

ԱՍԻԱԿԱՆ ԱԿՏՈՄՈՒԲԻԼԱՅԻՆ ՄԱՅՐՈՒԴԻՆԵՐԻ ՑԱՆՑԻ ՄԱՍԻՆ
ՄԻՋԿԱՌԱՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Պայմանավորվող կողմերը,
գիտակցելով միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների խթանման եւ զարգացման
անհրաժեշտությունը Ասիայում եւ Ասիայի ու հարեւան տարածաշրջանների միջեւ,
հաշվի առնելով ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի կազմավորման եւ
շահագործման գործում Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ
օվկիանոսի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովի անդամ երկրների միջեւ
համագործակցությունը,
համարելով, որ Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ
օվկիանոսի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովի անդամների միջեւ կապերի
ամրապնդման եւ միջազգային առեւտրի եւ զբոսաշրջության զարգացման համար
անհրաժեշտ է զարգացնել ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցը՝ միջազգային
փոխադրումների եւ շրջակա միջավայրի պաշտպանության պահանջներին
համապատասխան,
հաշվի առնելով արդյունավետ միջազգային ինտերմոդալ փոխադրումների գործնական
կիրառումը,
շարունակելով Ասիայում եւ Ասիայի ու հարեւան տարածաշրջանների միջեւ
միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների պլանավորման, զարգացման եւ
կատարելագործման գործում համատեղ ջանքերի գործադրումը,
համաձայնեցին հետեւյալի մասին.

ՀՈՂՎԱԾ 1

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիներ ցանցի հաստատումը

Պայմանավորվող կողմերը, այսուհետ՝ Կողմեր, հաստատում են ավտոմոբիլային
մայրուղիների առաջարկվող ցանցը (այսուհետ կանվանվի Ասիական ավտոմոբիլային
մայրուղիների ցանց), որի նկարագրությունը տրված է սույն Համաձայնագրի I
Հավելվածում՝ որպես միջազգային նշանակություն ունեցող ավտոմոբիլային
մայրուղիների երթուղիների զարգացման համակարգված պլան, որը նրանք մտադրված են
իրականացնել իրենց ներպետական ծրագրերի շրջանակներում:

ՀՈՂՎԱԾ 2

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի սահմանումը

I Հավելվածում նկարագրված Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցը
ներառում է Ասիայում միջազգային նշանակություն ունեցող երթուղիները, ներառյալ
մայրուղիները, որոնք իրենց զգալի մասով հատում են մեկից ավելի
ենթատարածաշրջան, ենթատարածաշրջաններով անցնող երթուղիները, այդ թվում՝
հարեւան ենթատարածաշրջանների հետ միացնող երթուղիները եւ Միավորված ազգերի
կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ օվկիանոսի տնտեսական եւ սոցիալական
հանձնաժողովի անդամ պետությունների տարածքներով անցնող մայրուղիների
երթուղիները:

ՀՈՂՎԱԾ 3

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի զարգացումը

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի երթուղիները համապատասխանեցվում
են սույն Համաձայնագրի II Հավելվածում նշված դասակարգմանն ու նախագծման
նորմերին:

ՀՈՂՎԱԾ 4

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի երթուղիների նշագրումը

1. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի երթուղիները նշագրվում են ճանապարհային նշանով, որի նկարագրությունը ներկայացված է սույն Համաձայնագրի III Հավելվածում:

2. Սույն Համաձայնագրի III Հավելվածում նկարագրված նշանին համապատասխանող ճանապարհային նշանները տեղադրվում են Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի բոլոր երթուղիների վրա՝ 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն համապատասխան պետության համար սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից հինգ (5) տարվա ընթացքում:

ՀՈՂՎԱԾ 5

Սույն Համաձայնագրի ստորագրման ընթացակարգը եւ նրա մասնակցի կարգավիճակի ստացումը

1. Սույն Համաձայնագիրը բաց է Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ օվկիանոսի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովի անդամ պետությունների ստորագրելու համար 2004 թ. ապրիլի 26- 28-ը՝ Շանհայում, Չինաստան, այնուհետեւ՝ 2004 թ. մայիսի 1-ից մինչեւ 2005 թ. դեկտեմբերի 31-ը՝ Նյու Յորքում՝ Միավորված ազգերի կազմակերպության կենտրոնական հաստատություններում:

2. Այդ պետությունները կարող են սույն Համաձայնագրի մասնակից դառնալ.

ա) վերջնական ստորագրմամբ,

բ) վավերացման, ընդունման կամ հաստատման պայմանով ստորագրմամբ, որին հետեւելու են վավերացումը, ընդունումը կամ հաստատումը,

գ) միանալով:

3. Վավերացումը, ընդունումը, հաստատումը կամ միացումը իրականացվում են պատշաճորեն կազմված փաստաթուղթը Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր

քարտուղարին ի պահ հանձնելու եղանակով:

ՀՈՂՎԱԾ 6

Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում ինսուներորդ օրը՝ այն օրվանից սկսած, երբ առնվազն ութ (8) պետությունների կառավարությունները համաձայնում են սույն Համաձայնագիրն իրենց համար պարտադիր լինելուն՝ 5-րդ հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր պետության նկատմամբ, որը, Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար պայմանների կատարման օրվանից սկսած, վերջնականապես կստորագրի կամ ի պահ

կհանձնի վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու վերաբերյալ փաստաթղթերը, Համաձայնագիրն ուժի մեջ կմտնի այդ պետության համար նշված փաստաթուղթը վերջնական ստորագրելուց կամ այն ի պահ հանձնելուց ինսուս (90) օր հետո:

ՀՈՂՎԱԾ 7

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խումբ

1. Համաձայնագրի ընթացքի ուսումնասիրման եւ առաջարկվող բոլոր լրացումների ուսումնասիրման համար Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ օվկիանոսի տարածաշրջանի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովը ստեղծում է Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խումբ: Աշխատանքային խմբի անդամներ են համարվում Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ օվկիանոսի տարածաշրջանի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովի բոլոր անդամ

պետությունները:

2. Աշխատանքային խումբն իր խորհրդակցություններն անց է կացնում երկու տարին մեկ անգամ: Ցանկացած Կողմ կարող է քարտուղարությանը հասցեագրված ծանուցման միջոցով դիմել Աշխատանքային խմբի հատուկ խորհրդակցություն գումարելու խնդրանքով: Քարտուղարությունը տեղեկացնում է աշխատանքային խմբի բոլոր անդամներին ստացված խնդրանքի մասին եւ աշխատանքային խմբի հատուկ խորհրդակցություն է հրավիրում, եթե Կողմերի առնվազն մեկ երրորդն իր համաձայնությունն է տվել քարտուղարության կողմից այդ մասին տեղեկացվելու օրվանից 4 ամսվա ընթացքում:

ՅՈՒՐԱԿՐԻ 8

Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում ուղղումներ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում կարող են ուղղումներ կատարվել սույն հոդվածում նշված ընթացակարգերին համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր Կողմ կարող է ուղղումներ կատարել սույն Համաձայնագրում:

3. Առաջարկվող յուրաքանչյուր փոփոխության տեքստ քարտուղարության կողմից ուղարկվում է Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խմբի բոլոր անդամներին աշխատանքային խմբի այն խորհրդակցությունից առնվազն քառասունհինգ (45) օր առաջ, որի ժամանակ առաջարկվում է ընդունել այդ ուղղումը:

4. Փոփոխությունը հաստատվում է Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խմբի կողմից՝ ներկա գտնվող եւ քվեարկությանը մասնակցող Կողմերի երկու երրորդ մեծամասնությամբ: Հաստատված ուղղումը քարտուղարությունն ուղարկում է Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որն էլ ուղարկում է այն բոլոր Կողմերին՝ ընդունելու համար:

5. Սույն հոդվածի 4-րդ կետին համապատասխան ընդունված ուղղումն ուժի մեջ է մտնում Կողմերի երկու երրորդի կողմից այն ընդունվելուց տասներկու (12) ամիս հետո: Փոփոխությունն ուժի մեջ է մտնում բոլոր Կողմերի համար՝ բացառությամբ այն Կողմերի, որոնք ուժի մտնելուց առաջ հայտնել են այն մասին, որ իրենք չեն ընդունում այդ ուղղումը: Ցանկացած Կողմ, որը հայտնել է այն մասին, որ չի ընդունում սույն կետին համապատասխան ընդունված ուղղումը, կարող է դրանից հետո՝ ցանկացած ժամանակ, Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին ի պահ հանձնել այդ ուղղումն ընդունելու մասին փաստաթուղթ: Այդ պետության համար ուղղումն ուժի մեջ է մտնում նշված փաստաթուղթն ի պահ հանձնելուց տասներկու (12) ամիս հետո:

ՅՈՒՐԱԿՐԻ 9

Սույն Համաձայնագրի I Հավելվածում ուղղումներ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի I Հավելվածում կարող են ուղղումներ կատարվել սույն հոդվածով նախատեսված ընթացակարգին համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր Կողմ կարող է ուղղումներ առաջարկել անմիջապես շահագրգիռ հարեւան պետությունների հետ խորհրդակցելուց եւ կոնսենսուս ապահովելուց հետո՝ բացառությամբ այն ուղղման, որը վերաբերում է այն ներքին մայրուղուն, որը չի փոխում միջազգային սահմանային անցումը:

3. Առաջարկվող յուրաքանչյուր ուղղման տեքստ քարտուղարության կողմից ուղարկվում է աշխատանքային խմբի բոլոր անդամներին աշխատանքային խմբի այն խորհրդակցությունից առնվազն քառասունհինգ (45) օր առաջ, որի ժամանակ առաջարկվում է ընդունել այդ ուղղումը:

4. Ուղղումը հաստատվում է Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խմբի կողմից՝ ներկա գտնվող եւ քվեարկությանը մասնակցող Կողմերի մեծամասնությամբ: Հաստատված ուղղումը քարտուղարությունն ուղարկում է Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որը ուղարկում է այդ ուղղումը բոլոր Կողմերին:

5. Սույն հոդվածի 4-րդ կետի դրույթներին համապատասխան հաստատված ուղղումը համարվում է ընդունված, եթե ծանուցման օրվանից վեց (6) ամսվա ընթացքում անմիջականորեն շահագրգիռ Կողմերից ոչ մեկը չի ծանուցում Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին այն մասին, որ ինքը այդ ուղղման վերաբերյալ ունի առարկություն:

6. Սույն հոդվածի 5-րդ կետին համապատասխան ընդունված ուղղումը բոլոր Կողմերի համար ուժի մեջ է մտնում սույն հոդվածի 5-րդ կետով նախատեսված վեց (6) ամիսը լրանալուց երեք (3) ամիս հետո:

7. Անմիջականորեն շահագրգիռ Կողմեր են համարվում.

ա) Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների նոր երթուղի ավելացնելու կամ առկա այն երթուղու փոփոխման դեպքում, որն իր մեծ մասով անցնում է մեկից ավելի ենթատարածաշրջանով - յուրաքանչյուր Կողմ, որի տարածքով անցնում է տվյալ երթուղին, եւ

բ) ենթատարածաշրջաններում Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների նոր երթուղի ավելացնելու կամ առկա երթուղու փոփոխման դեպքում, այդ թվում՝ հարեւան ենթատարածաշրջանները միացնող եւ անդամ պետությունների տարածքներով անցնող երթուղիների դեպքում - յուրաքանչյուր Կողմ, որը սահմանակից է հայտ ներկայացրած այն պետությանը, որի տարածքով անցնում է այդ երթուղին կամ Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղին, որն իր մեծ մասով հատում է մեկից ավելի ենթատարածաշրջան, որի հետ միանում է այդ նոր կամ փոփոխման ենթակա երթուղին: Սույն կետի նպատակների համար սահմանակից են համարվում նաեւ այն երկու Կողմերը, որոնց տարածքներում գտնվում են Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների այն երթուղու վրա գտնվող ծովային հաղորդակցության վերջնակետերը, որն իր մեծ մասով հատում է մեկից ավելի ենթատարածաշրջան, կամ վերջնակետերը գտնվում են վերոհիշյալ երթուղիների վրա:

8. Սույն հոդվածի 5-րդ կետի վերաբերյալ առարկությունները քննարկելու նպատակներով քարտուղարությունը Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին ուղղման տեքստի հետ միասին փոխանցում է անմիջականորեն շահագրգիռ Կողմերի ցուցակը:

ՀՈԴՎԱԾ 10

Սույն Համաձայնագրի II եւ III Հավելվածներում ուղղումներ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի II եւ III Հավելվածներում կարող են ուղղումներ կատարվել սույն հոդվածում նախատեսված ընթացակարգին համապատասխան:

2. Ուղղումներ կարող են առաջարկվել ցանկացած Կողմի կողմից:

3. Առաջարկվող ցանկացած ուղղման տեքստ քարտուղարության կողմից ուղարկվում է աշխատանքային խմբի բոլոր անդամներին աշխատանքային խմբի այն խորհրդակցությունից առնվազն քառասունհինգ (45) օր առաջ, որի ժամանակ առաջարկվում է ընդունել այդ ուղղումը:

4. Ուղղումը հաստատվում է Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների աշխատանքային խմբի կողմից՝ ներկա գտնվող եւ քվեարկությանը մասնակցող Կողմերի մեծամասնությամբ: Ընդունված ուղղումը քարտուղարությունն ուղարկում է Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որն էլ ուղարկում է այն բոլոր Կողմերին:

5. Սույն հոդվածի 4-րդ կետին համապատասխան ընդունված ուղղումը ընդունված կհամարվի, եթե, ծանուցման օրվանից սկսած, վեց (6) ամսվա ընթացքում Կողմերի ոչ ավելի, քան մեկ երրորդը չտեղեկացնի Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին այն մասին, որ ինքը այդ ուղղման վերաբերյալ առարկություն ունի:

6. Սույն հոդվածի 5-րդ կետին համապատասխան ընդունված ուղղումը բոլոր Կողմերի համար ուժի մեջ է մտնում սույն հոդվածի 5-րդ կետում նշված վեց (6) ամիսը լրանալուց հետո երեք (3) ամիս անց:

ՀՈԴՎԱԾ 11

Վերապահումներ

Սույն Համաձայնագրի որեւէ դրույթի նկատմամբ վերապահումներ չեն թույլատրվում՝ բացառությամբ 14-րդ հոդվածի 5-րդ կետում նախատեսված դեպքերի:

ՀՈԴՎԱԾ 12

Համաձայնագրից դուրս գալը

Ցանկացած Կողմ կարող է Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին ուղղված գրավոր ծանուցման միջոցով դուրս գալ սույն Համաձայնագրից: Համաձայնագրից դուրս գալն ուժի մեջ է մտնում այդ ծանուցումը Գլխավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից մեկ (1) տարի անց:

ՀՈԴՎԱԾ 13

Սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցումը

Սույն Համաձայնագիրը կորցնում է իր ուժը, եթե Կողմերի քանակը տասներկու (12) ամսվա որեւէ ժամանակահատվածի ընթացքում չի հասնում ութի (8):

ՀՈԴՎԱԾ 14

Վեճերի կարգավորումը

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ երկու կամ ավելի Կողմերի միջև ցանկացած վեճ, որը վիճող Կողմերը չեն կարող կարգավորել բանակցությունների կամ խորհրդակցությունների միջոցով, վիճող Կողմերից յուրաքանչյուր դիմումի հիման վրա ենթակա է լուծման եւ հանձնվում է, համապատասխանաբար, մեկ կամ մի քանի միջնորդների, որոնք ընտրվում են վիճող Կողմերի կողմից: Եթե հաշտեցման խնդրանքը ներկայացնելու օրվանից երեք (3) ամսվա ընթացքում վիճող Կողմերը համաձայնության չգան միջնորդի կամ միջնորդների ընտրության հարցում, ապա Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին՝ միասնական միջնորդ նշանակելու խնդրանքով, որին փոխանցվում է վեճը՝ լուծելու համար:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթներին համապատասխան նշանակված միջնորդի կամ միջնորդների եզրակացությունը պարտադիր ուժ չունի, սակայն հիմք է վիճող համապատասխան Պայմանավորվող կողմերի կողմից հարցի կրկնակի քննարկման համար:

3. Փոխադարձ պայմանավորվածությամբ Կողմերը, որոնց միջև վեճ է ծագել, կարող են նախօրոք համաձայնել, որ կընդունեն միջնորդի կամ միջնորդների եզրակացությունը որպես պարտադիր ուժ ունեցող:

4. Սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ եւ 3-րդ կետերը չպետք է մեկնաբանվեն որպես վիճող Կողմերի կողմից փոխադարձաբար համաձայնեցված՝ վեճի կարգավորման այլ միջոցները բացառող:

5. Յուրաքանչյուր պետություն կարող է վերջնական ստորագրման կամ վավերագիրը, ընդունման, հաստատման կամ միանալու մասին փաստաթղթերը ի պահ հանձնելու ժամանակ պաշտոնական վերապահում անել այն մասին, որ վեճերի կարգավորմանը վերաբերող սույն հոդվածի դրույթները պարտադիր չեն իր համար: Մյուս Կողմերի համար վեճերի կարգավորմանը վերաբերող սույն հոդվածի դրույթները պարտադիր չեն ցանկացած այն Կողմի համար, որը ի պահ է հանձնել այդ վերապահումը:

ՀՈԴՎԱԾ 15

Սույն Համաձայնագրի կիրառման սահմանափակումները

1. Սույն Համաձայնագրի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես խոչընդոտ Միավորված ազգերի կազմակերպության Կանոնադրությանը համահունչ եւ ստեղծված իրավիճակով սահմանափակվող այնպիսի միջոցներ ձեռնարկելու համար, որոնք Կողմն անհրաժեշտ է համարում իր արտաքին կամ ներքին անվտանգությունն ապահովելու

համար:

2. Կողմը գործադրում է բոլոր հնարավոր ջանքերը Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի զարգացման համար՝ սույն Համաձայնագրին համապատասխան ֆինանսավորման բյուջետային եւ այլ ձեւերի առկայության պայմանով եւ իր օրենքներին ու նորմատիվ ակտերին համապատասխան:

3. Սույն Համաձայնագրի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես Կողմերից որեւէ մեկի կողմից պարտավորության ստանձնում՝ թույլ տալ իր տարածքով բեռների եւ ուղեւորների փոխադրում:

ՀՈՂՎԱԾ 16

Կողմերին հղված ծանուցումները

Սույն Համաձայնագրի 7-րդ, 8-րդ, 9-րդ եւ 10-րդ հոդվածներում նախատեսված ծանուցումներից եւ 14-րդ հոդվածում ձեւակերպված վերապահումից բացի՝ Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարը Կողմերին եւ 5-րդ հոդվածում նշված պետություններին ծանուցում է.

ա) 5-րդ հոդվածին համապատասխան՝ վերջնական ստորագրման, վավերացման, ընդունման, հաստատման եւ միանալու մասին,

բ) 6-րդ հոդվածին համապատասխան՝ սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու ժամկետների մասին,

գ) 8-րդ հոդվածի 5-րդ կետին, 9-րդ հոդվածի 6-րդ կետին եւ 10-րդ հոդվածի 6-րդ կետին համապատասխան՝ սույն Համաձայնագրի ուղղումների ուժի մեջ մտնելու ժամկետի մասին,

դ) 12-րդ հոդվածին համապատասխան՝ Համաձայնագրից դուրս գալու մասին,

ե) 13-րդ հոդվածին համապատասխան՝ սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցման մասին:

ՀՈՂՎԱԾ 17

Համաձայնագրի Հավելվածները

Համաձայնագրի I, II եւ III Հավելվածները համարվում են սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

ՀՈՂՎԱԾ 18

Համաձայնագրի քարտուղարությունը

Սույն Համաձայնագրի քարտուղարության դերը կատարում է Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ Ասիայի եւ Խաղաղ օվկիանոսի տնտեսական եւ սոցիալական հանձնաժողովը:

ՀՈՂՎԱԾ 19

Սույն Համաձայնագրի ի պահ հանձնումը Գլխավոր քարտուղարին

Սույն Համաձայնագրի բնօրինակը ի պահ է հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որը պատշաճ կերպով վավերացված օրինակները ուղարկում է սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածում նշված բոլոր պետություններին:

Ի հաստատումն որի՝ պատշաճորեն լիազորված ներքստորագրյալները ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Ստորագրման համար բաց է Շանհայում, Չինաստան, 2004 թ. ապրիլի 26-ից, մեկ բնօրինակով՝ անգլերեն, չինարեն եւ ռուսերեն. ընդ որում՝ բոլոր երեք տեքստերը հավասարազոր են:

Հավելված I
Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանց

1. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցն իր մեջ ներառում է Ասիայի միջազգային նշանակության երթուղիները, ներառյալ այն երթուղիները, որոնք մեծ մասով հատում են մեկից ավելի այնպիսի ենթատարածաշրջաններ, ինչպիսիք են Արևելյան և Հյուսիսարևելյան Ասիան, Հարավային և Հարավարևմտյան Ասիան, Հարավարևելյան Ասիան և Հյուսիսային ու Կենտրոնական Ասիան, ենթատարածաշրջաններում գտնվող երթուղիները, այդ թվում՝ այն երթուղիները, որոնք դրանք միացնում են հարեւան ենթատարածաշրջանների հետ, և այն երթուղիները, որոնք անցնում են անդամ պետություններով և ապահովում են մուտքը դեպի. ա) մայրաքաղաքներ, բ) արդյունաբերական և գյուղատնտեսական գլխավոր կենտրոններ, գ) հիմնական օդանավակայաններ, ծովային և գետային նավահանգիստներ, դ) հիմնական բեռնարկղային համալիրներ ու դեպոներ, ե) հիմնական զբոսաշրջային ռեսուրսներ:

2. Երթուղիների համարները սկսվում են "AH" տառերով, որոնք նշանակում են "Ասիական մայրուղի" (Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիներ), որոնցից հետո դրվում են մեկ, երկու կամ երեք թվեր:

3. 1-ից մինչև 9-ը միանիշ համարներով նշվում են Ասիական ավտոմոբիլային այն մայրուղիները, որոնք մեծ մասով հատում են մեկից ավելի ենթատարածաշրջաններ:

4. Երկնիշ և եռանիշ համարները հատկացվում են՝ նշելու համար երթուղիները ենթատարածաշրջանների ներսում, այդ թվում՝ այն երթուղիները, որոնցով ենթատարածաշրջանները միացվում են հարեւան ենթատարածաշրջանի հետ, և՛ անդամ պետությունների ներքին ճանապարհային երթուղիները, ինչպես ներկայացված է ստորև.

ա) 10-ից 29-ը և 100-ից 299-ը համարներով նշվում են Հարավարևելյան Ասիայի ենթատարածաշրջանի երթուղիները. ներառյալ Բրունեյ Դարուսսալամը, Վիետնամը, Կամբոջան, Ինդոնեզիան, Լաոսի Ժողովրդադեմոկրատական Հանրապետությունը, Մալազիան, Մյանման, Սինգապուրը, Թաիլանդը և Ֆիլիպինները,

բ) 30-ից 39-ը և 300-ից 399-ը համարներով նշվում են Արևելյան և Հյուսիսարևելյան Ասիայի ենթատարածաշրջանի երթուղիները. ներառյալ Չինաստանը, Կորեայի Ժողովրդադեմոկրատական Հանրապետությունը, Մոնղոլիան, Կորեայի Հանրապետությունը, Ռուսաստանի Դաշնությունը (Հեռավոր արևելք) 1) և Ճապոնիան,

գ) 40-ից 59-ը և 400-ից 599-ը համարներով նշվում են Հարավային և Հարավարևմտյան Ասիայի ենթատարածաշրջանի երթուղիները. ներառյալ Բանգլադեշը, Բութանը, Հնդկաստանը, Նեպալը, Պակիստանը և Շրի Լանկան,

դ) 60-ից 89-ը և 600-ից 899-ը համարներով նշվում են Հյուսիսային, Կենտրոնական և Հարավարևմտյան Ասիայի երթուղիները. ներառյալ Աֆղանստանը, Հայաստանը, Ադրբեջանը, Վրաստանը, Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը, Ղազախստանը, Ղրղզստանը, Ռուսաստանի Դաշնությունը 1), Տաջիկստանը, Թուրքմենստանը, Թուրքիան և Ուզբեկստանը:

1) Երթուղիների համարակալման նպատակով Ռուսաստանի Դաշնությունը ընդգրկվում է երկու ենթատարածաշրջանների մեջ իր աշխարհագրական երկարության պատճառով:

ԱՍԻԱԿԱՆ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՄԱՅՐՈՒԳԻՆԵՐԻ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

Մեկից ավելի ենթատարածաշրջաններ հատող Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիներ

ԱԿՏ	Երթուղի	
Երթուղու		
համարը		

AH1 |Տոկիո-Ֆուկուոկա-լաստանավ-Պուսան-Կյոնգջու-Տեգու-Տեջոն-Սեուլ- |
|Սուսան-Գեսոն-Պիենյան-Սինույջու-Դադոնգ-Շենյան-Պեկին-Շիցզյաչժուան- |
|Սինյան-Ռիխան-Չանշա-Սյանտան-Գուանչժոու-(Շենչժեն)-Նանսին- |
|Յուիզուան-Խունզի-Դոնգդանգ-Յանոյ-Վին-Դոնգհա-Խյուե-Դանանգ-Խոյան- |
|Նյատրանգ-Բյենխոա(Վունգտաու)-Յոչիմին-Մոկբայ-Բավետ-Պոմպեն-Պոյպետ- |
|Արանյապրատետ-Կաբինբուրի-Խինկոնգ-Բանգպային (Բանգկոկ)-Նակիոնսավան- |
|Տակ-Մետոտ-Սյավադի-Պայաջ (Յանգոն)-Մեյկտիլա-Մանդալայ-Տամու-Մորեխ- |
|Իմպիալ-Կոխիմա-Դիմապուր-Նագաոն-Ջորաբադ (Գուվախատի)-Շիլլոնգ- |
|Դաուկի-Տամաբիլ-Սիլխետ-Կաչպուր-Դակկա-Ջեսսուր-Բենապու-Բանգաոն- |
|Կոլկաթա-Բարխի-Կանպուր-Ագրա-Դելի-Ատտարի-Ռազա-Լախոր-Ռավալպինդի |
|(Իսլամաբադ)-Յասսան-Աբդալ-Փեշավար-Տորխամ-Քաբուլ-Քանդազար-Դիլարամ- |
|Գերատ-Իսլամկալա-Դոկխարուն-Մեսիետ-Սաբգեւար-Դամգան-Սեմնան-Թեիրան- |
|Կազվին-Թավրիզ-Էյվոլի-Բազարգան-Գուրբուլակ-Դոգուբայազիթ-Ասկալե- |
|Ռեֆախիե-Սիվաս-Անկարա-Գերեդե-Ստամբուլ-Կապիկուլե-Բուլղարիայի |
|սահման

AH2 |Ղենպասար-Սուրաբայա-Սուրակարտա-Սեմարանք-Չիկամպեկ (Բանդունգ)- |
|Ջակարտա (Մերակ)-լաստանավ-Սինգապուր-Սինայ-Ռոտարա-Սերեմբան-Կուալա- |
|Լումպուր-Բատտերուերտ-Բուկիտ Կայու Խիտամ-Սադաո-Խատայ-Բանգկոկ- |
|Բանգպային-Նակիոնսավան Տակ-Չյանգրայ-Մեսայ-Տաչիլեկ-Կյաինգտոնգ- |
|Մեյկտիլա-Մանդալայ-Տամու-Մորեխ-Իմպիալ-Կոխիմա-Դիմապուր-Նագաոն- |
|Ջորաբադ |
|(Գուվախատի)-Շիլլոնգ-Դաուկի-Տամաբիլ-Սիլխետ-Կաչպուր-Դակկա- |
|Խատիկամբուլ-Բանգլաբանդի-Սիլիզուրի-Կակարբիտտա-Պատիլայա- |
|Նարայանգիատ-Կոխալպուր-Մեխենդրանագար-Բրամխադե Մանդի-Բանբասա- |
|Ռամպուր-Դելի-Ատտարի-Ռազա-Լախոր-Մուլտան-Ռորի-Կետտա-Տաֆտան- |
|Միրոթավեխ-Չախեդան-Կերման-Անար-Յազդ-Սալաֆչեգան-Թեիրան-Սավեխ- |
|Խամադան-Խոսրեի

AH3 |Ռիլան Ռիդե-Կյախտա-Ալտանբուլագ-Դարխան-Ռիլան Բատոր-Նալայխա-Չոյր- |
|Սայն շանդ-Չամին-Ռիդե-Երանխոտ-Պեկին-Տանգու |
|Շանհայ-Խանչժոու-Նանչան-Սյանտան-Գույան-Կունմին-Յզինխուն (Դալուո- |
|Մոնգլա-Կյաինտոնգ)-Մոխան-Բոտեն-Նատիյ-Խուլայսայ-Չյանգիոնգ-Չիանգրայ |

AH4 |Նովոսիբիրսկ-Բառնաուլ-Տաշանտա-Ռիլանբայշինտ-Խովդ-Յարանտայ |
|Ռիրումչի-Կաշի Խոնկիրաֆ-Խունջերաբ-Յասսան-Աբդալ-Ռավալպինդի |
|(Իսլամաբադ)-Լախոր-Մուլտան-Ռորի-Յայդարաբադ-Կարաչի |

AH5 |Շանհայ-Նանցզին-Սինյան-Սիան-Լանչժոու-Տուլֆան-Ռիրումչի-Կուլտուն- |
|Ջինգե-Խորգոս-Ալմաթի-Կասկեյեն-Կորդայ-Գեորգիեկա-Բիշկեկ-Կարաբալտա- |
|Չալդովար-Մերկե-Շիմքենդ-ժիբեկ-ժուլի-Չեռնյավկա-Տաշքենդ-Սիրդարյա- |
|Սամարղանդ-Նավոյ-Բուխարա-Ալյաթ-Ֆարապ-Թուրքմենաբատ-Մադի-Տեջեն- |
|Աշգաբատ-Սերդար-Թուրքմենբաշի-լաստանավ-Բաբու-Ալաթ-Գազի-Մամմեդ- |
|Գյանչա-Ղազախ-Կարմիր կամուրջ-Թբիլիսի-Մցխեթա-Խաշուրի-Սենակի-Փոթի |
|(լաստանավ մինչեւ Բուլղարիա, Ռումինիա, Ռկրաինա)-Բաթումի |
|(լաստանավ մինչեւ Բուլղարիա, Ռումինիա, Ռկրաինա)-Սարպի-Սարպ- |
|Տրաբզոն-Սամսուն-Մերզիֆոն-Գերեդե-Ստամբուլ-Կապիկուլե-Բուլղարիայի |
|սահման

AH6 |Պուսան-Կյոնգջու-Կանգնունգ-Կանսոն-Կոսոն-Վոնսան (Պիենյան)-Չոնչժին- |
|Սոնբոն-Կիսասան-Յասսան-Ռազդոլոյե-(Վլադիվոստոկ-Նախոդկա)- |
|Ռեսսուրիյսկ-Պոգրանիչնի-Սուլֆենիսե-Խարբին-Յիցիխար-Մանչժոուլի- |
|Չաբայկալսկ-Չիտա-Ռիլան Ռիդե-Իրկուտսկ-Կրասնոյարսկ-Նովոսիբիրսկ- |
|Օմսկ-Իսիկուլ-Կարագուգա-Պետրոպավլովսկ-Չիստոյե-Պետուխովո- |
|Չելյաբինսկ-Ռեֆա-Սամարա-Մոսկվա-Կրասնոյե-Բելառուսի սահման

AH7	Եկատերիկերուրգ-Չեյլաբինսկ-Տրոյսկ-Կաերակ-Կոստանայ-Աստանա- Կարագանդա-Բուրուբայտալ-Մերկե-Չալդովոր-Կարա Բալտա-Օ2-Անդիժան- Տաշքենդ-Սիրդարյա-Խավաստ-Խուջանդ-Դուշանբե-Նիժնի Փանջ-Շիրխան- Պոլեխումբի-Ջեբուլ Սարեջ-Քաբուլ-Կանդազար-Սպինբուդակ-Չաման-Կետտա- Կալատ-Կարաչի
AH8	Ֆինլանդիայի սահման-Տորպինովկա-Վիբորգ-Սանկտ Պետերբուրգ-Մոսկվա- Տամբով-Բորիսոգլեբսկ-Վոլգոգրադ-Աստրախան-Խասավյուրտ-Մախաչկալա- Կազմալյարսկի-Սամուր-Սումգայիթ-Բաքու-Ալյաթ-Բիլասուլվար-Աստարա- Ռաշտ-Կազվին-Թեիրան-Սավեի-Ախվազ-Բանդեր-Էմամ

Ենթատարածաշրջաններում Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիներ՝ ներառյալ այն երթուղիները, որոնք դրանք միացնում են հարեւան ենթատարածաշրջանների հետ, եւ Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների այն երթուղիները, որոնք անցնում են անդամ պետություններով

Հարավարեւելյան Ասիա	
AH11	Վյենտյան-Բանլաո-Տիակիսեկ-Սենո-Պակսա-Վեանգկիամ-Տրանպեանգոեալ- Սոնգտրանգ-Կռատյա-Պոմպեն-Սիանուկվիլ
AH12	Նատիյ-Ռոդոմսայ-Պակմոնգ-Լուանգպրաբանգ-Վյենտյան-Տիանալենգ- Նոնգկիայ-Ռոդոնտիանի-Կիոնկեն-Նակիոնռաչասիմա-Խինկոնգ
AH13	Ռոդոմսայ-Մուանգնգին-Խուայկոն-Ռիտտարադիտ-Պիտսանուլոկ-Նակիոնսավան
AH14	Խայֆոն-Յանոյ-Վյետրի-Լաոկայ-Խեկոու-Կունմին-Ռուիլի-Մուսե-Լաշիո- Մանդալայ
AH15	Վին-Կաոտրեո-Կեոնիա-Բանլաո-Տիակիսեկ-Նակիոնպիանոմ-Ռոդոնտիանի
AH16	Դոնգխա-Լաոբաո-Դենսավան-Սենո-Սավաննակիետ-Մուկիսոպիան-Կիոնկեն- Պիտսանուլոկ-Տակ
AH18	Խատյայ-Սունգայկոլոկ-Ռանտաու-Պանջանգ-Կոտա-Բարու-Կուանտան-Ջոխոր- Բարու-Ջոխոր-Բարու ամբարտակ
AH19	Նակիոնրատչասիմա-Կաբինբուրի-Լեմչաբանգ-Չոնբուրի-Բանգկոկ
AH25	Բանդա Աչեի-Մեդան-Տեբինտինգգի-Դումայ-Պեկանբարու-Ջամբի-Պալեմբանգ- Թանջունգ-Կարանգ-Բակաուխենի-լաստանավ-Մերակ
AH26	Լաոագ-Մանիլա-Լեգասպի-Մատնոգ-լաստանավ-Ալլեն-Տակլոբան-(Օրմոկ- լաստանավ)-Սեբու-Լիլոան-լաստանավ-Սուրիգատ-Դավաո (Կագայան դե Օրո)-Խեներալ-Սանտոս-Չամբանգա
Արեւելյան եւ Հյուսիսարեւելյան Ասիա	
AH30	Ռուսուրիյսկ-Խաբարովսկ-Բելոգորսկ-Չիտա

AH31	Բելոգորսկ-Բլագովեշենսկ-Խեյխե-Խարբին-Չանչուն-Շենյան-Դալյան	
AH32	Սանբոնգ-Վոնչոնգ-Ցյունսիե-Չանչուն-Արշան-Նումբուգ-Սումբեր- Զոյբալսան-Օնդորիան-Նալախիա-Ռիլան Բատոր-Ռիլաստայ-Խովդ	
AH33	Խարբին-Տունգզյան	
AH34	Լյանյունգան-Չժենչժու-Սիան	
	Զարավային Ասիա	
AH41	Սյանմի սահման-Տեկնաֆ-Կոկս Բազար-Չիտտագոնգ-Կաչպուր-Դակկա- Խատիկամբուլ-Ջեսսուր-Մոնգլա	
AH42	Լանչժոու-Սինին-Գոլմուդ-Լիսասա-Չժանմու-Կոդարի-Կատմանդու- Նարայնգիատ-Պատիլայա-Բիրգանչ-Ռակսաուլ-Պիպրակոտի-Մուգաֆարպուր- Բարաունի-Բարիսի	
AH43	Ագրա-Գվալիոր-Նագպուր-Յայդարաբադ-Բանգալոր-Կրիշնագիրի-Մադուրայ- Դիանուշկոդի-լաստանավ-Թալայմաննար-Դամբուլլա-Կուրունեգալա-(Կանդի)- Կոլմբո-Մատարա	
AH44	Բլասոր-Բիսուբանեսվար-Տրինկոմալի-Դամբուլլա	
AH45	Կոլկաթա-Խարագպուր-Վիսակիսապատնամ-Վիդժայավադա-Չենսայ-Կրիշնագիրի- Բանգալոր	
AH46	Խարագպուր-Նագպուր-Դիսուլե	
AH47	Գվալիոր-Դիսուլե-Տիսանե (Մումբայ)-Բանգալոր	
AH48	Պիսունետշոլինգ-Յնդկաստանի սահման	
AH51	Պեշավար-Դերա Իսմայիլ Խան-Կետտա	
	Զյուսիսային, Կենտրոնական, Զարավարեմտյան Ասիա	
AH60	Օմսկ-Չերլակ-Պրիիրտիշկոյե-Պավլոդար-Սեմիպալատինսկ-Տասկետեն- Ուչարալ-Ալմաթի-Կասկելեն-Բուրուբայտալ	
AH61	Կաշի-Տուրուգարտ-Տորոուգարտ-Նարին-Բիշկեկ-Գեորգիեկա-Կորդայ-Մերկե- Զիմկենդ-Կիզիլ-Օրդա-Արալսկ-Կարաբուտան-Ակտյուբինսկ-Ուրալսկ- Կամենկա-Օգիմկի-Սարատով-Բորիսոգլեբսկ-Վորոնեժ-Կուրսկ-Կրուպեց- Ուկրաինայի սահման	
AH62	Պետրովավոդսկ-Արկալիկ-Ջեգկազգան-Կիզիլ-Օրդա-Չիմքենդ-Ժիբեկ-ժոլի- Զերնյավկա-Տաշքենդ-Սիրդարյա-Սամարղանդ-Գուզար-Տերմեզ-Յայրաթան- Մագարի-Շարիֆ	
AH63	Սամարա-Կուրլին-Պոզոդաեու-Ուրալսկ-Ատիրաու-Բեյնեու-Օագիս-Նուկուս- Բուխարա-Գուզար	
AH64	Բառնաուլ-Վեսելոյարսկի-Կրասնիյ-Աուլ-Սեմիպալատինսկ-Պավլոդար- Շիդերտի-Աստանա-Կոկչետավ-Պետրովավոդսկ	

AH65	Կաշի-Արկակստան-Իրկեշտամ-Սարիտաշ-(O2)-Կարամիկ-Վախդատ-Դուշանբե- Տուրսունգադե-Ռֆգուն-Տերմեգ
AH66	Զինաստանի սահման- Կուլմայի կիրճ-Խորուզ-Կուլոբ-Վախդատ-Դուշանբե
AH67	Կուլտան-Բակետու-Բախտի-Կասկեսկեն-Սեմիպալատինսկ-Պավլոդար-Շիդերտի- Կարագանդա-Ջեզկազգան
AH68	Զգինխե-Ալատավշանկու-Դոստիկ-Ռֆչարալ
AH70	Ռկրաինայի սահման-Դոնեցկ-Վոլգոգրադ-Աստրախան-Կոտլայեկա-Ատիրաու- Բելնու-ժատիբայ(Ակտաու)-Բեկդաշ-Թուրքմենբաշի-Սերդար-Գուդուրլու- Ինչե Բորոուն-Գորգան-Սարի-Սեմնան-Դամգխան-Յազդ-Անար-Բենդեր-Աբբաս
AH71	Դիլարամ-Չարանգ-Միլակ-Չաբուլ-Դաշտակ
AH72	Թեիրան-Կոմ-Էսֆահան-Շիրագ-Բուշեր
AH75	Տեջեն-Սարախս-Սարակխս-Մեշխեդ-Բիրջանդ-Նեխբանդան-Դաշտակ-Չահեդան- Չաբախար
AH76	Պոլեխումրի-Մազարի-Շարիֆ-Գերատ
AH77	Ջեբելսարջ-Բամյան-Գերատ-Տուրգունդի-Սերկետաբաթ-Սարի
AH78	Աշգաբատ-Չովդանի անցում-Բաջգիրան-Կուչամ-Շաբգելար-Կերման
AH81	Լարսի-Սցխետա-Թբիլիսի-Սադախլո-Բագրատաշեն-Վանաձոր-Աշտարակ-Երեւան- Երասխ-Սադարակ-(Թուրքիայի սահման) Նախիջեւան-Ջուլֆա (Ջուլֆա)- Օրդուբադ-Ագարակ-Մեղրի Ագբանդ-Յորադիգ-Գազիմամեդ-Ալյաթ-Բաքու-լաստանավ-Ակտաու
AH82	Ռուսաստանի Դաշնության սահման-Լեսելիձե-Սուխում-Սենակի-Խաշուրի- Ախալցխա (Վալե)-ժղանով-Բավրա-Գյումրի (Ակուրիկ)-Աշտարակ-Երեւան- Երասխ-Գորիս-Կապան-Մեղրի-Ագարակ-Նուրդուզ-Ջուլֆա-Իվեոլլու
AH83	Դազախ-Ռֆգունտալա-Պառավաբար-Երեւան
AH84	Դոգուբայազեթ-Դիարբեքիր-Գազյանտեպ-Տոպրակկալե (Իսկենդերոն)-Ադանա- Իչել

Նշումներ: Փակագծերում նշված երթուղիները նշանակում են, որ դրանք ճյուղավորվում են փակագծերից անմիջապես առաջ նշված վայրից:
Ընդգծված մասերը նշանակում են Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների պոտենցիալ երթուղիներ:
"Լաստանավ" բառը չպետք է մեկնաբանվի որպես Կողմերի՝ որեւէ պարտավորության ստանձնում:

Հավելված II

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի դասակարգումը եւ նախագծման
նորմերը

I. Ընդհանուր դրույթներ

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների դասակարգումը եւ նախագծման նորմերը հանդիսանում են նվազագույն ստանդարտները եւ պահանջները՝ կապված շինարարության, Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ժամանակակից չափանիշների եւ պահպանման հետ: Կողմերը ձեռնարկում են բոլոր ջանքերը սույն դրույթները պահպանելու համար, ինչպես նոր ճանապարհներ կառուցելիս, այնպես էլ արդեն գոյություն ունեցող ճանապարհները ժամանակակից չափանիշներին համապատասխանեցնելիս եւ որակը բարձրացնելիս: Այդ ստանդարտները չեն կիրառվում կառուցապատված տարածքի նկատմամբ 1):

1) Կողմը նշում է կառուցապատված տարածքները իր պահանջներին համապատասխան:

II. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիների դասակարգումը

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների դասակարգումը ներկայացված է 1-ին աղյուսակում:

I կարգ	Նկարագրություն	Ճանապարհային ծածկույթ	
Ավտոմայրուղի Ավտոմոբիլային ճանապարհ Ասֆալտբետոն եւ ցեմենտբետոն			
վերահսկելի մուտքով			
II կարգ	Չորս եւ ավելի գծեր	Ասֆալտբետոն եւ ցեմենտբետոն	
III կարգ	Երկու գիծ	Ասֆալտբետոն եւ ցեմենտբետոն	
IV կարգ	Երկու գիծ	Բիտումով կրկնակի մշակված	
		ծածկույթ	

Աղյուսակ 1. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների դասակարգումը

Դասակարգման ցուցակում "ավտոմայրուղի" հասկացությունը վերաբերում է ավտոմոբիլային այն ճանապարհներին, որոնք ունեն վերահսկելի մուտք: Վերահսկելի մուտքով ավտոմոբիլային ճանապարհները նախատեսված են բացառապես ավտոմեքենաների

համար: Վերահսկելի մուտքով ավտոմոբիլային ճանապարհներ հնարավոր է մտնել միայն տարբեր մակարդակի հանգույցների միջոցով: Երթեւեկության անվտանգությունն ու մեքենաների երթեւեկության բարձր արագությունն ապահովելու նպատակով վերահսկելի մուտքով ավտոմոբիլային ճանապարհների օգտագործումն արգելված է մոպեդների, հեծանիվների եւ հետիոտների համար: Վերահսկելի մուտքով ավտոմոբիլային ճանապարհների համար նույն մակարդակի վրա ճանապարհային հատումներ չեն նախագծվում, իսկ երթեւեկելի մասը բաժանվում է միջին գծով:

III կարգն օգտագործվում է միայն շինարարության ֆինանսավորման համար միջոցների սահմանափակ ծավալի եւ/կամ ճանապարհի կառուցման համար հատկացված սահմանափակ գծի դեպքում: Այսպիսով հնարավորինս կարճ ժամկետներում հարկավոր է կատարելագործել ճանապարհային ծածկույթը եւ դարձնել այն ասֆալտբետոնե կամ ցեմենտբետոնե: Հաշվի առնելով, որ III կարգը համարվում է նվազագույնս ցանկալի չափանիշ, հարկավոր է խրախուսել III կարգից ցածր գտնվող ճանապարհի ցանկացած հատվածի՝ ժամանակակից չափանիշներին համապատասխանեցնելու աշխատանքը, որպեսզի նրանք համապատասխանեն տվյալ կարգի չափանիշներին:

III. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի մեջ մտնող

ավտոմոբիլային ճանապարհների նախագծման նորմերը

1. Տարածքի դասակարգում
Տարածքի դասակարգումը ներկայացված է 2-րդ աղյուսակում:

Աղյուսակ 2. Տարածքի դասակարգում

Տարածքի դասակարգում	Երկայնակի թեքություն
Ջարթավայրի ռելիեֆ (Ջ)	0-10 տոկոս
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	10-25 տոկոսից ավելի
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	25-60 տոկոսից ավելի
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	ավելի քան 60 տոկոս

2. Հաշվարկային արագությունը

Հաշվարկային արագությունները որոշվում են հետևյալ սիշերով՝ 120, 100, 80, 60, 50, 40 եւ 30 կմ/ժ: Հաշվարկային արագության, ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման եւ տարածքի դասակարգման փոխկապակցությունը ներկայացված են 3-րդ աղյուսակում: 20 կմ/ժ հաշվարկային արագությունը կիրառելի է միայն ավտոմայրուղու համար (վերահսկելի մուտքով, բաժանիչ գծով եւ խաչմերուկներով ավտոմոբիլային ճանապարհի համար՝ տարբեր մակարդակներով):

Աղյուսակ 3. Կախվածությունը հաշվարկային արագության, ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման եւ տարածքի միջեւ

Տեղանք	((Չափման միավոր կմ/ժ)			
	IV կարգ	III կարգ	II կարգ	I կարգ
Ջարթավայրի ռելիեֆ (Ջ)	120	100	80	60
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	100	80	60	50
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	80	50	50	40
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	60	50	40	30

3. Լայնակի պրոֆիլ

4-րդ աղյուսակում նշված են հեռացման ուղու լայնության չափսերը, երթելեկության գծի լայնությունը, եզրագծի լայնությունը, բաժանիչ գծի լայնությունը, ճանապարհային ծածկույթի կորությունը եւ յուրաքանչյուր կարգի ճանապարհի եզրագծի կորությունը:

Հաստատապես առաջարկվում է, որ այն հատվածներում, որտեղ ավտոմեքենաների անարգել երթելեկությանը խոչընդոտում է հետիոտների, հեծանիվների եւ անվավոր սայլակների երթելեկությունը, դա ավտոմեքենաների երթելեկությունից բաժանել անհրաժեշտ տեղերում հատուկ անցումներ եւ/կամ մայթեր կառուցելով:

4. Մայրուղու պլանը

Ճանապարհն իր պլանով պետք է համապատասխանի այն տեղանքի տեղագրական առանձնահատկություններին, որով այն անցնում է: Կորերի նվազագույն շառավիղները պլանում պետք է կիրառել միայն անհրաժեշտությունից ելնելով եւ անցումների կորերի համակցությամբ: Ցանկացած հնարավորության դեպքում պետք է պլանում խուսափել կորերի զուգակցումից: 5-րդ աղյուսակում նշված են մայրուղիների կորերի նվազագույն շառավիղները՝ ըստ յուրաքանչյուր կարգի:

Աղյուսակ 4. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի ավտոմոբիլային ճանապարհների նախագծման նորմերը

Մայրուղային ճանապարհների դասակարգումը	Ավտոմայրուղի (4 կարգ (4 կարգ (2 գիծ) III կարգ (2 գիծ)			
	III կարգ (2 գիծ)	II կարգ (2 գիծ)	I կարգ (2 գիծ)	I կարգ (2 գիծ)
Տեղանքի դասակարգումը	3 Թ L Կ 3 Թ L Կ 3 Թ L Կ 3 Թ L Կ			
Յաջվարկային արագություն (կմ/ժ)	120 100 80 60 100 80 50 80 60 50 40 60 50 40 30			
Լայնու-Իրեռացման թյուն գծեր (մ)	(50)	(40)	(40)	(30)
Երթևեկելի մասի գծերը	3,50	3,50	3,50	3,00 (3,25)
Ճանապարհային յին եզրագծեր	3,00 2,50 3,00 2,50 2,00 1,5 0,75			
Բաժանման գծեր	4,00 3,00 3,00 2,50			
Մայրուղիների նախագծում կորերի նվազագույն շառավիղ (մ)	520 350 210 115 350 210 80 210 115 80 50 115 80 50 30			
Ճանապարհային ծածկույթի թեքությունը (%)	2	2	2	2-5
Ճանապարհային եզրագծի թեքությունը (%)	3-6	3-6	3-6	3-6
Ճանապարհային ծածկույթի տեսակը	Ասֆալտբետոն/ ցեմենտբետոն	Ասֆալտբետոն/ ցեմենտբետոն	Ասֆալտբետոն/ ցեմենտբետոն	Երկակի թիտումային
		մշակում		

Վիրաժի	10	10	10	10								
առավելագույն թեքությունը (%)												
Առավելագույն լուղահայաց թեքությունը (%)	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Հաշվարկված լեռնվածությունը (նվազագույնը)	HS20-44			HS20-44			HS20-44			HS20-44		

Նշումներ: Փակագծերում նշված թվերը նշում են առաջարկվող չափսերը: Ճանապարհի պլանում կոր գծի նվազագույն շառավիղը որոշվում է նրա վիրաժի հետ միասին: Բաժանման գծի առաջարկվող լայնությունը կարող է նվազեցվել պատշաճ պաշտպանիչ պարսպի առկայության դեպքում: Կողմերը կիրառում են իրենց ազգային նորմերը այնպիսի կառույցների շինարարության ժամանակ, ինչպիսիք են կամուրջները, էստակադները եւ թունելները:

Աղյուսակ 5. Մայրուղու պլանում կորերի նվազագույն շառավիղները

Տեղանք	(Չափման միավոր՝ մ)			
	I կարգ	II կարգ	III կարգ	IV կարգ
Հարթավայրի ռելիեֆ (Հ)	520(1000)	350(600)	210	115
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	350(600)	210(350)	115	80
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	210(350)	80(110)	80	50
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	115(160)	80(110)	50	30

Նշում: Փակագծերում ներառված թվերը ներկայացնում են առաջարկվող նիշերը:

Պլանում կորերի նվազագույն շառավիղները առաջարկվում է սահմանափակել միայն բացառիկ դեպքերում, իսկ այլ դեպքերում անհրաժեշտ է կիրառել կորերի շառավիղները, որոնք գերազանցում են համապատասխան նվազագույն շառավիղները 50-100%-ով:

Պլանում կորերի նախագծման ժամանակ լեռնոտ եւ լեռնային ռելիեֆի պայմաններում առաջարկվում է դրանք դիտել երկայնական կտրվածքի եւ կորերի միջեւ ընկած տարածության զուգակցությամբ:

Անցումային կորերը հարկավոր է նախագծել կորերը շառավիղների հետ միացնելու համար 6-րդ աղյուսակում նշված չափանիշներից պակաս: Այն դեպքերում, երբ նրանց շառավիղները կրկնակի գերազանցում են 6-րդ աղյուսակում նշված չափանիշները, առաջարկվում է նախագծել նաեւ անցումային կորեր:

Աղյուսակ 6. Անցումային կորերի նախագծում պահանջող շառավիղներ

(Չափման միավոր՝ մ)	
--------------------	--

Տեղանք	II կարգ	III կարգ	IV կարգ
Յարթավայրի ռելիեֆ (Յ)	2100	1500	900
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	1500	900	500
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	900	500	350
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	500	500	250

Անցումային կորի նվազագույն երկարության նկատմամբ առաջարկվում է կիրառել 7-րդ աղյուսակում նշված չափանիշները:

Աղյուսակ 7. Անցումային կորի նվազագույն երկարությունը

(Չափման միավոր՝ մ)				
Տեղանք	II կարգ	III կարգ	IV կարգ	V կարգ
Յարթավայրի ռելիեֆ (Յ)	100	85	70	50
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	85	70	50	40
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	70	50	40	35
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	50	50	35	25

Վիրաժի առավելագույն թեքությունը պետք է տեղանքի բոլոր տեսակների համար հավասար լինի 10%-ի:

5. Երկայնական պրոֆիլ

Թմբային տեղանքում ճանապարհի երկայնական պրոֆիլը պետք է լինի հնարավորինս սահուն՝ հաշվի առնելով տեղանքի ռելիեֆի հարթեցման ժամանակ հողաթմբերի եւ փոսերի ստեղծման տնտեսական նպատակահարմարությունը: Ճանապարհի երկայնական թեքության առավելագույն թույլատրելի մեծության ընտրության ժամանակ առաջարկվում է հաշվի առնել այն, որ հետագայում նրա համապատասխանեցումը ժամանակակից չափանիշներին կարող է հանգեցնել նախնական ներդրումների կորստի:

8-րդ աղյուսակում նշված առավելագույն թեքության չափանիշներն օգտագործվում են մայրուղիների բոլոր կարգերի համար:

Աղյուսակ 8. Առավելագույն ուղղահայաց թեքություն

Տեղանքի դասակարգում	Առավելագույն ուղղահայաց թեքություն
Յարթավայրի ռելիեֆ (Յ)	4 տոկոս
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	5 տոկոս
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	6 տոկոս

Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	7 տոկոս	
---------------------	---------	--

Այն դեպքերում, երբ վերելքի հատվածների երկարությունը գերազանցում է 9-րդ աղյուսակում նշված մեծությունները, առաջարկվում է բեռնատարների ինտենսիվ երթուղիների դեպքում վերելքների վրա կառուցել երթուղիների լրացուցիչ գծեր: 9-րդ աղյուսակում ներկայացված է թեք հատվածի անհրաժեշտ երկարությունը, որի դեպքում առաջարկվում է ավտոմայրուղիների եւ Լ կարգի ճանապարհների վերելքներում կառուցել երթուղիների լրացուցիչ գիծ:

Աղյուսակ 9. Տարբեր երկայնական թեքության դեպքում վերելքի առավելագույն երկարությունը

Տեղանքի դասակարգում	Ավտոմայրուղի	Լ կարգ
Յարթավայրի ռելիեֆ (Յ)	3 տոկոս - 800 մ 3 տոկոս - 900 մ	
	4 տոկոս - 500 մ 4 տոկոս - 700 մ	
Թմբային ռելիեֆ (Թ)	4 տոկոս - 700 մ 4 տոկոս - 800 մ	
	5 տոկոս - 500 մ 5 տոկոս - 600 մ	
Լեռնոտ ռելիեֆ (Լ)	5 տոկոս - 600 մ 5 տոկոս - 700 մ	
	6 տոկոս - 500 մ 6 տոկոս - 500 մ	
Լեռնային ռելիեֆ (Կ)	6 տոկոս - 500 մ 6 տոկոս - 500 մ	
	7 տոկոս - 400 մ 7 տոկոս - 400 մ	

6. Ճանապարհային ծածկույթ

Ճանապարհների երթուղիների մասը պետք է ունենա ցմենտբետոնե կամ ասֆալտբետոնե ծածկույթ: Դրա հետ մեկտեղ III կարգի ճանապարհները կարող են ունենալ բիտումի կրկնակի մշակումով խճաքարային ծածկույթ:

Ասֆալտե ավտոմայրուղիների ցանցի հատվածների մեծ մասի ծածկույթը վնասվում է անբավարար կրողունակությունից: Այդ կապակցությամբ անհրաժեշտ է մանրամասն սահմանել ծածկույթի վրա հաշվարկային բեռնվածությունը, որպեսզի չթուլատրվի ճանապարհային ծածկույթի վնասումը, եւ, վերջին հաշվով, կրճատվեն ճանապարհի պահպանման ծախսերը:

Դրա հետ մեկտեղ ճանապարհային ծածկույթի նախագծման ժամանակ պետք է ուշադրություն դարձնել հետեւյալ գործոններին.

- ա) բեռնվածությունը սռնու վրա,
- բ) երթուղիների ինտենսիվությունը,
- գ) ծածկույթի հիմքում եւ հողի շերտում օգտագործվելիք նյութերի որակը (քանի որ շինարարական նյութերի որակը առանձին երկրներում տարբեր է, ուստի ճանապարհային ծածկույթների հաշվարկման հրահանգը չի մոցվել Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի նախագծման նորմերի մեջ):

7. Հաշվարկային բեռնվածությունը

Նախագծային բեռնվածությունները (առավելագույն բեռնվածությունները սռնիների վրա) պետք է սահմանել՝ հաշվի առնելով ծանր տրանսպորտային միջոցների եւ հատկապես բեռնարկղերի փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների ավելացումը: Ճանապարհների վաղաժամ վնասումը կանխարգելելու եւ նրանց պահպանման ծախսերը կրճատելու համար Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցը պետք է ունենա ճանապարհային ծածկույթների բարձր կրողունակություն:

Կառույցների նախագծման նպատակով նվազագույն բեռնվածության համար հարկավոր է կիրառել HS 20-44 նվազագույն բեռնվածությունը, ինչը միջազգային չափանիշ է, որը համապատասխանում է լրիվ բեռնված կցորդի առաջացրած բեռնվածությանը:

8. Կամրջատակի չափսերը

Կամրջատակի նվազագույն չափսը պետք է կազմի 4.5 մ, ինչը միջազգային չափանիշի (ISO) բեռնարկղերի անվտանգ փոխադրման պահանջ է: Միաժամանակ, այն դեպքերում, երբ անհնար է ապահովել կամրջատակի բավարար չափսը առկա շինությունների, օրինակ՝ կամրջների վերակառուցման բարձր արժեքի պատճառով, կարելի է օգտագործել ցածր ստեղծվածքով կցորդներ:

9. Շրջակա միջավայր

Նոր ճանապարհների շինարարության նախագծման ժամանակ պետք է, ներպետական Նորմերին համապատասխան, կատարվի շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատում:

Ցանկալի է նաեւ ընդլայնել այդ դրույթը՝ նախատեսելով այդ գնահատականը գոյություն ունեցող ավտոմոբիլային ճանապարհների վերակառուցման կամ ժամանակակից չափանիշներին խիստ համապատասխանեցման ժամանակ:

10. Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունը

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի զարգացման ժամանակ Կողմերը մեծ ուշադրություն են դարձնում ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության խնդիրներին:

Հավելված III

Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի ճանաչումը եւ նշագրումը

1. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի ճանաչման եւ նշագրման համար օգտագործվող նշանն ունի քառանկյուն ձեւ:
2. Այդ նշանը կազմված է AH տառերից, որոնց, որպես կանոն, հաջորդում է արաբական թվերով նշված երթուղու համարը:
3. Նշանն ունի սպիտակ կամ սեւ գրառում. այն կարող է ամրացվել այլ նշանների կամ համատեղվել դրանց հետ:
4. Նշանը պետք է ունենա այնպիսի չափսեր, որ մեծ արագությամբ երթեւեկող տրանսպորտային միջոցի վարորդը կարողանա հեշտությամբ ճանաչել եւ հասկանալ այդ նշանը:
5. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի ճանաչման եւ նշագրման համար նախատեսված նշանը չի բացառում այնպիսի նշանի օգտագործման հնարավորությունը, որը, ազգային ստանդարտներին համաձայն, նշանակում է ճանապարհ:
6. Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիների համարներն ընդգրկվում են տվյալ պետության ցուցանշանների համակարգում (կամ միացվում են այդ համակարգին): Համարների նշումով նշանը կարող է տեղադրվել ինչպես յուրաքանչյուր մուտքից կամ հանգույցից առաջ, այնպես էլ նրանցից հետո:
7. Այն դեպքում, երբ պետությունները ինչպես Ասիական ավտոմոբիլային

մայրուղիների ցանցի միջկառավարական Համաձայնագրի, այնպես էլ Միջազգային մայրուղիների մասին Եվրոպական համաձայնագրի Կողմեր են, երթուղիները նշվում են կամ Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիների նշաններով, կամ Եվրոպական միջազգային ավտոմայրուղիների նշաններով, կամ եւ առաջիններով, եւ երկրորդներով՝ Կողմերի հայեցողությամբ:

8. Եթե Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղին փոխվում է մեկ այլ երթուղու կամ հատում է այլ երթուղի, ապա առաջարկվում է նշել Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների երթուղիների համապատասխան համարները նման մուտքից կամ հանգույցից առաջ:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 05.09.2005 թ.