշրջանակ), նույնականացման համարի 3-րդ դիրքում օգտագործվում է 9 թվանշանը: Այդ դեպքում նույնականացման համարի 12-րդ, 13-րդ և 14-րդ նշանները նույնպես տրամադրվում են այն երկրի իրավասու մարմնի կողմից, որի տարածքում արտադրողը գրանցված է որպես իրավաբանական անձ:

1.2.3. Նույնականացման համարի՝ 4-ից 9-րդը ներառյալ դիրքերն օգտագործվում են տրանսպորտային միջոցի հիմնական հատկանիշները ծածկագրելու նպատակով: Ծածկագրելու համար նշանների ընտրությունը և դրանց հաջորդականությունը որոշվում է արտադրողի կողմից:

1.2.4. Նույնականացման համարի 10-րդ դիրքում արտադրողը կարող է նշել թողարկման տարին կամ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) մոդելային տարին, կամ էլ օգտագործել տվյալ դիրքն իր հայեցողությամբ: Թողարկման տարվա կամ մոդելային տարին նշելու համար ծածկագրերը պետք է տրամադրվեն աղյուսակ 1-ին համապատասխան:

Թողարկման տարին (մոդելային տարին) նշելու համար ծածկագրերը

Աղյուսակ 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Թողարկման տարին (մոդելային տարին) | Թողարկման տարվա (մոդելային տարվա) ծածկագիրը | Թողարկման տարին (մոդելային տարին) | Թողարկման տարվա (մոդելային տարվա) ծածկագիրը | Թողարկման տարին (մոդելային տարին) | Թողարկման տարվա (մոդելային տարվա) ծածկագիրը | Թողարկման տարին (մոդելային տարին) | Թողարկման տարվա (մոդելային տարվա) ծածկագիրը |
| 2001 | 1 | 2011 | B | 2021 | M | 2031 | 1 |
| 2002 | 2 | 2012 | C | 2022 | N | 2032 | 2 |
| 2003 | 3 | 2013 | D | 2023 | P | 2033 | 3 |
| 2004 | 4 | 2014 | E | 2024 | R | 2034 | 4 |
| 2005 | 5 | 2015 | F | 2025 | S | 2035 | 5 |
| 2006 | 6 | 2016 | G | 2026 | T | 2036 | 6 |
| 2007 | 7 | 2017 | H | 2027 | V | 2037 | 7 |
| 2008 | 8 | 2018 | J | 2028 | W | 2038 | 8 |
| 2009 | 9 | 2019 | K | 2029 | X | 2039 | 9 |
| 2010 | A | 2020 | L | 2030 | Y | 2040 | A |

1.2.5. Նույնականացման համարի 11-րդ դիրքում արտադրողը կարող է նշել հավաքման գործարանի ծածկագիրը կամ էլ օգտագործել տվյալ դիրքն իր հայեցողությամբ:

1.2.6. Նույնականացման համարի՝ 12-ից 17-րդը ներառյալ դիրքերն օգտագործվում են արտադրողի կողմից կոնկրետ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) սերիական համարը նշելու համար՝ հաշվի առնելով սույն հավելվածի 1.2.2 կետի 3-րդ պարբերության պահանջները:

1.2.7. Նույնականացման համարի 15-ից 17-րդը ներառյալ դիրքերը լրացվում են բացառապես արաբական թվանշաններով:

1.3. Տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համարի ձևավորումը հատուկ դեպքերում

1.3.1. Այլ արտադրողի գնովի ամրաշրջանակներ կամ բազային տրանսպորտային միջոցներ օգտագործող՝ Մաքսային միության անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան հիմնված՝ իրավաբանական անձ համարվող արտադրողը ձևավորում և այդ տրանսպորտային միջոցների վրա զետեղում է գնովի ամրաշրջանակների նույնականացման համարից տարբեր նոր նույնականացման համար: Ամրաշրջանակին (բազային տրանսպորտային միջոցին) տրված նույնականացման համարը պետք է պահպանվի տրանսպորտային միջոցի վրա:

1.3.2. Անհատական տեխնիկական ստեղծագործության արդյունք համարվող տեխնիկական միջոց արտադրողը զետեղում է դրա վրա Մաքսային միության անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից տրամադրված նույնականացման համար:

1.4. Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) վրա արտադրողի կողմից նույնականացման համարի զետեղումը

1.4.1. Նույնականացման համարը զետեղվում է հեշտ հանովի չհամարվող շրջանակի կամ թափքի առնվազն մեկ տեղում:

1.4.2. Նույնականացման համարը պետք է զետեղվի հստակ, դրա երկարակեցությունն ապահովող և դրա նշանների հեշտությամբ փոփոխելը բացառող եղանակով: Նույնականացման համարը զետեղվում է առանց նշանների միջև բացատների:

1.4.3. Նույնականացման համարի նշանների բարձրությունը պետք է լինի առնվազն 7 մմ՝ М, N, О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) համար, և առնվազն 4 մմ՝ L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար:

1.4.4. Նույնականացման համարը թույլատրվում է զետեղել մեկ կամ երկու տողով:

Երկու տողով նույնականացման համարը զետեղելու դեպքում 1-ից 9-րդը ներառյալ նշանները տեղավորվում են առաջին տողի վրա, 10-ից 17-րդը ներառյալ նշանները տեղադրվում են երկրորդ տողի վրա: Տողերի սկզբում և վերջում պետք է դրվի բաժանիչ, որը սահմանվում է տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) արտադրողի կողմից (օրինակ՝ «\*» նշանը):

1.4.5. Նույնականացման համարը հնարավորության դեպքում պետք է զետեղվի աջ կողմից, տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) առջևի կեսում, հաշվելու համար դյուրամատչելի տեղում:

1.5. Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) մասով փաստաթղթերում նույնականացման համարի նշումը

1.5.1. Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) մասով փաստաթղթերի վրա նշվող նույնականացման համարը պետք է տեղավորվի տողերից մեկում՝ առանց բացատների և բաժանիչների:

**2. Տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը)  
արտադրողի ցուցատախտակին ներկայացվող պահանջները,  
որոնց համապատասխանության գնահատումը կատարվում է  
տիպի հաստատման ձևով**

2.1. Արտադրողի ցուցատախտակը պետք է տեղադրված լինի հաշվելու համար հարմար տեղում՝ շահագործման ընթացքում փոխարինման ոչ ենթակա տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) մասի վրա և չպետք է լինի հանովի՝ առանց հատուկ գործիքի կիրառման: L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է տեղադրել լրացուցիչ ցուցատախտակ՝ տրանսպորտային միջոցի հագեցվածության հնարավորություններից ելնելով:

Արտադրողի ցուցատախտակը պետք է լինի ուղղանկյունաձև, ռուսերեն և (կամ) օտար լեզվով հետևյալ տեղեկություններն ընդհանուր դեպքում տեղավորելը թույլատրող չափսերով՝

1) արտադրողի անվանումը.

2) տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համարը.

3) տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը.

4) ավտոգնացքի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, եթե տրանսպորտային միջոցը կարող է օգտագործվել կցորդի (կիսակցորդի) քարշակման համար.

5) տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր սռնու վրա՝ սկսած առջևի սռնուց, ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը.

6) հենակցորդման սարքվածքի վրա տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքը (նշվում է կիսակցորդի համար).

7) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) համարը: Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման)՝ տարածելու, երկարացնելու և ուղղելու ծածկագրերը կարող են չնշվել:

Եթե սույն կետի 3-րդ, 4-րդ և 5-րդ ենթակետերին համապատասխան նշվող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցում է համապատասխան թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (սույն տեխնիկական կանոնակարգի 5-րդ հավելված), ապա զանգվածների արժեքները նշվում են երկու սյունակներով. տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը՝ ձախ սյունակում, թույլատրելի առավելագույն զանգվածը՝ աջ սյունակում:

L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար թույլատրվում է նշել միայն 1-ին և 7-րդ ենթակետերում պարունակվող տեղեկությունները:

Ամրաշրջանակի համար նշվում են միայն 1-ին, 2-րդ և 7-րդ ենթակետերում պարունակվող տեղեկությունները:

2.2. 2.1 կետի 1-7-րդ ենթակետերում պարունակվող տեղեկությունները կարող են արտադրողի ընտրությամբ մասամբ տեղադրվել ներքևում կամ հիմնական ցուցանակի կողքին տեղադրված լրացուցիչ սյունակում (պիտակում): Այդ լրացուցիչ ցուցանակում նույնպես կարող է տեղադրվել Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանը:

2.3. 2.1 և 2.2 կետերում նշված ցուցատախտակները կարող են կատարվել պիտակների տեսքով, որոնք պետք է քայքայվեն դրանք մեխանիկական եղանակով հանելու փորձ կատարելիս:

2.4. Արտադրողի ցուցատախտակում (ցուցատախտակներում) առկա տեղեկությունները պետք է զետեղվեն հստակ և ջնջվելը բացառող եղանակով: М, N, О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակի) համար արտադրողի ցուցատախտակում (ցուցատախտակներում) նույնականացման համարը պետք է զետեղվի առնվազն 4 մմ չափսի տառատեսակով: L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար արտադրողի ցուցատախտակում (ցուցատախտակներում) նույնականացման համարը պետք է զետեղվի առնվազն 3 մմ չափսի տառատեսակով:

2.5. Այն դեպքում, եթե արտադրողի ցուցատախտակում տեղեկությունները ներկայացված են օտար լեզվով, դրա թարգմանությունը պետք է տրվի շահագործման ուղեցույցում (հրահանգում):

**3. Որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր  
շրջանառության համար թողարկվող տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների մակնշմանը ներկայացվող պահանջները**

3.1. Որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր շրջանառության համար թողարկվող տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչները իրենց մականշվածքի մեջ պետք է պարունակեն՝

արտադրողի անվանումը կամ ապրանքային նշանը.

անվտանգության վրա ազդող սպեցիֆիկ կառուցվածքային բնութագրերի մասին տեղեկությունները (առկայության դեպքում).

«Е» կամ «е» պաշտոնական հաստատման նշանը կամ Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանը:

**4. Տրանսպորտային միջոցների՝ ըստ պետական գրանցման  
նշանների նույնականացման հնարավորության ապահովումը**

4.1. М և N կատեգորիաների յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի վրա պետք է նախատեսվեն սահմանված չափսերի մեկ հետևի և մեկ առջևի՝ պետական գրանցման նշանի տեղադրման տեղեր:

L և О կատեգորիաների յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի վրա պետք է նախատեսվեն սահմանված չափսերի մեկ հետևի՝ պետական գրանցման նշանի տեղադրման տեղ:

4.2. Պետական գրանցման նշանի տեղադրման տեղն իրենից պետք է ներկայացնի հարթ ուղղահայաց մակերևույթ և պետք է տեղադրվի այնպես, որ բացառվի տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի տարրերով պետական գրանցման նշանի փակելը: Ընդ որում, պետական գրանցման նշանները չպետք է նվազեցնեն տրանսպորտային միջոցի առջևի և հետևի ցվիքների անկյունները, փակեն արտաքին լուսային և լուսաձայնային սարքերը, դուրս ցցվեն տրանսպորտային միջոցի կողային եզրաչափքից:

4.3. Հետևի՝ պետական գրանցման նշանի տեղը պետք է ապահովի հետևյալ պայմանների կատարումը՝

4.3.1. պետական գրանցման նշանը պետք է տեղակայվի տրանսպորտային միջոցի սիմետրիայի առանցքով կամ դրանից ձախ՝ տրանսպորտային միջոցի շարժման ուղղությամբ:

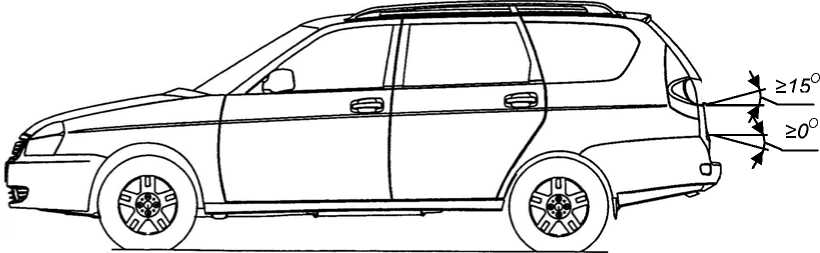
4.3.2. Պետական գրանցման նշանը պետք է տեղակայվի ±3°՝ տրանսպորտային միջոցի սիմետրիայի երկայնական հարթությանն ուղղահայաց, և ±5°՝ տրանսպորտային միջոցի հենարանային հարթությանը ուղղահայաց:

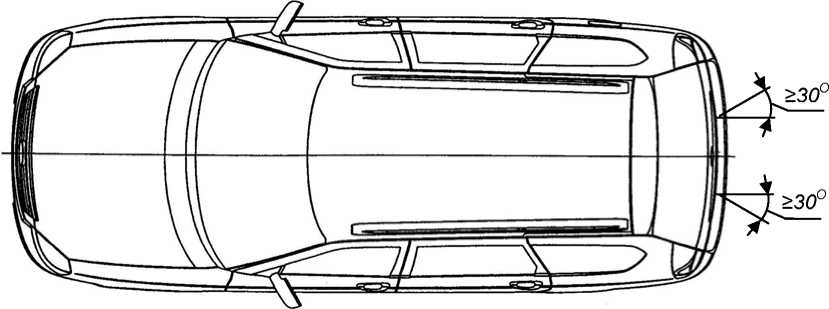
Սակայն, եթե տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքը թույլ չի տալիս տեղակայել պետական գրանցման նշանը տրանսպորտային միջոցի հենարանային հարթությանն ուղղահայաց, ապա պետական գրանցման այն նշանների համար, որոնց վերին եզրի բարձրությունը հենարանային մակերևույթից 1 200 մմ-ից ոչ ավելի է, թույլատրվում է մինչև 30°՝ ուղղաձիգ մակերևույթից շեղման ավելացումը, եթե այն մակերևույթը, որի վրա տեղակայվում է պետական գրանցման նշանը, ուղղված է դեպի վեր, և 15°, եթե այդ մակերևույթն ուղղված է դեպի ներքև:

4.3.3. Լրակազմված վիճակում գտնվող տրանսպորտային միջոցի, բացառությամբ L կատեգորիային վերաբերողների, տրանսպորտային միջոցների համար պետական գրանցման նշանի ստորին եզրի հենարանային հարթությունից բարձրությունը պետք է լինի առնվազն 300 մմ, L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար այն պետք է լինի առնվազն 200 մմ, իսկ դրա վերին եզրի բարձրությունը պետք է լինի 1 200 մմ-ից ոչ ավելի:

Այնուամենայնիվ, եթե տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքը թույլ չի տալիս ապահովել սույն կետի առաջին պարբերությունում նշված պետական գրանցման նշանի տեղադրման բարձրությունն այնպես, որ դրա վերին եզրի բարձրությունը հնարավոր նվազագույնով գերազանցի 1 200 մմ չափսը:

4.3.4. Պետական գրանցման նշանը պետք է լինի տեսանելի տարածության մեջ, սահմանափակված չորս հարթություններով, որոնք կկազմեն տեսանելիության անկյուններ առնվազն՝ դեպի վերև՝ 15°, դեպի ներքև՝ 0°, դեպի ձախ և դեպի աջ՝ 30° (նկար 1):





Նկար 1. Հետևի՝ պետական գրանցման նշանի տեսանելիության անկյունները

4.3.5. Պետք է ապահովվի գիշերային ժամերին առնվազն 20 մ հեռավորության վրա հետևի՝ պետական գրանցման նշանի կարդալու հնարավորությունը դրա՝ այդ նպատակով տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված հաստիքային լապտերով լուսավորման պայմանով:

Տվյալ պահանջը չի տարածվում պետական պատկանելիության մասին վկայող գրառումների և «ՏՐԱՆԶԻՏ»-ի, ինչպես նաև Մաքսային միության անդամ պետության պետական դրոշի պատկերի վրա:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 8

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ**

**ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՄԵՋ ԳՏՆՎՈՂ  
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի  
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի  
N 29 որոշումների խմբագրությամբ)**

**1. Արգելակման համակարգերին ներկայացվող պահանջները**

1.1. Արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի վրա ներգործելիս աշխատանքային և պահեստային արգելակման համակարգերի գործողությունը պետք է լինի նույնական տրանսպորտային միջոցի վարորդի համար:

1.2. Աշխատանքային արգելակման համակարգն ստուգելու համար գնահատում են արգելակման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի արգելակման արդյունավետության և կայունության ցուցանիշները: Պահեստային, կայանման և օժանդակ արգելակման համակարգերը ստուգելու համար գնահատում են արգելակման արդյունավետությունը արգելակման ուժերի առավելագույն մեծություններով: Հոլովակավոր ստենդերի վրա կամ ճանապարհային պայմաններում արգելակման համակարգերի ստուգման ծավալները 1.1 և 1.2. աղյուսակների համաձայն:

1.3. Տրանսպորտային միջոցի աշխատանքային արգելակման համակարգը պետք է ապահովի ստենդերի վրա արգելակման արդյունավետության նորմատիվների կատարումը՝ 1.3 աղյուսակի համաձայն, կամ ճանապարհային պայմաններում՝ 1.4 աղյուսակի համաձայն: Արգելակման սկզբնական արագությունը ճանապարհային պայմաններում ստուգումների ժամանակ՝ 40 կմ/ժ: Տրանսպորտային միջոցների զանգվածը ստուգումների ժամանակ չպետք է գերազանցի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը:

1.4. Ստենդերի վրա ստուգումների ժամանակ թույլատրվում է սռնիների անիվների արգելակման ուժերի հարաբերական տարբերությունը (առավելագույն արժեքից տոկոսներով) սկավառակային անվավոր արգելակման մեխանիզմներով տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար՝ 20 %-ից ոչ ավելի, իսկ թմբուկային անվավոր արգելակման մեխանիզմների համար՝ 25 %-ից ոչ ավելի:

1.5. Ճանապարհային պայմաններում 40 կմ/ժ արգելակման սկզբնական արագությամբ աշխատանքային արգելակման համակարգով արգելակելիս տրանսպորտային միջոցը չպետք է ոչ մի մասով դուրս ցցվի 3 մ լայնությամբ շարժման նորմատիվ միջանցքից:

1.6. Արգելակման այլ համակարգերից անկախ կառավարման օրգանով սարքավորված պահեստային արգելակման համակարգը պետք է ապահովի ստենդի վրա տրանսպորտային միջոցի արգելակման արդյունավետության ցուցանիշների նորմատիվներին համապատասխանությունը՝ 1.3 աղյուսակի համաձայն, կամ ճանապարհային պայմաններում՝ 1.4 աղյուսակի համաձայն՝   
40 կմ/ժ արգելակման սկզբնական արագության դեպքում:

Արգելակելիս տրանսպորտային միջոցի արգելակման և կայունության արդյունավետության ցուցանիշների օգտագործումն անվիկավոր ստենդերի վրա ստուգումների ժամանակ

Աղյուսակ 1.1

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ցուցանիշի անվանումը | Արգելակման համակարգ | | | | | |
| Աշխատանքային | | | | պահես-տային | կայան-ման |
| առանց ՀԱՀ-ի կամ ՀԱՀ-ով, ստենդի արագությունից բարձր անջատման շեմով | | ՀԱՀ-ով, ստենդի արագությունից ցածր անջատման շեմով | |
| արգելակման արդյունավե-տությունը | արգելակման ժամանակ տրանսպոր-տային միջոցի կայունությունը | արգելակման արդյունավե-տությունը | արգելակման ժամանակ տրանսպոր-տային միջոցի կայունությունը |
| Տեսակարար արգելակման ուժը | + | - | - | - | + | + |
| Սռնու անիվների արգելակման ուժի հարաբերական տարբերությունը | - | + | - | - | - | - |
| Անվիկների վրա տրանսպորտային միջոցի անիվների բլոկավորումը կամ անվիկներով անիվների սրընթաց անցնելու հետևանքով ստենդի ավտոմատ կերպով անջատումը [<2>](file:///C:\Users\margarita\Desktop\Anvavor_reference_original\Документ233.docx#P5788) | + | - | - | - | + | + |

Ծանոթագրություն. <1> Քարշակի և կցորդի կամ կիսակցորդի համար ցուցանիշն առանձին է հաշվարկվում:

<2> Օգտագործվում է միայն տեսակարար արգելակման ուժի ցուցանիշի փոխարեն:

Արգելակելիս տրանսպորտային միջոցի արգելակման  
և կայունության արդյունավետության ցուցանիշների օգտագործումը  
անվիկավոր ստենդերի վրա ստուգումների ժամանակ

Աղյուսակ 1.2

| Ցուցանիշի անվանումը | Արգելակման համակարգը | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| աշխատանքային | | | | պահես-տային | կայան-ման | օժան-դակ |
| առանց ՀԱՀ-ի | | ՀԱՀ-ով | |
| արգելակման արդյունավե-տությունը | արգելակման ժամանակ տրանսպոր-տային միջոցի կայունու-թյունը | արգելակման արդյունավե-տությունը | արգելակման ժամանակ տրանսպոր-տային միջոցի կայունու-թյունը |
| Արգելակման ճանապարհը | + | - | + | - | + | - | - |
| Սահմանված դանդաղեցումը[<1>](file:///C:\\Users\\margarita\\Desktop\\Anvavor_reference_original\\Документ233.docx" \l "P5850) | + | - | + | - | + | - | + |
| Արգելակման համակարգի աշխատելու ժամանակը [<1>](file:///C:\Users\margarita\Desktop\Anvavor_reference_original\Документ233.docx#P5850) | + | - | + | - | + | - | - |
| Շարժման միջանցքը | - | + | - | + | - | - | - |
| Ճանապարհի թեքությունը, որի վրա տրանսպոր-տային միջոցը պահվում է անշարժ | - | - | - | - | - | + | - |

<1> Օգտագործվում են համատեղ՝ բացառապես «արգելակման ճանապարհ» ցուցանիշի փոխարեն:

1.1 և 1.2 աղյուսակների ծանոթագրություն՝

«+» նշանը նշանակում է, որ համապատասխան ցուցանիշը պետք է օգտագործվի արգելակման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի արգելակման կամ կայունության արդյունավետությունը գնահատելիս. «-» նշանը՝ ցուցանիշը չպետք է օգտագործվի:

Անվիկավոր ստենդերի վրա ստուգումների ժամանակ տրանսպորտային  
միջոցի արգելակման արդյունավետության նորմատիվները

Աղյուսակ 1.3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Рп, կառավարման օրգանի վրա գործադրվող ճիգը, Ն, ոչ ավելին, քան | γт տեսակարար արգելակման ուժը՝ հետևյալի համար՝ ոչ պակաս, քան | |
| աշխատանքային արգելակման համակարգը | պահեստային արգելակման համակարգը |
| M1 | 490 կամ 980 [<1>](#P5896) | 0,50 | - |
| M2, M3 | 686 կամ 980 [<1>](#P5896) (589) [<2>](#P5897) | 0,50 | 0,25 |
| N1 | 686 կամ 980 [<1>](#P5896) | 0,45 | - |
| N2, N3 | 686 կամ 980[<1>](#P5896) (589) [<2>](#P5897) | 0,45 | 0,22 |
| O1, O2 (իներցիոն արգելակով կցորդներ) | 490 | 0,50 | - |
| O2, O3, O4 (կցորդներ՝ բացառությամբ իներցիոն արգելակով սարքավորվածների) | 686 | 0,45 | - |
| О2, О3, О4 (կենտրոնական սռնիով կցորդներ և կիսակցորդներ՝ բացառությամբ իներցիոն արգելակով սարքավորվածների) | 686 | 0,41 | - |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | <1> Տրանսպորտային միջոցների սռնիների համար, որոնց արգելակման շարժաբերում տեղակայված է արգելակման ուժերի կարգավորիչը:  <2> Պահեստային արգելակման համակարգի՝ ձեռքով կառավարման օրգանով տրանսպորտային միջոցի համար: |

Տրանսպորտային միջոցի արգելակման արդյունավետության նորմատիվները ճանապարհային պայմաններում ստուգումների ժամանակ

Աղյուսակ 1.4

| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | PН, կառավարման օրգանի վրա գործադրվող ճիգը, Ն, ոչ ավելին, քան | Sт, տրանսպորտային միջոցի արգելակման ճանապարհը, մ,  ոչ ավելին, քան | | jսահմ. սահմանված դանդաղեցումը, մ/վ2,  ոչ պակաս, քան | | τմիջ Արգելակման համակարգի աշխատելու ժամանակը, վ, ոչ ավելի, քան |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| աշխատան-քային արգելակ-ման համա-կարգը | պահես-տային արգելակ-ման համա-կարգը | աշխատան-քային արգելակ-ման համա-կարգը | պահես-տային արգելակ-ման համա-կարգը |
| M1 | 490 | 16,6 | - | 4,9 | - | 0,6 |
| М1 [<1>](#P5993) | 490 | 19,8 | - | 3,9 | - | 0,6 |
| M2, M3 | 686 (589[<2>](#P5994)) | 18,6 | 30,6 | 4,9 | 2,4 | 0,8 |
| N1 | 686 (589[<2>](#P5994)) | 16,6 | - | 4,9 | - | 0,6 |
| N2, N3 | 686 (589[<2>](#P5994)) | 20,0 | 34,0 | 4,4 | 2,2 | 0,8 |
| L1[<3>](#P5995) | 350  200 | 21,8  26,9 | - | 3,4  2,7 | - | - |
| L2[<3>](#P5995) | 350  200 | 26.9  26.9 | - | 2,7  2,7 | - | - |
| L3[<3>](#P5995) | 350  200 | 25,0  36,2 | - | 4,4  2,9 | - | - |
| L4[<3>](#P5995) | 350  200 | 29.4  29.4 | - | 3,6  3,6 | - | - |
| L4[<3>](#P5995) | 500  400 | - | 41,2 | - | 2,5 | - |
| L5, L6, L7 | 500 (400[<2>](#P5994)) | 22,6 | 41,2 | 5,0 | 2,5 | - |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | <1> Առանց արգելակման համակարգի կցորդով տրանսպորտային միջոցի համար։  <2> Պահեստային արգելակման համակարգի՝ ձեռքով կառավարման օրգանով տրանսպորտային միջոցի համար:  <3> L1-L4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար համարիչում նշվում է առջևի արգելակով արգելակելիս ոտքով կառավարման օրգանի վրա գործադրվող ճիգը, արգելակման ճանապարհը և սահմանված դանդաղեցումը, հայտարարում նշվում է հետևի արգելակով արգելակելիս ձեռքով կառավարման օրգանի վրա գործադրվող ճիգը, արգելակման ճանապարհը և սահմանված դանդաղեցումը: |

1.7. Վթարային (ավտոմատ) արգելակման ռեժիմում պնևմատիկ արգելակման շարժաբերով կցորդների աշխատանքային արգելակման համակարգը պետք է լինի աշխատունակ:

1.8. Կայանելու արգելակման համակարգը համարվում է աշխատունակ հետևյալ պահանջները կատարելու դեպքում

1.8.1. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով տրանսպորտային միջոցի համար՝

1.8.1.1. կամ տեսակարար արգելակման ուժի արժեքը առնվազն 0,16.

1.8.1.2. կամ տրանսպորտային միջոցի՝ 16 ± 1% թեքությամբ հենարանային մակերևույթի վրա պահելը.

1.8.2. Լրակազմված վիճակում տրանսպորտային միջոցի համար այն դեպքում, եթե չի անցկացվել տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի ստուգում՝

1.8.2.1. կամ արգելակման հաշվարկային տեսակարար ուժը՝ երկու արժեքներից նվազագույնին հավասար՝ 0,15՝ ստուգման ժամանակ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածի հարաբերակցությունը տրանսպորտային միջոցի զանգվածի նկատմամբ, կամ 0,6՝ լրակազմված վիճակում տրանսպորտային միջոցի՝ այն սռնու (սռնիների) վրա ընկնող զանգվածի հարաբերությունը, որի վրա ներգործում է կայանելու արգելակման համակարգը, լրակազմված վիճակում տրանսպորտային միջոցի զանգվածի նկատմամբ.

1.8.2.2. կամ (23 ± 1)% թեքությամբ մակերևույթի վրա տրանսպորտային միջոցի անշարժ վիճակը М1-М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար և (31 ± 1)%՝ N1-N3 կատեգորիաների համար.

1.8.2.3. կամ սահմանված դանդաղեցումը առնվազն 2,2 մ/վ2՝ М2 և М3 կատեգորիաների այն տրանսպորտային միջոցների 20 կմ/ժ սկզբնական արագությամբ ճանապարհային պայմաններում արգելակման ժամանակ, որոնք սարքավորված են զսպանակավոր խցիկի վրա շարժաբերով կայանելու արգելակման համակարգով, որն առանձին է պահեստային արգելակման համակարգի շարժաբերից, որոնց դեպքում լրակազմված վիճակում տրանսպորտային միջոցի զանգվածի առնվազն 0,37-ը ընկնում է սռնու (սռնիների) վրա, որը (որոնք) սարքավորված է (են) կայանելու արգելակման համակարգով, կամ առնվազն 2,9 մ/վ2՝ N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար, որոնց դեպքում լրակազմված վիճակում տրանսպորտային միջոցի զանգվածի առնվազն 0,49-ը ընկնում է սռնու (սռնիների) վրա, որը (որոնք) սարքավորված է (են) նշված շարժաբերով կայանելու արգելակման համակարգով:

1.8.3. Կայանելու արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի սևեռապնդման մեխանիզմը (կամ սևեռակման ֆունկցիան) աշխատունակ է:

1.9. Կայանելու արգելակման համակարգի կառավարման օրգանի վրա գործադրվող ճիգը այն շարժման մեջ դնելու համար չպետք է գերազանցի

1.9.1. Ձեռքով կառավարման օրգանի դեպքում՝

392 Н-ը՝ М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար.

589 Н-ը՝ մնացած կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար:

1.9.2. Ոտքով կառավարման օրգանի դեպքում՝

490 Н՝-ը М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար.

688 Н-ը՝ մնացած կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար:

1.10. O1 և О2 կատեգորիաների կցորդների իներցիոն արգելակը պետք է ապահովի 1.3 աղյուսակին համապատասխան տեսակարար արգելակման ուժը և արգելակման ուժերի այնպիսի հարաբերական տարբերությունը, որպեսզի ապահովվի սույն հավելվածի 1.4-րդ կետի կատարումը՝ լրիվ բեռնված կցորդի 0.1 քաշից ոչ ավելի, իսկ մյուս կցորդների համար՝ նշված քաշի 0.067-ից ոչ ավելի՝ միասռնի կցորդների կցաքարշային սարքվածքի ներհրման ճիգի դեպքում (ինչը համապատասխանում է դրա տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածին)։

(1.10-րդ կետը՝ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.11. Չեն թույլատրվում՝

1.11.1. արգելակման խցիկներից սեղմված օդի հոսակորուստը.

1.11.2. հերմետիկ խողովակաշարերի կամ հիդրավլիկ արգելակման շարժաբերում միացքների խախտումները և արգելակման հեղուկի կաթումը.

1.11.3. կոռոզիան, որը սպառնում է հերմետիկության կորուստով կամ քայքայմամբ.

1.11.4. արգելակման խողովակաշարերի գերծռումը, տեսանելի մաշվածությունը և արգելակման խողովակաշարերի այլ մեխանիկական վնասվածքներ.

1.11.5. արգելակման շարժաբերում ճեղքվածքներով կամ մնացորդային դեֆորմացմամբ դետալների առկայությունը.

1.11.6. այն տրանսպորտային միջոցի վրա արգելակման ուժերի կարգավորիչի ամբողջականության խախտումը, որը սարքավորված է այդ հարմարանքով.

1.11.7. ճնշման տակ ճկափողերի ուռչումը և դրանց վրա ճեղքվածքների և մաշվածության տեսանելի տեղերի առկայությունը.

1.11.8. տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերով նախատեսված արգելակման ուժերի կարգավորիչի ապամոնտաժումը:

1.12. Ազդանշանային և արգելակման համակարգերի վերահսկողության միջոցները, պնևմատիկ և պնևմահիդրավլիկ արգելակման շարժաբերի մանոմետրերը, կայանելու արգելակման համակարգի կառավարման օրգանը սևեռակելու համար նախատեսվող սարքվածքը պետք է լինեն աշխատունակ:

1.13. Սեղմված օդի կամ արգելակման հեղուկի ճնշումը անվավոր արգելակման մեխանիզմներին փոխանցող ճկուն արգելակման ճկափողերը պետք է միացվեն միմյանց՝ առանց լրացուցիչ անցումային տարրերի: Ճկուն արգելակման ճկափողերի դիրքը և երկարությունը պետք է ապահովեն միացությունների հերմետիկությունը՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային միջոցի կախոցի ճկուն տարրերի առավելագույն դեֆորմացումները և անիվների շրջադարձի անկյունները:

1.14. Ավտոգնացքների պնևմատիկ արգելակման շարժաբերի միացնող ճկափողերի դիրքը և երկարությունը պետք է բացառեն դրանց վնասվելը քարշակի և կցորդի (կիսակցորդի) փոխադարձ տեղափոխումների դեպքում:

1.15. ՀԱՀ-ի նկատմամբ պահանջները (առկայության դեպքում)

1.15.1. ՀԱՀ-ը պետք է լինի լիալրակազմ և աշխատունակ վիճակում: Պետք է բացակայեն տեսանելի վնասվածքները, ոչ հուսալի ամրակումը, ՀԱՀ-ի տարրերի անջատումը:

1.15.2. ՀԱՀ-ի աշխատանքային վիճակի մոնիտորինգի լուսային ինդիկատորը պետք է գտնվի աշխատանքային վիճակում, միանա ՀԱՀ-ի ակտիվացման ժամանակ վառքը միացնելուց հետո և անջատվի տրանսպորտային միջոցի արագությունը 10 կմ/ժ-ի հասնելուց ոչ ուշ:

1.15.3. ՀԱՀ-ով սարքավորված տրանսպորտային միջոցները հանդերձված վիճակում արգելակումների ժամանակ (հաշվի առնելով վարորդի զանգվածը) առնվազն 40 կմ/ժ սկզբնական արագությամբ պետք է շարժվեն շարժման միջանցքի սահմաններում՝ ուղղագիծ, առանց կողասահման:

1.16. Պնևմատիկ արգելակման համակարգերով տրանսպորտային միջոցների մոտ արգելակման համակարգից սեղմված գազի սպառման աղմուկի խլացուցիչները պետք է հերմետիկ կերպով ամրացվեն և լինեն աշխատունակ:

2. Ղեկային կառավարմանը ներկայացվող պահանջները

2.1. Ղեկանիվի շրջադարձի ժամանակ ջանքի փոփոխությունը պետք է լինի սահուն՝ դրա շրջադարձի անկյունի ամբողջ ընդգրկույթով: Տրանսպորտային միջոցի ղեկային կառավարման ուժեղացուցիչի անաշխատունակությունը (տրանսպորտային միջոցի վրա դրա առկայության դեպքում) չի թույլատրվում: Արգելվում է տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթում արտադրողի կողմից նախատեսված ղեկային կառավարման ուժեղացուցիչի ապամոնտաժումը:

2.2. Ղեկային կառավարման ուժեղացուցիչով ղեկանիվի ինքնաբեր շրջադարձը աշխատող շարժիչի դեպքում չեզոք դիրքից վարորդի ցանկությանը և սպասումներին հակառակ չի թույլատրվում:

2.3. Ղեկային կառավարման մեջ հանրագումարային խաղացքը չպետք է գերազանցի տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված սահմանային արժեքները, իսկ նշված տվյալների բացակայության դեպքում՝ հետևյալ սահմանային արժեքները՝

М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ և դրանց ագրեգատների հիման վրա ստեղծված М2, N1 և N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ, ինչպես նաև ավտոմոբիլային կոմպլեկտավորմամբ L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ 10°.

М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ 20°.

N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ՝ 25°:

2.4. Ղեկային սյունակի ամրակման և ղեկային մեխանիզմի քարտերի դետալների վնասվելը և բացակայությունը չի թույլատրվում: Պարուրակային միացքները պետք է լինեն ձգված և ֆիքսված տրանսպորտային միջոցի արտադրողի կողմից նախատեսված եղանակով: Պտտադարձյակի լծակների միացքներում և ղեկի ձգաձողի հոդակապերում խաղացք չի թույլատրվում: Ղեկանիվի կարգավորվող դիրքով ղեկային սյունակի դիրքի սևեռակման սարքվածքը պետք է լինի աշխատունակ:

2.5. Ղեկային մեխանիզմում և ղեկային շարժաբերում մնացորդային դեֆորմացման հետքերով, ճեղքվածքներով և այլ թերություններով դետալների կիրառություն չի թույլատրվում:

2.6. Ղեկային կառավարման ուժեղացուցչի հիդրոհամակարգում աշխատանքային հեղուկի կաթում չի թույլատրվում:

3. Լուսավորման և լուսային ազդանշանային  
սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները

3.1. Տրանսպորտային միջոցի վրա արտաքին լուսային սարքերի և լուսային ազդանշանային սարքվածքների քանակությունը, դիրքը, նշանակությունը, աշխատանքային ռեժիմը, լույսերի գույնը պետք է համապատասխանեն արտադրողի կողմից՝ տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նշվածին, ընդ որում՝ մոտարձակ լույսի ցոլալապտերի լուսային փունջը պետք է համապատասխանի աջակողմյան երթևեկության պայմաններին:

Տրանսպորտային միջոցի լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներում տեղակայված լույսի աղբյուրի դասը պետք է համապատասխանի արտադրողի կողմից շահագործման փաստաթղթերում նշվածին՝ հաշվի առնելով տվյալ տրանսպորտային միջոցի գործարանային լրակազմումը, կամ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելու դեպքում՝ կառուցվածքով նախատեսվածի փոխարեն սահմանված լուսային սարքերի մասով փաստաթղթերում նշվածներին:

Արտաքին լուսային սարքերը պետք է գտնվեն աշխատունակ վիճակում:

3.2. Լրացուցիչ արտաքին լուսային սարքերի լույսերի գույնի, աշխատանքային ռեժիմի, տեղակայման, նշանակության փոփոխությունը, դրանց փոխարինումը, տեղակայումը և շահագործման փաստաթղթերում արտադրողի կողմից նախատեսված արտաքին լուսային սարքերի ապամոնտաժումը թույլատրվում է միայն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 4-րդ հավելվածի 1.3 բաժնի և սույն Հավելվածի 3.1 աղյուսակին համապատասխան, ինչպես նաև սույն տեխնիկական կանոնակարգի 9-րդ հավելվածի 9-րդ բաժնի պահանջները կատարելիս:

Արտադրությունից հանված տրանսպորտային միջոցների վրա թույլատրվում է այլ տիպերի տրանսպորտային միջոցների վրա օգտագործվող լուսատեխնիկական սարքվածքների փոխարինումը:

Լրացուցիչ ֆակուլտատիվ լուսային սարքերին ներկայացվող պահանջները

Աղյուսակ 3.1

| Արտաքին լուսային սարքերի անվանումը | Տրանսպորտային միջոցի վրա սարքերի քանակը | Ճառագայթման գույնը | Լրացուցիչ պահանջներ |
| --- | --- | --- | --- |
| Ցոլալապտեր-լուսարձակ կամ լուսարձակ փնտրիչ | 1 | Սպիտակ | Թույլատրվում է առկայությունը, եթե դրանք նախատեսված են տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով |
| Հեռարձակ լույսի ցոլալապտեր | 2 | Սպիտակ | Թույլատրվում են N3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների վրա: Եթե տրանսպորտային միջոցի վրա արդեն կան հեռարձակ լույսի չորս ցոլալապտերներ, ապա լրացուցիչ երկու ցոլալապտերները կարող են օգտագործվել միայն ցերեկային ժամերին կարճաժամկետ նախազգուշացնող լուսային ազդանշաններ հաղորդելու համար։ |
| Հետընթացի լապտերներ | 2 | Սպիտակ | Թույլատրվում են այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց երկարությունը գերազանցում է 6 մ-ը՝ բացառությամբ М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների։ Պետք է տեղակայված լինեն տրանսպորտային միջոցի սռնուն սիմետրիկ |
| Հետևի եզրաչափքային լույսեր | 2 | Կարմիր | Թույլատրվում են М2, М3, N2, N3, O3 և О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա: Պետք է տեղակայված լինեն տրանսպորտային միջոցի առանցքին սիմետրիկ, որքան հնարավոր է մոտ տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությանը և պարտադիր եզրաչափքային լույսերից առնվազն 600 մմ բարձր |
| Արգելակման ազդանշաններ | 1 կենտրոնական, երբ դրա տեղակայումը պարտադիր չէ, 2 կողային՝ կենտրոնականի բացակայության դեպքում | Կարմիր | Պետք է ուղղված լինեն անմիջականորեն դեպի հետ: Պետք է տեղակայված լինեն արգելակման պարտադիր ազդանշաններից առնվազն 600 մմ բարձր |
| Վթարային արգելակման ազդանշաններ[<1>](#P6110) |  |  | Պետք է ապահովվի (4 + 1) Հց թարթման հաճախականությունը |
| Շրջադարձի կողային ցուցիչներ (կրկնիչներ) | Ցանկացած թվով | Ավտոդեղին | Պետք է միացված լինեն այնպես, որ ապահովվի շրջադարձի մնացած ցուցիչների հետ դրանց համաժամանակյա աշխատանքը |
| Շրջադարձի հետևի ցուցիչներ | Երկուական | Ավտոդեղին | Թույլատրվում են М2, М3, N2 N3 O2 O3 O4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա։Պետք է տեղադրված լինեն շրջադարձի պարտադիր ցուցիչներից առնվազն 600 մմ բարձր |
| Արտաքին լուսավորում | Ցանկացած թվով | Սպիտակ | Թույլատրվում է М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա և կարող է միացվել՝ վարորդի դռները, ուղևորային կամ ուղեբեռնային հատվածամասի դռները բացելիս միացված շարժիչով կանգնած տրանսպորտային միջոցի վրա: Արտաքին լուսատուն պետք է լինի այնպիսին, որ այն հնարավոր չլինի շփոթել տրանսպորտային միջոցի այլ լույսերի հետ |
| Հետևի լուսանդրադարձիչ սարքեր | Ցանկացած թվով, եթե դրանք չեն նվազեցնում պարտադիր սարքվածքների արդյունավե-տությունը | Կարմիր | Չպետք է լինեն եռանկյունաձև՝ М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար։ Պետք է լինեն եռանկյունաձև՝ О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցի համար: Տեսանելի մակերևույթի արտաքին սահմանը պետք է հեռացվի տրանսպորտային միջոցի արտաքին սահմանից ավելի քան 400 մմ-ով։ |
| Կողային լուսանդրադարձիչ սարքեր | Ցանկացած թվով, եթե դրանք չեն նվազեցնում պարտադիր սարքվածքների արդյունավե-տությունը | Ավտոդեղին | Տեսանելի մակերևույթի արտաքին սահմանը պետք է լինի 250 մմ-ից ոչ ցածր և 900 մմ-ից ոչ բարձր հենարանային մակերևույթից (1 500 մմ, եթե 900 մմ հեռավորությունը հնարավոր չէ պահել՝ կառուցվածքի առանձնահատկություններից ելնելով) |

Ծանոթագրություններ. <1> Վթարային արգելակման ազդանշանները իրենցից ներկայացնում են բոլոր միաժամանակ թարթող շրջադարձի ցուցիչները և արգելակման ազդանշանները:

3.3. Ոչ մի լույս չպետք է լինի թարթող՝ բացառությամբ շրջադարձի ցուցիչների լույսերից, վթարային ազդանշանային լույսերից, արգելակման վթարային ազդանշանի լույսերից և ավտոդեղին գույնի կողային եզրաչափքային լույսերից, որոնք կիրառվում են շրջադարձի ցուցիչների հետ միասին:

3.4. Ոչ մի կարմիր լույս չպետք է ճառագայթի դեպի առաջ ուղղությամբ, և ոչ մի սպիտակ լույս, բացառությամբ հետընթացի լապտերից լույսի, պետք է ճառագայթի դեպի հետ ուղղությամբ: Տվյալ պահանջը չի տարածվում տրանսպորտային միջոցի ներքին լուսավորման համար տեղակայվող լուսավորման սարքերի վրա:

3.5. Հեռարձակ լույսի ցոլալապտերի, առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերի, շրջադարձի ցուցիչների, առջևի և հետևի եզրաչափքային լույսերի, հետևի հակամառախուղային լապտերի միացման հսկիչ լուսային ազդանշանները պետք է լինեն աշխատունակ:

3.6. Արտաքին լուսային սարքերի լուսացիրների բացակայությունը, քայքայումը ու աղտոտումը և լուսային սարքի կառուցվածքով չնախատեսված օպտիկական տարրերի (այդ թվում նաև անգույն կամ ներկված օպտիկական դետալների և թաղանթների) տեղակայումը չեն թույլատրվում:

Տվյալ պահանջը չի տարածվում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների հետ համապատասխանեցնելու նպատակով ցոլալապտերի լուսային փնջի շտկման համար նախատեսվող օպտիկական տարրերի վրա: Նման դեպքում կիրառվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 9-րդ հավելվածի 9-րդ բաժնի պահանջները:

3.7. Լուսանդրադարձիչ մականշվածքի վնասում և շերտազատում չի թույլատրվում:

3.8. Մոտարձակ և հեռարձակ լույսի ցոլալապտերներին և հակամառախուղային ցոլալապտերին ներկայացվող պահանջները

3.8.1. Լապտերի ձևը, գույնը և չափսը պետք է լինեն նույնը, իսկ դիրքը՝ սիմետրիկ:

3.8.2. Ցոլալապտերում պետք է կիրառվեն տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում արտադրողի կողմից նշված լուսային մոդուլի տիպին համապատասխանող լույսի աղբյուրները:

Ըստ դասի տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նշվածին չհամապատասխանող կամ ցոլալապտերի սկզբնական կառուցվածքի նկատմամբ լրացուցիչ տարրերի տեղակայում (օգտագործում) պահանջող կամ տրանսպորտային միջոցի էլեկտրական սխեմայում փոփոխությունների կատարում պահանջող լույսի աղբյուրի տեղակայման դեպքում ստուգվում է տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելուն վերաբերող՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի դրույթների կատարումը:

Ստուգելիս անհրաժեշտ է առաջնորդվել մականշվածքով՝ տվյալ ցոլալապտերի նկատմամբ կիրառվող ՄԱԿ-ի-կանոնների համաձայն, և տրանսպորտային միջոցի շահագործման ուղեցույցում, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցի՝ դրա կառուցվածքում անվտանգության պահանջներում փոփոխություններին համապատասխանության վկայականում բերված տեղեկություններով:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Տրանսպորտային միջոցների ցոլալապտերում չի թույլատրվում պաշտոնական հաստատման նշան չունեցող կամ շահագործման փաստաթղթում արտադրողի կողմից սահմանվածին չհամապատասխանող լույսի աղբյուրի դասով, լամպակոթով, հզորությամբ, գունային ջերմաստիճանով լույսի փոխարինովի աղբյուրների, ինչպես նաև լույսի աղբյուրը լուսային մոդուլ տեղադրելիս մեկ դասից մյուս դասի լույսի աղբյուրի լամպակոթից՝ հարմարակների օգտագործումը:

Տրանսպորտային միջոցի լուսային սարքերում (շիկացման լամպի, այդ թվում՝ հալոգեն) 0 և Н դասերի լույսի փոխարինովի աղբյուրներն օգտագործելու դեպքում դրանք պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 37 կանոններին:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Տրանսպորտային միջոցի լուսային սարքերում D դասի (գազապարպիչ լամպեր) լույսի փոխարինովի աղբյուրներ օգտագործելու դեպքում դրանք պետք է համապատասխանեն ՄԱԿ-ի N 99 կանոններին՝ ներառյալ լամպակոթի տիպը, համաձայն հետևյալ նշաններին՝

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

«DxR» (որտեղ x-ը՝ 1-ից մինչև 4 թվանշանները)՝ առանց ոսպնյակի լուսային մոդուլով ցոլալապտերում.

«DxS» (որտեղ x-ը՝ 1-ից մինչև 4 թվանշանները)՝ ոսպնյակով լուսային մոդուլով ցոլալապտերում:

3.8.3. Չի թույլատրվում տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված կամ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելիս սահմանված ցոլալապտերի մաքրման սարքվածքի և ցոլալապտերի թեքության անկյան շտկիչ ավտոմատ սարքվածքի բացակայությունը կամ անաշխատունակությունը:

Ծանոթագրություն. ՄԱԿ-ի N 48 կանոններին համապատասխան ցոլալապտերի մաքրման սարքվածքներով լրակազմվում են 2 000 լյումենից ավելի նոմինալ լուսային հոսքով լույսի աղբյուրներ ունեցող մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները: Ցոլալապտերի թեքության անկյան ավտոմատ շտկիչ սարքվածքով լրակազմվում են անկախ լույսի օգտագործվող աղբյուրից մոտարձակ լույսի ֆունկցիա կատարող առջևի լուսավորման ադապտիվ համակարգերը, LED դասի լույսի աղբյուրներով մոտարձակ լույսի ցոլալապտերները, ինչպես նաև 2 000 լյումենից ավելի նոմինալ լուսային հոսք ունեցող ցանկացած դասի լույսի աղբյուրներով մոտարձակ լույսի և հակամառախուղային ցոլալապտերները: D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S կատեգորիաների լույսի փոխարինովի գազապարպիչ աղբյուրները և H9, H9B, HIR1 կատեգորիաների հալոգեն շիկացման լամպերն ունեն 2 000 լյումենից ավելի լուսային հոսք:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

3.8.4. С, НС, DС, CR, HCR, DCR տիպերի ցոլալապտերի մոտարձակ լույսի կարգավորման անկյուն կոչվող փնջի վերին լուսաստվերային սահմանի ձախ մասը (տրանսպորտային միջոցից) պարունակող հարթության թեքության անկյունը (նկար 3.1) պետք է լինի ±0,2 % միջակայքում շահագործման փաստաթղթում և (կամ) տրանսպորտային միջոցի վրա նշված կարգավորման անկյան նորմատիվ արժեքից ուղղահայաց ուղղությամբ: Տրանսպորտային միջոցի վրա և շահագործման փաստաթղթերում կարգավորման անկյան նորմատիվ արժեքի մասին տվյալների բացակայության դեպքում C, HC, DC, CR, НСR, DСR տիպի ցոլալապտերները պետք է կարգավորվեն 3.1 նկարում և 3.2 աղյուսակում ա կամ բ և գ ցոլալապտերի մոտարձակ լույսի կարգավորման α անկյան նշված արժեքներին համապատասխան:

Կարգավորման α անկյան նորմատիվները տրված են աշխատանքային հարթակի հարթության վերևում կախված ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնի կարգավորման Н բարձրությունից:

С, НС, DС, СR, НСR, DСR տիպերի ցոլալապտերի մոտարձակ լույսի փնջի լուսաստվերային սահմանի հետքի աջ հատվածը էկրանի վրա կարող է լինել թեք կամ բեկված:

3.8.5. Հաշվանքի առանցքի միջով անցնող ուղղաձիգ հարթությունից С, НС, DС, СR, НСR, DСR տիպերի ցոլալապտերի լուսային փնջի լուսաստվերային սահմանի ձախ հորիզոնական և աջ թեք հատվածների հատման կետի հորիզոնական ուղղությամբ անկյունային շեղումը պետք է լինի ±0,2 %-ից ոչ ավելի:

3.8.6. Հաշվանքի առանցքի միջով անցնող ուղղաձիգ հարթությունում չափված՝ «մոտարձակ լույս» ռեժիմում յուրաքանչյուր ցոլալապտերի լույսի ուժը պետք է լինի 750 կդ-ից ոչ ավելի լուսաստվերային սահմանի ձախ մասի դիրքից 34' դեպի վերև ուղղությամբ և առնվազն 1 600 կդ՝ լուսաստվերային սահմանի ձախ մասի դիրքից 52' դեպի ներքև ուղղությամբ:

«Մոտարձակ լույս» ռեժիմում ցոլալապտերի լույսի ուժի ստուգումն անց են կացնում 3.8.4 կետին համապատասխան մոտարձակ լույսի լուսային փնջի դիրքը կարգավորելուց հետո: Մոտարձակ լույսի ուժի՝ սահմանված նորմատիվներին անհամապատասխանության դեպքում անց են կացնում անկյան անվանական արժեքից ուղղաձիգ ուղղությամբ ±0,1 % սահմաններում կրկնակի կարգավորում՝ ըստ աղյուսակ 3.2-ի, և լույսի ուժի կրկնակի չափում:

3.8.7. Այն բոլոր ցոլալապտերների լույսերի առավելագույն ուժը, որոնք կարող են միաժամանակ միացվել «հեռարձակ լույս» ռեժիմում, չպետք է գերազանցի 300 000 կդ-ն:

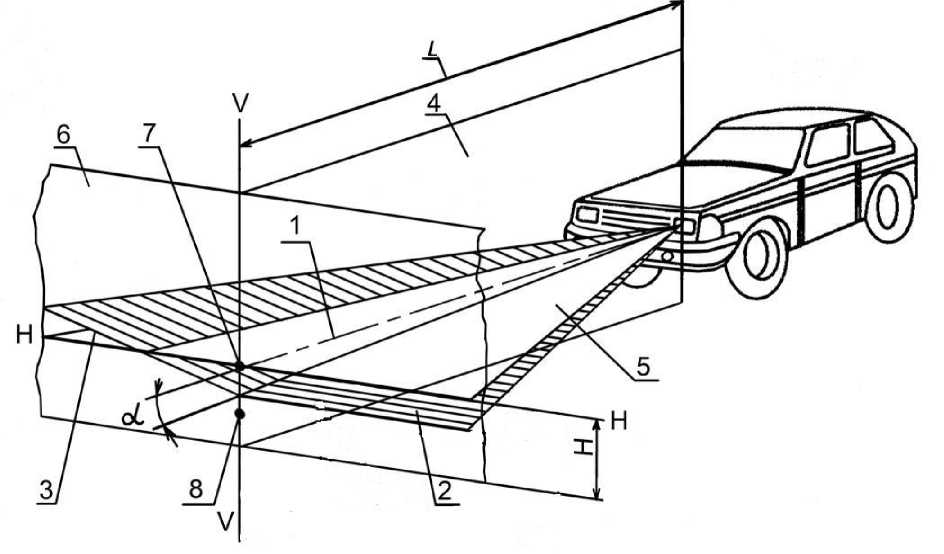
R, НR, DR տիպերի ցոլալապտերի լույսի ուժը չափվում է ցոլալապտերի օպտիկական առանցքի ուղղությամբ սույն կետին համապատասխան կարգավորումն անցկացնելուց հետո:

R, HR, DR տիպերի ցոլալապտերները պետք է կարգավորված լինեն այնպես, որ լուսային փնջի կենտրոնը գտնվի ցոլալապտերի հաշվանքի առանցքում:

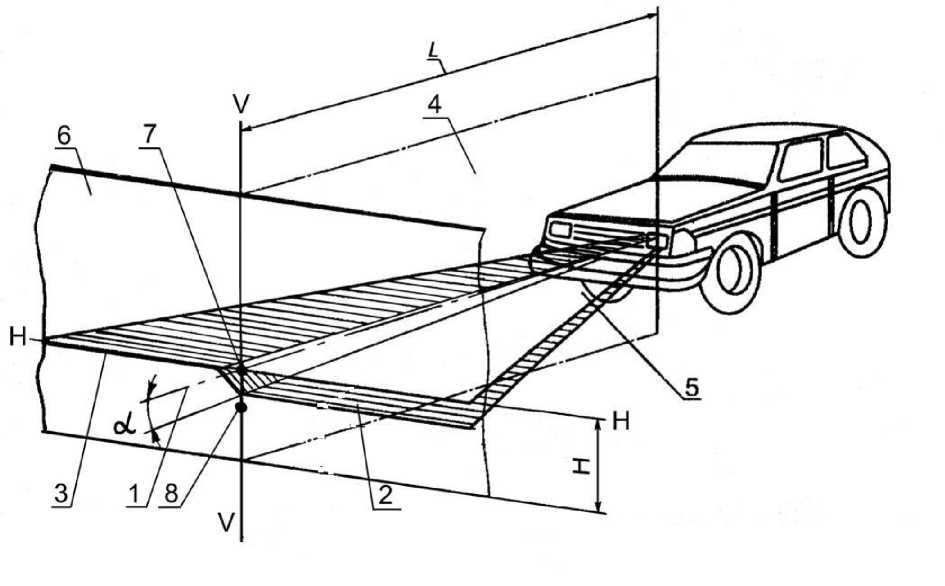
(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Նկար 3.1. Ցոլալապտերի լույսի ստուգման կետի վրա  
տրանսպորտային միջոցի տեղակայման սխեմա, լուսաստվերային  
սահմանի ձև և էկրանի վրա հսկիչ կետերի տեղադրում՝

ա) լուսաստվերային սահմանի թեք աջ հատվածով   
«մոտարձակ լույս» ռեժիմի համար

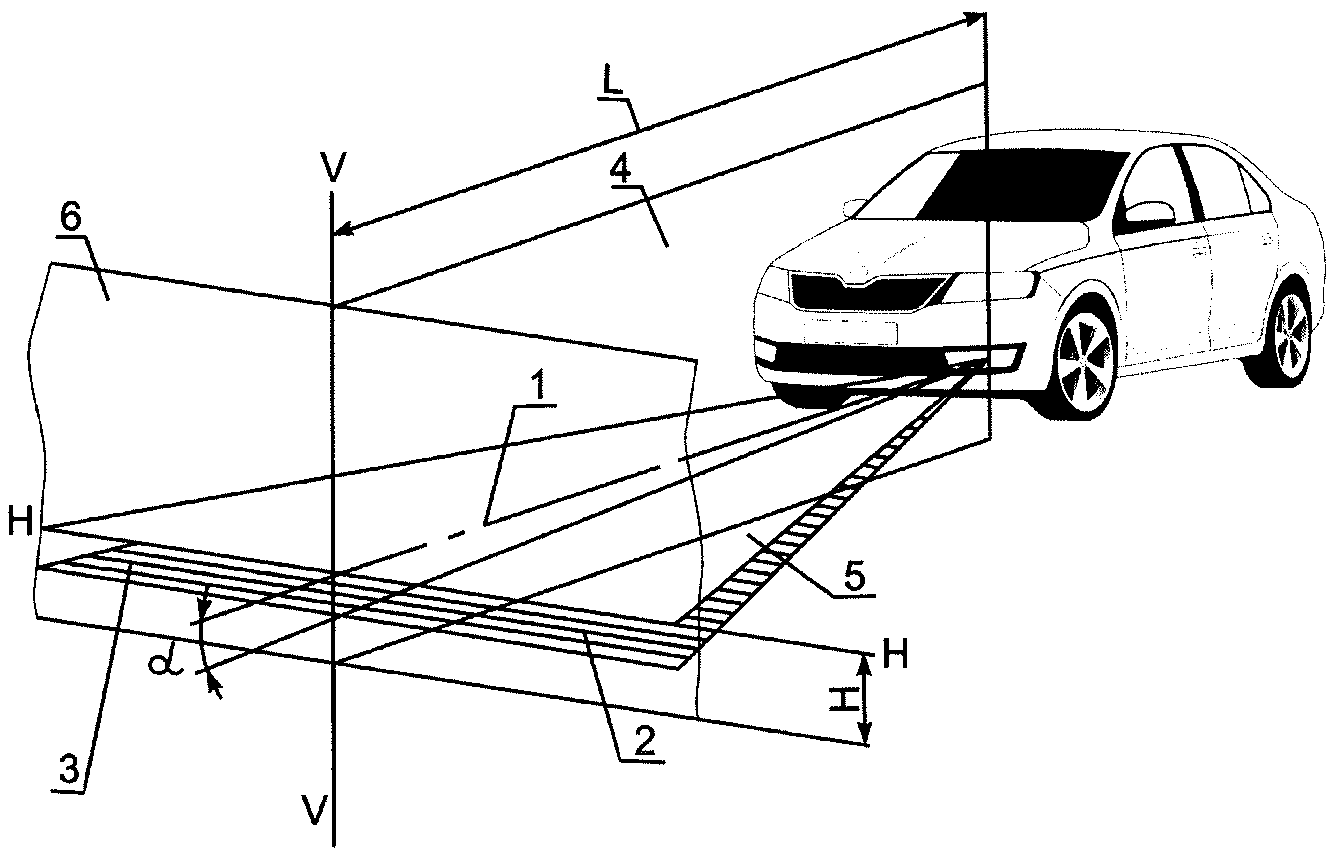


բ) լուսաստվերային սահմանի բեկված աջ հատվածով   
«մոտարձակ լույս» ռեժիմի համար



գ) հակամառախուղային ցոլալապտերների համար

(ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)



1-հաշվանքի առանցքը. 2-լուսաստվերային սահմանի հորիզոնական (ձախ) մասը. 3-լուսաստվերային սահմանի թեք (աջ) մասը. 4-հաշվանքի առանցքի միջով անցնող ուղղաձիգ հարթությունը. 5-աշխատանքային այն հարթակի հարթությանը զուգահեռ հարթությունը, որի վրա տեղակայված է տրանսպորտային միջոցը. 6-փայլատ էկրանի հարթությունը. α-լուսային փնջի՝ հորիզոնական հարթության նկատմամբ թեքության անկյունը. L-ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնից մինչև էկրան եղած հեռավորությունը. 7-հսկիչ կետի դիրքը մոտարձակ լույսի փնջի լուսաստվերային սահմանի հորիզոնական մասից բարձր 34' անկյան տակ հաշվանքի առանցքի հետ նույն ուղղաձիգ հարթությունում գտնվող գծի ուղղությամբ «մոտարձակ լույս» ռեժիմում լույսի ուժի չափման համար. 8-հսկիչ կետի դիրքը ցոլալապտերի ստուգման և կարգավորման համար սարքի օպտիկական առանցքի հետ մեկ ուղղաձիգ հարթությունում գտնվող և մոտարձակ լույսի լուսային փնջի լուսաստվերային սահմանի հորիզոնական մասից ցածր 52' անկյան տակ ուղղված գծի ուղղությամբ «մոտարձակ լույս» ռեժիմում լույսի ուժի չափման համար.   
Н-հեռավորությունը ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնի պրոեկցիայից մինչև աշխատանքային հարթակի հարթությունը:

Փայլատ էկրանի վրա ցոլալապտերի մոտարձակ լույսի փնջի լուսաստվերային սահմանի տեղակայման երկրաչափական ցուցանիշները՝ կախված ցոլալապտերի տեղակայման բարձրությունից

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Աղյուսակ 3.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Հեռավորությունը ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնից մինչև աշխատանքային հարթակի Н հարթությունը, մմ | Ցոլալապտերի մոտարձակ լույսի կարգավորման անկյունը, α | |
| անկյունը րոպեում | տոկոսը |
| 800-ից ոչ ավելի | -34-ից մինչև -52 | -1,0-ից մինչև -1,5 |
| 800-ից բարձր, սակայն 1000-ից ոչ ավելի | -34-ից մինչև -69 | -1,0-ից մինչև -2,0 |
| 1000-ից բարձր | -52-ից մինչև -69 | -1,50-ից մինչև -2,0 |
| Ցոլալապերների տեղակայման՝ 1200 մմ-ից ավելի բարձրություն ունեցող N3G կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար | -69-ից մինչև -87 | -2,0-ից մինչև -2,5 |

3.8.8. Հակամառախուղային ցոլալապտերները պետք է կարգավորվեն շահագործման փաստաթղթերում՝ տրանսպորտային միջոցն արտադրողի ցուցումներին համապատասխան կամ, եթե դրանք անհասանելի են կամ բացակայում են, լուսաստվերային սահմանը պետք է գտնվի Н գծից ցածր՝ 3.3 աղյուսակին համապատասխան (նկար 3.1գ): Այնուամենայնիվ, В տիպի հակամառախուղային ցոլալապտերի α կարգավորման անկյունը բոլոր դեպքերում չպետք է լինի մոտարձակ լույսի ցոլալապտերի կարգավորման անկյունից փոքր:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Փայլատ էկրանի վրա հակամառախուղային ցոլալապտերի լույսի փնջի լուսաստվերային սահմանի տեղակայման երկրաչափական ցուցանիշները՝ կախված ցոլալապտերի տեղակայման բարձրությունից

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Աղյուսակ 3.3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ցոլալապտերի տիպը | Հեռավորությունը ցոլալապտերի օպտիկական կենտրոնից մինչև աշխատանքային հարթակի Н հարթությունը, մմ | Հակամառախուղային ցոլալապտերի լույսի կարգավորման α անկյունը | |
| անկյունը րոպեում | տոկոսը |
| В | - | -52 կամ ավելի ցածր | -1,5 կամ ավելի ցածր |
| F3 | 800-ից ոչ ավելի | -52-ից մինչև -69 | -1,5-ից մինչև -2,0 |
| F3 | 800-ից բարձր | -69-ից մինչև -87, | -2,0—ից մինչև -2,5 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն։ | «-» նշանը ցույց է տալիս դեպի ներքև թեքությունը։ |

3.9. Հետընթացի ցոլալապտերները պետք է միացվեն հետընթացի փոխանցումը միացնելիս և աշխատեն մշտական ռեժիմում:

3.10. Շրջադարձի և վթարային ազդանշանային ցուցիչներին ներկայացվող պահանջները

3.10.1. Շրջադարձի ցուցիչները պետք է աշխատեն թարթող ռեժիմով: Լուսաթարթման հաջորդականության հաճախականությունը պետք է գտնվի 1,5 ± 0,5 Հց (90 ± 30 լուսաթարթում՝ րոպեում) սահմաններում:

3.10.2. Վթարային ազդանշանումը պետք է ապահովի 3.10.1 կետում նշված հաճախականություններով լուսաթարթման ռեժիմում շրջադարձի բոլոր ցուցիչների համաժամանակյա միացումը:

3.10.3. Տրանսպորտային միջոցի նույն կողմում տեղակայված շրջադարձի բոլոր ցուցիչները պետք է միացվեն և անջատվեն միևնույն սարքվածքով և աշխատեն համաժամանակյա ռեժիմով:

3.11. Արգելակման ազդանշաններին ներկայացվող պահանջները

3.11.1. Արգելակման ազդանշանները (հիմնական և լրացուցիչ) պետք է միացվեն աշխատանքային կամ վթարային արգելակման համակարգերի կառավարման օրգանների վրա ազդեցության դեպքում և ապահովեն ճառագայթում մշտական ռեժիմում:

3.11.2. Այլ լույսերի հետ արգելակման կենտրոնական լրացուցիչ ազդանշանի համար համատեղում չի թույլատրվում:

3.12. Հետևի հակամառախուղային ցոլալապտերին ներկայացվող պահանջները

3.12.1. Հետևի հակամառախուղային ցոլալապտերի միացումը պետք է ապահովվի բացառապես մոտարձակ կամ հեռարձակ լույսի ցոլալապտերը կամ հակամառախուղային ցոլալապտերը միացնելիս և պետք է ապահովի ճառագայթումը մշտական ռեժիմում:

3.12.2. Հետևի հակամառախուղային ցոլալապտերները կարող են միացված մնալ այնքան ժամանակ, մինչև միացվեն եզրաչափքային ցոլալապտերները:

3.12.3. Հետևի հակամառախուղային լապտերները չպետք է միացվեն աշխատանքային արգելակման համակարգի ոտնակի վրա ներգործելիս:

3.13. Տրանսպորտային միջոցի մի կողմից տեղակայված կայանման լույսերը պետք է միացվեն մնացած բոլոր լույսերից անկախ, ինչպես նաև՝ այրման անջատիչի դիրքից անկախ:

3.14. Եզրաչափքային և եզրագծային լույսերը պետք է աշխատեն մշտական ռեժիմով:

3.15. Ցերեկային ընթացային լույսերը, եթե այդպիսիք տեղակայված են, պետք է միացվեն ավտոմատ կերպով, երբ վառքի անջատիչը գտնվում է այնպիսի դիրքում, որը չի բացառում շարժիչի աշխատանքի հնարավորությունը, սակայն դրանք կարող են անջատված մնալ ավտոմատ փոխանցման տուփի լծակի «Կայանում» դիրքում գտնվելիս կամ գործողության մեջ դրված կայանելու արգելակման համակարգի մեջ կամ շարժիչի՝ ձեռքով յուրաքանչյուր գործարկումից հետո՝ մինչև տրանսպորտային միջոցի շարժման սկիզբը: Ցերեկային ընթացային լույսերը պետք է անջատվեն ավտոմատ կերպով ցոլալապտերը, այդ թվում նաև առջևի հակամառախուղային ցոլալապտերը միացնելիս՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ցոլալապտերի թարթումը կիրառվում է կարճաժամկետ նախազգուշացնող լուսային ազդանշանները հաղորդելու համար:

3.16. Հետևի՝ պետական գրանցման նշանի լուսավորման լապտերը պետք է միացվի եզրաչափքային լույսերի հետ մեկտեղ և աշխատի մշտական ռեժիմով:

**4. Տեսանելիության ապահովմանը ներկայացվող պահանջները**

4.1. Տրանսպորտային միջոցը պետք է լրակազմված լինի արտադրողի կողմից նախատեսվող ապակիներով:

4.2. Չի թույլատրվում վարորդի տեղից տեսանելիությունը սահմանափակող լրացուցիչ առարկաների կամ ծածկույթների առկայությունը (բացառությամբ հետին տեսքի հայելիների, ապակեմաքրիչների դետալների, արտաքին և դրված կամ ապակիների մեջ ներկառուցված ռադիոալեհավաքների, ապասառեցման և հողմապակու չորացման սարքվածքների տաքացնող տարրերի):

4.3. Հողմապակու և ապակիների լուսանցիկությունը, որոնց միջով ապահովվում է վարորդի համար տեսանելիությունը, պետք է կազմի առնվազն 70 %: Զրահապատ պաշտպանական միջոցով համալրված տրանսպորտային միջոցների համար այդ ցուցանիշը պետք է կազմի առնվազն 60%։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Տվյալ պահանջը չի կիրառվում М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների հետևի ապակիների նկատմամբ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցը սարքավորված է հետին տեսքի արտաքին հայելիներով, որոնք բավարարում են տվյալ հավելվածի պահանջները:

Հողմապակու վերին հատվածում թույլատրվում է ապակու զանգվածով կատարված լուսապաշտպանիչ շերտի առկայությունը կամ թափանցիկ գունավոր թաղանթով լուսապաշտպանիչ շերտի ամրակումը M1, М2 և N1, ինչպես նաև L6 և L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա (փակ տիպի թափքով)՝ 140 մմ-ից ոչ ավելի լայնությամբ, իսկ M3, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա՝ հողմապակու վերին եզրի և դրա՝ ապակեմաքրիչով մաքրման գոտու վերին սահմանի միջև նվազագույն հեռավորությունը չգերազանցող լայնությամբ: Եթե երանգավորումը կատարված է ապակու զանգվածով, ստվերարկման շերտի լայնությունը պետք է համապատասխանի տրանսպորտային միջոցի՝ արտադրողի կողմից սահմանվածին: Լուսապաշտպանիչ շերտի լուանցանելիությունը չի կարգավորվում:

4.4. Զանգվածով ներկված և երանգավորված հողմապակիները չպետք է աղավաղեն սպիտակ, դեղին, կարմիր, կանաչ և երկնագույն գույների ճիշտ ընկալումը:

4.5. Չի թույլատրվում կիրառել այն ապակիները, որոնց ծածկույթը ստեղծում է հայելային էֆեկտ:

4.6. III դասի М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների կողային և հետևի ապակիների վրա թույլատրվում է վարագույրների առկայությունը:

4.7. Վարորդի կողմից տեղակայված ապակու՝ ապակեմաքրիչով մաքրման գոտու կեսում տրանսպորտային միջոցների հողմապակիների վրա ճաքերի առկայությունը չի թույլատրվում:

4.8. Ապակեմքարիչները և ապակելվացիչները պետք է լինեն աշխատունակ: Չի թույլատրվում արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերով նախատեսված ապակեմաքրիչների և ապակելվացիչների ապամոնտաժումը:

4.9. Ապակելվացիչները պետք է ապահովեն ապակու մաքրման գոտում հեղուկի մատուցումը:

4.10. Տրանսպորտային միջոցը պետք է լրակազմված լինի հակաարևային հովարներով:

4.11. Տրանսպորտային միջոցը պետք է լրակազմված լինի հետին տեսքի հայելիներով համաձայն 4.1 Աղյուսակի:

4.12. Տրանսպորտային միջոցները՝ չորս անիվից պակաս անիվ ունեցող, թափքով, որն ամբողջությամբ կամ մասամբ փակում է վարորդին, պետք է սարքավորված լինեն՝

4.12.1. կամ I դասի հետին տեսքի ներքին հայելիով և II կամ III դասի հետին տեսքի արտաքին հայելիով, որոնք տեղակայվում են տրանսպորտային միջոցի վրա վարորդի կողմից.

4.12.2. կամ II, կամ III դասի հետին տեսքի երկու արտաքին հայելիներով՝ տրանսպորտային միջոցի յուրաքանչյուր կողմից մեկական.

Տրանսպորտային միջոցների վրա հետին տեսքի հայելիների  
առկայությանը ներկայացվող պահանջները

Աղյուսակ 4.1

| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Հայելու բնութագիրը | | Հայելու դասը | | | Տրանսպորտային միջոցի վրա հայելիների թիվը և դիրքը | Հայելու առկայությունը |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| L1-L5 | Արտաքին հիմնական | | L | | | Մեկը ձախից Մեկը աջից | Պարտադիր է  Թույլատրվում է։ 50 կմ/ժ-ից ավելի առավելագույն կառուցվածքային արագության դեպքում՝ պարտադիր է |
| М1, N1 , L5, L6, L7 (փակ խցիկով) | Ներքին | | I | | | Մեկը ներսից | Պարտադիր է միայն դրա միջով տեսադաշտի առկայության դեպքում |
| M1, N1 | Արտաքին հիմնական | | III (կամ II) | | | Մեկը ձախից Մեկը աջից | Պարտադիր է Պարտադիր է՝ ներքին ապակու միջով ոչ բավարար տեսադաշտի դեպքում, մնացած դեպքերում՝ թույլատրվում է |
|  | Արտաքին լայնանկյուն | IV | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին կողային տեսադաշտ | V[<1>](#P6372) | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին առջևի տեսադաշտ | VI[<1>](#P6372) | | Մեկը առջևից | | | Թույլատրվում է |
| M2, M3 | Արտաքին հիմնական | II | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Պարտադիր է |
| Ներքին | I | | Մեկը ներսից | | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին լայնանկյուն | IV | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին կողային տեսադաշտ | V[<1>](#P6372) | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին առջևի տեսադաշտ | VI[<1>](#P6372) | | Մեկը առջևից | | | Թույլատրվում է |
| N2 (7,5 տ-ից ոչ ավելի) | Արտաքին հիմնական | II | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | | Պարտադիր է |
| Ներքին | I | | Մեկը ներսից | | | Թույլատրվում է |
|  | Արտաքին լայնանկյուն | IV | | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին կողային տեսադաշտ | V [<1>](#P6372) | | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին առջևի տեսադաշտ | VI[<1>](#P6372) | | | Մեկը առջևից | | Թույլատրվում է |
| N2 (7,5 տ-ից ավելի),  N3 | Արտաքին հիմնական | II | | | Մեկը աջից, մեկը ձախից | | Պարտադիր է |
| Արտաքին լայնանկյուն | IV | | | Մեկը աջից | | Պարտադիր է |
| Արտաքին կողային տեսադաշտ | V[<1>](#P6372) | | | Մեկը աջից | | Պարտադիր է |
| Արտաքին առջևի տեսադաշտ | VI[<1>](#P6372) | | | Մեկը առջևից | | Պարտադիր է առջևի տեղակայմամբ կառավարման օրգաններով տրանսպորտային միջոցների համար[<2>](#P6373) |
| Ներքին | I | | | Մեկը ներսից | | Թույլատրվում է |
| Արտաքին կողային տեսադաշտ | V[<1>](#P6372) | | | Մեկը ձախից | | Թույլատրվում է |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություններ. | <1> Հայելին պետք է տեղադրվի հենարանային մակերևույթի մակարդակից առնվազն 2 մ բարձրության վրա: Հայելին չպետք է տեղակայվի այն տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնց խցիկը տեղակայված է այնպիսի բարձրության վրա, որ տվյալ կարգադրությունը չի կարող կատարվել:  <2> «կառավարման օրգանների առջևի տեղակայման» տակ հասկացվում է կոմպլեկտավորում, որում շարժիչի երկարության կեսից ավելին գտնվում է հողմապակու հիմքի առջևի՝ առավել հեռավոր կետից դուրս, իսկ ղեկանիվի կունդը՝ տրանսպորտային միջոցի երկարության առջևի քառորդում:  Հետին տեսքի հայելիների դասերը՝  L-ոչ մեծ չափսի հետին տեսքի հիմնական արտաքին հայելիներ՝ տափակ կամ գնդաձև, մասնակի կամ ամբողջությամբ փակ տիպի թափք չունեցող L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների վրա տեղակայման համար նախատեսված.  I-հետին տեսքի ներքին հայելիներ՝ տափակ կամ գնդաձև.  II-հետին տեսքի հիմնական արտաքին հայելիներ՝ մեծ չափսի, գնդաձև.  III-հետին տեսքի հիմնական արտաքին հայելիներ՝ ոչ մեծ չափսի, տափակ կամ գնդաձև (թույլատրվում է կորության ավելի փոքր շառավիղ, քան II դասի հայելիների համար).  IV-հետին տեսքի լայնանկյուն արտաքին հայելիներ՝ գնդաձև.  V-կողային տեսադաշտի արտաքին հայելիներ՝ գնդաձև.  VI-առջևի տեսադաշտի հայելիներ՝ գնդաձև։ |

4.13. Հետին տեսքի հայելիները պետք է ամրացված լինեն այնպես, որ բացառվի տրանսպորտային միջոցի շարժման ժամանակ դրանց կամայական տեղաշարժը:

**5. Դողերին և անիվներին ներկայացվող պահանջները**

5.1. Տրանսպորտային միջոցները պետք է լրակազմված լինեն դողերով՝ տրանսպորտային միջոցներն արտադրողների շահագործման փաստաթղթերի համաձայն:

5.2. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայված յուրաքանչյուր դող պետք է.

5.2.1. Ըստ չափականության՝ համապատասխանի տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերի առաջարկություններին և այն անիվի չափականությանը, որի վրա այն մոնտաժված է:

5.2.2. Ըստ դողի վրա զետեղված մականշվածքի մեջ նշված արագության՝ համապատասխանի կամ գերազանցի տրանսպորտային միջոցի առավելագույն կառուցվածքային արագությունը՝ համաձայն 5.1 աղյուսակի (ըստ ՄԱԿ-ի N 30 և N 54 կանոնների)։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Մականշվածքում դողերի արագության կատեգորիայի նշումը  
և դրանց համապատասխանող տրանսպորտային միջոցի առավելագույն թույլատրելի արագությունները

Աղյուսակ 5.1

| Արագության կատեգորիայի նշումը | Առավելագույն թույլատրելի արագությունը, կմ/ժ |
| --- | --- |
| F | 80 |
| G | 90 |
| J | 100 |
| K | 110 |
| L | 120 |
| M | 130 |
| N | 140 |
| P | 150 |
| Q | 160 |
| R | 170 |
| S | 180 |
| T | 190 |
| U | 200 |
| H | 210 |
| V | 240 |
| W | 270 |
| Y | 300 |

5.2.3. Ըստ դողին ընկնող փաստացի առավելագույն զանգվածի չգերազանցի 5.2 աղյուսակի համաձայն դողի վրա զետեղված մականշվածքում նշված կրող ունակության ինդեքսին համապատասխանող արժեքը (ըստ ՄԱԿ-ի N 30 կամ N 54 կանոնների)։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Դողերի կրող ունակության ինդեքսի նշանները  
և դրանց համապատասխանող՝ դողի վրա ընկնող զանգվածի արժեքները

Աղյուսակ 5.2

| Դողի կրող ունակության ինդեքսը | | Դողին ընկնող առավելագույն թույլատրելի զանգվածը, կգ | | Դողի կրող ունակության ինդեքսը | | Դողին ընկնող առավելագույն թույլատրելի զանգվածը, կգ | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 0 | | 45 | | 101 | | 825 | |
| 1 | | 46,2 | | 102 | | 850 | |
| 2 | | 47,5 | | 103 | | 875 | |
| 3 | | 48,7 | | 104 | | 900 | |
| 4 | | 50 | | 105 | | 925 | |
| 5 | | 51,5 | | 106 | | 950 | |
| 6 | | 53 | | 107 | | 975 | |
| 7 | | 54,5 | | 108 | | 1 000 | |
| 8 | | 56 | | 109 | | 1 030 | |
| 9 | | 58 | | 110 | | 1 060 | |
| 10 | | 60 | | 111 | | 1 090 | |
| 11 | | 61,5 | | 112 | | 1 120 | |
| 12 | | 63 | | 113 | | 1 150 | |
| 13 | | 65 | | 114 | | 1 180 | |
| 14 | | 67 | | 115 | | 1 215 | |
| 15 | | 69 | | 116 | | 1 250 | |
| 16 | | 71 | | 117 | | 1 285 | |
| 17 | | 73 | | 118 | | 1 320 | |
| 18 | | 75 | | 119 | | 1 360 | |
| 19 | | 77,5 | | 120 | | 1 400 | |
| 20 | | 80 | | 121 | | 1 450 | |
| 21 | | 82,5 | | 122 | | 1 500 | |
| 22 | | 85 | | 123 | | 1 550 | |
| 23 | | 87,5 | | 124 | | 1 600 | |
| 24 | | 90 | | 125 | | 1 650 | |
| 25 | | 92,5 | | 126 | | 1 700 | |
| 26 | | 95 | | 127 | | 1 750 | |
| 27 | | 97,5 | | 128 | | 1 800 | |
| 28 | | 100 | | 129 | | 1 850 | |
| 29 | | 103 | | 130 | | 1 900 | |
| 30 | | 106 | | 131 | | 1 950 | |
| 31 | | 109 | | 132 | | 2 000 | |
| 32 | | 112 | | 133 | | 2 060 | |
| 33 | 115 | | 134 | | 2 120 | |
| 34 | 118 | | 135 | | 2 180 | |
| 35 | 121 | | 136 | | 2 240 | |
| 36 | 125 | | 137 | | 2 300 | |
| 37 | 128 | | 138 | | 2 360 | |
| 38 | 132 | | 139 | | 2 430 | |
| 39 | 136 | | 140 | | 2 500 | |
| 40 | 140 | | 141 | | 2 575 | |
| 41 | 145 | | 142 | | 2 650 | |
| 42 | 150 | | 143 | | 2 725 | |
| 43 | 155 | | 144 | | 2 800 | |
| 44 | 160 | | 145 | | 2 900 | |
| 45 | 165 | | 146 | | 3 000 | |
| 46 | 170 | | 147 | | 3 075 | |
| 47 | 175 | | 148 | | 3 150 | |
| 48 | 180 | | 149 | | 3 250 | |
| 49 | 185 | | 150 | | 3 350 | |
| 50 | 190 | | 151 | | 3 450 | |
| 51 | 195 | | 152 | | 3 550 | |
| 52 | 200 | | 153 | | 3 650 | |
| 53 | 206 | | 154 | | 3 750 | |
| 54 | 212 | | 155 | | 3 875 | |
| 55 | 218 | | 156 | | 4 000 | |
| 56 | 224 | | 157 | | 4 125 | |
| 57 | 230 | | 158 | | 4 250 | |
| 58 | 236 | | 159 | | 4 375 | |
| 59 | 243 | | 160 | | 4 500 | |
| 60 | 250 | | 161 | | 4 625 | |
| 61 | 257 | | 162 | | 4 750 | |
| 62 | 265 | | 163 | | 4 875 | |
| 63 | 272 | | 164 | | 5 000 | |
| 64 | 280 | | 165 | | 5 150 | |
| 65 | 290 | | 166 | | 5 300 | |
| 66 | 300 | | 167 | | 5 450 | |
| 67 | 307 | | 168 | | 5 600 | |
| 68 | 315 | | 169 | | 5 800 | |
| 69 | 325 | | 170 | | 6 000 | |
| 70 | 335 | | 171 | | 6 150 | |
| 71 | 345 | | 172 | | 6 300 | |
| 72 | 355 | | 173 | | 6 500 | |
| 73 | 365 | | 174 | | 6 700 | |
| 74 | 375 | | 175 | | 6 900 | |
| 75 | 387 | | 176 | | 7 100 | |
| 76 | 400 | | 177 | | 7 300 | |
| 77 | 412 | | 178 | | 7 500 | |
| 78 | 425 | | 179 | | 7 750 | |
| 79 | 437 | | 180 | | 8 000 | |
| 80 | 450 | | 181 | | 8 250 | |
| 81 | 462 | | 182 | | 8 500 | |
| 82 | 475 | | 183 | | 8 750 | |
| 83 | 487 | | 184 | | 9 000 | |
| 84 | 500 | | 185 | | 9 250 | |
| 85 | 515 | | 186 | | 9 500 | |
| 86 | 530 | | 187 | | 9 750 | |
| 87 | 545 | | 188 | | 10 000 | |
| 88 | 560 | | 189 | | 10 300 | |
| 89 | 580 | | 190 | | 10 600 | |
| 90 | 600 | | 191 | | 10 900 | |
| 91 | 615 | | 192 | | 11 200 | |
| 92 | 630 | | 193 | | 11 500 | |
| 93 | 650 | | 194 | | 11 800 | |
| 94 | 670 | | 195 | | 12 150 | |
| 95 | 690 | | 196 | | 12 500 | |
| 96 | 710 | | 197 | | 12 850 | |
| 97 | 730 | | 198 | | 13 200 | |
| 98 | 750 | | 199 | | 13 600 | |
| 99 | 775 | | 200 | | 14 000 | |
| 100 | 800 | |  | |  | |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | 210 կմ/ժ-ից բարձր արագությունների համար ընկնող առավելագույն զանգվածի ցուցանիշը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 30 կանոններին: |

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5.3. Երկտակած անիվները պետք է տեղակայված լինեն այնպես, որ սկավառակներում փականային անցքերը համատեղվեն օդի ճնշման և դողերի ներմղման չափման հնարավորությունն ապահովելու համար:

5.4. Հակասահքային բութակներով դողերը, կիրառվելու դեպքում, պետք է տեղակայված լինեն տրանսպորտային միջոցի բոլոր անիվների վրա:

5.5. Արգելվում է ամռանը (հունիս, հուլիս, օգոստոս) հակասահքային բութակներով դողերով լրակազմված տրանսպորտային միջոցների շահագործումը:

Արգելվում է ձմռանը (դեկտեմբեր, հունվար, փետրվար) սույն հավելվածի 5.6.3-րդ կետի պահանջները բավարարող ձմեռային դողերով չլրակազմված՝ M1 և N1 կատեգորիայիտրանսպորտային միջոցների շահագործումը։ Ձմեռային դողերը տեղակայվում են նշված տրանսպորտային միջոցների բոլոր անիվների վրա։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Սույն կետի առաջին պարբերության մեջ նշվածից տարբեր ժամանակահատված կարող է սահմանվել Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետության օրենսդրությամբ՝ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններին բնորոշ կլիմայական և աշխարհագրական գործոնների հետ կապված։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5.6. Դողը համարվում է շահագործման համար ոչ պիտանի՝ հետևյալ դեպքերում

5.6.1. Մաշվածության մեկ ցուցիչի առաջացում (վազքակոսի առվակի հատակով ելունի՝ դրա մաշվածության աստիճանը վիզուալ կերպով որոշելու համար նախատեսվող, որի խորությունը համապատասխանում է դողերի պահպանաշերտի նկարի՝ նվազագույն թույլատրելի խորությանը).

5.6.2. Դողերի պահպանաշերտի նկարի մնացորդային խորությունը (մաշվածության ցուցիչների բացակայության դեպքում) ոչ ավելի, քան՝

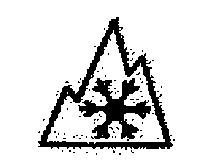
0,8 մմ՝ L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար.

1,0 մմ՝ N2, N3, О3, О4 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար.

1,6 մմ՝ М1, N1, О1, О2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար.

2,0 մմ՝ М2, М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար:

5.6.3. Ձմեռային այն դողերի պահպանաշերտի նկարի մնացորդային խորությունը, որոնք նախատեսված են սառցապատ կամ ձնեպատ ճանապարհային ծածկույթի վրա շահագործման համար, մակնշված են երեք գագաթներով և ներսում փաթիլով՝ լեռան տեսքով (նկար 5.1), ինչպես նաև մակնշված՝ նշված ծածկույթի վրա շահագործման ժամանակ «М+S», «M&S», «М S» նշաններով (մաշվածության ցուցիչի բացակայության դեպքում)՝ 4,0 մմ-ից ոչ ավելի:



Նկար 5.1. Ձմեռային դողի վրա զետեղվող մականշվածքը

5.6.4. Մղակների՝ խցափակիչով, խցանով և այլ հարմարանքներով փոխարինելը:

5.6.5. Դողերի տեղային վնասվածքների առկայությունը (ծակումները, միջանցիկ և ոչ միջանցիկ ճղվածքները և այլն), որոնք մերկացնում են կորդը, ինչպես նաև հիմնակմախքում, դողածածկանում, կողեզրում (ուռչելու), պահպանաշերտի, կողամասի և հերմետիզացնող շերտի տեղային շերտատման մեջ շերտատումների առկայությունը։

5.7. Չի թույլատրվում՝

5.7.1. անիվների սկավառակների և եզրակների ամրակման առնվազն մեկ հեղույսի կամ մանեկի բացակայությունը.

5.7.2. անիվների սկավառակների և եզրակների վրա ճաքերի, զոդմամբ դրանց վերացման հետքերի առկայությունը.

5.7.3. անիվների սկավառակներում ամրակման անցքերի ձևի և չափսերի տեսանելի խախտումներ.

5.7.4. տրանսպորտային միջոցի մեկ սռնու վրա դողերի տեղակայում՝ տարբեր չափայնության, կառուցվածքի (շառավղային, անկյունագծային, խցային, ոչ խցային), տարբեր մոդելների, արագության տարբեր կատեգորիաներով, կրող ունակության ինդեքսներով, պահպանաշերտի նկարներով, ձմեռային և ոչ ձմեռային, նոր և վերականգնված, նոր և պահպանաշերտի խորացված նկարով:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ծանոթագրություն. 5.7.4 կետի պահանջները կիրառվում են տրանսպորտային միջոցի վրա պահեստային դողը ժամանակավոր տեղադրելու դեպքում:

5.8. Վերականգնված դողերի կիրառումը

5.8.1. Նոր պահպանաշերտի կիրարկմամբ վերականգնված դողերի կիրառումը չի թույլատրվում տրանսպորտային միջոցների առջևի սռնու վրա:

5.8.2. 5.8.1-րդ կետով չնախատեսված դեպքերում տրանսպորտային միջոցների վրա կարող են կիրառվել վերականգնված դողերի արտադրության մասով ՄԱԿ-ի N 108 և N 109 կանոնների հետևյալ պահանջներին համապատասխան վերականգնված դողերը։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5.8.2.1. Նախկինում արդեն վերականգնված պահպանաշերտով դողերի կրկնակի վերականգնումն ըստ ՄԱԿ-ի N 108 կանոնների չի թույլատրվում։

(Եվրասիականնոնների չի թույլատրվում։նաշերտով դողերի կրկնակի վերականգնումն ըստ ՄԱԿ-ի ն խմբագրությամբ)

5.8.2.2. Այն դողերի պահպանաշերտի վերականգնումը, որոնց տարիքը գերազանցում է յոթ տարին, ըստ ՄԱԿ-ի N 108 կանոնների չի թույլատրվում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

5.8.2.3. Վերականգնված դողի մականշվածքի մեջ պետք է ներկա լինի «Retread» նշումը։

5.8.2.4. Վերականգնված պահպանաշերտով դողի վրա մականշվածքից բացի պետք է հստակ զետեղված լինի պաշտոնական հաստատման միջազգային նշանը, որը բաղկացած է շրջանից, որտեղ նշված է «Е» տառը, որին հաջորդում են այն երկրի տարբերակիչ համարը, որը ներկայացրել է պաշտոնական հաստատումը ըստ ՄԱԿ-ի N 108 կամ N 109 կանոնների, և պաշտոնական հաստատման համարները։

(Եվրասիականների, և պաշտոնական հաստատման համարները։ է «Е» տառը, որին հաջորդում են այխմբագրությամբ)

5.8.2.5. Վերականգնված պահպանաշերտով դողերի մականշվածքում չի թույլատրվում արագության կատեգորիայի և կրող ունակության ինդեքսի նշումը՝ առավել բարձր, քան մինչ վերականգնումը:

5.8.3. М կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների հետին սռնու, М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների միջին սռնու, N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների միջին և հետևի սռնիների, О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների բոլոր սռնիների վրա թույլատրվում է վերանորոգված տեղային վնասվածքներով դողերի կիրառությունը, իսկ «Regroovable» մականշվածքն ունեցող դողերի դեպքում՝ նաև դողեր արտադրողի փաստաթղթերի համապատասխան ակոսատի խորացված մեթոդով պահպանաշերտի նկարով դողերի կիրառությունը։

**6. Կցորդման սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները**

6.1. Թամբային քարշակների թամբակցորդման սարքվածքի միացքները պետք է կցորդումից հետո ավտոմատ կերպ փակվեն։ Թամբակցորդման սարքվածքի ձեռքով և ավտոմատ կերպով բլոկավորումը պետք է կանխեն քարշակի և կիսակցորդի ինքնակամ ապակցորդումը։ Կցորդման սռնացցի, սռնացցի բնի, հենարանային սալիկի, ձգիչ կեռի, քարշակցորդման սարքվածքի գնդի դեֆորմացումները, ճեղքվածքները, ճաքերը և այլ տեսանելի վնասվածքներ, կցորդման սարքվածքների և դրանց ամրակման դետալների ճաքերը, վնասվածքները, այդ թվում նաև տեղային, կամ դրանց բացակայությունը չի թույլատրվում։

6.2. Միասռնի կցորդները (բացառությամբ երկարասայլերի) և աշխատանքային արգելակման համակարգերով չսարքավորված կցորդները պետք է սարքավորված լինեն ապահովիչ հարմարանքներով (շղթաներով, մետաղաճոպաններով), որոնք պետք է լինեն աշխատունակ։ Ապահովիչ շղթաների (մետաղաճոպանների) երկարությունը պետք է կանխարգելի առեղի կցորդման հանգույցի շփումը ճանապարհային մակերևույթի հետ և միաժամանակ ապահովի կցորդով կառավարումը քարշակցորդման սարքվածքի խզվածքի (կոտրվածքի) դեպքում։

6.3. Կցորդները (բացառությամբ միասռնիների և երկարասայլերի) պետք է սարքավորված լինեն քարշակի հետ կցումը և ապակցումը հեշտացնող դիրքում առեղի կցող հանգույցը պահող սարքվածքով։

6.4. Կցորդման հանգույցի կամ կցորդի առեղի դեֆորմացումները, որոնք կոպիտ կերպով խախտում են դրանց դիրքը կցորդի սիմետրիայի լայնակի կենտրոնական հարթության նկատմամբ, կցորդման հանգույցի կամ կցորդի առեղի պատռումներ, ճաքեր և տեսանելի այլ վնասվածքներ չեն թույլատրվում։

6.5. Չի թույլատրվում հեղույսային միացքների և առեղը կցորդին, կցորդման հանգույցը առեղին, ռեակտիվ մետաղաձողերի սռնացցի և մանեկների ամրակումների սևեռակման թուլացում։

Առեղի սռնու մանեկը պետք է պտուտակված լինի մինչև վերջ և երիթակվի:

Առեղի կցորդման հանգույցի ամրակման մանեկը պետք է մինչև վերջ պտուտակված լինի և սևեռակվի փականքային տափօղակով և մանեկով։

Սռնացցի սևեռապնդման տափօղակները պետք է սևեռակեն մինչև վերջ պտուտակված մանեկը։

6.6. Չի թույլատրվում կցորդով կցորդված քարշակի համար քարշային երկժանիով անբացարկ քարշակցորդման սարքվածքներում լայնական խաղացքը։

6.1. Մարդատար մեքենաների քարշակցորդման սարքվածքները պետք է ապահովեն անբացարկ կցում։ Ինքնակամ ապակցում չի թույլատրվում։

6.8. Կցորդման սարքվածքների չափսային բնութագրերին ներկայացվող պահանջները

6.8.1. Մինչև 40 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով կիսակցորդի կցորդման սարքվածքների կցորդման սռնացցի տրամագիծը պետք է լինի 50,9 մմ-ին հավասար նոմինալից մինչև 48,3 մմ կազմող սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում, իսկ կցորդման սարքվածքի բռնիչների աշխատանքային մակերևույթների առավելագույն ներքին տրամագիծը՝ համապատասխանաբար 50,8 մմ-ից մինչև 55 մմ:

6.8.2. Մինչև 55 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով կիսակցորդների սեպաձև կողպեքով կցորդման սարքվածքների կցորդման սռնացցի տրամագիծը պետք է լինի 50 մմ-ին հավասար նոմինալից մինչև 49 մմ կազմող սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում, իսկ 55 տ-ից ավելի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով կիսակցորդներինը՝ 89,1 մմ-ին հավասար նոմինալից մինչև 86,6 մմ կազմող սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում։

6.8.3. Երկայնական հարթությունում չափված «կեռ-հանգույց» քարշակցորդման համակարգի քարշային կեռի բացվածքի տրամագիծը պետք է լինի 48,0 մմ կազմող նվազագույնից մինչև 53,0 մմ-ին հավասար սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում, իսկ կցորդման հանգույցի ձողիկի հատման նվազագույն տրամագիծը՝ համապատասխանաբար 43,9 մմ-ից մինչև 36 մմ։

6.8.4. Քարշակի քարշային երկժանիով անբացարկ քարշակցորդման սարքվածքների 40 մմ տիպաչափսի սռնացցի տրամագիծը պետք է լինի 40 մմ կազմող նոմինալից մինչև 36,2 մմ-ին հավասար նվազագույն թույլատրելին ընկած սահմաններում, իսկ 50 մմ տիպաչափսի սռնացցի տրամագիծը՝ 50 մմ կազմող նոմինալից մինչև 47,2 մմ-ին հավասար նվազագույն թույլատրելին ընկած սահմաններում։ Կցորդի առեղի՝ 40 մմ տիպաչափսի փոխարինովի ներդիրի տրամագիծը պետք է լինի 40 մմ կազմող նոմինալից մինչև 41,6 մմ-ին հավասար սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում, իսկ 50 մմ տիպաչափսի փոխարինովի ներդիրինը՝ 50 մմ կազմող նոմինալից մինչև   
51,6 մմ-ին հավասար սահմանային թույլատրելին ընկած սահմաններում։

6.8.5. Թեթև մարդատար ավտոմեքենաների քարշակցորդման հարմարանքի գնդի տրամագիծը պետք լինի 50,0 մմ-ին հավասար անվանականից մինչև 49,6 մմ կազմող նվազագույն թույլատրելին ընկած սահմաններում:

**7. Պասիվ անվտանգության պահող  
համակարգերին ներկայացվող պահանջները**

7.1. Այն տրանսպորտային միջոցներում նստելատեղերը, որոնց կառուցվածքով նախատեսվում է անվտանգության գոտիների առկայություն, պետք է դրանցով սարքավորված լինեն շրջանառության մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցների թողարկման պահին գործող նորմատիվ իրավական ակտերի պահանջներին համապատասխան։

Այնուամենայնիվ, սույն կետի առաջին պարբերությունը չի ընդգրկում М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները, որոնք սարքավորված են անվտանգության գոտիներով, եթե օգտագործվում են միջքաղաքային հաղորդակցման մեջ ուղևորափոխադրման համար։

Չի թույլատրվում տրանսպորտային միջոցների կառուցվածքով նախատեսված անվտանգության գոտիների ապամոնտաժումը կամ դրանց այնպիսի վիճակի բերելը, որի դեպքում հնարավոր չէ դրանց՝ ըստ նշանակության օգտագործելը։

7.2. Տրանսպորտային միջոցների վրա տեղակայված անվտանգության գոտիները չպետք է ունենան հետևյալ թերությունները՝

7.2.1. անզեն աչքով տեսանելի՝ ձգափոկի վրա պատռվածք.

7.2.2. կողպեքը չի սևեռակում ձգափոկի «լեզվակը» կամ չի շպրտում այն՝ փակող սարքվածքի կոճակը սեղմելուց հետո։

7.2.3. ձգափոկը ներս կամ դուրս չի քաշվում ներքաշող սարքվածքի (կոճի) մեջ։

7.2.4. վթարային փակող ներքաշող սարքվածքով գոտու ձգափոկի կտրուկ արտաձգման դեպքում չի ապահովվում դրա՝ ներքաշող սարքվածքից (կոճից) արտաձգման դադարեցումը (բլոկավորումը)։

7.3. Չի թույլատրվում արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նախատեսված անվտանգության բարձիկների տեղակայումը։

7.4. Չի թույլատրվում տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված գլխակալների ապամոնտաժումը։

**8. Հետևի և կողային պաշտպանիչ  
սարքվածքներին ներկայացվող պահանջները**

8.1. Չի թույլատրվում արտադրողի կողմից նախատեսված հետևի և կողային պաշտպանիչ սարքվածքների տեղակայման ապամոնտաժումը կամ տեղի փոփոխությունը։

**9. Շարժիչին և դրա համակարգերին  
ներկայացվող պահանջները**

9.1. Արտանետումներին ներկայացվող պահանջները

9.1.1. Շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտվելու նվազագույն և բարձր հաճախականությունների վրա պարապ ընթացքի ռեժիմում բենզինով և գազով շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների բանած գազերում ածխածնի օքսիդի (СО) և ածխաջրածինների (CH) պարունակությունը չպետք է գերազանցի մինչև տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ բաց թողնելը դրա տիպի համապատասխանության գնահատման նպատակներով արտադրողի կողմից սահմանված արժեքները, իսկ այդ տվյալների բացակայության դեպքում՝ չպետք է գերազանցի 9.1 աղյուսակում նշված արժեքները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ածխաջրածինների (CH) պարունակության չափումն իրականացվում է միայն կարբյուրատորային շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների վրա։

(պարբերությունն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

Աղյուսակ 9.1

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

| Տրանսպորտային միջոցների կատեգորիաները և լրակազմումը | Շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականությունը | СО (ծավալային մասը), % | CH  (ծավալային մասը), մլն-1 |
| --- | --- | --- | --- |
| М և N՝ բանած գազերի չեզոքացման համակարգերով չհագեցած | նվազագույն | 3,5 | 1200 |
| բարձր | 2,0 | 600 |
| М և N՝ 2 և ցածր էկոլոգիական դասի, բանած գազերի չեզոքացման համակարգերով հագեցած | նվազագույն | 0,5 | 200 |
| բարձր | 0,3 | 200 |
| М և N՝ 3 և բարձր էկոլոգիական դասի, բանած գազերի չեզոքացման համակարգերով հագեցած | նվազագույն | 0,3 | - |
| բարձր | 0,2 | - |
| L՝ բանած գազերի չեզոքացման համակարգերով չհագեցած | նվազագույն | 4,5 | - |

9.1.2. 9.1.1 կետի պահանջները պետք է կատարվեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված՝ շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականության դեպքում: Արտադրողի՝ պտտման բարձր հաճախականության մեծության մասին տվյալների բացակայության դեպքում ստուգումը կատարվում է ոչ ցածր, քան 2 000 րոպե-1 շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականության դեպքում (բացառությամբ L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների) և 1 500 րոպե-1 (L կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում)։

9.1.3. 9.1.2 կետում սահմանված պայմաններում շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման բարձր հաճախականության դեպքում 3 և բարձր էկոլոգիական դասի տրանսպորտային միջոցների համար օդի ավելցուկի գործակցի արժեքը պետք է լինի մինչ տրանսպորտային միջոցը շրջանառության մեջ բաց թողնելը դրա տիպի համապատասխանության գնահատման նկատակներով արտադրողի կողմից սահմանված սահմաններում։ Նման տվյալների բացակայության դեպքում ստուգում չի կատարվում։

9.2. Ազատ արագացման ռեժիմում դիզելով աշխատող տրանսպորտային միջոցների բանած գազերի ծխայնությունը չպետք է գերազանցի ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններին տրանսպորտային միջոցի համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերում նշված լույսի կլանման գործակցի արժեքները, կամ շարժիչի կամ տրանսպորտային միջոցի վրա զետեղված պաշտոնական հաստատման նշանի վրա նշված, կամ էլ շահագործման փաստաթղթերում արտադրողի կողմից սահմանված արժեքները։ Նշված տեղեկությունների բացակայության դեպքում բանած գազերի ծխայնությունը չպետք է գերազանցի հետևյալ արժեքները՝

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

9.2.1. 3 և ցածր էկոլոգիական դասի շարժիչների համար՝

2,5 մ-1՝ առանց ներմղման շարժիչների համար.

3,0 մ-1՝ ներմղմամբ շարժիչների համար.

9.2.2. 1,5 մ-1՝ 4 և բարձր էկոլոգիական դասի շարժիչների համար:

9.3. 9.1 և 9.2 կետերի պահանջներին համապատասխանության ստուգում կատարելիս տրանսպորտային միջոցի վազքը պետք է լինի առնվազն 3 000 կմ: Պակաս վազքի դեպքում ստուգում չի անցկացվում։

9.4. Չի թույլատրվում շարժիչի հսկողության և կառավարման համակարգերի և արտանետումների նվազեցման համակարգերի տարրերի բացակայությունը և տեսանելի վնասվածքները (շարժիչի կառավարման էլեկտրոնային բլոկ, թթվածնային տվիչ, կատալիզային չեզոքարար, շարժիչի քարտերի օդափոխության համակարգ, բանած գազերի վերաշրջանառության համակարգ, վառելիքի գոլորշիների հավաքման համակարգ և այլն)։

9.5. Շարժիչի հսկողության միջոցների ազդանշանիչ սարքերի և դրա համակարգերի համակցության վրա տեղակայված ցուցանիշները պետք է համապատասխանեն շարժիչի և դրա համակարգերի սարքին վիճակին։ Կողեզրային ախտորոշման համակարգով հագեցած տրանսպորտային միջոցների վրա այդ համակարգը պետք է լինի լրակազմված և աշխատունակ, ինչպես նաև պետք է բացակայեն կողեզրային ախտորոշման համակարգով պահպանված տրանսպորտային միջոցի անվտանգության ապահովման համակարգերի անսարքինության ծածկագրերը։

9.6. Տրանսպորտային միջոցների սնուցման և թողարկման համակարգերը պետք է լինեն լրակազմված և հերմետիկ։ Չի թույլատրվում վառելիքի կաթումը և կաթիլների ընկնելը շարժիչների սնուցման համակարգում։ Չի թույլատրվում օդի ներծծումը և (կամ) բանած գազերի՝ արտաթողի համակարգն անցնելուց հոսակորուստը։ Արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նախատեսված վառելիքի գոլորշիների հավաքման, բանած գազերի վերաշրջանառության և քարտերի օդափոխության համակարգերը պետք է լինեն լրակազմված և հերմետիկ։

9.7. Վառելիքային բաքի փակիչ սարքվածքները և վառելիքի վրածածկման սարքվածքները պետք է լինեն աշխատունակ։ Վառելիքային բաքերի կափարիչները պետք է սևեռակվեն փակ վիճակում. կափարիչների խցող տարրերի վնասվածքներ չեն թույլատրվում: Չի թույլատրվում սնուցման համակարգի տարրերի ամրակման դետալների բացակայությունը, վնասվելը կամ թուլանալը։

9.8. Գազաբալոնային տրանսպորտային միջոցների սնուցման համակարգը, դրա տեղադրումը և տեղակայումը պետք է համապատասխանեն հետևյալ պահանջներին:

9.8.1. Յուրաքանչյուր գազաբալոն պետք է ունենա արտադրողի կողմից ձևակերպված անձնագիր։

9.8.2. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայված յուրաքանչյուր գազաբալոնի վրա պետք է հստակ, չջնջվող ձևով զետեղված լինեն գոնե հետևյալ տեղեկությունները՝

սերիական համարը.

«ՀՆԳ» կամ «ՍԲԳ» նշանը:

9.8.3. Տրանսպորտային միջոցների վրա առկա գազաբալոնային սարքավորումը հատուկ լիազորված կազմակերպություններում ենթարկվում է պարբերական փորձարկումների բալոններն արտադրողի կողմից սահմանված և բալոնի (բալոնների) անձնագրում նշված բալոնների զննման պարբերականության հետ համընկնող պարբերականությամբ։ Պարբերական փորձարկումների արդյունքների հիման վրա հատուկ լիազորված կազմակերպությունները ձևակերպում են տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայված գազաբալոնային սարքավորման պարբերական փորձարկումների անցկացման մասին վկայականը։

9.8.4. Չի թույլատրվում շահագործման ժամանակ տեղակայված գազաբալոնային սարքավորման կառուցվածքում և լրակազմությունում փոփոխություններ մտցնելը։ Գազաբալոնային սարքավորման վերանորոգման ժամանակ մտցվող փոփոխությունները (ռեդուկտորի կամ բալոնի փոխարինումը), ձևակերպվում են հատուկ լիազորված կազմակերպությունների կողմից գազաբալոնային սարքավորման՝ անվտանգության պահանջներին համապատասխանելու մասին վկայականով։

9.8.5. Վերը նշված 9.8.1, 9.8.3 և 9.8.4 կետերում հիշատակված՝ Մաքսային միության անդամ պետությունների համար միասնական փաստաթղթերի ձևաթղթերը սահմանվում են Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։ Նշված փաստաթղթերը ներկայացվում են տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակի ստուգումներն անկացնելիս։

9.8.6. Չի թույլատրվում՝

9.8.6.1. գազաբալոնների օգտագործումը դրանց պարբերաբար զննման լրացած ժամկետով.

9.8.6.2. գազաբալոնային սարքավորման ամրակման խախտումները.

9.8.6.3. գազաբալոնային սարքավորման տարրերից և դրանց միացքների տեղերից հոսակորուստները:

9.9. Շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման մշտական նպատակային հաճախականությունը պահպանելիս պարապ ընթացքով և պարապ ընթացքի նպատակային հաճախականությունից մինչև նվազագույն հաճախականությունը դրա պտտման դանդաղելու ռեժիմում շարժիչի աշխատանքի ժամանակ անշարժ տրանսպորտային միջոցի վրա գազի հոսքի առանցքի նկատմամբ 45±10° անկյան տակ արտաթող խողովակի կտրածքից 0,5 մ հեռավորության վրա չափված տրանսպորտային միջոցի բանած գազերի արտաթողման աղմուկի մակարդակը չպետք է գերազանցի տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված 5 դԲ Ա արժեքը, իսկ այդ տվյալների բացակայության դեպքում՝ 9.2 աղյուսակում նշված արժեքները։

Շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման նպատակային հաճախականությունը կազմում է՝

շարժիչի առավելագույն հզորությանը համապատասխանող պտտման հաճախականության 75 %-ը՝ 5 000 րոպե-1-ից ոչ բարձր առավելագույն հզորությանը համապատասխանող շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականությամբ տրանսպորտային միջոցների համար.

3 750 րոպե-1՝ 5 000 րոպե-1-ից ավելի, սակայն 7 500 րոպե-1-ից պակաս առավելագույն հզորությանը համապատասխանող շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականությամբ տրանսպորտային միջոցների համար.

շարժիչի ծնկավոր լիսեռի հաճախականության 50 %-ը՝ 7 500 րոպե-1 և բարձր շարժիչի ծնկավոր լիսեռի պտտման հաճախականությամբ տրանսպորտային միջոցների համար։

Եթե ներքին այրման շարժիչը չի կարող հասնել ծնկավոր լիսեռի պտտման նշված հաճախականությանը, ապա նպատակային հաճախականությունը ընդունվում է անշարժ տրանսպորտային միջոցի համար առավելագույն հնարավորից 5 %-ով ցածր։

Այն տրանսպորտային միջոցի համար, որի ներքին այրման շարժիչը չի կարող աշխատել, երբ տրանսպորտային միջոցն անշարժ է, ստուգումներ չեն անցկացվում։

Տրանսպորտային միջոցների շարժիչների արտաթողի   
աղմուկի սահմանային մակարդակները

Աղյուսակ 9.2

|  |  |
| --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան | Ձայնի մակարդակը, դԲ Ա |
| M1, N1 L | 96 |
| M2, N2 | 98 |
| M3, N3 | 100 |

9.10. Չի թույլատրվում բանած գազերի արտաթողի համակարգի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելը։

**10. Կառուցվածքի այլ տարրերի ներկայացվող պահանջները**

10.1. Տրանսպորտային միջոցների վրա հսկողության և ախտորոշման կողեզրային (ներկառուցված), նման միջոցներով սարքավորված միջոցների ազդանշանիչների ցուցմունքները պետք է համապատասխանեն տրանսպորտային միջոցի աշխատունակ վիճակին։ Հսկողության և ախտորոշման կողեզրային միջոցները պետք է լինեն լրակազմված և պահպանված. դրանց տեսանելի վնասվածքները չեն թույլատրվում։

10.2 Թափքի կամ խցիկի դռների փականքները, բեռնային հարթակի կողեզրերի փականները, ցիստեռնների բկանցքերի փականները, վարորդի և ուղևորների նստելատեղերի կարգավորման մեխանիզմները և սևեռակող սարքվածքները, հողմապակու տաքացման և փչահովացման սարքվածքը, տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից նախատեսված հակաառևանգման սարքվածքը պետք է լինեն աշխատունակ։

10.3. Տրանսպորտային միջոցի՝ կողեզրային կախովի դռների փականքները պետք է սևեռակվեն փակման երկու դիրքերում՝ միջանկյալ և վերջնական, եթե դա նախատեսված է տրանսպորտային միջոց արտադրողի կողմից շահագործման փաստաթղթերում։

10.4. Տրանսպորտային միջոցը պետք է լրակազմված լինի աշխատող վիճակում գտնվող ձայնային ազդանշանային սարքով։ Ձայնային ազդանշանային սարքը պետք է դրա կառավարման օրգանը գործողության մեջ դնելիս արտաբերի անընդհատ և մոնոտոն ձայն, որի ձայնային սպեկտրը չպետք է ենթարկվի զգալի փոփոխությունների։

10.5. Արագության չափման միջոցների (արագաչափերի) ապամոնտաժումը և անաշխատունակությունը, ինչպես նաև շարժման, աշխատանքի և հանգստի ռեժիմներին՝ վարորդների կողմից հետևելու հսկողության տեխնիկական միջոցները (եթե դրանց տեղակայումը նախատեսված է սույն տեխնիկական կանոնակարգով) չեն թույլատրվում։

10.6. Չի թույլատրվում տրանսպորտային միջոցի հեղույսային միացքների ձգման թուլացումը և կախոցի ու կարդանային փոխանցման դետալների քայքայումը։

10.7. 1997 թվականի հունվարի 1-ից հետո արտադրված պնևմատիկ կախոցով տրանսպորտային միջոցի հատակի մակարդակի կարգավորիչի հսկիչ արտանցման վրա ճնշումը պետք է համապատասխանի շահագործման փաստաթղթերում՝ արտադրողի կողմից նշվածին։

10.8. Չեն թույլատրվում М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների առջևի և հետևի թափարգելների կառուցվածքի վնասվածքների կամ փոփոխության արդյունքում դեֆորմացումները, որոնց դեպքում թափարգելի՝ դեպի դուրս ցցված մասերի կորության շառավիղը (բացառությամբ ոչ մետաղական էլաստիկ նյութերից պատրաստված դետալների) 5 մմ-ից պակաս է։

10.9. Էլեկտրական հաղորդալարերի տեսանելի քայքայումներ, կարճ միակցումներ և մեկուսապատվածքի ծակման հետքեր չեն թույլատրվում։

10.10. Պահեստային անիվը, կուտակիչ մարտկոցները, նստելատեղերը պետք է հուսալի կերպով ամրացված լինեն արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի փաստաթղթերում նախատեսված տեղերում:

10.11. Բարձիկի դիրքի և նստելատեղի թիկնակի անկյան լայնակի կարգավորման մեխանիզմներով կամ վարորդի նստելատեղի տեղաշարժման մեխանիզմներով սարքավորված տրանսպորտային միջոցների վրա (ուղևորներ նստեցնելու և իջեցնելու համար) նշված մեխանիզմները պետք է լինեն աշխատունակ։ Կարգավորումը կամ օգտագործումը դադարեցնելուց հետո այդ մեխանիզմները պետք է ավտոմատ կերպով բլոկավորվեն։

10.12. Պահեստային անիվի բռնիչը պետք է լինի աշխատունակ։

10.13. Կիսակցորդների հենարանային սարքվածքի ապամոնտաժում չի թույլատրվում։ Հենարանների տրանսպորտային դիրքի սևեռակիչները պետք է լինեն աշխատունակ։

10.14. Շարժիչից, փոխանցման տուփից, կողեզրային ռեդուկտորներից, հետևի կամրջակից, կցորդիչի, կուտակիչ մարտկոցների, սառեցման ու օդափոխության համակարգերի և տրանսպորտային միջոցների վրա լրացուցիչ տեղակայվող հիդրավլիկ սարքվածքներից յուղերի և աշխատանքային հեղուկների կաթիլների ընկնելը չի թույլատրվում։

10.15. Չի թույլատրվում մեղմիչների ամրակման թուլացումը դրանց ամրակման դետալների բացակայության, վնասվելու կամ միջանցիկ քայքայման հետևանքով։

10.16. Չեն թույլատրվում կախոցի կալունակների այտերի, ինչպես նաև կողեզրերի և բեռներն ամրակելու համար նախատեսված հարմարանքների կանգնակների կամ հիմնակմախքների ճաքեր և քայքայումներ։

10.17. Չի թույլատրվում արտադրողի կողմից շահագործման փաստաթղթերով նախատեսված անիվների տակից ցրցողումից պաշտպանելու համակարգերի տարրերի բացակայությունը։

10.18. Արգելվում է տրանսպորտային միջոցի՝ հատուկ ձայնային և լուսային ազդանշանային սարքվածքներով ոչ օրինաչափ սարքավորումը, օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների համար սահմանված՝ գունագրաֆիկական սխեմաների վրա ներկելը։

10.19. L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ չի թույլատրվում՝

10.19.1. արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նախատեսված մոտոցիկլի ղեկային թրթռամեղմիչի անաշխատունակությունը կամ բացակայությունը.

10.19.2. արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նախատեսված թամբի վրա ուղևորների համար ոտնատեղերի կամ բռնալծակների բացակայությունը.

10.19.3. արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի շահագործման փաստաթղթերում նախատեսված անվտանգության աղեղների բացակայությունը կամ դրանք այնպիսի վիճակի բերելը, որի դեպքում անհնարին է դրանց ըստ նշանակության օգտագործումը.

10.19.4. մոտոցիկլետի շրջանակի՝ կողեզրային կցորդով շրջանակի հետ միացքներում խաղացքի առկայությունը։

10.20. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայված՝ արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքվածքը կամ համակարգը պետք է աշխատունակ լինի։

(10.20-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

10.21. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայված արբանյակային նավիգացիոն ապարատուրան պետք է աշխատունակ լինի։

(10.21-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ)

**11. Տրանսպորտային միջոցների  
լրակազմությանը ներկայացվող պահանջները**

11.1. L5, L6, L7, М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները լրակազմվում են ՄԱԿ-ի N 27 կանոնների համաձայն կատարված վթարային կանգառման նշանով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

11.2. L5, L6, L7, М և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները լրակազմվում են առաջին օգնության (ավտոմոբիլային) դեղատուփով, իսկ II և III դասերի М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները՝ առաջին օգնության (ավտոմոբիլային) երեք դեղատուփերով։ Նշված դեղատուփերը լրակազմվում են օգտագործման համար պիտանի բժշկական նշանակության արտադրատեսակներով և այլ միջոցներով։ Չի թույլատրվում դեղատուփի լրակազմման կամայական փոփոխությունը կամ վնասված մականշվածքով և օգտագործման լրացած ժամկետով բժշկական նշանակության արտադրատեսակների այլ միջոցների կիրառությունը։

11.3. М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները լրակազմվում են տրանսպորտային միջոցի անիվների տրամագծին համապատասխանող՝ առնվազն երկու հակահետգլորային հենակներով։

11.4. Անկախ հրդեհաշիջման ավտոմատ համակարգի առկայությունից՝ М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները համալրվում են առնվազն 1 լ տարողությամբ առնվազն մեկ կրակմարիչով, М2, М3 և N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները համալրվում են առնվազն 2 լ տարողությամբ առնվազն մեկ կրակմարիչով։ Կրակմարիչը տեղադրվում է հեշտ հասանելի տեղում։ М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների դեպքում կրակմարիչը տեղադրվում է վարորդի աշխատանքային տեղին մոտ։ Երկհարկանի տրանսպորտային միջոցի դեպքում վերևի հարկում պետք է գտնվի լրացուցիչ կրակմարիչ։ Կրակմարիչները պետք է լինեն կապարակնքված և նրանց վրա պետք է նշված լինի օգտագործման ավարտի ժամկետը, որը ստուգման պահի դրությամբ չպետք է լրացած լինի։

11.5. Տրանսպորտային միջոցների վրա կրակմարիչները և առաջին օգնության (ավտոմոբիլային) դեղատուփերը՝ դրանք ամրակելու համար նախատեսված հարմարանքներով սարքավորված, հուսալի կերպով ամրացվում են տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված տեղերում։

11.6. М, N և О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցները, որոնց առավելագույն կառուցվածքային արագությունը չի գերազանցում 40 կմ/ժ-ը, լրակազմվում են ՄԱԿ-ի N 69 կանոնների համապատասխան կատարված՝ դանդաղընթաց տրանսպորտային միջոցի տարբերիչ նշանով։

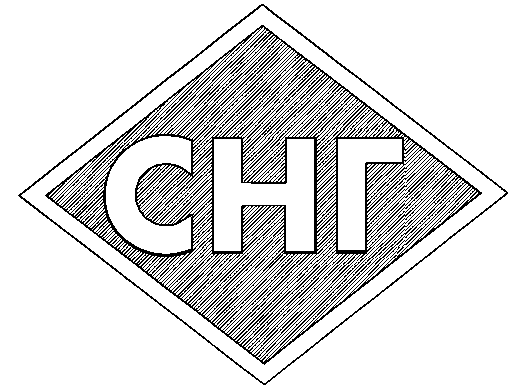
(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

11.7. М կատեգորիայի հոդակապած տրանսպորտային միջոցները, N3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները, բացառությամբ քարշակների, քարշակող կցորդների, և О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցները, որոնց երկարությունը գերազանցում է 8 մ-ը, լրակազմվում են ՄԱԿ-ի N 70 կանոնների համապատասխան կատարված՝ մեծ երկարության և բեռնունակության տրանսպորտային միջոցի տարբերիչ նշանով։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

11.8. Որպես վառելիք հեղուկացված նավթային գազ (ՀՆԳ) կամ սեղմված բնական գազ (ՍԲԳ) օգտագործող М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների վրա զետեղվում է ՄԱԿ-ի N 67 և N 110 կանոններով նախատեսված տարբերիչ նշանները՝ սպիտակ եզրաշերտով կանաչ շեղանկյան տեսքով։ Նշանի մեջտեղում տեղադրվում են հետևյալ տառերը՝ «ՀՆԳ» կամ «ՍԲԳ» (նկար 11.1)։ Շեղանկյան հորիզոնական անկյունագիծը՝ 110-150 մմ, շեղանկյան ուղղահայաց անկյունագիծը՝ 80-110 մմ, եզրաշերտի լայնությունը՝ 4-6 մմ, տառերի բարձրությունը՝ 25 մմ-ից ավելի, տառերի լայնությունը՝ 4 մմ-ից ավելի։ Տարբերիչ նշանները տեղակայվում են առջևից և հետևից, ինչպես նաև դռների ներսում տրանսպորտային միջոցի աջ կողեզրին։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)



Նկար 11.1. Որպես վառելիք հեղուկացված նավթային գազ (ՀՆԳ) կամ սեղմված բնական գազ (ՍԲԳ) օգտագործող М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար տարբերիչ նշանների նմուշը

11.9. М2, М3, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների՝ բացառությամբ G կատեգորիային դասվող տրանսպորտային միջոցների, հակասահքային շղթաներով լրակազմմանը ներկայացվող պահանջները սահմանվում են Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետությունների օրենսդրությամբ՝ կախված կլիմայական և աշխարհագրական գործոններից կամ տեխնոլոգիական առանձնահատկություններից։

Թույլատրվում է հակասահքային շղթաներով չլրակազմել М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցը, եթե այդ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի առանձնահատկություններով պայմանավորված՝ հակասահքային շղթաների օգտագործումը դրա վրա անհնար է կամ տրանսպորտային միջոցի վրա ձմեռային դողեր տեղակայված լինելու դեպքում։

(11.9-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)

**12. Տրանսպորտային միջոցների նույնականացման  
հնարավորության ապահովմանը ներկայացվող պահանջները**

12.1. Տրանսպորտային նշանի վրա զետեղվող նույնականացման համարը պետք է համապատասխանի տվյալ տրանսպորտային միջոցի գրանցման փաստաթղթերում նշված համարին։

12.2. Պետական գրանցման նշանները պետք է տեղակայվեն տրանսպորտային միջոցի վրա դրա կառուցվածքով նախատեսված տեղերում՝ պահպանելով սույն տեխնիկական կանոնակարգի 7-րդ հավելվածի 4.3-րդ կետի պահանջները։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

12.3. Պետական գրանցման նշանների ամրակման համար պետք է կիրառվեն գլխիկներով հեղույսներ կամ պտուտակներ, որոնք ունեն նշանի դաշտի գույնը, կամ լուսային գալվանական պատվածքներ։

Պետական գրանցման նշանները կարող են ամրակվել նաև շրջանակների միջոցով։

Հեղույսները, պտուտակները, շրջանակները չպետք է պատնեշեն պետական գրանցման նշանի վրա առկա տառերը, թվանշանները, եզրակումը, այլ մակագրությունները, ինչպես նաև Մաքսային միության անդամ պետության պետական դրոշի պատկերը։

Չի թույլատրվում փակել պետական գրանցման նշանը օրգանական ապակիով կամ այլ նյութերով։

Պետական գրանցման նշանի վրա չեն թույլատրվում տրանսպորտային միջոցի վրա դրա ամրակման կամ այլ նպատակներով լրացուցիչ անցքերը։ Պետական գրանցման նշանի նստեցման անցքերի կոորդինատների՝ տրանսպորտային միջոցի նստեցման անցքերի կոորդինատների հետ անհամապատասխանության դեպքում պետք է նախատեսվեն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 7-րդ հավելվածի 4.2-րդ և 4.3-րդ կետերի կատարումն ապահովող անցումային կառուցվածքային տարրեր։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

12.4. Կառուցվածքի մեջ մտցված անվտանգության պահանջներում փոփոխությունների հետ տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության մասին՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգով նախատեսվող վկայականի ձևակերպումը պահանջող տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի մեջ փոփոխություններ մտցնելիս պետք է ձևակերպվի նման վկայական:

**13. М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային  
միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

13.1. Դռների վթարային անջատիչը և կայանման պահանջի ազդանշանը, վթարային ելքերը և դրանք գործողության մեջ դնելու սարքվածքները, սրահի ներքին լուսավորման սարքերը, դռների կառավարման շարժաբերը և դրանց աշխատանքի ազդասարքը պետք է լինեն աշխատունակ:

13.2. Վթարային ելքերը պետք է լինեն նշված և ապահովված լինեն դրանց օգտագործման մասով ցուցատախտակներով

13.3. Վթարային ելքերը գործողության մեջ դնելու դետալները (բռնալծակները, ճարմանդները, բռնակները և այլն) պետք է հստակ նշված լինեն որպես վթարային իրավիճակում օգտագործման համար նախատեսվող:

13.4. Չի թույլատրվում դեպի վթարային ելքեր ազատ մուտքը սահմանափակող՝ սրահի՝ կառուցվածքի լրացուցիչ տարրերով սարքավորումը կամ դրանց խոչընդոտներ ստեղծելը:

13.5. Բռնաձողերը պետք է ամրացված լինեն տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված տեղերում:

13.6. Ուղևորային սրահում հատակի միջանցիկ քայքայում կամ փլուզում չի թույլատրվում:

13.7. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով չնախատեսված՝ ուղևորների լրացուցիչ նստելատեղերի տեղակայում չի թույլատրվում:

13.8. Երեխաների փոխադրման համար առջևից և հետևից պետք է տեղակայված լինեն Մաքսային միության անդամ պետությունների Ճանապարհային երթևեկության կանոններին համապատասխան «Երեխաների փոխադրում» տարբերիչ նշանները:

13.9. Թափքի արտաքին կողեզրային կողմերին, ինչպես նաև ավտոբուսի սիմետրիայի առանցքով առջևում և հետևում պետք է զետեղված լինեն «ԵՐԵԽԱՆԵՐ» հակադիր մակագրությունները՝ առնվազն 25 սմ բարձրությամբ ուղիղ տպատառերով՝ դրանց բարձրության առնվազն 1/10 հաստությամբ: Մակագրությունները կատարվում են ռուսերենով և կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

Նշված մակագրությունների կողքին այլ նշումների կամ մակագրությունների առկայությունը (դրանց բարձրության առնվազն 1/2 հեռավորության վրա) չի թույլատրվում:

13.10. Երեխաների փոխադրման համար նախատեսված ավտոբուսի թափքը պետք է ներկված լինի դեղին:

**14. Օպերատիվ ծառայությունների հատուկ  
տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

14.1. Օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների՝ հատուկ լուսային և (կամ) ձայնային ազդանշանային սարքերով սարքավորելը, հատուկ գունագծագրական սխեմաների ներկելը պետք է համապատասխանեն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի պահանջներին և առանց համապատասխան թույլտվության՝ չեն թույլատրվում:

14.2. Օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների արտաքին մակերևույթների վրա չեն թույլատրվում գովազդային բովանդակության մակագրություններ և նկարներ:

14.3. Հատուկ լուսային և (կամ) ձայնային ազդանշանային սարքերը պետք է լինեն աշխատունակ:

**15. Մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներին   
ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

15.1. Հատուկ սարքավորման ամրակման, հեղույսային միացքների ձգումների թուլացում, ամրակման դետալների, երկայնահեծանների, հարթակների կամ ցիստեռնների ճաքեր, վնասվածքներ և զոդակարերի խզումներ ու ճաքեր չեն թույլատրվում:

15.2. Ինքնաթափի հարթակի կողային կողեզրերի հարկադրական փակման համար մետաղաճոպանները՝ մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների կարապիկներում և բեռնամբարձիչ սարքվածքներում, կիսակցորդների սայլակների շրջադարձով կառավարման համակարգերում, ամրակման մետաղաճոպանները, շղթաները և ճոպանները դրանց վրա ամրակված կեռերով պետք է լինեն աշխատունակ: Չի թույլատրվում մետաղաճոպաններում պոկված հյուսերի և մետաղալարերի առկայություն: Շղթաների օղակների ճաքեր և վնասվածքներ չեն թույլատրվում:

15.3. Ընթացային սայլակի շրջադարձային սարքվածքով սարքավորված կիսակցորդ-ֆերմատարի շրջադարձային սարքվածքի բլոկավորման համակարգը պետք է լինի աշխատունակ:

15.4. Ավտոբիտումատարների, ավտոբետոնախառնիչների և այդ համակարգով սարքավորված մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների հատուկ սարքավորման կազմում լրացուցիչ վառելիքային համակարգից հոսվածքներ և կաթում չեն թույլատրվում:

15.5. Աշխատանքային անոթի ձգափականային փականակի անկիպության միջով կամ ջրախառնուրդային սարքվածքի և զետեղարանի միացքների միջով լուծույթի հոսվածքներ և կորուստներ չեն թույլատրվում:

15.6. Ինքնաթափ տրանսպորտային միջոցների հարթակի տրանսպորտային (փակ) դիրքի մեխանիկական սևեռիչների բացակայությունը կամ անաշխատունակությունը, բացառությամբ մինչև 1996 թվականի հունվարի 1-ը արտադրված հետևի բեռնաթափմամբ ինքնաթափների, չի թույլատրվում:

15.7. Սորուն բեռների փոխադրման համար ինքնաթափների հարթակների վերևում աշխատանքային դիրքում վրանածածկի ամրակման հարմարանքների (ճարմանդներ, կեռեր և այլն) և կողեզրերի ու հարթակի հատակի կցվածքներում բացակների բացառման համար նախատեսված խցող սարքվածքների բացակայությունը կամ անաշխատունակությունը չի թույլատրվում:

15.8. Շարժման ժամանակ եզրաչափքային լույսերի արտաքին եզրից տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունից 0,4 մ-ից ավելի դեպի ձախ և (կամ) դեպի աջ դուրս ցցված կամ առջևից և (կամ) հետևից տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային երկարությունից 1,0 մ-ից ավելի դուրս ցցված տեխնոլոգիական սարքավորման տարրերը պետք է ներկված լինեն շերտագծերով:

16. Կոմունալ տնտեսության և ճանապարհների պահպանման համար հատուկ տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները

16.1. Շարժման ժամանակ եզրաչափքային լույսերի արտաքին եզրից տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունից 0,4 մ-ից ավելի աջ և (կամ) ձախ կամ առջևից և (կամ) հետևից տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային երկարությունից 1,0 մ-ից ավելի դուրս ցցված տեխնոլոգիական սարքավորման կառուցվածքի տարրերը պետք է ներկված լինեն շերտազոլերով:

Շերտազոլերի ներկվածքի գույնը՝ հերթափոխվող կարմիր և սպիտակ (դեղին) շերտազոլերը՝ նույն՝ 30-100 մմ լայնության, դրանց թեքության անկյունը՝ 45±5° դեպի ներս և ներքև:

16.2. Ճանապարհների վրա բերքահավաքման աշխատանքների կատարման համար նախատեսված մեքենաները պետք է սարքավորված լինեն դեղին կամ նարնջագույն հատուկ լուսային ազդանշաններով (առկայծող փարոսիկներով):

Առկայծող փարոսիկների քանակը և դիրքը պետք է ապահովեն լույսի ճառագայթման աղբյուրի կենտրոնով անցնող հորիզոնական հարթությունում 360° անկյան վրա դրանց տեսանելիությունը:

16.3. Մեքենայի շարժման ժամանակ եզրաչափքային լույսերի արտաքին եզրից եզրաչափքային լայնությունից 0,4 մ-ից ավելի աջ և (կամ) ձախ դուրս ցցված կամ առջևից և (կամ) հետևից տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային երկարությունից 1,0 մ-ից ավելի դուրս ցցված տեխնոլոգիական սարքավորման կառուցվածքի տարրերը պետք է նշված լինեն ըստ ՄԱԿ-ի N 3 կանոնների IА դասի՝ լուսանդրադարձիչներով կամ դեպի առաջ և հետ ուղղված լուսավորող մակերևույթով եզրաչափքային լապտերով կամ ըստ ՄԱԿ-ի N 104 կանոնների՝ լուսանդրադարձման մականշվածքով:

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

16.4. Գուդրոնապատիչ մեքենաների վրա պետք է ընթեռնելի լինի «ԶԳՈՒՇԱՑԵՔ, ՏԱՔ ՀԱՆՔԱՁՅՈՒԹ» նախազգուշացնող նշանը: Մակագրությունը կատարվում է ռուսերենով և կարող է կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

16.5. Ինքնագնաց անվավոր մեքենաները, որոնք ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներով տեղաշարժվում են 20 կմ/ժ և ավելի արագությամբ և ունեն 2,55 մ-ից ավելի լայնություն, ինչպես նաև ավտոճանապարհների երթևեկելի մասում աշխատանքներ կատարելու համար նախատեսված մեքենաները պետք է սարքավորված լինեն դեղին կամ նարնջագույն հատուկ լուսային ազդանշաններով (առկայծող փարոսիկներով)։

Առկայծող փարոսիկների քանակը և դիրքը պետք է ապահովեն լույսի ճառագայթման աղբյուրի կենտրոնով անցնող հորիզոնական հարթությունում 360° անկյան վրա դրանք տեսանելիությունը:

**17. Կցորդ-արձակիչի օգտագործմամբ բեռների փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

17.1. Կարապիկների, սեղմակների և բեռների ամրակման այլ մեխանիզմների վնասվելը կամ անաշխատունակությունը չի թույլատրվում:

17.2. Չի թույլատրվում 100 մմ-ից ավելի փայտակիր կցորդ-արձակիչի խաչաձև կցորդման մետաղաճոպանների կախ ընկնելը, եթե արտադրողի կողմից շահագործման փաստաթղթերում այլ արժեք նախատեսված չէ:

17.3. Քարշակի վրա կցորդ-արձակիչը տեղակայելիս տեղաշարժվելուց և պտտվելուց կցորդ-արձակիչի առեղի տրանսպորտային դիրքի ամրակման և սևեռակման խախտումը չի թույլատրվում:

17.4. Փայտակուտակարանի կանգնակների ավելացում, փայտակուտակարանի կանգնակների, խաչաձև կցիչի, շղթաների և փայտակուտակարանի կանգնակների մետաղաճոպանների խախտումներ չի թույլատրվում:

**18. Ավտոէվակուատորներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

18.1. Չի թույլատրվում փոխադրվող ավտոմոբիլների և մեքենաների՝ ճոպաններով (մետաղաճոպաններով) լրացուցիչ կապման համար բլթանցքերի քայքայումը:

18.2. Տրանսպորտային դիրքում հենարանային սարքվածքները և հենարանների ամրակման սևեռակիչները պետք է լինեն աշխատունակ:

18.3. Ավտոէվակուատորի հարթակի վրա փոխադրվող ավտոմոբիլների սևեռակման համար պահպանական կողեզրի և հենարանների քայքայում չի թույլատրվում:

19. Բեռնամբարձ սաքրվածքներով տրանսպորտային  
միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները

19.1. Մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցի թափքի ներսում հարթակի հատակի վրա տարա-սարքավորման անիվների տրանսպորտային դիրքում պահելու համար նախատեսվող հարմարանքները (սևեռակիչները) պետք է լինեն աշխատունակ:

19.2. Բազային տրանսպորտային միջոցի երկարությամբ եզրաչափքից դուրս ցցված վերհանի մասերը (սլաքի առջևի և հետևի մասերը, ճոճան և այլն) պետք է սարքավորված լինեն լուսային սարքերով և ազդանշանային ներկվածքով՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի 2.3 ենթակետի և Մաքսային միության անդամ պետության Ճանապարհային երթևուկության կանոններին համապատասխան:

**20. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող պահանջները**

20.1. Ցիստեռնի ամբողջ պարագծով ավտոցիստեռնների և կցորդների (կիսակցորդների), հանովի ցիստեռնների փոխադրման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոցների և տրանսպորտային միջոցներ-մարտկոցների վրա պետք է տեղակայված լինեն կողային կամ հետևի պաշտպանիչ սարքվածքներ:

Հետևի պաշտպանիչ սարքվածքը չի պահանջվում հետևի պատով բեռնաթափմամբ ցիստեռն-ինքնաթափով տրանսպորտային միջոցների վրա, որոնք նախատեսված են փոշենման կամ հատիկավորված բեռների համար կորպուսի հետևի արմատուրով ցիստեռնի կորպուսը պաշտպանելու ֆունկցիան կատարելու պայմանով:

20.2. Ցիստեռնի հետևի պատի և պաշտպանիչ սարքի հետևի մասի միջև եղած հեռավորությունը (ցիստեռնի պատի եզրային հետևի կետից կամ փոխադրվող բեռի հետ շփվող ցցվող արմատուրից) պետք է լինի առնվազն 100 մմ:

20.3. Տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից չնախատեսված լրացուցիչ վառելիքի բաքերի՝ վտանգավոր բեռների փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայումն արգելվում է:

20.4. Վարորդի խցիկում վառելիքային տաքացուցիչ (այդ թվում նաև գազանման վառելիքով աշխատող) սարքերի կիրառումը և դրանց տեղադրումը տրանսպորտային միջոցի բեռնային բաժիններում արգելվում է:

20.5. Որպես վրանածածկ թույլատրվում է պատռվելու նկատմամբ ամուր, անջրանցիկ և դժվար բոցավառվող նյութի կիրառումը: Վրանածածկը պետք է լինի ձգված, բոլոր կողմերից ամբողջությամբ ծածկի թափքի կողեզրերը առնվազն 200 մմ-ով և պահվի սևեռող հարմարանքներով:

20.6. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսվող կցորդները պետք է ունենան ավտոմատ արգելակման ֆունկցիայով աշխատանքային արգելակման համակարգ:

20.7. Տրանսպորտային միջոցները պետք է լրակազմված լինեն գոնե հետևյալ արժեքներով քանակի և տարողությամբ շարժական կրակմարիչներով՝

20.7.1. 7.5 տ-ից ավելի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով տրանսպորտային միջոցները՝ առնվազն 12 կգ տարողությամբ առնվազն մեկ կրակմարիչով կամ երկու՝ յուրաքանչյուրն առնվազն 6 կգ տարողությամբ կրակմարիչներով.

20.7.2. 3,5 տ-ից 7,5 տ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով տրանսպորտային միջոցները՝ 8 կգ նվազագույն ընդհանուր տարողությամբ առնվազն մեկ կամ երկու կրակմարիչներով, որոնցից մեկը՝ առնվազն 6 կգ տարողությամբ.

20.7.3. մինչև 3,5 տ-ն ներառյալ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով տրանսպորտային միջոցները՝ առնվազն 4 կգ ընդհանուր տարողությամբ մեկ կամ ավելի կրակմարիչներով.

20.7.4. սահմանափակ քանակով փաթեթավորված վտանգավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոցները՝ տրանսպորտային միջոցի շարժիչում կամ խցիկում հրդեհաշիջման համար պիտանի՝ առնվազն 2 կգ տարողությամբ մեկ կրակմարիչով.

20.7.5. նավթամթերքների փոխադրման և լցավորման համար ավտոցիստեռնները՝ յուրաքանչյուրն առնվազն 6 կգ տարողությամբ առնվազն երկու կրակմարիչներով, որոնցից մեկը պետք է տեղադրվի կցորդ-ցիստեռնի (կիսակցորդ-ցիստեռնի) վրա.

20.7.6. տրանսպորտային միջոցի վրա շարժիչի ավտոմատ հրդեհաշիջման համակարգի առկայության դեպքում թույլատրվում է շարժիչում հրդեհաշիջման համար չհարմարեցված շարժական կրակմարիչի կիրառումը:

20.8. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոցը լրակազմվում է՝

20.8.1. յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի համար առնվազն երկու հակահետգլորման հենակներով (ավտոգնացքի օղակ), որոնց չափսերը համապատասխանում են անիվների տրամագծին.

20.8.2. վթարային կանգառման երկու նշաններով.

20.8.3. փոխադրվող վտանգավոր բեռների չեզոքացման միջոցներով.

20.8.4. տրանսպորտային միջոցի վթարային վերանորոգման համար ձեռքի գործիքի լրակազմով.

20.8.5. նարնջագույն թարթող կամ մշտական լույսերով ավտոնոմ սնուցման երկու լապտերով.

20.8.6. հրդեհաշիջման համար նախատեսված բահով և ավազի պաշարով.

20.8.7. վառվռուն գույնի հագուստով՝ անձնակազմի յուրաքանչյուր անդամի համար.

20.8.8. անձնակազմի յուրաքանչյուր անդամի համար գրպանի լապտերով.

20.8.9. վթարային քարտով նախատեսվածի և փոխադրման պայմաններին համապատասխան՝ փոխադրվող վտանգավոր բեռի, անձնակազմի և բեռն ուղեկցող անձնակազմի անհատական պաշտպանության միջոցների չեզոքացման միջոցներով.

20.8.10. վթարային քարտում նշված անվտանգության ապահովման համար հատուկ միջոցներով:

20.9. Վտանգավոր բեռների փոխադրման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոցների վրա էլեկտրական շղթաները (շղթաներից բացի՝ կուտակիչ մարտկոցներ՝ շարժիչի սառը գործարկման և կանգնեցման համակարգ. կուտակիչ մարտկոց՝ գեներատոր. գեներատոր՝ դյուրահալ ապահովիչների կամ անջատիչների բլոկ. կուտակիչ մարտկոց՝ շարժիչի մեկնասարք. կուտակիչ մարտկոց՝ մաշակայուն արգելակման համակարգի միացման համակարգի կորպուս, կուտակիչ մարտկոց՝ սայլակի ճոճանի առանցքի վերհանման համար էլեկտրական մեխանիզմ) պետք է պաշտպանված լինեն արդյունաբերական արտադրության դյուրահալ ապահովիչներով կամ ավտոմատ անջատիչներով։

20.10. Տրանսպորտային միջոցի վրա պետք է լինեն պատահական գործարկումից պաշտպանելու տարրեր, ինչպես նաև անջատիչի նշում՝ կուտակիչ մարտկոցը տրանսպորտային միջոցի էլեկտրասարքավորումից անջատելու համար։

20.11. Էլեկտրասարքավորման անվանական լարումը չպետք է գերազանցի 24 Վ-ը։

20.12. Հողանցման սարքի՝ հողանցման եզրագծի հետ միասին դիմադրողականությունը չպետք է գերազանցի 100 Օմ-ը։

20.13. Վտանգավոր բեռների փոխադրումներում մշտապես զբաղված տրանսպորտային միջոցների թափքերը, ավտոցիստեռնները, կցորդները և կիսակցորդ-ցիստեռնները պետք է ներկված լինեն այդ բեռների համար սահմանված տարբերիչ գույներով և ապահովված լինեն համապատասխան մակագրություններով՝ համաձայն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի:

20.14. Չի թույլատրվում՝

20.14.1. վտանգավոր բեռների փոխադրման համար մեկից ավելի կցորդով կամ դրա կազմում կիսակցորդով տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը.

20.14.2. տրանսպորտային միջոցի՝ կրակմարիչներով լրակազմելը, որոնց կրակմարիչ բաղադրությունն արտազատում է թունավոր գազեր.

20.14.3. թափքի պանելների և տախտակների քայքայումը, փակ և վրանածածկով փակված թափքերում ճեղքվածքները.

20.14.4. աշխատանքի ժամանակ տաքացումը, ամրակման խախտումը և տրանսպորտային միջոցի վրա պաշտպանության տարրերի ապամոնտաժումը՝ դյուրաբոցավառվող և պայթուցիկ նյութերի և իրերի փոխադրման համար.

20.14.5. տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսվող՝ խլացուցիչով արտաթող խողովակի դուրս բերման տեղի փոփոխությունը.

20.14.6. արտաթող խողովակից հանովի կայծամարիչի ապամոնտաժումը.

20.14.7. վառելիքի բաքի՝ կուտակիչ մարտկոցից, շարժիչից, էլեկտրական լարերից կամ խլացուցիչով արտաթող խողովակից հեռացումը նվազեցնող տեղակայման փոփոխությունը.

20.14.8. վառելիքի բաքի և կուտակիչ մարտկոցի միջև պաշտպանիչ անթափանց միջնապատի ապամոնտաժումը.

20.14.9. ոչ թե գետնի, այլ փոխադրվող բեռի վրա վառելիքի՝ հայտնվելու հավանականություն ստեղծող՝ վառելիքի բաքի և սնուցման համակարգի այլ հանգույցների, էլեկտրասարքավորման կամ շարժիչի արտաթողման համակարգի դետալների տեղադրման փոփոխություն.

20.14.10. վառելիքի բաքի հատակի տակ և կողեզրերից պաշտպանիչ պատյանի ապամոնտաժումը.

20.14.11. ցիստեռնի կամ բեռի և շահագործման ժամանակ տաքացող՝ խցիկի հետին պատի հետևում գտնվող ագրեգատների (շարժիչ, փոխհաղորդակ, արգելակ-դանդաղեցուցիչ) միջև պաշտպանիչ էկրանի ամրակապի ապամոնտաժումը կամ թուլացումը.

20.14.12. տրանսպորտային միջոցի վրա առանց հրակայուն տոգորման փայտե դետալների տեղակայումը և առանց նման տոգորման կամ կայծեր առաջացնող նյութերից թափքի ներքին երեսվածքի տարրերի տեղակայումը.

20.14.13. կողեզրային թափքերի վրա դռների կողպեքների և վրանածածկերի ապամոնտաժումը կամ անաշխատունակ վիճակը

20.14.14. տրանսպորտային միջոցի տանիքի վրա կամ տանիքից վերև դեղին (նարնջագույն) ճառագայթմամբ հատուկ լուսային ազդանշանային սարքվածքի ապամոնտաժումը, անաշխատունակ վիճակը, տեղադրման տեղի փոփոխությունը կամ տեսանելիության սահմանափակումը.

20.14.15. տրանսպորտային միջոցի կուտակիչ մարտկոցը էլեկտրասարքավորումից անջատելու համար անջատիչի, ինչպես նաև վարորդի խցիկից և տրանսպորտային միջոցի ներսից դրա ուղիղ կամ հեռակա շարժաբերների ապամոնտաժումը կամ անաշխատունակ վիճակը.

20.14.16. մեկուսացնող ներքին պատերով օդափոխվող խցից շարժիչի ծածկոցի տակի տարածքից դուրս գտնվող կուտակիչ մարտկոցների դուրս բերումը.

20.14.17. տրանսպորտային միջոցի վրա պտուտակաձև ցոկոլներով շիկացման լամպերի կիրառումը.

20.14.18. պատահական անջատումներից չպաշտպանված ավտոմոբիլ-քարշակի և կցորդի (կիսակցորդի) միջև էլեկտրական հարակցիչների կիրառումը.

20.14.19. տրանսպորտային միջոցի վրա անփոշեթափանց և պայթանվտանգ տարբերակով էլեկտրասարքավորման ապարատների փոխարինումը չպաշտպանված տարբերակով ապարատներով.

20.14.20. տեխնոլոգիական սարքավորման խցիկում և դրա կառավարման վահանակում պայթապաշտպան տարբերակով էլեկտրասարքավորման ապարատների փոխարինումը պակաս պաշտպանված տարբերակով սարքավորմամբ.

20.14.21. էլեկտրահաղորդագծի տեղադրումը մետաղական պարուտակից, թափքի ներսում արտաքին էլեկտրահաղորդագծից դուրս կամ տեխնոլոգիական սարքավորման հետ շփումից էլեկտրասարքավորման մեկուսացման մասով միջոցառումների խախտումով.

20.14.22. էլեկտրակահաղորդալարերի տաքացումը, դրանց մեկուսացման ամրակման խախտումը, պաշտպանության դետալների վնասվելը կամ հեռացումը.

20.14.23. տրանսպորտային միջոցի թափքի ներսում շիկացման լամպի շուրջ պաշտպանիչ ցանցերի և վանդակների ապամոնտաժումը կամ թափքերի ներսում արտաքին էլեկտրահաղորդագծերի տեղադրումը.

20.14.24. առնվազն 200 մմ երկարությամբ հաղորդչի (մետաղական շղթայի)՝ գետնի հետ՝ չբեռնված տրանսպորտային միջոցի դեպքում շփումն ապահովող հողանցման շղթայի և գետնի մեջ փխրախորության կամ հողանցման եզրագծին միանալու համար ծայրին ցցաձող-պտուտակամամուլով հողանցող մետաղաճոպանի ամրաշրջանակով (անոթով, շրջանակով) միացված էլեկտրահաղորդականության խախտումը.

20.14.25. ավտոցիստեռնի շրջվելուց վնասվածքների դեպքում ռեզերվուարի վերևի մասում տեղակայված խողովակատարների և օժանդակ սարքավորման պաշտպանության տարրերի ապամոնտաժումը կամ անաշխատունակ վիճակը.

20.14.26. տրանսպորտային միջոցի առջևից (թափարգելի վրա) և հետևից տեղադրված՝ վտանգի մասին տեղեկությունների համակարգի ցուցատախտակի ամրակման համար կալունակների ապամոնտաժումը կամ վնասվելը:

**21. Տրանսպորտային միջոց-ցիստեռններին   
ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

21.1. Ցիստեռնի բեռնման ելանցքի փակիչ սարքվածքը պետք է սևեռակվի փակ և բաց դիրքերում:

21.2. Չի թույլատրվում՝

21.2.1. բեռնման ելանցքների կափարիչների, դրանց փականների և խցվածքների դետալների վնասվելը.

21.2.2. սննդային հեղուկների փոխադրման համար ցիստեռնների վրա հողանցման սարքերի բացակայությունը.

21.2.3. խողովակաշարերի և արմատուրի միացքներում հոսաթողումը, պոմպերի, փականների (վենտիլների), սողնակների, պարուրակավոր միացքների միջադիրների, խցափակիչների և ճակատային խտացումների միջով հոսվածքները, ցիստեռնի և ճկափողերի միացքների անկիպության միջով փոխադրվող հեղուկների (նյութերի) հոսվածքները և կորուստները:

22. Նավթամթերքի փոխադրման և լցավորման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոց-ցիստեռններին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները

22.1. Շահագործելիս էլեկտրաանվտանգությունն ապահովելու համար ցիստեռնի հատուկ սարքավորման բոլոր հանգույցները պետք է լինեն հողանցված:

22.2. Հարմարակցիչի և ճկափողի միացքի միջև էլեկտրահաղորդման ծածկույթով առաջացող էլեկտրական շղթայի դիմադրողականությունը պետք է լինի 1 Օմ-ից ոչ ավելի: Հակաստատիկ ճկափողերով սարքավորված ցիստեռնների վրա նշված շղթայի դիմադրողականությունը պետք է լինի շահագործման փաստաթղթում նշվածից ոչ ավելի: Շղթայի առանձին հատվածների դիմադրությունը պետք է լինի 10 Օմ-ից ոչ ավելի:

22.3. «Ամրաշրջանակի շրջանակ-ցցաձող», «ցիստեռն-ամրաշրջանակի շրջանակ», «ամրաշրջանակի շրջանակ-հողանցման հաղորդալարի երկժանու հպակներ» էլեկտրական շղթաների օղակներից յուրաքանչյուրի դիմադրողականությունը չպետք է գերազանցի 10 Օմ-ը:

22.4. Ռետինագործվածքային ճկափողերի խողովակապտուկները պետք է միմյանց միացված լինեն էլեկտրական շղթայի պարփակվածությունն ապահովող զոդված մետաղական միջապատով:

22.5. Ցիստեռնը պետք է ապահովված լինի նախազգուշացնող մակագրությամբ ցուցատախտակով՝ «Վառելիքը լցնելիս (դատարկելիս) ավտոցիստեռնը պետք է լինի հողանցված»:

22.6. Կողեզրերի և անոթի հետին հատակի «Հրավտանգ է» մակագրությունը պետք է լինի ընթեռնելի: Մակագրությունները կատարվում են ռուսերենով և կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

22.7. Ցիստեռնի վրա պետք է տեղադրվեն «Վտանգ»-ի երկու նշան, «Արագության սահմանափակում» նշանը, կարմիր թարթող լապտերը կամ վթարային կանգառի նշանը, թաղիքը, առնվազն 25 կգ զանգվածով ավազի համար տարան:

22.8. Ավտոցիստեռնը պետք է սարքավորված լինի նարնջագույն առկայծող փարոսիկով:

22.9. Չի թույլատրվում՝

22.9.1. հողանցման հաղորդալարերի, մետաղաճոպանների և տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից նախատեսված՝ ստատիկ էլեկտրականությունից ավտոցիստեռնի պաշտպանության այլ տարրերի միացման համար սեղմակների ապամոնտաժումը կամ անաշխատունակ վիճակը.

22.9.2. մետաղական և էլեկտրահաղորդիչ ոչ մետաղական սարքավորմամբ, այդ թվում նաև ցիստեռնի խողովակատարներով առաջացող հողանցման հեղույսը մինչև էլեկտրական շղթայի էլեկտրահաղորդականության խախտումը.

22.9.3. ցիստեռնի և տեխնոլոգիական սարքավորմամբ խցիկի գոտում գտնվող կամ շփվող էլեկտրահաղորդագծի պաշտպանիչ պարուտակի հեռացումը կամ քայքայումը.

22.9.4. էլեկտրական հաղորդալարերի միացքների և հպակների տեղերի պաշտպանության տարրերի ապամոնտաժումը կամ քայքայումը.

22.9.5. բաշխիչ ճկափողերում վառելիքի արտահոսման կանխման համար խցափակիչների բացակայությունը:

23. Նավթամթերքի փոխադրման և լցավորման համար նախատեսվող տրանսպորտային միջոց-ցիստեռններին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները

23.1. Անոթի երկու կողմերում՝ առջևի հատակի կարից մինչև հետևի հատակի կարը, պետք է զետեղվեն անոթի լայնական առանցքից դեպի ներքև 200 մմ լայնությամբ կարմիր տարբերիչ շերտազոլեր:

23.2. Անոթի հետին հատակին «Հրավտանգ» մակագրությունը և տարբերակիչ շերտազոլերի վրա «Պրոպան-հրավտանգ» սև մակագրությունը պետք է լինեն ընթեռնելի: Մակագրությունները կատարվում են ռուսերենով և կարող են կրկնվել Մաքսային միության անդամ պետության պետական լեզվով:

23.3. Անոթի արտաքին մակերևույթը պետք է ներկվի արծաթագույն էմալով:

23.4. Չի թույլատրվում՝

23.4.1. գազ փոխադրելիս և պահելիս խողովակապտուկների վրա խցափակիչների բացակայությունը.

23.4.2. ավտոցիստեռններում գազի փոխադրման և պահման ժամանակ փակիչ արմատուրի կապարակնքման հնարավորությունն ապահովող ապահովիչ պատյանների բացակայությունը կամ անաշխատունակ վիճակը:

**24. Տրանսպորտային միջոց-ֆուրգոններին   
ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

24.1. Չի թույլատրվում՝

24.1.1. հորիզոնական հարթակի վրա տեղակայված տրանսպորտային միջոցի ֆուրգոնի փականքը բացելուց հետո դռների ինքնաբերաբար բացվելը.

24.1.2. դռների, թեքահարթակի, դուռ-հոսակների սևեռակման մեխանիզմների աշխատունակության խախտումը փակ և բաց (տրանսպորտային) վիճակներում.

24.1.3. փոխադրման ժամանակ բեռի տեղաշարժը կանխելու նպատակով սարքվածքների (հենակների, գոտիների, մսեղիքները կախելու համար կեռերի, հանովի կամ հետգցովի միջնապատերի) բացակայությունը կամ վնասվելը.

24.1.4. թափքի հանովի և ստացիոնար միջնապատերի, այդ թվում նաև կենդանիներին կապելու համար օղակներով ապահովվածների, ինչպես նաև տրանսպորտային վիճակում դրանց սևեռակման սարքվածքների ապամոնտաժումը կամ վնասվելը.

24.1.5. ֆուրգոնի տանիքում ելանցքների կամ ելանցքները փակելու մեխանիզմների աշխատունակության խախտումներ:

**25. Մարդկանց փոխադրման համար տեղեր ունեցող տրանսպորտային միջոց-ֆուրգոններին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

25.1. Չի թույլատրվում՝

25.1.1. ֆուրգոնի՝ ուղևորների հատվածամասը բեռնատար հատվածամասից բաժանող միջնապատերի ապամոնտաժումը կամ քանդումը.

25.1.2. ուղևորների համար նախատեսվող հատվածամասերում նստելատեղերի կամ դրանց ամրակումների գտնվելու տեղի փոփոխությունը և վնասումը.

25.1.3. բաց դռների և տրանսպորտային միջոցի խցիկի հետ ուղևորների համար նախատեսվող հատվածամասի կապի ձայնային ազդանշանային բացակայությունը կամ անաշխատունակությունը.

25.1.4. ուղևորների համար նախատեսվող հատվածամասի դռան բացելու դժվարությունը:

**26. Սննդամթերքի փոխադրման համար նախատեսված  
տրանսպորտային միջոցներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

26.1. Չի թույլատրվում՝

26.1.1. բաշխիչ ճկափողերի, օդափոխման խողովակաոստերի, ցիստեռնի սարքավորման (պոմպի, հսկիչ սարքերի, կառավարման միջոցների) աղտոտումից, ինչպես նաև արտադրանքի գլդոնման համար խողովակատարների միացման տեղերի աղտոտումից պաշտպանելու տարրերի ապամոնտաժումը, քանդումը կամ անաշխատունակ վիճակը.

26.1.2. Ջերմամեկուսիչ ծածկույթով իզոթերմիկ ցիստեռնի ելանցքների կափարիչների և բկանցքների ջերմամեկուսացման խախտումը:

**27. Տրոլեյբուսներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները**

27.1. Հոսանընդունիչի ձգովի զսպանակները պետք է կարգավորվեն այնպես, որ 5,8 մ՝ կոնտակտային հաղորդալարի կախոցի բարձրության վրա հոսանընդունիչի սեղմման ճիգը կազմի 120-140 Ն:

27.2. Հոսանընդունիչի մետաղաձողի երկարության տարբերությունը չպետք է գերազանցի 100 մմ-ը:

27.3. Հոսակորուստի հոսանքի ուժը չպետք է գերազանցի 3 մԱ-ը:

27.4. Չի թույլատրվում՝

27.4.1. կոնտակտային հաղորդալարերից հոսանընդունիչ գլխիկների տակույք առաջացնող հոսանընդունիչների թերությունները.

27.4.2. մետաղաձողերի վրա ճաքերի, ծռված հատվածների և միջանցիկ հալքածակերի առկայությունը.

27.4.3. հոսանընդունիչների հոդակապերում լռվելը մետաղաձողերի՝ հորիզոնական կամ ուղղահայաց հարթություններում տեղաշարժվելու դեպքում.

27.4.4. հոսանընդունիչների գլխիկների անսարքությունը.

27.4.5. մետաղաձողից պոկվելու դեպքում հոսանընդունիչի գլխիկի անկումից պաշտպանող հարմարանքների անսարքությունը, եթե դա նախատեսված է կառուցվածքով.

27.4.6. մետաղաձողերի վերհանման և իջեցման սահմանափակման համակարգի անսարքությունը կամ սխալ կարգավորումը.

27.4.7. հոսանընդունիչների, օղակների և մեկուսիչների թերությունները.

27.4.8. էլեկտրամեկուսիչ նյութից ակոսի վնասվելը կամ դրա բացակայությունը կափարիչի վրա.

27.4.9. ոչ ստանդարտ կոնտակտային ներդիրների տեղակայումը.

27.4.10. մետաղաձողերի ընկալիչների անսարքությունը դրանց առկայության դեպքում.

27.4.11. քարշակային շարժիչների, օժանդակ էլեկտրական մեքենաների, գործարկումը կարգավորող և պաշտպանիչ սարքերի, օժանդակ շղթաների, կուտակիչ մարտկոցների աշխատանքի խափանումը.

27.4.12. պաշտպանության սահմանափակող սարքերի կապարակնքման բացակայությունը.

27.4.13. էլեկտրական սարքավորման հսկիչ-չափիչ սարքերի անաշխատունակությունը.

27.4.14. գործարկման ոտնակի լռվելը։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 9

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՈՒՄ ԿԱՏԱՐՎԱԾ ԱՌԱՆՁԻՆ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի՝  
2016 թվականի հուլիսի 11-ի N 56, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ)

| Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարվող փոփոխությունները | Տեխնիկական պահանջներ, որոնք պետք է կատարվեն տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելիս |
| --- | --- |
| 1. Թափքի տիպի փոփոխություն՝ տվյալ տիպի տրանսպորտային միջոցի կազմում համապատասխանության գնահատում անցած ստանդարտ ինքնաթափ և կողեզրային թափքերի, ցիստեռնների, ֆուրգոն տեսակի թափքերի (այդ թվում նաև բեռնարկղերի), վրանածածկի՝ տրանսպորտային միջոցի ամրաշրջանակի վրա տեղակայման հետ կապված, ինչպես նաև մեկը մյուսի փոխարեն թափքերի նշված տիպերի տեղակայում: | 1.1. Առավելագույն զանգվածը և ըստ սռնիների ու կողեզրերի դրա բաշխումը, ինչպես նաև զանգվածների կենտրոնի կոորդինատների փոփոխությունը չպետք է գերազանցեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից որոշված սահմանները:  1.2. Եզրաչափքային լայնությունը չպետք է գերազանցի 2,55 մ-ը (տրանսպորտային միջոցների իզոթերմիկ թափքերի համար թույլատրվում է 2,6 մ առավելագույն լայնություն), իսկ բարձրությունը՝ 4,0 մ-ը:  1.3. Թափքը (ցիստեռնը) պետք է հուսալի կերպով ամրակվի տրանսպորտային միջոցի շրջանակին սերիական արտադրության պայմաններում պատրաստված միևնույն տրանսպորտային միջոցի թափքի կամ ցիստեռնի ամրակման տարրերին կառուցվածքով, քանակով և նյութով համանման, նույն կամ առավել մեծ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով ամրակման տարրերով:  1.4. Հետին արտաքին լուսային սարքերի և հետևի՝ պետական գրանցման նշանի լուսավորման սարքերի տեղադրման և տեղակայման տեղը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 48 կանոններին:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 2. Բեռնատար մեքենաների վրա վառելիքի լրացուցիչ բաքերի տեղակայում, որոնց նկատմամբ կատարվել է տրանսպորտային միջոցի տիպի կազմում համապատասխանության գնահատում: | 2.1. Վառելիքի լրացուցիչ բաքերը պետք է տեղակայված լինեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից նախատեսված տեղերում և ամրացվեն տրանսպորտային միջոցի ամրակման տարրերի կառուցվածքին, քանակին և կիրառվող նյութերին համանման ամրակման տարրերով: |
| 3. Կողեզրային և ինքնաթափ թափքերի և ցիստեռնների փոխարեն թամբային կցորդման սարքվածքի տեղակայում, որի նկատմամբ կատարվել է տրանսպորտային միջոցի տիպի կազմում համապատասխանության գնահատում: | 3.1. Տրանսպորտային միջոցի տիպում պետք է ներառվեն թամբային կցորդման սարքվածքներով սարքավորված վերափոխված տեսակներ: Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելիս կիրառվում են նշված սարքվածքները:  3.2. Թամբային սարքվածքը պետք է ամրացվի տրանսպորտային միջոցի ամրակման տարրերի կառուցվածքին, քանակին և կիրառվող նյութերին համանման ամրակման տարրերով:  3.3. Թամբային սարքվածքի դիրքը հետևի կամրջակի նկատմամբ պետք է համապատասխանի թողարկվող նույն տիպի թամբային քարշակների վրա դրա դիրքին և ապահովի քարշակի և կիսակցորդի հարաբերական շրջադարձը սռնացցի առանցքի շուրջ հորիզոնական հարթությունում՝ դեպի յուրաքանչյուր կողմ առնվազն 90 աստիճանով:  3.4. Հետին արտաքին լուսային սարքերի և հետևի՝ պետական գրանցման նշանի լուսավորման սարքերի տեղադրման և տեղակայման տեղը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 48 կանոններին:  3.5. Քարշակի վրա պետք է տեղակայվեն քանդվող միացքներ՝ էլեկտրասարքավորման և կիսակցորդի արգելակման համակարգերի միացման համար:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 4. Բեռների ինքնուրույն բեռնման և բեռնաթափման համար բեռնամբարձիչ կողեզրերի, կարապիկների և հիդրավլիկական վերհանների՝ բեռնատար մեքենաների վրա տեղակայում, որոնց նկատմամբ կատարվել է տրասնպորտային միջոցի տիպի կազմում համապատասխանության գնահատում։ | 4.1. Առավելագույն զանգվածը և ըստ սռնիների ու կողեզրերի դրա բաշխումը, ինչպես նաև զանգվածների կենտրոնի կոորդինատների փոփոխությունը չպետք է գերազանցեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված սահմանները:  4.2. Եզրաչափքային լայնությունը չպետք է գերազանցի 2,55 մ-ը (տրանսպորտային միջոցների իզոթերմիկ թափքերի համար թույլատրվում է 2,6 մ առավելագույն լայնություն), իսկ բարձրությունը՝  4,0 մ-ը:  4.3. Բեռնամբարձիչ կողեզրերը, կարապիկները և հիդրավլիկական վերհանները պետք է հուսալի կերպով ամրացված լինեն ստանդարտ ամրակման մանրամասերով (դետալներով):  4.4. Հիդրավլիկական վերհանի սլաքը պետք է հուսալի կերպով սևեռակվի մեքենայի շարժման ժամանակ չտեղաշարժվելու համար:  4.5. Բեռնամբարձիչ կողեզրը չպետք է ունենա վնասվածքավտանգ ելուններ (կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 61 կանոնների պահանջները):  4.6. Կարապիկը չպետք է ցցված լինի առջևի թափարգելի առջևի հարթությունից: Կարապիկը կարող է ցցված լինել այն դեպքում, եթե մեքենայի շարժման ժամանակ այն փակված է պաշտպանիչ տարրով:  4.7. Հետին արտաքին լուսային սարքերի և հետևի՝ պետական գրանցման համարի լուսավորման սարքերի տեղադրման և տեղակայման տեղը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 48 կանոններին:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 5. Ավտոմեքենայի (այդ թվում նաև մարդատար ավտոմեքենայի սրահում) և կցորդի վրա հատուկ ոչ հանովի սարքավորման տեղակայում, որի նկատմամբ կատարվել է տրանսպորտային միջոցի տիպի կազմում համապատասխանության գնահատում։ | 5.1. Առավելագույն զանգվածը և ըստ սռնիների ու կողեզրերի դրա բաշխումը, ինչպես նաև զանգվածների կենտրոնի կոորդինատների փոփոխությունը չպետք է գերազանցեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից որոշված սահմանները:  5.2. Եզրաչափքային լայնությունը չպետք է գերազանցի 2,55 մ-ը (տրանսպորտային միջոցների իզոթերմիկ թափքերի համար թույլատրվում է 2,6 մ առավելագույն լայնություն), իսկ բարձրությունը՝  4,0 մ-ը: |
|  | 5.3. Ոչ հանովի սարքավորումը պետք է հուսալի կերպով ամրացվի ստանդարտ ամրակման մանրամասերով:  5.4. Մարդատար մեքենայի, ավտոբուսի սրահում տեղակայված հատուկ սարքավորումը չպետք է ունենա վնասվածքավտանգ ելուններ (պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 21 կանոններին):  5.5. Մարդատար մեքենայում հատուկ սարքավորումը չպետք է տեղակայվի կառավարման օրգանների տեղադրման գոտում և չպետք է պատնեշի հետևի պատուհանը:  5.6. Հետին արտաքին լուսային սարքերի և հետևի՝ պետական գրանցման նշանի լուսավորման սարքերի տեղադրման և տեղակայման տեղը պետք է համապատասխանի ՄԱԿ-ի N 48 կանոններին:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 6. Կողեզրերի փոխարեն բեռնատար կողեզրային մեքենաների և կողեզրային երկսռնի կցորդի վրա կառուցվածքների տեղակայում: | 6.1. Տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային լայնությունը չպետք է գերազանցի 2,55 մ-ը, իսկ բարձրությունը՝ 4,0 մ-ը:  6.2. Կառուցվածքները պետք է հուսալի կերպով ամրացվեն ստանդարտ ամրակման մանրամասերով: |
| 7. Բեռնատար մեքենաների ամրաշրջանակի վրա ֆուրգոն տեսակի թափքերի տեղակայում, որոնց նկատմամբ անցկացվել է տրանսպորտային միջոցի տիպի կազմում համապատասխանության գնահատում, արհեստանոցների տեղակայման, փոստի, արդյունաբերական և պարենային ապրանքների փոխադրման համար (բացառությամբ մարդկանց փոխադրման համար հատուկ նախատեսված ֆուրգոն տեսակի թափքերի): | 7.1. Առավելագույն զանգվածը և ըստ սռնիների ու կողեզրերի դրա բաշխումը, ինչպես նաև զանգվածների կենտրոնի կոորդինատների փոփոխությունը չպետք է գերազանցեն տրանսպորտային միջոցն արտադրողի կողմից սահմանված սահմանները:  7.2. Ֆուրգոն տեսակի թափքերի եզրաչափքային լայնությունը պետք է լինի մեքենայի կողեզրային թափքի լայնությունից ոչ ավելի, սակայն ոչ ավելի, քան 2,55 մ (տրանսպորտային միջոցների իզոթերմիկ թափքերի համար թույլատրվում է 2,6 մ առավելագույն լայնություն)։ Ֆուրգոն տեսակի մեքենայի եզրաչափքային բարձրությունը ճանապարհի մակերևույթից չպետք է լինի 4,0 մ-ից ավելի: |
|  | 7.3. Ֆուրգոն տեսակի թափքը պետք է հուսալի կերպով ամրակվի մեքենայի շրջանակին՝ սերիական արտադրության պայմաններում պատրաստված միևնույն մեքենայի կողեզրային թափքի ամրակման տարրերին կառուցվածքով, քանակով և նյութով համանման, նույն կամ առավել մեծ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածով ամրակման տարրերով:  7.4. Ֆուրգոնի դուռը պետք է տեղադրված լինի հետևից կամ աջ կողմից՝ մեքենայի շարժման ուղղությամբ: Ֆուրգոնի լայն բացվող կողմնային դուռը պետք է բացվի ձախից աջ՝ մեքենայի շարժման ուղղությամբ: Կողմնային դռան ոտնատեղերը չպետք է դուրս ցցվեն մեքենայի կողմնային եզրաչափքից:  7.5. Կողմնային դռան դարձկեն տիպի բռնակն օգտագործելիս (դռան հարթությունում պտտվող) բռնակի բաց ծայրը պետք է ուղղված լինի «դեպի հետ»՝ մեքենայի շարժման ուղղությամբ, և կորացած՝ «դեպի դուռ» ուղղությամբ. իսկ բռնակը պետք է հավաքակցված լինի այնպես, որ այն պտտվի դռանը զուգահեռ հարթությունում և չպտտվի դեպի դուրս: Փակ դիրքում բռնակի ծայրը պետք է գտնվի խորությունում կամ պաշտպանիչ հարմարանքում: Կողմնային դռների՝ դռան հարթությանը ոչ զուգահեռ ցանկացած ուղղությամբ դեպի դուրս պտտվող բռնակն օգտագործելիս բռնակի բաց ծայրը պետք է ուղղված լինի «դեպի հետ»՝ մեքենայի շարժման ուղղությամբ, կամ՝ դեպի ներքև: Փակ դիրքում բռնակի ծայրը պետք է գտնվի խորությունում կամ պաշտպանիչ հարմարանքում: Ֆուրգոնի կողմնային դռան բռնակը կարող է դռան մակերևույթից դուրս ցցվել ոչ ավելի, քան 40 մմ։ |
|  | 7.6. Ֆուրգոնի դռների ծխնիները կարող են դուրս ցցվել դռների մակերևույթի վրայից ոչ ավելի, քան 30 մմ:  7.7. Արհեստանոցի սարքավորումը պետք է հուսալիորեն ամրացված լինի: Ֆուրգոնի արտաքին մակերևույթի վրա չպետք է լինեն վնասվածքավտանգ դուրս ցցված մասեր (կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 61 կանոնների պահանջները):  7.8. Վարորդի սրահը երկու կողմից պետք է սարքավորված լինի ստանդարտ հետին տեսքի հայելիներով:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 8. Գազանման վառելիքով շարժիչի սնուցման համար սարքավորման տեղակայում (սեղմված բնական գազով՝ ՍԲԳ, հեղուկացված նավթային գազով՝ ՀՆԳ) և նման սարքավորման ապամոնտաժումը | 8.1. Տրանսպորտային միջոցների վրա կարող է տեղակայվել բացառապես գազաբալոնային սարքավորում, որի տիպը սերտիֆիկացվել է ըստ ՄԱԿ-ի N 115 կանոնների համապատասխան ընտանիքի տրանսպորտային միջոցների համար։  Գազաբալոնային սարքավորման տեղակայումը չպետք է հանգեցնի տրանսպորտային միջոցի էկոլոգիական դասի իջեցմանը:  8.2. Գազանման վառելիքով շարժիչի սնուցման համար սարքավորման տեղադրումը և տեղակայումը պետք է իրականացվի ՄԱԿ-ի N 36, 52, 66 և 115 կանոններին համապատասխան:  8.3. Պետք է ապահովվի М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների լայնական ստատիկ կայունությունը՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 4.2 ենթակետի պահանջներին համապատասխան կափարիչի վրա գազաբալոնների տեղակայման դեպքում: Թույլատրվում է նաև տրանսպորտային միջոցի եզրաչափքային բարձրության մեծացումը: |
|  | 8.4. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելու մասով աշխատանքներ կատարողը պետք է ներկայացնի՝  - արտադրողի կամ մատակարարի կամ էլ վաճառողի կողմից վավերացված համապատասխանության սերտիֆիկատների պատճենները՝  - սարքավորման առանձին տարրերի մասով՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 67 կամ 110 կանոնների.  - տրանսպորտային միջոցի համապատասխան ընտանիքի համար ընդհանուր գազաբալոնային համակարգի տիպի մասով՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 115 կանոնների.  - տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելու մասով աշխատանքներ կատարողի հայտարարագիրը սահմանված կանոններին համապատասխան աշխատանքների կատարման, սնուցման համակարգի հերմետիկության և կաղապարման ստուգման, գազանման վառելիքով շարժիչի սնուցման համար սարքավորման պարբերական փորձարկումների կատարման և տրանսպորտային միջոցի բանած գազերում ածխածնի օքսիդի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 8-րդ հավելվածի պահանջներին սահմանային թույլատրելի պարունակության համապատասխանության մասին:  Ծանոթագրություն. 0, 1 և 2 էկոլոգիական դասերի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 115 կանոնները՝ ներառյալ 1-ին լրացումը. այլ էկոլոգիական դասերի տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 115 կանոնները՝ ներառյալ 1-4-րդ լրացումները:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 9. Լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների փոխարինում (տեղակայում) կամ դրանց կառուցվածքում փոփոխություններ մտցնելը՝ ներառյալ ցոլալապտերում լույսի աղբյուրների դասի փոփոխությունը: | 9.1. Տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայման համար նախատեսված լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների վերաբերյալ պետք է տրվի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրություն՝ ըստ լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքների և դրանցում լույսի աղբյուրների նկատմամբ կիրառվող ՄԱԿ-ի կանոնների, կամ նշված ՄԱԿ-ի կանոնների համապատասխանության մասին հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի եզրակացություն: |
|  | 9.2. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքով նախատեսված լույսի աղբյուրի՝ նույն դասի այլ լուսաչափական բնութագրերով կամ այլ դասի լույսով փոխարինման անհրաժեշտության դեպքում նման փոխարինումը կարող է կատարվել միայն փոխարինվող լույսի կամ հավաքված ցոլալապտերի աղբյուրին համապատասխանող լուսային մոդուլի հետ համատեղ:  Չի թույլատրվում լրացուցիչ լուսային մոդուլների տեղակայում, եթե լրացուցիչ լուսային մոդուլի լույսի փնջի անցման գոտում լուսացրի լուսավորող մակերևույթն ունի լույսի փնջի ձևավորման մեջ մասնակցող օպտիկական տարրեր:  Լույսի աղբյուրի դասի փոփոխության դեպքում անհրաժեշտ է հավատարմագրման փորձարկման լաբորատորիայի եզրակացությունը համապատասխան տիպերի ցոլալապտերի և լույսի աղբյուրների, լույսի փոխարինվող աղբյուրներով և լուսային մոդուլներով լուսաչափական պարամետրերի նկատմամբ կիրառվող ՄԱԿ-ի կանոններին համապատասխանության մասին:  9.3. Ցոլալապտերի լուսային փնջի շտկման համար նախատեսվող օպտիկական տարրերի տեղակայման դեպքում սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին դրանք համապատասխանության բերելու նպատակով համապատասխանության այդ հավաստումը կատարվում է ցոլալապտերի լուսաչափական պարամետրերի ստուգման միջոցով՝ տվյալ ցոլալապտերի նկատմամբ կիրառվող ՄԱԿ-ի կանոնների պահանջների համաձայն:  9.4. Տրանսպորտային միջոցի վրա դրա կառուցվածքով չնախատեսված լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներ տեղակայելիս, ինչպես նաև ցոլալապտերի կառուցվածքը փոփոխելիս (դրանցում լույսի աղբյուրի դասը փոփոխելիս) պետք է կատարվեն (հաշվի առնելով տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան) ՄԱԿ-ի N 48, 53, 74 կանոնների, սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 1-ին կետի պահանջները:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 10. Տրանսպորտային միջոցների վերասարքավորում՝ ֆիզիկական սահմանափակ հնարավորություններով անձանց կողմից կառավարման հնարավորության ապահովման համար: | 10.1. Կատարվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 15-րդ կետի 15.2-15.7-րդ ենթակետերի պահանջները: |

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 10

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

ՑԱՆԿ

տրանսպորտային միջոցների բաղադրիչների տիպերին ներկայացվող պահանջների

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ)

| Համարը՝ ը/կ | Տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչները | Համապատասխանության հավաստման ձևը և ընթացակարգը | Պահանջները կամ պահանջներ ներառող փաստաթղթի անվանումը |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Հարկադրական վառքով շարժիչներ | 2ս | Արտանետումների մակարդակը՝  0 էկոլոգիական դասի համար՝  M1, M2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար բենզինային և գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 83-02 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ) (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  СО-85 գ/կՎտ·ժ, НС-5 գ/կՎտ·ժ, NОх-17 գ/կՎտ·ժ  (9-ռեժիմային փորձարկման ցիկլ)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների բենզինային շարժիչների համար.  1 էկոլոգիական դասի համար՝  М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար բենզինային և գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 83-02 կանոններ (արտանետումների В և D մակարդակներ) (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան). |
|  |  |  | M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ).  СО-72 գ/կՎտ·ժ, HC-4 գ/կՎտ·ժ, NOx-14 գ/կՎտ·ժ  (9-ռեժիմային փորձարկման ցիկլ)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների բենզինային շարժիչների համար.  2 էկոլոգիական դասի համար՝  M1, M2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար բենզինային և գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 83-04 կանոններ (արտանետումների В և D մակարդակներ) (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  M1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների B մակարդակ).  СО-55 գ/կՎտ·ժ, HC-2,4 գ/կՎտ·ժ, NOx-10 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններով փորձարկման ESC ցիկլ)՝  М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների բենզինային շարժիչների համար.  3 էկոլոգիական դասի համար՝  М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար բենզինային և գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ) (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան). |
|  |  |  | М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ).  СО-20 գ/կՎտ·ժ, HC-1.1 գ/կՎտ·ժ, NOx-7 գ/կՎտ·ժ (ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններով փորձարկման ESC ցիկլ)  М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների բենզինային շարժիչների համար.  4 էկոլոգիական դասի համար՝  М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար բենզինային և գազային շարժիչների համար՝ ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների B մակարդակ) (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (В1 արտանետումների մակարդակ, ինչպես նաև կողեզրային ախտորոշման, երկարակեցության և շահագործման պիտանիության, NOx-«С» հսկողության նկատմամբ պահանջների մակարդակը)՝  М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար գազային շարժիչների համար.  СО-4 գ/կՎ·Ժ, HC-0,55 գ/կՎ·Ժ, NOx-2 գ/կՎ·Ժ (ESC փորձարկման ցիկլ՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոնների)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված բենզինային շարժիչների համար.  5 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ ըստ աղյուսակ 1-ի) М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված հարկադրական վառքով շարժիչների համար (ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (В2, С արտանետումների մակարդակներ, ինչպես նաև կողեզրային ախտորոշմանը, երկարակեցությանը և շահագործման պիտանիությանը, NOx-«G», «K» հսկողությանը ներկայացվող պահանջների մակարդակը)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված գազային շարժիչների համար:  Շարժիչի հուսալի կերպով գործարկման սահմանային ջերմաստիճանը պետք է լինի՝  առանց գործարկման հեշտացման սարքվածքների՝  20°С-ից ոչ բարձր.  գործարկման հեշտացման սարքվածքներով՝ 30°С-ից ոչ բարձր։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 2. | Սեղմումից բոցավառմամբ շարժիչներ | 2ս | Արտանետումների մակարդակը՝  0 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-01 կանոններ՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար.  1 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 83-02 կանոններ (արտանետումների С մակարդակ)՝ М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար  (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար.  2 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 83-04 կանոններ (արտանետումների С մակարդակ)՝ М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-02 կանոններ (արտանետումների В մակարդակ)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար. |
|  |  |  | 3 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ)՝ М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններ (արտանետումների А մակարդակ)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար.  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 96-01 կանոններ՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2G, M3G, N2G, N3G կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար.  4 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 83-05 կանոններ (արտանետումների В մակարդակ)՝ M1, M2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար (ՄԱԿ-ի N 83 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-04 կանոններ (արտանետումների В1 մակարդակ)՝  М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար.  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (արտանետումների В1 մակարդակ, ինչպես նաև կողեզրային ախտորոշմանը, երկարակեցությանը և շահագործման պիտանիությանը, NOx-«С»-ի հսկողությանը ներկայացվող պահանջների մակարդակը)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, M2, M3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար. |
|  |  |  | ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի 96-02 կանոններ՝ М1G՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2G, М3G, N2G, N3G կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար բոլոր անիվների համար շարժաբերով, այդ թվում նաև սռնիներից մեկի անջատվող շարժաբերով.  Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված շարժիչների համար՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 13-րդ կետը (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  5 էկոլոգիական դասի համար՝  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոններ (արտանետումների մակարդակը՝ ըստ աղյուսակ 1-ի)՝ М1, М2, N1, N2 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար դիզելների համար (ՄԱԿ-ի N 83-06 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան).  ՄԱԿ-ի N 24-03 կանոններ և ՄԱԿ-ի N 49-05 կանոններ (В2, С արտանետումների մակարդակներ, ինչպես նաև կողեզրային ախտորոշմանը, երկարակեցությանը և շահագործման պիտանիությանը, NOx-«G», «K» հսկողությանը ներկայացվող պահանջների մակարդակը)՝ М1՝ 3,5 տ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով, М2, М3, N2, N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված դիզելների համար։  Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների համար նախատեսված շարժիչների համար՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 13-րդ կետը (ՄԱԿ-ի N 49 կանոնների կիրառման ոլորտին համապատասխան)։  Շարժիչի հուսալի կերպով գործարկման սահմանային ջերմաստիճանը պետք է լինի՝  առանց էլեկտրաջահային սարքվածքների՝ 10 °С-ից ոչ բարձր.  էլեկտրաջահային սարքվածքի օգնությամբ՝ 22 °С-ից ոչ բարձր։  Շարժիչի աղմուկի առավելագույն մակարդակը պետք է լինի 96 դԲ Ա-ից ոչ ավելի։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 3. | Գազանման վառելիքով (սեղմված բնական գազով՝ ՍԲԳ, հեղուկացված նավթային գազով՝ ՀՆԳ (կամ հեղուկացված ածխաջրածնային գազով՝ ՀԱԳ), հեղուկացված բնական գազով՝ ՀԲԳ, երկմեթիլեթերով վառելիքային՝ ԵՄԵՎ)՝  - գազաբալոն.  - բալոնի օժանդակ սարքավորում.  - գազակրճատող սարքեր.  - ջերմափոխանակիչ սարքվածքներ.  - գազախառնիչ սարքվածքներ.  - գազադոզավորող սարքվածքներ.  - էլեկտրամագնիսական կափույրներ.  - ծախսա-լցավորիչ և հսկիչ-չափիչ սարքավորում.  - գազի ֆիլտր.  - ճկուն ճկափողեր.  - վառելիքամուղներ.  - կառավարման էլեկտրոնային բլոկներ.  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 67-01, 110-00 և 115-00 կանոններ: |
| 4. | Բանած գազերի չեզոքացման համակարգեր, այդ թվում նաև փոխարինովի կատալիզային չեզոքարարներ (բացառությամբ միզանյութի հիման վրա չեզոքացման համակարգերի)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 103-00 կանոններ:  Այլընտրանքային՝ ՄԱԿ-ի N 83-05 կամ 83-06 կանոններ: |
| 5. | Շարժիչների բանած գազերի արտաթողի փոխարինովի համակարգեր, այդ թվում նաև խլացուցիչներ և ռեզոնատորներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 59-00 կանոններ (М, N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ):  Այլընտրանքային՝ ՄԱԿ-ի N 51-02 կանոններ:  ՄԱԿ-ի N 92-00 կանոններ (L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ):  Այլընտրանքային՝ ՄԱԿ-ի N 9-06, 41-03, 63-01 կանոններ:  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 6. | Վառելիքի բաքեր, վառելիքի բաքերի լցման բկանցքներ և խցաններ | 3հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 34-01 կամ 34-02 կանոններ (М1 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ)  ՄԱԿ-ի N 36-03, 52-01 և 107-03 կանոններ (М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 7. | Հավաքված՝ մակափականներով կոճղակներ՝ սկավառակային և թմբկային արգելակների համար, շփական մակափականներ՝ թմբկային և սկավառակային արգելակների համար  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 2ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 90-02 կանոններ  Այլընտրանքային՝  ՄԱԿ-ի N 13-10 կամ 13-11 կանոններ (М2, М3, N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար)  ՄԱԿ-ի N 13Н-00 կանոններ (М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  ՄԱԿ-ի N 78-02 կամ 78-03 կանոններ (L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ) |
| 8. | Հիդրավլիկ արգելակման շարժաբերի սարքեր՝ գլաններ՝ գլխավոր արգելակման, սկավառակային արգելակման մեխանիզմների ճարմանդներ, թմբկային արգելակման մեխանիզմների անվավոր արգելակման գլաններ, արգելակման ուժերի կարգավորիչներ, վակուումային և հիդրավլիկ (գլխավոր արգելակման գլանների հետ հավաքված) և հիդրովակուումային և պնևմահիդրավլիկ ուժեղացուցիչներ, հսկիչ-ազդանշանային սարքեր | 2ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն`  ելքային պարամետրերի ցուցանիշները.  առնվազն 20 ՄՊա ճնշման դեպքում խցվածքների հերմետիկությունը.  առնվազն 25 ՄՊա ճնշման դեպքում կորպուսի ամրությունը.  70±15°С ջերմաստիճանում 0-ից մինչև 7,0 ՄՊա բաբախող ճնշմամբ 150 000 պարբերաշրջաններով ցիկլիկ բեռնավորման դեպքում երկարակեցությունը.  Վակուումային և հիդրավակուումային ուժեղացուցիչները, դրանից բացի պետք է ունենան հերմետիկություն և ամրություն 0,075±0,005 ՄՊա վակուումային խցիկում նոսրացման դեպքում։ |
| 9. | Արգելակման շարժաբերի, կցորդիչի և ղեկային շարժաբերի հիդրավլիկ համակարգերի փողակներ և ճկափողեր, այդ թվում նաև գալարուն ճկափողեր (այդ թվում նաև պոլիամիդների հիմքով նյութի կիրառմամբ 11 և 12) | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  միացքների տարրերի հետ հավաքված փողակների և ճկափողերի հերմետիկությունը և ամրությունը.  150 000 բաբախող ճնշման պարբերաշրջաններով ցիկլիկ բեռնավորման դեպքում երկարակեցությունը.  աղերի, յուղերի, կուտակիչ թթվի, սպիրտների ներգործության նկատմամբ կայունությունը՝ պոլիամիդների հիմքով նյութերից խողովակների և գալարուն ճկափողերի համար 11 և 12։ |
| 10. | Արգելակման մեխանիզմներ՝ հավաքված | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվի արգելակման արդյունավետությունը և ամրությունը ՄԱԿ-ի N 13-10 կամ 13-11 և 13Н-00 կանոններին համապատասխան։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 11. | Արգելակման համակարգերի մեխանիկական շարժաբերների դետալները և հանգույցները՝ արգելակման մեխանիզմների կարգավորող սարքերը, կայանելու արգելակման համակարգի շարժաբերի դետալները (այդ թվում նաև ծայրապանակով մետաղաճոպանները՝ հավաքված) | 10ս, 11ս | Ստենդային փորձարկումներում արգելակման համակարգերի մեխանիկական շարժաբերների դետալները և հանգույցները պետք է առանց քայքայումների և մնացորդային դեֆորմացումների դիմակայեն շարժաբերի մեջ դրանց աշխատանքի ժամանակ առաջացող երեք անգամ մեծ առավելագույն բեռնվածքին։ |
| 12. | Արգելակման սկավառակներ և թմբուկներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 90-02 կանոններ  Այլընտրանքային՝  ՄԱԿ-ի N 13-10 կամ 13-11 կանոններ (М2, М3, N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ).  ՄԱԿ-ի N 13Н-00 կանոններ  (М1 և N1կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ).  ՄԱԿ-ի N 78-02 կամ 78-03 կանոններ  (L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 13. | Պնևմատիկ արգելակման շարժաբերի սարքերը՝ օդի նախապատրաստման ագրեգատներ (հակասառիչներ, խոնավաանջատիչներ, ճնշման կարգավորիչներ), պնևմաշարժաբերի պաշտպանիչ սարք, խտուցքի դատարկման կափույրներ, կառավարող սարքեր (արգելակման կռունկներ, արագացուցիչ կափույրներ, կցորդի արգելակների կառավարման կափույրներ, օդաբաշխիչներ), արգելակման ճշգրտման սարքեր (արգելակման ուժերի կարգավորիչներ, առջևի սռնու պնևմատիկ շարժաբերում ճնշման սահմանափակման կափույրներ), միացնող գլխիկներ, ազդանշանային և հսկիչ սարքեր (պնևմաէլեկտրական տվիչներ, հսկիչ դուրսբերման կափույրներ) | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  ելքային պարամետրերի ցուցանիշները.  խցվածքների հերմետիկությունը՝ 0,8 ՄՊա ճնշման դեպքում.  երկարակեցությունը՝ ցիկլիկ բեռնավորման դեպքում։ |
| 14. | Խցիկներ՝ արգելակման պնևմատիկ (այդ թվում նաև զսպանակային էներգակուտակիչով), գլաններ արգելակման՝ պնևմատիկ | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  շարժաբերում 0,6 ՄՊա ճնշման դեպքում դիաֆրագմայի (մխոցի) արդյունավետ մակերևույթի տվյալ չափայնության համար խցիկի (գլանի) կոթի վրա գործադրվող առավելագույն հնարավոր ճիգը.  խցվածքների հերմետիկությունը՝ 0,8 ՄՊա ճնշման դեպքում.  երկարակեցությունը՝ ցիկլիկ բեռնավորման դեպքում.  ջերմաստիճանային կայունությունը։ |
| 15. | Ճնշակներ | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  արտադրողականության, սպառվող հզորության, հերմետիկության և պնևմահամակարգ՝ շարժիչային յուղերի արտանետումների ցուցանիշները։ |
| 16. | Ավտոմեքենաների ղեկային կառավարման հանգույցները և դետալները՝ ղեկանիվներ, ղեկային մեխանիզմներ, ղեկային ուժեղացուցիչներ, հիդրոպոմպեր, բաշխիչներ և ղեկային ուժեղացուցիչների ուժային գլաններ, ղեկային կառավարման սյունակներ, անկյունային ռեդուկտորներ, ղեկային լիսեռներ, ղեկային ձգաձողեր, ղեկային շարժակների միջանկյալ կանգնակներ և լծակներ, դարձկեն դարձյակի սռնացցեր | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  հուսալի միացումը և դետալների միջև վնասակար շփումների բացակայությունը դրանք տրանսպորտային միջոցի վրա տեղակայելիս.  տրանսպորտային միջոցների՝ ՄԱԿ-ի N 79 կանոնների պահանջներին համապատասպանությունը.  ղեկային մեխանիզմում մեխանիկական խաղացքի կարգավորման հնարավորությունը.  հաշվարկային առավելագույնը 2,5 անգամ գերազանցող բեռնվածքի փոխանցումը.  ուժեղացուցիչի խափանման դեպքում ղեկային կառավարման աշխատունակության պահպանումը.  ղեկային ձգաձողերի ծալվածքի տեղում դրանց 90° տակ ծալվելու դեպքում ճաքերի բացակայությունը.  ղեկային շարժաբերի մատների պտտվելուն և ճոճվելուն դիմակայելու պահերը ոչ ավելին քան՝  0,3 դաՆ·մ՝ М1 և N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար.  0,7 դաՆ՝ М2, М3, N2 և N3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար.  ղեկանիվի չեզոք դիրքի դեպքում շարժական միացքներում խաղացքի ֆունկցիոնալ պահանջներով չպայմանավորված բացակայությունը.  առավելագույնից 0,5 ճնշման դեպքում ղեկային հիդրոուժեղացուցիչների պոմպերով հեղուկի մատուցումը, որպեսզի ապահովվի կառավարվող կամրջակի վրա մինչև 1,2 տ բեռնվածքով տրանսպորտային միջոցի ղեկանիվի պտույտի 1,5 վ-1 արագություն և 1 վ-1՝ ավելի մեծ բեռնվածքով տրանսպորտային միջոցի համար.  շրջակա միջավայրի պայմաններում աշխատունակությունը, փոշու և խոնավության ներթափանցումից պաշտպանությունը, մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը՝ ղեկային էլեկտրաուժեղացուցիչների համար.  համապատասխանությունը ՄԱԿ-ի N 12 կանոններին՝ ղեկային և վնասվածքավտանգ ղեկային սյունակների համար։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
|  | 17. Մոտոցիկլետային տիպի ղեկեր | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 60-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
|  | 18. Հոդակապեր՝ ղեկային կառավարման և գնդաձև կախոցներ | 2ս | Պետք է ապահովվեն՝  գնդաձև հոդակապերի ամրությունը.  հոդակապի գնդաձև մատի երկրաչափական չափսերը.  հոդակապի միացնող և եզրաչափքային չափսերը.  գնդաձև մատի համար՝  հարվածային մածուցիկությունը.  մակերևութային շերտի կարծրությունը.  հոդակապի իրանից գնդաձև մատի պոկվածքի ուժը.  գրտնակման ուղղությամբ արտաճզմման ուժը, եթե հոդակապը գրտնակված է կամ փակված սևեռապնդման օղակով խցափակիչով.  ներդրակի մնացորդային դեֆորմացումը առանցքային ուժով այն բեռնելիս (բացառապես պոլիմերային ներդրակներով գնդաձև հոդակապերի համար)։  Ղեկային հոդակապերի գնդաձև մատների ճոճվելու անկյունները պետք է ապահովեն աշխատանքային ընթացքի սահմաններում կախոցների ճկվածքի դեպքում կավառարվող անիվների անխոչընդոտ շրջադարձը։  Կախոցների գնդաձև մատների ճոճվելու անկյունները պետք է ապահովեն անիվների շրջադարձից անկախ կախոցի անխոչընդոտ ճկվածքը դրա լրիվ ընթացքի սահմաններում։  Գնդաձև հոդակապերը չպետք է ունենան խաղացք։ |
| 19. | Տրանսպորտային միջոցների անիվներ | 2ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 124-00 կանոններ  Պետք է ապահովվի ամրությունը ցիկլիկ (ծռող պահով, շառավղային ուժով) բեռնավորման դեպքում։ Թեթև համահալվածքներից անիվների համար լրացուցիչ պետք է ապահովվի ամրությունը հարվածային բեռնավորման դեպքում։  Անիվի վրա պետք է տեղադրվի մականշվածք։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 20. | Պնևմատիկ դողեր՝ մարդատար ավտոմեքենաների և դրանց կցորդների համար | 1ս, 2ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 30-02, 117-02 կանոններ  Հակասահքային բութակներով սարքավորման համար նախատեսված ձմեռային դողերին ներկայացվող պահանջները՝  դողը պետք է հարմարեցված լինի հակասահքային բութակները տեղակայելու համար, և արտադրողը պետք է առաջարկի դողեր՝ նախատեսված տվյալ տիպի դողի վրա տեղակայելու համար՝ ըստ բութակի երկարության և վերին (հենարանային) կցաշուրթի տրամագծի.  պահպանաշերտի սահմաններից դուրս բութակի ելունը՝ 1,2±0,3 մմ։  Պահպանաշերտի գծային մետրի հաշվով բութակների առավելագույն քանակությունը՝ 60 հատ։ Պահանջները կիրառվում են 2016 թվականի հունվարի 1-ից հետո արտադրված դողերի նկատմամբ։ Թույլատրելի է մեծ քանակով բութակներով դողերի օգտագործումը, եթե անկախ հավատարմագրման փորձարկման լաբորատորիայի կողմից անցկացված փորձարկումների արդյունքները հաստատեն, որ նման դողերը չեն առաջացնում ճանապարհային պաստառի առավել մեծ մաշվածություն, քան այն դողերը, որոնք համապատասխանում են բութակների քանակության մասով սահմանված պահանջներին, և ընդ որում՝ չեն վատթարանա կցորդման հատկությունները։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 21. | Դողեր՝ պնևմատիկ մարդատար ավտոմեքենաների և դրանց կցորդների, ավտոբուսների և տրոլեյբուսների համար | 1ս, 2ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 54-00, 117-02 կանոններ  Հակասահքային բութակներով սարքավորման համար նախատեսված ձմեռային դողերին ներկայացվող պահանջները՝  դողը պետք է հարմարեցված լինի հակասահքային բութակները տեղակայելու համար, և արտադրողը պետք է առաջարկի դողեր՝ նախատեսված տվյալ տիպի դողի վրա տեղակայելու համար՝ ըստ բութակի երկարության և վերին (հենարանային) կցաշուրթի տրամագծի.  թեթև բեռնատար դողերի համար պահպանաշերտի սահմաններից դուրս ելունը՝ 1,7±0,3 մմ, բեռնատար դողերի համար՝ 2,5±0,3 մմ։  Պահպանաշերտի գծային մետրի հաշվով բութակների առավելագույն քանակությունը՝ 60 հատ։ Պահանջները կիրառվում են 2016 թվականի հունվարի 1-ից հետո արտադրված դողերի նկատմամբ։ Թույլատրելի է մեծ քանակով բութակներով դողերի օգտագործումը, եթե անկախ հավատարմագրման փորձարկման լաբորատորիայի կողմից անցկացված փորձարկումների արդյունքները հաստատեն, որ նման դողերը չեն առաջացնում ճանապարհային պաստառի առավել մեծ մաշվածություն, քան այն դողերը, որոնք համապատասխանում են բութակների քանակության մասով սահմանված պահանջներին, և ընդ որում՝ չեն վատթարանա կցորդման հատկությունները։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 22. | Դողեր՝ պնևմատիկ մոտոցիկլետների, մոտոռոլերների, կվադրոցիկլների և մոպեդների համար  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 1ս, 2ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 75-00 կանոններ |
| 23. | Ժամանակավոր օգտագործման համար պահեստային անիվների պնևմատիկ դողեր  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 3հ, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 64-00 կամ 64-02 կանոններ |
| 24. | Ավտոմեքենաների և դրանց կցորդների համար վերականգնված պնևմատիկ դողեր  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 108-00 կամ 109-00 կանոններ՝ կախված դողի տիպից |
| 25. | Կցորդման սարքեր (քարշակցորդման, թամբակցորդման և քարշիչային)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 55-01 կանոններ  Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 8-րդ հավելվածի  6-րդ կետ |
| 26. | Ավտոինքնաթափների հիդրավլիկ կործող մեխանիզմները՝  -հիդրոգլաններ՝ փոխագուցավոր, միակողմանի գործողության.  - հիդրոբաշխիչ ձեռքով և հեռակա կառավարմամբ | 6հ, 10ս, 11ս | Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի 3.1 ենթակետ |
| 27. | Տրանսպորտային միջոցների խցիկների կործման հիդրավլիկ մեխանիզմները՝  - խցիկների կործման հիդրավլիկ մեխանիզմի հիդրոգլաններ.  - խցիկների կործման հիդրավլիկ մեխանիզմի պոմպեր | 6հ, 10ս, 11ս | Կառուցվածքում պետք է նախատեսվեն՝  բարձրացված դիրքում խցիկը հուսալի կերպով սևեռող սարքվածքներ.  խցիկի լրիվ կործման դեպքում մեռյալ կետով խցիկի զանգվածի կենտրոնի անցում.  տրանսպորտային դիրքում խցիկի հուսալի կերպով ավտոմատ սևեռակում։  Պոմպի լծակի վրա գործադրվող ճիգը չպետք է գերազանցի 25 դաՆ-ը։ |
| 28. | Ձեռքով կառավարման հիդրաուժեղացուցչի և ավտոինքնաթափի հարթակի կործիչի բազուկներ |  | Պետք է ապահովվեն՝  աշխատունակությունը՝ շրջակա միջավայրի ջերմաստիճանի՝ -50˚С-ից մինչև +50˚С միջակայքում և, 48 ժամվա ընթացքում, մինչև -60˚С ջերմաստիճանում՝ սառը կլիմայով շրջանների համար.  յուղի մատուցումը դրա՝ -50˚С-ից մինչև +80˚С ջերմաստիճանում և 4,4 ՄՊա-ից մինչև 9,0 ՄՊա ճնշման ժամանակ (հաշվի առնելով բազուկի տիպը).  ծռվածքի դեպքում բազուկի արտաքին տրամագծի փոփոխությունը՝ մինչև ծռվածք բազուկի փաստացի արտաքին տրամագծի՝ 10%-ից ոչ ավելի ծռվածքի նվազագույն թույլատրելի շառավղի դեպքում.  առնվազն 13,0 Ն/սմ հյուսվածքապատմամբ բազուկի ռետինե շերտերի կապի ամրությունը.  ուղիղ արևային լույսի և մթնոլորտային օզոնի երկարատև ազդեցության նկատմամբ կայունությունը.  ռետինե փխրունության ջերմաստիճանային սահմանը՝  -50˚С-ից ոչ բարձր.  հերմետիկությունը.  բեռնվածքի կիրառման դեպքում ամրությունը.  թերմիկ ծերացման նկատմամբ կայունությունը.  աշխատանքային միջավայրերի երկարատև ներգործության նկատմամբ կայունությունը.  աշխատանքային դիրքում ծռվածքի նվազագույն թույլատրելի շառավիղները.  բազուկների պատրաստման համար կիրառվող ռետինների ամրության ցուցանիշները:  Յուրաքանչյուր բազուկի վրա ամբողջ երկարությամբ պետք է տեղադրվի մականշվածքային զոլ՝ գունավոր, աշխատանքային միջավայրերի և մթնոլորտային տեղումների նկատմամբ կայուն ներկով՝  սպիտակ՝ համակցված թելերից հյուսվածքապատվածքով բազուկների համար.  կարմիր՝ բամբակե թելերից հյուսվածքապատվածքով.  դեղին՝ մետաղական հյուսավածքապատվածքով։  Մականշվածքային զոլի տեքստը պետք է պարունակի հետևյալ տվյալները՝  բազուկի ներքին տրամագիծը.  առավելագույն աշխատանքային ճնշումը.  արտադրման ամսաթիվը և խմբաքանակի համարը.  արտադրողի անվանումը կամ ապրանքային նշանը։ |
| 29. | Թափարգելներ, աղեղներ՝ պաշտպանիչ, մոտոցիկլետների համար  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 6հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 26-02 կամ 26-03, 42-00 և 61-00 կանոններ |
| 30. | Բեռնատար ավտոմեքենաների և կցորդների հետևի և կողեզրային պաշտպանիչ սարքեր  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 58-01 կամ 58-02 և 73-00 կամ 73-01 կանոններ |
| 31. | Ավտոմեքենաների նստելատեղեր | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 17-05 կամ 17-08 կանոններ (М1, М2, N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  ՄԱԿ-ի N 80-01 կամ 80-02 կանոններ (М2, М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  ՄԱԿ-ի N 118-00 կանոններ (II և III դասերի М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցներ)  Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելված, 1.16.3.12 կետ (ըստ նշված հավելվածի 1.16 կետի՝ տրանսպորտային միջոցների համար երեխաների փոխադրման համար նախատեսված նստելատեղերը)։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 32. | Նստելատեղերի գլխակալներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 25-04 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 33. | Անվտանգության գոտիներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 16-04 կամ 16-06 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 34. | Անվտանգության բարձիկներ | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 114-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 35. | Երեխաների համար պահող սարքվածքներ | 1ս, 2ս | ՄԱԿ-ի N 44-04 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 36. | Ապակիներ անվտանգ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 43-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 37. | Հետին տեսքի հայելիներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 46-01 կամ 46-02 կանոններ (М, N, L6, L7 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  ՄԱԿ-ի N 81-00 կանոններ (L1-L5 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 38. | Ապակեմաքրիչներ և դրանց պահեստամասերը (մոտոռեդուկտորներ, խոզանակներ) | 3հ, 11ս | Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի  8-րդ կետ  Պետք է ապահովվի էլեկտրաշարժիչների և մոտոռեդուկտորների պաշտպանության մակարդակը օտար մարմինների և ջրի ներթափանցելուց, ինչպես նաև՝ մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը։  Ռետինե ժապավենը պետք է ապահովի՝  ապակեմաքրիչ հեղուկի նկատմամբ կայունությունը.  ծերացման նկատմամբ դիմացկունությունը.  մեխանիկական ամրությունը.  խոզանակի աշխատունակությունը -45˚С-ից մինչև +85˚С միջակայքում։  Խոզանակների աշխատանքի ժամանակ ռետինը չպետք է գունավորի կամ մեխանիկորեն վնասի շփման գոտում ապակու մակերևույթը։ |
| 39. | Ցոլալապտերի մաքրիչներ և դրանց պահեստամասերը (մոտոռեդուկտորներ) | 3հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 45-01 կանոններ  Պետք է ապահովվի էլեկտրաշարժիչների և մոտոռեդուկտորների պաշտպանության մակարդակը օտար մարմինների և ջրի ներթափանցելուց, ինչպես նաև՝ մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 40. | Ցոլալապտերներ՝ ավտոմոբիլային, մոտարձակ և հեռարձակ լույսի | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 1-02, 8-05, 20-03, 112-01 կանոններ (կախված ցոլալապտերի տիպից)  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 41. | Ցոլալապտերի և լապտերի համար շիկացման լամպեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 37-03 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 42. | Լուսանդրադարձիչ հարմարանքներ (լուսանդրադարձիչներ) | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 3-02 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 43. | Հետևի՝ պետական գրանցման նշանի լուսավորման լապտերներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 4-00 կանոններ |
| 44. | Շրջադարձի ցուցիչներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 6-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 45. | Եզրաչափքային և եզրագծային լույսեր, արգելակման ազդանշաններ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 7-02 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 46. | Հակամառախուղային ցոլալապտերներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 19-04 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 47. | Մոտոցիկլետների և կվադրոցիկլների լուսավորման և լուսային ազդանշանային սարքվածքներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 50-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 48. | Տրանսպորտային միջոցների հետընթացի լապտերներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 23-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 49. | HSB հալոգեն լամպեր-ցոլալապտերներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 31-02 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 50. | Հետևի հակամառախուղային լույսեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 38-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 51. | Ցոլալապտերներ՝ մոպեդների համար | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 56-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 52. | Ցոլալապտերներ՝ մոտոցիկլետների համար | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 57-02 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 53. | Նախազգուշացնող լույսեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 65-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 54. | Ցոլալապտերներ՝ մոտոցիկլետների համար՝ HS հալոգեն լամպերով | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 72-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 55. | Ցոլալապտերներ՝ մոտարձակ և հեռարձակ լույսի, մոպեդների համար | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 76-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 56. | Կայանման լույսեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 77-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 57. | Ցոլալապտերներ՝ մոպեդների համար՝ HS2 հալոգեն լամպերով | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 82-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 58. | Ցերեկային ընթացային լույսեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 87-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 59. | Կողային եզրաչափքային լույսեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 91-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 60. | Ցոլալապտերներ՝ լույսի գազալիցքահանման աղբյուրներով | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 98-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 61. | Լույսի գազալիցքահանման աղբյուրներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 99-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 62. | Ձայնային ազդանշանային սարքեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 28-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 63. | Արագաչափեր, դրանց տվիչները և արագաչափեր ընդգրկող սարքերի համակցություններ | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  ՄԱԿ-ի N 39-00 կանոններին համապատասխան չափումների ճշգրտությունը.  վիբրա-և հարվածադիմացկունությունը.  փոշու և խոնավության ներթափանցումից պաշտպանությունը։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 64. | Արագության սահմանափակման սարքվածքներ | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 89-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 65. | Շարժման, աշխատանքի և հանգստի ռեժիմների՝ վարորդների կողմից պահպանման տեխնիկական հսկիչ միջոցներ (պտուտագրիչներ) | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  ցուցանիշները՝ շարժման արագության, անցած ճանապարհի, ընթացիկ ժամանակի, տրված արագության գերազանցման ազդանշանի, պտուտագրիչների աշխատանքում խախտումների մասին ազդանշանների.  գրանցումը՝ շարժման արագության, անցած ճանապարհի, տրանսպորտային միջոցի կառավարման ժամանակի, աշխատանքի տեղում գտնվելու ժամանակի և այլ աշխատանքների ժամանակի, աշխատանքում ընդմիջումների և հանգստի ժամանակի, գրանցման տվյալներին մուտք ունենալու դեպքերի, 100 մվ-ից ավելի տևողությամբ էլեկտրասնուցման մեջ ընդմիջումների, շարժման տվիչից իմպուլսների հաղորդման մեջ ընդմիջումների։ |
| 66. | Տագնապային ազդանշանային համակարգեր, հակաառևանգման և պահպանիչ սարքեր՝ տրանսպորտային միջոցների համար | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 18-02 կամ 18-03, 97-01 և 116-00 կանոններ (М1, N1 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ).  ՄԱԿ-ի N 62-00 կանոններ (L1-L3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցներ)  Լրացուցիչ մեխանիկական հակաառևանգման սարքերի նկատմամբ, որոնց վրա չեն տարածվում ՄԱԿ-ի կանոնների պահանջները, պետք է ապահովվեն միակցման և անջատման 2 500 ցիկլից հետո աշխատունակությունը, սևեռակող տարրերի նյութերի ամրությունը՝ առնվազն 48 НRСЭ։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 67. | Դանդաղընթաց տրանսպորտային միջոցների հետևի տարբերիչ նշանները | 3հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 69-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 68. | Մեծ երկարության և բեռնունակության տրանսպորտային միջոցների հետևի տարբերիչ նշանները | 3հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 70-01 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 69. | Մեծ երկարության և բեռնունակության տրանսպորտային միջոցների համար լուսարձակ մականշվածք | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 104-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 70. | Նախազգուշացնող եռանկյունիներ (վթարային կայանման նշաններ) | 3հ, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 27-03 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 71. | Կուտակիչ մեկնարկիչ մարտկոցներ | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  մարտկոցի՝ 45° անկյան տակ թեքվելու դեպքում էլեկտրոլիտի արտահոսման կանխումը.  ցածր և բարձր ճնշման դեպքում հերմետիկությունը.  մարտկոցի կառուցվածքային պարամետրերի մասին տեղեկացնող մականշվածքը.  սահմանված ընդհատուն լիցքի ընկալման նկատմամբ կայունությունը։ |
| 72. | Հաղորդալարերի կեմեր | 3հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  վիբրակայունությունը.  վառելիքի և յուղերի ներգործության նկատմամբ դիմացկունությունը։ |
| 73. | Վառքի համակարգերի բարձրավոլտ հաղորդալարեր | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  աշխատանքի առկա պայմաններում բարձր լարման իմպուլսների փոխանցման կարողությունը.  վառքի կոճի և բաշխիչի ելքերի հետ միացման ջանքը.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը։ |
| 74. | Վթարային վիճակների ցուցիչներ և տվիչներ | 3հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  աշխատունակությունը շրջակա միջավայրի պայմաններում.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը.  փոշու և խոնավության ներթափանցումից պաշտպանությունը։ |
| 75. | Տուրբոճնշակներ | 11ս | Պետք է ապահովվի աշխատունակության պահպանումը՝ տուրբոճնշակի ռոտորի պտտվելու առավելագույն տրված հաճախականության և տուրբինի առջև գազի առավելագույն տրված ջերմաստիճանի դեպքում։ |
| 76. | Գլանամխոցային խմբի, գազաբաշխիչ մեխանիզմի դետալներ, ծնկավոր լիսեռներ, առանցքակալների ներդիրներ, շարժաթևեր | 11ս | Պետք է ապահովվեն կիրառվող նյութի հատկությունները, դրա միկրոկառուցվածքը և կարծրությունը, շարժիչների դետալների զարկը, մակերևույթների խորդուբորդությունը և երկրաչափական չափսերը |
| 77. | Հարկադրական վառքով շարժիչների վառելիքի ներցայտման համակարգեր և դրանց փոխարինովի տարրերը | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվի սույն տեխնիկական կանոնակարգով նախատեսված արտանետումների մակարդակը |
| 78. | Ներքին այրման շարժիչների համար նախատեսված օդամաքրիչներ և դրանց փոխարինովի տարրերը | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  հերմետիկությունը միացքների, խցվածքների տեղերում.  4,0 կՊա-ից ոչ ավելի աերոդինամիկ դիմադրողականությունը.  փոշու բացթողման միջին գործակիցը՝ 1 %-ից ոչ ավելի։ |
| 79. | Յուղի մաքրման ֆիլտրեր և դրանց փոխարինովի տարրերը | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  միացքների, խցվածքների տեղերում հերմետիկությունը՝ շարժիչի յուղման համակարգում նոմինալ աշխատանքային ճնշումը երկու անգամ գերազանցող յուղի ճնշման դեպքում.  շարժիչային յուղի հոսակորուստի և բոցավառման բացառելը.  ֆիլտրերի և ֆիլտրող տարրերի՝ 0,03 ՄՊա-ից ոչ ավելի սկզբնական հիդրավլիկ դիմադրողականությունը.  առնվազն 25 %՝ աղտոտող խառնուկներից յուղի մաքրման արդյունավետությունը: |
| 80. | Դիզելների վառելիքի մաքրման ֆիլտրեր և դրանց փոխարինովի տարրերը | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  միացքների տեղերում հերմետիկությունը  վառելիքի հոսակորուստի և բռնկման բացառումը.  առնվազն 70 %՝ աղտոտող խառնուկներից վառելիքի մաքրման արդյունավետությունը։ |
| 81. | Հարկադրական վառքով շարժիչների վառելիքի մաքրման ֆիլտրեր և դրանց փոխարինովի տարրերը | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  միացքների, խցվածքների տեղերում հերմետիկությունը՝ շարժիչի սնուցման համակարգում աշխատանքային ճնշումը երկու անգամ գերազանցող օդի ճնշման դեպքում.  վառելիքի հոսակորուստի և բռնկման բացառումը.  ֆիլտրերի և ֆիլտրող տարրերի՝ 2,45 կՊա-ից ոչ ավելի սկզբնական հիդրավլիկ դիմադրողականությունը.  առնվազն 40 %՝ աղտոտող խառնուկներից վառելիքի մաքրման արդյունավետությունը։ |
| 82. | Բարձր ճնշման վառելիքային պոմպեր, վառելիքաներմղող պոմպեր, սուզակային գոլորշիներ, դիզելների համար բոցամուղներ և բոցամուղների փոշարարներ | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովեն դիզելի աշխատանքը դիզելային վառելիքներով, ավտոմոբիլային բենզինով, ռեակտիվ շարժիչների համար վառելիքներով և նշված վառելիքների խառնուրդներով:  Աշխատանքային բնութագրերը և տրված արժեքներից դրանց շեղումները պետք է համապատասխանեն սահմանված պահանջներին և ապահովեն անխափան աշխատանք և էկոլոգիական պահանջների կատարումն այն շարժիչների նկատմամբ, որոնց համար դրանք նախատեսված են։ |
| 83. | Ջերմափոխանակիչներ և թերմոստատներ | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  0,15 ՄՊա ներքին ստատիկ ճնշման ազդեցության դեպքում շարժիչի սառեցման և սրահի տաքացման համակարգերի ջերմափոխանակիչների հերմետիկությունը.  ոչ ցածր ներմղիչ օդի սառեցման համակարգերի ջերմափոխանակիչների ջերմային և հիդրավլիկ արդյունավետությունը՝ համապատասխանաբար 0,85 և 0,96.  ջերմապահպանիչների արդյունավետությունը.  0,05 ՄՊա-ով շարժիչի ներմղիչի ճնշումը գերազանցող ներքին ստատիկ ճնշման դեպքում ներմղիչ օդի սառեցման համակարգերի ջերմափոխարինիչների հերմետիկությունը.  շարժիչի յուղման համակարգում նոմինալ աշխատանքային ճնշումը երեք անգամ գերազանցող ներքին ստատիկ ճնշման ազդեցության դեպքում յուղման համակարգերի ջերմափոխարինիչների հերմետիկությունը.  արտաքին ներգործությունների նկատմամբ դիմացկունության մասով փորձարկումներն անկացնելուց հետո հերմետիկության և աշխատունակության պահպանումը՝  ներքին ճնշման ցիկլիկ փոփոխության նկատմամբ.  արտաքին վիբրացիոն ազդեցության նկատմամբ.  ցիկլիկ ջերմային ազդեցության նկատմամբ.  արտաքին ստատիկ ազդեցության (ոլորման) նկատմամբ.  քայքայիչ ազդեցության նկատմամբ.  ցածր ջերմաստիճանային ազդեցության նկատմամբ։ |
| 84. | Սառեցման հեղուկային համակարգերի պոմպեր | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  հերմետիկությունը միացքների, խցվածքների տեղերում.  ֆունկցիոնալ ցուցանիշները։ |
| 85. | Կցորդիչներ և դրանց մասերը (սկավառակներ, գլաններ, ճկափողեր) | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  կցորդիչի պաշարի պահանջվող գործակիցները.  տանող և տարվող կցորդման սկավառակների թույլատրելի հավասարակշռախախտումը.  կցորդիչը անջատելիս թափանիվի՝ սեղմվող սկավառակից նվազագույն հետընթացը.  կցորդիչների տարվող սկավառակների թույլատրելի ճակատային զարկումը.  կցորդիչով միացված ագրեգատների լիսեռների առանցքների համառանցքությունից թույլատրելի շեղումը. |
| 86. | Կարդանային փոխանցումներ, շարժաբերային լիսեռներ, անհավասար և հավասար անկյունային արագությունների հոդակապեր | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  կարդանային լիսեռի թույլատրելի հավասարակշռախախտումը.  պաշար՝ ըստ պտտվելու կրիտիկական հաճախականության կարդանային լիսեռի(որոշվում է հաշվարկով կամ փորձարկմամբ).  հավասար և անհավասար անկյունային արագությունների հոդակապերում ֆունկցիոնալ պահանջվող առավելագույն անկյունները.  մնացորդային դեֆորմացումների և կարդանային փոխանցումների, շարժաբերային լիսեռների, հավասար և անհավասար անկյունային արագությունների հոդակապերի տարրերում առավելագույն ոլորող մոմենտների ազդեցության տակ քայքայումների բացակայությունը։ |
| 87. | Կամրջակներ տանող մեխանիզմով հավաքված կիսասռնիներ | 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  գործող բեռնվածքների ընկալումը՝ առանց փոխանցման և կամրջակի քարտերի տարրերի քայքայման (ամրության պահուստ).  կամրջակի քարտերի անթույլատրելի դեֆորմացումների բացակայությունը։ |
| 88. | Կախոցների առաձգական տարրեր (թերթավոր զսպաններ, զսպանակներ, կախոցների ոլորալիսեռներ, լայնական կայունության կայունարարներ, պնևմատիկ առաձգական տարրեր) | 11ս | Կախոցի առաձգական տարրերի բնութագրերը պետք է ապահովեն տրանսպորտային միջոցի կայունությանը և կառավարվելուն ներկայացվող պահանջների կատարումը։  Պետք է ապահովվեն՝  առավելագույն դինամիկ բեռնվածքների ժամանակ աշխատունակությունը.  կախոցի առաձգական տարրերի բնութագրերի կայունությունը.  կախոցի լրիվ ընթացքի սահմաններում վնասակար շփումների բացակայությունը.  պնևմատիկ առաձգական տարրերի հերմետիկությունը և դիմացկունությունը: |
| 89. | Կախոցի (ամորտիզատորներ, մեղմիչ կանգնակներ և մեղմիչ կանգնակների փամփուշտներ) և ղեկային շարժաբերի մեղմիչ տարրեր | 11ս | Կախոցի մեղմիչ և ղեկային շարժաբերի տարրերի բնութագրերը պետք է ապահովեն տրանսպորտային միջոցի դիմացկունությանը և կառավարվելուն ներկայացվող պահանջների կատարումը  Կոթի ընթացքը պետք է ապահովի կախոցի լրիվ ընթացքը և կառավարվող անիվների շրջադարձի առավելագույն անկյունը։  Պետք է ապահովվեն՝  մեղմիչ բնութագրերը.  ջերմաստիճանային բնութագրերը.  հերմետիկությունը.  առանց թխկոցների և լռվելու աշխատանքը։ |
| 90. | Կախոցի ուղղորդիչ սարքի դետալներ (լծակներ, ռեակտիվ մետաղաձողեր, դրանց մատները.  ռետինամետաղական հոդակապեր, առանցքակալներ և հենարանների ականոցներ, կախոցի ընթացքի սահմանափակիչներ) | 10ս, 11ս | Ռետինամետաղական հոդակապերի առաձգականությունը և մետաղական իրանի հետ դրանց կապի ամրությունը պետք է ապահովի տրանսպորտային միջոցի կայունությանը և կառավարվելուն ներկայացվող պահանջների կատարումը։  Պետք է ապահովվեն՝  առաձգական և մեղմիչ տարրերի ամրակման հուսալիությունը.  կախոցի լրիվ ընթացքի սահմաններում վնասակար շփումների բացակայությունը։ |
| 91. | Անիվների կունդերի և դեկորատիվ թասակներ: Անիվների ամրակման տարրեր: Բեռներ հավասարակշռող անիվներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 26-02 կամ 26-03 և 61-00 կանոններ  Պետք է ապահովվեն՝  անիվների կենտրոնադրման ճշգրտությունը.  տրանսպորտային միջոցի շահագործման ընթացքում ամրակման միացքների ձգման պահի պահպանումը.  ամրակման վիճակի հասարակ հսկողության հուսալիությունը և հնարավորությունը:  Բեռի հավասարակշռող կառուցվածքը պետք է ապահովի՝  բեռի՝ անիվի հետ անվտանգ միացումը.  անիվի հեցի արտաքին եզրերի հետ շփումն առնվազն երկու կետում։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 92. | Հարկադրական վառքով շարժիչների համար բոցավառման համակարգերի արտադրատեսակներ (բաշխիչներ, տվիչ-բաշխիչներ, բռնկման կոճեր, այրման մոդուլներ, էլեկտրոնային կոմուտատորներ, հսկիչներ, տվիչներ, ընդհատիչներ) | 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  անընդմեջ կայծագոյացումը.  էլեկտրամագնիսական համատեղելիությունը.  աշխատունակությունը շրջակա միջավայրի պայմաններում.  վիբրա-և հարվածադիմացկունությունը.  լարման փոփոխության դեպքում աշխատունակությունը.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը։ |
| 93. | Վառոցքի մոմեր կայծային, շիկացման մոմեր | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  կայծային վառոցքի մոմերի համար՝  գազի տրված ճնշման դեպքում կայծագոյացման անընդհատությունը.  մեխանիկական բեռնվածքներ դնելիս ամրությունը.  ջերմային ամրությունը.  էլեկտրական դիմադրությունը.  շիկացման մոմերի համար՝  ջերմաստիճանային բնութագիրը.  վիբրակայունությունը.  մոմի դետալների միացքների միջով գազի արտահոսքի բացակայությունը՝ 4+0,5 ՄՊա ճնշումների տարբերության դեպքում |
| 94. | Էլեկտրական գեներատորներ, ուղղիչ բլոկներ, էլեկտրաշարժիչներ (օդափոխիչների, բենզապոմպերի, ապակեմաքրիչների, ապակեամբարձիչների, ջեռուցիչների շարժաբերներ, հայելիների կառավարման, դռների բլոկավորման շարժաբերներ) | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  աշխատունակությունը շրջակա միջավայրի պայմաններում.  լարման փոփոխության դեպքում աշխատունակությունը.  էլեկտրամագնիսական համատեղելիությունը.  վիբրո-և հարվածադիմակայությունը.  փոշու և խոնավության ներթափանցելուց պաշտպանությունը.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը. |
| 95. | Մեկնարկիչներ, շարժաբերներ և մեկնարկիչների ռելե | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  վիբրա-և հարվածադիմակայությունը.  փոշու և խոնավության ներթափանցելուց պաշտպանությունը.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը։ |
| 96. | Գործարկման, վառքի, արտաքին լուսային և ձայնային սարքերի, ապակեմաքրիչների, վառելիքահաղորդման համակարգերի, էլեկտրամատակարարման շղթաների կոմուտացման, պաշտպանիչ և տեղակայման ապարատուրա, անջատովի միացքներ | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  աշխատունակությունը շրջակա միջավայրի պայմաններում.  փոշու և խոնավության ներթափանցումից պաշտպանությունը.  մեկուսացման էլեկտրական ամրությունը.  մեխանիկական ամրությունը.  խզման ջանքը։ |
| 97. | Թափքի և թափարգելի դեկորատիվ դետալներ, ռադիատորի ճաղեր, ցոլալապտերի հովարներ և եզրակներ | 3հ, 11ս | ՄԱԿ-ի N 26-02 կամ 26-03 և 61-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 98. | Բռնակներ (արտաքին և ներքին) և դռան ծխնիներ՝ թափքերի կողեզրային մակերևույթների վրա, արտաքին կոճակներ՝ դռները և բեռնախցիկները բացելու համար | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 11-02 կամ 11-03, 26-02 կամ 26-03 և  61-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 99. | Դռների փականքներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 11-02 կամ 11-03 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 100. | Դետալներ՝ պաշտպանիչ ռետինե և ռետինամետաղական (թասակներ, պատյաններ, խցման օղակներ, արգելակների և կցորդման հիդրոշարժաբերման համար նախատեսված խցօղակներ, ղեկային կառավարման հոդակապերի պատյաններ, կախոցներ, կարդանային սռնիներ) | 6հ, 7հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  շարժական և ոչ շարժական տարրերի ներքին խոռոչների հերմետիկությունը.  նշված բաղադրիչների վրա մթնոլորտային և ճանապարհային գործոնների բացասական ներգործության բացակայությունը.  աշխատանքային միջավայրերի երկարատև ներգործության նկատմամբ կայունությունը.  առնվազն 2,5 ՄՊա արմատուրի մետաղով ռետինի կապի ամրությունը՝ ռետինամետաղային դետալների համար.  Պաշտպանիչ թասակների, պատյանների և խցօղակների արտաքին մասերի համար կիրառվող մետաղական արմատուրը պետք է պաշտպանված լինի հակակոռոզիոն պատվածքով։ |
| 101. | Գլանների, կոլեկտորների, գազաբալոնային սարքերի բլոկների գլխիկների կիպարարներ, կիպացման օղակներ | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվի միացվող դետալների հերմետիկությունը։ |
| 102. | Կցորդման, անվակունդերի, անիվների կիսասռնիների անջատման կցորդիչներ՝ այդ թվում նաև հավաքված առանցքակալներով. կցորդման, անվակունդերի, անիվների կիսասռնիների անջատման կցորդիչների առանցքակալներ | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  խտացման արդյունավետությունը.  փակ տիպի առանցքակալների համար հերմետիկությունը.  առանցքային նվազագույն խաղացքները.  հուսալիությունը։ |
| 103. | Օդա-հեղուկային տաքացուցիչներ, ինտեգրալ հովացուցիչներ, տաքացուցիչ-հովացուցիչներ | 6հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն ջերմային և տեխնիկական բնութագրերը։ |
| 104. | Հեղուկ կամ գազանման վառելիքով տրանսպորտային միջոցների կողեզրային ցանցից աշխատող՝ ավտոմատ գործողության անկախ օդային և հեղուկային տաքացիչ-ջեռուցիչներ, այդ թվում նաև նախագործարկման տաքացուցիչներ | 6հ, 1 ս, 11 ս | ՄԱԿ-ի N 122-00 կանոններ  Պետք է ապահովվեն ջերմային և տեխնիկական բնութագրերը։  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 105. | Ամբարձիկ՝ հիդրավլիկ, մեխանիկական | 6հ, 10ս, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  Ճնշման և կայունության նկատմամբ եռակի պահուստ.  տրանսպորտային միջոցների վրա ամբարձիկի տեղակայման համար տեղերի նկատմամբ սուզակի գլխիկի հուսալի սևեռակումը։ |
| 106. | Շղթաներ, շղթաների ձգիչ սարքվածքներ՝ ներքին այրման շարժիչների համար | 3հ, 11ս | Շղթաները և ձգովի սարքվածքները պետք է առանց քայքայման և մնացորդային դեֆորմացումների դիմակայեն առնվազն 1 600 դաՆ բեռնվածությանը։ |
| 107. | Գոտիներ՝ օդափոխիչ սեպաձև և սինխրոնացնող կիսասեպաձև, ավտոմեքենաների շարժիչների համար, գոտիներ՝ ատամնավոր, ավտոմեքենաների շարժիչների գազաբաշխիչ մեխանիզմների | 11ս | Պետք է ապահովվի՝  խզման ամրությունը.  գոտիները պետք է ունենան կառուցվածքային հիմնական պարամետրերի և աշխատելու տարբերակի մասին տեղեկացնող անհատական մականշվածք։ |
| 108. | Դիաֆրագմաներ և թաղանթներ՝ ռետինագործվածքային, ափսեաձև, տրանսպորտային միջոցների համար | 3հ, 11ս | Պետք է ապահովվեն՝  զգայորոշման եղանակով որոշվող մակերևութային թերությունների բացակայությունը և ազատ վիճակում ձևի աղավաղումը.  առնվազն 2,5 կՆ/մ գործվածքով ռետինի կապի ամրությունը.  կարծրությունը.  խզման ամրությունը.  սառնակայունությունը: |
| 109. | Պաշտպանիչ սաղավարտներ՝ մոտոցիկլետների և մոպեդների ուղևորների և վարորդների համար | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 22-05 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 110. | Ավտոմեքենայի բեռնախցիկներ | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 26-02 կամ 26-03 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 111. | Բեռի տեղաշարժման դեպքում ուղևորների պաշտպանության համար միջնապատերի համակարգեր | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 126-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 112. | II և III դասերի М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար սրահի և նստելատեղերի վերջնամշակման համար նյութեր | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 118-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 113. | Արտաքին ռադիո-, հեռուստաալեհավաքներ՝ արբանյակային նավիգացիայի համակարգերի | 10ս, 11ս | ՄԱԿ-ի N 26-02 կամ 26-03 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 114. | Առջևի լուսավորման հարմարողական համակարգեր | 10ս, 11ս (\*) | ՄԱԿ-ի N 123-00 կանոններ  (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 115. | Անիվների տակից ցրցայտման նվազեցման համար սարքվածքներ | 10ս, 11ս | Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի 3-րդ հավելվածի 9-րդ կետ |
| 116. | Հակասահքային բութակներ | 2ս, 3ս | Բութակի զանգվածը ոչ ավելին, քան 1,6 գ՝ մարդատար ավտոմեքենայի դողերի համար, 2,8 գ՝ թեթև բեռնատար ավտոմեքենայի դողերի համար, 3,5 գ՝ բեռնատար ավտոմեքենայի դողերի համար։ Պահանջները կիրառվում են 2016 թվականի հունվարի 1-ից հետո արտադրված դողերի լրակազմման համար նախատեսված բութակների նկատմամբ։ Թույլատրելի է այլ զանգվածի բութակների օգտագործումը, եթե անկախ հավատարմագրման փորձարկման լաբորատորիայի կողմից անցկացված փորձարկումների արդյունքները հաստատեն, որ նման բութակներով դողերը չեն առաջացնում ճանապարհային պաստառի առավել մեծ մաշվածություն, քան այն բութակներով դողերը, որոնք համապատասխանում են բութակների զանգվածի մասով սահմանված պահանջներին, և ընդ որում՝ չեն վատթարանա կցորդման հատկությունները։ |
| 117. | Արբանյակային նավիգացիոն ապարատուրա | 2ս | ՄԱԿ–ի N 10-03 կանոններ:  Պետք է ապահովվեն՝  GSM 900 և GSM 1800 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում աշխատանքի համար բաժանորդի անձնական ունիվերսալ բազմապրոֆիլ նույնականացման քարտի առկայությունը.  բաժանորդի անձնական ունիվերսալ բազմապրոֆիլ նույնականացման քարտի վրա պահվող տեղեկությունների՝ GSM 900 և GSM 1800 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով նորացման հնարավորությունը.  բարձրախոս կապի ռեժիմում GSM 900 և GSM 1800 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով ձայնային կապի իրականացման հնավարորությունը.  ապարատուրայի վիճակի ցուցանշումը. |
|  |  |  | տվյալների կամ կարճ տեքստային հաղորդագրությունների փաթեթային փոխանցման միջոցով GSM 900 և GSM 1800 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով տեղեկատվության փոխանցման և ընդունման հնարավորությունը.  արտաքին սարքերի հետ տեղեկությունների փոխանակման համար RS232, RS485, CAN և USB միջերեսների օգտագործման հնարավորությունը և առնվազն երկու առանձին և երկու անալոգային մուտքերի առկայությունը.  տրանսպորտային միջոցի տեղադիրքի որոշումը կոորդինատային առանցքներով ոչ ավելի քան 15 մ սխալանքով և տրանսպորտային միջոցի արագության որոշումը ոչ ավելի քան 0,1 մ/վ սխալանքով 0,95 վստահելի հավանականության դեպքում.  ձայնագրությունն ապահովող ներքին էներգաանկախ հիշողության ծավալը՝  М կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ առնվազն 150 000 հաջորդաբար գրանցված իրադարձություններ.  N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար՝ առնվազն 20 000 հաջորդաբար գրանցված իրադարձություններ.  ներքին հիշողության մեջ հաղորդագրությունների պահպանում, որոնք չի հաջողվել փոխանցել GSM 900 և GSM 1800 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերի միջոցով, և այդ հաղորդագրությունների փոխանցումը կապի վերականգնման դեպքում: (117-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |
| 118. | Արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարք | 2ս | ՄԱԿ-ի N 10 – 03 կանոններ:  Սարքի աշխատունակությունն ապահովվում է շրջակա օդի-40 °С-ից + 85 °С ջերմաստիճանի դեպքում: Պահուստային մարտկոցի (առկայության դեպքում) համար թույլատրվում է-20 °С-ից ոչ բարձր աշխատանքային ջերմաստիճան:  Սարքի և տրանսպորտային միջոցի վրա դրա ամրակապման աշխատունակությունը պահպանվում են ՄԱԿ-ի N 17 կանոնների 9-րդ հավելվածի հավելմանը համապատասխան դինամիկ փորձարկումների անցկացման ժամանակ առաջացող բեռնվածքների դեպքում:  Սարքն ունի GSM 900 և GSM 1800, ինչպես նաև UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում աշխատանքի համար բաժանորդի չհանովի անձնական ունիվերսալ բազմապրոֆիլ նույնականացման քարտ:  Սարքն ապահովում է՝  տեղադիրքի որոշումը ոչ ավելի քան 15 մ սխալանքով կոորդինատային առանցքներով 0,95 վստահելի հավանականության դեպքում.  արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների օպերատորի հետ բարձրախոս կապի ռեժիմում երկկողմ զուգակցված ձայնային միացման տեղակայում.  տրանսպորտային միջոցի մասին հաղորդագրության փոխանցում GSM 900 և GSM 1800, UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում աշխատող տոնային մոդեմի օգտագործմամբ.  GSM 900 և GSM 1800, UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում արտակարգ կանչի գերակայության պարտադիր նշանները.  շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում աշխատող տոնային մոդեմի օգտագործմամբ տեղեկությունների փոխանցման անհնարինության դեպքում տեղեկությունների փոխանցման մեկնարկից հետո 20 վայրկյանի ընթացքում՝ տոնային մոդեմի օգտագործման դադարում և կարճ հաղորդագրությունների (ԿՀ) օգտագործման միջոցով տեղեկությունների կրկնական փոխանցման իրականացում.  տեղակայված ձայնային միացման միջոցով աշխատող տոնային մոդեմի օգտագործմամբ և GSM 900 և GSM 1800, UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերում ԿՀ-ի օգտագործման միջոցով տեղեկությունների կրկնական փոխանցման հնարավորություն.  արտակարգ կանչն ավարտելուց հետո ԿՀ-ի տեսքով ընդունվող կրկնական արտակարգ կանչի իրականացման և կարգավորվող ժամանակահատվածում կրկնական արտակարգ կանչի իրականացման համար հրահանգի ընդունում.  ձայնային միացման ժամանակ տրանսպորտային միջոցի վրա ձայնի վերականգնման այլ միջոցների արտակարգ կանչ իրականացնելիս անջատումը, բացառությամբ կապի հատուկ միջոցների.  GSM 900 և GSM 1800, UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերի օգտագործման միջոցով տեղեկությունների փոխանցման անհնարինության դեպքում՝ չփոխանցված տեղեկությունների էներգաանկախ հիշողության մեջ պահպանումը և դրա փոխանցումը նման հնարավորության վերականգնման դեպքում.  արտակարգ կանչի ավարտից հետո առնվազն 20 րոպեի ընթացքում մուտքային հեռախոսային կանչերի ավտոմատ կերպով ընդունում.  բոլոր նախատեսված ռեժիմներում սարքի աշխատանքը, ինչպես նաև սնուցման պահուստային մարտկոցի լիցքավորումը (առկայության դեպքում) ապահովող տրանսպորտային միջոցի բորտային էլեկտրական ցանցին միացում.  բորտային էլեկտրական ցանցից սնուցման բացակայության դեպքում՝ հետադարձ զանգի սպասման ռեժիմում առնվազն 60 րոպեի ընթացքում և հետագայում ձայնային կապի ռեժիմում աշխատանքի առնվազն 10 րոպեի ընթացքում պահուստային մարտկոցի օգտագործման հաշվին ավտոնոմ աշխատանքի հնարավորություն: Պահուստային մարտկոցի ծառայության ժամկետը կազմում է առնվազն 3 տարի.  ավտոմատ և ձեռքի ռեժիմներում սեփական աշխատունակությունը ստուգելու հնարավորություն և սեփական անսարքինության մասին տեղեկացումը սարքի վիճակի օպտիկական ցուցիչի կամ սարքերի համակցության մասին համապատասխան հաղորդագրության միջոցով.  GSM 900 և GSM 1800, UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերի օգտագործման միջոցով սարքի թեստավորման արդյունքների փոխանցման հնարավորություն.  բաժանորդի չհանովի անձնական ունիվերսալ բազմապրոֆիլ նույնականացման քարտի վրա պահվող տեղեկատվության՝ GSM 900 և GSM 1800, ինչպես նաև UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով նորացման հնարավորություն.  տվյալների փոխանցման ստանդարտացված հարակցիչի և ստանդարտացված հաղորդակարգի միջոցով միացվող արտաքին լրացուցիչ սարքերով աշխատելու հնարավորությունը (ներառյալ ավտոճանապարհային պատահարների որոշման համար նախատեսված սարքը)։ Տվյալների փոխանցման ֆիզիկական միջերեսն ապահովում է առնվազն 62,5 կԲիտ/վ տվյալների փոխանցման արագություն:  Սարքի ալեհավաքների տեղակայումն ապահովում է տրանսպորտային միջոցի աշխատանքային դիրքում առնվազն երկու գործող գլոբալ նավիգացիոն արբանյակային համակարգերի ազդանշանների կայուն ընդունում և տրանսպորտային միջոցի ցանկացած դիրքում՝ GSM 900, GSM 1800, ինչպես նաև UMTS 900 և UMTS 2000 ստանդարտների ազդանշանների ընդունում և հաղորդում ապահովող շարժական ռադիոհեռախոսային կապի ցանցերով կայուն կապ:  (118-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 որոշմամբ, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ծանոթագրություն. | 1. «Համապատասխանության հավաստման ձևը և ընթացակարգը» սյունակում «հ» կետը նշանակում է համապատասխանության հայտարարագրում, «ս»-ն նշանակում է սերտիֆիկացում, թվանշանը նշանակում է սերիական թողարկման արտադրանքի համար համապատասխանության հավաստման ընթացակարգի համարը։ (\*)-ը նշանակում է, որ համապատասխանության սերտիֆիկատը տրվում է ՄԱԿ-ի կանոնների համաձայն տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրության հիման վրա։ Արտադրանքի խմբաքանակի համապատասխանության հավաստման համար, որի համար նախատեսված են «հ» և «ս» համապատասխանության հավաստման ձևերը, հարկ է կիրառել համապատասխանաբար 4հ և 3ս կամ 9ս ընթացակարգերը։ Համապատասխանության հավաստման ընթացակարգերը և առաջարկությունները ըստ իրենց ընտրության պետք է բերվեն սույն տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածում։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  2. Սույն Տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հավաստման նպատակներով այլ փաստաթղթերի, բացառությամբ Ստանդարտների ցանկում ներառվածների, կիրառման դեպքում, որոնց կիրառման արդյունքում կամավոր հիմունքներով ապահովվում է Մաքսային միության «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների մասին» տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարումը, անց է կացվում համապատասխանության հավաստման նպատակներով օգտագործված փաստաթղթերի փոձաքննություն։ Եթե փորձաքննության արդյունքների հիման վրա կայացվել է, որ հավաստվել է նշված ցանկում ներառված ստանդարտներով սահմանվածից ցածր պահանջների մակարդակին համապատասխանությունը, ապա հայտատուն պարտավոր է ներկայացնել ապացույցներ առ այն, որ բաղադրիչի տիպը նույնպես համապատասխանում է նշված ցանկում ներառված ստանդարտների պահանջներին։  3. Բաղադրիչների համապատասխանության հավաստումը չի անցկացվում տրանսպորտային միջոցների հավաքման արտադրության համար դրանց մատակարարման դեպքում։  4. Տարբեր էկոլոգիական դասերի համար ներքին այրման շարժիչներով արտանետումների մակարդակի նկատմամբ պահանջների կիրառման ժամկետները համապատասխանում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածում սահմանված ժամկետներին։ Նշված ժամկետները չեն կիրառվում Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում գտնվող տրանսպորտային միջոցների վերանորոգման, ինչպես նաև այդ պետությունների տարածքում շրջանառության մեջ բացթողնման համար չնախատեսված տրանսպորտային միջոցների վրա տեղակայման նպատակներով մատակարարվող շարժիչների նկատմամբ։  5. Ըստ ՄԱԿ-ի 117-02 կանոնների՝ որպես ապացուցային նյութ թույլատրվում է 2001/43/ԵՀ և 2005/11/ԵՀ հրահանգներով մտցված փոփոխություններով Եվրոպական միության 92/23/ԵՏՀ հրահանգի համաձայն փորձարկումների արձանագրությունների ներկայացնելը։ Շրջանառության մեջ բաց թողնվող դողերի նույնականացման նպատակով ըստ նշված Հրահանգի՝ տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրությունների համարները մտցվում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերում։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  6. Տրանսպորտային միջոցների հետվաճառքային սպասարկման համար մատակարարվող թմբկային և սկավառակային արգելակների համար հավաքված մակափականներով կոճղակների և սկավառակային ու թմբկային արգելակներով շփական մակափականների մասով կիրառվում են ՄԱԿ-ի N 13 կանոնների 5.1.1.3 կետի, ՄԱԿ-ի 13Н կանոնների 5.1.1.3 կետի, ՄԱԿ-ի N 78 կանոնների 5.4 կետի, ՄԱԿ-ի N 90 կանոնների 5.1 (զ) կետի պահանջները։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  7. ՄԱԿ-ի N 117 կանոնների պահանջները չեն տարածվում հակասահքային բութակներով համալրված դողերի վրա։ ՄԱԿ-ի նշված կանոններին համապատասխանության հաստատում չի պահանջվում այն դողերի համար, որոնց կառուցվածքը նախատեսում է հակասահքային բութակներով դրանց համալրումը, եթե Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում դրանք շրջանառության մեջ են դրվում բացառապես բութակներով համալրված վիճակում։ Որպես ապացույց առ այն, որ հակասահքային բութակներով համալրման համար նախատեսված դողերը շրջանառության մեջ չեն դրվել մինչև դրանց՝ բութակներով համալրվելու պահը, արտադրողը կամ արտադրողի ներկայացուցիչը ներկայացնում է համապատասխան նամակ և (կամ) տեղեկություններ՝ դողերի մատակարարման ուղեկցող փաստաթղթերում։ (7-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ)  8. ՄԱԿ-ի կանոնների պահանջները կիրառվում են դրանց կիրառման ոլորտին համապատասխան և հաշվի առնելով ՄԱԿ-ի կանոններով սահմանված անցումային դրույթները։ ՄԱԿ-ի կանոնների պահանջների կիրառման ժամկետները համապատասխանում են ՄԱԿ-ի կանոնների համար սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածով սահմանված ժամկետներին։ (8-րդ կետն ավելացվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշմամբ) |

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 11

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐՆ ԸՍՏ ՏԻՊԵՐԻ  
ԵՎ ՄՈԴԻՖԻԿԱՑԻԱՆԵՐԻ ԴԱՍԵԼԸ**

1. Տիպի հաստատման ձևով համապատասխանությունը գնահատելու նպատակներով տրանսպորտային միջոցները դասվում են միևնույն տիպին, եթե, հաշվի առնելով կատեգորիան, դրանք չեն տարբերվում ըստ արտադրողի, ինչպես նաև՝ սույն Հավելվածում սահմանված չափանիշների։

1.1. М1 կատեգորիայի մասով՝

1.1.1. Կառուցվածքի էական առանձնահատկությունները՝

1.1.1.1. Ամրաշրջանակ (ակնհայտ և հիմնարար տարբերություններ).

1.1.1.2. Ուժային կայանք (ներքին այրման շարժիչ կամ համակցված կայանք (հիբրիդային տրանսպորտային միջոց) / էլեկտրաշարժիչ)։

1.2. М2 և М3 կատեգորիաների մասով՝

1.2.1. Կատեգորիան.

1.2.2. Կառուցվածքի էական առանձնահատկությունները՝

1.2.2.1. Ամրաշրջանակ / թափքի կրող հիմնակմախք, միհարկանի / երկհարկանի, միակի / հոդակապած (ակնհայտ և հիմնարար տարբերություններ).

1.2.2.2. Սռնիների թիվը.

1.2.2.3. Ուժային կայանք (ներքին այրման շարժիչ կամ համակցված կայանք (հիբրիդային տրանսպորտային միջոց) / էլեկտրաշարժիչ)։

1.3. N1, N2, N3 կատեգորիաների մասով՝

1.3.1. Կատեգորիան.

1.3.2. Կառուցվածքի էական առանձնահատկությունները՝

1.3.2.1. Ամրաշրջանակ / կրող հիմքի կառուցվածք (ակնհայտ և հիմնարար տարբերություններ).

1.3.2.2. Սռնիների թիվը.

1.З.2.З. Ուժային կայանք (ներքին այրման շարժիչ կամ համակցված կայանք (հիբրիդային տրանսպորտային միջոց) / էլեկտրաշարժիչ)։

1.4. О1, О2, О3, О4 կատեգորիաների մասով՝

1.4.1. Կատեգորիան.

1.4.2. Կառուցվածքի էական առանձնահատկությունները՝

1.4.3. Ամրաշրջանակ / թափքի կրող հիմք (ակնհայտ և հիմնարար տարբերություններ)՝

1.4.3.1. Սռնիների թիվը.

1.4.3.2. Առեղով կցորդ (կիսակցորդ) / կենտրոնական սռնիով կցորդ.

1.4.3.3. Արգելակման համակարգի տիպ (օրինակ՝ արգելակներ չունեցող կցորդ / իներցիական արգելակ / էներգիայի դրսից առբերմամբ արգելակման համակարգ)։

1.5. L1, L2, LЗ, L4, L5, L6, L7 կատեգորիաների մասով՝

1.5.1. Կատեգորիան.

1.5.2. Ամրաշրջանակ, շրջանակ, կրող հիմք կամ կառուցվածք, որի վրա ամրացվում են հիմնական ագրեգատները և հանգույցները.

1.5.3. Ուժային կայանք (ներքին այրման շարժիչ կամ համակցված կայանք (հիբրիդային տրանսպորտային միջոց) / էլեկտրաշարժիչ)։

2. Միևնույն տիպի տրանսպորտային միջոցները դասվում են միևնույն մոդիֆիկացիային, եթե դրանք չեն տարբերվում հետևյալ սահմանված չափանիշներով՝

2.1. M1 կատեգորիայի մասով՝

2.1.1. Էկոլոգիական դասը.

2.1.2. Թափքի տեսակը.

2.1.3. Ուժային կայանք.

2.1.3.1. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային սկզբունքը (հարկադրական վառք / սեղմումային բոցավառում, քառատակտ/երկտակտ).

2.1.3.2. Ներքին այրման շարժիչի գլանների թիվը և դասավորությունը.

2.1.3.3. Առավելագույն հզորությունը (հզորության տարբերությունը 30 %-ից ոչ ավելի).

2.1.3.4. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային ծավալը (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.1.4. Տանող սռնիներ (թիվը, դասավորությունը, միացումը).

2.1.5. Կառավարվող սռնիներ (թիվը, միացումը).

2.2. М2 և МЗ կատեգորիաների մասով՝

2.2.1. Էկոլոգիական դասը.

2.2.2. Տրանսպորտային միջոցի դասը (սույն տեխնիկական կանոնակարգի 1-ին հավելվածի 1-ին աղյուսակի 2.2 կետ)՝ միայն լրակազմված տրանսպորտային միջոցների համար.

2.2.3. Ավարտվածության աստիճանը (լրակազմված / անավարտ).

2.2.4. Ուժային կայանք.

2.2.4.1. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային սկզբունքը (հարկադրական վառք / սեղմումային բոցավառում, քառատակտ / երկտակտ).

2.2.4.2. Ներքին այրման շարժիչի գլանների թիվը և դասավորությունը.

2.2.4.3. Առավելագույն հզորությունը (տարբերությունը 50 %-ից ոչ ավելի).

2.2.4.4. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային ծավալը (տարբերությունը 50 %-ից ոչ ավելի).

2.2.4.5. Դասավորությունը (առջևի, մեջտեղի, հետևի).

2.2.5. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.2.6. Տանող սռնիներ (թիվը, դասավորությունը, միացումը).

2.2.7. Կառավարվող սռնիներ (թիվը, միացումը).

2.3. N1, N2, N3 կատեգորիաների մասով՝

2.3.1. Էկոլոգիական դասը.

2.3.2. Թափքի տիպը / բեռնման տարածության կառուցվածքը (օրինակ՝ կողավոր հարթակ, ֆուրգոն, ինքնաթափ թամբակցորդման թափք, ցիստեռն, իզոթերմիկ թափք, հատուկ սարքավորումներ)՝ միայն լրակազմված տրանսպորտային միջոցի համար.

2.3.3. Ավարտվածության աստիճանը (լրակազմված / անավարտ).

2.3.4. Ուժային կայանք.

2.3.4.1. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային սկզբունքը (հարկադրական վառք / սեղմումային բոցավառում, քառատակտ / երկտակտ).

2.3.4.2. Ներքին այրման շարժիչի գլանների թիվը և դասավորությունը.

2.3.4.3. Առավելագույն հզորությունը (տարբերությունը 50 %-ից ոչ ավելի).

2.3.4.4. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային ծավալը (տարբերությունը 50 %-ից ոչ ավելի).

2.3.5. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.3.6. Տանող սռնիներ (թիվը, դասավորությունը, միացումը).

2.3.7. Կառավարվող սռնիներ (թիվը, միացումը).

2.4. О1, О2, О3, О4 կատեգորիաների մասով՝

2.4.1. Ավարտվածության աստիճանը (օրինակ՝ լրակազմված / անավարտ).

2.4.2. Թափքի տիպը / բեռնման տարածության կառուցվածքը (օրինակ՝ կողավոր հարթակ, ֆուրգոն, կարավան, ինքնաթափ թափք, իզոթերմիկ թափք, ցիստեռն, մասնագիտացված սարքավորումներ).

2.4.3. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.4.4. Կառավարվող սռնիներ (թիվը, միացումը).

2.5. L1, L2, LЗ, L4, L5, L6, L7 կատեգորիաների մասով՝

2.5.1. Թափքի, հենամարմնի ձևը (բազային բնութագրերը).

2.5.2. Տրանսպորտային միջոցի զանգվածը լրակազմված վիճակում (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.5.3. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (տարբերությունը 20 %-ից ոչ ավելի).

2.5.4. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային ծավալը (տարբերությունը 30 %-ից ոչ ավելի).

2.5.5. Շրջանակի կառուցվածքը (ակնհայտ և հիմնարար տարբերություններ).

2.5.6. Ուժային կայանք (ներքին այրման շարժիչ / էլեկտրաշարժիչ / և այլն).

2.5.7. Ներքին այրման շարժիչի գլանների թիվը և դասավորությունը.

2.5.8. Շարժիչի առավելագույն հզորությունը (տարբերությունը 30 %-ից ոչ ավելի).

2.5.9. Փոխանցման տուփի տիպը (ձեռքի կառավարմամբ, ավտոմատ):

3. Տրանսպորտային միջոցների մոդիֆիկացիաները կարող են արտադրողի կողմից բաժանվել տեսակների (լրակազմումների), որոնք բաղկացած են արտադրողի կողմից թույլատրելի այն պարամետրերի համակցություններից, որոնք պարունակվում են տրանսպորտային միջոցի տիպի այն տեխնիկական նկարագրում, որը կցվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը հավաստող փաստաթղթերին։

Ընդ որում՝

3.1. М1 կատեգորիայի մասով.

Յուրաքանչյուր տեսակի համար կարող է լինել հետևյալ պարամետրերից յուրաքանչյուրի՝ միայն մեկ նշանակություն՝

3.1.1. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը.

3.1.2. Ներքին այրման շարժիչի աշխատանքային ծավալը.

3.1.3. Շարժիչի առավելագույն հզորությունը.

3.1.4. Փոխանցման տուփի տիպը և դրա աստիճանների թիվը.

3.1.5. Նստելատեղերի թիվը:

3.2. L1, L2, LЗ, L4, L5, L6, L7 կատեգորիաների մասով.

Հետևյալ պարամետրերի փոփոխական նշանակությունները չեն կարող համակցվել մեկ տեսակի շրջանակներում՝

3.2.1. Տրանսպորտային միջոցի զանգվածը՝ լրակազմված վիճակում.

3.2.2. Տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը.

3.2.3. Ուժային կայանքի հզորությունը.

3.2.4. Ներքին այրման շարժիչի գլանների աշխատանքային ծավալը։

3.3. Տրանսպորտային միջոցների մնացած կատեգորիաների մասով մոդիֆիկացիաների տեսակների (լրակազմումների) բաժանմանը ներկայացվող պահանջներ սահմանված չեն։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 12

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՑԱՆԿ**

**«ԱՆՎԱՎՈՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԻ  
ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ  
(ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ), ԱՌԱՆՁԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԲԱՂԱԴՐԻՉՆԵՐԻ ՏԻՊԵՐԻ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԳՆԱՀԱՏԵԼՈՒ ՆՊԱՏԱԿՈՎ   
ՀԱՅՏԱՏՈՒԻ ԿՈՂՄԻՑ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ՓԱՍՏԱԹՂԹԵՐԻ**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

(Եվրասիական վրասիականրի ցանկՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈ)

Ծանոթագրություն. Հայտատուի կողմից ներկայացվող փաստաթղթերը պետք է կազմված լինեն ռուսերենով կամ ունենան համարժեք թարգմանություն ռուսերենով։ Դրանք կարող են թարգմանված լինել նաև այն պետության պետական լեզվով, որտեղ ներկայացվում է համապատասխանության գնահատում անցկացնելու վերաբերյալ դիմումը։ Անգլերենով կամ ֆրանսերենով այն փաստաթղթերը, որոնք տրամադրված են ՄԱԿ-ի կանոնների (1958 թվականի Ժնևյան համաձայնագրի շրջանակներում) կամ դրանց համարժեք ԵՄ-ի հրահանգների հիման վրա, ռուսերեն թարգմանություն չեն պահանջում։

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ )

**1. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման ձևով   
համապատասխանության գնահատումը**

1.1. Տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում ստանալու նպատակով հայտատուն սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում՝

1.1.1. տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր տեխնիկական նկարագրություն այն ծավալով, որը բավական է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը ձևակերպելու համար (տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման ձևը ներկայացված է տեխնիկական կանոնակարգի 14-րդ հավելվածում), որը ներառում է տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համար անհրաժեշտ ընդհանուր բնույթի գծագրեր, ինչպես նաև մականշվածք ունեցող բաղադրիչների (ձայնային և լուսային ազդանշանային սարքեր, անվտանգության ամրագոտիներ, ապակիներ, դողեր, հայելիներ) ցանկը՝ այդ մականշվածքի (պաշտոնական հավաստման համարների) նշմամբ։ Փաստաթղթերը ներկայացվում են երկու օրինակից՝ դրանք կազմելու ամսաթվի, դրանք ստորագրած անձի ազգանվան և պաշտոնի նշմամբ.

1.1.2. հայտի ներկայացման ամսաթվի դրությամբ առկա ապացուցողական նյութերը, որոնք հաստատում են արտադրանքի համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 11-ից 15-րդ կետերի և 7-րդ հավելվածի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատելու նպատակով որպես ապացուցողական նյութեր ներկայացվում է հայտարարագրման 1հ ընթացակարգով ընդունված համապատասխանության մասին հայտարարագիրը՝ տրանսպորտային միջոցի մականշվածքի նկարագրի կցմամբ։ Հայտարարագրման ընթացակարգի նկարագրությունը ներկայացված է սույն տեխնիկական կանոնակարգի 19-րդ հավելվածում։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Ըստ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 5-րդ հավելվածի՝ ապացուցողական նյութ է հանդիսանում տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր տեխնիկական նկարագիրը սույն Հավելվածի 1.1.1 կետին համապատասխան։

Տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) տիպի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ, 3-րդ և 6-րդ հավելվածների պահանջներին համապատասխանությունը հաստատելու նպատակով սերտիֆիկացման մարմին են ներկայացվում՝

1.1.2.1. Մաքսային միության սերտիֆիկացման մարմինների և փորձարկման լաբորատորիաների (կենտրոնների) միասնական ռեեստրում ներառված սերտիֆիկացման մարմինների կողմից տրամադրված համապատասխանության սերտիֆիկատները.

1.1.2.2. սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի ցանկի առանձին պահանջների առնչությամբ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից տրամադրված՝ տրանսպորտային միջոցի սերտիֆիկացման փորձարկումների արձանագրությունները և (կամ) լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկումների արդյունքների մասին արձանագրությունը։

Նշված արձանագրություններին պետք է կցվեն հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից հաստատված՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի տեխնիկական նկարագրերը սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի ցանկի առանձին պահանջների առնչությամբ։ Տեխնիկական նկարագրերը կազմվում են հայտատուի կողմից՝ ՄԱԿ-ի կանոնների, ՄԱԿ-ի համընդհանուր տեխնիկական կանոնների կամ այն Ստանդարտների ցանկում ներառված ստանդարտների պահանջներին համապատասխան, որոնք պարունակում են հետազոտությունների (փորձարկումների) և չափումների կանոնները և մեթոդները, այդ թվում` նմուշառման կանոնները, որոնք անհրաժեշտ են «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջները կիրառելու և կատարելու և արտադրանքի համապատասխանության գնահատում (հաստատում) իրականացնելու համար, (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

կամ նախատեսել կրճատ անվանումներ։

Սույն ենթակետի նպատակների համար ճանաչվում են փորձարկումների այն արձանագրությունները, որոնք տրամադրված են Մաքսային միության անդամ պետությունների կողմից հավատարմագրված կամ 1958 թվականի Համաձայնագրի մասնակից պետությունների կողմից որպես տեխնիկական ծառայություններ հայտարարված փորձարկման լաբորատորիաների կողմից.

1.1.2.3. հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների դեպքում հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից տրամադրված՝ տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի կիրառվող պահանջների առնչությամբ սերտիֆիկացման փորձարկումների արձանագրությունները, ինչպես նաև նշված հավելվածով նախատեսված այլ ապացուցողական նյութեր։ Նշված արձանագրություններին պետք է կցվեն 1.1.2.2 կետի երկրորդ պարբերության պահանջներին համապատասխան ձևակերպված՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի նկարագրերն այն մասում, որը վերաբերում է այն սարքավորումներին, որոնց համապատասխանությունը 6-րդ հավելվածի պահանջներին ստուգվում է։

Որպես ապացուցողական նյութեր թույլատրվում է նաև ներկայացնել փաստաթղթեր, որոնք հավաստում են տրանսպորտային միջոցի վրա տեղադրված աշխատանքային սարքավորումների համապատասխանությունը «Մեքենաների և սարքավորումների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։

Հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների դեպքում ապացուցողական նյութեր են հանդիսանում այն փաստաթղթերը, որոնք հավաստում են բազային տրանսպորտային միջոցների կամ ամրաշրջանակների համապատասխանությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին (տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատում, ամրաշրջանակի տիպի հաստատում, համապատասխանության սերտիֆիկատներ), և որոնք հաստատված են դրանք արտադրողի կամ սերտիֆիկացման մարմինների կողմից.

1.1.2.4. ամրաշրջանակների դեպքում՝ 2-րդ հավելվածի ցանկի առանձին պահանջների առնչությամբ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից տրամադրված՝ նույն տիպի ամրաշրջանակով լրակազմված տրանսպորտային միջոցի սերտիֆիկացման փորձարկումների արձանագրությունները կամ անավարտ արտադրության տրանսպորտային միջոցի փորձարկումների (եթե դրա կառուցվածքը թույլ է տալիս անցկացնել այդպիսի փորձարկումներ՝ սահմանված մեթոդներին համապատասխան) և (կամ) դրա բաղադրիչների փորձարկումների արձանագրությունները։

Նշված արձանագրություններին պետք է կցվեն 1.1.2.2 կետի երկրորդ պարբերության պահանջներին համապատասխան ձևակերպված՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի տեխնիկական նկարագրերը.

1.1.2.5. ՄԱԿ-ի կանոնների մասով տիպի պաշտոնական հավաստման մասին հաղորդագրությունները, որոնք տրամադրված են 1958 թվականի Համաձայնագրի մասնակից երկրներում։ Այն պահանջների մասով, որոնց առնչությամբ ներկայացվել են այդպիսի հաղորդագրություններ, 1.1.2.2 և 1.1.2.4 կետերով նախատեսված փաստաթղթերը չեն պահանջվում. (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.1.2.6. այլ տրանսպորտային միջոցների բազայի կամ ամրաշրջանակի հիման վրա պատրաստվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության գնահատման դեպքում տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը կամ ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը, որոնք համապատասխանաբար ձևակերպվել են բազային տրանսպորտային միջոցի կամ բազային ամրաշրջանակի համար՝ այնքանով, որքանով բազային տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կառուցվածքը չի տարբերվում դրանց բազայի հիման վրա պատրաստված տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքից։

2-րդ հավելվածի ցանկի առանձին պահանջների առնչությամբ, իսկ հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի այն պահանջների առնչությամբ, որոնք կիրառվում են՝ հաշվի առնելով այդպիսի տրանսպորտային միջոցների օգտագործման յուրահատկությունները, կարող են ներկայացվել սերտիֆիկատներ, որոնք տրամադրված են այլ սերտիֆիկացման մարմինների կողմից։

Ծանոթագրություն.

ՄԱԿ-ի կանոններն համապատասխան՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման առկայության դեպքում ՄԱԿ-ի այդ կանոնների գործողությանը ենթարկվող և տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման մեջ նշված բաղադրիչների առանձին տիպերի առնչությամբ պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման պատճենը ներկայացնելը պարտադիր չէ։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

1.1.3. արտադրողի կողմից կիրառվող որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ։ Այդպիսի սերտիֆիկատի բացակայության դեպքում ներկայացվում է արտադրության պայմանների նկարագրություն այն ծավալով, որն ապահովում է փաստաթղթերի վերլուծության հնարավորությունը՝ տեխնիկական կանոնակարգի 13-րդ հոդվածին համապատասխան, և բաց թողնվող արտադրանքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հսկողություն անցկացնելու ծրագիրը՝ ստուգումների և հսկողական փորձարկումների ծավալի և պարբերականության, ստուգվող նմուշների քանակի, ինչպես նաև ստուգումների անցկացման վայրի նշմամբ.

1.1.4. սահմանված կարգով տրանսպորտային միջոցներ արտադրողի միջազգային նույնականացման ծածկագիր տրամադրելու մասին փաստաթուղթ (այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք պատրաստված են Մաքսային միության միասնական մաքսային տարածքում).

1.1.5. տրանսպորտային միջոցի շահագործման ձեռնարկ (հրահանգ).

1.1.6. պետական պաշտպանական պատվերով մատակարարվող տրանսպորտային միջոցների համար՝ տրանսպորտային միջոցի ստեղծման ընթացքում արտադրողի կողմից ինքնուրույն անցկացված փորձարկումների և չափումների արդյունքները կամ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում անցկացված ընդունման (պետական) փորձարկումների արդյունքները, ինչպես նաև պետական պատվիրատուների կողմից սահմանված հատուկ պահանջների կատարումը հաստատող փաստաթղթեր։

1.2. Արտադրանքը արտադրող չհանդիսացող հայտատուն սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում արտադրողի և հայտատուի միջև կնքված համաձայնագիրը՝ համապատասխանության գնահատում անցկացնելու լիազորությունները արտադրողի կողմից հայտատուին տրամադրելու մասին և դրա պահանջներին համապատասխան Մաքսային միության անդամ պետություններում արտադրության անվտանգությունն ապահովելու համար արտադրողի հետ համապարտ պատասխանատվության մասին։

1.3. Կողմնակի արտադրողից ձեռք բերվող ամրաշրջանակների կամ տրանսպորտային միջոցների բազայի հիման վրա պատրաստվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանության գնահատման դեպքում, ի լրումն սույն Հավելվածի 1.1 կետում թվարկված փաստաթղթերի, սերտիֆիկացման մարմին են ներկայացվում՝

1) փաստաթուղթ, որը հաստատում է պատրաստման տվյալ փուլում տրանսպորտային միջոցի առևտրային նշանի և առևտրային անվանման փոփոխման (պահպանման) համաձայնեցումը.

2) բազային տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) կառուցվածքում կատարված բոլոր փոփոխությունների և լրացումների մանրամասն նկարագրություն.

3) փաստաթուղթ, որում համաձայնեցված են բոլոր արտադրողների պարտականությունները՝ նրանց միջև փաստաթղթերի շրջանառության մասով (փոխադարձ ծանուցմանը, կատարվող փոփոխություններին վերաբերող պարտականություններ).

4) փաստաթուղթ (տարանջատող ցանկ), որում երկու արտադրողների կողմից համաձայնեցված է նրանց պարտականությունը՝ տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի անվանացանկում ընդգրկված անվտանգության յուրաքանչյուր պահանջին համապատասխանությունն ապահովելու մասով, ինչպես նաև՝ տրանսպորտային միջոցների համապատասխան հսկողական փորձարկումները նրանց վերապահելը.

5) սահմանված կարգով հաստատված այն փաստաթղթերի պատճենները, որոնք հավաստում են կողմնակի արտադրողից ձեռք բերվող ամրաշրջանակների կամ տրանսպորտային միջոցների համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

6) բազային տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) մասով տրված՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման (ամրաշրջանակի տիպի հաստատման) գործողության ժամկետի լրանալու դեպքում՝ տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակները), բազային տրանսպորտային միջոցները (ամրաշրջանակները) նույնակացնող փաստաթղթերի պատճենները։

1.4. Այն տրանսպորտային միջոցի տիպի առնչությամբ առաջին անգամ անցկացվող համապատասխանության գնահատման դեպքում, որի հավաքումն իրականացվել է միայն հավաքման լրակազմերից արդյունաբերական հավաքման ռեժիմով, և որի՝ այլ արտադրության պայմաններում պատրաստվող կառուցվածքային անալոգների առնչությամբ նախկինում անցկացվել է համապատասխանության գնահատում, ի լրումն սույն Հավելվածի 1.1 կետում թվարկված փաստաթղթերի, ներկայացվում են՝

1) հավաքման արտադրություն մատակարարվող բաղադրիչների ծագումը հաստատող փաստաթղթեր.

2) փաստաթուղթ, որը հավաստում է արտադրողի կողմից այն տրանսպորտային միջոցների ստացումը, որոնք արտադրվում են արդյունաբերական հավաքման ռեժիմով Մաքսային միության միասնական տնտեսական տարածքում, կոնստրուկտորական, տեխնոլոգիական փաստաթղթերի ստացումն այն ծավալով, որն ապահովում է բաց թողնվող արտադրանքի նկատմամբ տեխնիկական կանոնակարգի համապատասխան պահանջների կատարումը.

3) տրանսպորտային միջոցների օտարերկրյա արտադրողի նամակն այն տրանսպորտային միջոցների կոնստրուկտորական փոփոխությունների բացակայության մասին, որոնց արտադրությունը իրականացվելու է Մաքսային միության անդամ պետություններում, օտարերկրյա արտադրողի-արդյունաբերական հավաքման մասին համաձայնագրի մասնակցի կողմից բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցների մասով.

4) օտարերկրյա արտադրողի-արդյունաբերական հավաքման մասին համաձայնագրի մասնակցի թույլտվությունը՝ արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում արտադրվող տրանսպորտային միջոցների համապատասխանությունը գնահատելու համար օտարերկրյա արտադրողի կողմից ստացված ապացուցողական նյութերն օգտագործելու համար.

5) փաստաթղթեր, որոնք հաստատում են արտադրողների-արդյունաբերական հավաքման մասին համաձայնագրի մասնակիցների համաձայնությունը արդյունաբերական հավաքման ռեժիմում բաց թողնվող տրանսպորտային միջոցի առևտրային նշանի և առևտրային անվանման փոփոխման (պահպանման) վերաբերյալ.

6) փաստաթղթեր, որոնցում սահմանված են արտադրողների-արդյունաբերական հավաքման մասին համաձայնագրի մասնակիցների փոխադարձ պարտականությունները տեխնիկական փաստաթղթերի շրջանառության մասով (փոխադարձ ծանուցման, կատարվող փոփոխությունների մասով պարտականություններ, փաստաթղթերը երրորդ կողմին փոխանցելու հնարավորություն և այլն)։

**2. Ամրաշրջանակի տիպի հաստատման ձևով   
համապատասխանության գնահատումը**

2.1. Ամրաշրջանակի տիպի հաստատում ստանալու նպատակով հայտատուն սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում՝

1) այն օբյեկտի ընդհանուր տեխնիկական նկարագիրը, որի առնչությամբ անցկացվում է համապատասխանության գնահատում, այն ծավալով, որը բավական է ամրաշրջանակի տիպի այն հաստատման ձևակերպման համար, որը ներառում է դրա նույնականացման համար անհրաժեշտ գծագրեր։ Փաստաթղթերը ներկայացվում են երկու օրինակից՝ դրանք կազմելու ամսաթվի, դրանք ստորագրած անձի ազգանվան և պաշտոնի նշմամբ.

2) դիմումի ներկայացման ամսաթվի դրությամբ առկա ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են ամրաշրջանակի համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

3) արտադրողի կողմից կիրառվող որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ: Այդպիսի սերտիֆիկատի բացակայության դեպքում հայտատուն ներկայացնում է արտադրության պայմանների նկարագրություն այն ծավալով, որն ապահովում է փաստաթղթերի վերլուծության հնարավորությունը՝ տեխնիկական կանոնակարգի 13-րդ հոդվածին համապատասխան, և բաց թողնվող արտադրանքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության հսկողություն անցկացնելու ծրագիրը՝ ստուգումների և հսկողական փորձարկումների ծավալի և պարբերականության, ստուգվող նմուշների քանակի, ինչպես նաև ստուգումների անցկացման վայրի նշմամբ.

4) տրանսպորտային միջոցներ արտադրողին սահմանված կարգով միջազգային նույնականացման ծածկագիր տրամադրելու մասին փաստաթուղթ (Մաքսային միության ընդհանուր մաքսային տարածքում պատրաստված ամրաշրջանակների համար).

5) ամրաշրջանակի մականշվածքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի  
7-րդ հավելվածի պահանջներին համապատասխանության մասին փաստաթուղթ և ամրաշրջանակի մականշվածքի նկարագրություն՝ «ամրաշրջանակի տիպի հաստատման» ձևին համապատասխան (տեխնիկական կանոնակարգի  
15-րդ հավելված)։

Ծանոթագրություն. ՄԱԿ-ի կանոնների համաձայն տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման առկայության դեպքում ՄԱԿ-ի այդ կանոնների գործողությանը ենթարկվող և տրանսպորտային միջոցի տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման մեջ նշված բաղադրիչների առանձին տիպերի առնչությամբ պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդման պատճենը ներկայացնելը պարտադիր չէ։ (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

2.2. Արտադրանքը արտադրող չհանդիսացող հայտատուն ներկայացնում է արտադրողի նամակը՝ սույն Հավելվածի 1.2 կետին համապատասխան։

**3. Առանձին տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի՝ տեխնիկական փորձաքննության ձևով համապատասխանության գնահատումը**

3.1. Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայական ստանալու նպատակով հայտատուն հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիա է ներկայացնում՝

1) համապատասխանության գնահատում անցկացնելու մասին հայտ՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից սահմանված ձևով, որում պետք է նշված լինեն հայտատուի անվանումը, նրա հետ համապատասխանության գնահատման աշխատանքներ անցկացնելու վերաբերյալ պայմանագիր կնքելու համար անհրաժեշտ տեղեկություններ, տրանսպորտային միջոցի անվանումը և պայմանական նշանը, տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համարը, տրանսպորտային միջոցը արտադրողի անվանումը.

2) հայտատուի անձը հաստատող փաստաթուղթ.

3) տրանսպորտային միջոցի տիրապետման, օգտագործման և (կամ) տնօրինման իրավունքը հաստատող փաստաթուղթ.

4) անհատական տեխնիկական արվեստի արդյունք հանդիսացող տրանսպորտային միջոցների համար՝ տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համար տրամադրելու մասին փաստաթուղթ.

5) տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր տեխնիկական նկարագրություն այն ծավալով, որը բավական է տեխնիկական կանոնակարգի 17-րդ հավելվածում ներկայացված ձևին համապատասխան՝ տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի անվտանգության մասին վկայական ձևակերպելու համար.

6) ապացուցողական նյութեր (առկայության դեպքում), որոնք հաստատում են տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը։

Այդպիսի նյութեր կարող են լինել՝

բաղադրիչների սերտիֆիկատների պատճենները.

կոնստրուկտորական կամ այլ տեխնիկական փաստաթղթեր, որոնց համաձայն պատրաստվում է արտադրանքը.

բնօրինակ դետալների գծագրերը և դրանց արտադրության տեխնոլոգիական քարտեզները կամ համապատասխան էսքիզային փաստաթղթերը.

հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից տրամադրված՝ տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և սույն տեխնիկական կանոնակարգի 6-րդ հավելվածի կիրառվող պահանջների առնչությամբ սերտիֆիկացման փորձարկումների արձանագրությունները, ինչպես նաև նշված հավելվածով նախատեսված այլ ապացուցողական նյութեր։

3.2. Այն տրանսպորտային միջոցի համապատասխանության գնահատման դեպքում, որը պատրաստված է այնպիսի տրանսպորտային միջոցի օգտագործմամբ, որի համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին նախկինում հաստատվել է, լրացուցիչ տրամադրվում են՝

1) տեխնիկական նկարագիր, որը պարունակում է բազային տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում կատարված փոփոխությունների ցանկը.

2) տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքի փոփոխվող տարրերի վերաբերյալ կոնստրուկտորական կամ այլ տեխնիկական փաստաթղթեր.

3) բազային տրանսպորտային միջոցի վերաբերյալ կոնստրուկտորական փաստաթղթերի բնօրինակների տիրոջ հետ կառուցվածքի համաձայնեցման մասին փաստաթուղթ, որը հաստատում է բազային տրանսպորտային միջոցի նոր մշակմամբ կոնստրուկտորական կիրառման հնարավորությունը, կամ բազային տրանսպորտային միջոցը արտադրողի եզրակացությունը այն՝ փոփոխված կառուցվածքի համար օգտագործելու հնարավորության մասին (առկայության դեպքում).

4) բազային տրանսպորտային միջոցի առնչությամբ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման պատճենը (առկայության դեպքում).

**4. Տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչների համապատասխանության հաստատումը պարտադիր սերտիֆիկացման ձևով**

4.1. Պարտադիր սերտիֆիկացում անցկացնելու համար հայտատուն կարող է ըստ համաձայնեցման սերտիֆիկացման մարմին ներկայացնել՝

1) սերտիֆիկացման մարմնի կողմից սահմանված ձևով սերտիֆիկացում անցկացնելու դիմում, որում պետք է նշված լինեն հայտատուի անվանումը, նրա հետ սերտիֆիկացման աշխատանքների անցկացման վերաբերյալ պայմանագիր կնքելու համար անհրաժեշտ տեղեկություններ, ինչպես նաև նախկինում տրամադրված այն փաստաթղթերի մասին տեղեկությունները, որոնք հաստատում են արտադրանքի համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին.

2) տրանսպորտային միջոցի բաղադրիչի տիպի ընդհանուր տեխնիկական նկարագիր, որը պարունակում է բաղադրիչները արտադրողի անվանումը և հասցեն, այն տրանսպորտային միջոցների ցանկը, որոնց վրա տեղադրվելու համար են նախատեսված բաղադրիչները, մականշվածքի մասին տեղեկություններ, բաղադրիչների նշանակությունը, բաղադրիչների գործողության նկարագրությունը (անհրաժեշտության դեպքում), այլ տեղեկություններ, որոնք հայտատուն անհրաժեշտ կհամարի ներկայացնելու ընդհանուր տեխնիկական նկարագրում.

3) դիմումի ներկայացման ամսաթվի դրությամբ առկա ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են արտադրանքի համապատասխանությունը պարտադիր տեխնիկական պահանջներին, այդ թվում՝ նախագծային հաշվարկների, անցկացված ստուգումների արդյունքները, փորձարկումների արձանագրությունները։

Որպես սույն տեխնիկական կանոնակարգի 10-րդ հավելվածի պահանջներին բաղադրիչների համապատասխանությունը հաստատող ապացուցողական նյութեր՝ սերտիֆիկացման մարմին կարող են ներկայացվել՝

1) հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիաների կողմից տրամադրված սերտիֆիկացման փորձարկումների արձանագրությունները.

2) ՄԱԿ-ի կանոններին համապատասխան՝ տիպի պաշտոնական հավաստման մասին հաղորդումներ, որոնք տրամադրված են 1958 թվականի Համաձայնագրի մասնակից երկրներում. (Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

3) այլ ապացուցողական նյութեր, որոնք հաստատում են համապատասխանությունը արտասահմանյան ազգային կամ միջազգային տեխնիկական հանձնարարականներին, եթե համապատասխանության հաստատում անցկացնող սերտիֆիկացման մարմնի կողմից սահմանված է այդպիսի հանձնարարականների համարժեքությունը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին։ Ընդ որում, պետք է հաստատված լինի որպես ապացուցողական նյութեր օգտագործվող փորձարկման արձանագրությունները տրամադրող փորձարկման լաբորատորիայի կոմպետենտությունը.

4) արտադրողի կողմից կիրառվող որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ: Այդպիսի սերտիֆիկատի բացակայության դեպքում հայտատուն ներկայացնում է արտադրության պայմանների նկարագրություն այն ծավալով, որն ապահովում է փաստաթղթերի վերլուծություն անցկացնելու հնարավորությունը՝ տեխնիկական կանոնակարգի 13-րդ հավելվածին համապատասխան.

5) շահագործման ձեռնարկ (հրահանգ) (առկայության դեպքում), գծագրեր, տեխնիկական պայմաններ, բաղադրիչներին ներկայացվող պահանջներ պարունակող այլ փաստաթղթեր.

6) օգտագործվող ազգային այն ստանդարտների ցանկը, որոնք կիրառվում են բաղադրիչների համապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին ապահովելու համար.

7) արտադրողի այն նորմատիվ փաստաթղթերի պատճենները, որոնք կանոնակարգում են բաց թողնվող արտադրանքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունն ապահովելու և վերահսկելու մեթոդները՝ ստուգումների ծավալի և պարբերականության, ստուգվող նմուշների քանակի, ինչպես նաև ստուգումների անցկացման վայրի նշմամբ.

8) հսկողական փորձարկումների արձանագրությունները, արտադրության վերլուծության ակտերը և սերտիֆիկացված արտադրանքի պարտադիր սերտիֆիկացման և վերահսկման արդյունքների վերաբերյալ այլ փաստաթղթեր (արտադրանքի՝ նոր ժամկետով սերտիֆիկացման դեպքում).

9) ներմուծողի մատակարարների այն հայտատարագրերը, որոնք հաստատում են, որ որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր մատակարարվող բաղադրիչներն ստացվում են այն տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) արտադրողի հսկողության տակ գտնվող պահեստից, որի մասով տրված է տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումը (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումը)՝ հաստատող փաստաթղթերի կցմամբ։

4.2. Արտադրանքը արտադրող չհանդիսացող հայտատուն սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում նաև արտադրողի նամակը, որը հաստատում է՝

1) հայտատուի լիազորությունները՝ համապատասխանության գնահատման աշխատանքներ անցկացնելու մասով.

2) հայտատուի պարտավորությունները՝ տեխնիկական կանոնակարգի՝ իրեն վերաբերող հավելվածների կատարման մասով։

4.3. Տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) արտադրողը բաղադրիչների վերաբերյալ համապատասխանության սերտիֆիկատ ստանալու համար տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանության գնահատման արդյունքների հիման վրա սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում՝

1) սերտիֆիկացման մարմնի կողմից սահմանված ձևով սերտիֆիկացման համապատասխան ընթացակարգն անցկացնելու դիմում, որտեղ պետք է նշված լինեն հայտատուի անվանումը, նրա հետ սերտիֆիկացման աշխատանքներ անցկացնելու վերաբերյալ պայմանագիր կնքելու համար անհրաժեշտ տեղեկություններ.

2) որպես պահեստամասեր մատակարարվող բաղադրիչների ցանկը.

3) այն տրանսպորտային միջոցների տիպերի ցանկը՝ տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումների) համարների նշմամբ, որոնց համար մատակարարվում են բաղադրիչները.

4) այդ պահեստամասերի ծագման երկրների ցանկը՝ դիմումի ներկայացման պահի դրությամբ.

5) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումների) պատճենները.

6) փաստաթուղթ (տրանսպորտային միջոցը (ամրաշրջանակը) արտադրողի նամակ), որը հաստատում է, որ տրանսպորտային միջոցի միևնույն բաղադրիչները մատակարարվում են որպես պահեստամասեր և որպես տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) հավաքման համար կոմպլեկտավորող տարրեր։

4.4. Բաղադրիչները արտադրողը որպես պահեստամասեր մատակարարվող բաղադրիչների համապատասխանության սերտիֆիկատ ստանալու համար տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համապատասխանության գնահատման արդյունքների հիման վրա սերտիֆիկացման մարմին է ներկայացնում՝

1) տրանսպորտային միջոցը արտադրողի նամակը, որը հաստատում է, որ պահեստամասերը արտադրողը հանդիսանում է տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) հավաքման համար կոմպլեկտավորող տարրերի մատակարար, կամ պահեստամասերը արտադրողի կամ նրա պաշտոնական դիլերի հայտարարագիրը, որը հաստատում է դրանց մատակարարումը կոնկրետ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) հավաքման համար.

2) որպես փոխարինովի (պահեստային) մասեր մատակարարվող բաղադրիչների ցանկը՝ դրանց տիպերի և այն տրանսպորտային միջոցներում կիրառության նշմամբ, որոնց մասով տրված են տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումները (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումները).

3) տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատումների (ամրաշրջանակի տիպի հաստատումների) պատճենները, որոնք հաստատված են դրանք տրամադրած սերտիֆիկացման մարմնի կողմից։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 13

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

**ՑԱՆԿ**

**ԱՐՏԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ՎԻՃԱԿԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ ՔՆՆՎՈՂ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐԻ, ԱՐՏԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԻ ՍՏՈՒԳՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ԵՎ ԿԱՐԳԸ**

**1. Արտադրանքի վիճակի վերլուծությունը**

1.1. Հայտատուի կողմից ներկայացված փաստաթղթերի վերլուծությունը

Վերլուծության են ենթարկվում այն փաստաթղթերը, որոնք կցվում են արտադրանքի համապատասխանության գնահատման դիմումին։

Փաստաթղթերի վերլուծության ընթացքում գնահատվում են՝

1) արտադրողի կառավարման կառուցվածքի արդյունավետությունը՝ որակի կառավարման համակարգերի գործունեության և արտադրանքի համապատասխանության առնչությամբ.

2) արտադրանքի որակի և համապատասխանության մասով ղեկավարության պատասխանատվության բաշխումը.

3) գործածության մեջ դրված արտադրական սարքավորումների նկատմամբ կիրառվող փաստաթղթավորված տեխնոլոգիական գործընթացների առկայությունը.

4) փաստաթղթավորված այն ընթացակարգերի անվանացանկի բավարարությունը, որոնք ապահովում են պարտադիր պահանջներին համապատասխանությունը արտադրանքի մշակման, արտադրության և արդիականացման ժամանակ.

5) փաստաթղթավորված այն մեթոդների և ընթացակարգերի առկայությունը, որոնք ապահովում են արտադրողի ղեկավար մարմիններին որակի կառավարման համակարգերի գործունեության և համապատասխանության գնահատման ընթացակարգ անցած տիպերին և տեխնիկական կանոնակարգերի պահանջներին արտադրանքի համապատասխանության ապահովման մասին տեղեկատվությունը պարբերաբար ներկայացնելը.

6) արտադրանքին ներկայացվող պարտադիր պահանջների, այդ թվում՝ 2-րդ հավելվածում սահմանված պահանջների ցանկի 24-րդ ծանոթագրությամբ սահմանված սահմանափակումների կատարման վերահսկման (փորձարկումների) ընթացակարգերի բավարարությունը.

7) ուղղիչ գործողությունների մշակման և կատարման նկատմամբ վերահսկողության ընթացակարգերի առկայությունը։

1.2. Արտադրության պայմանների ստուգումը

Արտադրության պայմանների ստուգման տիպային պլանը պետք է ներառի, որպես կանոն, հետևյալ հարցերի ուսումնասիրությունը՝

1) արտադրողի աշխատանքի կազմակերպում (կառավարման կառուցվածքը, ղեկավարության և կատարողների պատասխանատվությունը և լիազորությունները).

2) արտադրանքի համապատասխանության մշակման և գնահատման կառավարում.

3) արտադրանքի որակի ապահովում՝ արտադրության ընթացքում, այդ թվում՝ առկայություն.

4) շրջանառության մեջ բաց թողնվող արտադրանքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատման ընթացակարգ անցած տիպերին համապատասխանության ապահովում.

5) արտադրանքի վերջնական (ընդունման) հսկողության կազմակերպում.

6) որակի մասին տվյալների գրանցում.

7) ուղղիչ գործողությունների ընթացակարգերի կատարում.

8) սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին արտադրանքի համապատասխանությունը ստուգելու համար սարքավորումներին հասանելիության առկայություն.

9) արտադրանքի չափագիտական ապահովման համակարգերի կազմակերպում.

10) արտադրանքը համապատասխանության նշանով (Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում մթերքի շրջանառության միասնական նշանով) մակնշելու կարգը.

11) սպառողներին սահմանափակ աշխատանքային ռեսուրսով բաղադրիչների փոխարինման պարբերականության և իրացված արտադրանքը համապատասխան պահեստամասերով ապահովելու մասին տեղեկացնելու կազմակերպում։

**2. Արտադրության պայմանների ստուգման կանոնները և կարգը**

2.1. Սույն կարգը կիրառվում է բաց թողնվող արտադրանքի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը գնահատելու ժամանակ՝ այն գործողությունների առկայությունը և բավարարությունը տեղում ստուգելու նպատակով, որոնք նախատեսված են արտադրողի կողմից արտադրանքի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին մշտական համապատասխանությունն ապահովելու համար։

2.2. Արտադրության պայմանների ստուգումն անցկացնում է սերտիֆիկացման մարմինը։ Դրա որոշմամբ ստուգման կարող են ենթարկվել այլ կոմպետենտ կազմակերպությունների մասնագետները։ Սերտիֆիկացման մարմինը կարող է հանձնարարել արտադրության պայմանների ստուգման կազմակերպումը և անցկացումն իր անունից այլ կոմպետենտ կազմակերպության, որը հավատարմագրված է նույնանման գործունեություն անցկացնելու իրավունքով։

2.3. Կոնկրետ արտադրանքի արտադրության պայմանների ստուգումն իրականացվում է ըստ համանման արտադրանքի առնչությամբ հատուկ մշակված կամ տիպային պլանի, որը հաստատված է սերտիֆիկացման մարմնի կողմից։ Ստուգում անցկացնելիս հարցերի ցանկը և ուսումնասիրության խորությունը պետք է ճշգրտվեն՝ հաշվի առնելով ստուգվող արտադրողի անհատական առանձնահատկությունները (արտադրության տեսակ և ծավալ, լրակազմերի մատակարարումների ծավալներ և կազմակերպման եղանակ, գործունեության այլ տեսակներ և այլն)։

2.4. Արտադրողը և հայտատուն (եթե նա արտադրող չէ) ապահովում են արտադրության պայմանների ստուգում անցկացնելու համար անհրաժեշտ պայմանները, այդ թվում՝ ստուգման օբյեկտների, ինչպես նաև այն փաստաթղթերի անարգել հասանելիությունը ստուգող անձանց, որոնք վարում է արտադրողը սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների կատարման նպատակներով։

Արտադրողի կողմից սույն կետի կատարումից խուսափելը կարող է հիմք ծառայել համապատասխանության գնահատման ընթացակարգը կասեցնելու կամ դադարեցնելու մասին որոշման համար։

2.5. Արտադրանքը արտադրողը մասնակցում է տեխնոլոգիական գործառնությունների իրականացման համար իր կողմից ներգրավվող կազմակերպությունների, ինչպես նաև բաղադրիչների մատակարարների արտադրության պայմանների ստուգման մասով անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացմանը, եթե սերտիֆիկացման մարմնի կողմից որոշում է ընդունվել այդ կազմակերպություններում արտադրության պայմանների ստուգման անհրաժեշտության մասին։

2.6. Արտադրության պայմանների ստուգման արդյունքները ձևակերպվում են ակտով, որում գնահատականներ են տրվում աշխատանքային պլանի բոլոր այն դիրքերով, որոնց հիման վրա կատարվում է եզրակացություն՝ ըստ հետևյալ տարբերակներից մեկի՝

1) Արտադրողի ստուգվող արտադրությունում առկա են արտադրանքը սահմանված պահանջներին համապատասխան բաց թողնելու համար անհրաժեշտ պայմաններ։

2) Արտադրողի ստուգվող արտադրությունում հիմնականում առկա են արտադրանքը սահմանված պահանջներին համապատասխան բաց թողնելու համար պայմաններ։

Այս դեպքում առաջարկություններ են արվում նշված աննշան անհամապատասխանությունները վերացնելու համար։

3) Արտադրողի ստուգվող արտադրությունում բացակայում են արտադրանքը սահմանված պահանջներին համապատասխան բաց թողնելու համար անհրաժեշտ պայմանները։

Այս դեպքում ստեղծվում են պայմաններ, որոնց կատարումն անհրաժեշտ է դրական եզրակացություն ստանալու համար։

Անցկացված ստուգման բացասական արդյունքները հիմք են հանդիսանում այն փաստաթղթերի ձևակերպումը դադարացնելու համար, որոնք հավաստում են սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանությունը՝ ընդհուպ մինչև նախատեսված ուղղիչ միջոցառումների իրականացումը։

2.7 Արտադրության պայմանների ստուգման արդյունքները հաշվի են առնվում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից այն օբյեկտների նկատմամբ հսկողության պարբերականությունը և ծրագրի առանձնահատկությունները սահմանելիս, որոնց նկատմամբ անցկացվում է սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության գնահատում։

2.8. Այն դեպքում, երբ սերտիֆիկացման մարմինը միևնույն ժամանակ հանդիսանում է նաև արտադրանքը արտադրողի որակի կառավարման համակարգը սերտիֆիկացնող կազմակերպություն, արտադրանքի համապատասխանության ապահովման հետ կապված հարցերը ուսումնասիրվում են որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման կամ սերտիֆիկացման նկատմամբ հսկողության ընթացքում։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 14

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

(ձև)

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշումների խմբագրությամբ)

Մաքսային Միություն

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ձևաթղթի հաշվառման համարը)

Համարը՝\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Գործողության ժամկետը \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_-ից մինչև \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՑՄԱՆ ՄԱՐՄԻՆ՝ (ամբողջական կամ կրճատ անվանումը, հասցեն, համարը, հավատարմագրման վկայագրի գործողության ժամկետի ավարտը)

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐ

|  |  |
| --- | --- |
| ՄԱԿՆԻՇ |  |
| ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԱՆՎԱՆՈՒՄ |  |
| ՏԻՊ |  |
| ԲԱԶԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ / ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿ | միայն այլ արտադրողի բազային տրանսպորտային միջոցի / ամրաշրջանակի օգտագործման դեպքում |
| ՄՈԴԻՖԻԿԱՑԻԱՆԵՐ |  |
| ԿԱՏԵԳՈՐԻԱ |  |
| ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԴԱՍ |  |
| ՀԱՅՏԱՏՈՒՆ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԻ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԼՐԱԿԱԶՄԵՐԻ ՄԱՏԱԿԱՐԱՐԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ | միայն տեխնիկական կանոնակարգի 36-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգի կիրառման դեպքում |

համապատասխանում են «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին:

Տվյալ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ տարածվում է սերիական թողարկման արտադրության / տրանսպորտային միջոցների խմբաքանակի վրա՝ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ հատ քանակով, նույնականացման համարներով (VIN) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_-ից մինչև \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_:

Տվյալ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ առանց հավելվածների անվավեր է։

|  |  |
| --- | --- |
| Հավելված N 1. | Տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր բնութագրերը |
| Հավելված N 2. | ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ձևակերպելու համար հիմք հանդիսացած փաստաթղթերի ցանկը |
| Հավելված N 3. | Տրանսպորտային միջոցի մականշվածքի նկարագրությունը |
| Հավելված N 4. | Տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր տեսակը՝ \_\_\_ էջի վրա |

ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ *(անհրաժեշտության դեպքում կատարվում է գրառում Մաքսային Միության անդամ պետությունների տարածքով տրանսպորտային միջոցի տեղաշարժման համար հատուկ թույլտվության ձևակերպման պարտադիր լինելու մասին, նշվում են ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներին օգտագործելու հնարավորության, առևտրային ուղևորափոխադրումների համար օգտագործելու հնարավորության և այլնի վերաբերյալ սահմանափակումները)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ձևակերպման ամսաթիվը «\_\_\_\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ՀԱՎԱՍՏՎԱԾ Է:

**Ռեեստրում գրառում է կատարվել** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**№**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ **համար**

**Ղեկավար (ղեկավարի տեղակալ)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| պետական կառավարման լիազոր մարմնի անվանումը | ստորագրությունը | անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Հավելված 1  
տրանսպորտային միջոցի  
տիպի հաստատման

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի՝  
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2018 թվականի  
փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Անիվների քանակը և դասավորությունը (միայն L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Սռնիների / անիվների քանակը (միայն О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Անվային բանաձևը / տանող անիվները (բացառությամբ О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների)

Տրանսպորտային միջոցի հորինվածքի սխեման (բացառությամբ О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների)

Շարժիչի տեղակայվածությունը

Թափքի տիպը / դռների քանակը (միայն М կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Բեռնման տարածության կառուցվածքը (միայն N և О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար)

Նշանակությունը (միայն հատուկ և մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների համար)

Նստելատեղերի քանակը (միայն М և L կատեգորիաների, М1 կատեգորիայի՝ շարքերի բաշխմամբ տրանսպորտային միջոցների համար)

Ուղևորատարությունը (միայն М2 և М3 կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար)

Ուղեբեռնային բաժանմունքի ընդհանուր ծավալը (միայն III դասի М3 կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Խցիկը (միայն N կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Շրջանակը (միայն L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Եզրաչափքային չափերը, մմ

- երկարությունը

- լայնությունը

- բարձրությունը (բեռնարկղատարների համար՝ բեռնման, առավելագույն թույլատրելի)

Բազան, մմ

Առջևի / հետևի անիվների անվամեջը (բացառությամբ L կատեգորիայի միագիծ տրանսպորտային միջոցների), մմ

Տրանսպորտային միջոցի զանգվածը՝ լրակազմված վիճակում, կգ

Տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ

Առջևի սռնուց սկսած՝ տրանսպորտային միջոցի սռնիներից յուրաքանչյուրի վրա ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ

Ավտոգնացքի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (միայն N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար), կգ

Կցորդի առավելագույն զանգվածը, կգ

- առանց արգելակման համակարգի կցորդ

- արգելակման համակարգով կցորդ

Հենակցորդման սարքի վրա ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքը, դաՆ

Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցի նկարագիրը. նախատեսված է կամ նախատեսված չէ լրալիցքավորում արտաքին աղբյուրից, աշխատանքի նախատեսված ռեժիմները (թվարկել)՝ միայն ներքին այրման շարժիչ, միայն էլեկտրաշարժիչ, համատեղված (աշխատանքի այդ ռեժիմի կրճատ նկարագրություն)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ներքին այրման շարժիչ** (մակնիշը, տիպը)  - գլանների թիվը և դասավորությունը  - գլանների աշխատանքային ծավալը, սմ3  - սեղմման աստիճանը  - առավելագույն հզորությունը, կՎտ (ր-1),  - առավելագույն պտտող մոմենտը, Ն-մ (ր-1)  Վառելիքը | | (նշել չափման մեթոդը) | | |
| Սնուցման համակարգ (տիպը)  Կարբյուրատոր (տիպը, մականշվածքը)  Կառավարման բլոկ (մականշվածքը)  ՎՊԲՃ (տիպը, մականշվածքը)  Բոցամուղեր (տիպը, մականշվածքը)  Օդամղիչ (տիպը, մականշվածքը)  Օդի զտիչ (տիպը, մականշվածքը)  Ներթողման աղմուկի խլացուցիչներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  - 2-րդ աստիճան  - 3-րդ աստիճան | |  | | |
| Վառքի համակարգ (տիպը)  Բաշխիչ (մականշվածքը)  Կոմուտատոր (մականշվածքը)  Վառքի կոճ (մոդուլ) (մականշվածքը)  Մոմեր (մականշվածքը) |  | | |
| Բանած գազերի արտաթողման և չեզոքացման համակարգ  Չեզոքարարներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  -2-րդ աստիճան  Խլացուցիչներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  -2-րդ աստիճան  -3-րդ աստիճան  Պինդ մասնիկների զտիչ |  | | |
| **Էլեկտրամոբիլի էլեկտրաշարժիչ**  (մակնիշը, տիպը)  Աշխատանքային լարումը, Վ  Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ | (հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) | | |
| Էներգիայի կուտակման սարք  **Մարտկոց** (մակնիշը, տիպը)  Էլեկտրաքիմիական զույգ  Տարրերի քանակը  Զանգվածը, կգ,  Աշխատանքային լարումը, Վ  Տարողությունը, Ա-ժ  Տեղակայման վայրը  **Կոնդենսատոր** (մակնիշը, տիպը)  Էներգատարությունը, Ջ  **Թափանիվ / գեներատոր** (մակնիշը, տիպը)  Ընթացքի պաշարը, կմ | (միայն էլեկտրամոբիլների և հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների համար) (մարտկոց, կոնդենսատոր, թափանիվ / գեներատոր) | | |
| (ՄԱԿ-ի N 101 կանոնների 7-րդ հավելված) | | |
| Փոխհաղորդակ  Էլեկտրամեքենա (մակնիշը, տիպը) | | | (փոխհաղորդակի սխեմայի տիպը և նկարագրությունը) (յուրաքանչյուր էլեկտրամեքենայի նկարագրությունը՝ հիմնական գործառույթը (շարժիչ կամ գեներատոր), հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) | | |
| Աշխատանքային լարումը, Վ  Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ  Կցորդիչ (մակնիշը, տիպը)  Փոխանցման տուփ (մակնիշը, տիպը)  փոխանցումների թիվը և փոխանցիչ թվերը  Բաշխիչ տուփ (տիպը)  փոխանցումների թիվը և փոխանցիչ թվերը  Գլխավոր փոխանցիչ (տիպը)  - փոխանցիչ թիվը  - միջանկյալ փոխանցիչի փոխանցիչ թիվը | | | (միայն L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար) | | |
| Կախոց  Առջևի (նկարագրությունը)  Հետևի (նկարագրությունը) | | |  | | |
| **Ղեկային կառավարում** (նկարագրությունը)  - ղեկային մեխանիզմ (տիպը) | | |  | | |
| Արգելակային համակարգեր  Աշխատանքային (նկարագրությունը)  Պահեստային (նկարագրությունը) | | |  | | |
| Կայանման (նկարագրությունը) | | |  | | |
| Օժանդակ (մաշակայուն) (նկարագրությունը) | | |  | | |

|  |  |
| --- | --- |
| Դողեր  - չափսի նշագրում  - կրող կարողության ինդեքսը թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքի համար  - արագության կատեգորիայի նշագրում |  |
| Տրանսպորտային միջոցի սարքավորումներ | (օդորակիչ, դռների կողպեքների էլեկտրաբլոկավորում, ռադիոսարքավորումներ, ալեհավաք, արտակարգ օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքվածք (համակարգ)) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Լրացնելու վերաբերյալ ծանոթագրություն.

Բաղադրիչների մակնշման մասին տեղեկությունները կարող են չնշվել ընդհանուր տեխնիկական նկարագրում, լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկման արդյունքների արձանագրությունում և տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման կամ ամրաշրջանակի տիպի հաստատման 1-ին հավելվածում, եթե դրանք չեն պարունակվում սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի առանձին պայմանների առնչությամբ ապացուցողական նյութերում։

Հավելված 2  
տրանսպորտային միջոցի  
տիպի հաստատման

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)  
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ձևակերպելու համար հիմք հանդիսացած փաստաթղթերի ցանկը**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն 1. ՄԱԿ-ի N 30, 54, 75, 88 և 117 կանոնների առնչությամբ լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկման արդյունքների արձանագրությունում և փաստաթղթերի ցանկում ներկայացվում է հետևյալ ծանոթագրությունը՝ «Թույլատրվում է այն դողերի տեղադրումը, որոնք համապատասխանում են չափայնության, բեռնվածքի նվազագույն թույլատրելի ինդեքսի, նվազագույն արագային կատեգորիայի չափանիշներին և ունեն համապատասխանությունը հաստատող այլ փաստաթղթեր (եթե դողերի վրա առկա է մականշվածք՝ ըստ ՄԱԿ-ի N 30 կամ 54 կանոնների, ինչպես նաև ՄԱԿ-ի N 117 կանոնների , նշված մականշվածքի մասին տեղեկատվությունը սերտիֆիկացման մարմին ներկայացնելու պայմանով).

2. Փաստաթղթերի ցանկում թույլատրվում է չնշել տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրության համարն ըստ անվտանգության առանձին գոտիների, ձայնային ազդանշանային սարքերի, ապակիների, հայելիների և կցորդման սարքվածքների այն դեպքում, երբ առկա է նշված բաղադրիչների ցանկը՝ այդ հաղորդագրությունների համարների և ՄԱԿ-ի N 16, 28, 43, 46 և 55 կանոններում համապատասխանաբար անվտանգության գոտիների, ձայնային ազդանշանային սարքերի, ապակիների, հայելիների և կցորդման սարքվածքների տեղակայման մասին հաղորդագրություններում դրանց մականշվածքի նշմամբ։»։

Հավելված 3  
տրանսպորտային միջոցի  
տիպի հաստատման

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ  
ՄԱԿԱՆՇՎԱԾՔԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ**

1. Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում շրջանառության միասնական նշանի զետեղման տեղը և ձևը

2. Արտադրողի ցուցատախտակի զետեղման վայրը

3. Նույնականացման համարի զետեղման վայրը

4. Տրանսպորտային միջոցների նույնականացման համարի (համարների) կառուցվածքը և բովանդակությունը

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն. Փաստաթղթի ձևաթղթի տպագրական ձևը հաստատվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 15

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի

(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

(ձև)

Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ

(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6, 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)

Մաքսային Միություն

ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ձևաթղթի հաշվառման համարը)

Համարը՝\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Գործողության ժամկետը \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_-ից մինչև \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՑՄԱՆ ՄԱՐՄԻՆ՝\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ամբողջական կամ կրճատ անվանումը, հասցեն, համարը, հավատարմագրման վկայագրի գործողության ժամկետի ավարտը)

ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿ

|  |  |
| --- | --- |
| ՄԱԿՆԻՇ |  |
| ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԱՆՎԱՆՈՒՄ |  |
| ՏԻՊ |  |
| ՄՈԴԻՖԻԿԱՑԻԱՆԵՐ |  |
| ԿԱՏԵԳՈՐԻԱ |  |
| ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԴԱՍ |  |
| ՊԱՏՐԱՍՏՄԱՆ ՏԱՐԲԵՐԱԿ (նշել թվարկվածներից՝ խցիկով և շարժիչով ամրաշրջանակ, ավտոբուսային ամրաշրջանակ՝ առանց թափքի՝ շրջանակավոր կառուցվածքի ավտոբուսների համար, ավտոբուսային ամրաշրջանակ՝ առանց թափքի՝ հիմնակմախքային կառուցվածքի ավտոբուսների համար, բեռնային ամրաշրջանակ՝ առանց խցիկի՝ հատուկ խցիկով տրանսպորտային միջոցներ պատրաստելու համար, բեռնային ամրաշրջանակ՝ մասամբ հավաքված խցիկով (առանց հետևի պատի), խցիկի առջևի մասով ամրաշրջանակ՝ որպես տուն ծառայող ավտոմեքենաներ պատրաստելու համար, առջևի մասն առանց խցիկի ամրաշրջանակ՝ որպես տուն ծառայող ավտոմեքենաներ պատրաստելու համար, կցորդի ամրաշրջանակ) |  |
| ՀԱՅՏԱՏՈՒՆ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԻ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԼՐԱԿԱԶՄԵՐԻ ՄԱՏԱԿԱՐԱՐԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ | (միայն տեխնիկական կանոնակարգի 36-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգի կիրառման դեպքում) |

համապատասխանում են «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին՝ ըստ սույն ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՄԱՆ 2-րդ հավելվածին համապատասխան պահանջների ցանկի։

Տվյալ ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ տարածվում է սերիական թողարկման արտադրության / անավարտ տրանսպորտային միջոցների (ամրաշրջանակների) խմբաքանակի վրա՝ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ հատ քանակով, նույնականացման համարներով (VIN) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_-ից մինչև\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_:

Տվյալ ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ առանց հավելվածների անվավեր է։

|  |  |
| --- | --- |
| Հավելված 1 | Ամրաշրջանակի ընդհանուր բնութագրերը |
| Հավելված 2 | ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ձևակերպելու համար հիմք հանդիսացած փաստաթղթերի ցանկը |
| Հավելված 3 | Ամրաշրջանակի մականշվածքի նկարագրությունը |
| Հավելված 4 | Ամրաշրջանակների ընդհանուր տեսակը՝ ... էջի վրա |

**ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ** (անհրաժեշտության դեպքում նշվում են սեփական ընթացքով տեղաշարժվելու արգելանքի, ընդհանուր օգտագործման փողոցներում օգտագործելու հնարավորության վերաբերյալ սահմանափակումները և այլն)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ձևակերպման ամսաթիվը «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ՀԱՎԱՍՏՎԱԾ Է

**Ռեեստրում գրառում է կատարվել** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**№**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ **համար**

**Ղեկավար (ղեկավարի տեղակալ)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| պետական կառավարման լիազոր մարմնի անվանումը | ստորագրությունը | անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

**Հավելված 1   
ամրաշրջանակի տիպի հաստատման**

**ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի  
2013 թվականի հունվարի 30-ի N 6 և 2018 թվականի փետրվարի 16-ի  
N 29 որոշումների խմբագրութամբ)**

Սռնիների/անիվների քանակը (միայն О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար)

Անվային բանաձևը / տանող անիվները (բացառությամբ О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների)

Տրանսպորտային միջոցի հորինվածքի սխեման (բացառությամբ О կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների)

Շարժիչի տեղակայվածությունը

Թափքի տիպը / դռների քանակը (միայն М և О կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար)

Խցիկ (միայն N կատեգորիաների տրանսպորտային միջոցների համար)

Եզրաչափքային չափերը, մմ

- երկարությունը

- լայնությունը

- բարձրությունը

Բազա, մմ

Առջևի / հետևի անիվների անվամեջ, մմ

Ամրաշրջանակի զանգվածը լրակազմված վիճակում, կգ

Տրանսպորտային միջոցի տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ

Առջևի սռնուց սկսած՝ տրանսպորտային միջոցի սռնիներից յուրաքանչյուրի վրա ընկնող տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ

Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցի նկարագիրը նախատեսված է կամ նախատեսված չէ լրալիցքավորում արտաքին աղբյուրից, աշխատանքի նախատեսված ռեժիմները (թվարկել)՝ միայն ներքին այրման շարժիչ, միայն էլեկտրաշարժիչ, համատեղված (աշխատանքի այդ ռեժիմի կրճատ նկարագրություն)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ներքին այրման շարժիչ** (մակնիշը, տիպը)  - գլանների թիվը և դասավորությունը  - գլանների աշխատանքային ծավալը, սմ3  - սեղմման աստիճանը  - առավելագույն հզորությունը, կՎտ (ր-1),  - առավելագույն պտտող մոմենտը, Ն-մ (ր-1)  Վառելիքը | | (նշել չափման մեթոդը) |
| Սնուցման համակարգ (տիպը)  Կարբյուրատոր (տիպը, մականշվածքը)  Կառավարման բլոկ (մականշվածքը)  ՎՊԲՃ (տիպը, մականշվածքը)  Բոցամուղեր (տիպը, մականշվածքը)  Օդամղիչ (տիպը, մականշվածքը)  Օդի զտիչ (տիպը, մականշվածքը)  Ներթողման աղմուկի խլացուցիչներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  - 2-րդ աստիճան  - 3-րդ աստիճան | |  |
| Վառքի համակարգ (տիպը)  Բաշխիչ (մականշվածքը)  Կոմուտատոր (մականշվածքը)  Վառքի կոճ (մոդուլ) (մականշվածքը)  Մոմեր (մականշվածքը) | |  |
| Բանած գազերի արտաթողման և չեզոքացման համակարգ  Չեզոքարարներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  - 2-րդ աստիճան  Խլացուցիչներ (մականշվածքը)  - 1-ին աստիճան  - 2-րդ աստիճան  - 3-րդ աստիճան  Պինդ մասնիկների զտիչ | |  |
| **Էլեկտրամոբիլի էլեկտրաշարժիչ** (մակնիշը, տիպը)  Աշխատանքային լարումը, Վ  Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ | | (հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) |
| Էներգիայի կուտակման սարք | | (միայն էլեկտրամոբիլների և հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների համար) (մարտկոց, կոնդենսատոր, թափանիվ / գեներատոր) |
| **Մարտկոց** (մակնիշը, տիպը)  Էլեկտրաքիմիական զույգ  Տարրերի քանակը  Զանգվածը, կգ,  Աշխատանքային լարումը, Վ  Տարողությունը, Ա-ժ  Տեղակայման վայրը  **Կոնդենսատոր** (մակնիշը, տիպը)  Էներգատարությունը, Ջ  **Թափանիվ / գեներատոր** (մակնիշը, տիպը)  Ընթացքի պաշարը, կմ | | (ՄԱԿ-ի N 101 կանոնների 7-րդ հավելվածի համաձայն) |
| **Փոխհաղորդակ**  Էլեկտրամեքենա. (մակնիշը, տիպը) | | (փոխհաղորդակի սխեմային տիպը և նկարագիրը)  (յուրաքանչյուր էլեկտրամեքենայի նկարագրությունը. հիմնական գործառույթը (շարժիչ կամ գեներատոր), հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) |
| Աշխատանքային լարումը, Վ  Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ  Կցորդիչ (մակնիշը, տիպը)  Փոխանցման տուփ (մակնիշը, տիպը)  փոխանցումների թիվը և փոխանցիչ թվերը  Բաշխիչ տուփ (տիպը)  փոխանցումների թիվը և փոխանցիչ թվերը  Գլխավոր փոխանցիչ (տիպը)  - փոխանցիչ թիվը  - միջանկյալ փոխանցիչի փոխանցիչ թիվը | | (միայն L կատեգորիայի տրանսպորտային միջոցների համար) |
| Կախոց  Առջևի (նկարագրությունը)  Հետևի (նկարագրությունը) | |  |
| **Ղեկային կառավարում** (նկարագրությունը)  - ղեկային մեխանիզմ (տիպը) | |  |
| Արգելակային համակարգեր  Աշխատանքային (նկարագրությունը)  Պահեստային (նկարագրությունը) |  | |
| Կայանման (նկարագրությունը) |  | |
| Օժանդակ (մաշակայուն) (նկարագրությունը) |  | |

|  |  |
| --- | --- |
| **Դողեր**  - չափսի նշագրում  - կրող կարողության ինդեքսը թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքի համար  - արագության կատեգորիայի նշագրում |  |
| **Ամրաշրջանակի սարքավորումներ** | (օդորակիչ, դռների կողպեքների էլեկտրաբլոկավորում, ռադիոսարքավորումներ, ալեհավաք, արտակարգ, օպերատիվ ծառայությունների կանչի սարքվածք (համակարգ)) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Լրացնելու վերաբերյալ ծանոթագրություն.

Բաղադրիչների մակնշման մասին տեղեկությունները կարող են չնշվել ընդհանուր տեխնիկական նկարագրում, լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկման արդյունքների արձանագրությունում և տրանսպորտային միջոցի տիպի հաստատման կամ ամրաշրջանակի տիպի հաստատման 1-ին հավելվածում, եթե դրանք չեն պարունակվում սույն տեխնիկական կանոնակարգի 2-րդ հավելվածի առանձին պայմանների առնչությամբ ապացուցողական նյութերում։

**Հավելված 2  
ամրաշրջանակի տիպի հաստատման**

**Փոփոխող փաստաթղթերի ցանկ**

**(Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 2018 թվականի փետրվարի 16-ի N 29 որոշման խմբագրությամբ)**

**ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՏԻՊԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ ձևակերպելու համար   
հիմք հանդիսացած փաստաթղթերի ցանկը**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Տեխնիկական կանոնակարգման օբյեկտների այն տարրը, որի վերաբերյալ սահմանվել են անվտանգությանը ներկայացվող պահանջներ | Համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի անվանումը և ծագումը | Փաստաթղթի համարն ու թողարկման ամսաթիվը |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն 1. ՄԱԿ-ի N 30, 54, 75, 88 և 117 կանոնների համար լրակազմված տրանսպորտային միջոցի նույնականացման և փորձարկման արդյունքների արձանագրությունում և փաստաթղթերի ցանկում ներկայացվում է հետևյալ ծանոթագրությունը՝ «Թույլատրվում է այն դողերի տեղադրումը, որոնք համապատասխանում են չափայնության, բեռնվածքի նվազագույն թույլատրելի ինդեքսի և նվազագույն արագային կատեգորիայի չափանիշներին, և որոնք ունեն համապատասխանությունը հաստատող այլ փաստաթղթեր (եթե դողերի վրա առկա է մականշվածք` ըստ ՄԱԿ-ի N 30 կամ 54 կանոնների, ինչպես նաև ՄԱԿ-ի N 117 կանոնների, նշված մականշվածքի մասին տեղեկատվությունը սերտիֆիկացման մարմին ներկայացնելու պայմանով).

**2.** Փաստաթղթերի ցանկում թույլատրվում է չնշել տիպի պաշտոնական հաստատման մասին հաղորդագրության համարն ըստ անվտանգության առանձին գոտիների, ձայնային ազդանշանային սարքերի, ապակիների, հայելիների և կցորդման սարքվածքների այն դեպքում, երբ նշված բաղադրիչների ցանկը՝ այդ հաղորդագրությունների համարների նշմամբ, առկա է ՄԱԿ-ի N 16, 28, 43, 46 և 55 կանոններում համապատասխանաբար անվտանգության գոտիների, ձայնային ազդանշանային սարքերի, ապակիների, հայելիների և կցորդման սարքվածքների տեղակայման մասին հաղորդագրություններում։»։

**Հավելված 3   
ամրաշրջանակի տիպի հաստատման**

**ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ ՄԱԿԱՆՇՎԱԾՔԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում շրջանառության միասնական նշանի զետեղման տեղը և ձևը

2. Արտադրողի ցուցատախտակի զետեղման վայրը

3. Նույնականացման համարի զետեղման վայրը

4. Ամրաշրջանակի նույնականացման համար (համարների) կառուցվածքը և բովանդակությունը

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն. Փաստաթղթի ձևաթղթի տպագրական ձևը հաստատվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 16

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի

(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

(ձև)

Մաքսային Միություն

ԾԱՆՈՒՑՈՒՄ «ԱՆՎԱՎՈՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԻՆ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՍՏԱՏՈՂ ՓԱՍՏԱԹՈՒՂԹԸ ՉԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ձևաթղթի հաշվառման համարը)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի տեսակը)

Համարը՝\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Գործողության ժամկետը\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_-ից մինչև \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՑՄԱՆ ՄԱՐՄԻՆ՝** (ամբողջական կամ կրճատ անվանումը, հասցեն, համարը, հավատարմագրման վկայագրի գործողության ժամկետի ավարտը)

**Հաշվի առնելով** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(փաստաթուղթը չեղյալ հայտարարելու պատճառների նկարագրությունը)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(համապատասխանությունը հաստատող փաստաթղթի տեսակը)

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ (ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐԻ) ՀԱՄԱՐ

|  |  |
| --- | --- |
| ՄԱԿՆԻՇ |  |
| ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԱՆՎԱՆՈՒՄ |  |
| ՏԻՊ |  |
| ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿ  (միայն այլ արտադրողի ամրաշրջանակ օգտագործելու դեպքում) |  | |
| ՄՈԴԻՖԻԿԱՑԻԱՆԵՐ |  | |
| ԿԱՏԵԳՈՐԻԱ |  | |
| ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԴԱՍ |  | |
| ՀԱՅՏԱՏՈՒՆ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  | |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  | |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԻ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  | |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  | |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԼՐԱԿԱԶՄԵՐԻ ՄԱՏԱԿԱՐԱՐԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ  (միայն տեխնիկական կանոնակարգի 36-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգի կիրառման դեպքում) |  | |

\_\_\_\_\_\_թվականի\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_«\_\_\_\_» -ից ՉԵՂՅԱԼ Է ՀԱՅՏԱՐԱՐՎԵԼ։

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Սերտիֆիկացման մարմնի ղեկավար** | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

**Ձևակերպման ամսաթիվը** «\_\_\_\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Ռեեստրում գրառում է կատարվել** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**№**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ **համար**

**Ղեկավար (ղեկավարի տեղակալ)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| պետական կառավարման լիազոր մարմնի անվանումը | ստորագրությունը | անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն. Փաստաթղթի ձևաթղթի տպագրական ձևը հաստատվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 17

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

(ձև)

Մաքսային Միություն

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ   
ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆԸ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ձևաթղթի հաշվառման համարը)

Համար՝\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Փորձարկման լաբորատորիա**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ամբողջական կամ կրճատ անվանումը, հասցեն, համարը, հավատարմագրման վկայագրի գործողության ժամկետի ավարտը)

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ

|  |  |
| --- | --- |
| ՄԱԿՆԻՇ |  |
| ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԱՆՎԱՆՈՒՄ |  |
| ՏԻՊ |  |
| ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿ (միայն այլ արտադրողի ամրաշրջանակ օգտագործելու դեպքում) |  |
| Նույնականացման համար (VIN) |  |
| ԹՈՂԱՐԿՄԱՆ ՏԱՐԵԹԻՎ |  |
| ԿԱՏԵԳՈՐԻԱ |  |
| ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԴԱՍ |  |
| ՀԱՅՏԱՏՈՒՆ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ՀԱՎԱՔՄԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

|  |  |
| --- | --- |
| Անվային բանաձևը / տանող անիվները |  |
| Տրանսպորտային միջոցի հորինվածքի սխեման |  |
| Թափքի տիպը / դռների քանակը  (М1 կատեգորիայի համար) |  |
| Տեղերի քանակը առջևից / հետևից  (М1 կատեգորիայի համար) |  |
| Բեռնման տարածության կառուցվածքը  (N կատեգորիայի համար) |  |
| Խցիկը (N կատեգորիայի համար) |  |
| Ուղևորատարությունը (միայն М2 և М3 կատեգորիաների համար) |  |
| Ուղեբեռնային բաժանմունքի ընդհանուր ծավալը (III դասի М3 կատեգորիայի համար) |  |
| Նստելատեղերի քանակը (М2, М3, L կատեգորիաների համար) |  |
| Շրջանակը (L կատեգորիայի համար) |  |
| Սռնիների / անիվների քանակը (О կատեգորիայի համար) |  |
| Տրանսպորտային միջոցի զանգվածը լրակազմված վիճակում, կգ |  |
| Տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ |  |
| Եզրաչափքային չափերը, մմ  - երկարությունը  - լայնությունը  - բարձրությունը |  |
| Բազան, մմ |  |
| Առջևի / հետևի անիվների անվամեջը, մմ |  |
| Հիբրիդային տրանսպորտային միջոցի նկարագրություն | Նախատեսված է կամ նախատեսված չէ լրալիցքավորում արտաքին աղբյուրից, աշխատանքի նախատեսված ռեժիմները (թվարկել)՝ միայն ներքին այրման շարժիչ, միայն էլեկտրաշարժիչ, համատեղված (աշխատանքի այդ ռեժիմի կրճատ նկարագրությունը) |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ներքին այրման շարժիչ** (մակնիշը, տիպը)  - գլանների թիվը և դասավորությունը  - գլանների աշխատանքային ծավալը, սմ3  - սեղմման աստիճանը  - առավելագույն հզորությունը, կՎտ (ր-1),  Վառելիքը |  |
|  |
| Սնուցման համակարգ (տիպը) |  |
| Վառքի համակարգ (տիպը) |  |
| Բանած գազերի արտաթողման և չեզոքացման համակարգ |  |
| **Էլեկտրամոբիլի էլեկտրաշարժիչ** (մակնիշը, տիպը) | (հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) |
| Աշխատանքային լարումը, Վ |  |
| Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ |  |
| Էներգիայի կուտակման սարք  (միայն էլեկտրամոբիլների և հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների համար) | (մարտկոց, կոնդենսատոր, թափանիվ / գեներատոր) |
| Փոխհաղորդակ | (փոխհաղորդակի սխեմայի տիպը և նկարագրությունը) |

|  |  |
| --- | --- |
| Էլեկտրամեքենա (մակնիշը, տիպը) | (յուրաքանչյուր էլեկտրամեքենայի նկարագրությունը. հիմնական գործառույթը (շարժիչ կամ գեներատոր), հաստատուն կամ փոփոխական հոսանքի, փոփոխական հոսանքի դեպքում՝ սինխրոն կամ ասինխրոն, ֆազերի քանակը) |
| Աշխատանքային լարումը, Վ |  |
| Առավելագույն 30 րոպեական հզորությունը, կՎտ  Կցորդիչ (մակնիշը, տիպը)  Փոխանցման տուփ (մակնիշը, տիպը) |  |
| **Կախոց** (տիպը)  - առջևի  - հետևի  **Ղեկային կառավարում** (մակնիշը, տիպը) |  |
| **Արգելակման համակարգեր** (տիպը)  - աշխատանքային  - պահեստային  - կայանման |  |
| **Դողեր** (չափսի նշագրումը) |  |
| Տրանսպորտային միջոցի լրացուցիչ սարքավորումներ |  |

համապատասխանում են «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին:

ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ *(ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներին առանց սահմանափակումների կամ եզրաչափքերի և սռնու զանգվածների վերաբերյալ նորմատիվների գերազանցման պատճառով սահմանափակումներով օգտագործելու հնարավորություն, որպես երթուղային տրանսպորտային միջոց օգտագործելու հնարավորություն և այլն)*

Ձևակերպման ամսաթիվ «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_թվական

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Փորձարկման լաբորատորիայի ղեկավար | | |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

Ծանոթագրություն. Փաստաթղթի ձևաթղթի տպագրական ձևը հաստատվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 18

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի

(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

(ձև)

**Մաքսային Միություն**

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ՝ ԴՐԱ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՈՒՄ  
ԿԱՏԱՐՎԱԾ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԵՏ ՄԻԱՍԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻՆ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆԸ**

**00 ԱԱ N 000000**

**ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏՈՒՄ ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՄԱՐՄՆԻ ՏԱՐԱԾՔԱՅԻՆ ՍՏՈՐԱԲԱԺԱՆՈՒՄ**

(անվանումը, հասցեն)

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ**

|  |  |
| --- | --- |
| ՊԵՏԱԿԱՆ ԳՐԱՆՑՄԱՆ ՆՇԱՆ |  |
| Նույնականացման համար (VIN) |  |
| ՄԱԿՆԻՇ |  |
| ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԱՆՎԱՆՈՒՄ |  |
| ՏԻՊ |  |
| ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿ  (միայն այլ արտադրողի ամրաշրջանակ օգտագործելու դեպքում) |  |
| ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ ԵՎ ՆՐԱ ՀԱՍՑԵՆ |  |
| ԿԱՏԵԳՈՐԻԱ (А, В, С, D, Е)\* |  |
| ԷԿՈԼՈԳԻԱԿԱՆ ԴԱՍ |  |
| ԹՈՂԱՐԿՄԱՆ ՏԱՐԵԹԻՎ |  |
| ՇԱՐԺԻՉԻ ՀԱՄԱՐ (առկայության դեպքում) |  |
| ԱՄՐԱՇՐՋԱՆԱԿԻ (ՇՐՋԱՆԱԿԻ) ՀԱՄԱՐ (առկայության դեպքում) |  |
| ԹԱՓՔԻ ՀԱՄԱՐ (առկայության դեպքում) |  |
| ԳՈՒՅՆ |  |
| Տրանսպորտային միջոցը նույնականացնող փաստաթուղթ  (սերիան, համարը, տրամադրման ամսաթիվը) |  |
| ԳՐԱՆՑՄԱՆ ՀԱՄԱՐ  (անվանումը, սերիան, համարը, տրամադրման ամսաթիվը) |  |
| ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՍԵՓԱԿԱՆԱՏԻՐՈՋ ՄԱՍԻՆ (ազգանունը, անունը, հայրանունը կամ կազմակերպության անվանումը, բնակության հասցեն կամ իրավաբանական հասցեն) |  |

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ   
(կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելուց հետո)**

|  |  |
| --- | --- |
| Անվային բանաձևը / տանող անիվները |  |
| Տրանսպորտային միջոցի հորինվածքի սխեման |  |
| Թափքի տիպը / դռների քանակը  (М1 կատեգորիայի համար) |  |
| Տեղերի քանակը առջևից / հետևից  (М1 կատեգորիայի համար) |  |
| Բեռնման տարածության կառուցվածքը  (N կատեգորիայի համար) |  |
| Խցիկ (N կատեգորիայի համար) |  |
| Ուղևորատարությունը (М2, М3 կատեգորիաների համար) |  |
| Ուղեբեռնային բաժանմունքի ընդհանուր ծավալը (III դասի М3 կատեգորիայի համար) |  |
| Նստելատեղերի քանակը (М2, М3, L կատեգորիաների համար) |  |
| Շրջանակը (L կատեգորիայի համար) |  |
| Սռնիների / անիվների քանակը  (О կատեգորիայի համար) |  |
| Տրանսպորտային միջոցի զանգվածը լրակազմված վիճակում, կգ |  |
| Տրանսպորտային միջոցի՝ տեխնիկապես թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, կգ |  |
| Եզրաչափքային չափերը, մմ  -երկարությունը  -լայնությունը  -բարձրությունը |  |
| Բազան, մմ |  |
| Առջևի / հետևի անիվների անվամեջը, մմ |  |
| Շարժիչ (մակնիշը, տիպը)  -գլանների թիվը և դասավորությունը  -գլանների աշխատանքային ծավալը, սմ3  -սեղմման աստիճանը  -առավելագույն հզորությունը, կՎտ (ր-1),  -առավելագույն պտտող մոմենտը, Ն-մ (ր-1)  Վառելիք |  |
| Սնուցման համակարգ (տիպը) |  |
| Վառքի համակարգ (տիպը) |  |
| Բանած գազերի արտաթողման և չեզոքացման համակարգ |  |
| **Փոխհաղորդակ** (տիպը)  Կցորդիչ (մակնիշը, տիպը)  Փոխանցման տուփ (մակնիշը, տիպը) |  |
| **Կախոց** (տիպը)  -առջևի  -հետևի  **Ղեկային կառավարում** (մակնիշը, տիպը) |  |
| **Արգելակման համակարգեր** (տիպը)  -աշխատանքային  -պահեստային  -կայանման |  |
| **Դողեր** (նշագրում) |  |
| Տրանսպորտային միջոցի լրացուցիչ սարքավորումներ |  |

20\_\_\_\_\_\_թվականի «\_\_\_\_\_\_»-ի N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_եզրակացությանը համապատասխան, որը տրամադրված է

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(այն իրավաբանական անձի անվանումը, որը տրամադրել է տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ կատարելու հնարավորության և կարգի մասին եզրակացություն)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(իրավաբանական հասցեն)

Տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում աշխատանքները կատարողի կողմից

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(տրանսպորտային միջոցի կառուցվածքում փոփոխություններ կատարած իրավաբանական անձի ազգանունը, անունը, հայրանունը կամ անվանումը)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(բնակության հասցեն կամ իրավաբանական հասցեն)

կատարվել են հետևյալ փոփոխությունները՝

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(մանրամասնորեն նկարագրվում են կառուցվածքում կատարված փոփոխությունները (տեղադրվող բաղադրիչների տիպը և մակնիշը, մոնտաժման եղանակը և այլն. նշվում է տրանսպորտային միջոցի նոր նշանակությունը (մասնագիտացումը) )

**Կառուցվածքում կատարված փոփոխություններով տրանսպորտային միջոցը համապատասխանում է «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին**

**ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ** (ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներին առանց սահմանափակումների կամ եզրաչափքերի և սռնու զանգվածների վերաբերյալ նորմատիվների գերազանցման պատճառով սահմանափակումներով օգտագործելու հնարավորություն, որպես երթուղային տրանսպորտային միջոց օգտագործելու հնարավորություն և այլն)

Ձևակերպման ամսաթիվը «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_\_թվական

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ոլորտում պետական կառավարման մարմնի տարածքային ստորաբաժանման ղեկավար

|  |  |
| --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ստորագրությունը | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  անվան սկզբնատառերը, ազգանունը |

\*Ծանոթագրություն. Տրանսպորտային միջոցի կատեգորիան նշվում է Ճանապարհային երթևեկության մասին 1968 թվականի կոնվենցիային համապատասխան:

Ծանոթագրություն. Փաստաթղթի ձևաթղթի տպագրական ձևը հաստատվում է Մաքսային միության հանձնաժողովի որոշմամբ։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 19

«Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին»   
Մաքսային միության   
տեխնիկական կանոնակարգի  
(ՄՄ ՏԿ 018/2011)

«ԱՆՎԱՎՈՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԻ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻՆ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՎԱՍՏՄԱՆ ՁԵՎԵՐՆ ՈՒ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Համապատասխանության հայտարարագրման ընթացակարգեր

| Ընթացակարգի նշագիրը | Ընթացակարգի հիմնական տարրերը և դրանք արտադրողները |
| --- | --- |
| 1հ | Հայտատուն`  Ներկայացնում է համապատասխանության վերաբերյալ սեփական ապացույցներ։  Ընդունում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության մասին հայտարարագիրը և գրանցում այն ծանուցման սկզբունքով։ |
| 3հ | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։ |
|  | Հայտատուն`  Ներկայացնում է համապատասխանության վերաբերյալ սեփական ապացույցներ։  Ընդունում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության մասին հայտարարագիրը և գրանցում այն ծանուցման սկզբունքով։ |
| 4հ | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է թողարկվող արտադրանքի խմբաքանակի ընտրովի փորձարկում։  Հայտատուն`  Ընդունում է արտադրանքի խմբաքանակի համապատասխանության մասին հայտարարագիրը և գրանցում այն ծանուցման սկզբունքով։ |
| 6հ | Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման մարմինը՝  Սերտիֆիկացնում է արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգը։  Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Հայտատուն`  Ներկայացնում է համապատասխանության վերաբերյալ սեփական ապացույցներ։ |
|  | Ընդունում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության մասին հայտարարագիրը և գրանցում այն ծանուցման սկզբունքով։  Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման մարմինը՝  Իրականացնում է արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի տեսչական հսկողություն։ |
| 7հ | Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման մարմինը՝  Սերտիֆիկացնում է արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգը։  Հայտատուն`  Անցկացնում է արտադրանքի նմուշի փորձարկումներ։  Ընդունում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության մասին հայտարարագիրը և գրանցում այն ծանուցման սկզբունքով։  Որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման մարմինը՝  Իրականացնում է արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի տեսչական հսկողություն։ | |

**Համապատասխանության հայտարարագրման  
ընթացակարգերի նկարագիրը և դրանց կիրառման  
վերաբերյալ առաջարկությունները**

1. 1հ ընթացակարգ

1հ ընթացակարգը կիրառվում է արտադրողի կողմից տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի)՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 11-15-րդ կետերի և 7-րդ հավելվածի պահանջներին համապատասխանությունը հաստատելու նպատակով։

1հ ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից ապացուցողական նյութերի ձևավորում.

հայտատուի կողմից համապատասխանության հայտարարագրի ընդունում և դրա գրանցում ծանուցման սկզբունքով։

2. 3հ ընթացակարգ

3հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել, երբ արտադրողն ինքը դժվարանում է ապահովել տիպային նմուշի հավաստի փորձարկումների անցկացումը, իսկ արտադրանքի բնութագրերը կարևոր նշանակություն ունեն անվտանգության ապահովման համար։

3հ ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

տիպային նմուշի փորձարկումներ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում.

հայտատուի կողմից համապատասխանության հայտարարագրի ընդունում և դրա գրանցում ծանուցման սկզբունքով.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

3. 4հ ընթացակարգ

4հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել այն արտադրանքի համար, որի պոտենցիալ վտանգի աստիճանը բավականին բարձր է։

4հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել այն դեպքերում, երբ արտադրանքի անվտանգության ցուցանիշները ցածրազգայուն են արտադրական գործոնների փոփոխման նկատմամբ։

4հ ընթացակարգը կիրառվում է նաև այն դեպքում, երբ համապատասխանության մասին հայտարարագիրն ընդունում է վաճառողը, ով հնարավորություն չունի հավաքելու արտադրանքի՝ սույն տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության վերաբերյալ ապացույցներ։

4հ ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

արտադրանքի խմբաքանակից տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում և փորձարկումների արձանագրությունների տրամադրում հայտատուին.

հայտատուի կողմից համապատասխանության հայտարարագրի ընդունում և դրա գրանցում ծանուցման սկզբունքով.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

4. 6հ ընթացակարգ

6հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել, երբ արտադրողն ինքը դժվարանում է ապահովել տիպային նմուշի հավաստի փորձարկումների անցկացումը, իսկ արտադրանքի բնութագրերը կարևոր նշանակություն ունեն անվտանգության ապահովման համար։

Ընդ որում, 6հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել այն դեպքերում, երբ բաղադրիչի կառուցվածքը (նախագիծը) համարվել է հասարակ, իսկ արտադրանքի անվտանգության ցուցանիշների զգայունությունը արտադրական և (կամ) շահագործման գործոնների փոփոխման նկատմամբ բարձր է։

6հ ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

տիպային նմուշի փորձարկումներ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայում.

արտադրանքը արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման անցկացում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից.

հայտատուի կողմից համապատասխանության հայտարարագրի ընդունում և դրա գրանցում ծանուցման սկզբունքով.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի վերահսկում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից։

5. 7հ ընթացակարգ

7հ ընթացակարգն առաջարկվում է կիրառել այն արտադրանքի համար, որի պոտենցիալ վտանգի աստիճանը բավականին բարձր է։

7հ ընթացակարգը կարող է առաջարկվել բարդ արտադրանքի համապատասխանության հաստատման համար այն դեպքում, երբ արտադրանքի անվտանգության ցուցանիշները զգայուն են արտադրական և (կամ) շահագործման գործոնների փոփոխության նկատմամբ։

7հ ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

տիպային նմուշի փորձարկումներ, որոնք անցկացվել են հայտատուի կամ նրա հանձնարարությամբ այլ կազմակերպության կողմից.

արտադրանքը արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացման անցկացում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից.

հայտատուի կողմից համապատասխանության հայտարարագրի ընդունում և դրա գրանցում ծանուցման սկզբունքով.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի վերահսկում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից։

Պարտադիր սերտիֆիկացման ընթացակարգերը

| Ընթացակարգի նշագիրը | | Ընթացակարգի հիմնական տարրերը և դրանք արտադրողները | |
| --- | --- | --- | --- |
| 1ս | | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Անցկացնում է արտադրության վիճակի վերլուծություն։  Հայտատուին տրամադրում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատ։  Իրականացնում է սերտիֆիկացված արտադրանքի նկատմամբ տեսչական հսկողություն։ | |
| 2ս | | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Որակի կառավարման համակարգերի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Անցկացնում է արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացում։  Հայտատուին տրամադրում է որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկատ:  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Հայտատուին տրամադրում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատ։  Իրականացնում է սերտիֆիկացված արտադրանքի նկատմամբ տեսչական հսկողություն։ | |
| 3ս | | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Հայտատուին տրամադրում է արտադրանքի խմբաքանակի համապատասխանության սերտիֆիկատ։ | |
| 9ս | | Հայտատուն`  Ներկայացնում է արտադրանքի համապատասխանության վերաբերյալ սեփական ապացույցները։  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Անցկացնում է հայտատուի կողմից ներկայացված տեխնիկական փաստաթղթերի վերլուծություն։  Հայտատուին տրամադրում է սահմանափակ ծավալի արտադրանքի խմբաքանակի համապատասխանության սերտիֆիկատ։ | |
| 10ս | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Անցկացնում է արտադրության վիճակի վերլուծություն  Հայտատուին տրամադրում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատ։ | |
| 11ս | Հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիան (կենտրոնը)՝  Անցկացնում է արտադրանքի տիպային նմուշի փորձարկումներ։  Արտադրանքի սերտիֆիկացման հավատարմագրված մարմինը՝  Հայտատուին տրամադրում է սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատ։  Իրականացնում է սերտիֆիկացված արտադրանքի նկատմամբ տեսչական հսկողություն։ | |

**Պարտադիր սերտիֆիկացման ընթացակարգերի նկարագիրը և դրանց կիրառման վերաբերյալ առաջարկությունները**

1. 1ս ընթացակարգ

1ս ընթացակարգը կիրառվում է սերիական թողարկման այն արտադրանքի համար, որի ընտրանքի իրական ծավալը թույլ չի տալիս սերտիֆիկացման մարմնին համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողություն ժամկետի ընթացքում անցկացնել արտադրողի՝ սերտիֆիկացման փորձարկումների ժամանակ հաստատված ցուցանիշների մակարդակին համապատասխան արտադրանքի մշտական բացթողումն ապահովելու հնարավորության օբյեկտիվ գնահատում։

1ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից բաղադրիչի տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում.

արտադրության վիճակի վերլուծության իրականացում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից.

փորձարկումների արդյունքների ամփոփում և արտադրության վիճակի վերլուծություն ու հայտատուին սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով.

սերտիֆիկացված արտադրանքի նկատմամբ սերտիֆիկացման մարմնի կողմից տեսչական հսկողություն։

2. 2ս ընթացակարգ

2ս ընթացակարգը կիրառվում է սերիական թողարկման արտադրանքի համար որպես նախընտրելի և արտադրանքի անվտանգության և արտադրության ընթացքում դրա ցուցանիշների կայունության ապահովման խնդիրներին առավելապես համապատասխանող։

2ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից բաղադրիչի տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում.

արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի սերտիֆիկացում.

արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի փորձարկումների և սերտիֆիկացման արդյունքների վերլուծություն և հայտատուին սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում.

անհրաժեշտության դեպքում արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով.

սերտիֆիկացված արտադրանքի և արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի նկատմամբ տեսչական հսկողություն սերտիֆիկացման մարմնի (մարմինների) կողմից։

3. 3ս ընթացակարգ

3ս ընթացակարգը կիրառվում է հայրենական և ներմուծված արտադրանքի խմբաքանակի համար, որը չունի արտադրողի՝ որակի կառավարման համակարգի համապատասխանության սերտիֆիկատ։

3ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից բաղադրիչի տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում.

փորձարկումների արդյունքների վերլուծություն և արտադրանքի խմբաքանակի համար համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում հայտատուին.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

4. 9ս ընթացակարգ

9ս ընթացակարգը կիրառվում է օտարերկրյա արտադրողից մատակարարվող սահմանափակ ծավալի արտադրանքի խմբաքանակի համար։

9ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը, որոնց կազմում պարտադիր կարգով ներառվում են արտադրանքի՝ տեխնիկական կանոնակարգի պահանջներին համապատասխանության վերաբերյալ ապացույցներ. անցկացված ուսումնասիրությունների մասին տեղեկություններ, արտադրողի կամ հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից անցկացված փորձարկումների արձանագրություններ, այլ փաստաթղթեր, որոնք ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն հաստատում են արտադրանքի համապատասխանությունը սահմանված պահանջներին.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հայտատուի կողմից ներկայացված տեխնիկական փաստաթղթերի վերլուծություն.

տեխնիկական փաստաթղթերի վերլուծության արդյունքներով եզրակացության ձևակերպում և սահմանափակ ծավալի արտադրանքի խմբաքանակի համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում հայտատուին.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

5. 10ս ընթացակարգ

10ս ընթացակարգը կիրառվում է սերիական թողարկման արտադրանքի համար, երբ սերտիֆիկացման մարմինը բավական չափով չի տիրապետում համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողություն ժամկետի ընթացքում արտադրողի՝ սերտիֆիկացման փորձարկումների ժամանակ հաստատված ցուցանիշների մակարդակին համապատասխան արտադրանքի մշտական բացթողումն ապահովելու հնարավորության վերաբերյալ հավաստի տեղեկատվությամբ։ Նշված ընթացակարգի կիրառման դեպքում համապատասխանության սերտիֆիկատը տրամադրվում է մեկ տարով։

10ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից բաղադրիչի տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում.

արտադրության վիճակի վերլուծության իրականացում սերտիֆիկացման մարմնի կողմից.

փորձարկումների արդյունքների ամփոփում և արտադրության վիճակի վերլուծություն ու հայտատուին սերիական թողարկման արտադրանքի համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում.

անհրաժեշտության դեպքում արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

6. 11ս ընթացակարգ

11ս ընթացակարգը կիրառվում է սերիական թողարկման այն արտադրանքի համար, որի ընտրանքի իրական ծավալը թույլ չի տալիս սերտիֆիկացման մարմնին համապատասխանության սերտիֆիկատի գործողության ժամկետի ընթացքում անցկացնել արտադրողի՝ սերտիֆիկացման փորձարկումների ժամանակ հաստատված ցուցանիշների մակարդակին համապատասխան արտադրանքի մշտական բացթողումն ապահովելու հնարավորության օբյեկտիվ գնահատում։

11ս ընթացակարգը ներառում է հետևյալ գործողությունները՝

հայտատուի կողմից սերտիֆիկացման մարմին սերտիֆիկացում անցկացնելու մասին հայտ ներկայացնելը՝ կից ներկայացնելով անհրաժեշտ տեխնիկական փաստաթղթերը.

սերտիֆիկացման մարմնի կողմից հայտի քննարկում և դրա վերաբերյալ որոշման կայացում.

հավատարմագրված փորձարկման լաբորատորիայի կողմից բաղադրիչի տիպային նմուշի փորձարկումների անցկացում.

փորձարկումների արդյունքների վերլուծություն և սերիական թողարկման արտադրանքի համար համապատասխանության սերտիֆիկատի տրամադրում հայտատուին.

անհրաժեշտության դեպքում՝ արտադրողի կողմից արտադրանքի մակնշում Մաքսային միության անդամ պետությունների շուկայում արտադրանքի շրջանառության միասնական նշանով։

սերտիֆիկացված արտադրանքի նկատմամբ սերտիֆիկացման մարմնի կողմից տեսչական հսկողություն։

***(կանոնակարգը լրաց. ԵՏՀԽ 05.04.22 թիվ 45,*** *խմբ., լրաց. ԵՏՀԽ 14.04.22 թիվ 54,* ***լրաց. ԵՏՀԽ 19.05.22 թիվ 86, ԵՏՀԽ 19.08.22 թիվ 120, փոփ.*** *ԵՏՀԽ 17.10.22 թիվ 167)*

1. <> Բացառությամբ սույն տեխնիկական կանոնակարգի 7-րդ հավելվածում նշված պահանջների [↑](#footnote-ref-1)