

MİNGƏÇEVİR TURİZM KOLLECI

**“ Yol hərəkətinin təşkili
və təhlükəsizliyi ”**

fənnindən mühazirələr

**Orta İxtisas Təhsil müəssisələrində
fənnin tədrisi üçün nəzərdə tutulub**

Mingəçevir-2022

GİRİŞ

Yol hərəkəti qaydaları “Azərbaycan Respublikasının qanunu” 3 iyul 1998-ci il il tarixində qəbul edilmişdir.

Bizim respublikamızda hərəkət sağ tərəflidir, ona görə də nəqliyyat vasitələrinin sükan mexanizmi sol tərəflidir, yəni əksər nəqliyyat vasitələrində, xüsusilə respublikamız da istismar olunan nəqliyyat vasitələrində sükan mexanizmi sol tərəfdə yerləşir.

Ona görə də respublikamızda hərəkət ona uyğun olaraq təşkil olunur. Avtomobil ən çox istifadə olunan yerüstü nəqliyyat vasitəsidir. Ümumi daşınan yük dövriyyəsinin 3/2 hissəsi avtomobil nəqliyyatının üzərinə düşür.

Bizim respublikamızda yollar 5 üsulla nizamlanır.

1. Yol nişanları vasitəsilə
2. Nişanlama xətləri vasitəsilə
3. Nizamlayıcı milis nəfəri vasitəsilə
4. Setoforlar vasitəsilə
5. Sürücülərin şərti siqnalları vasitəsilə

Yollarda qəza hadisələrinin sayını azaltmaq üçün çalışmaq lazımdır ki, bütün yollarda hərəkət birtərəfli olsun və svetoforlarla, nişanlarla təchiz edilsin.

Yol hərəkətinin iştirakçılarının və cəmiyyətin yol hərəkəti qaydalarına əməl olunmasına nail olmaq lazımdır.

Nəqliyyat vasitələrinin hərəkət hissəsində yerləşməsinə, yolun əsas hərəkət zolaqlarının tutulmasını və hərəkətin başqa iştirakçılara mane olmamağı əsas meyar kimi qəbul etmək lazımdır.

Hərəkət zamanı xüsusi təyinatlı nəqliyyat vasitələrinə, xüsusilə miqalı yanan və siren siqnalı verən nəqliyyat vasitələri yaxınlaşdıqda, nəqliyyatı hərəkət hissəsinin sağ tərəfinə çəkib gözləməli, onlara yol verməli.

Yol hərəkəti haqqında qanun-yollarda nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz və rahat hərəkətini təşkil etmək məqsədilə kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsinə xidmət edir.

Dövlətimiz avtomobil yollarının yenidən tikilməsinə, əsaslı təmirinə və cari təmirinə sisteməlik fikir verməlidir.

Yol hərəkət təhlükəsizliyini təmin etmək və hərəkət şəraitini yaxşılaşdırmaq üçün yollar planlı şəkildə genişləndirilməli, yol qurğularının lazım olan yerlərdə qoymaqla təmin etməlidir.

Yol hərəkəti qanunlarına əməl etmək hər bir sürücünün, piyadaçının, sərnişinin, hətta məktəblinin borcudur.

Yaşayış məntəqələrində sürət rejiminə əməl etmək hər bir sürücünün borcudur.

1. Əsas anlayışlar

Bu qanunda aşağıdakı anlayışlardan istifadə olunur:

1) yol hərəkəti – xüsusi nəzərdə tutulmuş yollarda nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə və ya belə kömək olmadan hərəkət etmək, habelə sərnişin və yük daşınması üzrə fiziki və hüquqi şəxslərin tələbatlarını ödəmək prosesində yaranan ictimai münasibətlərin məcmusudur.

2) yol hərəkətinin təşkili - nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsizliyini, fasiləsiz və rahat hərəkətini, optimal sürətini təmin etmək məqsədilə küçə-yol şəbəkəsində həyata keçirilən və yol hərəkətinin ayrılmaz hissəsi olan mühəndis və təşkilati tədbirlər sistemidir.

3) yol hərəkətinin təhlükəsizliyi – yol hərəkəti iştirakçılarının və cəmiyyətin yol-nəqliyyat hadisələrindən və onların nəticələrindən müdafiə olunma dərəcəsini göstərən yol hərəkəti vəziyyətidir.

4) beynəlxalq yol hərəkəti – bir dövlətin fiziki və ya hüquqi şəxsinə məxsus olan və başqa dövlətin ərazisinə müvəqqəti gətirilərək və orada qeydiyyatla alınmayan nəqliyyat vasitəsinin iştirak etdiyi yol hərəkətidir.

5) avtomobil yolu – yol hərəkəti qaydalarına, dövlət standartlarına və digər normativ-hüquqi aktlara uyğun ölçülərə və kütləyə malik avtomobillərin, avtobusların, motosikletlərin müəyyənləşdirilmiş sürətlə təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin etmək üçün nəzərdə tutulan yoldur.

6) avtomagistral – nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün xüsusi çəkilmiş və nəzərdə tutulmuş elə bir yoldur ki:

- həmin yol boyunca yerləşən təsərrüfat, istehsal və ya tikinti təyinatlı obyektlər digər nəqliyyat vasitələri tərəfindən istifadə edilə bilməz.
- ayrı-ayrı yerləri istisna olmaqla və ya müvəqqəti qaydanın müəyyənləşdirildiyi hallardan başqa, əks istiqamətlərdə hərəkət istiqamətləri üçün ayrı-ayrı hərəkət istiqamətləri vardır, həm də bu hissələr arasında hərəkət üçün nəzərdə tutulmayan ayrıca zolağın və ya müstəsna hallarda başqa vasitələrin köməyi ilə hədd qoyulmuşdur.

7) yolun hərəkət hissəsi – yolun nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün istifadə edilən hissəsidir (yolun ayırıcı zolaq vasitəsilə dürüst müəyyən edilən və ya müxtəlif səviyyələrdə olan bir neçə hərəkət hissəsi ola bilər);

8) yol çiyini – yolun hərəkət hissəsində hərəkətin kənar zolağı və ya kənar zolaqları, yaxud velosiped zolaqları müəyyən nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün nəzərdə tutulduqda, “yol çiyini” digər yol istifadəçiləri üçün yolun qalan hissəsinin kənarıdır.

9) baş yol – kəsişən (bitişən) yola nisbətən müvafiq nişanlarla işarələnmiş yol və ya torpaq yola nisbətən bərk örtüyü olan (asfalt və ya sement-beton, daş materialları və s.) yol, yaxud bitişik ərazilərdən çıxışlara nisbətən hər hansı yoldur (ikinci dərəcəli yolda yolayrıcı qarşısında örtüklü sahənin olması, onu əhəmiyyətə kəsişdiyi yola bərabər etmir).

10) piyada keçidi – yolun hərəkət hissəsində piyadaların yolu keçməsi üçün nəzərdə tutulan sahə, yaxud mühəndis qurğusudur.

11) yolayrıcı – yolların bir səviyyədə hər hansı kəsişməsi, birləşməsi və ya saxələnməsi, o, cümlədən bunların əmələ gətirdiyi ərazidir.

12) Nizamlanan yolayrıcı – hərəkət növbəliliyi svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları ilə müəyyənləşdirilən yolayrıcıdır.

13) nizamlanmayan yolayrıcı – nizamlayıcının olmadığı, svetoforun qurulmadığı və ya söndürüldüyü, yaxud sarı rəngli işıq siqnalının işlədiyi yolayrıcıdır.

14) ayırıcı zolaq – yolun ayrılmış seqmenti olub, yanaşı yerləşən hərəkət hissələrini bir-birindən ayıran, lakin nəqliyyat vasitələrinin, piyadaların hərəkəti və ya dayanması üçün nəzərdə tutulmayan hissəsidir.

15) hərəkət zolağı – yolun hərəkət hissəsinin nişanlanma xətti vasitəsilə bölünmüş, eni avtomovillərin bir sırada hərəkəti üçün kifayət edən hər hansı uzununa zolağıdır;

16) səki – yolun hərəkət hissəsinə bitişik olan və ya qazon vasitəsilə ondan ayrılmış, piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan hissəsidir;

17) nəqliyyat vasitəsi – yolda hərəkət üçün konstruksiya imkanları olan və insan tərəfindən idarə edilən qurğu, habelə onun qoşqusudur (nəqliyyat vasitələri mexaniki və insanın, yaxud heyvanın əzələ enerjisi ilə hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitələrinə bölünür).

18) mexaniki nəqliyyat vasitəsi – asma mühərrikli velosipedlər və relsli nəqliyyat vasitələri istisna olmaqla, hər hansı özügedən nəqliyyat vasitəsidir.

19) avtomobil – yollarda adamların və yüklərin daşınması, yaxud adam və yük daşıyan nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alınması üçün istifadə edilən mexaniki nəqliyyat vasitəsidir (bu anlayış trolleybusları, yəni elektrik naqili ilə birləşdirilmiş relssiz nəqliyyat vasitələrini də əhatə edir. Lakin yollarda adamların və yüklərin daşınması və ya bu məqsədlə istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alınması üçün istifadə edilən və yalnız yardımçı funksiya daşıyan kənd təsərrüfatı traktorları kimi nəqliyyat vasitələrini əhatə etmir);

20) operativ nəqliyyat vasitələri – yangından mühafizə, polis, təcili tibbi yardım, qəza–xilas etmə bölmələrinin, hərbi avtomobil müfəttişliyinin funksional tapşırıqlarının yerinə yetirilməsi, pul mədaxilinin inkassasiyası və qiymətli yüklərin daşınması, Azərbaycan Respublikasının ali vəzifəli şəxslərinin mühafizəsi vəzifələrinin icrası üçün nəzərdə tutulan, üstündə xüsusi qrafikalı rəngli sxemlər, yazılar və tanınma nişanları olan, xüsusi işıq və səs siqnalları ilə təchiz edilmiş avtomobillərdir.

21) qoşqu – mexaniki nəqliyyat vasitəsi ilə yedəyə alınmaq üçün nəzərdə tutulan hər hansı nəqliyyat vasitəsidir;

22) yarımqoşqu – avtomobillərə birləşdirilmək üçün nəzərdə tutulan, bir hissəsi avtomobilə söykənərək özünün və yükün kütləsinin xeyli hissəsinin onun üstünə salan hər hansı qoşqudur;

23) uzun ölçülü nəqliyyat vasitəsi – uzunluğu 24 metrdən çox olan nəqliyyat vasitəsidir;

24) özügedən maşınlar – tırtıllı traktorlar da daxil olmaqla tikintidə, kənd təsərrüfatında, başqa işlərdə istifadə üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitəsidir;

25) təkərli traktor – yollarda qoşquları yedəyə almaq üçün istifadə edilən və konstruksiyasına görə, maksimum sürəti saatda 30 kilometrədən yüksək olmayan nəqliyyat vasitəsidir;

26) motosiklet – mühərriki olan iki təkərli, arabalı və ya arabasız mexaniki nəqliyyat vasitəsidir (tam ləvazimatlı vəziyyətdə kütləsi 400 kiloqramdan çox olmayan üç və dörd təkərli mexaniki nəqliyyat vasitələri də motosikletlərə bərabər tutulur);

27) moped – iş həcmi 50 kub santimetrdən çox olmayan mühərriklə hərəkətə gətirilən və maksimum sürəti saatda 50 kilometrdən yüksək olmayan iki və ya üç təkərli nəqliyyat vasitəsidir (asma mühərrikli velosipedlər, motosiklet və oxşar xüsusiyyətli digər nəqliyyat vasitələri də mopedlərə bərabər tutulur);

28) velosiped – əlil arabaları istisna olmaqla, idarə edən şəxsin əzələ enerjisi ilə xüsusən pedalların və ya dəstəklərin köməyi ilə hərəkətə gətirilən hər hansı nəqliyyat vasitəsidir;

29) nəqliyyat vasitəsinin dayanması – adamların minməsi və ya düşməsi, yaxud yüklərin yığılması və boşaldılması üçün zəruri olan vaxt ərzində nəqliyyat vasitəsinin hərəkətsiz vəziyyətə gətirilməsidir;

30) məcburi dayanma – texniki nasazlıq və ya aparılan yükün, sürücünün (sərnişinin) vəziyyətinin və ya yolda maneə yaranmasının doğurduğu təhlükə üzündən nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinin dayandırılmasıdır;

31) nəqliyyat vasitəsinin durması – əgər nəqliyyat vasitəsi digər yol istifadəçisi və ya hər hansı maneə ilə toqquşmanın qarşısını almaq və ya hərəkət qaydalarının göstərişlərini yerinə yetirmək səbəblərindən başqa digər səbəblərə görə hərəkətsiz vəziyyətə gətirilmişdirsə və onun dayanması adamların minməsi və ya düşməsi, yaxud yüklərin yığılması və ya boşaldılması üçün zəruri olan vaxtla məhdudlaşmırsa, nəqliyyat vasitəsi durmuş hesab edilir;

32) parklanma – nəqliyyat vasitəsinin onu üçün xüsusi ayrılmış, müvafiq qaydada işarələnmiş yerdə durmasıdır;

33) yol hərəkətinin iştirakçısı – hərəkət prosesində piyada, nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü, sərnişin, velosipedçi, mal-qara ötürən qismində iştirak edən, habelə avtomobil yollarından, küçələrdən, dəmir yol keçidlərindən və ya nəqliyyat vasitələri ilə adamların və yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş digər yerlərdən istifadə edən şəxsdir;

34) sürücü – hər hansı növ nəqliyyat vasitəsini idarə edən şəxsdir (sürücülüyü öyrədən avtomobil təlimatçısı da sürücüyə bərabər tutulur);

35) sərnişin – nəqliyyat vasitəsində hərəkətdə olan, lakin onun idarə edilməsinə aidiyyəti olmayan şəxsdir;

36) piyada – nəqliyyat vasitələrindən kənarında yol hərəkətində iştirak edən və yolda hər hansı iş görməyən şəxsdir (mühərriksiz əlil arabalarında gedən, velosiped, moped və ya motosiklet apararı, kirş, əl arabası, uşaq və ya əlil arabası apararı şəxslər də piyadaya bərabər tutulur);

37) velosipedçi – əlil arabaları istisna olmaqla, velosipedi idarə edən şəxsdir;

38) mal-qara ötürən – mal-qaranı, yük və ya minik heyvanlarını yoldan keçirən şəxsdir;

39) ötmə – qarşı hərəkət zolağına (hərəkət hissəsinin qarşı tərəfinə) çıxmaq və əvvəlki zolağa (hərəkət hissəsinin əvvəlki tərəfinə) qayıtmaq üsulu ilə bir və ya bir neçə nəqliyyat vasitəsini keçməkdir;

40) üstünlük – nəzərdə tutulan istiqamətdə digər hərəkət iştirakçılarna nisbətən ilk növbədə hərəkət etmək hüququdur;

41) yol vermək – sürücünün hərəkəti davam etdirməsi və ya yenidən hərəkətə başlaması, hər hansı manevr etməsi başqa nəqliyyat vasitələrinin sürücülərini qəflətən hərəkət istiqamətini və ya sürəti dəyişdirməyə məcbur edə biləcəyi halda, onun hərəkəti davam etdirməməsi və ya yenidən hərəkətə başlamaması, manevr etməməsidir;

Yol hərəkət iştirakçılarının vəzifələri

Mexaniki nəqliyyat vasitəsi sürücüsünün vəzifələri.

Mexaniki nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü:

1) sürücülük vəsiqəsini (fərdi nəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda, sürücünün nəqliyyat vasitəsinə idarə etmək hüququna dair şəhadətnaməsini), sürücülük vəsiqəsi müəyyən edilmiş qaydada Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən alınmış olduqda isə onu əvəz edən xüsusi arayışı, nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsini, nəqliyyat vasitələrindən kommersiya məqsədləri üçün istifadə edildikdə xüsusi razılıq və ya yol (marşrut) vəzifəsini və daşınan yüklərə dair sənədləri özündə saxlamalıdır;

2) Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşının tələbi ilə nəqliyyat vasitəsinə dayandırıldıqda, həmin əməkdaş yaxınlaşdıqdan sonra sürücü sənədlərin yoxlanılması üçün ona təqdim etməlidir və zəruri olduqda həmin əməkdaşın tələbi ilə nəqliyyat vasitəsindən çıxmalıdır;

3) yola düşməzdən qabaq nəqliyyat vasitələrinin istismara buraxılmasına dair bu Qanuna 1 saylı Əlavəsinə uyğun olaraq, nəqliyyat vasitəsinin texniki cəhətdən sazlığını yoxlamalı və onu yol boyu təmin etməlidir;

4) yol hərəkəti şəraitini, nəqliyyat vasitəsinin və yükün xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla, nəqliyyat vasitəsinin müəyyən edilmiş məhdudiyətdən asılı olmayan sürətlə idarə etməlidir;

5) hərəkət zolağının dəyişməsi, dönmə, ötmə, hərəkətə başlama və dayanma ilə bağlı manevrlər edərkən, xarici işıq siqnallarının köməyiylə, bunlar olmadıqda və ya nasaz olduqda isə, əl işarələri ilə digər hərəkət iştirakçılarını xəbərdar etməlidir;

6) konstruksiyasında nəzərdə tutulmuş təhlükəsizlik kəmərləri ilə təchiz edilmiş avtomobildə hərəkət edərkən kəməri bağlamalı və sərnişinlərin də kəməri bağlamasını təmin etməli (12 yaşınadək uşaqların, geriye hərəkət manevri edən sürücülərin, hamilə qadınların, sürücülüğü öyrənən şəxs nəqliyyat vasitəsinə idarə edərkən onu öyrədən, yaşayış məntəqələrində isə bunlardan başqa, operativ nəqliyyat vasitəsi sürücülərinin və sərnişinlərinin kəməri bağlamasına yol verilir), motosiklətdə isə motoşlemi düymələməli və sərnişinlərin də motşlemi düymələməsini təmin etməlidir;

7) dayanaraq qırmızı və ya göy sayrışan işıq və xüsusi səs siqnalları verən operativ nəqliyyat vasitəsinə üstün keçid hüququ verməlidir;

8) yolda su və ya palçıq olduqda, nəqliyyat vasitəsinə idarə edərkən, onların piyadalara, binalara və başqa nəqliyyat vasitələrinə sıçramamasına çalışmalıdır;

9) hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinin dövlət qeydiyyat nişanının görünməsi üçün onun təmiz saxlanılmasını təmin etməlidir;

10) yol hərəkətinin ən müdafiəsiz iştirakçılarının-uşaqların, əlillərin, velosipedçilərin və qocaların təhlükəsiz hərəkətini təmin etmək üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməli, küçəni keçən kor piyadanın siqnalı ilə (siqnal-ağ əsanın qaldırılmasıdır) nəqliyyat vasitəsinə dərhal dayandırmağa borcludur;

11) Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanının əməkdaşı tərəfindən sağ əlindəki üfiqi vəziyyətdə olan və ya onların nəqliyyat vasitələrindəki qırmızı və göy sayrışan işıqla və yaxud xüsusi səs siqnalı ilə ona verilən işarəyə nəqliyyat vasitəsinə dayandırılmalıdır;

12) Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşlarının tələbi ilə alkoqol, narkotik və ya güclü təsir göstərən digər maddələrin

istifadə edilməsi nəticəsində sərxoşluq vəziyyətinin yoxlanması üçün müayinədən keçməlidir;

13) Nəqliyyat vasitəsini idarə etmək qabiliyyətinin təsdiqi üçün müəyyən olunmuş hallarda tibbi müayinədən keçməlidir;

14) Təcili tibbi yardıma ehtiyacı olan şəxsləri daşmalıdır.

Mexaniki nəqliyyat vasitələri:

1) təcili tibbi yardım göstərmək üçün eyni səmtə gedən səhiyyə işçilərinə;

2) yol nəqliyyat hadisələri və ya nasazlıq nəticəsində zədələnmiş nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün (yalnız yük daşıyan nəqliyyat vasitələrini), təbii fəlakət yerlərinə getmək üçün, eləcə də qüvvədə olan qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş digər təxirə salınmaz hallarda Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının əməkdaşlarına təqdim edilməlidir.

Mexaniki nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü yol nəqliyyat hadisəsi zamanı:

1) nəqliyyat vasitəsini yerindən tərpətməməli, qəza dayanma nişanını qurmalı, qəza işıq signalını yandırmalı, ya da yanıb sönən qırmızı işıq fənərini qoymalı, hadisəyə aidiyyəti olan əşyaların yerini dəyişməlidir;

2) zərərçəkənlərə ilk tibbi yardım göstərilməsi üçün mümkün olan tədbirləri görməli, "Təcili tibbi yardım maşını" çağırmalı, zərərçəkənləri həyat üçün təhlükəli xəsarət aldığı hallarda isə onu səmt üzrə gedən nəqliyyat vasitəsilə yaxınlıqdakı tibbi müəssisəyə göndərməli, bu mümkün olmadıqda isə, özünün nəqliyyat vasitəsilə aparmalı, orada şəxsiyyətini təsdiq edən sənəd və ya vəsiqə, nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat sənədini təqdim etməklə özünün soyadını, nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat nömrə nişanını bildirməli, sonra hadisə yerinə qayıtmalıdır;

3) başqa nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti qeyri mümkün olduqda, yolun hərəkət hissəsini boşaltmalıdır. Yolun hərəkət hissəsini boşaltmaq və ya zərərçəkənləri öz nəqliyyatında müalicəxanaya aparmaq zərurəti olduqda, şahidlərin iştirakı ilə əvvəlcə nəqliyyat vasitəsinin vəziyyətini, izləri və hadisəyə aidiyyəti olan əşyaları qeyd etməli və onların qorunması, nəqliyyat vasitələrinin hadisə yerinin yanından keçməsinə təşkil etmək üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməlidir;

4) hadisə haqqında Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanına xəbər verməli, hadisəni görmüş adamların soyadlarını, ünvanlarını yazmalı və Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşlarının gəlməsini gözləməlidir;

5) əgər yol nəqliyyat hadisəsi nəticəsində heç kim xəsarət almamışdırsa, maddi zərər cüzidirsə, nəqliyyat vasitələrində onların hərəkət etməsinə maneə ola biləcək nasazlıq yoxdursa və yol nəqliyyat hadisəsini törədənlər hadisənin baş verdiyi şəraiti qiymətləndirməkdə razılığa gələrlərsə, hadisənin sxemini tərtib edib nizamladıqdan sonra, hadisənin müəyyən olunmuş qaydada sənədləşdirmək üçün Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanına gəlməlidirlər.

Mexaniki nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünə:

1) nəqliyyat vasitəsinin qapıları bağlanmamış vəziyyətdə yerindən tərpətmək və ya onun hərəkəti zamanı qapıları açmaq;

2) nəqliyyat vasitəsini idarə etməkdən diqqəti yayındıra biləcək söhbətdə iştirak etmək, sükan arxasında telefonla danışmaq;

3) hərəkət zamanı sükanı əlindən buraxmaq, mühərriki söndürülmüş nəqliyyat vasitəsini ədalətlə idarə etmək;

4) nəqliyyat vasitəsinin təkərlərində və ya banında yol örtüyünü zibilləyən palçıq və s. varsa, yaxud onlardan yanacaq-sürtgü materiallarının, kimyəvi maddələrin, tikinti və digər materialların axması olarsa, onlarla örtüyü təkmilləşdirilmiş yollarda hərəkət qadağandır.

Mexaniki nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü Beynəlxalq yol hərəkətində iştirak etdikdə:

1) nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsini, sürücülük vəsiqəsini və daşınan yüklərə dair sənədləri özündə saxlamalıdır;

2) nəqliyyat vasitəsində onu qeydə almış dövlət qeydiyyat nişanı və fərqlənmə nişanı olmalıdır.

Piyadanın vəzifələri.

Piyada:

1) səki ilə, piyada zolağı ilə, yol çiyinləri ilə, bunlar olmadıqda isə velosipedçilərin hərəkətini çətinləşdirməmək şərti ilə velosiped yolu ilə hərəkət etməli və ya ayırıcı zolağı olan yollarda hərəkət hissəsinin xarici kənarı ilə getməlidir (iri əşyalar daşıyan və ya aparən piyadaların, habelə mühərriksiz əlil arabalarında gedən şəxslərin və ya yol qırağı ilə hərəkəti başqa piyadalar üçün maneə yaratdıqda, onlar yolun hərəkət hissəsinin kənarı ilə gedə bilərlər);

2) dəmir yolunu, avtomobil yolunun hərəkət hissəsinin, küçələri piyada keçidləri ilə, o cümlədən yeraltı və yerüstü keçidlərlə, bunlar olmadıqda isə yolayrıclarında səki xətti və ya yol çiyini xətləri boyunca keçməlidir;

3) yaşayış məntəqələrindən kənarında yolun hərəkət hissəsi ilə hərəkət etdikdə nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti istiqamətinə qarşı getməlidir (mühərriksiz əlil arabalarında hərəkət edən, motosiklet, moped, velosiped sürən şəxslər belə hallarda nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti istiqamətində getməlidirlər);

4) ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsini və taksini, yalnız yolun hərəkət hissəsindəki nisbətən azca hündürə qaldırılmış minik meydançalarında, onlar olmadıqda isə, səkidə və ya yol çiyinlərində gözləməlidir (azca hündürə qaldırılmış minik meydançalarının olmadığı dayanacaq məntəqələrində nəqliyyat vasitəsinə minmək üçün yolun hərəkət hissəsinə yalnız nəqliyyat vasitəsi dayandıqdan sonra çıxmağa icazə verilir. Nəqliyyat vasitəsindən düşdükdən sonra ləngimədən yolun hərəkət hissəsini tərk etmək lazımdır;

5) hərəkətin nizamladığı yerlərdə nizamlayıcının və ya piyada svetaforunun, o olmadıqda isə, nəqliyyat svetoforunun işarəsini əsas tutmalıdır;

6) yolun hərəkət hissəsində zərurət olmadan ləngiməməli və dayanmamalıdır;

qırmızı və ya göy sarıya işıq və xüsusi səs signalı qoşulmuş nəqliyyat vasitəsi yaxınlaşdıqda, yolun hərəkət hissəsini keçməməlidir (hərəkət hissəsində olanlar isə bu nəqliyyat vasitələrinə yol verməli və hərəkət hissəsini dərhal boşaltmalıdırlar);

7) dayanmış nəqliyyat vasitəsinin və ya görmə sahəsini məhdudlaşdıran başqa maneənin arxasından yolun hərəkət hissəsinə çıxmazdan əvvəl yaxınlaşan nəqliyyat vasitəsinin olmadığını yəqin etməlidir;

8) Görünmə zonasında keçid və ya yol ayırıcı olmadıqda, ayırıcı zolaq olmayan və sədd çəkilməyən, hər iki tərəfdən yaxşı görünən sahələrdə hərəkət hissəsinin kənarına nisbətən yolu düzbucaq altında keçməlidir;

9) Sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlanmayan hissələrində yalnız görünüş dairəsində nəqliyyat vasitəsi olmadıqda keçməlidir.

Piyada, nizamlanmayan piyada keçidlərində yolun hərəkət hissəsinə yalnız yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrindək məsafəni, onların sürətini qiymətləndirdikdən və yolu keçməyin onlar üçün təhlükəsiz olacağını yəqin etdikdən sonra çıxa bilər.

Keçidi başa çatdıra bilməmiş piyadalar nəqliyyat vasitələrinin əks istiqamətli hərəkətlərini ayıran xəttin üstündə dayanıb gözləməlidirlər. Piyadalar yalnız hərəkətin təhlükəsizliyinə əmin olduqdan sonra və svetoforun (nizamlayıcının) siqnalını nəzərə almaqla yolu keçməyə davam edə bilərlər.

Mütəşəkkil piyada dəstələrinə yalnız nəqliyyat vasitələrinin hərəkətə istiqamətində, yolun hərəkət hissəsinin sağ tərəfi ilə, bir sırada dörd nəfərdən çox olmayan dəstə ilə getməyə icazə verilir. Dəstənin qabağında və arxasında-sol tərəfdə müşayiətçilər olmalıdırlar, onlar əllərində qırmızı bayraqlar, sutkanın qaranlıq vaxtında və məhdudiyətli görünmə şəraitində isə, yandırılmış fənərlər: qabaqda-ağ, arxada-qırmızı işıq fənəri tutmalıdırlar.

Uşaqları dəstə halında yalnız sükanın işıqlı vaxtı və böyüklərin müşayiəti ilə ancaq səki ilə, piyada yolu ilə, bunlar olmadıqda isə yol çiyini ilə aparmağa icazə verilir.

Sərnişinin vəzifələri

Sərnişin:

1) nəqliyyat vasitəsinə yalnız xüsusi minik meydançasından, habelə meydança olmadıqda isə, səkidən və ya yolun çiyini tərəfdən yalnız nəqliyyat vasitəsi tam dayandıqdan sonra minib-düşməlidir (sərnişinlərin səki və ya yolun çiyini tərəfdən minib-düşməsi mümkün olmayan halda, onlar yolun hərəkət hissəsindən o şərtlə minib-düşə bilər ki, bu təhlükəli olmasın və hərəkətin digər iştirakçıları üçün maneə yaratmasın);

2) hərəkət vaxtı sürücünün diqqətini nəqliyyat vasitəsinə idarə etməkdən yayınmamalıdır;

3) təhlükəsizlik kəməri olanı avtomobildə gedərkən kəməri bağlamalı, motosikletdə isə motoşlem geyinməlidir.

2. Yol nişanları, onların qruplaşdırılması, əhəmiyyəti və qurulması

Yollarda yol hərəkətinin qaydaları və şəraiti barədə müəyyən məlumat saxlayan və yol hərəkətini nizamlayan əsas vasitələrdən biri yol nişanlarıdır. Yol nişanları 7 nişan qrupundan ibarətdir: xəbərdarlıq, üstünlük, qadağan, məcburi hərəkət istiqaməti, məlumatverici-göstərici, servis, əlavə məlumat (lövhəciklər). Hər bir yol nişanının öz nömrəsi olur ki, onun birinci rəqəmi qrupun nömrəsinə uyğun olur, sonrakı rəqəmlər qrupda ardıcıl nömrəni və müxtəliflik mövcud olduqda onun ardıcıl nömrəsini əks etdirir. Müxtəlif qruplardan toplanan üstünlük nişanlarından başqa, hər qrup yol nişanlarının özünə məxsus rəngi və forması vardır. Yol nişanlarının sutkanın hər bir vaxtı fərqləndirilməsi və oxunması üçün, onlar daxili və xarici işıqlandırma və ya işıqqaytarıcı səth ilə (nəqliyyat vasitələrinin işıq cihazlarının işığını əks etdirən xırda şüşə kürəciklərinin əsasında xüsusən nazik pərdə) təchiz edilirlər. Daxildən işıqlandırılmış nişanlar yolun süni işıqlandırılmış yerlərində qurulur. Süni işıqlandırılmamış yollarda işıqqaytarıcı səthli nişanlar tətbiq olunur. İşıqqaytarıcı səthli nişanların 100 metrədən az olmayan məsafədən görünməsi təmin edilərsə, onların stasionar işıqlandırılmış yollarda da qurulmasına yol verilir. Yol nişanlarının yerləşdirilməsi müvəqqəti xarakter (məsələn, yollarda təmir işləri görülərsə, yolun üstü sürüşkəndirsə və s.) və onların istifadə edilməsinə ehtiyac qalmayıbsa, bu nişanlar təcili çıxarılmalıdırlar.

Yolun en kəsiyində üçdən artıq yol nişanının qurulmasına icazə verilmir (təkrar olunan nişanlar və əlavə lövhəciklər nəzərə alınmamaqla). Xüsusi qeyd olunmuş hallardan başqa yolun sağ tərəfində bütün yol nişanları qurulur. İki və ya artıq zolaqlarla bir istiqamətdə hərəkəti olan yollarda yol nişanları vaxtli-vaxtında sürücü tərəfindən çətinliklə qavranılsa, onlarda olan məlumat nəzərə alınmaqla nişanlar təkrar qurulmalıdırlar. Təkrar nişanlar ayırıcı zolaqlarda, əgər ayırıcı zolaq yoxdursa və əks istiqamətli hərəkət üçün üç və artıq hərəkət zolağı varsa, onda yol nişanları yolun hərəkət hissəsinin üstündə qurulurlar. Yol nişanlarının qavranması üçün münasib şəraitin yaradılmasının təmin olunması məqsədilə, onlar dəqiq müəyyənləşdirilmiş yerdə yolun hərəkət hissəsinə nisbətən yerləşdirilirlər. Yol nişanlarının qurulmasından asılı olaraq, onun alt hissəsindən örtüyə qədər olan məsafə:

1) yaşayış məntəqələrindən kənar olan yolların qırağında – 1,5 – 2,2 metr; 2) eyni ilə yaşayış məntəqələrində - 2- 4 metr; 3) təhlükəsizlik adacıqlarında və yolun hərəkət hissəsində - 0,6 metrədən az olmadan; 4) yolun hərəkət hissəsinin üstündə 5-6 metr təşkil etməlidir.

Yolun hərəkət hissəsinin kənarından, yol çiyinin isə torpaq örtüyünün kənarından quraşdırılmış nişana qədər məsafə 0,5- 2,2 metr, 5.20.1, 5.21.1 – 5.27 nişanlarının qırağına qədər olan məsafə isə 0,5 – 5 metr olmalıdır. Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının yol hərəkəti təhlükəsizlik komissiyasının qərarı olmadan onların ərazisində yerləşən yollarda yol nişanları vurmaq qadağandır.

Yollarda yol nişanlarının qurulması və onların lazımi vəziyyətdə saxlanılmasına nəzarət Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən həyata keçirilir.

Xəbərdarlıq nişanları - Xəbərdarlıq nişanları hərəkət zamanı şəraitə uyğun tədbirlər görülməsi tələb edilən yolun təhlükəli sahəsinə yaxınlaşma və təhlükənin xarakteri barədə yol hərəkəti iştirakçılarna məlumat verir.

Xəbərdarlıq nişanlarının əsas fərqləndirici əlamətləri (1.3, 1.4 və 1.31 qruplara istisna olmaqla) onların ağ fonlu üçbucaqları və qırmızı haşiyəli formasıdır. Onlar heç bir məhdudiyət nəzərdə tutmurlar. Lakin belə nişanları görəndə sürücü diqqətini artırmalı və şəraitə uyğun təhlükəsizlik tədbirləri görməyə hazır olmalıdır.

Xəbərdarlıq nişanlarını hərəkətin icazə verilmiş sürətindən, görünmə şəraitindən və onların yerləşdirilməsi imkanından asılı olaraq yaşayış məntəqələrindən kənar, təhlükəli sahələri başlanğıcdan 150-300 metr, yaşayış məntəqələrində isə 50-100 metr aralıqda quraşdırırlar. Zərurət olduqda bu nişanlar başqa məsafədə də quraşdırıla bilər. Bu halda təhlükəli sahəyə qədər yolayrıcı varsa, bu yolayrıcıdan sonra təkrar nişan 7.1.1 Obyektə qədər məsafə lövhəciyi ilə quraşdırılır. Bundan başqa kəsişən və ya birləşən yolda yolayrıcılarından 50 metr məsafədə 7.1.3 və ya 7.1.4 lövhəciklərindən biri ilə birlikdə belə xəbərdarlıq nişanı quraşdırıla bilər.

Xəbərdarlıq nişanlarını:

1) yolun hərəkət hissəsində qısamüddətli işlər aparılarkən 1.23 nişanı işlərin aparıldığı yerə 10-15 metr qalmış (7.1.1 lövhəciyi olmadan);

2) enişlər və yoxuşlar bir-birinin ardınca gəlsə, 1.13 və 1.14 nişanları 7.1.1 lövhəciyi olmadan, enişin və ya yoxuşun başlanğıcında;

3) yaşayış məntəqələrindən kənar 1.1 Şlaqbaumlu dəmiryol keçidi 1.2 “Şlaqbaumsuz dəmiryol keçidi” 1.9 “Açılan körpü”, 1.10 “Sahilboyuna çıxış”, 1.21 “Uşaqlar” və 1.23 “Yol işləri” nişanları təkrarlanarsa, 2-ci nişan təhlükəli sahənin başlanmasına azı 50 metr qalmış;

4) 1.3.1 “Birxətli dəmiryol” və 1.3.2 “Çoxxətli dəmiryol” nişanları bilavasitə dəmir yol keçidinin qabağında quraşdırılır.

Üstünlük nişanları-Üstünlük nişanları yolayrıcını, yolun hərəkət hissəsinin kəsişmələrini, habelə əks istiqamətlərdə hərəkət edən iki nəqliyyat vasitəsinin eyni zamanda keçməsinə imkan verməyən dar sahələrini keçmək növbəliyini göstərir. Üstünlük nişanları 2-ci qrup yol nişanları olub, müxtəlif qrup yol nişanlarından toplanmışdır.

Üstünlük nişanları başqa qruplardan toplandığına görə vahid forma və rəng fonuna malik deyildirlər. Üstünlük nişanları bilavasitə yolayrıcılarında yolun hərəkət hissəsinin kəsişmələrində quraşdırılır. Üstünlük nişanları aşağıdakılardır:

1) 2.1 - baş yol;

2) 2.2 – baş yolun qurtaracağı;

3) 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 – ikinci dərəcəli yolun birləşməsi;

4) 2.4 – yol verin

5) 2.5 - dayanmadan keçmək qadağandır;

6) 2.6 – qarşıdan hərəkətin üstünlüyü;

7) 2.7 – qarşıdan hərəkətə nisbətən üstünlük;

8) 2.6 və 2.7 - nişanları yolun daralan sahələrində keçmə növbəliyini müəyyənləşdirilir.

3. Qadağan nişanları. Məcburi hərəkət istiqaməti nişanları. Onların vəzifəsi quraşdırılma yerləri

Qadağan nişanları 3-cü qrup yol nişanları olub, haşiyəsi qırmızı rəngdə olan dairəvi formadadır. Qadağan nişanları yol hərəkəti iştirakçılarının hərəkətlərinə müəyyən məhdudiyətlər qoyur, yaxud ləğv edir.

Qadağan nişanları müəyyən məhdudiyətin qoyulduğu küçə və yolların sahələrinin bilavasitə qabağında və ya onun ləğv edildiyi yerlərdə quraşdırılır. Qadağan nişanları əvvəlcədən 7.1.1 obyektə qədər məsafə nişanları ilə quraşdırıla bilər.

3.2 – 3.9 və 3.33 qadağan nişanları müvafiq nəqliyyat vasitələrinin hər iki istiqamətdə hərəkətini qadağan edir.

Qadağan nişanlarının qüvvəsi aşağıdakılara şamil edilmir:

1) 3.2- 3.8 – işarələnmiş sahələrdən yerləşən müəssisələrə xidmət edən, habelə bu sahədə yaşayan və ya işləyən vətəndaşlara xidmət edən və ya məxsus olan nəqliyyat vasitələrinə. Belə hallarda, nəqliyyat vasitələri işarələnmiş sahədə təyinat yerinə ən yaxın olan yol ayrıclarından girib-çıxmalıdırlar;

2) 3.28- 3.30 – taksometri işləyən taksilərə;

3) 3.2, 3.28 - 3.30 - I və II qrup əlillərin idarə etdiyi 5.15 fərqləndirici nişana malik nəqliyyat vasitələrinə;

4) 3.18.1, 3.18.2 nişanlarının qüvvəsi, qarşısında nişan qoyulmuş yolun hərəkət hissəsinin kəşimə yerinə aiddir.

3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26 – 3.30 nişanlarının qüvvəsi nişanın qoyulduğu yerdən ən yaxın yol ayrıcına qədər, yaşayış məntəqələrində yolayrıcı olmadıqda isə yaşayış məntəqəsinin qurtaracağına qədərdir. Yola bitişik ərazilərdə yola çıxış yerlərində, çöl, meşə yolları və qarşısında müvafiq nişanlar qoyulmamış digər ikinci dərəcəli yollarla kəşimə (qovuşma) yerlərində nişanlar qüvvəsini itirmir.

5.22 nişanı ilə işarələnən yaşayış məntəqəsində qabaqda qurulmuş 3.24 nişanı həmin nişana qədər qüvvədə olur.

Nişanların qüvvədə olduğu sahə aşağıdakı üsullarla azaldıla bilər:

1) 3.16 və 3.26 nişanları üçün – 7.2.1 lövhəciyi tətbiq etməklə;

2) 3.20, 3.22, 3.24 nişanları üçün – onların qüvvədə olduğu sahənin qurtaracağından müvafiq olaraq 3.21, 3.23, 3.25 nişanları qoymaqla və ya 7.2.1 lövhəciyi tətbiq etməklə. 3.24 nişanının qüvvədə olduğu sahənin maksimum hərəkət sürətinin başqa kəmiyyəti göstərilən 3.24 nişanını qoymaqla azaltmaq olar;

3) 3.27- 3.30 nişanları üçün – onların qüvvədə olduğu sahənin qurtaracağında 3.27-3.30 nişanlarını 7.2.3 lövhəciyi ilə təkrarən qoymaqla və ya 7.2.2 lövhəciyi tətbiq etməklə. 3.27 nişanı 1.4 nişanlama xətti ilə birlikdə; 3.28 nişanı isə 1.1 nişanlama xətti ilə birlikdə tətbiq edilə bilər: bu zaman nişanların qüvvədə olduğu sahə nişanlama xəttinin uzunluğu ilə müəyyənləşdirilir.

3.10, 3.27 – 3.30 qadağan nişanlarının qüvvəsi yolun yalnız nişan qoyulmuş tərəfinə şamil edilir.

Qadağan nişanlarının tələblərini pozan sürücülər qanunauyğun cərimə olunurlar.

Məcburi hərəkət istiqaməti nişanları sürücülərə nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin icazə verilmiş istiqamətini, sürətini, müvafiq nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini, eləcə də piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan yolları göstərir.

Bu nişanların dairəvi forması və mavi fonu vardır.

4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6 nişanları yalnız oxlarla göstərilmiş istiqamətlərdə hərəkətə icazə verir. Sola dönməyə icazə verən nişanlar geriyyə dönməyə də icazə verir. 4.1.1 – 4.1.6 nişanlarının qüvvəsi ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinə şamil edilmir.

4.1.1 - 4.1.6 nişanlarının qüvvəsi qarşısında nişan qoyulmuş yolun hərəkət hissəsinin kəsişmə yerinə şamil edilir.

Yol sahəsinin başlanğıcında qurulmuş 4.1.1 nişanı ən yaxın yolayrıcına qədər qüvvədə olur. Bu nişan həyətlərə və yola bitişik digər ərazilərə girmək üçün sağa dönməyi qadağan etmir. 4.4 nişanı minik avtomobillərinin, avtobusların, motosikletlərin, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin və icazə verilmiş maksimum kütləsi 3,5 tondan artıq olmayan yük avtomobillərinin hərəkətinə icazə verir. Bu nişan işarələnmiş sahədə yerləşən müəssisələrə xidmət edən, habelə həmin sahədə yaşayan vətəndaşlara xidmət edən və ya məxsus olan digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə də icazə verir. Belə hallarda, nəqliyyat vasitələri işarələnmiş sahəyə təyinat yerinə ən yaxın yolayrıcından girib-çıxmalıdırlar.

4. Məlumatverici – göstərici və servis nişanları, onların vəzifəsi

Məlumatverici-göstərici nişanlar hərəkətin müəyyən rejimini tətbiq və ya ləğv edirlər, eləcə də yaşayış məntəqələrinin və başqa obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verirlər.

Bu nişanların düzbucaq forması vardır, sürücülərin və hərəkətin digər iştirakçılarını yolun vəziyyətinin xüsusiyyətləri, yaşayış məntəqələrinin adları, onların keçmə qaydaları, küçələrin və yolların ayrı-ayrı sahələrində hərəkət rejiminin müəyyənləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu qrup nişanların müxtəlif fonları vardır. Yaşıl fon avtomagistral, göy fon bütün başqa avtomobil yolları, ağ fon yaşayış məntəqəsi əlaməti deməkdir. İşarələrin sarı fonu yolun təmir olunan hissələrinin yanından keçmə üçün tətbiq olunur.

Servis nişanları - Servis nişanları yollarda müvafiq obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verir.

Servis nişanlarının düzbucaq forması, enli mavi haşiyəsi vardır. Müvafiq rəmlər ağ fon üzərində təsvir olunur. Servis nişanları yaşayış məntəqələrində bilavasitə obyektlərin yanında və ya onlara dönəcək yerlərdə quraşdırılır. Yaşayış məntəqələrindən kənar yollarda nişanlar əvvəlcədən göstərilən obyektədən 60 – 80 km, 15- 20 km və 400 – 800 metr aralıda quraşdırılır. Yaşayış məntəqələrinin yollarında onları əvvəlcədən, göstəriləcək obyektlərdən 100 – 150 metr aralı məsafədə və onlara yaxın dönəcək yerlərdə quraşdırırlar.

5. Əlavə məlumat nişanları

Əlavə məlumat nişanları (lövhəciklər) birlikdə tətbiq olunduğu nişanların təsirini dəqiqləşdirir və ya məhdudlaşdırırlar.

Lövhəciklər birlikdə tətbiq olunduqları yol nişanının bilavasitə altında yerləşdirilirlər. Yolun hərəkət hissəsinin qırağında və ya səkinin üstündə asıldıqda, 7.2.2 – 7.2.4, 7.13 əlavə məlumat nişanları yol nişanlarının yan tərəfində yerləşdirilir.

Nəqliyyat vasitələrinin tanınma nişanları - Nəqliyyat vasitələrində aşağıdakı tanınma nişanlarından istifadə olunur.

1) “Avtoqatar” – qoşqulu yük avtomobillərində və təkərli traktorlarda (1,4 ton və daha artıq yük götürən), habelə birləşdirilmiş avtobus və trolleybuslarda – kabinənin damında bir-birindən 150- 300 mm aralı, üfüqi yerləşdirilmiş narıncı rəngli üç fənər şəklində;

2) “Tikanlı şinlər” - tikanlı şinlər qoyulmuş mexaniki nəqliyyat vasitələrinin arxasında – bərabərtərəfli, ağ rəngli, təpəsi yuxarı yönəldilmiş və qırmızı haşiyəyə alınmış və içərisində qara rənglə şin təsviri olan üçbucaq şəklində (üçbucağın tərəfləri azı 200 mm, haşiyənin eni üçbucağın tərəfinin onda biri qədər);

3) “Uşaqların daşınması” - avtobusda və yük avtomobilinin banında dəstə ilə uşaq apararkən, bu nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında – qırmızı haşiyəyə alınmış və içərisində qara rənglə 1.21 yol nişanının simvolu təsvir edilmiş sarı rəngli kvadrat şəklində (kvadratın tərəfləri azı 250 mm, haşiyənin eni kvadratın tərəfinin onda biri qədər);

4) “Kar sürücüsü” - lal-kar və ya kar sürücülərin idarə etdiyi mexaniki nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında – diametri 160 mm olan, içərisində təpəsi aşağı yönəldilmiş bərabərtərəfli xəyali üçbucağın küncələrində 40 mm diametrli üç qara dairəcik çəkilmiş sarı rəngli dairə şəklində;

5) “Əlil” - I və II qrup əlillər üçün xüsusi avadanlıq quraşdırılmış, onlar tərəfindən idarə olunan və qeydiyyat şəhadətnaməsində bu barədə müvafiq qeyd olan nəqliyyat vasitələrinin qabaq və arxasında – tərəfləri 150 mm ölçülü, daxilində 7.17 simvolunun qara boya ilə təsviri olan sarı rəngli kvadrat şəklində;

6) “Həkim” - sürücü həkimlərin idarə etdiyi nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında – tərəflərinin ölçüsü 140 mm olan, içərisinə ağ dairədə (diametri 125 mm) qızıl xaç (ştrixin hündürlüyü 90 mm, eni 25 mm) təsviri vurulmuş, göy rəngli kvadrat şəklində;

7) “Təlim nəqliyyat vasitəsi” - sürücülük öyrətmək üçün istifadə olunan mexaniki nəqliyyat vasitəsinin qabağında və arxasında – bərabərtərəfli, ağ rəngli. Təpəsi yuxarı yönəldilmiş və qırmızı haşiyəyə alınmış (üçbucağın tərəfləri azı 200 mm, haşiyənin eni üçbucağın tərəfinin onda biri qədər) və içərisində qara rəngdə “təlim” sözü yazılmış üçbucaq şəklində (minik avtomobilinin damında ikitərəfli nişan qoyulmasına yol verilir);

8) “Nəqliyyat vasitəsinin qabaritindən kənara çıxan yük” - 400x400 mm ölçüdə, diaqonal boyu 50 mm enində, növbə ilə qırmızı və ağ zolaqlar çəkilmiş, işıqqaytarıcı səthə malik lövhəcik şəklində;

9) “Təhlükəli yük” - belə yüklər daşıyan nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında – 690x300 mm ölçüdə, onun 400x300 mm ölçüdə sağ hissəsi narıncı, sol hissəsi isə 15 mm enində qara haşiyəyə alınmış ağ rəngdə olandüzbucaq şəklində (nişanda yükün təhlükəli xassələrini xarakterizə edən işarələr çəkilir);

10) “Uzunölçülü nəqliyyat vasitəsi” - yüklü və yüksüz iki və daha çox qoşqusu olan uzunluğu 24 metrden artıq olan avtoqatarların arxasında - 40 mm enində qırmızı haşiyəsi olan sarı rəngli, azı 1200x200 mm ölçülü, işıqqaytarıcı səthə malik düzbucaq şəklində (göstərilən ölçüdə göstərilən nişanı yerləşdirmək mümkün olmadıqda, azı 600x200 mm ölçüdə iki eyni nişanı nəqliyyat vasitəsinin oxuna simmetrik yerləşdirməyə icazə verilir) tanınma nişanları quraşdırılır;

11) “Qəza dayanağı “ - yolun hərəkət hissəsində nəqliyyat vasitəsində məcburi dayandığı hallarda quraşdırılır;

12) “AZ” fərqlənmə nişanı – beynəlxalq yol hərəkətlərində iştirak edən nəqliyyat vasitələrinin Azərbaycan Respublikasına mənsubiyyətini bildirmək məqsədilə quraşdırılır;

13) “Təcrübəsiz sürücü” - nəqliyyat vasitəsini idarə edən şəxsin sürücülük vərdişlərinə mükəmməl malik olmadığı barədə yol hərəkətinin başqa iştirakçılarını xəbərdar etmək məqsədilə quraşdırılır;

6. Yolun nişanlanması. Üfüqi və şaquli nişanlama xətləri

Yolun nişanlanması (5 sayılı Əlavə) yol hərəkətinin nizamlanmasının səmərəli vasitələrindən biri olmaqla, nəqliyyat axınının qaydaya salınmasına və yolun buraxılış qabiliyyətinin yüksəldilməsinə xidmət edir.

Yolun nişanlanmasına hərəkət təhlükəsizliyini artırmaq məqsədilə yol hərəkəti qaydalarını müəyyənləşdirən, yol qurğularının ölçülərini və ya yolun istiqamətini bildirən, yolun hərəkət hissəsinə, yolun və yol qurğularının digər elementlərinə çəkilən xətlər, yazılar və digər qeydlər aiddir. Yol nişanlanması müstəqil şəkildə, habelə yol nişanları və svetoforlarla birlikdə tətbiq olunur.

Yolun nişanlanmasının aşağıdakı formaları vardır:

- 1) üfüqi;
 - a) uzununa (1.1 – 1.11);
 - b) köndələnə (1.12 – 1.15)
 - v) digərləri (1.12 – 1.15)
- 2) şaquli.

Yolun nişanlanması yol hərəkətinin təşkilinə, yol hərəkəti iştirakçılarının xəbərdar edilməsinə və istiqamətləndirilməsinə xidmət edir. Ondən müstəqil şəkildə ayrıca və ya tələblərini dəqiqləşdirdiyi və yaxud tamamladığı yol nişanları ilə birgə istifadə edilir.

Yolun üfüqi nişanlanması müəyyən hərəkət rejimini və hərəkət tərzini müəyyən etməklə, yolun hərəkət hissəsinə, sarı rəngli olan 1.4, 1.10 və 1.17 xətləri istisna olunmaqla, ağ rəngdə çəkilir.

Üfüqi nişanlama xətləri aşağıdakılardır:

- 1) 1.1 – əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır və yolların təhlükəli yerlərində hərəkət zolaqlarının sərhəddini, yolun hərəkət hissəsinin giriş qadağan edilən sərhədlərini, nəqliyyat vasitələrinin duracaq yerlərinin sərhədlərini və avtomagistrallara aid edilməyən yolların hərəkət hissəsinin kənarlarını göstərir;
- 2) 1.2 – avtomagistrallarda hərəkət hissəsinin kənarını göstərir (enli bütöv xətlər)
- 3) 1.3 – dörd və daha çox hərəkət zolağı olan yollarda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır;
- 4) 1.4 – dayanma qadağan olunan yerləri bildirir, müstəqil və ya 3.27 nişanı ilə birlikdə tətbiq edilir və hərəkət hissəsinin kənarına və ya bordürün üst hissəsində çəkilir.
- 5) 1.5 – iki və ya üç zolağı olan yollarda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır, bir istiqamətdə hərəkət üçün iki və daha çox zolaq olduqda, hərəkət zolaqlarının sərhəddini göstərir;
- 6) 1.6 – əks istiqamətli və ya eyni istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayıran 1.1 və ya 1.11 nişanlama xətlərinə yaxınlaşma barədə xəbərdarlıq edir (yaxınlaşma xətti – cizgilərinin uzunluğu onların arasındakı məsafədən üç dəfə böyük olan qırıq xətlər);
- 7) 1.7 – yol ayırıcının hüdudlarında hərəkət zolaqlarını göstərir (cizgiləri qısa və onların aralarındakı məsafə cizginin uzunluğuna bərabər olan qırıq xətlər);
- 8) 1.8 – sürətləndirmə və ya tormozlama zolağı ilə yolun hərəkət hissəsinin əsas zolağı arasında sərhəddi göstərir (enli qırıq xətlər müxtəlif səviyyələrdəki yolayırıcılarında, kəsişmələrdə, avtobus dayanacaqları zonasında və sair yerlərdə);
- 9) 1.9 – reversiv hərəkətlə nizamlanma tətbiq edilən hərəkət zolaqlarının sərhədlərini göstərir, qarşılıqlı hərəkətlə nizamlanma tətbiq olunan yollarda əks

istiqlamətli (qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürülən zaman) nəqliyyat axınlarını ayırır;

10) 1.10 – duracağın qadağan olunduğu yerləri bildirir, müstəqil və ya 3.28 nişanı ilə birlikdə tətbiq olunur və hərəkət hissəsinin kənarına və ya bordürün üst hissəsində çəkilir;

11) 1.11 – yalnız bir zolaqdan çıxaraq yerdəyişməyə icazə verilən yol sahələrində əks və ya eyni istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır və yalnız bir tərəfə hərəkət etməyə icazə verilən yollarda duracaqlara girmək və çıxmaq, geriye dönmək və sair üçün nəzərdə tutulmuş yerləri göstərir;

12) 1.12 (stop xətti) – 2.5 nişanı olduqda və ya svetoforun (nizamlayıcının) qadağan signalı verildikdə, sürücünün dayanmalı olduğu yeri göstərir;

13) 1.13 – kəsişən yolla hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinə yol vermək üçün sürücünün lazım gəldikdə, dayanmalı olduğu yeri göstərir;

14) 1.14.1 – nizamlanmayan piyada keçidinin, 1.14.2 – piyadaların hərəkət istiqamətini, 1.14.3 – hərəkətin svetoforla nizamlandığı piyada keçidini göstərir;

15) 1.15 – velosiped yolunun yolun hərəkət hissəsi ilə kəsişdiyi yeri göstərir;

16) 1.16.1 – 1.16.3 – nəqliyyat axınlarının ayrıldığı və ya birləşdiyi yerlərdə istiqamətləndirici adacıqları göstərir;

17) 1.17-ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin dayanacaqlarını və taksi duracaqlarını göstərir;

18) 1.18 – yolayrıcında hərəkətin zolaqlar üzrə icazə verilmiş istiqamətlərini göstərir; müstəqil, yaxud 5.8.1, 5.8.2 nişanları ilə birlikdə tətbiq edilir, dalan təsviri çəkilmiş nişanlama xətti göstərir ki, yaxınlıqdakı hərəkət hissəsinə dönmək qadağandır, sol kənar zolaqdan sola dönməyə icazə verən işarə həmin zolaqdan geriye dönməyə icazə verir;

19) 1.19 – yolun hərəkət hissəsinin daralan sahəsinə (həmin istiqamətdə zolaqların sayının azaldığı sahəyə), yaxud əks istiqamətlərdə nəqliyyat axınlarını ayıran 1.1 və ya 1.11 nişanlama xətlərinə yaxınlaşmanı göstərir. Birinci halda 1.19 nişanlama xətti 1.18.1 – 1.18.3 nişanları ilə birlikdə tətbiq oluna bilər;

20) 1.20 – 1.13 nişanlama xəttinə yaxınlaşmanı bildirir;

21) 1.21 (“”””” stop””” “ yazısı) – 2.5 nişanı ilə birlikdə tətbiq olunduğu hallarda 1.12 nişanlanma xəttinə yaxınlaşmanı bildirir;”

22) 1.22 – yolun (marşrutun) nömrəsini göstərir;

23) 1.23 – ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi zolağı göstərir.

Üfüqi nişanlanma xətlərinin xüsusiyyəti:

1) 1.1 – 1.3 xətlərini kəsib keçmək qadağandır;

2) nəqliyyat vasitəsini yolun çiyində dayandırmaq üçün hərəkət hissəsinin kənarını göstərən və sürücüdən sağda yerləşən 1.1 və 1.2 xətlərini kəsib keçməyə yol verir;

3) 1.5 – 1.8 xətlərini istənilən tərəfdən kəsib keçməyə icazə verilir.

4) qarşılıqlı hərəkət svetoforlar olmadıqda və ya söndürülmüş olduqda 1.9 xətti sürücüdən sağdadırsa, onu kəsib keçməyə icazə verilir, qarşılıqlı hərəkət svetoforları yanarkən bir istiqamətdə hərəkətə icazə verilən zolaqları bir-birindən ayıran 1.9 nişanlama xəttini istənilən tərəfdən kəsib keçmək olar. Qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürüldükdə sürücü dərhal 1.9 nişanlama xəttindən sağ tərəfə yerdəyişmə etməlidir. Qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürülmüş olduqda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayıran 1.9 xəttini kəsib keçmək qadağandır;

5) 1.11 xəttini qırıq xətt tərəfdən, habelə yalnız ötməni və ya yandan keçməni başa çatdırdıqdan sonra bütöv xətt tərəfdən kəsib keçməyə icazə veilir. Yeri dəyişdirilə bilən dayaqalarda qurulmuş müvəqqəti yol nişanlarının və nişanlama xətlərinin mənaları bir-birinə zidd gəldikdə, sürücülər yol nişanlarını əsas tutmalıdırlar.

Yol qurğularının elementlərinə (körpülərə, dəmir yol keçidlərinə, dayaq qurğularına və s.), hasarlara, sütunlara, eləcə də yollarda olan və hərəkət üçün təhlükə yaradan digər obyektlərin üzərinə, onların ölçülərini göstərmək və həmçinin sürücülərin gözlə istiqaməti müəyyənləşdirməsinə kömək etmək məqsədilə, ağ və qara rəngli zolaq şəklində şaquli nişanlama çəkilir.

Şaquli nişanlama xətləri aşağıdakılardır:

1) 2.1 – yol qurğularının hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələri üçün təhlükə doğuran ünsürlərini (körpülərin dayaqlarını və s.) göstərir.

2) 2.2 – tunellərin, körpülərin aşırımlarının aşağı kənarını göstərir;

3) 2.3 – ayırma zolaqlarında və ya təhlükəsizlik adacıqlarında düzəldilmiş dairəvi adacıqları göstərir.

4) 2.4 – istiqamətləndirici dirəkçikləri, yolkənarı kötükçükləri, çəpərlərin dayaqlarını və.s göstərir;

5) 2.5 – kiçik radiuslu döngələrdə, sərt enişlərdə, digər təhlükəli sahələrdə yol sədlərinin yan səthini göstərir.

6) 2.6 – başqa sahələrdə yol sədlərinin yan səthini göstərir;

7) 2.7 – təhlükəli sahələrdə yol səthindən hündürə çıxan təhlükəsizlik adacığını göstərir.

7. Hərəkətə başlama, manevretmə

1) Sürücü hərəkətə başlamazdan, yerdəyişməzdən, dönməzdən, ötməzdən və dayanmazdan qabaq müvafiq istiqamətə dönmək üçün xarici işıq siqnallarının köməyi ilə, bunlar olmadıqda və ya nasazlıq yarandıqda isə əl işarələri ilə siqnal verməlidir. Bu zaman manevr təhlükəsiz olmalı və hərəkətin digər iştirakçıları üçün maneə yaratmamalıdır.

2) Yana uzadılmış sol qol, yaxud yana uzadılaraq düzbucaq şəklində dirsəkdən yuxarı bükülmüş sağ qol sola (geriyə) dönmə siqnalına uyğundur. Yana uzadılmış sağ qol, yaxud yana uzadılaraq düzbucaq şəklində dirsəkdən yuxarı bükülmüş sol qol sağa dönmə siqnalına uyğundur. Yuxarı qaldırılmış sol və ya sağ qol tormozlama siqnalına uyğundur.

3) Dönmə göstəriciləri və ya əl ilə siqnal manevrə başlamazdan əvvəl verilir, manevr qurtardıqdan sonra isə dərhal kəsilir (əl ilə verilən siqnal bilavasitə manevrə başlamazdan əvvəl qurtara bilər). Bu zaman verilən siqnal hərəkətin digər iştirakçılarıni çaşdırmamalıdır. Siqnal verməsi sürücüyə üstünlük vermir və onu təhlükəsizlik tədbirləri görməkdən azad etmir.

4) Sürücü yola bitişik ərazidən (yolun hər iki tərəfinə bitişik olan və nəqliyyat vasitələrinin birbaşa hərəkəti üçün nəzərdə tutulmayan torpaq sahələri və orada yerləşən həyətlər, yaşayış massivləri, müəssisələr və başqa obyektlər) yola çıxarkən, yolda gedən nəqliyyat vasitələrinə və piyadalara, yoldan kənara çıxdıqda isə, hərəkət yolunu kəsən piyadalara və velosipedçilərə yol verməlidir.

5) Sürücü yerdəyişmə zamanı hərəkət istiqamətini dəyişmədən eyni səmtə gedən nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir. Eyni səmtə gedən nəqliyyat vasitələri yerdəyişməni eyni vaxtda edirlərsə, onda sürücü özündən sağdakı nəqliyyat vasitəsinə yol verməlidir.

6) Dairəvi hərəkət təşkil edilmiş yolayrıcında dönmək istisna olunmaqla, sağa, sola və ya geriye dönməzdən əvvəl sürücü həmin istiqamətdə hərəkət hissəsində müvafiq kənar vəziyyət tutmalıdır. Solda hərəkət hissəsi ilə bir səviyyədə yerləşən eyni istiqamətli tramvay yolları olduqda, 5.8.1 və ya 5.8.2 nişanları ilə başqa hərəkət qaydası müəyyən edilməmişdirsə, həmin yollardan keçərək sola və geriye dönmək lazımdır. Bu zaman tramvay üçün maneə yaradılmamalıdır.

7) Elə dönmək lazımdır ki, nəqliyyat vasitəsi hərəkət hissələrinin kəsişdiyi yerdən çıxarkən, qarşıdan gələn nəqliyyatın yoluna keçməsin. Nəqliyyat vasitəsi sağa dönərkən, hərəkət hissəsinin mümkün qədər sağ kənarına yaxın hərəkət etməlidir.

8) Nəqliyyat vasitəsi öz qabaritinə və ya başqa səbəblərə görə bu maddənin 6-cı hissəsinin tələblərinə əməl etməklə dönə bilmərsə, həmin tələblərdən kənara çıxmağa o şərtlə yol verilir ki, hərəkət təhlükəsizliyi təmin olunsun və bu digər nəqliyyat vasitələri üçün maneə yaratmasın.

7) Yolayrıcından kənarında sola və ya geriye dönərkən, relsiz nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü qarşıdan gələn nəqliyyat vasitələrinə və eyni istiqamətdə gedən tramvaya yol verməlidir. Yolayrıcından kənarında geri dönərkən, yolun sol kənarı tərəfdən manevr etmək üçün hərəkət hissəsinin eni kifayət qədər olmadıqda, hərəkət hissəsinin sağ kənarından (yolun sağ qırağından) manevr etməyə yol verilir. Bu zaman sürücü arxadan və qarşıdan gələn nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir.

8) Nəqliyyat vasitələrinin hərəkət trayektoriyası kəsişdikdə, keçmənin növbəliliyi isə qaydalarda göstərilmədikdə, sağ tərəfdən hərəkət edən nəqliyyat vasitəsinə üstünlük verilir.

9) Tormozlama zolağı olduqda, hərəkət istiqamətini dəyişmək istəyən sürücü vaxtında həmin zolağa keçməli və yalnız burada sürəti azaltmalıdır. Yola giriş yerində sürətləndirmə zolağı olduqda, sürücü həmin zolaqla getməli və bu yolla gedən nəqliyyat vasitələrinə yol verərək qonşu zolağa keçməlidir.

Aşağıdakı hallarda geriye dönmək qadağandır:

- a) piyada keçidlərində
- b) tunellərdə
- d) körpülərdə, estakadalarda və onların altında;
- c) dəmir yol keçidlərində
- e) ən azı bir istiqamətdə yolun 100 metrədən az hissəsi görünən yerlərdə;
- ə) ictimai nəqliyyatın dayanacaq məntəqələrinin yerləşdiyi yerlərdə.

Nəqliyyat vasitəsinin geriye hərəkətinə o şərtlə icazə verilir ki, bu manevr təhlükəsiz olsun və hərəkətin digər iştirakçılara maneə yaratmasın. Lazım gəldikdə, sürücü başqa şəxslərin köməyindən istifadə etməlidir.

Yolayıcılarında və bu maddənin on ikinci hissəsinə əsasən, geriye dönmənin qadağan edildiyi yerlərdə geriye hərəkət qadağandır.

Nəqliyyat vasitələrinin yolun hərəkət hissəsində yerləşməsi.

Normal hərəkət zamanı nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri vəziyyətdən asılı olaraq, yolun hərəkət hissəsinin sağ kənarı ilə hərəkət etməlidirlər.

Hər istiqamətdə azı iki hərəkət zolağı olan iki tərəfli hərəkət yollarında qarşıdan hərəkət üçün nəzərdə tutulmuş tərəfə keçmək qadağandır.

Üç hərəkət zolağı olan iki tərəfli hərəkət yollarında nəqliyyat vasitələri yolun hərəkət hissəsinin mərkəzində yerləşən və hər iki istiqamət üçün sol kənar hesab olunan orta zolağa keçməməlidirlər. Orta zolağa keçməyə yalnız ötmə, yandan keçmə və sola, yaxud geriye dönmə üçün icazə verilir.

Eyni istiqamətdə azı iki hərəkət zolağı olan yolda tramvay yolları olduqda, tramvay yollarına çıxmaq qadağandır. Başqa yollarda nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri tramvay yaxınlaşarkən, imkan olan kimi tramvay xəttini boşaltmalıdırlar.

Eyni istiqamətdə üç və daha çox hərəkət zolağı olan yolda nəqliyyat vasitələrinin bütün hərəkət zolaqlarını tutduqları intensiv hərəkət vaxtı asta gedən nəqliyyat vasitələri yalnız sağ kənar zolaqla hərəkət etməli, ağır çəkili nəqliyyat vasitələri isə həmin istiqamətdə sol kənar hərəkət zolağını tutmamalıdır; hərəkət istiqamətini sola dəyişmək və ya dönmə halları istisna təşkil edir.

Nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri intensiv hərəkət vaxtı yalnız sola və ya sağa dönmək, ötməyə hazırlaşmaq, hərəkəti düzünə istiqamətdə hərəkət etdirmək, dayanacağı və ya duracağı çıxmaq üçün olduqları hərəkət zolağını qaydalara əməl etməklə dəyişə bilirlər.

8. Hərəkət sürəti və nəqliyyat vasitələri arasında ara məsafəsi

Sürücü hərəkətin intensivliyini, nəqliyyat vasitəsinin, yükün xüsusiyyətlərini və vəziyyətini, yol və meteoroloji şəraiti, xüsusən hərəkət istiqamətində görmə şəraitini nəzərə almaqla, nəqliyyat vasitəsinə müəyyən olunmuş sürət məhdudiyyətindən çox olmayan sürətlə sürməlidir. Sürücü hərəkət üçün təhlükə yarandığını gördükdə, nəqliyyat vasitəsinin sürətini tam dayanma həddinə qədər azaltmaq üçün mümkün olan tədbirləri görməlidir.

Nəqliyyat vasitələri:

1) yaşayış məntəqələri daxilində – saatda 60 km-dən çox olmayan sürətlə (səlahiyyətli orqanlar yolun müəyyən sahələrində daha yuxarı hədd müəyyən edə bilərlər, lakin bu hədd saatda 90 km-dən çox ola bilməz);

2) minik avtomobilləri və icazə verilmiş maksimum kütləsi 3,5 tondan artıq olmayan yük avtomobilləri yaşayış məntəqələrindən kənarında:

-avtomagistrallarda-saatda 110 km-dən çox olmayan sürətlə;

-başqa yollarda - saatda 90 km-dən çox olmayan sürətlə;

Şəhərlərarası və xüsusilə kiçik avtobuslar və motosikletlər yaşayış məntəqələrindən kənarında bütün yollarda - 90 km-dən çox olmayan sürətlə;

1) digər avtobuslar, yedəyində qoşqu aparən minik avtomobilləri, icazə verilən maksimum kütləsi 3,5 tondan artıq olan yük avtomobilləri yaşayış məntəqələrindən kənarında:

-avtomagistrallarda-saatda 90 km-dən çox olmayan sürətlə;

-başqa yollarda-saatda 70 km-dən çox olmayan sürətlə;

1) banında adamlar daşıyan yük avtomobilləri-saatda 50 km-dən çox olmayan sürətlə;

2) yedəyində mexaniki nəqliyyat vasitələri aparən nəqliyyat vasitələri-saatda 50 km-dən çox olmayan sürətlə;

3) təhlükəli, ağır çəkili və iri qabaritli yüklər daşıyan nəqliyyat vasitələri-daşıma şərtləri razılaşdırılarkən müəyyən edilmiş həddən çox olmayan sürətlə hərəkət etməlidirlər.

Sürücü sürətdən və hərəkət şəraitindən asılı olaraq elə ara məsafəsi seçməlidir ki, qabaqda gedən nəqliyyat vasitəsi sürəti kəskin azaldıqda və ya gözlənilmədən dayandıqda, onunla toqquşmanın qarşısını almaq mümkün olsun.

Yaşayış məntəqələrindən kənarında ötməni asanlaşdırmaq məqsədilə, asta gedən, ağır yüklü və ya uzun nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri özlərindən qabaqda gedən nəqliyyat vasitəsilə kifayət qədər ara məsafəsi saxlamalıdırlar ki, onlar ötən nəqliyyat vasitələri ötməni tam təhlükəsiz şəraitdə başa çatdırsınlar. Əgər sürücü ötmə əməliyyatına başlamışdırsa və ötürsə, bu tələbə əməl olunmur.

Üstün hərəkət rejimli nəqliyyat vasitələri zərurətdən irəli gələn sürətlə hərəkət edə bilərlər. Göstərilən nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri yol nəqliyyat hadisələrinin qarşısını almaq üçün hər cür tədbir görməlidirlər.

Sürücülərə:

1) nəqliyyat vasitəsinə onun texniki xarakteristikası üzrə müəyyən edilmiş maksimum sürətdən artıq sürmək;

2) lüzumsuz olaraq həddindən az sürətlə hərəkət etməklə başqa nəqliyyat vasitələri üçün maneə yaratmaq;

3) yol-nəqliyyat hadisəsinin qarşısını almaq üçün lazım olan hallar istisna edilməklə, nəqliyyat vasitəsini sərt tormozlamaq qadağandır.

Ötmə və qarşılıqlı keçmə - Ötməyə başlamazdan əvvəl sürücü əmin olmalıdır ki:

1) girmək istədiyi hərəkət zolağı ötmə üçün kifayət edəcək məsafədə boşdur və bu manevr ilə o, qarşıdan gələn və bu zolaqda gedən nəqliyyat vasitələri üçün maneə yaratmayacaq;

2) eyni zolaqda arxasınca gələn nəqliyyat vasitəsi onu ötməyə başlamayıb, özündən qabaqda gedən nəqliyyat vasitəsi isə ötmə, sola dönmə, yerdəyişmə barədə siqnal vermir.

3) Qarşıdan gələn nəqliyyat vasitələri üçün təhlükə və maneə yaratmadan çıxmaq istədiyi hərəkət zolağı kifayət edən məsafədə boşdur və iki nəqliyyat vasitəsinin nisbi sürəti ötməni kifayət qədər qısa müddətdə başa çatdırmağa imkan verəcəkdir.

Eyni istiqamətdə hərəkət üçün iki və daha artıq zolaq olmadığı halda relssiz nəqliyyat vasitəsini yalnız sol tərəfdən ötməyə icazə verilir. Lakin sürücüsü sola dönmə siqnalı verən və manevrə başlayan nəqliyyat vasitəsini sağ tərəfdən ötmək lazımdır.

Ötmənin sonunda (sağ tərəfdən ötməyə icazə verilən hallardan başqa) sürücü əvvəl tutduğu hərəkət zolağına qayıtmalıdır. Lakin eyni istiqamətdə hərəkət üçün iki və daha artıq zolaq olduqda, ötən sürücü əgər əvvəl tutduğu zolağa qayıdıb, dərhal yenidən ötməyə başlamalı olacaqsa və onun arxasınca daha yüksək sürətlə gələn nəqliyyat vasitələri üçün maneə yaratmayacağına, sol zolaqda qala bilər.

Hərəkət sürətini artırmaqla və ya başqa hərəkətlərlə ötən nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünə maneçilik törətmək qadağandır.

Ötmə:

1) nizamlanan yolayrıclarında - əks istiqamətli hərəkət zolağına keçməklə və nizalanmayan yolayrıclarında – baş yol olmayan yolla hərəkət etdikdə (hərəkətin dairəvi olduğu yolayrıclarında ötmə, yan qoşqusu olmayan ikitəkərli nəqliyyat vasitələrini ötmə və icazə verilmiş sağdan ötmə istisna edilməklə);

2) piyada keçidlərində – piyadalar olduqda;

3) dəmir yol keçidlərində və onlara 100 metrədən az qaldıqda;

4) ötən və yanından keçən nəqliyyat vasitəsini;

5) yoxuşun axırında və yolun məhdudiyyətli görünüşlü digər sahələrində - əks istiqamətli hərəkət zolağına çıxmaqla;

6) tunellərdə qadağandır.

Yaşayış məntəqələrindən kənarında asta gedən və ya iri qabaritli nəqliyyat vasitəsini ötmək çətinləşdikdə, sürücü nəqliyyat vasitəsini mümkün qədər sağa çəkməli, lazım gəldikdə isə, arxasında yığılmış nəqliyyat vasitələrini buraxmalıdır.

Qarşılıqlı keçmə çətinləşən hallarda – hansı sürücü tərəfdə maneə varsa, həmin sürücü yol verməlidir. 1.13 və 1.14 nişanları ilə işarələnmiş yerlərdə maneə olduqda, enişlə aşağı hərəkət edən nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü yoxuşla yuxarı gedən nəqliyyat vasitəsinə yol verməlidir.

9. Dayanma və durma

Nizamlama vasitələrində başqa göstəriş nəzərdə tutulmamışdırsa, nəqliyyat vasitələrinin yolun sağ tərəfində - yol çiyində, yol çiyi olmadıqda isə yolun hərəkət hissəsinin kənarında bir cərgədə dayanmasına və durmasına icazə verilir. Yan qoşqusu olmayan motosikletlər, mopedlər və velosipedlər yolun hərəkət hissəsinin kənarında iki cərgədə dayana və dura bilirlər.

Yolun sol tərəfində dayanmağa və durmağa yaşayış məntəqələrində ortasından tramvay yolları keçməyən, hər istiqamət üçün bir hərəkət zolağı olan yollarda və birtərəfli hərəkət yollarında (icazə verilən maksimum kütləsi 3,5 tondan çox olan yük avtomobillərinə birtərəfli hərəkət yollarının sol tərəfində dayanmağa yalnız yük götürmək və ya boşaltmaq üçün) icazə verilir. Yolun hərəkət hissəsinə bitişik səkinin kənarında durmağa yalnız minik avtomobillərinə, motosikletlərə, mopedlərə və velosipedlərə bu şərtlə icazə verilir ki, onlar piyadaların hərəkətinə mane olmasın.

Yaşayış məntəqəsindən kənarında uzunmüddətli dincəlmə, gecələmə və istirahət üçün durmağa yalnız bu məqsədlə düzəldilmiş meydançalarda və yoldan kənarında icazə verilir.

Aşağıdakı yerlərdə:

1) tramvay yollarında, habelə tramvay yollarının bilavasitə yaxınlığında, əgər bu o tramvayın hərəkətinə maneə yaradarsa;

2) dəmir yol keçidlərində, tunellərdə, habelə estakadalarda, körpülərdə (əgər həmin istiqamətdə üçdən az hərəkət zolağı varsa) və onların altında;

3) nişanlama xətti (hərəkət hissəsinin kənarını göstərən xətdən başqa) ilə dayanmış nəqliyyat vasitəsi arasında məsafə 3 metrədən az olan yerlərdə;

4) piyada keçidlərində və onlara 5 metrədən az yaxınlıqda;

5) hərəkət hissəsində təhlükəli döngələrin və yolun uzununa profilinin qabarıq əyintili hissəsinin yaxınlığında-hər hansı bir istiqamətdə yolun görünmə sahəsi 100 metrədən az olduqda;

6) 1.1- 1.4 nişanlama xətti, yaxud ayırıcı zolağı olan üçtərəfli yolayrıclarındakı yan keçidin qarşı tərəfində dayanma halları istisna olmaqla, hərəkət hissələrinin kəsişməsində və kəsişən hərəkət hissəsinin kənarından 5 metrədən az yaxınlıqda;

7) dayanacaq meydançasından, meydança olmadıqda isə marşrut nəqliyyat vasitələrinin və ya taksilərin dayanma yeri göstəricisinə (əgər bu onların hərəkətinə mane olursa) 15 metrədən az yaxınlıqda;

8) nəqliyyat vasitəsi svetofor siqnallarının, yol nişanlarının qarşısını tutmaqla başqa sürücülərin bunları görməsinə mane olduğu və ya başqa nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini (girmə və ya çıxma) qeyri-mümkün etdiyi, yaxud piyadanın hərəkəti üçün maneə yaratdığı yerlərdə;

9) nizamlama vasitələrində başqa göstəriş nəzərdə tutulmamışdırsa – səkilərdə;

10) 3.27 yol nişanının təsir zonalarında dayanma qadağandır.

Nəqliyyat vasitəsini duracaqda qoyduqda sürücü mühərriki söndürməli, duracaq tormoz sistemini qoşmalı, təkərləri səkiyə və ya yolun qırağındakı başqa maneəyə tərəf çevirməli və qapıları kilidləməlidir. İcazə verilən maksimum kütləsi 3,5 tondan çox olan nəqliyyat vasitəsini yoxuşda və ya enişdə duracağa qoyduqda, nəqliyyat vasitəsinin öz-özünə hərəkət etməsinə yol verməmək üçün sürücü təkərlərdən heç olmasa birinin altına tıxac qoymalıdır.

Nəqliyyat vasitələrinin aşağıdakı yerlərdə durması qadağandır:

- 1) dayanacağı qadağan edildiyi yerlərdə;
- 2) yaşayış məntəqələrindən kənarında – yolların hərəkət hissəsində;
- 3) 5.1 nişanı ilə işarələnmiş yerlərdə;
- 4) dəmir yol keçidlərinə 50 metrədən az yaxınlıqda;
- 5) girişin, habelə darvaza qarşısında;
- 6) 3.28 nişanının təsiri zonalarında

Dayanacağı qadağan edildiyi yerlərdə məcburi dayandıqda sürücü nəqliyyat vasitəsinin həmin yerlərdən aparılması üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməlidir.

Nəqliyyat vasitəsi qapılarının açılması yol hərəkətinin digər iştirakçıları üçün maneə yaradarsa, onları açmaq qadağandır.

Nəqliyyat vasitəsinin öz-özünə hərəkətini və ya sürücü olmadıqda ondan istifadəni istisna edən zəruri tədbirləri gördükdən sonra sürücü öz yerini tərk edə və ya nəqliyyat vasitəsini qoyub gedə bilər.

Piyada keçidləri və ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin dayanması.

Nizamlanan piyada keçidlərində svetoforun icazə signalı yandırıldıqda, sürücü imkan verməlidir ki, həmin istiqamətin hərəkət hissəsindəki piyadalar yolu keçməyi başa çatdırsınlar.

Əgər nəqliyyat vasitəsi nizamlanmayan piyada keçidinin qarşısında dayanmışdırsa və ya sürətini azaltmışdırsa, qonşu zolaqlarda hərəkət edən digər nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri yalnız dayanmış nəqliyyat vasitəsinin qarşısında piyadaların olmadığını yəqin etdikdən sonra hərəkəti davam etdirə bilərlər.

Əgər piyada keçidindən o biri tərəfdə tıxac yaranıbsa və bu sürücünü piyada keçidində dayanmağa məcbur edəcəksə, onun piyada keçidinə girməsi qadağandır.

Sürücü yaşayış məntəqələrində, piyada keçidlərindən kənarında ağ çəliklə işarə verən kor piyadalara yol verməlidir.

Əgər ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsinə minmə və ya ondan düşmə yolun hərəkət hissəsində və ya orada yerləşən minik meydançasında aparılırsa, sürücü dayanacaqda duran ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsinə doğru gedən və ya ondan düşüb gedən sənişinlərə yol verilməlidirlər (qapılar tərəfdən).

“Uşaqlar” tanınma nişanı olan dayanmış nəqliyyat vasitəsinə yaxınlaşarkən, sürücü sürəti azaltmalı, lazım gəldikdə dayanmalı və uşaqlara yol verilməlidir.

10. Nizamlayıcının və svetoforun siqnalları

Yollarda, yolayrıcılarında və digər yerlərdə yol hərəkətini nizama salmaq üçün svetoforlardan istifadə olunur. Svetoforların vasitəsilə verilən siqnallarda yaşıl, sarı, qırmızı və ağ-sarımtıl rənglər tətbiq edilir.

Təyinatından asılı olaraq svetofor siqnalları dairəvi formalı, ox (oxlar), piyadanın və ya velosipedin silueti şəklində və X formalı ola bilər. Dairəvi siqnallı svetoforların yaşıl ox (oxlar) şəklində bir və ya iki əlavə bölməsi ola bilər: həmin bölmələr dairəvi yaşıl siqnalın səviyyəsinə yerləşdirilir.

Svetoforun dairəvi siqnallarının aşağıdakı mənalı vardır:

- 1) yaşıl rəngli işığın yanması – bu siqnal hərəkətə icazə verir;
- 2) yaşıl rəngli işığın yanıb-sönməsi – bu siqnal hərəkətə icazə verir və bildirir ki, onun vaxtı qurtarır, tezliklə qadağan siqnalı yanacaq (yaşıl siqnalın sönməsinə qədər qalan müddəti sürücülərə bildirmək üçün rəqəmli tablo tətbiq edilə bilər);
- 3) sarı rəngli işığın yanması – bu siqnal hərəkəti qadağan və tezliklə siqnalların dəyişəcəyi barədə xəbərdarlıq edir;
- 4) sarı rəngli işığın yanıb-sönməsi–hərəkətə icazə verir və nizamlanmayan yolayrıcının və ya piyada keçidinin olduğunu bildirir, təhlükə barədə xəbərdarlıq edir;
- 5) qırmızı rəngli işığın yanması və ya yanıb-sönməsi-bu siqnal hərəkəti qadağan edir;
- 6) qırmızı və sarı rəngli işıqların eyni vaxtda yanması – bu siqnal hərəkəti qadağan edir və tezliklə yaşıl siqnalın yanacağını bildirir.

Svetoforun oxlar şəklində qırmızı, sarı və yaşıl rəngli işıqlarının mənası müvafiq rəngli dairəvi işıqların mənası ilə eynidir, lakin onların qüvvəsi yalnız oxlarla göstərilən istiqamətə (istiqamətlərə) şamil edilir. Həm də sola dönməyə icazə verən ox müvafiq yol nişanının geriye dönməyi qadağan etmədiyi hallarda, geriye dönməyə də icazə verir. Əlavə bölmədəki yaşıl oxun da mənası belədir. Əlavə bölmənin işığının sönməsi bu bölmənin nizamladığı istiqamətdə hərəkətin qadağan edilməsi deməkdir.

Svetoforun əsas yaşıl işığının üstünə qara konturlu ox (oxlar) çəkilmişsə, bu, sürücülərə svetoforun əlavə bölməsinin işığında göstəriləndən fərqlənən digər istiqamətlərdə hərəkətə icazə verir.

Svetoforun işığı piyada (velosiped) silueti şəklindədirsə, onun qüvvəsi yalnız piyadalara (velosipedçilərə) şamil edilir. Bu zaman yaşıl işıq piyadaların (velosipedçilərin) hərəkətinə icazə verir, qırmızı işıq isə onların hərəkətini qadağan edir. Velosipedçilərin hərəkətini nizamlamaq üçün həmçinin dairəvi işıqları olan kiçik ölçülü svetoforlardan da istifadə edilə bilər; həmin svetoforlara üzərində qara rəngli velosiped təsviri olan 200 X 200 mm ölçüdə ağ rəngli düzbucaqlı lövhə əlavə olunur.

Kor piyadalara yolun hərəkət hissəsini keçməyin mümkünlüyünü bildirmək üçün svetoforun işıq siqnallarına səs siqnalı da əlavə edilə bilər.

Yolun hərəkət hissəsinin zolaqları ilə, xüsusən hərəkət istiqaməti əks tərəfə dəyişə bilən zolaqları ilə nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini nizamlamaq üçün belə yollarda qırmızı rəngli X formalı siqnalı və aşağı yönəldilmiş oxşəkilli yaşıl siqnalı olan qarşılıqlı svetoforlar tətbiq edilir. Bu siqnallar onların altında yerləşən zolaqda hərəkəti müvafiq surətdə qadağan edir və ya ona icazə verir. Qarşılıqlı svetoforların əsas siqnallarına diaqonal üzrə aşağı sağa və ya sola istiqamətləndirilmiş ox şəkilli sarı siqnal əlavə edilə bilər; onun yanması siqnalın dəyişəcəyini və oxun göstərdiyi zolağa keçməyin zəruriliyini bildirir. Hər iki tərəfdən 1.9 nişanlama xətti olan zolağın

üzərində asılmış qarşılıqlı svetofofor siqnalları yanmadıqda bu zolağa girmək qadağandır.

Tramvaylar, habelə digər ümumi istifadə də olan nəqliyyat vasitələri üçün ayrılmış zolaqla hərəkət edən həmin nəqliyyat vasitələrinin, hərəkətini nizamlamaq üçün “T” hərfi şəklində yerləşmiş ağ-sarımtıl dörd dairəvi siqnalı olan bir rəngli siqnal svetofoforları tətbiq edilə bilər. Svetofoforun aşağısında yanan siqnalla eyni anda yuxarıda yanan bir və ya neçə siqnal–hərəkətə icazə verir. Aşağı siqnalla birlikdə: yuxarıdakı sol siqnal yananda-sola, ortadakı yananda düzünə, sağdakı yananda-sağa hərəkət etməyə icazə verir. Əgər yalnız yuxarıdakı üç siqnal yanarsa hərəkət qadağandır.

Dəmir yol keçidində yerləşən dairəvi ağ-sarımtıl siqnal nəqliyyat vasitələrinin keçiddən keçib getməsinə icazə verir. Yanıb-sönən ağ-sarımtıl və sönmüş qırmızı siqnal olduqda görmə sahəsi həddində keçidə yaxınlaşan qatarın (lokomotivin, drezinanın) olmadığı halda hərəkətə icazə verir. Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanının yol hərəkəti təhlükəsizlik komissiyasının qərarı olmadan onların ərazisində yerləşən yollarda svetofoforlar qurmaq qadağandır.

Nizamlayıcının siqnalları. Yollarda svetofoforların qurulması və onların lazımı vəziyyətdə işləməsinə nəzarət Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən həyata keçirilir.

Müvafiq qərar olmadan yol nişanlarının qurulması üçün onları quraşdıran şəxslər məsuliyyət daşıyırlar.

Yollarda, yolayrıclarında və digər yerlərdə yol hərəkət qaydalarına nəzarəti həyata keçirmək, yol hərəkətində yarana biləcək gərginliyə yol verməmək və ya onu aradan qaldırmaq üçün nizamlayıcının siqnallarından istifadə olunur.

Nizamlayıcının duruş vəziyyətindən asılı olaraq siqanllarının aşağıdakı mənalı vardır:

1) Nizamlayıcı sağ qolunu yuxarı qaldırmışsa:

“Diqqət. Hərəkət dayandırılın” siqnalı hərəkəti qadağan edir, lakin siqnal verilərkən yolayrıcında olan sürücülərə və piyadalara hərəkəti davam etməyə icazə verir.

2) Nizamlayıcı qollarını yana açmış və ya yanına salmışsa:

“Müəyyən istiqamət üzrə hərəkət” siqnalı nizamlayıcının sinəsi və arxası tərəfdən gələn nəqliyyat vasitələrinin, piyadaların hərəkətini qadağan edir; sol və sağ tərəfindən gələn relssiz NV-nin düzünə və sağa hərəkət etməsinə, tramvayların düzünə hərəkətinə, sinəsi və arxa tərəfdən gələn piyadalara isə yolun hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir.

3) Nizamlayıcı sağ qolunu qabağa uzatmışsa:

“Sola dönmə siqnalı” nizamlayıcının sol tərəfindən gələn relssiz nv-ə bütün istiqamətlərdə, sinə tərəfdən gələn relssiz nv-ə sağa dönməyə, arxa tərəfindən gələn piyadalara isə hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir. Sağ və arxa tərəfdən gələn nv-nin hərəkətini qadağan edir.

Bundan əlavə konkret sürücülərə aid olan “Sürəti azaldın”, “Sürəti artırın”, “Dayanın” kimi siqnalları da nizamlayıcının siqnalları hesab edilir. Nizamlayıcının bütün siqnallarına tabe olmaq hər bir sürücünün vəzifəsidir. Nizamlayıcının və svetofoforun siqnalları ziddiyyət təşkil edərsə, sürücülər nizamlayıcının siqnallarını əsas tutur.

11. Yolayıcılarını keçmə. Nizamlanan və nizamlanmayan yolayıcıları

Sağa və ya sola dönmən sürücü dönəcəyi yolun hərəkət hissəsini keçməkdə olan piyadalara, habelə bu hərəkət hissəsini velosiped yolu ilə keçməkdə olan velosipedçilərə yol verməlidir. Əgər yol ayrıcında və ya hərəkət hissələrinin kəsişməsində tıxac yaranıbsa və bu sürücünü dayanmağa məcbur edərək digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün maneə yaradacaqsa, sürücünün belə yolayırıcına və ya kəsişmə yerlərinə girməsi qadağandır. Hərəkətin növbəliliyi svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları ilə müəyyən edilən yol ayrıcı nizamlanan hesab edilir. Yanıb-sönən sarı siqnal olduqda svetoforlar işləmədikdə və ya nizamlayıcı olmadıqda, yolayırıcı nizamlanmayan hesab edilir və sürücülər nizamlanmayan yolayıcılarını keçmə qaydalarını və yol ayrıcında quraşdırılmış üstünlük nişanlarını əsas tutaraq hərəkət etməlidirlər.

Nizamlanan yolayıcıları - Relssiz nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü svetoforun yaşıl işığında sola və geriyyə dönərkən, qarşıdan düzünə və sağa gedən nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir. Tramvay sürücüləri də öz aralarında bu qaydanı əsas tutmalıdırlar. Svetoforun sarı və ya qırmızı siqnalı ilə eyni vaxtda əlavə bölməsində yandırılmış, ox işarəsi istiqamətində hərəkət edən sürücü başqa istiqamətlərdən gələn nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir. Svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları eyni vaxtda həm tramvayın, həm də relssiz nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə icazə verirsə, tramvay hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq, üstünlüyə malikdir. Lakin svetoforun qırmızı və ya sarı siqnalı ilə eyni vaxtda olan əlavə bölməsində yandırılmış, ox işarəsi istiqamətində hərəkət edən tramvay başqa istiqamətlərdən gələn nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidirlər. Svetoforun icazə siqnalı yanarkən yolayırıcına girmiş sürücü yolayırıcının çıxışında qoyulmuş svetoforun siqnalından asılı olmayaraq, nəzərdə tutulan istiqamətdə dayanmadan hərəkət etməlidir. Bu zaman qalan nəqliyyat vasitələrinin ona maneə törətməməlidirlər. Lakin, əgər yolayırıcında sürücünün hərəkət etdiyi yolda qoyulmuş svetoforların qabağında stop-xətlər (5.33 nişanı) varsa, sürücü hər bir svetoforun siqnalını əsas tutmalıdır. Svetoforun icazə siqnalı yanarkən sürücü yolayırıcında hərəkəti başa çatdırmaqda olan nəqliyyat vasitələrinə və həmin istiqamətin hərəkət hissəsində keçidi başa çatdırmamış piyadalara yol verməlidir.

Nizamlanmayan yolayıcıları-Eyni əhəmiyyətli olmayan yolların kəsişdiyi yolayırıcında, ikinci dərəcəli yolla hərəkət edən nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü, baş yolla yolayırıcına yaxınlaşan nəqliyyat vasitələrinə, onların sonrakı hərəkət istiqamətlərindən asılı olmayaraq, yol verməlidir. Yolayırıcında baş yol istiqamətini dəyişdirsə, baş yolla hərəkət edən sürücülər öz aralarında eyni əhəmiyyətli yolların kəsişdiyi yolayırıcını keçmək qaydalarını əsas tutmalıdırlar. Eyni əhəmiyyətli yolların kəsişdiyi yolayırıcında relssiz nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü sağdan yaxınlaşan nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir. Belə yolayırıcılarında tramvay, onun hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq. Relssiz nəqliyyat vasitələri qarşısında üstünlüyə malikdir. Relssiz nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü sola və ya geriyyə dönərkən eyni əhəmiyyətli yolda qarşı tərəfdən düzünə və ya sağa hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir. Tramvay sürücüləri də öz aralarında bu qaydanı əsas tutmalıdırlar.

12. Avtomagistrallarda, dəmir yol keçidlərində hərəkət

Nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri avtomagistrala girdikdə, avtomagistralda hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidirlər. Sürətləndirmə zolağı olduqda, sürücülər bundan istifadə etməlidirlər.

Avtomagistrallarda:

1) piyadaların, mal-qaranın, at-araba nəqliyyatının, yük motorollarının, atlıların, əl arabalarının, velosipedlərin, mopedlərin, traktorların, kənd təsərrüfatı maşınlarının və özügedən maşınların, texniki xarakteristikasına və ya vəziyyətinə görə, sürəti saatda 50 km-dən az olan digər nəqliyyat vasitələrinin, avtomagistralda xidmət işlərinin görülməsi halları istisna olmaqla, yol maşınlarının hərəkəti;

2) icazə verilən maksimum kütləsi 3,5 tondan artıq olan yük avtomobillərinin ikinci zolaqdan sonrakılarda hərəkəti;

3) 5.15 və ya 6.11 nişanları ilə işarə edilmiş xüsusi dayanacaq meydançalarından kənarında dayanmaq;

4) geriye dönmək və ayırıcı zolağın texnoloji kəsiklərinə girmək;

5) geriye hərəkət etmək;

6) sürmə təlimi keçmək qadağandır.

Sürücü avtomagistralin hərəkət hissəsində məcburi dayandıqda, nəqliyyat vasitəsini bu Qanunun tələblərinə müvafiq nişanlamalı və onu bu məqsəd üçün nəzərdə tutulan zolağa (hərəkət hissəsinin qırağını göstərən xətdən sağdakı yol hissəsinə) çıxarmaq üçün tədbirlər görməlidir.

Bu maddənin tələbləri 5.3 nişanı ilə işarə olunmuş yollara da şamil edilir.

Dəmir yol keçidlərində hərəkət - Nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri dəmir yollarını qatara (lokomotivə, drezinaya) yol verməklə, yalnız dəmir yol keçidlərində keçə bilərlər.

Sürücü dəmir yol keçidinə yaxınlaşdıqda yol nişanlarını, svetoforları, nişanlama xətlərini, şlaqbaumun vəziyyətini və keçid növbətçisinin göstərişlərini əsas tutmalı, yaxınlaşan qatarın (lokomktivin, drezinanın) olmadığını yəqin etməlidir.

Keçidə girmə:

1) svetoforun siqnalından asılı olmayaraq şlaqbaum bağlı olduqda və ya bağlanmağa başladığıda;

2) svetoforun qadağan siqnalı yandıqda (şlaqbaumun vəziyyətindən və mövcudluğundan asılı olmayaraq);

3) keçid növbətçisi qadağan siqnalı verdikdə (növbətçi əlindəki jezli, qırmızı fənəri və ya bayraqçı başı üzərində tutaraq və ya qollarını yana açaraq sinəsi, yaxud kürəyi sürücüyə tərəf dayandıqda);

4) keçiddən o tayda tıxac yarandıqda və bu, sürücünü keçiddə dayanmağa məcbur etdikdə;

5) keçidə qatar (lokomotiv, drezina) yaxınlaşdıqda (görünmə həddində) qarşıdan hərəkət zolağına girməklə, keçid qarşısında dayanmış nəqliyyat vasitələrinin yanından keçib getmək qadağandır.

Bundan əlavə:

1) şlaqbaumu özbaşına açmaq;

2) qeyri-nəqliyyat vəziyyətində olan kənd təsərrüfatı, yol, inşaat və s. maşınları və mexanizmləri dəmir yol keçidindən keçirmək;

3) dəmir yol stansiyası rəisinin icazəsi olmadan, sürəti saatda 8 km-dən aşağı olan nəqliyyat vasitələrinin, habelə traktora qoşulan yük kirşəsinin hərəkəti qadağandır.

Keçiddən hərəkət qadağan olunan hallarda sürücü stop-xəttin, 2.5 nişanının və ya svetoforun yanında, bunlar olmazsa, şlaqbauma azı 5 m qalmış, şlaqbaum olmadıqda isə birinci relsə azı 10 m qalmış dayanmalıdır.

Sürücü keçiddə məcburi dayandıqda, adamları dərhal nəqliyyat vasitəsindən düşürməli və keçidi boşaltmaq üçün tədbirlər görməlidir. Eyni zamanda sürücü:

1) yaxınlaşan qatarı saxlamaq üçün maşinistə dayanma siqnalı verməyi imkan daxilində iki adama başa salıb, onları dəmir yolu xətti boyunca 1000 metr məsafədə hər iki tərəfə (bir nəfər olduqda isə yolun daha pis görünən tərəfinə) göndərməlidir.

2) nəqliyyat vasitəsinin yanında qalmalı və ümumi həyəcan siqnalları verməlidir;

3) qatar görünən kimi, ona tərəf qaça-qaça dayanma siqnalı verməlidir.

Qeyd: Dayanma siqnalı qolun dairəvi hərəkət etdirilməsindən ibarətdir (gündüz parlaq rəngli parça, yaxud yaxşı görünən hər hansı əşya ilə, gecə məşəl və ya fənərlə). Ümumi həyəcan siqnalı bir neçə dəfə, bir uzun və üç qısa səs siqnalı verməkdən ibarətdir.

13. Dəstə ilə hərəkət, bu zaman sürücülərin vəzifələri. Sürmə təlimi

Dəstə ilə hərəkət dedikdə, Bir neçə nəqliyyat vasitəsinin bir sıra ilə hərəkəti başa düşülür. Dəstə ilə hərəkət etdikdə sutkanın vaxtından asılı olmayaraq dəstədə hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin yaxın fara işıqları yandırılmalıdır. Dəstə ilə hərəkət etdikdə qabaqda hərəkət edən avtomobillər dəstənin rəhbəri hərəkətə göstəriş verir. Dəstədə (kalonda) hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin dayanmasına və durmasına yalnız dəstə rəhbərinin göstərişi ilə icazə verilir. Dəstədə hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin sıradan çıxmasına, ötməsinə və digər manevr etməsinə icazə verilmir. Əgər avtomobillərin birində nasazlıq yaranarsa, onda kalon dayanmalı, həmin nasazlığı olan avtomobil istismara yararlı hala gətirildikdən sonra avtomobillər yenidən öz aralarında ara məsafəsi saxlamaq şərti ilə hərəkətə başlaya bilər. Dəstədə (kalonda) hərəkət edən avtomobillərin sayı çox olduqda bəzi hallarda arxadan hərəkət edən digər avtomobillərin ötmə əməliyyatı aparılması çətinləşir. Bu halda dəstə rəhbərinin göstərişi ilə kalon avtomobilləri mümkün qədər yolun sağ kənarına çəkməli, lazım gələrsə dayanmalıdır. Arxadan gələn digər avtomobillər kalonu keçdikdən sonra yeni hərəkətə başa bilərlər.

Sürmə təlimi - Nəqliyyat vasitələrinin idarə edilməsi üzrə ilkin təlim bağlı meydançalarda və ya avtodromlarda keçirilməlidir.

Yollarda sürmə təliminə yalnız təlim verən şəxsin iştirakı ilə və nəqliyyat vasitəsinə sürməyi öyrənən şəxsin onu idarə etməkdə ilkin vərdişi olduqda yol verilir. Nəqliyyat vasitəsinə sürməyi öyrənən şəxs bu Qanunla nəzərdə tutulmuş yol hərəkəti qaydalarını bilməli və onun tələblərini yerinə yetirməlidir.

Sürmə təlimi verən şəxsin üstündə həmin kateqoriyalı nəqliyyat vasitəsinə sürmə təlimi vermək hüququna dair sənəd və ya azı 5 il sürücülük stajına malik olmasına, habelə müvafiq kateqoriyalı nəqliyyat vasitəsinə idarə etmək hüququna dair vəsiqə olmalıdır.

Sürmə təlimi keçirilən mexaniki nəqliyyat vasitəsi “Təlim nəqliyyat vasitəsi” tanınma nişanı ilə işarələnməli və sürmə təlimi verən şəxs üçün arxanı göstərən güzgü və pedallar ilə təchiz olunmalıdır.

Siyahısı müəyyən edilmiş qaydada elan olunan yollarda sürmə təlimi qadağandır.

14. Nəqliyyat vasitəsinin xarici işıqlandırma cihazlarından və səs siqnallarından istifadə edilməsi

Təhlükənin və ya hərəkətdə olan maneələrin aradan qaldırılması məqsədilə nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri fara işıqlarından, bu və ya digər istiqamətə dönmə işıq göstəricilərindən, səs siqnallarından və ya əl işarəsindən istifadə edirlər.

Yuxarıda göstərilən vasitələrlə səs və işıq siqnallarının verilməsi, nəqliyyat vasitələrinin sürücülərini sürəti azaltmaq və yol–nəqliyyat hadisəsinin qarşısını almaq üçün bütün digər zəruri tədbirləri görmək vəzifəsindən azad etmir.

Sutkanın qaranlıq vaxtı tunellərdə və məhdudiyətli görünmə şəraitindən hərəkəndə olan nəqliyyat vasitələrində və qoşqularda işıq cihazları və işıq siqnalları aşağıdakı qaydada yandırılmalıdır:

1) təchizatından aslı olaraq nəqliyyat vasitələrində–faraların yaxın və uzaq işıqları və arxa qabarit işıqları;

2) qoşqularda – qabarit işıqları.

Uzaq işıq yaxın işığa:

1) yaşayış məntəqələrində yol kifayət qədər işıqlandırıldıqda və yaşayış məntəqələrindən kənardə, əgər yolun hərəkət hissəsi yol boyu işıqlanmışdırsa və əgər həmin işıqlandırma sürücüyə kifayət qədər məsafədə görmək imkanı verirsə;

2) sürücünün gözlərini qamaşdırmamaq məqsədilə qarşıdan gələn nəqliyyat vasitəsinə azı 150 metr qalmışsa;

3) yol hərəkətinin digər iştirakçılarının gözlərini qamaşdırma bilən hər hansı digər hallarda keçirilməlidir. Gözü qamaşdırılıqda sürücü qəza işıq siqnalını qoşmalı və hərəkət zolağını dəyişmədən sürəti azaltmaqla nəqliyyat vasitəsinə dayandırılmalıdır;

4) irəlidə hərəkət edən nəqliyyat vasitəsindən yaxın məsafədə hərəkət etdikdə, ötməzdən əvvəl qısa müddətə faraların uzaq işığını yandırmaqla xəbərdarlıq işıq siqnalı vermək olar.

Faranın yaxın işıqları sutkanın işıqlı vaxtında:

1) motosiklet, moped;

2) uşaq dəstələri daşıyan avtobus və mikroavtobus;

3) mütəşəkkil nəqliyyat dəstəsində hərəkət edən nəqliyyat vasitələri;

4) digər nəqliyyat vasitələrini yedəyə alan nəqliyyat vasitələri;

5) təhlükəli, ağır çəkili və iri qabaritli yük daşıyan nəqliyyat vasitələri;

6) xüsusi olaraq ayrılmış zolaqla nəqliyyat vasitələrinin axınına qarşı hərəkət edən ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri tərəfindən isə, hərəkət edən nəqliyyat vasitəsinə göstərmək məqsədilə duman faraları da yandırılmalıdır.

Qeyd: Duman faralarından aşağıdakı hallarda istifadə oluna bilər: 1) məhdud görünmə şəraitində – həm ayrıca, həm də faraların yaxın və uzaq işıqları ilə birlikdə; 2) sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlandırılmamış sahələrində – faraların yaxın və uzaq işıqları ilə birlikdə.

Sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlandırılmayan sahəsində, habelə məhdudiyətli görünmə şəraitində dayanarkən və durarkən nəqliyyat vasitəsində və avtoqatarda qabarit və ya dayanacaq işıqları yandırılmalıdır. Əgər qabarit işıqları nasazdırsa, nəqliyyat vasitəsi yoldan kənara çıxarılmalı, bu mümkün olmadıqda isə o, qəza siqnalı və sıradan çıxmış nəqliyyat vasitələri və onların yedəyə alınması işarəsi ilə nişanlanmalıdır.

Qatı duman şəraitində, güclü qar və yağış yağanda, yaxud buna uyğun digər şəraitdə, həmçinin faranın yaxın işıqları və ya duman faraları və ya dumana qarşı fənərlər yandırıla bilər.

Qeyd: Yuxarıda göstərilən hallar istisna olunmaqla, nəqliyyat vasitələri işıq və səs siqnalları söndürülmüş vəziyyətdə aşağıdakı hallarda duracaqda dayana bilər:

1) işıqlandırılmış yollarda nəqliyyat vasitəsi kifayət qədər məsafədən aydın görüldükdə; 2) yolun hərəkət hissəsinin kənarından aralı saxlandıqda; 3) akkumulyatorla təchiz olunmamış motosikletlər yaşayış məntəqəsində yolun hərəkət hissəsinin qırağında saxlandıqda; 4) yaşayış məntəqələrində hərəkət gərginliyi az olan küçələrdə.

Projektor – faradan və axtarıcı- faradan yalnız yaşayış məntəqələrindən kənarda, qarşından nəqliyyat vasitələri gəlmədikdə istifadə etməyə icazə verilir. Yaşayış məntəqələrində belə faralardan operativ və xüsusi xidmət nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri xidməti tapşırıqı yerinə yetirərkən istifadə edə bilərlər.

Arxa duman fənərlərindən yalnız məhdudiyyətli görünmə şəraitində istifadə edilə bilər. Arxa duman fənərlərini stop-siqnallara qoşmaq qadağandır.

“Avtoqatar” tanınma nişanlı avtoqatar hərəkət edərkən sutkanın qaranlıq vaxtı isə, həm də məhdud görünmə şəraitində, bundan əlavə, dayandığı və ya durduğu müddətdə yanmalıdır.

Səs siqnallarından yalnız aşağıdakı hallarda istifadə oluna bilər:

1) yaşayış məntəqələrindən kənarda ötmə niyyəti haqqında başqa sürücüləri xəbərdar etmək üçün zəruri olan həllərdə;

2) yol-nəqliyyat hadisəsinin qarşısını almaq üçün.

Ötmə barədə xəbərdarlıq etmək üçün səs siqnalı əvəzinə (və ya onunla birlikdə) işıq siqnalı verilə bilər. Bu işıq siqnalı sutkanın işıqlı vaxtı – faraların işıqlarını qısa müddətli yandırıb söndürməkdən, sutkanın qaranlıq vaxtı isə faraların yaxın işığı dafələrlə uzaq işığa keçirməkdən ibarətdir.

15. Nasaz nəqliyyat vasitələri və onların yedəyə alınması

Nəqliyyat vasitələri sıradan çıxdıqda sürücü onu yolun hərəkət hissəsindən kənara çəkməli, bu mümkün olmadıqda səkinin bordurunun (hərəkət hissəsi ilə bir səviyyədə və ya ondan hündür olan yol örtüyünün konstruktiv yan məhdudiyəti) yanına, yaxud yolun çiyinə çəkməli və bu zaman onu hərəkət hissəsinin kənarına paralel qoymalı, texniki yardım xidmətinə məlumat verməlidir. Dayanmanın qadağan edildiyi yerdə nəqliyyat vasitəsi məcburi dayandıqda və ya hərəkət hissəsində onun olması yol hərəkətinin digər iştirakçılara maneə yaradırsa, sürücü qəza dayanması işıq siqnalını yandırmalı və ya qəza dayanması nişanını quraşdırmalıdır. Qəza dayanma nişanı nəqliyyat vasitəsinin arxa tərəfində, zərurət olduqda isə, həm də qabaq tərəfində, həmin zolaqda, nəqliyyat vasitəsindən ən azı 30 m məsafədə elə quraşdırılır ki, yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitəsinin sürücüləri onu kifayət qədər məsafədən görə bilsinlər. Yaşayış məntəqələrində hərəkət intensiv olduqda, qəza dayanma nişanı daha yaxın məsafədə və ya bilavasitə nəqliyyat vasitəsinin üstündə elə qoyula bilər ki, yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri onu görə bilsin. Əgər nəqliyyat vasitəsi qəza işıq siqnalı ilə təchiz edilməmişdirsə və ya bu siqnal saz deyildirsə, sürücü gecə vaxtı və ya məhdudiyətli görünmə şəraitində yanib-sönən qırmızı işıqlı portativ fənərdən istifadə edə bilər. Həmin fənər bu maddənin üçüncü hissəsinin tələblərinə uyğun quraşdırılır. Nəqliyyat vasitələri aşağıdakı qaydalara əməl edilməklə yedəyə alınır:

- 1) yedəyə alan nəqliyyat vasitəsinin sükanı arxasında azı bir illik sürücülük təcrübəsi olan sürücü əyləşməlidir;
- 2) yedəyə alınan nəqliyyat vasitəsinin sükanı arxasında sürücü və ya müvafiq kateqoriyalı sürücülük vəsiqəsi olan başqa şəxs əyləşməlidir;
- 3) yedəyə alan nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü hərəkətə başladıqda, gündüz vaxtı yaxın işıq faralarını yandırmalıdır;
- 4) yedəyə alınan nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü yedəyə alan nəqliyyat vasitəsi sürücüsünün siqnallarına uyğun siqnallar verməlidir;
- 5) nəqliyyat vasitəsi öz kütləsindən artıq olan nəqliyyat vasitəsinə yedəyə almamalıdır (yedəyə almaq üçün xüsusi olaraq nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alması halları istisna təşkil edir);
- 6) yedəyə alma zamanı hərəkət sürəti 50 km /saatdan artıq olmamalıdır;
- 7) yedəyə alma zamanı yedəyə alınan avtobusda, trolleybusda və yük avtomobilinin bort platformasında sərnəşin daşınması qadağandır;
- 8) tormozu və sükanı nasaz olan nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alınması onların tam və ya qismən yüklənməsi yolu ilə həyata keçirilməlidir;
- 9) birləşdirici hissə yedəyə almada nəqliyyat vasitələri arasında ən çoxu 4 metr, elastik yedəyə almada isə 4 m-dən 6 metrə qədər məsafə qalmasını təmin etməlidir. Elastik yedəyə alma zamanı birləşdirici hissənin hər metri uyğun olaraq siqnal lövhəcikləri və ya bayraqçıqları ilə işarələnir. Aşağıdakı hallarda yedəyə alma qadağan edilir:

- 1) buzlu yol şəraitində; 2) yedəyə almadan sonra ümumi nəqliyyat qatarının uzunluğu 24 m-dən artıq olduqda; 3) iki təkərli motosikletlərlə və ya onları; 4) birdən artıq nəqliyyat vasitəsinə.

16. Adamların və yüklərin daşınması

Banında adamlar daşınan yük avtomobillərinin yalnız «C» kateqoriyalı (kabinədəki sərnişinlər də daxil olmaqla 8 nəfərdən artıq adam daşındıqda), habelə «C» və «D» kateqoriyalı sürücülük vəsiqəsinə malik olan şəxslərin idarə etməsinə icazə verilir.

Yük avtomobilinin bort platformasında gedərkən hərəkət vaxtı ayaq üstə durmaq, bort və ya yükün üstündə oturmaq, nəqliyyat vasitəsinin qapısını açmaq qadağandır.

Qeyd: Hərbi sürücülərin yük avtomobillərində adamların daşınmasına buraxılması müəyyən edilmiş qaydada həyata keçirilir.

Bort platforması olan yük avtomobilinin banında adamların daşınmasına bu Qanunun müddəalarına uyğun təchiz edildikdən sonra icazə verilir.

Yük avtomobilinin banında daşınan adamların sayı oturmaq üçün düzəldilən yerlərin sayından artıq olmamalıdır.

Yük avtomobilinin sürücüsü hərəkətə başlamazdan əvvəl minmək, düşmək və banda yerləşmək qaydası haqqında sərnişinlərə təlimat verməlidir. Yalnız sərnişinlərin təhlükəsiz daşınması üçün şəraitin təmin edildiyinə əmin olduqdan sonra hərəkətə başlamaq olar.

Adam daşımaq üçün avadanlıq qoyulmamış yük avtomobilinin bort platforması olan banında yalnız yükü müşayiət edən və ya onu almalı olan şəxslər, avtomobil bortun səviyyəsindən aşağıda yerləşən oturacaq yeri ilə təmin edilmiş olduqda, gedə bilərlər.

Avtobusla qrupla uşaq daşındıqda onların yanında bir nəfər yaşlı müşayiətçi olmalıdır. Bu nəqliyyat vasitələrinin önündə və arxasında “Uşaqlar” tanınma nişanı olmalıdır.

Sürücü sərnişinləri yalnız nəqliyyat vasitəsi tam dayandıqdan sonra mindirməli və ya düşürməli, hərəkətə isə yalnız qapıları bağladıqdan sonra başlamalı və onları tam dayanana qədər açmamalıdır.

Adamların daşınması:

1) avtomobilin (bort platforması olan yük avtomobilinin banında və ya ban furqonunda daşınmasından başqa), traktorun, digər özü gedən maşınların kabinəsindən kənarında, yük qoşqusunda, qoşqu-yaylaqda, yük motosikleti banında və motosikletin konstruksiyasında oturmaq üçün nəzərdə tutulmayan yerlərdə;

2) 12 yaşından kiçik uşaqları hesaba almadan, nəqliyyat vasitəsinin texniki xarakteristikasında nəzərdə tutulduğundan artıq sayda (nəqliyyat vasitəsinin faktik kütləsi istehsalçı müəssisənin müəyyən etdiyi icazə verilən maksimum kütlənin kəmiyyətindən artıq olmamalıdır), habelə motosikletin arxa oturacağında, minik avtomobilinin qabaq oturacağında uşağı saxlayan xüsusi qurğu olmadıqda, 12 yaşınadək uşaqları həmin nəqliyyat vasitələrində daşımaq;

3) yük avtomobillərinin bort platformasında, ban furqonlarında uşaqların qrup halında daşınması qadağan edilir.

Sərnişinlərə:

1) hərəkət vaxtı ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinə minmək, düşmək, onun qapılarını açıq saxlamaq və ya güclə açmaq;

2) hərəkət vaxtı tramvayların, trolleybusların, avtobusların və ya digər nəqliyyat vasitələrinin pillələrində dayanmaq və ya yük avtomobilinin banında ayaq üstə durmaq;

3) nəqliyyat vasitəsi dayandıqda və ya durduqda, heç bir təhlükənin olmadığını yəqin etmədən onun qapılarını açmaq;

4) sürücünü nəqliyyat vasitəsini idarə etməkdən yayındırmaq;

5) nəqliyyat vasitəsindən çıxdıqdan sonra, səbəb olmadan yolun hərəkət hissəsində ləngimək;

6) nəqliyyat vasitəsindən bayıra hər hansı əşya atmaq qadağandır.

Yüklərin daşınması - Yollarda, yolayrıclarında və digər yerlərdə yol hərəkəti qaydalarına nəzarəti həyata keçirmək, yol hərəkətinin gərginliyinə yol verməmək və ya onu aradan qaldırmaq üçün nizamlayıcı siqnallarından istifadə olunur. Nizamlayıcının siqnallarının aşağıdakı siqnalları vardır:

1. Bütün nəqliyyat vasitəsi sürücülərinə və piyadalara aid olan siqnallar;

a) “Diqqət, hərəkət dayandırılacaq” siqnalı hərəkəti qadağan edir, lakin siqnal verilərkən yolayrıcında olan sürücülərə və piyadalara hərəkətlərini davam etdirməyə icazə verir;

b) “Müəyyən istiqamət üzrə hərəkət” siqnalı nizamlayıcının sinə və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların hərəkətini qadağan edir, sol və sağ tərəfindən gələn tramvayların düzünə, relsiz nəqliyyat vasitələrinin düzünə və sağa hərəkət etməsinə, sinə və arxa tərəfindən isə piyadalara yolun hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir;

c) “Sola dönmə” siqnalı nizamlayıcının sol tərəfindən gələn tramvayların sola dönməsinə, relsiz nəqliyyat vasitələrinə bütün istiqamətlərdə hərəkət etməyə, sinə tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinə sağa dönməyə, arxa tərəfindən piyadalara hərəkət hissəsinə keçməyə icazə verir, sağ və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini isə qadağan edir;

2) Konkret nəqliyyat vasitəsi sürücüsünə və piyadaya aid olan siqnallar:

a) “Sürəti azaldın” siqnalı nizamlayıcı əli ilə yuxarı-aşağı hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən istiqamətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitəsinin sürətinin azaldılmasını tələb edir;

b) “Sürəti artırın” siqnalı nizamlayıcı əli ilə üfqi vəziyyətdə (saat əqrəbi istiqamətində) dairəvi hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən istiqamətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitələrinin sürətini artırmaq, piyadaların isə yolu keçməsinə tezləşdirməyi tələb edir;

c) “Dayanın” siqnalı nizamlayıcı tərəfindən hər hansı nəqliyyat vasitəsinə tərəf yönəldilmişdirsə, onun sürücüsündən öz nəqliyyat vasitəsinə yolun hərəkət hissəsinin kənarında dayandırılmasını tələb edir.

Müstəsna hallarda (yol hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə təxirə salınmayan tədbirlərin görülməsi üçün zərurət yaranarsa), nizamlayıcı bu maddənin ikinci hissəsində göstərilən siqnalların mənalardan fərqli olaraq yol hərəkəti iştirakçılarna aydın olan digər siqnalları verə bilər. Bu maddədə nəzərdə tutulmuş siqnalları verərkən, nizamlayıcı fişdən də istifadə edə bilər.

Nizamlayıcı elə yerdə dayanmalı və elə təchiz edilməlidir ki, yol hərəkəti iştirakçıları onun tərəfindən verilən siqnalları sutkanın işıqlı və qaranlıq vaxtında nizamlayıcı işıq düşən yerdə dayanmalıdır və ya istifadə edilən jezl işıq saçan və ya işıq verən olmalıdır.

17. Nəqliyyat vasitəsini idarə edən şəxs tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozuntuları

Nəqliyyat vasitəsini idarə edən şəxs tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

1) yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürətinin 10 – 30 km/saat həddində aşılması; bu maddənin ikinci bəndində göstərilən hallar istisna olmaqla, yol nişanlarının və yolların hərəkət hissəsinin işarələrinin tələblərinə riayət edilməməsi, nəqliyyat vasitəsinin yolların hərəkət hissəsində yerləşdirilməsi və ya piyada keçidlərinin keçilməsi, habelə dayanma, durma, yedəyə alma, yük daşıma, işıq cihazlarından, səs siqnallarından, təhlükəsizlik kəmərlərindən və motodəbilqələrdən istifadə qaydalarının pozulması;

2) svetoforun və ya nizamlayıcının qadağan edici işarəsi verilərkən hərəkətin davam etdirilməsi; 3.1 “Giriş qadağandır”; 3.2 “Hərəkət qadağandır” yol nişanları tələblərinin və ya sərnişin daşıma qaydalarının pozulması, xüsusi səs, qırmızı və ya göy sayrışan işıq siqnalı verən, keçid üstünlüyü hüququna malik olan nəqliyyat vasitələrinə yol verilməməsi;

3) yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürəti həddinin 30 km/saat və artıq aşılması; dəmir yol keçidlərinin keçilmə qaydalarının pozulması; qəza şəraitinin yaradılmasına, yəni hərəkətin başqa iştirakçılarının sürəti və hərəkətin istiqamətini məcburi dəyişməsinə səbəb olan pozuntular törədilməsi; yol hərəkəti təhlükəsizliyinə nəzarəti həyata keçirən Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşının nəqliyyat vasitəsini saxlamaq tələbinin yerinə yetirilməməsi;

4) nəqliyyat vasitəsinin alkoqoldan, narkotik vasitələrdən və ya güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə idarə edilməsi; nəqliyyat vasitəsində olan sahibi tərəfindən bu nəqliyyat vasitəsini idarə etmək üçün sərxoş vəziyyətdə olan şəxsə verilməsi; sərxoşluq vəziyyətinin yoxlanılması üçün müəyyən edilmiş qaydada müayinədən boyun qaçırılması;

5) idarə etmə hüququ olmadan nəqliyyat vasitəsinin idarə edilməsi; nəqliyyat vasitəsində olan sahibi tərəfindən bu nəqliyyat vasitəsini idarə etmə hüququ olmayan şəxsə idarə edilmək üçün verilməsi;

6) idarə etmək hüququ olmayan və alkoqoldan, narkotik vasitələrdən və ya güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə olan şəxs tərəfindən nəqliyyat vasitəsinin idarə edilməsi;

7) bu maddənin 5-ci və 6-cı bəndlərində nəzərdə tutulan pozuntuların bir il ərzində təkrar törədilməsi;

8) bu maddənin 1-ci və 6-cı bəndlərində nəzərdə tutulan pozuntular nəticəsində zərər çəkən şəxsə maddi ziyan vurulması və ya onun bədənində yüngül xəsarət yetirilməsi.

18. Piyadalar və yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozuntuları

Piyadalar tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

- 1) yolun hərəkət hissəsinə çıxdıqda piyada svetoforlarına və nizamlayıcının işarələrinə riayət edilməməsi;
- 2) yolun hərəkət hissəsinin, dəmir yol keçidinin müəyyən olunmayan yerdən keçilməsi;
- 3) yolda yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrinin qarşısına qəflətən çıxılması;
- 4) qırmızı və ya göy sayrışan işıq və xüsusi səs signalı qoşulmuş nəqliyyat vasitəsi yaxınlaşan zaman yolun hərəkət hissəsinin tərk edilməməsi.

Yol hərəkətində iştirak edən nəqliyyat vasitəsinə minmə və düşmə qaydalarının sərnişin tərəfindən pozulması məsuliyyətə səbəb olan pozuntudur.

Velosipedçilər və moped idarə edən şəxslər tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

- 1) svetoforların və nizamlayıcının işarələrinə riayət edilməməsi;
- 2) sərnişin daşınması;
- 3) idarə etməyə mane olan yükün daşınması;
- 4) yol nişanlarının və ya yolun hərəkət hissəsinin nişanlanmasının tələblərinin pozulması;
- 5) yolda sükanı tutmadan idarə edilməsi;
- 6) piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş sahədə onların hərəkətinə bu Qanunun tələblərinə zidd olaraq maneə yaradılması;
- 7) üstün hərəkət hüququ olan nəqliyyat vasitələrinə yol verilməməsi.

At arabalarını (kirşəni) idarə edən və ya mal-qara ötürənlər tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

- 1) mal-qaranın yolda nəzarətsiz qoyulması;
- 2) mal-qaranın, at arabasının (kirşənin) dəmir yol xətlərinin və ya yolların üstündən nəzərdə tutulmayan yerlərdə, habelə sutkanın qaranlıq vaxtı və ya məhdud görünmə şəraitində keçirilməsi;
- 3) mal-qaranın asfalt və sement-beton örtüklü yollarda ötürülməsi;
- 4) işıq əks etdirən qurğularla təchiz edilməmiş at arabalarının (kirşənin) sürülməsi.

5) at arabalarını (kirşəni) idarə edən şəxs tərəfindən svetofor və ya nizamlayıcının işarələrinə, habelə yol nişanları və ya yol nişanlanması tələblərinə riayət edilməməsi.

Yol hərəkəti iştirakçıları tərəfindən törədilən pozuntulara görə məsuliyyəti ağırlaşdıran hallar aşağıdakılardır:

- 1) alkoqoldan, narkotik vasitələrdən və ya güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə bu maddənin birinci-dördüncü hissələrində nəzərdə tutulmuş yol hərəkəti qaydalarının pozulması;
- 2) bu maddənin birinci-dördüncü hissələrində nəzərdə tutulan pozuntular nəticəsində zərər çəkən şəxsə maddi ziyan vurulması və ya onun bədəninə yüngül xəsarət yetirilməsi.

19. Yol nəqliyyat zədələri. Əzilmə, çıxma, sınıq və onların əlamətləri. sarğılar, onların qoyulması qaydaları

Yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün görülən tədbirlərə baxmayaraq bəzi hallarda yol nəqliyyat hadisəsinin baş verməsi qaçılmazdır. Belə hallarda vaxtında və düzgün göstərilmiş ilk tibb yardım zərərçəkmiş şəxsin nəinki səhhətini qoruyur, hətta onun həyatını xilas edir. Sürücülər və hərəkətin digər iştirakçıları belə hallarla rastlaşdıqda həkimə qədər ilk tibbi yardım lazımı səviyyədə həyata keçirmək üçün elementar nəzəri və praktiki biliklərə yiyələnməlidir. Yol nəqliyyat hadisələrinin baş verməsi nəticəsində insanlar müxtəlif növ zədələr ala bilər: əzilmə, çıxma, sınıq, yanıqlar, qanaxmalar, ürək tutması və s.

Sınıq zamanı ilk yardım ağrını azaltmaq, sümük parçalarını tərpənməyə qoymamaq və onlara düzgün vəziyyət vermək məqsədi daşıyır. Sınımış yerə hər hansı taxta parçası, faner qoyub bağlamalı və tərpənməyə qoymamalı. Açıq sınıqda yaranın ətrafını yodla, spirtlə silib sarğı qoymaq lazımdır. Taxta parçası ehtiva uzunluqda olmalıdır ki, ən azı iki oynaqı tutsun: biri sınımış yerdən yuxarıda, o biri aşağıda olub bədənin həmin yerini tərpənməyə qoymasın.

Zərərçəkənin zədəsi çıxıqlar olduqda oynaqlarda bərk ağrılar, oynaqın tamam və ya qismən işləməməsi, oynaqın formasının dəyişməsi halları baş verir. Bu zaman ilk yardım çıxmış yeri tərpənməyə qoymamaq, sarğı qoymaq, şişmənin qarşısını almaq üçün soyuq qoymaq, ağrı kəsicilə dərmanlar verməklə ağrını azaltmaq və tez zamanda xəstəxana çatdırmaqdan ibarətdir.

Sarğılar - sarğı materialını yaranın üzərində saxlamaq zədələnmələr və xəstəliklər zamanı bədənin müəyyən bir yerini tərpənməyə qoymamaq üçün qoyulur. Həmçinin müəyyən bir nahiyəni daim bir bərabərdə sıxmaq üçün sıxıcı sarğılar (adətən, qanaxmanı saxlamaq üçün), bəzi üzvlərin, məsələn, ətrafların və ya onurğa sütununun vəziyyətini düzətmək üçün fiksəddici sarğılar qoyurlar. Sarğı ilkin yardımın əsas vasitəsi sayılır.

Qanaxma – qan damarı kəsildikdə, yaxud onun divarının keçiricilik qabiliyyəti pozulduqda baş verir. Qanaxmalar zamanı əsas təhlükə toxumalarda kəskin qan dövranı çatışmazlığı, qanın itirilməsi səbəbindən onların oksigenlə təmin edilməməsi və bununla da həmin orqanların, birinci növbədə beynin, ürəyin və qaraciyərin fəaliyyətinin pozulması ilə əlaqədardır.

Hər hansı bir yaradan xaricə axan qanaxma – xarici qanaxma adlanır. Xarici qanaxmaları tez ayırd etmək olur. Əgər qanaxma nəticəsində qan daxili orqan və boşluqlara yığılarsa – belə qanaxma daxili qanaxma adlanır. Daxili qanaxmaları təyin etmək və ilk tibbi yardım göstərmək qat-qat çətinləşir.

20. Yol hərəkəti haqqında normativ sənədlər. Yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyinin əsas problemləri

Yol hərəkətinin özünəməxsus xüsusiyyətləri və ilk növbədə onun iştirakçılarının kütləviliyi hərəkətin mərkəzləşmiş şəkildə idarə olunmasını çətinləşdirir. Ona görə də hərəkət iştirakçılarının fəaliyyətinin uyğunluğunu təmin etmək və yollarda yaranan təhlükəli mübahisəli vəziyyətləri aradan qaldırmaq üçün müfəssəl hərəkət qaydalarının yaranması tələb olunur. Hərəkət qaydalarının köməyi ilə yol hərəkətinin təşkili bütün hərəkət şəraitləri və vəziyyətlərini əhatə edərək xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Hərəkət qaydaları ancaq xüsusi mühəndis-təşkilati tədbirlər və hərəkət iştirakçılarının şəriti düzgün qavraması və qiymətləndirilməsini asanlaşdıran texniki vasitələrlə birlikdə səmərəli şəkildə təsir göstərə bilər.

Yol hərəkəti yaranan vaxtlarda, yəni hələ heç bir texniki nizamlama vasitələri olmadıqda, yol hərəkətinin təşkilinin yeganə elementi insanların yollardan istifadə qaydalarını müəyyən edirdi.

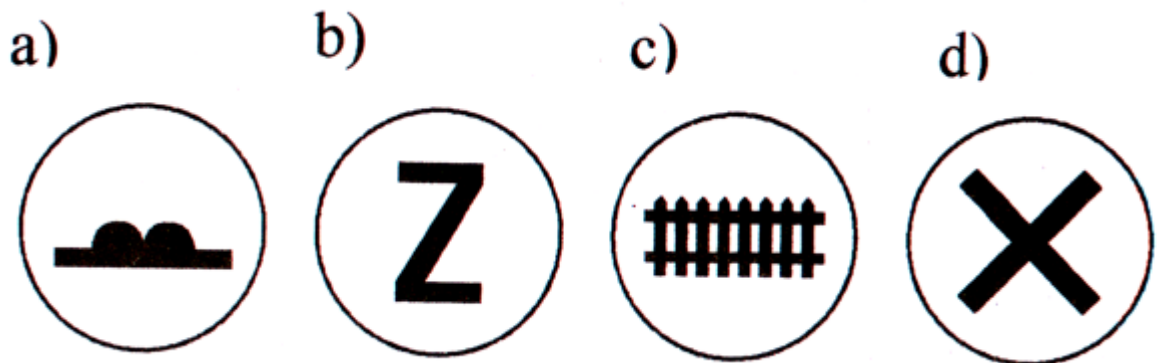
Belə qaydalar bir neçə əsr bundan qabaq yaranmağa başlamış və canlı nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini qaydaya salmaq üçün istifadə olunmuşdur.

Avtomobillərin meydana gəlməsi hərəkət təhlükəsizliyinə diqqəti artırmağı və xüsusi qaydaların yaranmasını tələb etdi.

Avtomobillərin hərəkət qaydaları tarixdə ilk dəfə olaraq 1896-cı ildə İngiltərədə yaradılmışdır. XX əsrin birinci on illiyində Rusiyada avtomobillərin hərəkətinə müəyyən tələblər qoyan ilk məsul qaydalar meydana gəldi. Bu qaydalar da mexaniki nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə müəyyən məhdudiyyətlər qoyurdu. İlk İngilis qaydalarında avtomobillərin hərəkət sürəti bütün hallarda 12 mil/ saat-a (19, 65 km/ saat) qədər məhdudlaşdırıldı. 1912-ci ildə Moskva şəhər duması tərəfindən müəyyən edilmiş qaydalarda çəkisi 350 pud (5749 kq) olan avtomobillərin 12 verst/saat (12,80 km/ saat), digər nəqliyyat vasitələrinin isə 20 verst/saat (20, 9 km / saat) sürətlə hərəkət etməsi qadağan edilirdi.

Ümumdünya hərəkətinin yaranması, hələ XX əsrin əvvəllərində hərəkət qaydalarının əmələ gəlməsini tələb etdi.

Avtomobil hərəkət qaydaları haqqında ilk beynəlxalq saziş 1909-cu ildə qəbul edildi.



Şəkil. İlk beynəlxalq yol nişanı.

a) nahamar yol; b) təhlükəli döngələr;
c) dəmiryol keçidi; d) yolların kəsişməsi

1926-cı ildə Parisdə yol nəqliyyatı və avtomobil nəqliyyatı haqqında beynəlxalq müqavilələr bağlandı ki, bu da 1931-ci ildə qəbul edilmiş yollardakı siqnalları eyniləşdirmək və Amerika ölkələri arasında avtomobil nəqliyyatının hərəkət qaydaları haqqında konvensiyanı təkmilləşdirdi. 1943-cü ildə Amerika Konvensiyası yenidən işləndi və yeni redaksiyada qəbul edildi.

1949-cu ildə BMT-nin Cenevrədə keçirilmiş yol hərəkəti üzrə konfransında aşağıdakı müqavilələr qəbul edildi: yol hərəkəti haqqında Konvensiya, yol nişanları və siqnalları haqqında protokol sənədləri. Bu müqavilələr yol hərəkətinin təşkili qaydalarına xüsusi tələblər qoyurdu.

Yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyinin əsas problemləri.

Sənaye və kənd təsərrüfatının bütün sahələrini avtomobil daşımaları olmadan təsəvvür etmək çətindir. Avtomobil nəqliyyatı olmadan digər nəqliyyat növlərinin işi mümkün deyildir. Bekə ki, yük və sərnişinlərin dəmir yolu stansiyalarına, su və hava limanlarına və oradan daşınması əsasən avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə yerinə yetirilir.

Avtomobilləşmənin inkişafı müsbət keyfiyyətlərlə yanaşı mənfi keyfiyyətlər də yaradır. Bu mənfi keyfiyyətlər aşağıdakılardır:

- insan ölümü və yaralanması;
- YNH nəticəsində yaranan külli miqdarda maddi zərər;
- nəqliyyat səsi;
- şəhər havasının zərərli qazlarla çirklənməsi;
- küçələrin dayanmış avtomobillərlə tutulması;
- nəqliyyat tıxacları və hərəkət sürətinin azalması.

Avtomobillər digər nəqliyyat növlərinə nisbətən bir sıra üstünlüklərə malikdir. Bunlar aşağıdakılardır:

- yüksək mobillik (çeviklik);
- yük və sərnişinləri “qapıdan-qapıya” daşımaq qabiliyyəti;
- nisbətən asan idarə olunması;

Avtomobil nəqliyyatı daşımalarının təhlükəsizlik səviyyəsinin nisbətən aşağı olması, əsasən, aşağıdakı səbəblərlə izah oluna bilər:

- öz parametrləri ilə avtomobil nəqliyyatına uyğun olan yolların çatışmazlığı;
- avtomobil hərəkətinin digər hərəkət iştirakçılarından lazımı qədər təcrid olunmaması;
- sürücü ixtisasının kütləviliyi;

Müasir avtomobilləşmə səviyyəsi şəraitində sürücü fəaliyyətinin etibarlılığı hərəkətin təhlükəsizliyinin əsas amilinə çevrilir.

Göründüyü kimi yollarda insanlarla idarə olunan, hərəkət edən və tərpənməz müxtəlif növlü mexaniki və qeyri-mexaniki nəqliyyat vasitələri və piyadaların məcmusundan ibarət olan mürəkkəb sistem fəaliyyət göstərir ki, bu da yol hərəkəti adlanır. Yol hərəkətinin özünəməxsus xüsusiyyətləri və problemləri hər şeydən əvvəl SAYM sistemi ilə əlaqədardır. Yol hərəkəti SAYM sisteminin fəaliyyətindəki imtahanlarla xarakterizə olunur. Bu imtahanlar bir çox hallar YNH-yə çevrilə bilər. YNH-ni yaradan imtahanların səbəbi çox hallarda insanın düzgün olmayan fəaliyyətidir. Bu səbəbdən YNH üzrə mühəndis tədbirləri insanların belə fəaliyyətinin qarşısının alınmasına və nəticələrin ağırlığının azaldılmasına yönəldilir.

21. Yol hərəkəti haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunu

Bu qanun 03 iyul 1998-ci ildə qəbul edilmişdir. Bu qanun səkkiz fəsil, 87 maddə və 7 əlavədən ibarətdir. I fəsil ümumi müddəalarında yol hərəkəti, yol hərəkətinin təşkili, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi, beynəlxalq yol hərəkəti, avtomobil yolu, avtomagistral, yolun hərəkət hissəsi, yolun çiyini, baş yol, piyada keçidi, yol ayrıcı, nəqliyyat vasitəsinin dayanması, məcburi dayanma, nəqliyyat vasitəsinin durması, parklanma, yol hərəkəti iştirakçısı, ötmə, üstünlük, yol vermək, məhdudiyətli görünmə, yol-nəqliyyat hadisəsi kimi anlayışlara tərif verilmişdir. Bundan başqa, bu fəsildə qanunun təyinatı, yol hərəkəti haqqındakı qanunvericilik, yol hərəkəti sahəsində dövlətin vəzifələri, yol hərəkəti sahəsində fiziki şəxslərin hüquq və vəzifələri maddələri də öz əksini tapmışdır.

II fəsil “Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi” adlanır. Burada yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin başlıca prinsipləri və əsas istiqamətləri, yol hərəkətinin təşkili zamanı hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri zamanı hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, yol hərəkətinin müvəqqəti məhdudlaşdırılması və ya qadağan edilməsi, küçələrin meydanların və ya dəmir yolu keçidlərinin tikilməsi, saxlanması və istifadə olunması zamanı yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, yol hərəkətinin nizama salınması, nəqliyyat vasitələri sürücülərinin hazırlanması və ixtisaslarının artırılmasının təşkili, nəqliyyat vasitələri sürücülərinin sağlamlığının qorunması və onlar üçün lazımı əmək şəraitinin yaradılması, yol hərəkəti təhlükəsizliyini təmin etmək tədbirlərinin müəyyənləşdirilməsi kimi maddələrdən ibarətdir.

III fəsil “Nəqliyyat vasitələrinin yol hərəkətində iştirak etməyə buraxılması” adlanır. Bu fəsildə aşağıdakı maddələr öz əksini tapmışdır:

- nəqliyyat vasitələrinin dövlət qeydiyyatı; nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi; nəqliyyat vasitəsinin dövlət qeydiyyat nişanı; nəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyəti və onların texniki baxışdan keçirilməsi; nəqliyyat vasitələrinin saxlanması; nəqliyyat vasitələrinin özgəninkiləşdirilməsi qaydası.

IV fəsil “Nəqliyyat vasitələrinin idarəetmə hüququ” adlanır. Bu fəsildə aşağıdakı maddələr verilmişdir.

- nəqliyyat vasitələrini idarəetmə hüququ; sürücülük vəsiqəsi; sürücülük vəsiqəsinin verilməsi və dəyişdirilməsi;

V fəsil “Yol hərəkəti qaydaları adlanır”. Burada aşağıdakı maddələr öz əksini tapmışdır:

- yol hərəkəti iştirakçılarının əsas vəzifələri və hüquqları; mexaniki nəqliyyat vasitəsi sürücünün vəzifələri; hərəkətə başlama, manevr etmə; avtomagistrallarda hərəkət; dəmir yolu keçidlərində hərəkət; nəqliyyat vasitələrinin yolun hərəkət hissəsində yerləşməsi; hərəkət sürəti və nəqliyyat vasitələri arasında ara məsafəsi; ötmə və qarşılıqlı keçmə; dayanma və durma; parklama; nasaz nəqliyyat vasitələri və onların yedəyə alınması; adamların daşınması; yüklərin daşınması; nizamlayıcının siqnalları; svetaforun siqnalları; yol nişanları; yolun nişanlanması; nəqliyyat

vasitələrinin tanınma nişanları; nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü tərəfindən səs siqnalları və xarici işıq cihazlarından istifadə edilməsi; sürmə təlimi;

VI fəsil “Yol hərəkəti qaydalarını pozuntuları” adlanır. Bu fəsildə aşağıdakı maddələr öz əksini tapmışdır:

-nəqliyyat vasitəsinin idarə edən şəxs tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozulması; piyada və yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozulması; yol hərəkəti qaydalarını pozmağa görə məsuliyyət; yol hərəkəti qaydalarının pozuntuları ilə bağlı olan digər məsələlər.

VII fəsil “Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə nəzarət” adlanır. Bu fəsildə aşağıdakı maddələr verilmişdir:

- Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsində nəzarətin həyata keçirilməsi; yol hərəkəti təhlükəsizliyinə nəzarəti həyata keçirən Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşının vəzifələri; yol hərəkəti təhlükəsizliyinə nəzarəti həyata keçirən Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşının hərəkətləri.

VIII fəsil “Yekun Müddəalar” adlanır. Burada aşağıdakı iki maddə öz əksini tapmışdır:

- beynəlxalq aktların hüquqi qüvvəsi; qanunun qüvvəyə minməsi.

Qanunda əks olunmuş əlavələr aşağıdakılardır:

- nəqliyyat vasitələrinin istismarının qadağan edilməsinə səbəb olan nasazlıqların siyahısı (1 əlavə); nizamlayıcının siqnalları (2 saylı əlavə); nəqliyyat svetorları (3 saylı); yol nişanları (4 saylı əlavə); yolların nişanlanması (5 saylı əlavə); yol işlərində istifadə olunan işarələr (6 saylı əlavə); nəqliyyat vasitələrinin tanınma nişanları (7 saylı əlavə).

Qanunda normativ aktlar, Azərbaycan Respublikasının qanunları, prezidentin fərmanları, Nazirlər kabinetinin qərarları və sərəncamları öz əksini tapmışdır.

22. Yol-nəqliyyat hadisələrinin təsnifatı, baş vermə səbəbləri

YNH-nin qeydiyyatını aparmaq və analiz etmək üçün onların vahid təsnifatını vermək vacibdir. Təsnifatı müxtəlif əlamətlərə görə aparırlar. Bunlar aşağıdakılardır:

- nəticənin ağırlığına görə;
- növünə və ya baş vermə mexanizminə görə;
- baş vermə yerinə görə və.s

Nəticənin ağırlığına görə YNH-ni üç qrupa bölürlər:

- ölümlə nəticələnən;
- insanların yaralanması ilə nəticələnən;
- ancaq maddi ziyanla nəticələnən.

Keçmiş SSRİ-də qəbul edilmiş məhkəmə – tibbi təsnifata görə insanların xəsarətləri üç qrupa bölünür: ağır, nisbətən yüngül və yüngül xəsarətlər.

YNH baş vermə mexanizminə görə aşağıdakı kimi təsnif olunurlar.

1. Nəqliyyat vasitələrinin toqquşması.
2. Nəqliyyat vasitələrinin aşması.
3. Maneənin vurulması;
4. Piyadaların vurulması;
5. Velosipedçinin vurulması;
5. Dayanmış nəqliyyat vasitəsinin vurulması;
6. Canlı nəqliyyat vasitələrinin vurulması;
7. Mal-qaranın vurulması;
8. Sərnişinin yığılması;
9. Digər hadisələr.

Digər ölkələrdə mövcud olan təsnifatların buna analoji olmasına baxmayaraq, bir sıra fərqləri aydın görmək olar. Başqa təsnifatlar üçün xarakterik olan növə misal olaraq NV-nin yolun hərəkət hissəsindən çıxmasıdır. Belə növ YNH-yə elə hadisələr aid edilir ki, nəqliyyat vasitəsinin hərəkət trayektoriyası qəfildən pozulur və o, yolun hüdudundan kənara çıxır. Ölkəmizdə belə YNH NV-nin aşmasına aid edilir.

Baş vermə yerinə görə hadisələr aşağıdakı kimi təsnif olunurlar:

- respublika, diyar və vilayət mərkəzlərində baş vermiş YNH;
- digər şəhərlərdə baş vermiş YNH;
- ümumdövlət əhəmiyyətli yollarda baş vermiş YNH;
- vilayət əhəmiyyətli yollarda baş vermiş YNH;
- rayon inzibati, təsərrüfatdaxili əhəmiyyətli yollarda baş vermiş YNH;
- digər yerlərdə baş vermiş YNH.

Yol-nəqliyyat hadisələrinin baş vermə səbəbləri.

YNH-nin öyrənilməsində ən çətin həm də tam öyrənilməyən məsələ onların baş vermə səbəblərini müəyyən edilməsidir. Qəzaların və xəsarətlərin sayı aşağıdakı əsas amillərə düz mütənasibdir:

- şəhər əhalisinin sayı;
- şəhərlərdəki nəqliyyat vasitəsinin sayı;
- nəqliyyat şəbəkəsinin ölçüləri;
- nəqliyyat vasitələrindən istifadə əmsalı;
- yolların vəziyyəti, onların avadanlıqları;
- NV-nin texniki vəziyyətləri və.s

YNH-nin səbəbləri iki əsas qrupa bölünürlər: subyektiv - sürücü, piyada və sərnişinlər; obyektiv yolun vəziyyəti, NV-nin texniki vəziyyəti, yolun işıqlandırılması, yerli şəraitlər, atmosfer şəraiti və.s

Sürücülərin təqsirindən baş verən hadisələr aşağıdakı səbəblərdən doğur:

- svetoфор signalları və signalları və nişanların tələblərinə əməl etmək;
- ictimai sərnişin nəqliyatının dayanacaq məntəqələriyanında hərəkət qaydalarının pozulması;

- avtomobili sərxoş vəziyyətdə idarə etmək;
- keçmə növbəliliyinin və ötmə qaydalarının pozulması;
- nasaz avtomobilin idarə olunması;
- pis hava şəraitində ehtiyatsız hərəkət etmək;
- avtomobillər arasındakı ara məsafəsinin düzgün seçilməsi.

Sərnişinlərin günahı üzündən YNH aşağıdakı səbəblərdən baş verir.

- hərəkət edən nəqliyyat vasitəsinə minmə və ondan düşmə;
- nəqliyyat vasitəsinin çıxıntılı hissələri üzərində getmə;
- dayanmış NV-dən hərəkət hissəsinə düşmə.

YNH çox zaman ictimai sərnişin nəqliyyatı vasitələrinin aşağıdakı konstruktiv çatışmamazlıqları üzündən baş verir.

- qapıları avtomatik idarə edən quruluşun nasazlığı;
- çıxıntılı hissələrin olması qapıların təkərlərdən əvvəldə yerləşməsi;
- NV-nin pis işıqlandırılması.
- qeyri-təkmil və nasaz tormoz sistemi;
- sürətin artırılmasını xəbər verən cihaz və quruluşların olması;
- digər səbəblər;

Statistika məlumatlarının analizi göstərir ki, YNH aşağıdakı səbəblər üzündən baş verir.

- sürətin artırılması;
- sürücünün diqqətsizliyi;
- yolun soluna çıxış və dayanacaq məntəqələrinin yanında ehtiyatsız keçmə;
- piyadaların yolun müəyyən edilməmiş və yaxınlaşan nəqliyyat vasitəsinin qarşısından keçməsi;

- piyadanın yolun hərəkət hissəsi boyu getməsi;
- nəqliyyat vasitəsinin arxasından qəfildən yolun hərəkət hissəsinə çıxmaq;
- tormoz sistemi və sükan idarəsinin nasazlığı;
- yolun lazımi qədər işıqlandırılmaması və uzun olması;
- səkilərin olmaması və ya eninin kifayət qədər olmaması.

Qeyd olunduğu kimi hər bir YNH bir neçə səbəbdən baş verə bilər. Orta hesabla hər yüz YNH-nə 250 səbəb və amil düşür. Statistika məlumatları göstərir ki, YNH-nin əksəriyyəti obyektiv amillər üzündən baş verir.

23. Yol nəqliyyat hadisələri haqqında statistika məlumatlarının analizi əsas xüsusiyyətləri

Hər bir konkret YNH-nin baş verməsi təsadüfi bir hadisədir. Buna baxmayaraq YNH haqqında böyük həcmli statistika məlumatlarının analizi nəticəsində onların baş verməsinin ümumi qanunauyğunluqlarını müəyyən etmək olar. YNH materiallarının öyrənilməsinin əsas üç istiqamətini göstərmək olar:

1. Müəyyən bir inzibati ərazi və ya nəqliyyat sistemində qəzalılıq vəziyyətinin (qəzalılıq səviyyəsinin) qiymətləndirilməsi və hərəkətin təşkili üzrə aparılan tədbirlərlə əlaqədar olaraq onun dəyişməsinin istiqamətlərini müəyyən edilməsi.

2. YNH-ni yaradan səbəb və amillərin müəyyən edilməsi və onların aradan qaldırılması üçün tədbirlərin işlənməsi.

3. YNH-nin ən çox baş verdiyi yerləri və yol sahələrinin (qəzalılıq ocaqlarının) ayrılması.

Göstərilmiş üç istiqamətə uyğun olaraq YNH-nin üç üsulu mövcuddur. Bunlar aşağıdakılardır.

- kəmiyyət analizi;
- keyfiyyət analizi;
- topoqrafik analiz

Kəmiyyət analizində müəyyən rəqəm göstəriciləri əldə edilir, illər və digər təqvim müddətlərində qəzalılıq vəziyyətinin müqayisə etmək və onun dəyişməsinin istiqamətini aşkar etmək imkanı yaranır. Sadə kəmiyyət analizində YNH-nin ümumi sayı ölənlər və yaralanan adamların sayı müəyyənləşdirilir. Kəmiyyət analizində əsas göstərici YNH nəticəsinin ağırlığıdır.

YNH-nin ağırlıq əmsali

$$K_a = \frac{n_\delta}{n_y}$$

Təcrübələrdə bir çox hallarda YNH-nin xüsusi göstəricisi kimi 10000 nəfər əhaliyə, 1000 nəqliyyat vasitəsinə, 1000 sürücüyə, 1km uzunlubunda yol sahəsinə nəqliyyat vasitəsinin 1mln. km yürüşünə düşən ölənlərin sayından istifadə edirlər. Yuxarıda göstərilən ən obyektiv sonuncudur. Çünki, o YNH-nin baş vermə ehtimalını müəyyən edən göstərici, yəni nəqliyyat vasitələrinin yürüşü ilə ölçülür. Burada qeyd etmək yerinə düşər ki, fərdi minik avtomobilləri nəqliyyat təşkilatları avtomobillərinə nisbətən ildə 3-12 dəfə az yürüş edirlər.

Əsas məsələləri kimi aşağıdakıları qeyd etmək olar.

1. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmini üzrə bütün fəaliyyət istiqamətlərindəki tədbirləri əsaslandırmaq, onların səmərəliliyini qiymətləndirmək və yerinə yetirilməsi növbəliliyini müəyyən etmək.

2. Qəzalılıq vəziyyətinin proqnozlaşdırılması. Qəzalılıq vəziyyətini qiymətləndirmək və proqnozlaşdırmaq üçün kifayət qədər modellər işlənilib hazırlanmışdır.

3. Yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmini üzrə fəaliyyəti qəzalılıq vəziyyəti ilə tutuşdurduqda məlumatların çox ölçülü emalı üsullarının işlənməsi. Analitik fəaliyyətdə müxtəlif göstəricilərin qarşılıqlı əlaqələrini müəyyən edilməsi və bu əlaqələrin dərəcələrinə görə müqayisə olunması az öyrənilmiş sahə hesab olunur. Digər sahələrdə aparılmış tədqiqatların nəticələrinə əsasən söyləmək olar ki, göstəricilərin qarşılıqlı əlaqəsi analizin son nəticələrinə ciddi təsir göstərir.

4. Konkret götürülmüş yol-nəqliyyat hadisələrinin səbəb və şəraitlərinin analiz (YNH ekspertizası).

5. Məhdud qrup YNH-nin analizi. Xarici sənədlərdə bu məsələnin həllinə daha böyük diqqət yetirilir və müəyyən müsbət nəticələr əldə olunmuşdur.

6. İştirakçılar üçün məlumatların verilməsi, nəzarət, saxlanması, axtarışları daha rahat şəkildə çatdırmaq məqsədi ilə EHM kompleksi üçün universal proqramların hazırlanması.

YNH haqqında məlumatların analizində məsələlərin həll edilmə üsulları bir sıra xüsusiyyətlərə malikdir. Yol Hərəkətinin Təhlükəsizliyinin Təmini (YHTT) sistemində idarəetmə prosesinin 3 əsas xarakteristikalarını fərqləndirmək lazımdır:

1. YHTT sistemi ierarxik prinsip əsasında qurulmuşdur. Təbii ki, müxtəlif səviyyələrdə planlaşdırılan və yerinə yetirilən tədbirlərin mahiyyəti bir-birindən kifayət qədər fərqlənəcəkdir. Uyğun olaraq statistik materialların yığılması və onların analiz üsulları da fərqlənəcəkdir.

2. YHTT sistemində hər bir təşkilat öz spesifik funksiyalarını yerinə yetirir. Bu funksiyalar analiz üsullarında o qədər də əks olunmasalar da onlar analiz olunan məlumatların mahiyyətini müəyyən edirlər.

3. Fəaliyyətin xüsusi növü kimi idarəetmə YHTT sistemində fəaliyyət funksiyasından asılı olmayaraq bütün səviyyələrdə öz məsələlərini həll edir.

Bu məsələlərdən analitik işlərin mahiyyətinə ən çox təsir edəni planlaşdırmaadır.

Adətən 3 cür planlaşdırmaya baxılır:

- perspektiv;
- cari;
- bir dəfəlik;

Analitik fəaliyyətin mahiyyəti anjaq planlaşdırma funksiyası ilə müəyyən edilməyib, planların təşkili və yerinə yetirilməsinə nəzarəti də əks etdirir.

Operativ idarəetmə planlarının yerinə yetirilməsinin təşkili, məlumatların tətbiqi və emalı üsullarından daha çox onların yığılma periodikliyinə təsir edir. Uzunömürlü qərarların qəbulu üçün lazım olan məlumatlar ən azı ildə bir dəfə və çox yığılmalıdır.

İdarəetmə sistemində nəzarət funksiyası informasiya axınlarında "konservativliyi" doğurur. İdarəetmə sistemi nəzarət formalı üsullarını sistemətik olaraq dəyişərək şəraitə uyğunlaşdırır. Bu yeni forma və üsullar isə, təbii ki, yeni məlumatlar tələb edir.

24. Yol-nəqliyyat hadisələrinin ekspertizası

Hər bir konkret YNH-nin bütün aspektlərini əhatə edən kompleks elmi tədqiqatlar YNH-nin ekspertizası adlanır. Ekspertiza xüsusi elmi, texniki biliklərə və vərdislərə malik olan şəxslər tərəfindən aparılır. Ekspertizanı apardıqda müxtəlif elm sahələrinə aid olan məlumatlar istifadə olunur: hüquq, kriminalistika, təbabət, psixofiziologiya, NV-nin konstruksiyası, nəzəriyyəsi və hesabata, NV-nin istehsalı, texniki xidmət və təmirin texnologiyası, yolların layihələndirilməsi, tikintisi və istismarı, yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyi və.s

YNH-nin baş vermə səbəb və amillərini aydınlaşdırmaq üçün yol şəraitləri və onların dəyişmələri dəqiq surətdə öyrənilməlidir.

YNH-də 3 faza mövcuddur: başlanğıc, kuliminasiya və son.

Hər bir faza özündən əvvəlkinin məntiqi davamı olub, özündən sonrakı fazanın inkişafını müəyyənləşdirir. Hadisənin bütün fazalarının xarakterizə edən göstəricilər nə qədər tam və etibarlı olarsa onların baş vermə səbəbləri və mexanizmi öyrənmək də bir o qədər asan olar.

YNH-ni tədqiq edən təşkilatların növündən asılı olaraq xidməti təhqiqat və tibbi ekspertiza aparıla bilər.

Xidməti tədqiqat hadisələrində iştirak edən NV-nin mənsub olduqları təşkilatların işçiləri tərəfindən aparıla bilər.

Xidməti tədqiqat hadisələrdə iştirak edən NV-nin mənsub olduqları təşkilatların işçiləri tərəfindən aparıla bilər. Bu tədqiqata müəssisənin rəhbər işçiləri cavabdehdirlər.

ANM-nin hərəkətin təhlükəsizliyi mühəndisi YNH-nin baş vermə səbəblərini araşdırır. Maddi ziyanı qiymətləndirir, hadisələrin qarşısının alınması üçün tədbirlər işləyir və onların yerinə yetirilməsini tədqiq edir.

YNH-nin məhkəmə ekspertizası nəticəsində cinayət və vətəndaş işləri üzrə həqiqəti isbat etməyə kömək edən faktiki göstəricilər aşkar edilir. Məhkəmə ekspertizası ekspertiza müəssisələrini ştat üzrə əməkdaşları tərəfindən qanunla müəyyən edilmiş müstəntiq və məhkəmənin qərarı əsasında aparılır. Müəyyən hallarda müstəntiq və məhkəmələr ekspertizasının aparılmasının ştatdan kənar ekspertlərə həvalə edirlər. Bu ekspertlər elmi-tədqiqat institutlarını, ali məktəblərin və texnikumların əməkdaşları olurlar.

YNH-nin ekspertizasında məhkəmə təbabəti, avtomobil texnikası və kriminalistika sahəsindəki xüsusi biliklərdən istifadə olunur. Məhkəmə ekspertizasına paralel olaraq xidməti təhqiqatlar da aparıla bilər.

Məhkəmə tibb ekspertizası aşağıdakıları müəyyən edir;

-YNH-nin iştirakçılarının ölümünün səbəbini, bədən xəsarətlərinin xarakterini, həmçinin onların sərxoşluq dərəcəsini;

- bədən xəsarətlərinin alınma mexanizmini və bu xəsarətlərin hadisə ilə bağlılığını,

- maddi sübutlar kimi qanı, saç tüklərini, beyin maddəsini, sümükləri, ölənlərin yumşaq toxumalarını tədqiq edir, onların xüsusiyyətlərini və xarakterik əlamətlərini müəyyən edir.

Kriminalistika üzrə ekspert mütəxəsis əşyaların hadisə prosesində meydana çıxan hərəkətlərinin izlərini tədqiq edir (trasoloji ekspertiza). YNH-nin baş vermə yerindəki

izlərə (tormoz izləri, yol örtüyündə təkər protektorunun izi, dirəklərdəki, binalardakı və NV-dəki izlər) şüşə qırıntılarına və digər detallara görə ekspert – kriminalist NV-nin modelini, markasını, hərəkət istiqamətini müxtəlif zaman anlarında onun yolun hərəkət hissəsindəki vəziyyətini müəyyən edir.

Məhkəmə avtotexniki ekspertizasının əsas məqsədi bütün fazalarda yol nəqliyyat hadisəsi prosesinin elmi cəhətdən əsaslandırılmış xarakteristikasını, yol-nəqliyyat hadisəsinin obyektiv səbəblərini müəyyən etməkdir. Ekspertizanı aparın şəxs son nəticədə aşağıdakı suala cavab verməlidir: hadisənin baş verməsi labüd idimi, yoxsa, o, təhlükəsizlik tələblərinə məhəl qoymayan iştirakçıların düzgün olmayan fəaliyyəti nəticəsində baş vermişdir? Bu məqsədə çatmaq üçün ekspert – avtotexnik ekspertiza nəticəsində meydana çıxan bir sıra xüsusi məsələləri həll etməlidir:

-Yol nəqliyyat hadisəsinin baş verməsinə səbəb olan amillərin analiz edilməsi. Sistemləşdirilməsi və tənqidi analizi. Belə amillərə aiddir: NV və yolun texniki vəziyyəti; NV və piyadaların hərəkət parametrləri; yol hərəkətinin təşkili və müvafiq texniki vasitələr;

-YNH-nin baş verməsinə və onun inkişafına səbəb olan amillərin seçilməsi, onların nəzəri və təcrübi tədqiqi;

-tədqiq olunan yol-nəqliyyat hadisəsinin texniki səbəblərini və ayrı-ayrı iştirakçılar tərəfindən onun baş vermə səbəbinin qarşısının alınması imkanlarının müəyyən edilməsi;

-baxılan YNH iştirakçılarının davranışlarının və bu davranışların yol hərəkəti qaydaları və digər normativ sənədlərin tələblərinə uyğunluğunun müəyyən edilməsi.

Hər bir YNH-nin «lal şahidləri» mövcuddur ki, ekspertin bilik və təcrübəsi bu şahidləri dindirə bilmə qabiliyyəti ilə ölçülür. Ekspert istintaq və işə məhkəmədə baxılması prosesində meydana çıxan xüsusi məsələləri həll edir. O, YNH-nin baş vermə mexanizminin aydınlaşdırılmasında müstəntiq və məhkəməyə kömək edir.

İştirakçıların sayına görə ekspertizanın növləri bunlardır: bir şəxs tərəfindən, komisiya ilə və kompleks şəkildə aparılan.

Nisbətən sadə hallarda, yəni YNH-nin ayrı-ayrı şəraitlərini qiymətləndirilmədə ziddiyyətli fikirlər olmadıqda ekspertiza bir şəxs tərəfindən aparılır.

Çoxlu sayda NV və iştirakçıları olan, həmçinin, müxtəlif şəraitlərin təhlili və qiymətləndirilməsində ziddiyyətli fikirlər səslənən mürəkkəb hadisələrin analizində ekspertiza komissiya tərəfindən aparılır. Komissiyanın tərkibinə 2-5 nəfər eyni ixtisaslı ekspert daxil olur. Onun üzvləri eyni obyektə tədqiq edir və eyni suala cavab axtarırlar. Ekspertlər komissiyası onun bütün üzvləri ilə razılaşdırılmış ümumi bir qərar qəbul edirlər. Fikir ayrılıqları olduqda hər bir komissiya üzvü öz fikrini əsaslandıraraq yazılı şəkildə xüsusi rəyini təqdim edə bilər.

Qarşıya çıxan məsələləri eyni ixtisasdan olan mütəxəssislər həll edə bilmədikdə, müxtəlif ixtisaslı mütəxəssislərin cəlb olunduğu kompleks ekspertiza aparılır. Kompleks ekspertizada komissiyanın tərkibinə ekspert avtotexnikdən başqa tibb işçiləri, kriminalistlər və digərləri cəlb oluna bilərlər.

Aparılma ardıcılığına görə ilkin, əlavə və təkrar ekspertiza mövcuddur. İlkin ekspertiza aparıldıqda ekspert-avtotexnik müstəntiq və məhkəmənin qərarlarında əks olunmuş konkret suallara cavab verir. Ekspertin rəyi kifayət qədər aydın və tam olmadıqda əlavə ekspertiza təyin edilir.

Ekspertin peşəkalılığına, ekspertizanın düzgün aparılmasına, onun nəticələrinin obyektivliyinə və ya ilkin göstəricilərinin etibarlılığına şübhələr olduqda və hüquqi

pozuntular olduqda təkrar ekspertiza təyin olunur. İlkin ekspertiza müddətində müəyyən edilməmiş və baxılan işin mahiyyətinə ciddi təsir göstərə biləcək yeni materiallar aşkar olunduqda da təkrar ekspertiza təşkil oluna bilər. Təkrar ekspertiza bir qayda olaraq komissiya tərəfindən yeni tərkibdə aparılır. İlkin və əlavə ekspertizada iştirak etmiş ekspertlər yeni komissiyanın tərkibinə daxil edilmirlər.

Təkrar ekspertizada cavab axtarılan sual dəyişmir. Əgər yeni suallar meydana çıxarsa, onlar arasındakı hazırki ekspertizanın nəticələri ilə əvvəlki nəticələrin üst-üstə düşməsi və ya onunla razılaşmamağın səbəbləri haqqında sual da olmalıdır.

Ekspertin rəyində isbatedici məlumatlar olmalıdır. Bunlar elmi tədqiqatlarla və həmçinin cinayət işində qeyd olunmuş faktiki şəraitlərdən alınabilir.

Ekspert-avtotexnikin rəyi müstəntiq və məhkəmə üçün məcburi deyildir. Ancaq onların mütəxəsislərin gəldiyi nəticələrlə razılaşmaması əsaslandırılmalı, günahlandırma qərarında və ya təkrar ekspertizanın təyin edilməsi haqqında qərarla öz əksini tapmalıdır.

Mülki qanunvericilik tələbləri pozulduqda tədqiqata göndərilən materiallar düzgün yazılmadıqda (ekspertizanın aparılmasını mümkün edən) müəssisənin rəhbəri bu barədə ekspertizanı təyin edən orqanı xəbərdar edir. Əgər sonucu müəyyən edilmiş vaxtda (adətən 1 ay) qeyd olunan çatışmazlıqları aradan qaldırmazsa, materiallar icra olunmayaraq geri qaytarılır.

Materiallar aşağıdakı hallarda da icra olunmamış geri qaytarıla bilər:

-tədqiqat obyektinin olmaması;

-qərarla ekspertizanın predmetinə aid olan suallar və məsələlər olmadıqda;

-bir ekspertiza məsələsində həll oluna bilməyən suallar qoyulduqda.

Bütün qarşıya qoyulan suallara cavab tapmaq üçün tədqiqatların aparılmasına 20 gündən çox vaxt tələb olunarsa, ekspert müəssisəsinin rəhbəri, ekspertiza təyin edən orqanla razılaşdıraraq, bu müddəti artırabilir.

25. Qəzalılığın analizində müqayisə üsulu

Müqayisə (tutuşdurma) üsulu elmi tədqiqatlarda böyük əhəmiyyət kəsb edir. Çoxlu sayda fiziki qanun və hadisələr məhz o səbəbdən kəşf edilmişdir ki, müxtəlif tədqiqatların nəticələrini müqayisə etdikdə nəzəriyyə ilə izah edilməyən meyillənmələr aşkar edilmişdir. YHTT-də də müqayisə üsulu çox geniş surətdə tətbiq edilir. YHTT məhz müqayisələr nəticəsində obyektiv mövcud qanunauyğunluqlar ya aşkar edilir və isbat olunur, ya da onlara müəyyən düzəlişlər edilir.

Müqayisə analizini aparmaq üçün hər şeydən əvvəl ən azı üç suala cavab vermək lazımdır.

- hansı obyektləri prosesləri və faktorları bir-biri ilə müqayisə etmək lazımdır?

- hansı xarakteristikalarda, obyektlərin hansı xüsusiyyətləri və hansı göstəricilərə əsasən müqayisə aparılmalıdır?

- müqayisə hansı şəkildə aparılmalıdır və müqayisənin əsasında hansı konkret hesabat ardıcılığı durur?

Müqayisə üçün obyektlərin seçilməsi hər şeydən əvvəl aparılan analizin məqsədindən asılıdır. Beləliklə müqayisə obyektləri seçildikdə elə mümkün nəticələr gözlənilməlidir ki, onlar müqayisələr nəticəsində ya qəbul edilsin, ya da kənarlaşdırılsın. Müqayisələr üçün göstəricilərin seçilməsində böyük əhəmiyyətə malikdir.

Müqayisə obyektləri seçildikdən və göstəricilərin ədədi xarakteristikaları müəyyən edildikdən sonra müqayisə aparmaq olar. Əgər müqayisə olunacaq göstəricilərin sayı çox olmazsa, onda onları cədvəl şəklində yazıb müqayisə etmək olar. İndi isə nümunə kimi verilmiş statistika materiallarına əsaslanaraq aşağıdakı mələsələləri aydınlaşdıraraq;

- müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə baş vermiş YNH-nin müqayisəsi

- müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə baş vermiş YNH-nin nəticələrinin müqayisəsi.

Müqayisə hər il üçün özündən əvvəlki ilə görə aparılır.

26. Sürücü – “sürücü-avtomobil-yol-mühit” sisteminin elementi kimi

Müasir hərəkət şəraitində avtomobili idarə etdikdə sürücü dəqiq və iti reaksiyaya malik olmalı, yol şəraitini düzgün qiymətləndirməyi bacarmalı, bu şəraitin dəyişəcəyini qabaqcadan görməli, vaxtında qərar qəbul etməli, həmçinin avtomobilin idarə orqanları vasitəsilə müəyyən əməliyyatları tez yerinə yetirməlidir. Sürücünün təsirlərinin dəqiqliyi və itiliyi əsasən, təhlükəli yol şəraitində vacibdir. Sürücünün bu keyfiyyətinə ancaq, sürücü-avtomobil-yol-mühit sisteminin bütün elementlərinin qarşılıqlı təsiri şəraitində baxmaq lazımdır.

Avtomobillərin sayının, hərəkət sürətinin və intensivliyinin artması ilə sürücüyə və onun psixofizioloji imkanlarına daha böyük tələblər qoyulur.

Sürücü avtomobilin hərəkəti haqqında o vaxt tam məlumat alır ki, o, hərəkət şəraiti ilə qarşılıqlı əlaqədə olur (yəni yolun hərəkət hissəsi, onun xarakteri, vəziyyəti, işıqlanması, intensivliyi və.s). Bu cür əlaqə sürücü tərəfindən qəbul edilən yol-nəqliyyat vəziyyətlərini müəyyən edir.

Hərəkət şəraiti haqqında sürücünün aldığı bütün məlumatlar əks əlaqə kanalı vasitəsilə avtomobili idarə edən mərkəzi sinir sistemə verilir, digər duyğu növləri ilə dolğunlaşır, işləndikdən və yeni qərar qəbul edildikdən sonra effektor vasitəsilə əzələlərə ötürülür ki, onlar da avtomobilin idarə orqanlarına müəyyən təsirlər edirlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, sürücü yol şəraitini qavradıqda avtomobilə yolun bilavasitə bir-birinə təsirindən də məlumat alır.

Sürücü-avtomobil-yol-mühit sistemində daimi olaraq məlumat mübadiləsi baş verir: sürücüdən avtomobilə komanda məlumatları (birbaşa əlaqə), avtomobil və yoldan xəbərdaredici komandalər (əks əlaqə).

SAYM sistemi elə bir nizamlaşma sistemidir ki, avtomobilin yola görə vəziyyəti dəyişən olur, sürücü tənzimləyici, avtomobil isə tənzimlənən obyekt rolunda çıxış edir.

Sürücünün işinin məhsuldarlığı aşıbıdakı səbəblərdən azala bilər: vaxt çatışmamazlığı, yorulma, xəstələnmə və.s Bu səbəblər onun səhvlərinə və ümumiyyətlə, bütöv sistemin işinin etibarlılığının azalmasına gətirə bilər.

Tədqiqatlar göstərmişdir ki, YNH-nin çoxunun səbəbi sürücülərin düzgün olmayan fəaliyyətidir (dünya üzrə təxminən 60-90 %). Beləliklə, sürücü “sürücü-avtomobil-yol-mühit” sisteminin ən vacib və ən etibarsız elementidir. Sürücünün səhv hərəkətləri onun fəaliyyətinin ixtiyari mərhələsində baş verə bilər. Belə mərhələlər bunlardır: məlumatın qəbul edilməsi, analizi, qərarın qəbul edilməsi və ya avtomobilin idarə orqanları vasitəsilə hərəkət aktının yerinə yetirilməsi.

YNH-nin əsas səbəblərindən biri hərəkət iştirakçılarının intizamsızlığı və onların hərəkət qaydasını pozmasıdır. Bu insanın psixofizioloji xüsusiyyətlərinin xarici əlamətidir. Şərəkət qaydası aşağıdakı səbəbdən pozula bilər: qavrayışın, diqqətin, yaddaşın yanlışlığı və ya sürücünün psixomotor reaksiyasının gecikməsi, sürücünün özünü itirməsi və ya yol şəraitini düzgün müəyyən etmə qabiliyyətinin olmaması.

Nizam-intizamlı və yaxşı hazırlıqlı sürücü belə, mürəkkəb yol şəraitində səhv edə bilər. Bu onun psixofizioloji imkanlarının məhdudluğu ilə izah olunur. Adı hərəkət şəraitində bu çatışmamazlıq bəzən nəzərə çarpmır.

Sürücü avtomobili idarə etdikdə, bir sıra hallarda, bəzi əməliyyatları öz psixofizioloji imkanlarına yaxın olan çox yüksək sürətlə yerinə yetirməli olur. Hərəkət şəraiti daimi olaraq tez-tez dəyişdikdə sürücünün reaksiyasından daha da itilik və dəqiqlik tələb olunur. Sürücülərin reaksiya vaxtları eyni deyildir. Reaksiya vaxtı yorğunluğun təsiri ilə, qaranlıq vaxtı və.s hallarda arta da bilər.

Sürücünün hazırlıq səviyyəsi də YNH-nin baş verməsinə səbəb ola bilər. Bir qayda olaraq sürücülərin düzgün olmayan fəaliyyəti qəza fəaliyyətləri yaradır. Qəza vəziyyətləri heç də həmişə YNH ilə nəticələnmişdir. Sürücü çox hallarda öz düzgün fəaliyyəti ilə qəza vəziyyətini aradan qaldırır.

YNH-dən danışdıqda sürücü və piyadaların qarşılıqlı əlaqəsini yaddan çıxarmaq olmaz. Hərəkət hissəsində həm sürücü, həm də piyadaların fəaliyyəti eyni məqsəddə-hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunmasına yönəldilməlidir.

Avtomobilin sürəti nə qədər yüksək olsa, öz səhfini düzəltmək üçün sürücünün daha az vaxtı qalır. Günün qaranlıq vaxtı yaranan qəza vəziyyətlərində sürücülərin vaxt çatışmamazlığı özünü daha qabarıq şəkildə göstərir.

Sürücülər nəzərə almalıdırlar ki, günün qaranlıq vaxtlarında piyadaların çoxu pis seçilən tünd rəngli paltar geyinirlər. Qış vaxtı piyadalar qalın paltar geyindiyindən hərəkətləri çətinləşir, müşahidə qabiliyyətləri azalır və onlar təhlükəni gec dərk edirlər.

Sürücülər uşaqların nisbətən sürətli yerdəyişmələrini (tədqiqatlar göstərmişdir ki, 6-10 yaşlı uşaqların sürəti 6 km/saat olur) və piyadaların intizamsızlığını qabaqcadan nəzərə almalıdırlar.

27. Sürücü əməyinin psixofizioloji xüsusiyyətləri

Sürücü avtomobili idarə etdikdə yol şəraitləri haqqında lazımi məlumatlar alır, onları qiymətləndirir, işləyir, qərar qəbul edir və idarəetmə orqanlarına təsir göstərir. Bundan başqa sürücü öz idarəedici təsirlərin nəticələrinə nəzarət edir. İdarəedici təsirlərin nəticələri haqqında məlumatlar əks əlaqə kanalları vasitəsilə alınır. Bu məlumatları aldıqdan sonra o, bunları yenidən işləyir və dəyişmiş yol şəraitinə uyğun yeni qərar qəbul edir. Beləliklə, avtomobilin idarə edilməsi prosesi insanın yüksək səviyyəli psixofizioloji keyfiyyətlərini tələb edən məsələlərin həll edilməsi ilə əlaqədardır. Sürücünün psixofizioloji xüsusiyyətləri vaxt çatışmamazlığı şəraitində, yüksək hərəkət intensivliyi zamanı, yüksək sürətlərdə, qaranlıq vaxtı avtomobili idarə etdikdə mürəkkəb yol şəraitlərində və.s daha qabarıq şəkildə özünü göstərir.

Məhdud psixofizioloji imkanlara malik olan sürücülər sadə yol şəraitlərində avtomobili asan idarə edir, yüksək emosional gərginlik şəraitlərində (qəza vəziyyətlərində) isə düzgün qərarlar qəbul etməyi həmişə bacarmır.

Kritik yol vəziyyətlərində sürücünün idarəedici təsirlərinin müvəffəqiyyəti hər şeydən əvvəl onun operativ keyfiyyətlərindən asılıdır. Sürücünün operativ keyfiyyətləri dedikdə onun məlumatları dəqiq qəbul etməsi və işləməsi, vaxtında cavab təsirlərini yerinə yetirməsi başa düşülür.

Kritik əsəbi vəziyyətlərdə sürücünün emosional dayanıqlığı böyük əhəmiyyətə malikdir.

Ancaq bu xüsusiyyətlər ayrı – ayrı psixofizioloji keyfiyyətlərdən asılı olub, onların məcmusunda sürücünün psixofizioloji etibarlılığını müəyyən edir.

28 Sürücü əməyinin etibarlılığı. sürücülərin psixofizioloji xarakteristikası

Etibarlılıq dedikdə verilən şərait və müddətə imtinasız iş ehtimalı nəzərdə tutulur.

Yol hərəkətinin təhlükəsizliyi nəinki, SAYM sisteminin, həmçinin onun hər bir elementinin etibarlılığından asılıdır. Hal hazırda sürücünün keyfiyyətini xarakterizə etdikdə etibarlılıq anlayışı daha geniş surətdə istifadə olunur. Bəzi hallarda sürücünün etibarlılığı dedikdə onun «biliyi» başa düşülür. Bununla bərabər, bəzən sürücünün biliyi və vərdisləri ilə əlaqədar olmayan səhvlər buraxılır.

Sürücünün etibarlılığı dedikdə onun avtomobili səhvsiz idarə etmək qabiliyyəti başa düşülür.

Sürücü fəaliyyətindəki səhvlər aşağıdakılar ola bilər: piyadalar yolu təhlükəli yerdən keçdikdə sürəti azaltmaq, tormozlamaq əvəzinə piyadanın yanından keçmək istəyi və.s

Sürücünün səhvini sistemin fəaliyyətində onun əsas elementinin və bütövlükdə sistemin imtinası kimi başa düşmək olar.

Sürücünün etibarlılığı dərəcəsini müəyyən edən əsas amillər isə aşağıdakılardır:

- sürücünün avtomobili idarə etməyə yararlılığı;
- sürücünün hazırlığı;
- sürücünün işləmək qabiliyyəti.

Hal hazırda sürücünün yararlılığı, səhiyyə nazirliyinin müəyyən etdiyi qaydaya əsasən, tibbi müayinə ilə müəyyən edilir. Bu tibbi müayinə nəticəsində psixofizioloji qabiliyyətlərinə görə sürücünün yararlılığı tamamilə müəyyən edilə bilmir. Bu isə sürücü kadrlarının seçilməsi işinə əngəl törədir.

Bundan başqa, sürücülərin bütün fərdi psixofizioloji xüsusiyyətləri iş müddətində xüsusi məşqlər vasitəsilə təkmilləşdirilə bilmir. Məsələn, gecə vaxtı pis görmə qabiliyyəti, emosional dayanıqsızlıq və. s

Avtomobili idarə etmək yüksək emosional gərginlik tələb edir. Sürücü, hətta, ətraf şəraitin dəyişməsinə diqqətli olur və lazım gəldikdə çox yüksək tempdə təsirlər yerinə yetirir. Adətən həyəcanlanmağını kəskin şəkildə büruzə verən adamlar sürücü işi üçün yararsız sayılır. Onlar qəza vəziyyətlərinin yaratdığı emosional gərginlik zamanı lazımi hərəkətləri tez və səhvsiz yerinə yetirə bilmirlər.

Reaksiya sürəti sürücü üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Yüksək sürətlərdə, saniyənin onda biri belə, avtomobilin dayanma yolunun bir neçə metr artmasına səbəb ola bilər. Növbələşən qaranlığa və işığa uyğunlaşmayan sürücülər daha çox qəza vəziyyətləri yaradırlar.

Sürücülərin psixofizioloji xarakteristikası onların peşəkar seçiciliyinin əsasını təşkil edir. Hal hazırda, sürücülərin psixofizioloji xüsusiyyətlərinə görə seçilməsi işi lazımi səviyyədə deyildir. Ona görə də avtomobilin və onun ətrafında olan hərəkət iştirakçılarının təhlükəsizliyini təmin etmək çox çətin olur.

Sürücü peşəsinə yiyələnmək istəyən şəxslərin psixi cəhətdən yoxlanılması çox vacib məsələdir. Bu yoxlama nəticəsində sürücülərin əsas psixofizioloji keyfiyyətləri müəyyən edilməlidir.

Görmə bizim gözümüzün imkanları ilə məhdudlaşır. Ona görə də biz eyni tip avtomobilləri yağıntılı havada seçə bilmirik. Qara örtüklü yolda tutqun rəngli avtomobili seçmək çətinləşir, hərəkət sürəti m artdıqca görmə sahəsi azalır. Cihazların

göstəricilərini oxumaq üçün göz-bəbəyi qabarır və o, görmə şəraitinə uyğunlaşır. Buna gözün akkomodasiyası deyilir. Yaş artdıqca gözün bu xüsusiyyətləri pisləşir.

Orqanizmin xaric və daxili qıcıqlandırıcılarla göstərdiyi əks təsir sensomotor reaksiya adlanır. Məsələn, qırmızı işıqın yanmasına sürücü avtomobili tormozlamaqla cavab verir. Bütün psixi proseslər (bizim halda svetoforun qırmızı işığına reaksiya), psixi vəziyyətlər və psixi xüsusiyyətlər, temperament, xarakter və.s insan fəaliyyətində baş verir.

Qavrayış və cavab təsirlərinin əlaqəsi sensomotor proseslər vasitəsilə yerinə yetirilir. Üç cür sensomotor mövcuddur:

- sadə sensomotor reaksiya;
- mürəkkəb sensomotor reaksiya;
- sensomotor koordinasiya.

Sadə sensomotor reaksiya – qəfildən baş vermiş tanış siqnala əvvəlcədən məlum olan cavab reaksiyasıdır.

Mürəkkəb sensomotor reaksiya – qəfil qıcıqlandırıcıya əvvəlcədən məlum olmayan cavab təsirləri edir.

Sensomotor koordinasiya avtomobilin öz özünə hərəkət istiqamətindən kənara çıxmasının qarşısını almaq və sensomotor proseslər vasitəsilə yerinə yetirilən digər bu kimi hadisələrdir. Avtomobilin hərəkət istiqamətini saxlamaq, sadə sensomotor koordinasiya ilə yerinə yetirilir:

Diqqətin yönəldilməsi müəyyən əsas qıcıqlandırıcıya onun yönəldilməsidir. Məsələn, tormozlama zamanı sürücünün diqqəti həmişə özündən əvvəlki avtomobilə yönəlir.

Sürücü avtomobili idarə etdikdə gərgin vəziyyətdə olur. Hərəkətdə o dəyişən yol nəqliyyat şəraitlərini, vəziyyətləri, öz avtomobilinin sürəti və vəziyyətini qavrayır, ani olaraq qərar qəbul edir və onları yerinə yetirir. Psixi proseslərin belə aktiv axınını nəticəsində əsəb sisteminin gərginliyi artır, yorğunluğa, bəzən isə həddən artıq yorğunluğa səbəb olur.

Sürücünün psixi vəziyyətinin, tarazlığının dəyişməsi, narahatlıq, qətiyyətsizlik və inamsızlıq, sevincin qüssəyə çevrilməsi və. s ətraf mühitə reaksiyanı azaldır ki, bu da öz növbəsində yol hərəkəti üçün təhlükəli hala çevrilir.

Tədqiqatlar göstərmişdir ki, yol nəqliyyat hadisəsinin əksəriyyətinin təqsirkarı sürücülərdir. Bu, o deməkdir ki, hadisənin ilk səbələrindən biri sürücünün fərdi keyfiyyətləri və onun psixikasıdır. Sürücülərin psixi çatışmamazlıqları YNH-nə gətirib çıxarır. Sürücülərin keyfiyyətlərinin lazımı dərəcədə inkişaf etməsi və həmçinin onun əsəb sisteminin pozulması avtomobili idarə etdikdə sərt təsirlərin mənbəyinə çevrilir. Bu isə çox hallarda YNH-nin baş verməsinə səbəb olur.

29. Siqnalların əsas xüsusiyyətləri

Sürücüyə məlumat verən ixtiyari obyekt siqnal ola bilər. Siqnallar qrupunun qavranması hər bir siqnalın xüsusiyyətindən, və xarakteristikalarından asılıdır. Siqnalların əsas xüsusiyyətləri bunlardır: rəngi, qüvvəsi, ölçüsü, forması, yerləşməsi, yerdəyişməsi, baş vermə vaxtı, baş vermə müddəti və baş vermə ehtimalı.

Rəng. İnsanın seçə biləcəyi rəng çalarlarının sayı bir neçə mindən çox olub, təcrübə toplandıqca daha da artır. Qırmızı, yaşıl, göy və sarı rənglər arasında daha böyük çalar fərqi vardır. Bu rənglər daha aydın seçildiyindən müxtəlif siqnallarda onlardan istifadə olunur. Qara və ağ rənglər də aydın seçilir. Zəif işıqlandırmada müxtəlif çalarlar arasındakı fərq silinir.

Qüvvə. Ancaq müxtəlif intensivliyə malik qıcıqlandırıcılar insanın hiss orqanları tərəfindən qavranmır. Qavranmanın mümkün olduğu minimum intensivlik həssaslıq həddi adlanır.

Müxtəlif siqnallar arasındakı fərqi insanın qavraya biləcəyi qiyməti diferensial hədd və ya fərqləndirmə həddi adlanır.

Siqnallaşdırma sistemlərində zəif qıcıqlandırıcılardan istifadə olunmamalıdır. Ona görə ki, onların aşkar edilməsi çətin olduğundan görmə orqanları tez yorulur. Böyük qüvvəli siqnallardan istifadə etdikdə göz qamaşması, görmənin itməsi və.s hallar yarana bilər. Hər bir siqnal növü üçün xarakteristikaların optimal qiymətləri mövcuddur.

Ölçüsü. Optik siqnalların aşkar edilməsi və fərqləndirilməsi onların ölçülərindən asılıdır. Bu zaman siqnalların bucaq ölçüləri nəzərdə tutulur. İnsan o əşyanı aşkar edə bilər ki, onun yerləşmə məsafəsi 10^0 görmə bucağında olsun. Bu təxminən müşahidəçidən 10 m məsafədə yerləşən və qalınlığı 0,5 mm olan qaranlıq xətdir. Məsafə kiçildikcə qavranan xəttin qalınlığı da kiçilir. Kiçik əşyaların qavranması görmənin itiliyi ilə müəyyən edilir.

Forması. Nöqtə, ştrix, üçbucaq və kvadrat kimi düzgün formalı əşyalar daha yaxşı görünürlər. Düzgün olmayan formalı əşyalar və işarələr (hərflər, rəqəmlər, işarələr) yaxşı görünmürlər. Düzgün olmayan formalı əşyaların qavranmasını yaxşılaşdırmaq üçün onları sxemləşdirir və sadələşdirirlər.

Yerləşməsi. Qavrayışın əsas amillərindən biri də siqnalların yerləşdirilməsidir. Müəyyən əməliyyatların yerinə yetirilməsinin avtomatikliyi sayəsində əşyalar yerləşməsinə görə qavranırlar. Əgər hər hansı bir siqnal həmişə eyni yerdə yaranırsa, həmin siqnalın qavranmasının əsas əlaməti onun xarakteristikaları (rəngi, ölçüsü və.s) olmayıb, yerləşməsidir. Əgər bu yerdə digər əşya yerləşərsə, qavrayışda asanlıqla səhv buraxıla bilər.

Hərəkət. Siqnalın aşkar edilməsində onun verilmə üsulu böyük əhəmiyyətə malikdir. Statiki və yerdəyişən siqnalları ayırmaq lazımdır. Siqnallar kəsilən və kəsilməz olurlar. Yerdəyişən siqnallar statiki siqnallara nisbətən daha tez aşkar edilirlər. Ümumi halda statiki siqnala nisbətən yerdəyişən siqnala reaksiya daha sürətli olur. Yerdəyişən siqnalın sürəti böyüdükcə onun mahiyyətini aydınlaşdırmaq da çətin olur.

Davamiyyət müddəti. Siqnalın qavranması onun verilmə müddətindən asılıdır. Hər hansı bir qıcıqlandırıcıyı aşkar etmək üçün o, müəyyən müddətdə fəaliyyət göstərməlidir. Qısamüddətli qıcıqlandırıcılar kifayət qədər güclü olduqda belə, nəzərə çarpmaya bilərlər. Bundan başqa müxtəlif siqnalları fərqləndirmək üçün onlar

arasında müəyyən vaxt intervalı olmalıdır. Optimal işıqlandırma şəraitlərində və şəffaf atmosferdə bu vaxtın qiyməti 0,1 san. təşkil edir və qeyri-optimal şəraitlərdə onun qiyməti arta da bilər. Siqnalların aşkar edilmə sürətinə növbəli qaranlıq və işığa uyğunlaşma prosesi də böyük təsir göstərir.

Baş vermə ehtimalı. İnsanın aldığı müxtəlif məlumatlar adətən, bir-biri ilə əlaqədə olur və müxtəlif ehtimallara malikdirlər. Siqnala reaksiya vaxtı onun baş vermə ehtimalından da asılıdır. Ehtimal böyük olduqca reaksiya vaxtı az olur. Sürücülər üçün yolun qeyri-müəyyənlik dərəcəsi böyükdür. Bu, müxtəlif ehtimalı çoxlu sayda siqnalların baş verməsi ilə əlaqədardır. Mövjud şəraitlərdən asılı olaraq eyni siqnala sürücü müxtəlif cür reaksiyalar verə bilər. Yəni, onun üçün standart fəaliyyət proqramı mövcud deyildir.

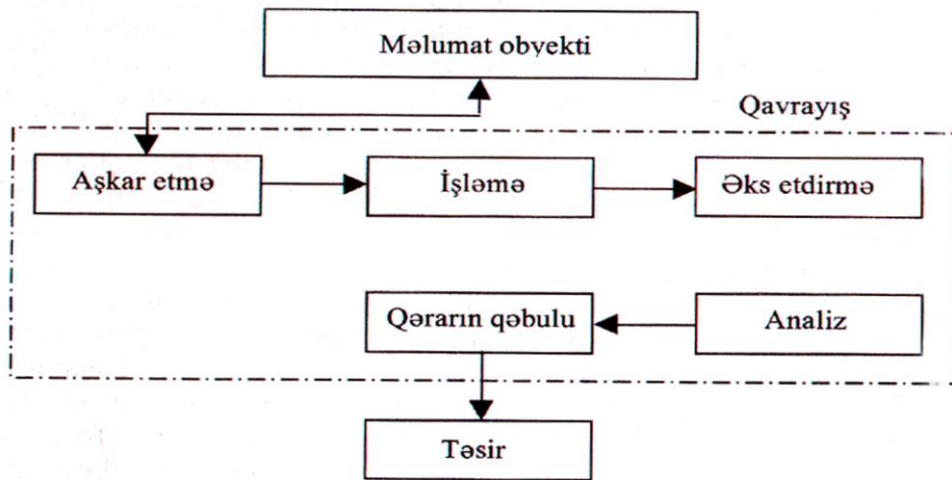
30. Hərəkətin təhlükəsizliyində məlumatın rolu, məlumat və qavrayışın xüsusiyyətləri

Avtomobil parkı kəmiyyət və keyfiyyətcə artdığından vəziyyətlərin qavranması, qərarların qəbulu və onların yerinə yetirilməsi sürəti artırılmalıdır. Hərəkət şəraitinin əsas şərti, yəni görünmək və görmək şərti, sürücü-avtomobil-yol-mühit sisteminin məlumatlılığı ilə reallaşır.

Siqnalın və siqnallar qrupunun qavranması anından qərarların qəbulu anınadək keçən prosesin dəqiq analizi göstərir ki, səmərəli və səhsiz qavrama prosesini təmin etmək üçün SAYM sisteminin bütün elementlərinin məlumatlılıq xüsusiyyətləri optimallaşdırılmalıdır. Sürücünün yol nəqliyyat vəziyyətlərini vaxtında və düzgün qavraması üçün bu vəziyyətləri yaradan siqnallar optimal şəkildə məlumatlı olmalıdırlar. İdeal şəraitlərdə SAYM sisteminin ayrı-ayrı elementlərinin məlumatlılıq xüsusiyyətləri ətraf mühit şəraitlərindən asılı olaraq dəyişməlidir. Məsələn, xarici işıqlanma səviyyəsi dəyişərsə siqnalların fotometrik xarakteristikaları avtomatik olaraq dəyişməlidir. Bu halda siqnalların qavranması bütün şəraitlərdə optimal olur.

Obyektin tanınma prosesində qəbul edilən xüsusiyyətlərin məcmusu məlumat adlanır. Obyektə xas olan və onun tanınması prosesini müəyyən edən potensial xüsusiyyətlərin məcmusu məlumatlılıq adlanır, onun potensial xüsusiyyətlərinin subyektiv inkişaf prosesi isə qavrayış adlanır.

Qavrama prosesinin ayrı-ayrı mərhələlər ardıcılığı aşağıdakı sxemdə göstərilmişdir.



Şəkil Qavrayış prosesinin sxemi.

Qavrayış prosesini analiz etdikdə görünür ki, bu prosesin ixtiyari mərhələsində sürücü səhvlər buraxa bilər. Bu, aşağıdakı səbəblər üzündən baş verir:

- məlumatın qavrama prosesində vaxt çatışmamazlığı;
- siqnalın qəbul edilməsində buraxılan səhvlər;
- düzgün qəbul etmədə vəziyyət analizində buraxılan səhvlər (məsələn, yol ayrıcında sürücü sarı işığı yaşıl keçəcəyini düşündüyü anda qırmızı işıq yanı);
- düzgün qərarın qəbul edilməsi.

Qavrama prosesində çoxlu sayda amillər təsir etdiyindən düzgün olmayan qavrayışın səbəbləri müxtəlif olur. Tədqiqatların nəticəsində qavrama prosesinin aşağıdakı ümumi qanunauyğunluqları aşkar edilmişdir:

1. İlkin və qavranan məlumatın uyğunluğu. Məlumat aşağıdakı hallarda yanlış qavrana bilər: əhəmiyyətli cəhətlərin çatışmamazlığı və əhəmiyyətsiz cəhətlərin artıqlığı.

2. Qavrayış prosesində məlumatın təşkili.

3. Qavrayış prosesinin ətalətliliyi.

4. Nəticənin effekti.

Məsələn, ilk dəfə qırmızı sonra isə ağ işıq gördükdə sonunju yaşıl işıq kimi və ya ilk dəfə yaşıl işıq, sonra isə ağ işıq görünərsə, sonuncu sarı işıq kimi qavranır.

ƏDƏBİYYAT:

1. “Yol hərəkəti haqqında qanun”

2. “Yol hərəkət qaydaları və cərimələr” Bakı-2019

3. В.А.Иларионов «Правила и безопасность дорожного движения» Москва-1981

4. Ə.Tağızadə, R.Bayramov “Yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyi” Bakı-2002

İmtahan sualları

1. Yol hərəkətinin əsas anlayış və terminləri
2. Mexaniki nəqliyyat vasitələrinin sürücülərinin vəzifələri
3. Piyadaların vəzifələri
4. Nəqliyyat vasitələrinin yolun hərəkət hissəsində yerləşməsi. dayanması və gözləməsi
5. Hərəkət sürəti və nəqliyyat vasitələri arasında ara məsafəsi
6. Ötmə və qarşılıqlı keçmə. Ötmə qaydaları
7. Dayanma və durma, dayanma və durmanın qadağan olunduğu yerlər
8. Hərəkətin ardıcılığı, hərəkətə başlanması, istiqamətin dəyişməsi
9. Yol nişanlarının əhəmiyyəti və təsnifatı
10. Xəbərdarlıq nişanları, onların vəzifəsi və vurulma yerləri
11. Üstünlük nişanları, onların vəzifəsi və qoyulma yerləri
12. Qadağanedici nişanlar, onların vəzifəsi və qoyulma yerləri
13. Əmredici nişanlar, onların vəzifəsi qoyulma yerləri
14. Məlumatverici-göstərici nişanlar, onların vəzifəsi və qoyulma yerləri
15. Serviz nişanları, əlavə məlumat nişanları, onların vəzifəsi və qoyulma yerləri
16. Nişanlama xətləri. Üfüqi və şaquli nişanlama xətləri
17. Svetoforların vəzifəsi, növləri və siqnallarının mənaları
18. Xüsusi işarəli, əlavə bölməli və ictimai nəqliyyat üçün nəzərdə tutulmuş svetoforlar
19. Yol ayrıcını keçmə qaydaları. Nizamlanan yol ayrıcıları
20. Yol ayrıcını keçmə qaydaları. Nizamlanmayan yol ayrıcıları
21. Piyada keçidləri və ümumi istifadəli nəqliyyat vasitələrinin dayanacağıları
22. Dəmiryol keçidləri. Dəmiryol keçidlərindən keçmə qaydaları
23. Nizamlayıcının siqnalları. Əl ilə verilən siqnalların mənaları
24. Sürücünün xəbərdarlıq siqnalları
25. Avtomagistrallarda hərəkət qaydaları
26. Ümumi istifadəli nəqliyyat vasitələrinin üstünlükləri
27. Avtomobilin xarici işıqlandırma cihazlarından istifadə qaydaları
28. Yedəyə alma, onun növləri
29. Dəstə ilə hərəkət. (kolonda) Bu zaman sürücülərin vəzifələri
30. Yol nəqliyyat zədələri. Xəsərət alanlara ilk tibbi yardım
31. Sınıqlar, əzilmələr, çıxıqlar və onların əlamətləri
32. Nəfəsin kəsilməsi. Suni nəfəs vermə
33. Şok vəziyyəti zamanı ilk tibbi yardım
34. Qan axma və onun növləri. Bu zamanı ilk tibbi yardımın göstərilməsi
35. Yanıqlar, yaralar və onların sarınması. Sarğının növləri
36. Duyğu, qavrayış, illuziya, diqqət və təfəkkür kimi psixofizioloji xüsusiyyətlər
37. Yaddaş, emosiya, stress bacarıq kimi psixofizioloji xüsusiyyətlər
38. Sürücünün reaksiya vaxtı. Sürücünün reaksiya vaxtına təsir edən faktor
39. Sürücünün görmə itiliyi, görmə sahəsi. İşığa və qaranlığa uyğunlaşma
40. Yol hərəkəti haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunu
41. Sürücü əməyinin psixofizioloji xüsusiyyətləri
42. Sürücü əməyinin etibarlılığı
43. Sürücülər tərəfindən yol hərəkət qaydalarının pozulmasına görə cərimələr
44. Piyadalar və yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol hərəkət qaydalarının pozulmasına görə cərimələr
45. Adamların daşınması qaydaları
46. Yüklərin daşınması qaydaları

47. Yol nəqliyyat hadisələrinin təsnifatı, baş vermə səbəbləri.
48. Yol nəqliyyat hadisələrinin statistik məlumatlarının analizinin əsas xüsusiyyətləri.
49. Yol nəqliyyat hadisələrinin ekspertizası.
50. Qəzalılığın analizində müqayisə üsulu.
51. Yol nəqliyyat hadisələrinin təsnifatı, baş vermə səbəbləri.
52. Sürücünü məlumatlandıran siqnalların əsas xüsusiyyətləri.
53. Hərəkət təhlükəsizliyində məlumatın rolu, məlumat və qavrayışın xüsusiyyətləri.