

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում

►B ▼C1

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2004 ԹՎԱԿԱՆԻ ԱՊՐԻԼԻ 29-ի
2004/49/ԵՀ ՀՐԱՀԱՆԳ

«Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության մասին» եւ
«Երկաթուղային ձեռնարկությունների լիցենզավորման մասին» Խորհրդի
95/18/ԵՀ հրահանգն ու «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի
հզորությունների հատկացման եւ երկաթուղային տրանսպորտի
ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման ու անվտանգության
ապահովման վկայագրի տրամադրման մասին» 2001/14/ԵՀ հրահանգը փոփոխող

(«Երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության մասին» հրահանգ)

▼B

(ՊՏ L 164, 30.04.2004թ., էջ 44):

Փոփոխված՝

Պաշտոնական տեղեկագիր

Թիվ էջ ամսաթիվ

►M1 Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 L 191 1 18.07.2008թ.
թվականի հունիսի 17-ի 2008/57/ԵՀ հրահանգ

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող
տեքստ)

- **M2** Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 L 345 62 23.12.2008թ.
թվականի դեկտեմբերի 16-ի 2008/110/ԵՀ
հրահանգ (Եվրոպական տնտեսական
տարածքին առնչվող տեքստ)
- **M3** Հանձնաժողովի 2009 թվականի նոյեմբերի 27-ի L 313 65 28.11.2009թ.
2009/149/ԵՀ հրահանգ (Եվրոպական
տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

Ուղղված՝

- **C1** Ուղղում՝ ՊՏ L 220, 21.06.2004թ., էջ 16 (2004/49)

▼ **B**

▼ **C1**

**ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2004 թվականի ապրիլի 29-ի ՀՐԱՀԱՆԳ
«Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության մասին» եւ «Երկաթուղային
ձեռնարկությունների լիցենզավորման մասին» Խորհրդի 95/18/ԵՀ հրահանգն ու
«Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման եւ
երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման
եւ անվտանգության ապահովման վկայագրի տրամադրման մասին» 2001/14/ԵՀ
հրահանգը փոփոխող**

(Երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության հրահանգ)

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» համաձայնագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71(1) հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովի առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը (2),

հաշվի առնելով Տարածաշրջանային հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (3),

գործելով Համաձայնագրի 251-րդ հոդվածով (4) սահմանված ընթացակարգի եւ Համաձայնեցման կոմիտեի կողմից 2004 թվականի մարտի 23-ին հաստատված համատեղ տեքստի համաձայն,

Քանի որ

- 1) «Համայնքի երկաթուղիների մասին» Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի 91/440/ԵՏՀ հրահանգով (5) նախաձեռնված երկաթուղային տրանսպորտի միասնական շուկա հիմնելու աշխատանքների իրականացման նպատակով անհրաժեշտ է ստեղծել երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ընդհանուր կարգավորիչ շրջանակ: Անդամ պետությունները մինչեւ այժմ պետք է մշակեին հիմնականում ազգային երկաթուղիների վերաբերյալ անվտանգության կանոններն ու չափանիշները՝ ելնելով ազգային տեխնիկական եւ շահագործման հայեցակարգերից: Միեւնույն ժամանակ սկզբունքների, մոտեցումների եւ մշակույթների տարբերությունները դժվարացրել են տեխնիկական խոչընդոտների հաղթահարումն ու միջազգային փոխադրման գործողությունների ապահովումը,

- 2) 91/440/ԵՏՀ հրահանգը, «Երկաթուղային ձեռնարկությունների լիցենզավորման մասին» Խորհրդի 1995 թվականի հունիսի 19–ի 95/18/ԵՀ հրահանգը (6) եւ «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման ու երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ անվտանգության ապահովման վկայագրի տրամադրման մասին» (7) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26–ի 2001/14/ԵՀ հրահանգն ապահովում են Եվրոպական երկաթուղային տրանսպորտի շուկայի կարգավորմանն ուղղված առաջին քայլերը՝ ստեղծելով երկաթուղային տրանսպորտով միջազգային բեռնափոխադրման ծառայությունների շուկա: Այնուամենայնիվ, անվտանգության վերաբերյալ դրույթները բավարար չեն, իսկ անվտանգության վերաբերյալ պահանջների միջեւ տարբերություններ դեռեւս առկա են, ինչն ազդում է Համայնքում երկաթուղային տրանսպորտի օպտիմալ գործունեության ապահովման վրա: Առանձնահատուկ կարեւորություն ունի անվտանգության վերաբերյալ կանոնների բովանդակության, երկաթուղային ձեռնարկությունների անվտանգության վկայագրման, անվտանգության մարմինների խնդիրների եւ դերի, ինչպես նաեւ վթարների քննության ներդաշնակեցումը,
- 3) շատ անդամ պետություններում մետրոն, տրամվայները եւ ցածր ծանրաբեռնվածությամբ մյուս երկաթուղային համակարգերը կարգավորվում են անվտանգության վերաբերյալ տեղական կամ տարածաշրջանային կանոններով եւ հաճախ վերահսկվում են տեղական կամ տարածաշրջանային մարմինների կողմից եւ չեն կարգավորվում Համայնքում համօգտագործելիության կամ լիցենզավորման վերաբերյալ պահանջներով: Ավելին, տրամվայները հաճախ կարգավորվում են ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության վերաբերյալ օրենսդրությամբ եւ, հետեւաբար չէին կարող լրիվ կարգավորվել երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության վերաբերյալ կանոններով: Այս պատճառով եւ Համաձայնագրի 5–րդ հոդվածում նշված սուբսիդիարության սկզբունքի համաձայն՝ անդամ պետություններին պետք է թույլատրվի այսպիսի երկաթուղային համակարգերը սույն Հրահանգով չկարգավորելը,

- 4) Համայնքի երկաթուղային համակարգում անվտանգության մակարդակն ընդհանուր առմամբ բարձր է, մասնավորապես՝ ավտոճանապարհային տրանսպորտի համեմատությամբ: Կարելի է, որ անվտանգությունն առնվազն պահպանվի ընթացիկ վերակազմավորման փուլում, որով կառանձնացվեն նախկինում ներգրավված երկաթուղային ընկերությունների գործառույթները, իսկ երկաթուղային ոլորտը ինքնակարգավորման փոխարեն կտեղափոխվի հանրային կարգավորման դաշտ: Անվտանգությունը պետք է հետագայում բարելավվի տեխնիկական եւ գիտական առաջընթացին համապատասխան, եթե այդ առաջընթացի կիրառումն իրատեսական է, եւ եթե հաշվի է առնվում երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակությունը,
- 5) Բոլոր նրանք, ովքեր շահագործում են երկաթուղային համակարգը, ենթակառուցվածքի կառավարիչները եւ երկաթուղային ձեռնարկությունները՝ յուրաքանչյուրն իր մասով, կրում են համակարգի անվտանգության համար ամբողջ պատասխանատվությունը: Նրանք, անհրաժեշտության դեպքում, համագործակցում են ոիսկի վերահսկման միջոցառումներ իրականացնելու հարցում: Անդամ պետությունները պետք է հստակորեն տարբերակեն անվտանգության համար անմիջական պատասխանատվությունն ու անվտանգության մարմինների՝ ազգային կարգավորող շրջանակ ապահովելու եւ տնտեսավարող սուբյեկտների գործունեությունը վերահսկելու խնդիրը,
- 6) Ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների՝ երկաթուղային համակարգը շահագործելու պատասխանատվությունը չի խոչընդոտում մյուս մասնակիցներին, այդ թվում՝ արտադրողներին, սպասարկում ապահովողներին, բեռնատար վագոններ տնօրինողներին, ծառայություններ մատուցողներին եւ գնումներում ներգրավված անձանց՝ պատասխանատվություն կրելու ապրանքների կամ ծառայությունների համար՝ համաձայն «Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23–ի 96/48/ԵՀ հրահանգի եւ «Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001

թվականի մարտի 19-ի հրահանգի կամ Համայնքի համապատասխան այլ օրենսդրական ակտերի,

- 7) անդրեվրոպական երկաթուղային ցանցերի ենթահամակարգերի անվտանգության վերաբերյալ պահանջները սահմանված են 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգներով: Այնուամենայնիվ, այդ հրահանգներով համակարգի մակարդակում ընդհանուր պահանջներ չեն սահմանվում եւ անվտանգության կարգավորմանը, կառավարմանը եւ վերահսկմանը մանրամասն անդրադարձ չի կատարվում: Եթե ենթահամակարգերի անվտանգության նվազագույն մակարդակները սահմանված են համօգտագործելիության տեխնիկական մասնագրերում (ՀՏՄ-ներ), ապա նաեւ համակարգի մակարդակում անվտանգության նպատակներ սահմանելը մեծ կարելիություն կունենա,
- 8) անվտանգության ընդհանուր նպատակները (ԱԸՆ-ներ) եւ անվտանգության ընդհանուր մեթոդները (ԱԸՄ-ներ) պետք է աստիճանաբար ներմուծվեն, որպեսզի ապահովվի անվտանգության բարձր մակարդակ եւ այն բարելավվի, եթե եւ երբ առկա է դրա անհրաժեշտությունը, իսկ իրականացումն արդարացված է: Դրանցով պետք է գործիքներ ապահովվեն Համայնքի մակարդակում, ինչպես նաեւ անդամ պետություններում անվտանգության մակարդակի եւ ոլորտի տնտեսավարող սուբյեկտների գործունեությունը գնահատելու համար,
- 9) երկաթուղային համակարգի անվտանգության վերաբերյալ տեղեկությունները սուղ են եւ հիմնականում հանրության համար մատչելի չեն: Հետեւաբար, անհրաժեշտ է ստեղծել անվտանգության ընդհանուր ցուցանիշներ (ԱԸՑ-ներ), որպեսզի գնահատվի ԱԸՆ-ների հետ համակարգի համապատասխանությունը եւ դյուրացվի երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ապահովման դիտանցումը: Այնուամենայնիվ, ԱԸՑ-ների վերաբերյալ ազգային սահմանումները կարող են կիրառվել անցումային

ժամանակահատվածում եւ, հետեւաբար, ԱԸՆ-ների առաջին խմբի կազմման ժամանակ պատշաճ ուշադրություն պետք է դարձնել ԱԸՑ-ների ընդհանուր սահմանումների մշակման ժամանակային ընդգրկմանը,

10) անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոնները, որոնք հաճախ հիմնված են ազգային տեխնիկական չափանիշների վրա, պետք է աստիճանաբար փոխարինվեն ընդհանուր չափանիշների վրա հիմնված, ՀՏՄ-ներով սահմանված կանոններով: Այդպիսի ընդհանուր չափանիշների վրա չհիմնված նոր հատուկ կանոնների ներմուծումը պետք է հասցվի նվազագույնի: Ազգային նոր կանոնները պետք է համահունչ լինեն Համայնքի օրենսդրությանը եւ հեշտացնեն երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության վերաբերյալ ընդհանուր մոտեցմանն անցնելը: Հետեւաբար, անդամ պետությունը շահագրգիռ բոլոր կողմերի հետ խորհրդակցում է անվտանգության վերաբերյալ այնպիսի ազգային կանոն ընդունելուց առաջ, որով անվտանգության ավելի բարձր մակարդակ է պահանջվում, քան ԱԸՆ-ներով: Այդպիսի դեպքերում նոր կանոնի նախագիծը ենթակա է Հանձնաժողովի քննությանը: Հանձնաժողովը որոշում է ընդունում, եթե պարզվում է, որ կանոնի նախագիծը Համայնքի օրենսդրությանը չի համապատասխանում կամ այն անդամ պետությունների միջեւ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության նկատմամբ կամայական խտրականության կամ թաքնված սահմանափակման միջոց է,

11) ներկա իրավիճակը, երբ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոնները շարունակում են որոշակի դեր խաղալ, համարվում է անցումային փուլ, որի վերջնական արդյունքն այն իրավիճակն է, երբ կիրառվելու են եվրոպական կանոնները,

12) ԱԸՆ-ներ, ԱԸՄ-ներ եւ ԱԸՑ-ներ մշակելու, ինչպես նաեւ անվտանգության վերաբերյալ ընդհանուր մոտեցմանն անցնելը հեշտացնելու համար Համայնքի մակարդակում տեխնիկական աջակցություն է պահանջվում: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի

թիվ 881/2004 (ԵՀ) կանոնակարգով (10) հիմնված Եվրոպական երկաթուղային գործակալության խնդիրն է ԱԸՆ-ների, ԱԸՄ-ների եւ ԱԸՑ-ների վերաբերյալ խորհրդատվություն եւ ներդաշնակեցմանն ուղղված հետագա միջոցառումներ ապահովելը եւ Համայնքում երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ապահովման գործընթացը դիտանցելը,

13) իրենց պարտականությունները կատարելիս եւ գործառույթներն իրականացնելիս ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ու երկաթուղային ձեռնարկություններն ապահովում են անվտանգության կառավարման այնպիսի համակարգ, որը բավարարում է Համայնքի պահանջները եւ պարունակում է ընդհանուր տարրեր: Անվտանգության վերաբերյալ եւ անվտանգության կառավարման համակարգի ապահովման վերաբերյալ տեղեկությունները ներկայացվում են տվյալ անդամ պետության անվտանգության մարմին,

14) անվտանգության կառավարման համակարգի հարցում հաշվի է առնվում այն հանգամանքը, որ «Աշխատավայրում աշխատողների անվտանգության եւ առողջության բարելավմանն ուղղված միջոցառումների ներմուծման մասին» Խորհրդի 1989 թվականի հունիսի 12-ի 89/391/ԵՀ հրահանգը (11) եւ դրա համապատասխան առանձին հրահանգներն ամբողջությամբ կիրառվում են երկաթուղային տրանսպորտի աշխատողների առողջության եւ անվտանգության պաշտպանության համար: Անվտանգության կառավարման համակարգում նաեւ հաշվի է առնվում «Անդամ պետությունների՝ երկաթուղային տրանսպորտով վտանգավոր բեռների փոխադրման վերաբերյալ օրենքների մոտարկման մասին» Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23-ի 96/49/ԵՀ հրահանգը (12),

15) երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության բարձր մակարդակ ապահովելու եւ երկաթուղային բոլոր ձեռնարկությունների համար հավասար պայմաններ ապահովելու

նպատակով դրանք կարգավորվում են անվտանգության վերաբերյալ միեւնույն պահանջներով: Անվտանգության վկայագրում հաստատվում է, որ երկաթուղային ձեռնարկությունը հիմնել է իր անվտանգության կառավարման համակարգը եւ կարող է համապատասխանություն ապահովել անվտանգության համապատասխան չափանիշների եւ կանոնների հետ: Միջազգային փոխադրման ծառայությունների համար բավարար է անվտանգության կառավարման համակարգի համար մեկ անդամ պետությունում թույլտվություն տրամադրելը եւ թույլտվությանը Համայնքի մակարդակում վավերականություն տալը: Ազգային կանոններին ենթարկվելու դեպքում, մյուս կողմից, յուրաքանչյուր անդամ պետությունում հավելյալ վկայագրում է պահանջվում: Վերջնական նպատակը պետք է լինի Համայնքի մակարդակում վավերական անվտանգության ընդհանուր վկայագրի ձեւը սահմանելը,

16) անվտանգության հավաստագրով սահմանված անվտանգության պահանջներից բացի՝ լիցենզավորված երկաթուղային ձեռնարկությունները պետք է նաեւ համապատասխանեն Համայնքի օրենսդրությանը համահունչ եւ առանց խտրականության կիրառվող ազգային պահանջներին, որոնք վերաբերում են առողջությանը, անվտանգությանը եւ սոցիալական պայմաններին, այդ թվում՝ իրավական այն դրույթներին, որոնք վերաբերում են վարելու ժամանակահատվածին, ինչպես նաեւ աշխատողների ու սպառողների իրավունքներին՝ 95/18/ԵՀ հրահանգի 6-րդ եւ 12-րդ հոդվածներով նախատեսված կարգով,

17) յուրաքանչյուր ենթակառուցվածքի կառավարչի հիմնական պատասխանատվությունն իր երկաթուղային ցանցի անվտանգ նախագծումը, պահպանումը եւ շահագործումն է: Երկաթուղային ձեռնարկությունների անվտանգության հավաստագրմանը զուգահեռ՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչն անցնում է անվտանգության մարմնի կողմից անվտանգության կառավարման համակարգի առնչությամբ անվտանգության արտոնագրում, եւ նրա վրա տարածվում են այլ դրույթներ՝ ուղղված անվտանգության

վերաբերյալ պահանջները բավարարելուն,

- 18) անդամ պետությունները ջանքեր են գործադրում՝ օգնելու համար այն դիմողներին, որոնք ցանկանում են շուկա մտնել որպես երկաթուղային ձեռնարկություններ: Մասնավորապես, նրանք տեղեկություններ են տրամադրում եւ անմիջապես արձագանքում են անվտանգության հավաստագրման հետ կապված հարցումներին: Միջազգային փոխադրումներ իրականացնող երկաթուղային ձեռնարկությունների դեպքում կարելի է տարբեր անդամ պետություններում ընթացակարգերի նույնականությունն ապահովել: Թեեւ անվտանգության հավաստագիրը կանխատեսելի ապագայի համար անդամ պետություններին վերաբերող մասեր է ունենալու, այնուամենայնիվ, պետք է ապահովել դրա ընդհանուր մասերը ներդաշնակեցնելը եւ ընդհանուր օրինակելի ձեւի մշակումը դյուրացնելը,
- 19) գնացքների անձնակազմերի վկայագրումը եւ օգտագործվող շարժակազմը տարբեր անդամ պետությունների ցանցերում շահագործելու համար թույլտվությունը հաճախ անհաղթահարելի խոչընդոտներ են առաջացնում մուտք գործողների համար: Անդամ պետություններն ապահովում են անվտանգության հավաստագրի նպատակով դիմող երկաթուղային ձեռնարկությունների համար գնացքի անձնակազմի վերապատրաստման եւ հավաստագրման այն կարողությունների հասանելիությունը, որոնք անհրաժեշտ են՝ ազգային կանոններով սահմանված պահանջները բավարարելու համար: Օգտագործվող շարժակազմը շահագործելու թույլտվություն տրամադրելու համար ընդհանուր ընթացակարգ է սահմանվում,
- 20) անվտանգությանն առնչվող խնդիրներ կատարող մեքենավարների եւ գնացքների անձնակազմի՝ գնացք վարելու եւ հանգստի ժամերը մեծապես ազդում են երկաթուղային համակարգի անվտանգության մակարդակի վրա: Այս հարցերը կարգավորվում են Համաձայնագրի 137-րդ եւ 139-րդ հոդվածներով, եւ Հանձնաժողովի

98/500/ԵՀ հրահանգի (13) համաձայն հիմնված Ոլորտային երկխոսության կոմիտեի շրջանակում սոցիալական գործընկերների միջև դրանց վերաբերյալ արդեն բանակցություններ են ընթանում,

- 21) Համայնքի անվտանգ երկաթուղային համակարգի զարգացման նպատակով պահանջվում է գնացքների մեքենավարներին եւ անվտանգությանն ուղղված խնդիրներ կատարող ուղեկցող անձնակազմին համապատասխան լիցենզիաներ տրամադրելու ներդաշնակեցված պայմանների ստեղծում, որի առնչությամբ Հանձնաժողովը հայտնել է մոտ ապագայում հետագա օրենսդրական ակտեր առաջարկելու իր մտադրության մասին: Ինչ վերաբերում է անվտանգության կարելորագույն խնդիրներ կատարող մյուս անձնակազմներին, ապա նրանց որակավորումները սահմանվում են 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգներով,
- 22) որպես երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության նոր ընդհանուր կարգավորիչ շրջանակի մաս՝ երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգությունը կարգավորելու եւ վերահսկելու նպատակով բոլոր անդամ պետություններում հիմնվում են ազգային մարմիններ: Համայնքի մակարդակում նրանց միջև համագործակցությունը հեշտացնելու նպատակով նրանց պետք է վերապահվեն միեւնույն նվազագույն խնդիրներն ու պարտականությունները: Անվտանգության ազգային մարմիններին անկախության լայն շրջանակ է վերապահվում: Նրանք իրենց խնդիրները կատարում են թափանցիկ եւ առանց որեւէ խտրականության՝ օգնելով Համայնքում միասնական երկաթուղային համակարգի ստեղծմանը եւ համագործակցելով, մասնավորապես, միջազգային փոխադրումներ իրականացնող երկաթուղային ձեռնարկությունների անվտանգության հավաստագրման վերաբերյալ որոշումների ընդունման չափորոշիչները համակարգելու ուղղությամբ,

23) երկաթուղային տրանսպորտային լուրջ վթարներ հազվադեպ են տեղի ունենում: Այնուամենայնիվ, դրանք կարող են աղետալի հետեւանքներ ունենալ եւ հանրության շրջանում երկաթուղային համակարգի անվտանգ գործունեության վերաբերյալ անհանգստություն առաջացնել: Այդպիսի բոլոր վթարները, հետեւաբար, հետագայում կրկնվելուց խուսափելու նպատակով անվտանգության տեսանկյունից քննվում են, իսկ քննության արդյունքները հրապարակային են դարձվում: Լուրջ վթարներին կարող են նախորդել էական նշանակություն ունեցող այլ վթարներ ու պատահարներ եւ, անհրաժեշտության դեպքում, դրանք նույնպես անվտանգության տեսանկյունից քննվում են,

24) միեւնույն դեպքի առնչությամբ անվտանգության հետ կապված քննությունն ու դատաքննությունը պետք է առանձին լինեն, եւ քննության համար պետք է հասանելի դարձվեն ապացույցներն ու վկայությունները: Այն իրականացվում է երկաթուղային ոլորտի դերակատարներից կախում չունեցող մշտական մարմնի կողմից: Մարմինը գործում է այնպես, որ խուսափի շահերի բախումից եւ քննվող դեպքի պատճառներում հնարավոր ներգրավվածությունից. մասնավորապես՝ դրա գործառութային անկախությունը չպետք է տուժի, եթե այն խստորեն կապված է անվտանգության ազգային մարմնի կամ երկաթուղիները կարգավորող մարմնի հետ՝ կազմակերպական եւ իրավական կառուցվածքի տեսանկյունից: Այն քննությունն իրականացնում է հնարավորինս թափանցիկորեն: Յուրաքանչյուր դեպքի համար անմիջական պատճառները եւ ենթադրվող պատճառները պարզելու նպատակով քննության մարմինը հիմնում է փորձագիտական անհրաժեշտ կարողություններ ունեցող՝ քննության համապատասխան խումբ,

25) քննության եւ պարզված հանգամանքների վերաբերյալ զեկույցները, ինչպես նաեւ առաջարկությունները երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության համար էական նշանակություն ունեցող տեղեկություններ են ապահովում, եւ դրանք պետք է Համայնքի մակարդակում հանրության համար հասանելի լինեն: Անվտանգության վերաբերյալ առաջարկություններն ուղղվում են հասցեատերերին, իսկ գործողությունների

վերաբերյալ պատասխան հաշվետվություն է ներկայացվում քննության մարմին,

26) հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ առաջարկվող գործողության, մասնավորապես՝ անդամ պետություններում անվտանգությունը կարգավորելուն ու վերահսկելուն եւ վթարները քննելուն ու Համայնքի մակարդակում անվտանգության ընդհանուր նպատակներ, անվտանգության ընդհանուր մեթոդներ, անվտանգության ընդհանուր ցուցանիշներ եւ անվտանգության հավաստագրերի ընդհանուր պահանջներ ապահովելուն ուղղված գործողությունների համակարգման նպատակներին անդամ պետությունները բավարար չափով չեն կարող հասնել եւ, հետեւաբար, գործողության ծավալի պատճառով դրանց կարելի է հասնել Համայնքի մակարդակում՝ Համայնքն իրավասու է ընդունելու ակտեր՝ Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածով նախատեսված սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքի համաձայն՝ սույն Հրահանգը չի նախատեսում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակներն իրականացնելու համար,

27) սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ ակտերն ընդունվում են Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգը (14) սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը համապատասխան,

28) սույն Հրահանգի նպատակը Համայնքի՝ երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության վերաբերյալ համապատասխան օրենսդրական ակտերը վերակազմելը եւ միավորելն է: Հետեւաբար, երկաթուղային ձեռնարկությունների անվտանգության հավաստագրման վերաբերյալ դրույթները, որոնք սահմանվել են 2001/14/ԵՀ հրահանգով, ինչպես նաեւ անվտանգության վկայագրմանն առնչվող բոլոր փաստաթղթերն ուժը կորցրած են ճանաչվում: 95/18/ԵՀ հրահանգում ներառվել են շահագործումն ապահովող անձնակազմի՝ անվտանգության հետ կապված

որակավորումների վերաբերյալ եւ շարժակազմի անվտանգության վերաբերյալ պահանջներ, որոնք համապատասխանում են սույն Հրահանգի՝ անվտանգության վկայագրման վերաբերյալ պահանջներին, ուստի դրանք այլեւս լիցենզավորման վերաբերյալ պահանջների մաս չեն: Որպեսզի երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը հասանելի լինի լիցենզավորված երկաթուղային ձեռնարկության համար, վերջինս պետք է ունենա անվտանգության վկայագիր,

29) անդամ պետությունները պետք է կանոններ սահմանեն այն պատժամիջոցների վերաբերյալ, որոնք կիրառվում են սույն Կանոնակարգի դրույթների խախտումների դեպքում, եւ ապահովեն այդ պատժամիջոցների իրականացումը: Նշված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համարժեք եւ տարհամոզիչ,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ՆԵՐԱԾԱԿԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Նպատակը

Սույն Հրահանգի նպատակը Համայնքի երկաթուղիների անվտանգության զարգացման ու բարելավման եւ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի ավելի բարձր մակարդակի մատչելիության ապահովումն է՝ .

ա) անդամ պետություններում կարգավորիչ կառուցվածքը ներդաշնակեցնելու միջոցով,

բ) սուբյեկտների պարտավորությունները սահմանելու միջոցով,

գ) ազգային կանոնների ներդաշնակեցումը բարելավելու նպատակով անվտանգության ընդհանուր նպատակներ եւ անվտանգության ընդհանուր մեթոդներ մշակելու միջոցով,

դ) յուրաքանչյուր անդամ պետությունում անվտանգության հարցով մարմին եւ վթարների ու պատահարների քննության հարցերով մարմին հիմնելու պահանջ ներկայացնելու միջոցով,

ե) երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության կառավարման, կարգավորման եւ վերահսկողության ընդհանուր սկզբունքներ սահմանելու միջոցով:

Հոդված 2

Գործողության ոլորտը

1. Սույն Հրահանգը կիրառվում է անդամ պետությունների երկաթուղային համակարգի նկատմամբ, որը կարող է բաժանվել կառուցվածքային եւ շահագործման ոլորտների ենթահամակարգերի: Այն ներառում է անվտանգության այնպիսի պահանջներ, որոնք վերաբերում են ամբողջ համակարգին, այդ թվում՝ ենթակառուցվածքի եւ երթեւեկության իրականացման անվտանգ կառավարմանն ու երկաթուղային ձեռնարկությունների եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչների փոխգործակցությանը:

Անդամ պետությունները սույն Հրահանգի կիրարկման համար ձեռնարկվող միջոցառումների շրջանակից կարող են բացառել՝

ա) մետրոները, տրամվայները եւ ցածր ծանրաբեռնվածությամբ մյուս երկաթուղային համակարգերը.

բ) այն ցանցերը, որոնք գործառույթների առումով տարբերվում են երկաթուղային համակարգի մյուս ցանցերից եւ նախատեսված են միայն ուղեւորների սպասարկման՝ տեղական, քաղաքային եւ արվարձանային ծառայությունների համար, ինչպես նաեւ երկաթուղային այն ձեռնարկությունները, որոնք գործում են բացառապես այդ ցանցերում.

դ) մասնավոր սեփականություն հանդիսացող երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը, որն օգտագործվում է բացառապես ենթակառուցվածքի սեփականատիրոջ կողմից իրականացվող բեռնափոխադրումների համար.

"M2

դ) պատմամշակութային ժառանգության մաս կազմող՝ ազգային ցանցերում օգտագործվող փոխադրամիջոցները, եթե դրանք համապատասխանում են անվտանգության ազգային կանոններին եւ կանոնակարգերին՝ այդպիսի փոխադրամիջոցների անվտանգ շրջանառության ապահովման նպատակով.

ե) պատմամշակութային ժառանգության մաս կազմող, թանգարանային եւ զբոսաշրջային երկաթուղիները, որոնք շահագործվում են իրենց ցանցում, այդ թվում՝ սպասարկման կայանները, փոխադրամիջոցները եւ անձնակազմը:

"C1

Հոդված 3

Սահմանումներ

Սույն Հրահանգի իմաստով կիրառվում են հետեւյալ սահմանումները՝

ա) «երկաթուղային համակարգ» նշանակում է կառուցվածքային եւ շահագործման ենթակառուցվածքների ամբողջություն՝ սահմանված 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգներով, ինչպես նաեւ ամբողջ համակարգի կառավարում եւ շահագործում.

բ) «ենթակառուցվածքի կառավարիչ» նշանակում է ցանկացած մարմին կամ ձեռնարկություն, որը, մասնավորապես, պատասխանատու է երկաթուղային ենթակառուցվածքի կամ դրա մի մասի հիմնման եւ պահպանման համար, ինչպես սահմանված է 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 3-րդ հոդվածով, ինչպես նաեւ ենթակառուցվածքի հսկողության եւ անվտանգության համակարգերի կառավարման համար: Ենթակառուցվածքի կառավարչի՝ ցանցի կամ ցանցի որեւէ մասի հետ կապված գործառույթները կարող են վերապահվել տարբեր մարմինների կամ ձեռնարկությունների.

գ) «երկաթուղային ձեռնարկություն» նշանակում է 2001/14/ԵՀ հրահանգով սահմանված երկաթուղային ձեռնարկություն կամ որեւէ այլ պետական կամ մասնավոր ձեռնարկություն, որը զբաղվում է երկաթուղով ապրանքների եւ (կամ) ուղեւորների փոխադրմամբ՝

պայմանով, որ տվյալ ձեռնարկությունն ապահովի քարշակային ծառայություն. սա վերաբերում է նաեւ այն ձեռնարկություններին, որոնք տրամադրում են միմիայն քարշակային ծառայություն.

դ) «համագտագործելիության տեխնիկական մասնագիր» (<SU) նշանակում է մասնագրեր, որոնք տարածվում են յուրաքանչյուր ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մի մասի վրա՝ հիմնական պահանջների հետ համապատասխանություն եւ անդրեվրոպական գերարագ ու ավանդական երկաթուղային համակարգերի համագտագործելիություն ապահովելու նպատակով՝ համաձայն 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգների.

ե) «անվտանգության ընդհանուր նպատակներ (ԱԸՆ–ներ)» նշանակում է անվտանգության մակարդակներ, որոնք պետք է ապահովվեն առնվազն երկաթուղային համակարգի տարբեր մասերի դեպքում (ինչպես, օրինակ՝ ավանդական երկաթուղային համակարգի, գերարագ երկաթուղային համակարգի, երկաթուղային երկար թունելների կամ բացառապես բեռնափոխադրումների համար օգտագործվող գծերի) եւ ամբողջ համակարգի դեպքում եւ որոնք արտահայտված են թույլատրելի ռիսկի չափորոշիչներով.

զ) «անվտանգության ընդհանուր մեթոդներ (ԱԸՄ–ներ)» նշանակում է մեթոդներ, որոնք մշակվում են նկարագրելու համար, թե ինչպես են գնահատվում անվտանգության մակարդակները եւ անվտանգության նպատակներին հասնելն ու անվտանգության մյուս պահանջների հետ համապատասխանությունը.

է) «անվտանգության մարմին» նշանակում է ազգային մարմին, որին, սույն Հրահանգի համաձայն, վերապահվում են երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության հետ կապված խնդիրները կամ համատեղ մարմին, որին անդամ պետությունները վերապահում են այդ խնդիրները միջսահմանային մասնագիտացված ենթակառուցվածքների անվտանգության միասնական ռեժիմ ապահովելու նպատակով.

թ) «անվտանգության ազգային կանոններ» նշանակում է բոլոր այն կանոնները, որոնք ներառում են երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգությանն առնչվող պահանջներ, որոնք ներկայացվում են անդամ պետության մակարդակով եւ կիրառելի են մեկից ավելի երկաթուղային ձեռնարկությունների նկատմամբ՝ անկախ նրանից, թե որ մարմնի կողմից են տրվել.

ժ) «անվտանգության կառավարման համակարգ» նշանակում է ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ երկաթուղային ձեռնարկության՝ իր գործողությունների անվտանգ կառավարումն ապահովելու նպատակով հիմնած կազմակերպություն եւ միջոցառումներ.

ժա) «պատասխանատու քննիչ» նշանակում է քննության կազմակերպման, անցկացման եւ հսկողության համար պատասխանատու անձ.

ժբ) «վթար» նշանակում է անցանկալի կամ չնախատեսված հանկարծակի դեպք կամ այդպիսի դեպքերի հատուկ շղթա, որն ունի վնասակար հետեւանքներ: Վթարները բաժանվում են հետեւյալ տեսակների՝ բախումներ, գծերից դուրս գալու դեպքեր, ճանապարհի եւ երկաթուղու հատման հետ կապված վթարներ, ընթացող շարժակազմի պատճառով անձանց հետ տեղի ունեցած պատահարներ, հրդեհներ եւ այլն.

ժգ) «լուրջ վթար» նշանակում է գնացքների ցանկացած բախում կամ գնացքների գծերից դուրս գալու դեպք, որի հետեւանքով առնվազն մեկ մարդ է մահանում կամ հինգ կամ ավելի մարդ լուրջ վնասվածք է ստանում, կամ զգալի վնաս է հասցվում շարժակազմին, ենթակառուցվածքին կամ շրջակա միջավայրին եւ նմանատիպ որեւէ այլ վթար, որն ակնհայտ ազդեցություն է ունենում երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության կարգավորման կամ անվտանգության կառավարման վրա. «զգալի վնաս» նշանակում է վնաս, որը քննող մարմինն անմիջապես կարող է գնահատել ընդհանուր առմամբ առնվազն երկու միլիոն եվրո.

ժդ) «պատահար» նշանակում է վթարից կամ լուրջ վթարից բացի որեւէ այլ դեպք, որը կապված է գնացքների երթեւեկության հետ եւ որի հետեւանքով վնաս է հասցվում երթեւեկության անվտանգությանը.

ժե) «քննություն» նշանակում է վթարի եւ պատահարի կանխման նպատակով իրականացվող գործընթաց, որը ներառում է տեղեկությունների հավաքում եւ վերլուծություն, եզրակացությունների կազմում, պատճառների որոշում եւ, անհրաժեշտության դեպքում, անվտանգության հետ կապված առաջարկությունների տրամադրում.

ժզ) «պատճառներ» նշանակում է գործողություններ, թերություններ, իրադրություններ կամ հանգամանքներ կամ դրանց համակցություն, որի հետեւանքով տեղի է ունեցել վթար կամ պատահար.

ժէ) «Գործակալություն» նշանակում է Եվրոպական երկաթուղային գործակալություն՝ Համայնքի՝ երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության եւ համօգտագործելիության հարցերով զբաղվող գործակալություն.

ժը) «Ծանուցվող մարմին» նշանակում է մարմիններ, որոնք պատասխանատու են 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգներով սահմանված կարգով համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանությունը եւ օգտագործման համար պիտանիությունը որոշելու կամ ենթահամակարգերի հավաստման ԵՀ ընթացակարգը գնահատելու համար.

ժթ) «համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասեր» նշանակում է ցանկացած տարրական բաղադրիչ, բաղադրիչների խումբ, սարքավորումների մասնակի կամ լրիվ համալիր, որոնք ներառված են կամ նախատեսվում է, որ պետք է ներառվեն ենթահամակարգի մեջ, որոնցից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կախված է երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիությունը՝ 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգներով սահմանվածի համաձայն: «Բաղկացուցիչ մաս» հասկացությունը ներառում է եւ՝ նյութական օբյեկտներ, եւ՝ ոչ նյութական օբյեկտներ, ինչպես, օրինակ՝ ծրագրային ապահովում.

"M2

ի) «տնօրինող» նշանակում է ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որը սեփականության կամ օգտագործման իրավունքով շահագործում է գնացքը որպես փոխադրամիջոց եւ որը, որպես այդպիսին, գրանցված է «Համայնքում երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 թվականի հունիսի 17-ի 2008/57/ԵՀ հրահանգի (վերամշակված) (15) 33-րդ հոդվածում նշված Փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյանում (ԳԱԳ).

իա) «պահպանման համար պատասխանատու անձ» նշանակում է փոխադրամիջոցի պահպանման համար պատասխանատու եւ ԳԱԳ-ում որպես այդպիսին գրանցված անձ.

իբ) «փոխադրամիջոց» նշանակում է երկաթուղային փոխադրամիջոց, որը երկաթգծի վրա տեղաշարժվում է իր սեփական անիվներով՝ կցորդմամբ կամ առանց դրա: Փոխադրամիջոցը բաղկացած է մեկ կամ մի քանի կառուցվածքային եւ գործառության ենթահամակարգերից կամ այդպիսի ենթահամակարգերի մասերից:

ԳԼՈՒԽ II

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄԸ ԵՎ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄԸ

Հոդված 4

Երկաթուղային անվտանգության ապահովումը եւ բարելավումը

1. Անդամ պետությունները պետք է ապահովեն երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ընդհանուր պահպանումը եւ, եթե գործնականում հնարավոր է, շարունակական բարելավումը՝ հաշվի առնելով Համայնքի օրենսդրության զարգացումը եւ տեխնիկական ու գիտական առաջընթացը եւ առաջնահերթություն տալով լուրջ վթարների կանխմանը:

Անդամ պետություններն ապահովում են անվտանգության կանոնների սահմանումը, կիրառումը եւ կատարումը թափանցիկ եւ ոչ խտրական եղանակով՝ խթանելով եվրոպական միասնական երկաթուղային տրանսպորտային համակարգի զարգացումը:

2. Անդամ պետություններն ապահովում են երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ապահովման ու բարելավման հարցում համակարգային մոտեցումը հաշվի առնելով:

3. Անդամ պետություններն ապահովում են երկաթուղային համակարգի անվտանգ շահագործման եւ դրա հետ կապված ռիսկերի հսկման պատասխանատվությունը ենթակառուցվածքի կառավարիչներին եւ երկաթուղային ձեռնարկություններին վերապահելը՝ ըստ այդմ պարտավորեցնելով նրանց իրականացնել ռիսկերի կառավարման անհրաժեշտ միջոցառումներ եւ, անհրաժեշտության դեպքում, միմյանց հետ համագործակցելով, կիրառել անվտանգության ազգային կանոններ ու չափանիշներ եւ հիմնել անվտանգության կառավարման համակարգեր՝ սույն Հրահանգին համապատասխան:

Չհակասելով քաղաքացիական պատասխանատվությանը՝ անդամ պետությունների օրենսդրական պահանջների համաձայն, յուրաքանչյուր ենթակառուցվածքի կառավարիչ եւ երկաթուղային ձեռնարկություն պետք է պատասխանատվություն կրի համակարգի իր մասի եւ դրա անվտանգ շահագործման համար, այդ թվում՝ նյութական ապահովման եւ պայմանագրով ծառայությունների մատուցման համար՝ կապված օգտագործողների, սպառողների, համապատասխան աշխատողների եւ երրորդ կողմերի հետ:

4. Սա չպետք է հակասի յուրաքանչյուր արտադրողի, պահպանման ծառայություն մատուցողի, տնօրինողի, ծառայություն մատուցողի եւ գնումներով զբաղվող անձի պատասխանատվությանը, որպեսզի ապահովվի օգտագործման սահմանված պահանջների եւ պայմանների հետ շարժակազմի, կայանքների, պարագաների ու սարքավորումների եւ նրանց մատուցած ծառայությունների համապատասխանությունը:

Հոդված 5

Անվտանգության ընդհանուր ցուցանիշները

1. ԱԸՆ-ների գնահատումն ու իրականացումը դյուրացնելու եւ երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ապահովման ընդհանուր գործընթացի դիտանցումն ապահովելու նպատակով անդամ պետություններն անվտանգության ընդհանուր ցուցանիշների վերաբերյալ (ԱԸՑ-ներ) տեղեկություններ են հավաքում 18-րդ հոդվածում նշված կարգով անվտանգության մարմինների կողմից ներկայացվող տարեկան հաշվետվությունների միջոցով:

ԱԸՑ-ները նշելու առաջին տարին 2006 թվականն է: Դրանց վերաբերյալ հաշվետվություն է ներկայացվում հաջորդ տարվա հաշվետվության մեջ:

ԱԸՑ-ները պետք է սահմանվեն 1-ին հավելվածի համաձայն:

2. Մինչեւ 2009 թվականի ապրիլի 30-ը 1-ին հավելվածը պետք է վերանայվի, մասնավորապես, դրանում պետք է ներառվեն ԱԸՑ-ների ընդհանուր սահմանումները եւ վթարների ծախսերի հաշվարկման ընդհանուր մեթոդները: Այդ միջոցառումը, որը նախատեսված է սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար, ընդունվում է 27(2ա) հոդվածով նախատեսված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

"C1

Հոդված 6

Անվտանգության ընդհանուր մեթոդները

"M2

1. Հանձնաժողովը մինչեւ 2008 թվականի ապրիլի 30-ն ընդունում է ԱԸՄ-ների նախնական փաթեթը, որը ներառում է առնվազն 3 (ա) պարբերության մեջ ներկայացված մեթոդները: Այն հրապարակվում է *Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում*:

ԱԸՄ-ների երկրորդ փաթեթը, որը ներառում է 3-րդ պարբերության մեջ նշված մյուս մեթոդները, Հանձնաժողովն ընդունում է մինչեւ 2010 թվականի ապրիլի 30-ը: Այն հրապարակվում է *Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում*:

Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը լրացումների միջոցով փոփոխելու համար նախատեսված այդ ակտերն ընդունվում են 27(2ա) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

"C1

2. ԱԸՄ-ների նախագծերը եւ ԱԸՄ-ների վերանայված նախագծերը Գործակալության կողմից կազմվում են 27 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն վերապահվող պարտավորությունների շրջանակում:

ԱԸՄ-ները պետք է հիմնված լինեն անդամ պետություններում գործող մեթոդների ուսումնասիրության վրա:

3. ԱԸՄ-ները նկարագրում են, թե ինչպես են գնահատվում անվտանգության մակարդակը եւ անվտանգության նպատակներին հասնելն ու անվտանգության մյուս պահանջների հետ համապատասխանությունը՝ մշակելով եւ սահմանելով՝

ա) ռիսկի ուսումնասիրության եւ գնահատման մեթոդներ,

բ) 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածների համաձայն տրված անվտանգության վկայագրերում եւ անվտանգության թույլտվություններում առկա պահանջների հետ համապատասխանությունը գնահատելու մեթոդներ,

եւ

"M2

գ) երկաթուղային համակարգի կառուցվածքային ենթահամակարգերի՝ հիմնական պահանջներին համապատասխան շահագործումն ու պահպանումը ստուգելու մեթոդներ, եթե դրանք ներկայացված չեն ՀՏՄ-ներում,

"M2

4. ԱԸՄ-ները վերանայվում են պարբերաբար՝ հաշվի առնելով դրանց կիրառման արդյունքում ձեռք բերված փորձը եւ երկաթուղային անվտանգության ոլորտում համաշխարհային զարգացումն ու անդամ պետությունների՝ 4(1) հոդվածով սահմանված պարտավորությունները: Նաեւ լրացումների միջոցով սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այս ակտն ընդունվում է 27(2ա) հոդվածում նշված՝մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

"C1

5. Անվտանգության վերաբերյալ իրենց ազգային կանոններում անդամ պետությունները կատարում են ցանկացած անհրաժեշտ փոփոխություն՝ հաշվի առնելով ԱԸՄ-ների ընդունումն ու դրանց վերանայումը:

Հոդված 7

Անվտանգության ընդհանուր նպատակները

1. ԱԸՆ-ները մշակվում, ընդունվում եւ վերանայվում են սույն հոդվածով նախատեսված ընթացակարգերի համաձայն:

2. ԱԸՆ-ների նախագծերը եւ ԱԸՆ-ների վերանայված նախագծերը Գործակալության կողմից մշակվում են 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն վերապահվող պարտավորությունների շրջանակում:

3. "M2" ԱԸՆ-ների նախագծերի առաջին փաթեթը պետք է հիմնված լինի անդամ պետություններում գործող նպատակների եւ անվտանգության ապահովման ուսումնասիրության վրա եւ հավաստի, որ անվտանգության ապահովման ներկա մակարդակը որեւէ անդամ պետությունում չի նվազում: Այն ընդունվում է Հանձնաժողովի կողմից մինչեւ 2009 թվականի ապրիլի 30-ը եւ հրապարակվում Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում: Նաեւ լրացումների միջոցով սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այս ակտն ընդունվում է 27(2ա) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

ԱԸՆ-ների նախագծերի երկրորդ փաթեթը պետք է հիմնված լինի ԱԸՆ-ների առաջին փաթեթի եւ դրա կիրառման արդյունքում ձեռք բերված փորձի վրա: Նրանում նշվում է ցանկացած առաջնային ոլորտ, որում առկա են անվտանգության հետ կապված կարիքները, որոնք հետագայում պետք է բավարարվեն: Այն ընդունվում է Հանձնաժողովի կողմից մինչեւ 2011 թվականի ապրիլի 30-ը եւ հրապարակվում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում: Նաեւ լրացումների միջոցով սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այս ակտն ընդունվում է 27(2ա) հոդվածում

նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

4. ԱԸՆ-ներով սահմանվում են անվտանգության այն մակարդակները, որոնք յուրաքանչյուր անդամ պետությունում ապահովվում են առնվազն երկաթուղային համակարգի տարբեր մասերի եւ ամբողջ համակարգի դեպքում եւ որոնք արտահայտված են թույլատրելի ռիսկի չափորոշիչներով՝ կապված հետեւյալի հետ.

ա) ուղեւորների, անձնակազմի՝ ներառյալ կապալառուի անձնակազմին, երկաթուղային գծանցներն օգտագործողներին եւ այլոց առնչվող անհատական ռիսկեր եւ, չհակասելով գործող ազգային եւ միջազգային պարտավորությունների կանոններին, երկաթուղային տարածքում գտնվող չարտոնագրված անձանց առնչվող անհատական ռիսկեր,

բ) հասարակական ռիսկեր:

"M2

5. ԱԸՆ-ները վերանայվում են պարբերաբար՝ հաշվի առնելով երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ոլորտում համաշխարհային զարգացումը: Նաեւ լրացումների միջոցով սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այս ակտն ընդունվում է 27(2ա) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

"C1

6. Անդամ պետություններն անվտանգության վերաբերյալ իրենց ազգային կանոններում կատարում են ցանկացած անհրաժեշտ փոփոխություն՝ առնվազն ԱԸՆ-ների եւ ցանկացած վերանայված ԱԸՆ-ի իրականացումը դրանց կցված ժամանակացույցներին համապատասխան ապահովելու նպատակով: Նրանք այդ կանոնների վերաբերյալ ծանուցում են Հանձնաժողովին՝ 8(3) հոդվածին համապատասխան:

Անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոնները

1. Սույն Հրահանգի կիրարկման նպատակով անդամ պետություններն ստեղծում են անվտանգության վերաբերյալ պարտադիր ազգային կանոններ եւ ապահովում դրանց հրապարակումն ու բոլոր ենթակառուցվածքների կառավարիչների, երկաթուղային ձեռնարկությունների, անվտանգության վկայագրի համար դիմողների եւ անվտանգության թույլտվությունների համար դիմողների համար հասանելի լինելը՝ շահագրգիռ կողմերին հասկանալի, հստակ լեզվով:

2. Մինչեւ 2005 թվականի ապրիլի 30-ն անդամ պետությունները II հավելվածում նշված կարգով Հանձնաժողովին ծանուցում են անվտանգության հետ կապված՝ գործող համապատասխան բոլոր ազգային կանոնների վերաբերյալ եւ նշում դրանց կիրառման ոլորտը:

Ծանուցման մեջ տեղ են գտնում նաեւ տեղեկություններ կանոնների հիմնական բովանդակության վերաբերյալ՝ իրավական տեքստերին հղումներով, իրավական ակտի տեսակի եւ դրա հրապարակման համար պատասխանատու մարմնի կամ կազմակերպության վերաբերյալ:

3. Սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց ոչ ուշ, քան չորս տարի անց Գործակալությունը գնահատում է, թե 1-ին պարբերությանը համապատասխան, ինչպես են հրապարակվել եւ հասանելի դարձվել ազգային կանոնները: Այն նաեւ այդպիսի կանոնների հրապարակման վերաբերյալ համապատասխան առաջարկություններ է ներկայացնում Հանձնաժողովին՝ տվյալ տեղեկությունը հեշտությամբ հասանելի դարձնելու նպատակով:

4. Անդամ պետությունները ծանուցում են Հանձնաժողովին անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններում ցանկացած փոփոխության եւ այդպիսի ցանկացած նոր կանոնի վերաբերյալ, որը կարող է ընդունվել, եթե կանոնն ամբողջապես չի վերաբերում ՀՏՄ-ների կիրառմանը:

5. Որպեսզի ազգային նոր հատուկ կանոնների ներմուծումը նվազագույն մակարդակի վրա պահվի եւ կանխվի հետագա խոչընդոտների ստեղծումը, ինչպես նաեւ անվտանգության վերաբերյալ կանոնների աստիճանական ներդաշնակեցման նպատակով Հանձնաժողովը դիտանցում է անդամ պետությունների կողմից նոր ազգային կանոնների ներմուծումը:

6. Եթե ԱԸՆ-ների ընդունումից հետո որեւէ անդամ պետություն պատրաստվում է ներմուծել անվտանգության վերաբերյալ նոր ազգային կանոն, որով անվտանգության ավելի բարձր մակարդակ է պահանջվում, քան ԱԸՆ-ներով, կամ եթե անդամ պետությունը պատրաստվում է ներմուծել անվտանգության վերաբերյալ նոր ազգային կանոն, որը կարող է ազդել տվյալ անդամ պետության տարածքում այլ անդամ պետությունների երկաթուղային ձեռնարկությունների գործողությունների վրա, ապա անդամ պետությունը պատշաճ ժամանակահատվածում խորհրդակցում է շահագրգիռ բոլոր կողմերի հետ եւ կիրառվում է 7-րդ պարբերության մեջ նշված ընթացակարգը:

7. Անդամ պետությունն անվտանգության վերաբերյալ կանոնի նախագիծը ներկայացնում է Հանձնաժողովի քննությանը՝ տրամադրելով այն ներմուծելու պատճառները:

Եթե Հանձնաժողովը կարծում է, որ նոր կանոնի նախագիծը ԱԸՄ-ներին կամ առնվազն ԱԸՆ-ների իրականացմանը չի համապատասխանում կամ հիմք է ստեղծում անդամ պետությունների միջեւ երկաթուղային տրանսպորտի օգտագործման կամայական խտրականության կամ քողարկված սահմանափակման համար, ապա տվյալ անդամ պետությանն ուղղված որոշում է ընդունվում 27(2) հոդվածում նշված՝ կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Եթե Հանձնաժողովն ԱԸՄ-ների հետ կամ առնվազն ԱԸՆ-ների իրականացման հետ անվտանգության վերաբերյալ կանոնի նախագծի համատեղելիության վերաբերյալ լուրջ կասկածներ ունի կամ կարծում է, որ այն հիմք է ստեղծում՝ անդամ պետությունների միջեւ երկաթուղային տրանսպորտի օգտագործման կամայական խտրականության կամ քողարկված սահմանափակման համար, ապա անհապաղ տեղեկացնում է տվյալ անդամ պետությանը, որը կասեցնում է կանոնի ընդունումը, ուժի մեջ մտնելը կամ կիրառումը մինչեւ վեցամսյա ժամկետում, 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան որոշման ընդունումը:

Անվտանգության կառավարման համակարգեր

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները եւ երկաթուղային ձեռնարկությունները հիմնում են անվտանգության կառավարման իրենց համակարգերն ապահովելու համար երկաթուղային համակարգի դեպքում առնվազն ԱԸՆ-ների իրականացումը, 8-րդ հոդվածում եւ II հավելվածում նշված՝ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններին եւ ՀՏՄ-ներով նախատեսվող անվտանգության պահանջներին դրա համահունչ լինելը եւ ԱԸՄ-ների համապատասխան մասերի կիրառումը:
2. Անվտանգության կառավարման համակարգը պետք է բավարարի այն պահանջները եւ ներառի այն տարրերը, որոնք նշված են III հավելվածում, հարմարեցված իրականացվող գործունեության բնույթին, ծավալին եւ մյուս պայմաններին: Այն պետք է ապահովի հսկողություն բոլոր այն ռիսկերի նկատմամբ, որոնք կապված են ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ երկաթուղային ձեռնարկության գործունեության հետ՝ ներառյալ պահպանման ծառայության մատուցումն ու նյութական ապահովումը եւ կապալառուների ներգրավումը: Չհակասելով գործող ազգային եւ միջազգային պարտավորությունների հետ կապված կանոններին՝ անվտանգության կառավարման համակարգի հարցում համապատասխան եւ ողջամիտ դեպքերում հաշվի են առնվում այլ կողմերի գործունեության արդյունքում ի հայտ եկող ռիսկերը:
3. Ցանկացած ենթակառուցվածքի կառավարիչ անվտանգության կառավարման համակարգի հարցում հաշվի է առնում տարբեր երկաթուղային ձեռնարկությունների կողմից ցանցում իրականացվող գործողությունների հետեւանքները եւ նախատեսում դրույթներ, որպեսզի երկաթուղային ձեռնարկությանը թույլ տրվի գործել ՀՏՄ-ներին ու անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններին եւ անվտանգության վկայագրով նախատեսված պայմաններին համապատասխան: Համակարգի հետագա զարգացումն ապահովվում է ենթակառուցվածքի կառավարչի արտակարգ ընթացակարգերն իր ենթակառուցվածքում գործող երկաթուղային ձեռնարկությունների հետ համակարգելու նպատակով:

4. Յուրաքանչյուր տարի բոլոր ենթակառուցվածքների կառավարիչները եւ երկաթուղային ձեռնարկությունները մինչեւ հունիսի 30-ը անվտանգության մարմին են ներկայացնում նախորդ օրացուցային տարվան առնչվող՝ անվտանգության վերաբերյալ տարեկան հաշվետվություն: Անվտանգության վերաբերյալ հաշվետվության մեջ ներկայացվում են.

ա) տեղեկություններ կազմակերպության համալիր անվտանգության նպատակների իրականացման եւ անվտանգության ծրագրերի արդյունքների վերաբերյալ.

բ) անվտանգության ազգային ցուցանիշների եւ I հավելվածով սահմանված ԱԸՑ-ների զարգացումը, այնքանով, որքանով դա առնչվում է հաշվետու կազմակերպությանը.

գ) անվտանգության ներքին աուդիտի արդյունքները.

դ) դիտարկումներ երկաթուղու շահագործման եւ ենթակառուցվածքի կառավարման թերությունների ու չիրականացման վերաբերյալ, որը կարող է առնչվել անվտանգության մարմնին:

ԳԼՈՒԽ III

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՎԿԱՅԱԳՐՈՒՄԸ ԵՎ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ

Հոդված 10

Անվտանգության վկայագրերը

1. Երկաթուղային ենթակառուցվածք մուտք գործելու հնարավորություն ստանալու համար երկաթուղային ձեռնարկությունը պետք է, ,սույն գլխում սահմանվածի համաձայն, անվտանգության վկայագիր ունենա: Անվտանգության վկայագիրը վերաբերում է անդամ պետության ամբողջ երկաթուղային ցանցին կամ միայն դրա սահմանված մասին:

"M2

Անվտանգության վկայագրի նպատակն ապացուցելն է, որ երկաթուղային ձեռնարկությունը հիմնել է անվտանգության կառավարման իր համակարգը եւ կարող է բավարարել ՀՏՄ-ներով ու Համայնքի համապատասխան մյուս օրենսդրական ակտերով եւ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններով սահմանված պահանջները, որպեսզի կառավարի ռիսկերը եւ ցանցում տրամադրի անվտանգ փոխադրման ծառայություններ:

"C1

2. Անվտանգության վկայագիրը ներառում է հետեւյալը.

ա) երկաթուղային ձեռնարկության անվտանգության կառավարման համակարգի համապատասխանության հաստատում.

եւ

"M2

բ) երկաթուղային ձեռնարկության կողմից ընդունված դրույթների՝ համապատասխան ցանցում ծառայություններն անվտանգ մատուցելու համար անհրաժեշտ հատուկ պահանջները բավարարելու համապատասխանության հաստատում: Այս պահանջները կարող են վերաբերել ՀՏՄ-ների եւ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոնների, այդ թվում՝ ցանցի շահագործման կանոնների կիրառմանը, անձնակազմի վկայագրերի եւ երկաթուղային ձեռնարկության կողմից օգտագործվող փոխադրամիջոցները շահագործելու թույլտվության համապատասխանությանը: Վկայագրումը պետք է հիմնված լինի երկաթուղային ձեռնարկության կողմից IV հավելվածին համապատասխան ներկայացվող փաստաթղթերի վրա:

"C1

3. Եթե անդամ պետությունում երկաթուղային ձեռնարկությունն առաջինն է սկսում իր գործունեությունը, ապա անվտանգության մարմինը վկայագիր է տրամադրում 2-րդ պարբերությանը համապատասխան:

2-րդ պարբերությանը համապատասխան տրամադրված վկայագրում նշվում է համապատասխան երկաթուղային գործողությունների տեսակը եւ ծավալը: 2 (ա) պարբերությանը համապատասխան տրամադրված վկայագիրը վավերական է համարվում Համայնքի ամբողջ տարածքում համարժեք երկաթուղային տրանսպորտային ծառայությունների դեպքում:

4. Անվտանգության մարմինը տրամադրում է 2 (բ) պարբերության համաձայն անհրաժեշտ համարվող անվտանգության վկայագիրն այն անդամ պետությունում, որտեղ երկաթուղային ձեռնարկությունը նախատեսում է լրացուցիչ երկաթուղային տրանսպորտային ծառայություններ մատուցել:

5. Անվտանգության վկայագիրը նորացվում է երկաթուղային ձեռնարկության դիմումի համաձայն՝ մինչեւ հինգ տարի պարբերականությամբ: Այն ամբողջությամբ կամ մասամբ թարմացվում է, եթե գործողությունների բնույթը կամ ծավալն էականորեն փոխվում են:

Անվտանգության վկայագիր ունեցողն անվտանգության իրավասու մարմնին անհապաղ տեղեկացնում է անվտանգության վկայագրի համապատասխան մասերի պայմաններում ցանկացած էական փոփոխության վերաբերյալ: Այն անվտանգության իրավասու մարմնին նաեւ ծանուցում է նոր գործառույթներով աշխատողներ ընդունելու կամ շարժակազմի նոր տեսակներ ներմուծելու դեպքում:

Անվտանգության մարմինը կարող է պահանջել, որ անվտանգության կարգավորման շրջանակում էական փոփոխություններից հետո անվտանգության վկայագրի համապատասխան մասը վերանայվի:

Եթե անվտանգության մարմինը կարծում է, որ անվտանգության վկայագիր ունեցողն այլեւս չի բավարարում իր կողմից տրված վկայագրի պայմանները, ապա անվավեր է ճանաչում վկայագրի (ա) եւ (կամ) (բ) մասը՝ պատճառաբանելով իր որոշումը: 4-րդ պարբերությանը համապատասխան տրված լրացուցիչ ազգային վկայագիրը չեղյալ համարելու դեպքում անվտանգության մարմինն իր որոշման մասին անմիջապես տեղեկացնում է 2 (ա) պարբերությանը համապատասխան վկայագիր տրամադրած անվտանգության մարմնին:

Այդ նույնկերպ, անվտանգության մարմինը պետք է չեղյալ հայտարարի անվտանգության վկայագիրն այն տրամադրելու հաջորդ տարում, եթե ակնհայտ է, որ անվտանգության վկայագիր ունեցողն այն չի օգտագործել ըստ նախատեսվածի:

6. Անվտանգության մարմինը մեկ ամսվա ընթացքում տեղեկացնում է Գործակալությանը 2 (ա) պարբերության մեջ նշված անվտանգության վկայագիրը տրամադրելու, նորացնելու, փոփոխելու կամ չեղյալ հայտարարելու վերաբերյալ: Այն նշում է երկաթուղային ձեռնարկության անունը, հասցեն, անվտանգության վկայագրի տրամադրման ամսաթիվը, շրջանակը եւ վավերականությունն ու, չեղյալ հայտարարելու դեպքում, իր որոշման պատճառները:

7. Գործակալությունը մինչեւ 2009 թվականի ապրիլի 30-ը գնահատում է անվտանգության վկայագրի հարցում տեղի ունեցող զարգացումները եւ Հանձնաժողովին ներկայացնում հաշվետվություն, ինչպես նաեւ առաջարկություններ Համայնքում անվտանգության միասնական վկայագրին անցնելու ռազմավարության վերաբերյալ: Հանձնաժողովն առաջարկություններից հետո համապատասխան քայլեր է ձեռնարկում:

Հոդված 11

Ենթակառուցվածքի կառավարիչներին տրամադրվող անվտանգության թույլտվությունը

1. Որպեսզի ենթակառուցվածքի կառավարչին թույլատրվի կառավարել եւ շահագործել երկաթուղային ենթակառուցվածքը, նա պետք է անվտանգության թույլտվություն ձեռք բերի անվտանգության մարմնից այն անդամ պետությունում, որտեղ հիմնված է:

Անվտանգության թույլտվությունը ներառում է՝

ա) թույլտվություն, որը հաստատում է ենթակառուցվածքի կառավարչի անվտանգության կառավարման համակարգի համապատասխանությունը՝ համաձայն 9-րդ հոդվածում եւ III հավելվածում նշվածի,

եւ

բ) թույլտվություն, որը հաստատում է այն դրույթների թույլատրելիությունը, որոնց համաձայն ենթակառուցվածքի կառավարիչը պետք է բավարարի երկաթուղային ենթակառուցվածքի անվտանգ նախագծման, պահպանման եւ շահագործման, ներառյալ, անհրաժեշտության դեպքում, երթեւեկության ղեկավարման ու ազդանշանման համակարգի պահպանման եւ շահագործման համար անհրաժեշտ հատուկ պահանջները:

2. Անվտանգության թույլտվությունը նորացվում է ենթակառուցվածքի կառավարչի դիմումի համաձայն՝ մինչեւ հինգ տարի պարբերականությամբ: Այն ամբողջությամբ կամ մասամբ թարմացվում է, եթե էական փոփոխություններ են կատարվում ենթակառուցվածքում, ազդանշանման կամ էներգամատակարարման համակարգում կամ դրա շահագործման եւ պահպանման սկզբունքներում: Անվտանգության թույլտվություն ունեցողն այդպիսի բոլոր փոփոխությունների մասին անհապաղ տեղեկացնում է անվտանգության մարմինին:

Անվտանգության մարմինը կարող է պահանջել, որ անվտանգության կարգավորման շրջանակում տեղի ունեցած էական փոփոխություններից հետո անվտանգության թույլտվությունը վերանայվի:

Եթե անվտանգության մարմինը կարծում է, որ թույլտվություն ստացած ենթակառուցվածքի կառավարիչն այլեւս չի բավարարում անվտանգության թույլտվության պայմանները, ապա այն անվավեր է ճանաչում թույլտվությունը՝ պատճառաբանելով իր որոշումը:

3. Անվտանգության մարմինը մեկ ամսվա ընթացքում Գործակալությանը տեղեկացնում է անվտանգության թույլտվություն տրամադրելու, նորացնելու, փոփոխելու կամ անվավեր ճանաչելու վերաբերյալ: Այն նշում է ենթակառուցվածքի կառավարչի անունը, հասցեն, անվտանգության թույլտվության տրամադրման ամսաթիվը, շրջանակն ու վավերականությունը եւ, անվավեր ճանաչելու դեպքում, իր որոշման պատճառները:

**Անվտանգության վկայագրման եւ անվտանգության թույլտվության համար դիմումների
հետ կապված պահանջները**

1. Անվտանգության մարմինն անվտանգության վկայագրի կամ անվտանգության թույլտվության համար դիմումների վերաբերյալ որոշումն ընդունում է անհապաղ եւ ցանկացած դեպքում առավելագույնը չորս ամսվա ընթացքում՝ պահանջվող բոլոր տեղեկությունները եւ անվտանգության մարմնի պահանջած լրացուցիչ տեղեկությունները ներկայացվելուց հետո: Եթե դիմողից պահանջվել է ներկայացնել լրացուցիչ տեղեկություններ, ապա այդպիսի տեղեկությունը ներկայացվում է անմիջապես:

2. Նոր երկաթուղային ձեռնարկությունները հիմնելը եւ այլ անդամ պետությունների երկաթուղային ձեռնարկությունների կողմից դիմումները ներկայացնելը դյուրացնելու նպատակով անվտանգության մարմինը մանրամասն ուղեցույց է տրամադրում՝ ներկայացնելով, թե ինչպես կարելի է ձեռք բերել անվտանգության վկայագիր: Այն ներկայացնում է բոլոր այն պահանջների ցանկը, որոնք սահմանվել են 10(2) հոդվածի նպատակով եւ դիմողին հասանելի դարձնում համապատասխան բոլոր փաստաթղթերը:

Հատուկ ուղեցույց է տրամադրվում երկաթուղային այն ձեռնարկություններին, որոնք դիմում են ենթակառուցվածքի սահմանված սահմանափակ մասում ծառայությունների հետ կապված անվտանգության վկայագրի համար. ուղեցույցում հատկապես նշվում են տվյալ մասի դեպքում վավերական կանոնները:

3. Դիմողներին անվճար հասանելի է դարձվում դիմումի հետ կապված ցուցումներ պարունակող փաստաթուղթ, որտեղ ներկայացվում եւ բացատրվում են անվտանգության վկայագրերի հետ կապված պահանջներն ու տրամադրվում է ներկայացվելիք փաստաթղթերի ցանկը: Անվտանգության վկայագրերի համար բոլոր դիմումները ներկայացվում է անվտանգության մարմնի պահանջած լեզվով:

Վերապատրաստման կառուցվածքների հասանելիությունը

1. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ վագոնավարի եւ վագոններն ուղեկցող անձնակազմի վերապատրաստման կառուցվածքներն արդար եւ ոչ խտրական կերպով հասանելի լինեն անվտանգության վկայագրի համար դիմող երկաթուղային ձեռնարկություններին, եթե այդպիսի վերապատրաստումն անհրաժեշտ է՝ անվտանգության վկայագիրը ձեռք բերելու հետ կապված պահանջները բավարարելու համար:

Առաջարկվող ծառայությունների թվում ներառվում է վերապատրաստում անհրաժեշտ այնպիսի հարցերի վերաբերյալ, ինչպիսիք ճանապարհի իմացությունը, շահագործման կանոնները եւ ընթացակարգերը, ազդանշանման եւ ղեկավարման-հսկողության համակարգը եւ շահագործվող ճանապարհներում արտակարգ իրավիճակների դեպքում կիրառվող ընթացակարգերն են:

Անդամ պետությունները նաեւ ապահովում են, որ վերապատրաստման կառուցվածքներն արդար եւ ոչ խտրական կերպով հասանելի լինեն ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ անվտանգության հարցում կենսական խնդիրներ իրականացնող նրանց անձնակազմի համար:

Եթե վերապատրաստման ծառայությունները չեն ներառում քննություններ եւ վկայագրերի տրամադրում, ապա անդամ պետություններն ապահովում են երկաթուղային ձեռնարկությունների համար այդպիսի վկայագրերի հասանելիությունն այն դեպքում, երբ այդպիսի վկայագրումն անվտանգության վկայագրի պահանջներից է:

Անվտանգության մարմինն ապահովում է վերապատրաստման ծառայությունների տրամադրման կամ, անհրաժեշտության դեպքում, վկայագրերի տրման համապատասխանությունը ՀՏՄ-ներով կամ 8-րդ հոդվածում եւ II հավելվածում նշված՝ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններով սահմանված անվտանգության պահանջներին:

2. Եթե վերապատրաստման կառուցվածքները հասանելի են միայն մեկ առանձին երկաթուղային ձեռնարկության ծառայությունների կամ ենթակառուցվածքի կառավարչի

միջոցով, ապա անդամ պետություններն ապահովում են այլ երկաթուղային ձեռնարկությունների համար դրանց հասանելիությունը ողջամիտ եւ ոչ խտրական գնով, որը համապատասխանում է ծախսերին եւ կարող է ներառել շահույթի մարժա:

3. Նոր վագոնավարներ, վագոնների ներսում գտնվող անձնակազմի եւ անվտանգության հարցում կենսական խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի անդամներ ներգրավելիս երկաթուղային ձեռնարկությունները հաշվի են առնում այլ երկաթուղային ձեռնարկություններից ստացած ցանկացած վերապատրաստում, որակավորում եւ փորձ: Այս նպատակով անձնակազմի այդպիսի անդամների համար հասանելի են դարձվում իրենց վերապատրաստումը, որակավորումը եւ փորձը հավաստող բոլոր փաստաթղթերը, հնարավորություն է տրվում ձեռք բերելու դրանց կրկնօրինակները եւ դրանք տրամադրելու:

4. Բոլոր դեպքերում յուրաքանչյուր երկաթուղային ձեռնարկություն եւ յուրաքանչյուր ենթակառուցվածքի կառավարիչ պատասխանատու է 9-րդ հոդվածին եւ III հավելվածին համապատասխան անվտանգության հետ կապված աշխատանք իրականացնող իր անձնակազմի վերապատրաստման եւ որակավորման մակարդակի համար:

"M1 _____

"M2

Հոդված 14ա

Փոխադրամիջոցների պահպանումը

1. Մինչեւ շահագործման հանձնվելը կամ ցանցում օգտագործվելը՝ յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի համար անհրաժեշտ է, որ նշանակված լինի պահպանման հարցով զբաղվող անձ, եւ այդ անձը պետք է գրանցված լինի Փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյանում՝ Երկաթուղային տրանսպորտի համագտագործելիության հրահանգի 33-րդ հոդվածին համապատասխան:

2. Պահպանման համար պատասխանատու անձ կարող է լինել երկաթուղային ձեռնարկությունը, ենթակառուցվածքի կառավարիչը կամ տնօրինողը:

3. Չհակասելով 4-րդ հոդվածով նախատեսված՝ գնացքի անվտանգ շահագործումն ապահովելու երկաթուղային ձեռնարկությունների եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչների պարտականությանը՝ այդ անձը պահպանման համակարգի միջոցով անվտանգ է պահում իր պահպանմանը հանձնված փոխադրամիջոցների տեխնիկական վիճակը: Պահպանման համար պատասխանատու անձն այս նպատակով փոխադրամիջոցների պահպանումն ապահովում է հետեւյալին համապատասխան.

ա) յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի պահպանման պատմություն,

բ) գործող պահանջները, այդ թվում՝ պահպանման վերաբերյալ կանոնները եւ ՀՏՄ-ների դրույթները:

Պահպանման համար պատասխանատու անձը պահպանումն իրականացնում է ինքնուրույն կամ պայմանագրային հիմունքով պահպանման արտադրամասերի ծառայություններն օգտագործելու միջոցով:

4. Բեռնատար վագոնների դեպքում պահպանման համար պատասխանատու յուրաքանչյուր անձ պետք է 5-րդ պարբերությանը համապատասխան հավատարմագրված կամ ճանաչված մարմնի կամ անվտանգության հարցով ազգային մարմնի կողմից հավաստագրված լինի: Հավատարմագրման գործընթացը պետք է հիմնված լինի անկախությանը, համապատասխան լիազորությանը եւ անկողմնակալությանն առնչվող չափորոշիչների վրա, ինչպիսին է, օրինակ՝ Եվրոպական ստանդարտների EN 45 000 շարքը: Ճանաչումը նույնպես պետք է հիմնված լինի անկախության, համապատասխան լիազորության եւ անկողմնակալության չափորոշիչների վրա:

Եթե պահպանման համար պատասխանատու անձը երկաթուղային ձեռնարկություն է կամ ենթակառուցվածքի կառավարիչ, ապա 5-րդ պարբերության համաձայն ընդունվելիք պահանջների հետ համապատասխանությունն ստուգվում է անվտանգության հարցով զբաղվող ազգային համապատասխան մարմնի կողմից՝ 10-րդ կամ 11-րդ հոդվածներում նշված ընթացակարգերի համաձայն եւ հաստատվում այդ ընթացակարգերում նշված վկայականներով:

5. Հաշվի առնելով Գործակալության առաջարկությունը՝ Հանձնաժողովը մինչև 2010 թվականի դեկտեմբերի 24-ն ընդունում է բեռնատար վագոնների պահպանման համար պատասխանատու անձի հավաստագրման համակարգ հիմնող ակտ: Այս համակարգին համապատասխան տրված հավաստագրերով պետք է հավաստվի 3-րդ պարբերության մեջ նշված պահանջների հետ համապատասխանությունը:

Ակտում պետք է ներառվեն այն պահանջները, որոնք վերաբերում են՝

ա) անձի հիմնած պահպանման համակարգին,

բ) անձին տրված հավաստագրի ձեւաչափին եւ վավերականությանը,

գ) հավաստագրերը տրամադրելու եւ հավաստագրման համակարգի կիրառման անհրաժեշտ հսկողությունն ապահովելու համար պատասխանատու մարմնի կամ մարմինների հավատարմագրման կամ ճանաչման չափորոշիչները,

դ) հավաստագրման համակարգի կիրառման ամսաթիվը՝ ներառյալ մեկ տարի տեւողությամբ անցումային փուլը, որն անհրաժեշտ է պահպանման համար պատասխանատու գործող անձանց:

Այս ակտը, որը նախատեսված է սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը լրացումների միջոցով փոփոխելու համար, ընդունվում է 27(2ա) հոդվածով նախատեսված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հաշվի առնելով Գործակալության առաջարկը՝ Հանձնաժողովը մինչև 2018 թվականի դեկտեմբերի 24-ը վերանայում է այս ակտը՝ ապահովելով դրանում բոլոր փոխադրամիջոցների ներառումը եւ, անհրաժեշտության դեպքում, բեռնատար վագոնների նկատմամբ կիրառվող հավաստագրման համակարգի արդիականացումը:

6. 5-րդ պարբերության համաձայն տրված հավաստագրերը վավերական են Համայնքի ամբողջ տարածքում:

7. Գործակալությունը, Հանձնաժողովին հաշվետվություն ներկայացնելով, գնահատում է 5-րդ պարբերության համաձայն իրականացված հավաստագրման գործընթացը համապատասխան ակտն ուժի մեջ մտնելուց հետո ոչ ուշ, քան երեք տարվա ընթացքում:

8. Անդամ պետությունները կարող են պահպանման համար պատասխանատու անձ նշանակելու եւ այլընտրանքային միջոցներով հավաստագրելու պարտավորությունները կատարելու վերաբերյալ որոշում կայացնել հետեւյալ դեպքերում՝

ա) եթե փոխադրամիջոցները գրանցված են երրորդ երկրում եւ պահպանվում են այդ երկրի օրենքների համաձայն.

բ) եթե փոխադրամիջոցներն օգտագործվում են այնպիսի ցանցերում կամ երկաթգծերում, որոնց ռելսամեջի լայնությունը տարբեր է Համայնքի հիմնական երկաթուղային ցանցի ռելսամեջի լայնությունից եւ որոնց դեպքում 3-րդ պարբերության մեջ նշված պահանջների կատարումն ապահովվում է երրորդ երկրների հետ միջազգային պայմանագրերով.

գ) 2(2) հոդվածում նշված փոխադրամիջոցների եւ ռազմական տեխնիկայի ու հատուկ տրանսպորտային միջոցների դեպքում, որոնք շահագործելուց առաջ պահանջվում է անվտանգության հարցով զբաղվող ազգային մարմնի հատուկ թույլտվություն: Այս դեպքում շեղումներ թույլատրվում են հինգ տարուց ոչ երկար ժամանակահատվածների համար:

Այդպիսի այլընտրանքային միջոցներն իրականացվում են անվտանգության հարցով զբաղվող համապատասխան ազգային մարմնի կողմից հետեւյալ դեպքերում թույլատրված շեղումների միջոցով.

ա) «Երկաթուղային տրանսպորտի համօգտագործելիության մասին» հրահանգի 33-րդ հոդվածի համաձայն փոխադրամիջոցները գրանցելիս, եթե դա առնչվում է պահպանման համար պատասխանատու անձի նշանակմանը,

բ) սույն Հրահանգի 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածների համաձայն՝ երկաթուղային ձեռնարկություններին եւ ենթակառուցվածքների կառավարիչներին անվտանգության վկայագրեր ու թույլտվություններ տրամադրելիս, եթե դա առնչվում է պահպանման համար պատասխանատու անձի նշանակմանը:

Այդպիսի շեղումները նշվում եւ հիմնավորվում են սույն Հրահանգի 18-րդ հոդվածում նշված՝ անվտանգության վերաբերյալ տարեկան հաշվետվության մեջ: Եթե պարզվում է, որ Համայնքի երկաթուղային համակարգում առկա են անվտանգության հետ կապված՝ ոչ անհրաժեշտ ռիսկեր, ապա Գործակալությունը դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում է Հանձնաժողովին: Հանձնաժողովը կապ է հաստատում ներգրավված կողմերի հետ եւ, անհրաժեշտության դեպքում, դիմում անդամ պետություն՝ շեղման վերաբերյալ որոշումը չեղյալ հայտարարելու խնդրանքով:

"C1

Հոդված 15

Անվտանգության վկայագրերի ներդաշնակեցումը

1. Մինչեւ 2009 թվականի ապրիլի 30-ը համաձայն 10(2)(բ) հոդվածի եւ IV հավելվածի՝ ներդաշնակեցված ընդհանուր պահանջների վերաբերյալ եւ դիմումի հետ կապված ցուցումներ պարունակող փաստաթղթերի ընդհանուր ձեւաչափի վերաբերյալ որոշումներ են ընդունվում՝ 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան:
2. 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն ստանձնելիք պարտավորության շրջանակում Գործակալությունն առաջարկում է ներդաշնակեցված ընդհանուր պահանջներ եւ դիմումի հետ կապված ցուցումներ պարունակող փաստաթղթերի ընդհանուր ձեւաչափ:

ԳԼՈՒԽ IV

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

Հոդված 16

Խնդիրներ

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն հիմնում է անվտանգության հարցով զբաղվող մարմին: Այս մարմինը կարող է լինել տրանսպորտային հարցերով պատասխանատու նախարարությունը եւ կազմակերպական, իրավական կառուցվածքի ու որոշումների ընդունման տեսակետից պետք է կախված չլինի որեւէ երկաթուղային ձեռնարկությունից, ենթակառուցվածքի կառավարչից, դիմողից եւ գնումների համար պատասխանատու անձից:
2. Անվտանգության մարմինն հանձնարարվում են առնվազն հետեւյալ խնդիրները՝

"M2

ա) Երկաթուղային համագտագործելիության հրահանգի 15-րդ հոդվածին համապատասխան՝ թույլատրել երկաթուղային համակարգը կազմող կառուցվածքային ենթահամակարգերը շահագործման հանձնելը եւ ստուգել համապատասխան հիմնական պահանջների պահպանմամբ դրանց շահագործումն ու պահպանումը.

"M2 _____

"C1

գ) վերահսկել համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանությունը 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգների 12-րդ հոդվածով նախատեսվող հիմնական պահանջների հետ.

դ) թույլատրել ՀՏՄ-ով դեռեւս չկարգավորվող՝ նոր եւ էականորեն փոփոխված շարժակազմը շահագործման հանձնելը.

ե) տրամադրել, նորացնել, փոփոխել եւ չեղյալ հայտարարել 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածներին համապատասխան տրված անվտանգության վկայագրերի համապատասխան մասերը եւ անվտանգության թույլտվություններն ու ստուգել, որ դրանցում սահմանված պահանջները բավարարվեն, եւ որ ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ու երկաթուղային ձեռնարկությունները գործեն Համայնքի պահանջներին կամ ազգային օրենսդրությանը համաձայն.

զ) դիտանցել, խթանել եւ անհրաժեշտության դեպքում, կիրառել եւ մշակել անվտանգության կարգավորիչ շրջանակը՝ ներառյալ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոնների համակարգը.

"M2

է) վերահսկել փոխադրամիջոցների պատշաճ գրանցումը Փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյանում եւ դրանում նշված՝ անվտանգության հետ կապված տեղեկությունները լինեն ճշգրիտ եւ արդիական:

"C1

3. 2-րդ պարբերության մեջ նշված խնդիրները չեն կարող փոխանցվել կամ ենթապայմանագրով վերապահվել ենթակառուցվածքի կառավարչին, երկաթուղային ձեռնարկությանը կամ գնումների համար պատասխանատու անձին:

Որոշում ընդունելու սկզբունքները

1. Անվտանգության մարմնի կողմից իրեն հանձնարարված խնդիրների կատարումը պետք է լինի բաց, ոչ խտրական եւ թափանցիկ: Մասնավորապես, այն պետք է բոլոր կողմերին հնարավորություն տա արտահայտվելու եւ պատճառաբանելու իր որոշումները:

Այն անմիջապես պատասխանում է հարցումներին եւ դիմումներին եւ անհապաղ ներկայացնում է տեղեկատվության տրամադրման համար ուղարկված իր հարցումները եւ իր բոլոր որոշումներն ընդունում է հարցված բոլոր տեղեկություններն ստանալուց հետո չորս ամսվա ընթացքում: 16-րդ հոդվածում նշված խնդիրները կատարելիս տեխնիկական աջակցություն տրամադրելու խնդրանքով մարմինը կարող է ցանկացած ժամանակ դիմել ենթակառուցվածքի կառավարիչներին եւ երկաթուղային ձեռնարկություններին կամ որակավորված այլ մարմինների:

Ազգային կարգավորիչ շրջանակի մշակման ընթացքում անվտանգության մարմինը խորհրդակցում է ներգրավված եւ շահագրգիռ բոլոր անձանց հետ, այդ թվում՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչների, երկաթուղային ձեռնարկությունների, արտադրողների եւ պահպանման ծառայություններ մատուցողների, օգտագործողների եւ անձնակազմի ներկայացուցիչների հետ:

2. Անվտանգության մարմինը պետք է ազատորեն իրականացնի իր խնդիրների կատարման համար անհրաժեշտ տեսչական եւ քննության բոլոր աշխատանքներն ու նրա համար պետք է հասանելի լինեն ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների համապատասխան բոլոր փաստաթղթերն ու տարածքները, կայանքները եւ սարքավորումները:

3. Անդամ պետությունները ձեռնարկում են միջոցներ, որոնք անհրաժեշտ են՝ դատական կարգով անվտանգության մարմնի որոշումների վերանայումն ապահովելու համար:

4. Որոշումներ ընդունելու իրենց չափորոշիչները Համայնքի տարածքում ներդաշնակեցնելու նպատակով անվտանգության մարմիններն ակտիվորեն միմյանց ներկայացնում են տեսակետները եւ փորձը: Նրանց համագործակցությունը պետք է հատկապես ուղղված լինի

2001/14/ԵՀ հրահանգի 15-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն միջազգային երկաթուղային երթուղիներ ստացած երկաթուղային ձեռնարկություններին անվտանգության վկայագիր տրամադրելու գործընթացի դյուրացմանը եւ համակարգմանը:

Գործակալությունն այս խնդիրների կատարման հարցում աջակցում է անվտանգության մարմիններին:

Հոդված 18

Տարեկան հաշվետվությունը

Յուրաքանչյուր տարի անվտանգության մարմինը նախորդ տարվա իր գործունեության վերաբերյալ տարեկան հաշվետվություն է հրապարակում եւ ամենաուշը մինչեւ սեպտեմբերի 30-ն այն ուղարկում է Գործակալությանը: Հաշվետվության մեջ ներառվում են հետեւյալ տեղեկությունները՝

ա) երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության ապահովման հարցում գրանցված առաջընթացը՝ ներառյալ I հավելվածում նշված ԱԸՑ-ների միավորումն անդամ պետության մակարդակում,

բ) երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգությանն առնչվող օրենսդրության եւ կարգավորման ոլորտում կատարված կարեւոր փոփոխությունները,

գ) անվտանգության վկայագրման եւ անվտանգության թույլտվության տրամադրման ոլորտում տեղի ունեցած զարգացումը,

դ) ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների նկատմամբ վերահսկողության արդյունքներն ու այդ ոլորտում ձեռք բերված փորձը,

"M2

ե) 14ա(8) հոդվածին համապատասխան թույլատրված շեղումները.

ԳԼՈՒԽ V

ՎԹԱՐԻ ԵՎ ՊԱՏԱՀԱՐԻ ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Հոդված 19

Քննելու պարտավորությունը

1. Անդամ պետությունները երկաթուղային համակարգում տեղի ունեցած լուրջ վթարներից հետո ապահովում են 21-րդ հոդվածում նշված՝ քննող մարմնի կողմից քննության իրականացումը, որի նպատակը երկաթուղային անվտանգության հավանական բարելավումն է եւ վթարների կանխումը:

2. Բացի լուրջ վթարներից՝ 21-րդ հոդվածում նշված քննող մարմինը կարող է քննել այն վթարները եւ պատահարները, որոնք փոքր-ինչ այլ պայմաններում կարող են հանգեցնել լուրջ վթարների, այդ թվում՝ անդրեվրոպական գերարագ եւ ավանդական երկաթուղային համակարգերի համոզագործելիության բաղկացուցիչ մասերի կառուցվածքային ենթահամակարգերի տեխնիկական խափանումները:

Քննող մարմինն իր հայեցողությամբ որոշում է, թե արդյոք պետք է ձեռնարկվի այդպիսի վթարի կամ պատահարի քննություն: Որոշում կայացնելիս մարմինը հաշվի է առնում հետեւյալը՝

ա) վթարի կամ պատահարի լրջությունը,

բ) այն հանգամանքը, թե արդյոք դա ամբողջ համակարգի հետ կապված լուրջ վթարների կամ պատահարների շղթայի մաս է,

գ) Համայնքի մակարդակում երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության վրա դրա ազդեցությունը,

եւ

դ) ենթակառուցվածքի կառավարիչների, երկաթուղային ձեռնարկությունների, անվտանգության մարմնի կամ անդամ պետությունների դիմում-խնդրանքները:

3. Քննության շրջանակը եւ այդպիսի քննության իրականացումը կարգավորող ընթացակարգերը սահմանում է քննող մարմինը՝ հաշվի առնելով 20-րդ եւ 22-րդ հոդվածների սկզբունքները եւ նպատակներն ու այն դասերը, որոնք անվտանգությունը բարելավելու նպատակով ակնկալում է քաղել վթարից կամ պատահարից:

4. Քննությունը ոչ մի դեպքում չպետք է կապված լինի մեղքի կամ պատասխանատվության բաժինը որոշելու հետ:

Հոդված 20

Քննության կարգավիճակը

1. Անդամ պետություններն իրենց համապատասխան իրավական համակարգի շրջանակում որոշում են քննության իրավական կարգավիճակը, որը պատասխանատու քննիչներին հնարավորություն կտա իրենց խնդիրները կատարելու ամենից արդյունավետ եղանակով եւ ամենակարճ ժամկետում:

2. Անդամ պետություններում գործող օրենսդրության համաձայն եւ, անհրաժեշտության դեպքում, դատաքննության համար պատասխանատու մարմինների հետ համագործակցության միջոցով քննիչներին հնարավորինս շուտ պետք է՝

ա) թույլատրվի մուտք գործել վթարի կամ պատահարի վայր, ինչպես նաեւ համապատասխան շարժակազմ, ենթակառուցվածք եւ երթեւեկության ղեկավարման ու ազդանշանման կայանքներ.

բ) իրավունք տրվի անմիջապես կազմելու ապացույցների ցանկը եւ համակարգելու մնացորդների հեռացումը, քննության կամ վերլուծության նպատակներով մուտք գործելու ենթակառուցվածքներ, կայանքներ կամ բաղադրիչներ.

գ) տրամադրվեն գնացքի գրանցող սարքավորումների եւ բանավոր հաղորդագրություններ ձայնագրող եւ ազդանշանման ու երթեւեկության ղեկավարման համակարգի գործունեությունը գրանցող սարքի տվյալները եւ թույլատրվի դրանց օգտագործումը.

դ) տրամադրվեն զոհերի մարմինների զննության արդյունքները.

ե) տրամադրվեն գնացքի անձնակազմի եւ վթարի կամ պատահարի հետ առնչություն ունեցող՝ երկաթուղային տրանսպորտի այլ աշխատակիցների հետազոտության արդյունքները.

զ) հնարավորություն տրվի հարցաքննելու երկաթուղային տրանսպորտում ներգրավված աշխատակիցներին եւ մյուս վկաներին.

է) տրամադրվի ենթակառուցվածքի կառավարչի, ներգրավված երկաթուղային ձեռնարկությունների եւ անվտանգության մարմնի մոտ եղած համապատասխան ցանկացած տեղեկություն կամ գրանցված տվյալ:

3. Քննությունը պետք է որեւէ դատական քննությունից անկախ իրականացվի:

Հոդված 21

Քննող մարմինը

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն ապահովում է 19-րդ հոդվածում նշված վթարների կամ պատահարների առնչությամբ քննության իրականացումն այնպիսի մշտական մարմնի կողմից, որում առնվազն ներառված է քննիչ, որը տեղի ունեցած վթարի կամ պատահարի ժամանակ ի վիճակի է գործելու որպես պատասխանատու քննիչ: Այս մարմինը կազմակերպական, իրավական կառուցվածքի ու որոշումների ընդունման տեսակետից պետք է կախված չլինի որեւէ ենթակառուցվածքի կառավարչից, երկաթուղային ձեռնարկությունից, վճարներ գանձող մարմնից, ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման մարմնից եւ ծանուցվող մարմնից ու որեւէ այլ կողմից, որի շահերը կարող են բխվել քննող մարմնին վերապահված խնդիրներին: Ավելին, այն գործառույթների առումով

անկախ է անվտանգության մարմնից եւ երկաթուղային տրանսպորտի կարգավորիչ որեւէ այլ մարմնից:

2. Քննող մարմինն իրեն վերապահված խնդիրներն իրականացնում է 1-ին պարբերության մեջ նշված կազմակերպություններից անկախ եւ պետք է ի վիճակի լինի դրանք իրականացնելու համար գտնելու բավարար միջոցներ: Մարմնի քննիչներին պետք է տրվի այնպիսի կարգավիճակ, որով կապահովվեն անկախության անհրաժեշտ երաշխիքներ:

3. Անդամ պետությունները նախատեսում են դրույթ, համաձայն որի երկաթուղային ձեռնարկությունները, ենթակառուցվածքի կառավարիչները եւ, անհրաժեշտության դեպքում անվտանգության մարմինը, պարտավորվում են քննող մարմնին անմիջապես զեկուցելու 19-րդ հոդվածում նշված վթարների եւ պատահարների մասին: Քննող մարմինը պետք է ի վիճակի լինի արձագանքելու այդպիսի զեկույցներին եւ քննությունն սկսելու համար անհրաժեշտ միջոցառումներ ձեռնարկի ոչ ուշ, քան վթարի կամ պատահարի վերաբերյալ զեկույցը ստանալուց հետո մեկ շաբաթ անց:

4. Քննող մարմինը սույն Հրահանգով նախատեսված իր խնդիրները կատարելուն զուգընթաց՝ կարող է քննել նաեւ երկաթուղային վթարներից ու պատահարներից բացի այլ դեպքեր, եթե այդպիսի քննությունները չեն վտանգում իր անկախությունը:

5. Քննող մարմինն անհրաժեշտության դեպքում կարող է խնդրել մյուս անդամ պետությունների քննող մարմինների կամ Գործակալության աջակցությունը՝ փորձագիտական կարողությունների կամ տեխնիկական քննություններ, վերլուծություններ կամ գնահատումներ իրականացնելու հարցում:

6. Անդամ պետությունները կարող են քննող մարմնին վերապահել 19-րդ հոդվածում չնշված երկաթուղային վթարների կամ պատահարների քննության իրականացումը:

7. Քննության ընդհանուր մեթոդներ մշակելու նպատակով, ինչպես նաեւ անվտանգության ապահովման վերաբերյալ առաջարկությունների եւ տեխնիկական ու գիտական առաջընթացի հետ համապատասխանություն ապահովելու ընդհանուր սկզբունքներ ձեւավորելու նպատակով քննող մարմիններն ակտիվորեն կազմակերպում են մտքերի եւ փորձի փոխանակում:

Այս խնդրի կատարման հարցում գործակալությունն աջակցում է քննող մարմիններին:

Հոդված 22

Քննություն իրականացնելու ընթացակարգը

1. 19-րդ հոդվածում նշված վթարը կամ պատահարը քննում է այն անդամ պետության քննող մարմինը, որտեղ այն տեղի է ունեցել: Եթե հնարավոր չէ հստակեցնել, թե որ անդամ պետությունում է այն տեղի ունեցել կամ եթե այն տեղի է ունեցել երկու անդամ պետությունների միջև՝ սահմաններին կամ սահմանների մերձակայքում, ապա համապատասխան մարմինները որոշում են, թե իրենցից որ մեկն է իրականացնելու քննությունը կամ որոշում են քննությունը համատեղ իրականացնել: Առաջին դեպքում մյուս մարմինն թույլ է տրվում մասնակցել քննությանը եւ նրա համար լիովին հասանելի են դարձվում արդյունքները:

Մեկ այլ անդամ անդամ պետության քննող մարմինները հրավիրվում են մասնակցելու քննությանը, եթե այդ անդամ պետությունում հիմնված եւ լիցենզավորված երկաթուղային ձեռնարկությունը ներգրավված է վթարում կամ պատահարում:

Սույն պարբերությամբ չի բացառվում այլ հանգամանքներում համապատասխան մարմինների կողմից քննության համատեղ իրականացման մասին անդամ պետությունների միջև համաձայնության հնարավորությունը:

2. Յուրաքանչյուր վթարի կամ պատահարի դեպքում քննություն իրականացնելու նպատակով քննության համար պատասխանատու մարմինն ապահովում է օպերատիվ եւ տեխնիկական փորձագիտության համար անհրաժեշտ համապատասխան միջոցներ: Մարմինը կարող է օգտագործել իր փորձագիտական կարողությունները կամ ներգրավել դրանք դրսից՝ կախված քննվող վթարի կամ պատահարի բնույթից:

3. Քննության անցկացումը պետք է հնարավորինս բաց լինի, որպեսզի բոլոր կողմերն արտահայտվեն եւ արդյունքները հասանելի լինեն նրանց: Համապատասխան ենթակառուցվածքի կառավարիչը եւ երկաթուղային ձեռնարկությունները, անվտանգության

մարմինը, զոհերը եւ նրանց հարազատները, վնաս կրած գույքը տնօրինողները, արտադրողները, ներգրավված արտակարգ իրավիճակների ծառայությունները եւ անձնակազմի անդամները եւ օգտագործողները պարբերաբար տեղեկացվում են քննության եւ դրա ընթացքի վերաբերյալ եւ, հնարավորության դեպքում, նրանց թույլ է տրվում ներկայացնել քննության վերաբերյալ իրենց կարծիքներն ու տեսակետները եւ հաշվետվությունների նախագծերի մասին մեկնաբանությունները:

4. Քննող մարմինը վթարի վայրում իր քննությունն ավարտում է հնարավորինս կարճ ժամկետում, որպեսզի ենթակառուցվածքի կառավարիչը հնարավորինս շուտ կարողանա վերականգնել ենթակառուցվածքը եւ բացել այն՝ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունները տրամադրելու համար:

Հոդված 23

Հաշվետվությունները

1. 19-րդ հոդվածում նշված վթարի կամ պատահարի քննության վերաբերյալ ներկայացվում են հաշվետվություններ, որոնց բնույթը համապատասխանում է վթարի կամ պատահարի տեսակին ու լրջությանը եւ քննության արդյունքներին: Հաշվետվությունների մեջ նշվում են 19(1) հոդվածով նախատեսված քննությունների նպատակները եւ, անհրաժեշտության դեպքում, ներառվում են անվտանգության վերաբերյալ առաջարկները:

2. Քննող մարմինը վերջնական հաշվետվությունը հրապարակում է հնարավոր ամենակարճ ժամանակահատվածում եւ սովորական պայմաններում վթարի կամ պատահարի օրվանից ոչ ուշ, քան 12 ամիս անց: Հաշվետվության մեջ հնարավորինս պահպանվում է հաշվետվություն կազմելու այն կառուցվածքը, որը սահմանված է V հավելվածով:

3. Յուրաքանչյուր տարի քննող մարմինն ամենաուշը մինչեւ սեպտեմբերի 30-ը հրապարակում է տարեկան զեկույց, որում հաշվետվություն է ներկայացվում նախորդ տարում իրականացված քննության, անվտանգության վերաբերյալ ներկայացված առաջարկների եւ նախկինում ներկայացված առաջարկների համաձայն ձեռնարկված քայլերի մասին:

Հոդված 2

Գործակալությանը ներկայացվող տեղեկությունները

1. Քննություն սկսելու վերաբերյալ որոշումն ընդունելուց հետո մեկ շաբաթվա ընթացքում քննող մարմինն այդ որոշման մասին տեղեկացնում է Գործակալությանը: Տեղեկություններում ներառվում են դեպքի ամսաթիվը, ժամը եւ վայրը, ինչպես նաեւ դրա տեսակը եւ զոհերի, վիրավորների ու նյութական վնասի հետ կապված հետեւանքները:
2. Քննող մարմինը Գործակալությանն ուղարկում է 23(2) հոդվածում նշված վերջնական հաշվետվության եւ 23(3) հոդվածում նշված տարեկան զեկույցի օրինակները:

Հոդված 25

Անվտանգության վերաբերյալ առաջարկությունները

1. Անվտանգության վերաբերյալ քննող մարմնի ներկայացրած առաջարկությունը ոչ մի դեպքում չպետք է պարունակի վթարի կամ պատահարի հարցում մեղավորության կամ պատասխանատվության կանխավարկած:
2. Առաջարկները պետք է ուղղված լինեն անվտանգության մարմնին եւ անհրաժեշտության դեպքում, ելնելով առաջարկի բնույթից, անդամ պետության այլ մարմինների կամ գերատեսչությունների, կամ այլ անդամ պետությունների: Անդամ պետությունները եւ նրանց անվտանգության մարմինները ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ՝ ապահովելու համար քննող մարմինների կողմից տրամադրված անվտանգության վերաբերյալ առաջարկների պատշաճ քննարկումն ու, անհրաժեշտության դեպքում, իրագործումը:
3. Անվտանգության մարմինը եւ մյուս գերատեսչությունները կամ մարմինները կամ, անհրաժեշտության դեպքում, մյուս անդամ պետությունները, որոնց ուղղված են առաջարկները, նվազագույնը տարեկան պարբերականությամբ քննող մարմին պատասխան հաշվետվություն են ներկայացնում առաջարկների արդյունքում ձեռնարկված կամ նախատեսված միջոցների մասին:

ԿԻՐԱՐԿՄԱՆ ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

"M2

Հոդված 26

Հավելվածների փոփոխությունները

Հավելվածները պարբերաբար լրամշակվում են գիտական եւ տեխնիկական առաջընթացին համապատասխան: Այդ միջոցառումը, որը նախատեսված է սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար, ընդունվում է 27(2ա) հոդվածով նախատեսված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

"C1

Հոդված 27

Կոմիտեի աշխատակարգը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է 96/48/ԵՀ հրահանգի 21-րդ հոդվածի համաձայն ստեղծված Կոմիտեն:

2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով այդ որոշման 8-րդ հոդվածի դրույթները:

1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածով սահմանված ժամկետը երեք ամիս է:

"M2

2ա. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1)-(4) եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով այդ որոշման 8-րդ հոդվածի դրույթները:

"C1

3. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 3-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

"M2 _____

"C1

Հոդված 28

Կիրարկմանն ուղղված միջոցառումները

Անդամ պետությունները կարող են Հանձնաժողովի ուշադրությանը ներկայացնել սույն Հրահանգի կիրարկմանն առնչվող ցանկացած միջոցառում: Համապատասխան որոշումներն ընդունվում են 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան:

2. Հանձնաժողովն անդամ պետության պահանջով կամ իր նախաձեռնությամբ հատուկ դեպքերում ուսումնասիրում է անվտանգության վկայագրմանը եւ անվտանգության թույլտվության տրամադրմանը վերաբերող դրույթների կիրառումն ու կիրարկումը եւ, այդպիսի դիմում ստանալուց հետո երկու ամսվա ընթացքում 27(2) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան, որոշում է կայացնում նրա մասին, թե արդյոք նշված միջոցի կիրառումը կարող է շարունակվել: Հանձնաժողովն իր որոշումը փոխանցում է Եվրոպական պառլամենտին, Խորհրդին եւ անդամ պետություններին:

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵՎ ԵԶՐԱՓԱԿԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 29

95/18/ԵՀ հրահանգի փոփոխությունները

Սույնով 95/18/ԵՀ հրահանգում կատարվում են հետևյալ փոփոխությունները՝

1) 8-րդ հոդվածը շարադրվում է հետևյալ խմբագրությամբ.

«Հոդված 8

Մասնագիտական համապատասխանությանը վերաբերող պահանջները պետք է բավարարվեն, եթե դիմող երկաթուղային ձեռնարկությունն ունի կամ կունենա կառավարման այնպիսի կառուցվածք, որն ապահովված է լիցենզիայում սահմանված գործողությունների նկատմամբ անվտանգ եւ հուսալի հսկողություն եւ վերահսկողություն իրականացնելու համար անհրաժեշտ գիտելիքով եւ (կամ) փորձով:»

2. հավելվածից հանվում է II բաժինը:

Հոդված 30

2001/14/ԵՀ հրահանգի փոփոխությունները

Սույնով 2001/14/ԵՀ հրահանգում կատարվում են հետևյալ փոփոխությունները՝

1) վերնագիրը շարադրվում է հետևյալ խմբագրությամբ.

«Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/14/ԵՀ հրահանգ՝ «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման եւ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման մասին»»

30(2) հոդվածում (գ) կետը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

«գ) հասանելիության ապահովմանն ուղղված քայլեր՝ համաձայն «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 91/440/ԵՏՀ հրահանգը փոփոխող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի ապրիլի 30-ի 2004/51/ԵՀ հրահանգով (17) փոփոխված՝ «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի 91/440/ԵՏՀ հրահանգի (16) 10-րդ հոդվածի:

3. 32-րդ հոդվածը հանվում է.

4. 34-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերությունը շարադրվում է հետեւյալ խմբագրությամբ՝

«2. Հանձնաժողովն անդամ պետության պահանջով կամ իր նախաձեռնությամբ հատուկ դեպքերում ուսումնասիրում է վճարներին, ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացմանը վերաբերող դրույթների կիրառումն ու կիրարկումը եւ, այդպիսի դիմում ստանալուց հետո երկու ամսվա ընթացքում 35(2) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան, որոշում է կայացնում նրա մասին, թե արդյոք համապատասխան միջոցի կիրառումը կարող է շարունակվել: Հանձնաժողովն իր որոշումը փոխանցում է Եվրոպական պառլամենտին, Խորհրդին եւ անդամ պետություններին»:

Հոդված 31

Հաշվետվությունը եւ Համայնքում հետագա գործողությունները

Մինչեւ 2007 թվականի ապրիլի 30-ը եւ դրանից հետո յուրաքանչյուր հինգ տարին մեկ անգամ Հանձնաժողովը Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ է ներկայացնում սույն Հրահանգի կիրարկման վերաբերյալ հաշվետվություն:

Անհրաժեշտության դեպքում հաշվետվությանը կից ներկայացվում են Համայնքում հետագա գործողությունների վերաբերյալ առաջարկություններ:

Հոդված 32

Պատժամիջոցներ

Անդամ պետությունները սահմանում են սույն Հրահանգի համաձայն ընդունված ազգային նորմերի խախտման դեպքում կիրառվող պատժամիջոցների վերաբերյալ կանոններ եւ ձեռնարկում են բոլոր միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են՝ դրանց կիրառումն ապահովելու նպատակով: Նախատեսված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ, ոչ խտրական եւ տարհամոզիչ:

Անդամ պետություններն այս կանոնների մասին Հանձնաժողովին տեղեկացնում են մինչեւ 33-րդ հոդվածում նշված օրը եւ առանց հապաղման տեղեկացնում են հետագայում դրանցում կատարված ցանկացած փոփոխության մասին:

Հոդված 33

Կիրարկումը

Անդամ պետությունները սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերը եւ վարչական ակտերը գործողության մեջ են դնում ամենաուշը մինչեւ 2006 թվականի ապրիլի 30-ը: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ ակտերը, դրանցում սույն Հրահանգին հղում է կատարվում, իսկ պաշտոնական հրապարակման դեպքում դրանք ուղեկցվում են նման հղումով: Նման հղում կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

Հոդված 34

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակման օրը:

Հոդված 35

Հասցեատերերը

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

"M3

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ

Անվտանգության մարմինները յուրաքանչյուր տարի անվտանգության ընդհանուր ցուցանիշների վերաբերյալ հաշվետվություն են ներկայացնում: Հաշվետու առաջին ժամանակահատվածը 2010 թվականն է:

2(2) հոդվածի (ա) եւ (բ) կետերում նշված գործողություններին վերաբերող ցուցանիշների հաշվետվությունները ներկայացվում են առանձին:

Եթե հաշվետվությունը ներկայացնելուց հետո նոր փաստեր կամ սխալներ են հայտնաբերվում, ապա անվտանգության մարմինն առաջին իսկ հնարավորության դեպքում եւ ամենաուշը հաջորդ հաշվետու ժամանակահատվածում տվյալ տարվա ցուցանիշներում փոփոխություններ կամ ուղղումներ է կատարում:

1-ին վերնագրի ներքո ներկայացված վթարների հետ կապված ցուցանիշների դեպքում «Երկաթուղային տրանսպորտի վիճակագրական տվյալների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի դեկտեմբերի 16-ի թիվ 91/2003 (ԵՀ) կանոնակարգը կիրառվում է այնքանով, որքանով տեղեկություններն առկա են:

1. Վթարների հետ կապված ցուցանիշները

Խոշոր վթարների ընդհանուր եւ հարաբերական թիվը (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի) եւ հետեյալ տեսակների վթարների վերաբերյալ վիճակագրական վերլուծություն.

- գնացքների բախումներ՝ ներառյալ արանքաչափիչի խոչընդոտների հետ բախումները,
- գնացքների՝ գծերից դուրս գալը,
- երկաթուղային գծանցների հետ կապված վթարները, այդ թվում՝ գծանցների այն վթարները, որոնց հետեւանքով տուժել են հետիոտները,

— շարժման մեջ գտնվող շարժակազմի պատճառով տեղի ունեցած վթարները, որոնց հետեւանքով են տուժել անձինք՝ բացառությամբ ինքնասպանությունների,

— շարժակազմում հրդեհները,

— այլ:

Յուրաքանչյուր խոշոր վթարի վերաբերյալ տեղեկություն հաղորդելիս հաշվի է առնվում առաջնային վթարի տեսակը, նույնիսկ եթե երկրորդային վթարի հետեւանքներն ավելի ծանր են, օրինակ՝ հրդեհ է հաջորդել ռելսերից դուրս գալուն:

1.2. Լուրջ վնասվածք ստացած եւ սպանված անձանց ընդհանուր եւ հարաբերական թիվը (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի) ըստ վթարների հետեւյալ տեսակների.

— ուղեւորներ (նաեւ ըստ ուղեւոր–կիլոմետր եւ ուղեւորատար գնացք–կիլոմետր ընդհանուր թվի)

— աշխատակիցներ՝ ներառյալ պայմանագրային աշխատողների կազմը,

— երկաթուղային գծանցներից օգտվողներ,

— երկաթուղային տարածքում գտնվող՝ չարտոնագրված անձինք,

— այլ:

2. Վտանգավոր բեռներին վերաբերող ցուցանիշներ

Վտանգավոր բեռների փոխադրման առկայությամբ պատահարների ամբողջական եւ հարաբերական թիվը՝ (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի) բաժանված հետեւյալ կատեգորիաների՝

— վտանգավոր բեռներ տեղափոխող առնվազն մեկ երկաթուղային փոխադրամիջոցի հետ կապված վթարներ՝ լրացման մեջ սահմանվածի համաձայն.

— այնպիսի վթարների թիվը, որոնց հետեւանքով վտանգավոր բեռները բաց են թողնվում:

3. Ինքնասպանությունների հետ կապված ցուցանիշները

Ինքնասպանությունների ընդհանուր եւ հարաբերական թիվը (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի):

4. Վթարի համար ստեղծված նախապայմանների հետ կապված ցուցանիշները

Հետեւյալի ընդհանուր եւ հարաբերական թիվը (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի).

— կոտրված ռեւսեր,

— աղուրների կորացումներ,

— խափանումներ՝ կապված սխալ ուղղությամբ ազդանշման հետ,

— վտանգի ժամանակ տրվող ազդանշաններ,

— շահագործվող շարժակազմի վնասված անիվներ եւ սռնիներ,

Վթարի հանգեցրած եւ չհանգեցրած բոլոր նախապայմանների վերաբերյալ պետք է հաշվետվություն ներկայացվի: Վթարի հանգեցրած նախապայմանների վերաբերյալ հաշվետվություն է ներկայացվում նախապայմանների հետ կապված ԱԸՑ-ների ներքո. տեղի ունեցած վթարների վերաբերյալ, եթե զգալի են, հաշվետվություն է ներկայացվում առաջին 1-ին վերնագրում նշված՝ վթարների վերաբերյալ ԱԸՑ-ների ներքո:

5. Վթարների տնտեսական ազդեցությունը հաշվարկելու ցուցանիշները

Եվրոյով արտահայտված ընդհանուր եւ հարաբերական (ըստ գնացքի անցած կիլոմետրերի)՝

— զոհվածների եւ վիրավորների թիվը՝ բազմապատկված Զոհերի կանխարգելման արժեքով (ԶԿԱ),

— շրջակա միջավայրին հասցված վնասների արժեքը,

— շարժակազմին կամ ենթակառուցվածքին հասցված նյութական վնասների արժեքը,

— վթարների հետեւանքով հետաձգումների արժեքը:

Անվտանգության մարմինները հաշվետվություն են ներկայացնում բոլոր վթարների տնտեսական ազդեցության վերաբերյալ կամ միայն խոշոր վթարների տնտեսական ազդեցության վերաբերյալ: Այս ընտրությունը հստակորեն նշվում է 18-րդ հոդվածում նշված տարեկան հաշվետվության մեջ:

ԶԿԱ-ն այն արժեքն է, որը հասարակությունը վերագրում է զոհերի կանխարգելմանը եւ, որպես այդպիսին, չպետք է վթարում ներգրավված կողմերի միջեւ փոխհատուցում նախատեսի:

6. Ենթակառուցվածքի տեխնիկական անվտանգության եւ դրա իրականացման վերաբերյալ ցուցանիշները

6.1. Գնացքի ավտոմատ պաշտպանություն (ԳԱՊ) ունեցող, գործող աղուրների թիվը՝ արտահայտված տոկոսով, ԳԱՊ օպերատիվ համակարգերի օգտագործմամբ գնացքի անցած կիլոմետրերի տոկոսը:

6.2. Երկաթուղային գծանցների թիվը (ընդհանուր, ըստ գծերի հաշվարկվող կիլոմետրերի եւ ըստ աղուրի հաշվարկվող կիլոմետրերի թիվը)՝ ըստ հետեւյալ ութ տեսակների.

ա) ակտիվ երկաթուղային գծանցներ, որոնք օժտված են հետեւյալ գործառույթներով՝

i) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով զգուշացում,

ii) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն,

iii) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն եւ զգուշացում,

iv) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն եւ երկաթուղային տրանսպորտի ավտոմատ կերպով պաշտպանություն,

v) գծանցից օգտվողների մեխանիկական զգուշացում,

vi) գծանցից օգտվողների մեխանիկական պաշտպանություն,

vii) գծանցից օգտվողների մեխանիկական պաշտպանություն եւ զգուշացում,

բ) երկաթուղային պասիվ գծանցներ:

7. Անվտանգության կառավարման վերաբերյալ ցուցանիշները

Ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների կողմից անվտանգության կառավարման համակարգի վերաբերյալ փաստաթղթերում նշված կարգով իրականացված ներքին աուդիտները: Իրականացված աուդիտների ընդհանուր թիվը եւ պահանջվող (եւ (կամ) նախատեսված) աուդիտների թիվը՝ արտահայտված տոկոսով:

8. Սահմանումները

ԱԸՑ-ների ընդհանուր սահմանումները եւ վթարների տնտեսական ազդեցությունը գնահատելու մեթոդները ներկայացված են լրացման մեջ:

Լրացում

ԱԸՑ-ների ընդհանուր սահմանումները եւ վթարների տնտեսական ազդեցությունը հաշվարկելու մեթոդները

1. Վթարների հետ կապված ցուցանիշները

1.1. «խոշոր վթար» նշանակում է շարժման մեջ գտնվող առնվազն մեկ երկաթուղային փոխադրամիջոցի հետ կապված վթար, որի հետեւանքով առնվազն մեկ մարդ է զոհվում կամ վիրավորվում, կամ վնաս է հասցվում կազմին, աղուրին, մյուս կայանքներին կամ միջավայրին, կամ երթեւեկության մեծածավալ խափանման պատճառ է դառնում: Արտադրամասերում, պահեստներում եւ դեպոներում վթարները ներառված չեն.

1.2. «կազմին, աղուրին, մյուս կայանքներին կամ միջավայրին հասցված զգալի վնաս» նշանակում է վնաս, որը համարժեք է 150 000 եվրոյին կամ ավելին:

1.3. «երթեւեկության մեծածավալ խափանում» նշանակում է գլխավոր երկաթուղային ռելսի միջոցով մատուցվող ծառայությունները կասեցվում են 6 կամ ավելի ժամով:

1.4. «գնացք» նշանակում է մեկ կամ մի քանի երկաթուղային փոխադրամիջոց, որը քարշվում է մեկ կամ մի քանի գնացքաքարշերով կամ վագոններով, կամ առանձին երթեւեկող մեկ գնացքով, որը երթեւեկում է տրված համարի երթուղով կամ նախնական նշված կետից մինչեւ տերմինալի նշված կետը հատուկ երթուղով: Թեթեւ շարժիչը, այսինքն՝ գնացքաքարշը, որը երթեւեկում է ինքն իրեն, համարվում է գնացք:

1.5. «գնացքների բախում, այդ թվում՝ արանքաչափիչի խոչընդոտների հետ բախումներ» նշանակում է առջեւի մաս–առջեւի մաս, առջեւի մաս–հետեւի մաս կամ կողային բախում գնացքի մի մասի եւ մեկ այլ գնացքի մի մասի միջեւ, կամ:

i) մանւրոդ շարժակազմի հետ,

ii) աղուրի վրա կամ դրա մոտ գտնվող մշտապես կամ ժամանակավորապես տեղադրված առարկաների հետ(բացառությամբ երկաթուղային գծանցների մոտ տեղադրվածներից, որոնք կորել են անցնող փոխադրամիջոցի կամ օգտագործողի պատճառով):

1.6. «գնացքի դուրս գալը գծերից» նշանակում է ցանկացած դեպք, երբ գնացքի առնվազն մեկ անիվ դուրս է գալիս գծերից:

1.7. «երկաթուղային գծանցի հետ կապված վթարներ» նշանակում է երկաթուղային գծանցներում վթարներ, որում ներգրավված են առնվազն մեկ երկաթուղային փոխադրամիջոց եւ մեկ կամ մի քանի անցնող փոխադրամիջոցներ, անցնող այլ օգտագործողներ, ինչպես, օրինակ՝ հետիոտներ կամ աղուրի վրա կամ մոտ ժամանակավորապես տեղադրված առարկաներ, եթե դրանք ոչնչացվում են անցնող փոխադրամիջոցի (օգտագործողի) կողմից:

1.8. «շարժման մեջ գտնվող շարժակազմի պատճառով անձանց հետ տեղի ունեցած դժբախտ պատահարներ» նշանակում է վթարներ, որոնց դեպքում մեկ կամ մի քանի

անձանց հարվածում են երկաթուղային փոխադրամիջոցը կամ փոխադրամիջոցին կցված առարկաները կամ դրանից անջատված առարկաները: Այն անձինք, ովքեր ընկնում են երկաթուղային փոխադրամիջոցներից, ինչպես նաեւ այն անձինք, ովքեր ընկնում են կամ հարված ստանում չամրացված առարկաներից փոխադրամիջոցի ներսում երթեւեկելու ժամանակ, նույնպես ներառվում են:

1.9. «շարժակազմում հրդեհներ» նշանակում է հրդեհներ եւ պայթյուններ, որոնք առաջանում են երկաթուղային փոխադրամիջոցում (ներառյալ դրանց բեռները), երբ դրանք շարժվում են մեկնման կայանից դեպի վերջնակայան՝ ներառյալ, երբ կանգնեցվում են մեկնման կայանում, վերջնակայանում կամ միջանկյալ կայաններում, ինչպես նաեւ վերատեսակավորման գործողությունների ժամանակ:

1.10. «այլ տեսակի վթարներ» նշանակում է բոլոր վթարները, բացի արդեն նշվածներից (գնացքների բախումներ, գնացքի դուրս գալը գծերից, երկաթուղային գծանցի վթարներ, ընթացքի մեջ գտնվող շարժակազմի եւ շարժակազմում հրդեհների պատճառով անձանց հետ տեղի ունեցած պատահարներ):

1.11. «ուղեւոր» նշանակում է գնացքի անձնակազմի անդամներից բացի ցանկացած անձ, ով ճանապարհորդում է երկաթուղային տրանսպորտով: Վթարների վերաբերյալ վիճակագրական տվյալներում նշվում են նաեւ այն ուղեւորները, ովքեր փորձում են բարձրանալ շարժվող գնացք կամ իջնել շարժվող գնացքից:

1.12. «աշխատակիցներ (ներառյալ պայմանագրային աշխատողների եւ ինքնազբաղ պայմանագրային աշխատողների կազմը)» նշանակում է ցանկացած անձ, ում աշխատանքային գործունեությունը կապված է երկաթուղու հետ եւ որը վթարի պահին գտնվում է աշխատանքի մեջ: Այդ թվում են գնացքի անձնակազմը եւ շարժակազմն ու ենթակառուցվածքի կայանքները ղեկավարող անձինք:

1.13. «երկաթուղային գծանցներից օգտվողներ» նշանակում է բոլոր անձինք, ովքեր երկաթուղային գծանցն օգտագործում են տրանսպորտի ցանկացած միջոցով կամ ոտքով երկաթուղային գծերը հատելու նպատակով:

1.14. «Երկաթուղային տարածքում գտնվող չարտոնագրված անձինք» նշանակում է երկաթուղային տարածքում գտնվող ցանկացած անձ, որի ներկայությունն արգելված է՝ բացառությամբ երկաթուղային գծանցներից օգտվողներից:

1.15. «այլք (երրորդ անձինք)» նշանակում է բոլոր անձինք, որոնց չեն վերաբերում «ուղեւորներ», «աշխատակիցներ՝ ներառյալ պայմանագրային աշխատողների կազմը», «երկաթուղային գծանցներից օգտվողներ» կամ «երկաթուղային տարածքում գտնվող՝ չարտոնագրված անձինք» սահմանումները:

1.16. «մահվան դեպքեր (զոհված անձինք)» նշանակում է ցանկացած անձ, որն անմիջապես զոհվել է կամ վթարների հետեւանքով մահացել 30 օրվա ընթացքում՝ բացառությամբ ինքնասպանությունների դեպքերի:

1.17. «վիրավորներ» (լուրջ վնասվածք ստացած անձինք) նշանակում է ցանկացած անձ, որը վթարի հետեւանքով վիրավորվել է կամ հոսպիտալում պահվել 24 ժամից ավելի՝ բացառությամբ ինքնասպանության փորձերի:

2. Վտանգավոր բեռների վերաբերող ցուցանիշներ

2.1. «վտանգավոր բեռների տեղափոխման հետ կապված վթար» նշանակում է ցանկացած վթար կամ պատահար, որի վերաբերյալ հաշվետվություն է ներկայացվում ՌԻԴ(19)-ԱԴՌ-ի 1.8.5 բաժնի համաձայն:

2.2. «վտանգավոր բեռներ» նշանակում է այնպիսի նյութեր եւ առարկաներ, որոնց փոխադրումն արգելված է ՌԻԴ-ով կամ թույլատրվում է միայն դրանում սահմանված պայմանների համաձայն:

3. Ինքնասպանությունների հետ կապված ցուցանիշները

3.1. «ինքնասպանություն» նշանակում է ինքն իրեն դիտավորյալ վնասելու՝ մահվան հանգեցնող գործողություն, որը գրանցվում եւ դասակարգվում է համապատասխան ազգային մարմնի կողմից:

4. Վթարի համար ստեղծված նախապայմանների հետ կապված ցուցանիշները

4.1. «կոտրված գծեր» նշանակում է ցանկացած գիծ, որը բաժանվել է երկու կամ ավելի մասերի, կամ ցանկացած գիծ, որից երկաթի մի հատվածն անջատվելով՝ երթեւեկելի մակերեսային վրա առաջացնում է ավելի քան 50 մմ երկարությամբ եւ 10 մմ խորությամբ բացվածք:

4.2. «աղուրի անհարթություն» նշանակում է ցանկացած խափանում, որը կապված է աղուրի ամբողջականության եւ կառուցվածքի հետ, որի դեպքում անվտանգության պահպանման նպատակով պահանջվում է չօգտագործել աղուրը կամ նվազեցնել թույլատրելի արագությունը:

4.3. «խափանում՝ կապված սխալ ուղղությամբ ազդանշանման հետ» նշանակում է ազդանշանման համակարգի ցանկացած խափանում (կապված ենթակառուցվածքի կամ շարժակազմի հետ), որի հետեւանքով ազդանշանվող տեղեկությունը ավելի քիչ սահմանափակումներ է ենթադրում, քան պահանջվում է:

4.4. «Վտանգի ժամանակ տրվող ազդանշան (ՎԺՏԱ)» նշանակում է ցանկացած իրադրություն, երբ գնացքի ցանկացած մաս շարժվում է չթույլատրված ձեւով:

Չթույլատրված ձեւով շարժվել նշանակում է՝

- շարունակել երթեւեկությունը երկաթգծի կողմում վտանգի ժամանակ ԿԱՆԳ ԱՌՆԵԼ պահանջող գունավոր լուսային ազդանշան կամ լուսազդանշան հայտնվելու դեպքում, եթե Գնացքի ավտոմատ կառավարման համակարգը (ԳԱԿ) կամ ԳԱՊ համակարգը չեն գործում.
- անցնել անվտանգ համարվող շարժման թույլատրելի սահմանը, որն ապահովվում է ԳԱԿ կամ ԳԱՊ համակարգերով.
- անցնել այն կետը, որը նշվել է բանավոր կամ կանոնակարգերում սահմանված գրավոր թույլտվություններում.
- շարունակել երթեւեկությունը կանգ առնելու մասին ցուցանակների (բացի թափարգելներից) առկայության կամ ձեռքով տրված ազդանշանների դեպքում:

Այն դեպքերը, երբ փոխադրամիջոցները, որոնց կցված չէ որեւէ քարշվող միավոր, կամ գնացքը, որի ներսում որեւէ մեկը չի գտնվում, շարունակում են երթեւեկությունը վտանգի մասին զգուշացնող ազդանշանների դեպքում, չեն ներառվում: Այն դեպքերը, երբ որեւէ պատճառով ազդանշանը վտանգի մասին չի զգուշացնում ժամանակին, որպեսզի գնացքավարը կանգնեցնի գնացքը մինչեւ ազդանշանումը, չեն ներառվում:

Անվտանգության հարցով զբաղվող ազգային մարմինները կարող են առանձին հաշվետվություններ ներկայացնել չորս ցուցանիշների վերաբերյալ, եւ պետք է հաշվետվությունները ներկայացնեն առնվազն ընդհանուր ցուցանիշի վերաբերյալ, որում առկա կլինեն բոլոր չորս ցուցանիշների հետ կապված տվյալները:

4.5. «կոտրված անիվներ եւ կոտրված սոնիներ» նշանակում է ցանկացած կոտրվածք, որն ազդում է անվի կամ սոնու կարեւոր մասերի վրա՝ առաջացնելով վթարի (գծերից դուրս գալու կամ բախման) վտանգ:

5. Վթարների տնտեսական ազդեցությունը հաշվարկելու ընդհանուր մեթոդաբանությունը

5.1 Զոհերի կանխարգելման արժեքը (ԶԿԱ) ներառում է՝

1. անվտանգության ինքնին արժեքը՝ Վճարելու պատրաստակամության (ՎՊ) արժեքներ, որոնք հիմնված են այն անդամ պետությունում կատարված նախապատվության ուսումնասիրությունների վրա, որի նկատմամբ կիրառվում են:

2. Ուղղակի եւ անուղղակի տնտեսական ծախսեր՝ անդամ պետություններում գնահատված ծախսերի արժեքներ, որոնք ներառում են՝

- բժշկական եւ վերականգնման հետ կապված ծախսեր,
- դատարանի, ոստիկանության, վթարների մասնավոր հետաքննության, փրկարար ծառայության հետ կապված ծախսեր եւ ապահովագրության վարչական ծախսերը,
- արտադրական կորուստներ, այն ապրանքների եւ ծառայությունների արժեքը, որոնք անձը կարող էր արտադրել կամ տրամադրել, եթե վթարը տեղի չունենար:

5.2. Անվտանգության ինքնին արժեքի եւ ուղղակի ու անուղղակի ծախսերի գնահատման ընդհանուր սկզբունքները՝

Անվտանգության ինքնին արժեքի մասով հասանելի գնահատականների համապատասխանության կամ ոչ համապատասխանության գնահատումը պետք է հիմնվի հետեւյալ նկատառումների վրա՝

– գնահատումները պետք է հիմնվեն տրանսպորտի ոլորտում մահացության ռիսկի նվազեցման գնահատման համակարգի եւ ՎՊ մոտեցման վրա՝ հաստատված նախապատվության սկզբունքների համաձայն,

— արժեքի համար օգտագործվող պատասխան փաստաթուղթը պետք է հիմնված լինի տվյալ բնակչության առանձնահատկությունների վրա: Այն, մասնավորապես, պետք է բնակչության սոցիալ-տնտեսական եւ ժողովրդագրական առանձնահատկություններից բացի արտացոլի նաեւ տեղաբաշխումը՝ ըստ տարիքի եւ եկամուտի,

ՎՊ արժեքների հաշվարկման մեթոդը. հարցաթերթիկը պետք է կազմված լինի այնպես, որ հարցերը պարզ (հասկանալի) լինեն հարցվողներին:

Ուղղակի եւ անուղղակի տնտեսական ծախսերը հաշվարկվում են հանրության կողմից փաստացի կրած ծախսերի հիման վրա:

5.3. «Շրջակա միջավայրին հասցված վնասի հետ կապված ծախսեր» նշանակում է այնպիսի ծախսեր, որոնք պետք է կրեն երկաթուղային ձեռնարկությունները (ենթակառուցվածի կառավարիչները), եւ որոնք գնահատվել են իրենց փորձի հիման վրա, վերականգնելու համար վնասված տարածքի այն վիճակը, որը եղել է երկաթուղային վթարից առաջ:

5.4. «Շարժակազմին կամ ենթակառուցվածքին հասցված նյութական վնասի հետ կապված ծախսեր» նշանակում է ծախսեր, որոնք կապված են վնասված եւ վերանորոգման ոչ ենթակա շարժակազմի ու ենթակառուցվածքի ֆունկցիոնալ եւ տեխնիկական պարամետրերով նոր շարժակազմ կամ ենթակառուցվածք տրամադրելու եւ վերանորոգման ենթակա շարժակազմի կամ ենթակառուցվածքի նախկին տեխնիկական վիճակը վերականգնելու հետ: Դրանք երկուսն էլ գնահատվում են Երկաթուղային ձեռնարկությունների (ենթակառուցվածքի կառավարիչների) կողմից՝ իրենց փորձի հիման

վրա: Ներառում է նաեւ վնասված փոխադրամիջոցների պատճառով բացակայության հիման վրա շարժակազմի վարձակալման հետ կապված ծախսերը:

«Վթարների հետեւանքով առաջացած հետաձգումների հետ կապված ծախսեր» նշանակում է այն հետաձգումների դրամային արժեքը, որը վթարների հետեւանքով կրել են երկաթուղային տրանսպորտից օգտվողները (ուղեւորներ եւ բեռնափոխադրման ծառայություններից օգտվող հաճախորդներ), եւ որը հաշվարկվում է ըստ հետեւյալ բանաձեւի՝

VT = ուղեւորության ժամանակի տնտեսման դրամային արժեք

Գնացքի ուղեւորի համար ժամանակի արժեք (մեկ ժամ)

$VT_P =$ [գործնական ուղեւորություն կատարող անձանց VT]*[տարեկան կտրվածքով գործնական ուղեւորություն կատարող անձանց միջին տոկոսը] + [ոչ գործնական ուղեւորություն կատարող անձանց VT]*[տարեկան կտրվածքով ոչ գործնական ուղեւորություն կատարող անձանց միջին տոկոսը]

VT ՝ հաշվարկված եվրոյով՝ ըստ մեկ ուղեւորի եւ մեկ ժամի

ժամանակի արժեքը բեռնատար գնացքի համար (մեկ ժամ)

$VT_F =$ [բեռնատար գնացքների VT]*[(տոննա-կիլոմետր)/(գնացք-կիլոմետր)]

VT ՝ հաշվարկված եվրոյով՝ ըստ մեկ տոննայի եւ մեկ ժամի

Մեկ տարվա ընթացքում գնացքով փոխադրվող ապրանքների միջին տոննան = (տոննա-կիլոմետր)/(գնացք-կիլոմետր)

C_M = Գնացքի մեկ րոպե ուղացման արժեքը

Ուղեւորափար գնացք

$C_{MP} = K_1 * (VT_P/60) * [(ուղեւոր-կիլոմետր)/(գնացք-կիլոմետր)]$

Մեկ տարվա ընթացքում գնացքով փոխադրվող ուղեւորների միջին թիվը = (ուղեւոր-
կիլոմետր)/(գնացք-կիլոմետր)

Բեռնատար գնացք

$$C_{MF} = K_2 * (VT_F/60)$$

K_1 եւ K_2 գործակիցներն ընկած են ժամանակի արժեքի եւ հետաձգումների արժեքի միջեւ՝
ըստ հաստատված նախապատվության ուսումնասիրության գնահատումների, որպեսզի
հաշվի առնվի այն, որ հետաձգումների հետեւանքով կորցրած ժամանակը զգալիորեն ավելի
բացասաբար է ընկալվում, քան ուղեւորության նորմալ ժամանակը:

Վթարի հետաձգումների արժեքը = $C_{MF} * (\text{ուղեւորատար գնացքների հետաձգումների
րոպեները}) + C_{MF} * (\text{բեռնատար գնացքների հետաձգումների րոպեները})$

Բանաձեւի օգտագործման շրջանակը

Հետաձգումների արժեքը, որը պետք է հաշվարկվի բոլոր վթարների համար՝ խոշոր եւ ոչ
խոշոր»

Հետաձգումները հաշվարկվում են հետեւյալ կերպ՝

— իրական հետաձգումներ երկաթուղիներում, որտեղ տեղի են ունեցել վթարներ,

— իրական հետաձգումները կամ, եթե դա հնարավոր չէ, գնահատված հետաձգումները
մյուս երկաթգծերում, որոնց վրա վթարները որեւէ կերպ ազդել են:

6. Ենթակառուցվածքի տեխնիկական անվտանգության եւ դրա իրականացման վերաբերյալ ցուցանիշները

6.1. «Գնացքի ավտոմատ պաշտպանություն (ԳԱՊ)» նշանակում է համակարգ, որով
ապահովվում է ազդանշանների եւ արագության հսկողության միջոցով արագության
սահմանափակումների պահպանումը, այդ թվում՝ ավտոմատ կանգ առնելն ազդանշանների
ժամանակ:

6.2. «Երկաթուղային գծանց» նշանակում է երկաթուղու եւ երթուղու ցանկացած հատում, որը որպես այդպիսին ճանաչվել է ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից եւ հասանելի է պետական կամ մասնավոր օգտվողներին: Ընդգրկված չեն կառամատույցի եւ կանգառների միջեւ երթանցերը, ինչպես նաեւ աղուրների վրայի երթանցերը, որոնք նախատեսված են միայն աշխատողների կողմից օգտագործելու համար:

6.3. «Երթանց» նշանակում է ցանկացած պետական կամ մասնավոր ճանապարհ, փողոց կամ մայրուղի, այդ թվում՝ քայլելու եւ հեծանվով երթեւեկելու համար նախատեսված ճանապարհ, կամ մարդկանց, կենդանիների, փոխադրամիջոցների կամ մեքենաների համար նախատեսված այլ երթուղի:

6.4. «ակտիվ երկաթուղային գծանց» նշանակում է գծանց, որտեղ անցնող օգտագործողները պաշտպանվում են մոտեցող գնացքից կամ զգուշացվում դրա մասին ակտիվացող սարքերի միջոցով այն դեպքերում, երբ օգտագործողի համար գծանցն անցնելը վտանգավոր է:

— Պաշտպանություն՝ ֆիզիկական սարքերի օգտագործման միջոցով,

—

— մասնակի կամ ամբողջական արգելքներ,

— դարպասներ:

— Զգուշացում՝ երկաթուղային գծանցներում ֆիքսված սարքավորումների օգտագործման միջոցով,

—

— վիզուալ սարքեր՝ լույսեր,

— խողակա՝ սարքեր՝ զանգեր, շչակներ, կլաքսոններ եւ այլն

— ֆիզիկական սարքեր, օրինակ՝ տատանում ճանապարհային թափարգելների պատճառով:

Ակտիվ երկաթուղային գծանցները դասակարգվում են հետևյալ կերպ՝

1. «Երկաթուղային գծանց՝ գծանցից օգտվողների համար ավտոմատ պաշտպանության (կամ) զգուշացման համակարգով» նշանակում է երկաթուղային գծանց, որտեղ գծանցի պաշտպանության եւ (կամ) զգուշացման համակարգն ակտիվանում է մոտեցող գնացքով:

Այս երկաթուղային գծանցները դասակարգվում են հետևյալ կերպ՝

i) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով զգուշացում,

ii) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն,

iii) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն եւ զգուշացում,

iv) գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանություն ու զգուշացում եւ երկաթուղային տրանսպորտի ավտոմատ կերպով պաշտպանություն:

«Երկաթուղային տրանսպորտի պաշտպանություն» նշանակում է ազդանշան կամ գնացքի պաշտպանության այլ համակարգ, որը գնացքին թույլ է տալիս շարժվել միայն այն դեպքում, երբ գծանցից օգտվողների ավտոմատ կերպով պաշտպանության համակարգն ակտիվ եւ պաշտպանված է. վերջինս պետք է ապահովվի հսկողության եւ (կամ) խոչընդոտների հայտնաբերման համակարգով:

2. «Երկաթուղային գծանց՝ գծանցից օգտվողների համար մեխանիկական պաշտպանության (կամ) զգուշացման համակարգով» նշանակում է երկաթուղային գծանց, որտեղ պաշտպանության եւ (կամ) զգուշացման համակարգն ակտիվացվում է մեխանիկորեն, եւ չկա կենտրոնացված երկաթուղային ազդանշան:

Երկաթուղային գծանցները դասակարգվում են հետևյալ կերպ՝

v) գծանցից օգտվողների մեխանիկական զգուշացում,

vi) գծանցից օգտվողների մեխանիկական պաշտպանություն,

vii) գծանցից օգտվողների մեխանիկական պաշտպանություն եւ զգուշացում,

6.5. «Պասիվ երկաթուղային գծանց» նշանակում է գծանց առանց զգուշացման եւ (կամ) պաշտպանության որեւէ համակարգի, եւ որն ակտիվանում է այն ժամանակ, երբ օգտվողի համար անցնելը վտանգավոր է:

7. Անվտանգության կառավարման վերաբերյալ ցուցանիշները

7.1. «աուդիտ» նշանակում է կանոնավոր, անկախ եւ փաստաթղթավորված գործընթաց, որի նպատակը աուդիտային ապացույց ձեռք բերելն է, եւ այն անկողմնակալ գնահատելը, որպեսզի որոշվի, թե որքանով են բավարարվում աուդիտի չափորոշիչները:

8. Հափման հիմնական միավորների սահմանումները

8.1. «գնացք/կմ» նշանակում է չափման միավոր, որը ներկայացնում է գնացքի շարժումը մեկ կիլոմետրի համեմատությամբ: Օգտագործվող տարածությունը, առկայության դեպքում, իրականում անցած հեռավորությունն է, հակառակ դեպքում՝ ցանցում սկզբնական կետից մինչեւ վերջնակետ ընկած ստանդարտ հեռավորությունն է: Հաշվի է առնվում միայն զեկուցող երկրի ազգային տարածքում անցած հեռավորությունը:

8.2. «ուղետոր-կիլոմետր» նշանակում է չափման միավոր, որը ներկայացնում է երկաթուղային տրանսպորտով մեկ ուղետորի փոխադրումը մեկ կիլոմետր հեռավորության համեմատությամբ: Հաշվի է առնվում միայն զեկուցող երկրի ազգային տարածքում անցած հեռավորությունը:

8.3. «երկաթգիծ/կիլոմետր» նշանակում է անդամ պետությունների՝ 2-րդ հոդվածում սահմանված կարգավորման շրջանակով կարգավորվող երկաթուղային ցանցի՝ կիլոմետրերով հաշվարկվող երկարությունը: Մի քանի աղուր ունեցող երկաթգծերի դեպքում հաշվի է առնվում միայն սկզբնակետից մինչեւ վերջնակետ ընկած հեռավորությունը:

8.4. «աղուր/կմ» նշանակում է անդամ պետությունների՝ 2-րդ հոդվածում սահմանված կարգավորման շրջանակով կարգավորվող երկաթուղային ցանցի՝ կիլոմետրերով

հաշվարկվող երկարությունը: Մի քանի աղուր ունեցող երկաթգծերի յուրաքանչյուր աղուր հաշվի է առնվում:

"C1

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԱԶԳԱՅԻՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ ԾԱՆՈՒՑԵԼԸ

8-րդ հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն՝ Հանձնաժողովին ծանուցվելիք անվտանգության ազգային կանոնների թվում են՝

1. անվտանգության ազգային գործող նպատակների եւ անվտանգության ազգային գործող մեթոդների վերաբերյալ կանոնները.

2. անվտանգության կառավարման համակարգերի եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների վկայագրման հետ կապված պահանջների վերաբերյալ կանոնները.

"M2" _____

"C1"

4. երկաթուղային ցանցի շահագործման ընդհանուր կանոնները, որոնք դեռեւս չեն կարգավորվում ՀՏՄ-ներով, այդ թվում՝ ազդանշանման եւ երթեւեկության կառավարման համակարգերի հետ կապված կանոնները.

5. այն կանոնները, որոնցով նախատեսվում են ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների կողմից սահմանվող՝ շահագործման վերաբերյալ ներքին լրացուցիչ կանոնների (կազմակերպության կանոններ) հետ կապված պահանջներ.

6. անվտանգության ապահովման կարելիության խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի հետ կապված այնպիսի պահանջների, այդ թվում՝ ընտրության չափորոշիչների, առողջական վիճակի պիտանիության եւ մասնագիտացման ու վկայագրման վերաբերյալ կանոնները, որոնք դեռեւս չեն կարգավորվում ՀՏՄ-ով:

7. վթարների եւ պատահարների քննության վերաբերյալ կանոնները:

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐԸ

1. Անվտանգության կառավարման համակարգի հետ կապված պահանջները

Անվտանգության կառավարման համակարգի համապատասխան բոլոր մասերի վերաբերյալ ներկայացվում են փաստաթղթեր, եւ դրանցում տեղեկություններ են տրամադրվում հատկապես ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ երկաթուղային ձեռնարկության կազմակերպության ներսում պատասխանատվությունների բաշխման մասին: Դրանցում ներկայացվում է, թե ինչպես են ապահովվում տարբեր մակարդակների կառավարման ազդեցությունը, անձնակազմի եւ նրա ներկայացուցիչների ներգրավումը բոլոր մակարդակներում եւ անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական բարեփոխումը:

2. Անվտանգության կառավարման համակարգի հիմնական բաղադրիչները

Անվտանգության կառավարման համակարգի հիմնական բաղադրիչներն են՝

ա) կազմակերպության գործադիր տնօրենի կողմից հաստատված եւ ամբողջ անձնակազմին հաղորդված անվտանգության քաղաքականությունը,

բ) կազմակերպության որակական եւ քանակական նպատակները՝ կապված անվտանգության պահպանման եւ բարելավման հետ, եւ այդ նպատակներին հասնելու ծրագրերն ու ընթացակարգերը,

գ) ընթացակարգերը՝ նախատեսված համապատասխանություն ապահովելու համար գործող, նոր եւ փոփոխված տեխնիկական ու շահագործման չափանիշների կամ մյուս պարտադիր պայմանների հետ, որոնք սահմանված են՝

— ՀՏՄ-ներում,

— կամ

— 8-րդ հոդվածում եւ II հավելվածում նշված՝ անվտանգության վերաբերյալ ազգային կանոններում,

— կամ

— համապատասխան մյուս կանոններում,

— կամ

— մարմնի որոշումներում,

եւ այն ընթացակարգերը, որոնք նախատեսված են չափանիշների եւ մյուս պարտադիր պայմանների հետ սարքավորման ամբողջ կենսափուլի եւ շահագործման ընթացքում համապատասխանություն ապահովելու նպատակով,

դ) այն ընթացակարգերը եւ մեթոդները, որոնք նախատեսված են ռիսկի գնահատում եւ ռիսկի վերահսկման միջոցառումներ իրականացնելու համար, եթե շահագործման պայմանների փոփոխությունները կամ նոր նյութն ի հայտ են բերել ենթակառուցվածքի կամ գործունեության համար նոր ռիսկեր,

ե) անձնակազմի վերապատրաստման ծրագրերի եւ համակարգերի տրամադրում՝ ապահովելու համար անձնակազմի մասնագիտական համապատասխանության պահպանումը եւ համապատասխանաբար խնդիրների իրականացումը,

զ) միջոցառումներ՝ ուղղված կազմակերպության ներսում եւ, անհրաժեշտության դեպքում, միեւնույն ենթակառուցվածքում գործող կազմակերպությունների միջեւ տեղեկությունները բավարար չափով տրամադրելուն,

է) ընթացակարգերը եւ ձեւաչափերը՝ կապված անվտանգության վերաբերյալ տեղեկությունների փաստաթղթավորման հետ եւ այնպիսի ընթացակարգի նախատեսումը, որը կապված է անվտանգության վերաբերյալ կարելուագույն տեղեկությունների կառուցվածքային վերահսկման հետ,

ը) այն ընթացակարգերը, որոնք նախատեսված են վթարների, պատահարների, մինչև վերջ տեղի չունեցած պատահարների եւ այլ վտանգավոր դեպքերի քննությունը, վերլուծությունն ու դրանց ուղղությամբ անհրաժեշտ կանխարգելիչ միջոցառումների ձեռնարկումն ապահովելու համար,

թ) արտակարգ իրավիճակում գործողությունների ծրագրերի եւ նախազգուշացումների ու տեղեկությունների տրամադրումը՝ համապատասխան պետական մարմինների հետ համաձայնեցված եղանակով,

ժ) այն դրույթները, որոնք կապված են անվտանգության կառավարման համակարգի պարբերական ներքին աուդիտի հետ:

**ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՎԿԱՅԱԳՐԻ՝ ՑԱՆՑԻ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԵՏ
ԿԱՊՎԱԾ ՄԱՍԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԱԳՐԵՐԸ**

Որպեսզի անվտանգության մարմինը կարողանա տրամադրել անվտանգության վկայագրի՝ ցանցի առանձնահատկությունների հետ կապված մասը, ներկայացվում են հետևյալ փաստաթղթերը.

- երկաթուղային ձեռնարկության կողմից ՀՏՄ-ների կամ ՀՏՄ-ների մասերի վերաբերյալ տրված փաստաթղթեր եւ, համապատասխան դեպքերում, այն ազգային կանոնները եւ մյուս կանոնները, որոնք վերաբերում են երկաթուղային ձեռնարկության գործողություններին, անձնակազմին եւ շարժակազմին ու անվտանգության կառավարման համակարգի հետ համապատասխանության ապահովմանը,
- երկաթուղային ձեռնարկության կողմից տրամադրված փաստաթղթեր նրա մասին, թե ինչպես են շահագործման աշխատանքներում ներգրավվում տարբեր կատեգորիաների աշխատողները կամ պայմանագրային աշխատողները՝ ներառյալ ապացույց այն մասին, որ նրանք համապատասխանում են ՀՏՄ-ների պահանջներին կամ ազգային կանոններին եւ որ պատշաճորեն վկայագրվել են,
- երկաթուղային ձեռնարկության կողմից տրամադրված փաստաթղթեր այն մասին, թե շահագործման ընթացքում ինչպես են օգտագործվել տարբեր տեսակների շարժակազմերը՝ ներառյալ ապացույց այն մասին, որ դրանք համապատասխանում են ՀՏՄ-ների պահանջներին կամ ազգային կանոններին եւ որ պատշաճորեն վկայագրվել են:

Աշխատանքների կրկնությունից խուսափելու եւ տեղեկությունների թիվը նվազեցնելու նպատակով ներկայացվում են միայն ամփոփիչ փաստաթղթեր՝ կապված այն բաղադրիչների հետ, որոնք համապատասխանում են ՀՏՄ-ներին եւ 96/48/ԵՀ ու 2001/16/ԵՀ հրահանգների մյուս պահանջներին:

**ՎԹԱՐԻ ԿԱՄ ՊԱՏԱՀԱՐԻ ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅԱՆ
ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ**

1. Ամփոփ նկարագիր

Ամփոփ նկարագրում համառոտ նկարագրվում է դեպքը, նշվում է, թե երբ եւ որտեղ է այն տեղի ունեցել, եւ ներկայացվում են դրա հետեւանքները: Դրանում նշվում են անմիջական պատճառները, ինչպես նաեւ նպաստող գործոններն ու ենթադրվող պատճառները, որոնք պարզվում են քննության արդյունքում: Նշվում են նաեւ հիմնական առաջարկությունները եւ հասցեատերերի վերաբերյալ տեղեկությունները:

2. Պատահարի հետ անմիջական առնչություն ունեցող փաստերը

1. Պատահարը.

— ամսաթիվը, կոնկրետ ժամը եւ պատահարի վայրը,

— դեպքերի, ինչպես նաեւ վթարի տարածքի՝ ներառյալ փրկարարական եւ շտապ օգնության ծառայությունների աշխատանքների նկարագրությունը,

— քննություն սկսելու մասին որոշումը, քննության խմբի կազմը եւ քննության անցկացումը:

2. Պատահարի հետ ոչ անմիջական առնչություն ունեցող հանգամանքները.

— ներգրավված անձնակազմն ու պայմանագրային աշխատակիցները եւ մյուս կողմերն ու վկաները,

— գնացքները եւ դրանց կազմը՝ ներառյալ համապատասխան շարժակազմի մասերի գրանցման համարները,

— ենթակառուցվածքի եւ ազդանշանման համակարգի նկարագրությունը՝ աղուրի տեսակը, սլաքները, բլոկավորումը, ազդանշանները, գնացքների պաշտպանությունը,

— կապի միջոցները,

— տարածքում կամ դրա մերձակայքում կատարված աշխատանքները,

— երկաթուղային արտակարգ իրավիճակի պլանի իրականացումը եւ դեպքերի շղթան,

— պետական փրկարարական ծառայությունների, ոստիկանության եւ բժշկական ծառայությունների արտակարգ իրավիճակի պլանի իրականացումը եւ դեպքերի շղթան:

3. Մահվան ելքով դեպքերը, վնասվածքները եւ նյութական վնասները.

— ուղեւորները եւ երրորդ անձինք, անձնակազմը, այդ թվում՝ պայմանագրային աշխատողները,

— բեռները, ուղեբեռները եւ մյուս տեսակի գույքը,

— շարժակազմը, ենթակառուցվածքը եւ շրջակա միջավայրը:

4. Արտաքին հանգամանքներ՝

— եղանակային եւ աշխարհագրական պայմաններ:

3. Քննությունների եւ հարցաքննությունների վերաբերյալ գրանցումները

1. Վկայությունների սեղմագիր (պարտադիր է անձանց ինքնությունը պաշտպանելը).

— երկաթուղային անձնակազմը, այդ թվում՝ պայմանագրային աշխատողները,

— այլ վկաներ:

2. Անվտանգության կառավարման համակարգը.

— կազմակերպման շրջանակը եւ հրամաններ տալու ձեւն ու դրանց իրականացումը,

— անձնակազմի հետ կապված պահանջները եւ դրանց կիրառման եղանակը,

— ներքին ստուգումների եւ աուդիտների անցկացման կարգը եւ դրանց արդյունքները,

— ենթակառուցվածքի եւ ներգրավված տարբեր սուբյեկտների միջեւ միջերեսը:

3. Կանոններ եւ կանոնակարգեր.

— Համայնքի եւ ազգային համապատասխան կանոններն ու կանոնակարգերը,

— այլ կանոններ, օրինակ՝ շահագործման կանոնները, տեղական հրամանները, անձնակազմի հետ կապված պահանջները, պահպանման հետ կապված հրահանգները եւ կիրառելի չափանիշները:

4. Շարժակազմի եւ տեխնիկական կայանքների հետ կապված տվյալներ.

— ազդանշանման եւ ղեկավարման–հսկողության համակարգը՝ ներառյալ տվյալներն ավտոմատ կերպով գրանցող սարքերի գրանցումը,

— ենթակառուցվածքը,

— կապի սարքերը,

— շարժակազմը՝ ներառյալ տվյալներն ավտոմատ կերպով գրանցող սարքերի գրանցումը:

5. Գործող համակարգի վերաբերյալ փաստաթղթերը.

— երթեւեկության կառավարման եւ ազդանշանման հարցում անձնակազմի ձեռնարկած միջոցառումները,

— բանավոր հաղորդագրությունների փոխանակումը՝ կապված պատահարի հետ՝ ներառյալ ձայնագրություններին առնչվող փաստաթղթերը,

— պատահարի տարածքը պաշտպանելուն եւ հսկելուն ուղղված միջոցառումներ:

6. Մարդ–մեքենա–կազմակերպություն միջերեսը.

- ներգրավված անձնակազմի համար նշանակված աշխատանքային ժամանակը,
- պատահարի վրա ազդեցություն ունեցած բժշկական եւ անհատական հանգամանքները՝ ներառյալ ֆիզիկական եւ հոգեբանական սթրեսների առկայությունը,
- մարդ-մեքենա միջերեսի վրա ազդեցություն գործող սարքի նախագիծը:

7. Նմանատիպ նախորդ պատահարները:

4. Վերլուծություն եւ եզրակացություններ

1. Դեպքերի շղթայի վերաբերյալ վերջնական հաշվետվությունը.

- պատահարի վերաբերյալ եզրակացություններ կազմելը՝ 3-րդ վերնագրի ներքո սահմանված փաստերի հիման վրա:

2. Քննարկում.

- 3-րդ վերնագրի ներքո սահմանված փաստերի վերլուծություն՝ պատահարի պատճառների եւ փրկարարական ծառայությունների աշխատանքների վերաբերյալ եզրակացություններ կազմելու նպատակով:

3. Եզրակացություններ.

- պատահարի ուղիղ եւ անմիջական պատճառները, այդ թվում՝ ներգրավված անձանց ձեռնարկած քայլերի հետ կապված նպաստող գործոնները կամ շարժակազմի, կամ տեխնիկական կայանքների պայմանները,
- ենթադրվող պատճառները՝ կապված հմտությունների, ընթացակարգերի եւ պահպանման հետ,
- կարգավորիչ ընթացակարգի պայմանների եւ անվտանգության կառավարման համակարգի կիրառման հետ կապված՝ էական նշանակություն ունեցող պատճառները:

4. Լրացուցիչ դիտարկումներ՝

— քննության ընթացքում բացահայտված թերություններ եւ բացթողումներ, որոնք, սակայն, չեն առնչվում պատճառների վերաբերյալ եզրակացություններին:

5. Ձեռնարկված միջոցառումներ

— Դեպքի հետեւանքով արդեն ձեռնարկված կամ ընդունված միջոցառումների ցանկը:

6. Առաջարկություններ

1.) ՊՏ C 126 E, 28.05.2002թ., էջ 332:

2.) ՊՏ C 61, 14.03.2003թ., էջ 131:

3.) ՊՏ C 66, 19.03.2003թ., էջ 5:

4.) Եվրոպական պառլամենտի 2003 թվականի հունվարի 14-ի եզրակացություն (ՊՏ C 38 E, 12.02.2004թ., էջ 92), Խորհրդի 2003 թվականի հունիսի 26-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 270 E, 11.11.2003թ., էջ 25) եւ Եվրոպական պառլամենտի 2003 թվականի հոկտեմբերի 23-ի դիրքորոշում (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում): Եվրոպական պառլամենտի 2004 թվականի ապրիլի 22-ի օրենսդրական որոշում եւ Խորհրդի 2004 թվականի ապրիլի 26-ի որոշում:

5) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001/12/ԵՀ հրահանգով (ՊՏ, L 75, 15.03.2001թ., էջ 1) փոփոխված Հրահանգ:

6) ՊՏ L 143, 27.06.1995թ., էջ 70: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001/13/ԵՀ հրահանգով փոփոխված Հրահանգ (ՊՏ, L 75, 15.03.2001թ., էջ 26):

7) ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 29: Հանձնաժողովի 2002/844/ԵՀ որոշմամբ փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 289, 26.10.2002թ., էջ 30):

8) ՊՏ L 235, 17.09.1996թ., էջ 6:

9) ՊՏ L 110, 20.04.2011թ., էջ 1:

10) Տե՛ս սույն Պաշտոնական տեղեկագրի 3-րդ էջը:

11) ՊՏ L 183, 29.06.1989թ., էջ 1:

12) ՊՏ L 235, 17.09.1996թ., էջ 25: Հանձնաժողովի 2003/29/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված Հրահանգ (ՊՏ L 90, 08.04.2003թ., էջ 47):

13) «Եվրոպական մակարդակում սոցիալական գործընկերների միջեւ երկխոսությունը խթանող Ոլորտային երկխոսության հանձնաժողովներ հիմնելու մասին» Հանձնաժողովի 1998 թվականի մայիսի 20–ի 98/500/ԵՀ որոշում (ՊՏ L 225, 12.08.1998թ., էջ. 27):

14) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

15) ՊՏ L 191, 18.07.2008թ., էջ 1:

16) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25:

17) ՊՏ L 164, 30.04.2004թ., էջ 164:

18) ՊՏ L 14, 21.01.2003թ., էջ 1:

19) «ՌԻԴ». «Երկաթուղով վտանգավոր բեռների միջազգային փոխադրումների մասին» կանոնակարգեր՝ ընդունված «Վտանգավոր ապրանքների ներցամաքային փոխադրման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 թվականի սեպտեմբերի 24–ի 2008/68/ԵՀ հրահանգի համաձայն (ՊՏ L 260, 30.09.2008թ., էջ 13):