

**Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 թվականի հունիսի 17-ի 2008/57/ԵՀ
հրահանգ (վերամշակված)**

Համայնքում երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

Պաշտոնական տեղեկագիր, L 191, 18.07.2008թ., էջեր 0001 - 0045

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՐԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» համաձայնագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71-րդ եւ 156-րդ հոդվածները,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը [1],

Տարածաշրջանների կոմիտեի հետ խորհրդակցելուց հետո,

գործելով Համաձայնագրի 251-րդ հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան [2],

Քանի որ

1) Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23-ի 96/48/ԵՀ հրահանգը «Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» [3] ու Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի մարտի 19-ի 2001/16 /ԵՀ հրահանգը «Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» [4] էապես փոփոխվել են Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004/50/ԵՀ հրահանգով [5]: Հաշվի առնելով, որ նոր փոփոխություններ են ներկայացվում, նպատակահարմար է հստակության նկատառումներով վերամշակել հրահանգները եւ պարզեցման նպատակով միավորել դրանց դրույթներն առանձին փաստաթղթում,

2) որպեսզի Միության քաղաքացիներին, տնտեսավարող սուբյեկտներին եւ տարածաշրջանային ու տեղական իշխանություններին հնարավորություն տրվի լիովին օգտվելու ներքին սահմաններ չունեցող տարածք հիմնելու առավելություններից, նպատակահարմար է, մասնավորապես, բարելավել ազգային երկաթուղային ցանցերի

փոխկապակցվածությունը եւ համագտագործելիությունը, ինչպես նաեւ դրանց մատչելիությունը, Համաձայնագրի 155-րդ հոդվածով նախատեսված կարգով ձեռնարկելով ցանկացած միջոց, որը կարող է անհրաժեշտ լինել տեխնիկական ստանդարտացման ոլորտում,

3) ստորագրելով 1997 թվականի դեկտեմբերի 12-ին Կիոտոյում ընդունված արձանագրությունը՝ Եվրոպական միությունը հանձն է առել ջերմոցային գազերի արտանետումը կրճատելը: Այս նպատակների համար պահանջվում է տրանսպորտի զանազան միջոցների միջեւ հավասարակշռության ապահովում եւ, հետեւաբար, երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակության աճ,

4) շրջակա միջավայրի եւ կայուն զարգացման վերաբերյալ մտահոգություններն իր տրանսպորտային քաղաքականության մեջ ընդգրկելու Համայնքի ռազմավարությամբ ընդգծվում է այն անհրաժեշտությունը, որ պետք է գործել ի շահ շրջակա միջավայրի վրա տրանսպորտի ազդեցության նվազեցման,

5) երկաթուղային ցանցում գնացքների առետրային շահագործման համար պահանջվում է, մասնավորապես, ենթակառուցվածքի եւ փոխադրամիջոցի բնութագրերի միջեւ բացարձակ համապատասխանություն, ինչպես նաեւ տարբեր ենթակառուցվածքների կառավարիչների եւ երկաթուղային ձեռնարկությունների տեղեկատվական ու կապի համակարգերի արդյունավետ փոխկապակցվածություն: Տեխնիկական հնարավորությունները, անվտանգությունը, ծառայության որակը եւ ծախսերը կախված են այդպիսի համապատասխանությունից եւ փոխկապակցվածությունից, այնպես, ինչպես, մասնավորապես, երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությունից,

6) անդամ պետությունները պարտավոր են երկաթուղային ցանցերի համար կիրառվող անվտանգության, առողջության եւ սպառողների պաշտպանության կանոնների հետ համապատասխանություն ապահովել՝ գլխավորապես երկաթուղիների նախագծման, կառուցման, շահագործման հանձնելու եւ շահագործելու ժամանակ,

7) ազգային կանոնակարգերի եւ երկաթուղիների նկատմամբ կիրառվող ներքին կանոնների ու տեխնիկական մասնագրերի միջեւ առանցքային տարբերություններ կան, քանի որ դրանք ներառում են տվյալ երկրի երկաթուղային ոլորտին հատուկ մեթոդներ եւ դրանցով սահմանվում են առանձնահատուկ չափային ստանդարտներ, մեխանիզմներ եւ հատուկ բնութագրեր: Այս իրավիճակը թույլ չի տալիս, որ գնացքները Համայնքի ցանցում շահագործվեն առանց խոչընդոտների,

8) տարիների ընթացքում այս իրավիճակը հանգեցրել է ազգային երկաթուղային ոլորտի արդյունաբերող տնտեսությունների եւ ազգային երկաթուղիների միջեւ շատ սերտ կապերի ստեղծմանը՝ ի վնաս նրա, որ շուկաներն իսկապես բացվեն: Իրենց մրցունակությունը համաշխարհային մակարդակի հասցնելու համար այս արդյունաբերող տնտեսություններին անհրաժեշտ է բաց, մրցունակ եվրոպական շուկա,

9) հետեւաբար նպատակահարմար է Համայնքի երկաթուղային համակարգին վերաբերող հիմնական պահանջներ սահմանել ամբողջ Համայնքի համար,

10) այս նպատակներին հասնելու համար Խորհուրդը 1996 թվականի հուլիսի 23-ին նախնական միջոց է ձեռնարկել՝ ընդունելով 96/48/ԵՀ հրահանգը: Եվրոպական պառլամենտը եւ Խորհուրդը հետագայում ընդունեցին 2001/16/ԵՀ հրահանգը,

11) «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 91/440/ԵՏՀ հրահանգը փոփոխող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/12/ԵՀ [6], «Երկաթուղային ձեռնարկությունների լիցենզավորման մասին» Խորհրդի 95/18/ԵՀ հրահանգը փոփոխող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/13/ԵՀ [7] եւ «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման եւ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/14/ԵՀ [8] հրահանգներն ուժի մեջ մտնելը ազդել է համաօգտագործելիության ապահովման վրա: Ինչպես մյուս տրանսպորտային տեսակների դեպքում, մատչելիության իրավունքների ընդլայնմանը համընթաց պետք է անցկացվեն ներդաշնակեցման համապատասխան միջոցառումներ: Հետեւաբար, անհրաժեշտ է համաօգտագործելիություն ապահովել ամբողջ ցանցում՝ աստիճանաբար ընդլայնելով 2001/16/ԵՀ հրահանգի գործողության աշխարհագրական սահմանները: Անհրաժեշտ է նաեւ 2001/16/ԵՀ հրահանգի օրենսդրական հիմքն ընդլայնել այնպես, որ այն ընդգրկի Համաձայնագրի 71-րդ հոդվածը, որի վրա հիմնված է 2001/12/ԵՀ հրահանգը,

12) համաօգտագործելիության տեխնիկական մասնագրերի (ՀՏՄ-ներ) մշակման ընթացքում պարզ է դարձել, որ կարիք կա հստակեցնելու մի կողմից հիմնական պահանջների եւ ՀՏՄ-ների, մյուս կողմից՝ Եվրոպական ստանդարտների եւ նորմատիվ բնույթի այլ փաստաթղթերի միջեւ փոխկապակցվածությունը: Մասնավորապես, պետք է հստակորեն տարբերակվեն սույն Հրահանգի նպատակներին հասնելու համար պարտադիր

ստանդարտները կամ դրանց մասերը եւ «ներդաշնակեցված» ստանդարտները, որոնք մշակվել են տեխնիկական ներդաշնակեցման եւ ստանդարտացման վերաբերյալ նոր մոտեցման ոգով,

13) որպես կանոն, եվրոպական մասնագրերը մշակվում են տեխնիկական ներդաշնակեցման եւ ստանդարտացման վերաբերյալ նոր մոտեցման ոգով: Նրանք հնարավորություն են տալիս ենթադրելու, որ առկա է համապատասխանություն սույն Հրահանգի որոշ հիմնական պահանջների հետ, մասնավորապես՝ համոզագործելիության բաղկացուցիչ մասերի եւ միջերեսների դեպքում: Այս եվրոպական մասնագրերը կամ դրանց կիրառելի մասերը պարտադիր չեն եւ ՀSU-ներում այդ մասնագրերին որեւէ հստակ հղում չի կարող արվել: Հղումներն այս եվրոպական մասնագրերին հրապարակվում են եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում, իսկ անդամ պետությունները հրապարակում են եվրոպական ստանդարտները փոխատեղող ազգային ստանդարտներին հղումները,

14) ՀSU-ներում որոշ դեպքերում կարող է հստակ հղում կատարվել եվրոպական ստանդարտներին կամ մասնագրերին, եթե դա խիստ անհրաժեշտ է՝ սույն Հրահանգի նպատակներին հասնելու համար: Այդպիսի հստակ հղումը այնպիսի հետեւանքներ ունի, որոնք պետք է հստակեցվեն: Մասնավորապես, այդ եվրոպական ստանդարտները կամ մասնագրերը պարտադիր են դառնում այն պահից, երբ ՀSU-ն կարող է կիրառվել,

15) ՀSU-ներով սահմանվում են բոլոր պայմանները, որոնց պետք է համապատասխանեն համոզագործելիության բաղկացուցիչ մասերը, ինչպես նաեւ այն ընթացակարգը, որով կատարվում է համապատասխանության գնահատումը: Բացի դրանից՝ անհրաժեշտ է նշել, որ յուրաքանչյուր բաղկացուցիչ մաս պետք է անցնի ՀSU-ներում նշված՝ համապատասխանության ու օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգ եւ պետք է ունենա համապատասխան հավաստագիր,

16) նոր ՀSU-ների մշակումը պետք է մշտապես նպատակաուղղված լինի թույլտվություն ստացած գործող համակարգի հետ համատեղելիության ապահովմանը: Սա կօգնի երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակության խթանմանը եւ ոչ անհրաժեշտ, հավելյալ ծախսերի կանխմանը՝ թույլտվություն ստացած գործող ենթահամակարգերը նախորդների հետ համատեղելիություն ապահովելու նպատակով արդիականացնելու եւ նորով փոխարինելու պահանջի միջոցով: Բացառիկ դեպքերում, երբ համատեղելիության ապահովումը հնարավոր չէ, ՀSU-ներով կարող են սահմանվել այն շրջանակները, որոնք

անհրաժեշտ են՝ որոշելու համար, թե արդյոք գործող ենթահամակարգին նոր թույլտվություն տրամադրելու կարիք կա, ինչպես նաեւ համապատասխան վերջնաժամկետները,

17) անվտանգության նկատառումներով անհրաժեշտ է անդամ պետություններից պահանջել, որպեսզի շահագործման հանձնված յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի տրվի նույնականացման առանձին ծածկագիր: Փոխադրամիջոցն այնուհետեւ պետք է գրանցվի փոխադրամիջոցների ազգային ռեգիստրում: Ռեգիստրները տեղեկատվական նպատակներով պետք է հասանելի լինեն բոլոր անդամ պետություններին եւ Համայնքի որոշ տնտեսավարող սուբյեկտներին: Ռեգիստրներում պետք է օգտագործվի տվյալների միասնական ձեւաչափ: Այդ պատճառով դրանց վրա պետք է տարածվեն շահագործման եւ տեխնիկական ընդհանուր մասնագրերը,

18) պետք է սահմանվի ընթացակարգ, որը կգործի ենթահամակարգի համար կիրառելի հիմնական այն պահանջների դեպքում, որոնք համապատասխան ՀՏՄ-ի մանրամասն մասնագրերում դեռեւս չեն նշվել: Այս դեպքում համապատասխանության գնահատման եւ հավաստման ընթացակարգերի համար պատասխանատու մարմինները 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգների 20-րդ հոդվածում նշված՝ ծանուցվող մարմիններն են,

19) գերարագ երկաթուղային համակարգի եւ ավանդական երկաթուղային համակարգի միջեւ տարբերությունը չի ենթադրում երկու առանձին հրահանգների անհրաժեշտություն:

Երկու համակարգի դեպքում ՀՏՄ-ներ մշակելու ընթացակարգերը, ինչպես նաեւ համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի եւ ենթահամակարգերի սերտիֆիկացման ընթացակարգերը նույնն են:

Հիմնական պահանջները գործնականում նույնն են, ինչպես նաեւ նույնն է համակարգի՝ ենթահամակարգերի ստորաբաժանման սկզբունքը, որի համար կազմվում են տեխնիկական մասնագրեր: Ավելին, քանի որ պետք է հնարավոր դարձվի գնացքների՝ գերարագ երկաթուղային ցանցից ստանդարտ ցանց տեղափոխումը եւ օգտագործումը, տեխնիկական մասնագրերը երկու համակարգերի համար զգալի չափով համընկնում են: ՀՏՄ-ների մշակման աշխատանքները ցույց են տվել, որ որոշ ենթահամակարգերի դեպքում մեկ ՀՏՄ-ն կարող է օգտագործվել երկու համակարգի համար: Հետեւաբար անհրաժեշտ է համակցել 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգները,

20) 2004/50/ԵՀ հրահանգով նախատեսվեց 2001/16/ԵՀ հրահանգի գործողության ոլորտի աստիճանական ընդլայնում, քանի որ նոր ՀՏՄ-ներ էին ընդունվում կամ գոյություն ունեցողները վերանայվում էին: Երբ սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնի, դրա գործողության

ոլորտը կտարածվի ավանդական եւ գերարագ եվրոպական ցանցերի վրա՝ «Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի զարգացման վերաբերյալ Համայնքի ուղեցույցների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23-ի թիվ 1692/96/ԵՀ որոշմամբ [9] սահմանված կարգով, եւ այն փոխադրամիջոցների վրա, որոնք ամենայն հավանականությամբ փոխադրում կիրականացնեն այդ ցանցերում: Գործողության ոլորտն աստիճանաբար կտարածվի ամբողջ ցանցի եւ բոլոր փոխադրամիջոցների վրա՝ պայմանով, որ ազդեցության գնահատումը ցույց տա այդ քայլի տնտեսական շահը,

21) ելնելով երկաթուղային համակարգի համոզուագործելիության խոչընդոտներն աստիճանաբար վերացնելու մոտեցումից եւ նրանից, որ ՀՏՄ-ների ընդունման համար որոշակի ժամանակ է անհրաժեշտ՝ քայլեր պետք է ձեռնարկվեն այնպիսի իրավիճակից խուսափելու համար, երբ անդամ պետություններն ընդունում են ազգային նոր կանոններ կամ նախաձեռնում են այնպիսի նախագծեր, որոնք մեծացնում են գործող համակարգի բազմազանությունը,

22) աստիճանական մոտեցում ընդունելը բավարարում է երկաթուղային այն համակարգի համոզուագործելիության ապահովման նպատակին հասնելու համար անհրաժեշտ հատուկ պահանջները, որը բնորոշվում է ազգային հին ենթակառուցվածքով եւ երկաթուղային փոխադրամիջոցներով, որոնց դեպքում համապատասխանեցման կամ փոխարինման համար խոշոր ներդրում է պահանջվում, եւ հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել, որպեսզի երկաթուղային տրանսպորտն այլ տրանսպորտային տեսակների համեմատ մրցունակ լինի,

23) երկաթուղային փաթեթի մասին 1999 թվականի մարտի 10-ի օրենսդրական բանաձեւերում Եվրոպական պառլամենտը նշել է, որ երկաթուղային ոլորտի աստիճանական կայացմանը զուգահեռ պետք է տեխնիկական ներդաշնակեցման հնարավոր ամենաարագ եւ արդյունավետ միջոցառումներ անցկացվեն,

24) 1999 թվականի հոկտեմբերի 6-ին տեղի ունեցած հանդիպման ժամանակ Խորհուրդը դիմել է Հանձնաժողովին, որպեսզի վերջինս առաջարկի ցանցերի համոզուագործելիության տեխնիկական, վարչական եւ տնտեսական խնդիրներն անհապաղ վերացնելու նպատակով երկաթուղային տրանսպորտի համոզուագործելիությունը բարելավելու եւ խցանումները կրճատելու ռազմավարություն, որը միաժամանակ կերաշխավորի համապատասխան

անձնակազմի անվտանգության եւ վերապատրաստման ու որակավորման բարձր մակարդակ,

25) «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի 91/440/ԵՏՀ հրահանգի համաձայն՝ երկաթուղային ընկերությունների համար անդամ պետությունների երկաթուղային ցանցերն ավելի հասանելի պետք է լինեն, ինչն իր հերթին պահանջում է ենթակառուցվածքի, սարքավորման, շարժակազմի եւ կառավարման ու շահագործման համակարգերի համօգտագործելիություն՝ ներառյալ անձնակազմի այն որակավորումները եւ աշխատանքում հիգիենայի ու անվտանգության այն պայմանները, որոնք պահանջվում են համապատասխան ենթահամակարգերի շահագործման ու պահպանման եւ յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի կիրառման համար: Այդուհանդերձ, սույն Հրահանգի նպատակը երկաթուղային ոլորտում աշխատանքային պայմաններն ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն ներդաշնակեցնելը չէ:

26) հաշվի առնելով երկաթուղային համակարգի չափերը եւ բարդությունը, գործնական պատճառներով անհրաժեշտ է դարձել բաժանել այն հետեւյալ ենթահամակարգերի. ենթակառուցվածք, հսկողություն-ղեկավարում եւ ազդանշանում, էլեկտրաէներգիա, շարժակազմ, շահագործման եւ երթեւեկության կառավարում, պահպանում եւ հեռահաղորդակցության միջոցով թվային տվյալների փոխանցման (տելեմատիկական) ծրագրեր՝ նախատեսված ուղեւորների եւ բեռների փոխադրման ծառայությունների համար: Ենթահամակարգերից յուրաքանչյուրի դեպքում հիմնական պահանջները նշվում եւ տեխնիկական մասնագրերը սահմանվում են ամբողջ Համայնքի համար, մասնավորապես՝ բաղկացուցիչ մասերի եւ միջերեսների առնչությամբ, որպեսզի բավարարվեն հիմնական պահանջները: Միեւնույն համակարգը բաժանվում է անշարժ եւ շարժական տարրերի, որոնցից կազմված են մի կողմից ցանցը, որը բաղկացած է երկաթուղային գծերից, կայարաններից, տերմինալներից եւ համակարգի անվտանգ ու չընդհատվող շահագործումն ապահովելու համար անհրաժեշտ բոլոր տեսակների անշարժ սարքավորումներից, եւ մյուս կողմից՝ այդ ցանցում երթեւեկող բոլոր փոխադրամիջոցները: Հետեւաբար, սույն Հրահանգի իմաստով՝ փոխադրամիջոցը կազմված է մեկ ենթահամակարգից (շարժակազմ) եւ, առկայության դեպքում, այլ ենթահամակարգերի մեկ կամ քանի մասերից (հիմնականում հսկողության-ղեկավարման համակարգի՝ փոխադրամիջոցի ներսում գտնվող մասը եւ էլեկտրաէներգիայի համակարգի՝ փոխադրամիջոցի ներսում գտնվող մասը),

27) երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության վերաբերյալ դրույթների կիրառումը չպետք է ծախսերի եւ օգուտների առումով չհիմնավորված խոչընդոտներ

ստեղծի յուրաքանչյուր անդամ պետության գործող երկաթուղային ցանցը պահպանելու հարցում, այլ պետք է հնարավորինս նպաստի համագտագործելիության նպատակի իրականացմանը,

28) ՀՏՄ-ները նաեւ ազդում են անձանց կողմից երկաթուղային տրանսպորտից օգտվելու պայմանների վրա եւ, հետեւաբար, անհրաժեշտ է երկաթուղային տրանսպորտից օգտվող անձանց հետ խորհրդակցել նրանց վերաբերող հարցերի շուրջ,

29) յուրաքանչյուր անդամ պետության պետք է թույլատրվի հատուկ դեպքերում չկիրառել որոշ ՀՏՄ-ներ, եթե առկա են ընթացակարգեր, որոնցով կապահովվի այդ շեղումների հիմնավորվածությունը: Համաձայնագրի 155-րդ հոդվածով պահանջվում է, որ Համայնքում համագտագործելիության ոլորտին առնչվող քայլեր ձեռնարկվելիս հաշվի առնվի նախագծերի պոտենցիալ տնտեսական կենսունակությունը,

30) ՀՏՄ-ների կազմումը եւ երկաթուղային համակարգի նկատմամբ դրանց կիրառումը չպետք է խոչընդոտի տեխնոլոգիական նորարարությունները, որոնք ուղղված են տնտեսական ցուցանիշների բարելավմանը,

31) պետք է օգտվել երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությունից, մասնավորապես՝ բեռնափոխադրման դեպքում, որպեսզի փոխադրամիջոցների տեսակների միջեւ համագտագործելիության ավելի մեծ հնարավորության համար պայմաններ ապահովվեն,

32) երկաթուղային ոլորտում գնումների ընթացակարգերի վերաբերյալ համապատասխան դրույթների ու մասնավորապես՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004/17/ԵՀ հրահանգի [11] հետ համապատասխանություն ապահովելու նպատակով պայմանավորվող կազմակերպություններն ընդհանուր փաստաթղթերում կամ յուրաքանչյուր պայմանագրի ժամկետներում ու պայմաններում պետք է ներառեն տեխնիկական մասնագրեր: Այս նպատակով անհրաժեշտ է հիմնել եվրոպական մասնագրերով զբաղվող մարմին, որին հնարավոր կլինի դիմել այդ տեխնիկական մասնագրերի հետ կապված հարցերում,

33) Համայնքի շահերից է բխում ստանդարտացման միջազգային այնպիսի համակարգը, որը կարող է ապահովել այնպիսի ստանդարտներ, որոնք գործնականում կիրառում են միջազգային առեստրում ներգրավվածները եւ որոնք բավարարում են Համայնքի քաղաքականության պահանջները: Եվրոպական ստանդարտացման մարմինները հետեւաբար պետք է շարունակեն միջազգային ստանդարտացման մարմինների հետ համագործակցությունը,

34) պայմանավորվող կազմակերպությունները պետք է սահմանեն հետագա պահանջները, որոնք անհրաժեշտ են՝ եվրոպական մասնագրերը կամ մյուս ստանդարտներն ամբողջացնելու համար: Այս մասնագրերը պետք է բավարարեն այն հիմնական պահանջները, որոնք Համայնքի մակարդակում ներդաշնակեցվել են եւ որոնց պետք է համապատասխանի երկաթուղային համակարգը,

35) բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգերը պետք է հիմնված լինեն Խորհրդի 93/465/ԵՏՀ [12] որոշման մեջ նշված մոդուլների վրա: Արդյունաբերական զարգացումը խթանելու համար նպատակահարմար է հնարավորության սահմաններում մշակել որակի ապահովման համակարգ ներառող ընթացակարգեր,

36) բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանությունը համակարգի համօգտագործելիությունն ապահովելու նպատակով հիմնականում կապված է դրանց օգտագործման տարածքի հետ եւ ոչ թե միայն Համայնքի շուկայում դրանց ազատ տեղաշարժի հետ: Պետք է գնահատվի ամենակարեւոր բաղկացուցիչ մասերի օգտագործման համար պիտանիությունն անվտանգության, առկայության կամ համակարգի տնտեսական հատվածի տեսանկյունից: Հետեւաբար անհրաժեշտ է, որ արտադրողը «CE» նշանը դնի բաղկացուցիչ այն մասերի վրա, որոնց վրա տարածվում են սույն Հրահանգի դրույթները: Համապատասխանության եւ (կամ) օգտագործման համար պիտանիության գնահատման առկայության դեպքում արտադրողի կողմից համապատասխանության հայտարարագիրը բավարար է,

37) արտադրողներն այնուամենայնիվ պարտավոր են դնել «CE» նշանը որոշ բաղկացուցիչ մասերի վրա, որպեսզի հավաստեն Համայնքի համապատասխան այլ դրույթների հետ դրանց համապատասխանությունը,

38) ՀՏՄ-ն ուժի մեջ մտնելու ժամանակ շուկայում պետք է առկա լինեն համօգտագործելիության մի շարք բաղկացուցիչ մասեր: Պետք է նախատեսվի անցումային փուլ, որպեսզի այս բաղկացուցիչ մասերը կարողանան ներդրվել ենթահամակարգում, եթե անգամ դրանք լրիվ չեն համապատասխանում այդ ՀՏՄ-ին,

39) երկաթուղային համակարգը կազմող ենթահամակարգերը պետք է անցնեն հավաստման ընթացակարգ: Այսպիսի հավաստումը դրանց շահագործումը թույլատրելու համար պատասխանատու մարմիններին հնարավորություն է տալիս պարզելու, որ նախագծման, կառուցման եւ շահագործման հանձնելու փուլերում արդյունքը

համապատասխանում է գործող կանոնակարգերին եւ տեխնիկական ու գործառական դրույթներին: Այն նաեւ պետք է արտադրողներին հնարավորություն տա հավասար վերաբերմունք ակնկալելու ցանկացած երկրի դեպքում: Հետեւաբար անհրաժեշտ է նախատեսել մեկ կամ մի քանի մոդուլներ, որոնք սահմանում են ենթահամակարգերի «ԵՀ» հավաստման համար կիրառվող սկզբունքները եւ պայմանները,

40) ենթահամակարգը շահագործման հանձնելուց հետո պետք է հետեւել, որ այն շահագործվի եւ պահպանվի դրան վերաբերող հիմնական պահանջներին համապատասխան: «Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի ապրիլի 29-ի 2004/49/ԵՀ հրահանգի (Երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության հրահանգ) [13] համաձայն՝ համապատասխան ենթահամակարգերի դեպքում այս պահանջները բավարարելու հետ կապված պատասխանատվությունը կրում է ենթակառուցվածքի կառավարիչը կամ երկաթուղային ձեռնարկությունը: Երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության հրահանգի 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածների համաձայն՝ անվտանգության հավաստագիր եւ անվտանգության թույլտվություն տրամադրելիս անդամ պետությունները կարող են ստուգել այս պահանջների հետ համապատասխանությունը,

41) ինչ վերաբերում է փոխադրամիջոցներին, ապա շահագործման հանձնելու ընթացակարգը պետք է հստակեցվի՝ հաշվի առնելով մեկ կամ մեկից ավելի ենթահամակարգերից կազմված փոխադրամիջոցի սահմանումը: Բացի դրանից, քանի որ 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգները կապված են նոր եւ արդիականացված ենթահամակարգերի հետ, իսկ 2004/49/ԵՀ հրահանգը կապված է շահագործվող փոխադրամիջոցների հետ, փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելուն վերաբերող թույլտվություններին վերաբերող բոլոր դրույթները պետք է ներառվեն սույն Հրահանգում: Ավելին, փոխադրամիջոցների շահագործման հանձնումը դյուրացնելու եւ վարչարարությունը նվազեցնելու նպատակով փոխադրամիջոցի նմուշը թույլատրելու վերաբերյալ ընթացակարգ է ավելացվում: Այս ընթացակարգը պարզեցնելու եւ փոխադրամիջոցների նմուշները նշելու նպատակով Եվրոպական երկաթուղային գործակալությունը (այսուհետ՝ «Գործակալություն») պետք է ստեղծի եւ վարի փոխադրամիջոցների թույլատրված նմուշների Եվրոպական գրանցամատյան,

42) փորձը ցույց է տվել, որ ազգային մակարդակում նման ընթացակարգի կիրառումը հաճախ բարդ է եւ ենթակա է ազգային տարբեր պահանջների, որոնք թափանցիկ չեն եւ նույնիսկ կրկնում են միմյանց: Հետեւաբար, այս ընթացակարգը լուրջ խոչընդոտ է ստեղծում

երկաթուղային նոր ձեռնարկությունները հիմնելու համար, մասնավորապես՝ բեռնափոխադրման ոլորտում: Այդ պատճառով քայլեր պետք է ձեռնարկվեն՝ փոխադրամիջոցները թույլատրելու ընթացակարգերի հստակեցման եւ դյուրացման համար: Առաջին հերթին պետք է գործի մեկ թույլատրումը Համայնքի ամբողջ երկաթուղային ցանցի համար բավարար համարելու ընդհանուր սկզբունքը: Երկրորդ՝ ՀՏՄ-ներին համապատասխանող փոխադրամիջոցների թույլատրման ընթացակարգը պետք է ավելի պարզ եւ արագ լինի, քան ՀՏՄ-ին չհամապատասխանողների թույլատրման ընթացակարգը: Երրորդ՝ փոխադարձ ճանաչման սկզբունքը հնարավորինս շատ պետք է կիրառվի. եթե փոխադրամիջոցն արդեն շահագործման է հանձնվել անդամ պետություններից որեւէ մեկում, մյուս անդամ պետությունները չեն կիրառում ազգային կանոններ, որոնք սահմանում են ոչ անհրաժեշտ պահանջներ եւ ավելորդ հավաստումներ, եթե դրանք խստորեն անհրաժեշտ չեն՝ տվյալ ցանցի հետ փոխադրամիջոցի տեխնիկական համատեղելիությունը ստուգելու եւ հավաստելու համար: Ազգային կանոններն այս նպատակով դասակարգվում եւ համեմատվում են ըստ ստուգացանկի, որպեսզի սահմանվի, թե ազգային կանոնները պահանջների, բնութագրերի ու անվտանգության առումով որքանով կարող են հավասարազոր համարվել: Չորրորդ՝ ընթացակարգի արդյունքի հարցում պետք է պահպանվի իրավական որոշակիության սկզբունքը: Այս նպատակով, սահմանված ժամկետում անվտանգության ազգային մարմնի կողմից որոշման բացակայության դեպքում դիմողը փոխադրամիջոցը շահագործելու թույլտվություն է ստանում: Այդպիսի թույլտվությունը հնարավոր է միայն այն դեպքում, երբ փոխադրամիջոցն արդեն թույլատրվել է մեկ այլ անդամ պետությունում: Բացի դրանից՝ դա հնարավոր է երկաթուղային այն ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի այն կառավարչի դեպքում, որը 2004/49/ԵՀ հրահանգին համապատասխան, պատշաճորեն հավաստագրված է եւ այդպիսով կրում է այդպիսի փոխադրամիջոց օգտագործելու ամբողջ պատասխանատվությունը,

43) ՀՏՄ-ին համապատասխանող եւ ՀՏՄ-ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցների թույլատրման ընթացակարգերը տարբեր են: Կարող են լինել դեպքեր, երբ ընթացակարգի ընտրությունը հեշտ չէ: ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցների հասկացության շրջանակներում ընկալվող փոխադրամիջոցներն այն փոխադրամիջոցներն են, որոնց դեպքում համապատասխան բոլոր ՀՏՄ-ները, այդ թվում՝ առնվազն շարժակազմի վերաբերյալ ՀՏՄ-ն, ուժի մեջ են մտել: Սա կնշանակի, որ հիմնական պահանջների զգալի մասը սահմանվել է: Օրինակ՝ մինչեւ գնացքաքարշերի (լոկոմոտիվների) վերաբերյալ

սովորական ՀՏՄ-ն ուժի մեջ մտնելը, գնացքաքարշերն ընկալվում են ՀՏՄ-ներին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցների իմաստով, եթե անգամ դրանք համահունչ են համապատասխան մյուս ՀՏՄ-ներին, որոնք դրանց շահագործման հանձնվելու պահին ուժի մեջ են,

44) եթե հիմնական պահանջներին համապատասխանող որոշակի տեխնիկական կետեր պարզորոշ չեն կարող արտահայտվել ՀՏՄ-ում, ապա դրանք նշվում են ՀՏՄ-ի հավելվածում՝ որպես կամընտիր կարգավորման ենթակա կետեր: Եթե ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցն արդեն թույլատրվել է մեկ անդամ պետությունում, ապա հավելյալ թույլտվությունների համար հաշվի են առնվում կամընտիր կարգավորման ենթակա միայն այն կետերը, որոնք վերաբերում են փոխադրամիջոցի եւ ցանցի համատեղելիությանը,

45) ՀՏՄ-ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու ժամանակ ստուգվելիք պարամետրերի ցանկը երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության հասնելու կարելի տարրերից է, մասնավորապես, շահագործվող փոխադրամիջոցների դեպքում: Ցանկը կազմելիս հաշվի է առնվում սահմանափակ թվով ցանցերի հետ կապված փորձը: Հետեւաբար անհրաժեշտ է, որ Գործակալությունը վերանայի VII հավելվածում նշված պարամետրերը եւ Հանձնաժողովին ներկայացնի համապատասխան առաջարկություններ,

46) «ԵՀ» հավաստման ընթացակարգը պետք է հիմնված լինի ՀՏՄ-ների վրա: Այս ՀՏՄ-ների նկատմամբ կիրառվում են 93/38/ԵՏՀ հրահանգի 18-րդ հոդվածի դրույթները: Բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգերի ու ենթահամակարգերի գնահատման ընթացակարգի ուսումնասիրության համար պատասխանատու ծանուցվող մարմինները մասնավորապես եվրոպական մասնագրերի բացակայության պայմաններում համակարգում են իրենց որոշումները՝ հնարավորինս սերտորեն համագործակցելով,

47) ծանուցվող մարմինները պետք է այնպիսի կառուցվածք ունենան, որը հնարավորություն կտա բավարարելու տեխնիկական ներդաշնակեցման եւ համապատասխանության հավաստման նոր մոտեցման բոլոր ոլորտներում այս տեսակի մարմնի նկատմամբ կիրառվող չափորոշիչները, մասնավորապես՝ անկախության եւ իրավասությունների հետ կապված չափորոշիչները,

48) ՀՏՄ-ները պարբերաբար կվերանայվեն: Սխալների հայտնաբերման դեպքում հատուկ արագ ընթացակարգ է սահմանվում, ըստ որի նախնական ուղղումն առաջին հերթին համաձայնեցվում է կոմիտեի շրջանակներում եւ ապա հրապարակվում Գործակալության կողմից: Սրա շնորհիվ բոլոր շահառուները, այդ թվում՝ ոլորտում ներգրավված սուբյեկտները, ծանուցվող մարմինները եւ կառույցներն ավելի շուտ կկարողանան օգտագործել այդ ուղղումը մինչեւ Հանձնաժողովի կողմից պաշտոնական վերանայումը: Հանձնաժողովի պաշտոնական ուղղումների հետ շփոթելուց խուսափելու նպատակով կօգտագործվի տեխնիկական եզրակացություն եզրույթը: Այս ընթացակարգը համահունչ է այն մանդատին, որը Հանձնաժողովն ընդունել է 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգների շրջանակներում որոշակի գործողությունների կատարման նպատակով Եվրոպական երկաթուղային գործակալության մասով ստանձնած շրջանակային մանդատի վերաբերյալ 2007 թվականի հուլիսի 13-ի որոշման մեջ: Այնուամենայնիվ, եթե ՀՏՄ-ն պետք է էական կամ կրիտիկական սխալի պատճառով փոփոխվի, ապա կիրառվում է վերանայման ընթացակարգը,

49) տնօրինողի սահմանումը պետք է հնարավորինս մոտ լինի 1999 թվականի Միջազգային երկաթուղային փոխադրումների մասին կոնվենցիայում (ԿՄԵՓ) օգտագործված սահմանմանը: Մի շարք անձինք կարող են նշվել որպես տնօրինողներ, այդ թվում՝ սեփականատերը, բեռնափոխադրման վագոնների պարկով առետրային փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը, երկաթուղային ձեռնարկությանը երկարաժամկետ վարձակալությամբ փոխադրամիջոցներ տրամադրող ընկերությունը, ենթակառուցվածքը պահպանելու նպատակով փոխադրամիջոցներ օգտագործող երկաթուղային ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքի կառավարիչը: Այս անձինք հետեւում են, որ փոխադրամիջոցը երկաթուղային ձեռնարկության եւ ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից օգտագործվի փոխադրման նպատակով: Որեւէ կասկածից խուսափելու նպատակով տնօրինողն ավելի հստակորեն պետք է նշվի փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյաններում,

50) սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ միջոցառումներն ընդունվում են Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկման լիազորությունների իրականացման ընթացակարգերը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը [14] համապատասխան,

51) Հանձնաժողովը, մասնավորապես, ՀՏՄ-ներ ընդունելու եւ թարմացնելու լիազորություն ունի: Քանի որ այդ միջոցառումներն ընդհանուր բնույթ են կրում եւ նախատեսված են սույն

Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու, այդ թվում՝ այն նոր, ոչ էական տարրերով լրացնելու համար, ապա դրանք պետք է ընդունվեն 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա հոդվածով նախատեսված մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն,

52) եթե խիստ հրատապության պատճառով մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգի նորմալ ժամկետները չեն կարող պահպանվել, ապա Հանձնաժողովը պետք է կարողանա կիրառել 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(6) հոդվածով նախատեսված հրատապության ընթացակարգը, որպեսզի ընդունի ակտեր՝ նախատեսված սույն Հրահանգը ՀՏՄ-ներով կամ դրանց փոփոխություններով լրացնելու միջոցով դրա ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար,

53) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակը, մասնավորապես՝ Համայնքի մակարդակում երկաթուղային համակարգում համոզագործելիությունը, չի կարող բավարար չափով իրականացվել անդամ պետությունների կողմից, քանի որ առանձին ոչ մի անդամ պետություն այսպիսի համոզագործելիության հասնելու համար անհրաժեշտ քայլ ձեռնարկելու դիրք չունի, եւ հետեւաբար, կարող է իրականացվել Համայնքի մակարդակում, ուստի Համայնքը կարող է ընդունել ակտեր՝ Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածում նշված սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին համապատասխան՝ սույն Հրահանգով չի նախատեսվում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար,

54) Բարելավված օրինաստեղծ գործունեության մասին միջինստիտուցիոնալ համաձայնագրի 34-րդ կետի համաձայն [15]՝ անդամ պետությունները խրախուսվում են, իրենց եւ Համայնքի շահերից ելնելով, կազմելու սույն Հրահանգի եւ փոխատեղման ակտերի համեմատությունը հնարավորինս ներկայացնող աղյուսակներ եւ հրապարակել դրանք,

55) ազգային օրենքում սույն Հրահանգը փոխատեղելու պարտավորությունը վերաբերում է այն դրույթներին, որոնք նախորդ հրահանգների համեմատությամբ էապես տարբեր նորմեր են սահմանում, Չփոփոխված դրույթները փոխատեղելու պարտավորությունը սահմանված է ավելի վաղ հրահանգներով,

56) 2004/49/ԵՀ հրահանգի 14-րդ հոդվածը եւ 96/48/ԵՀ ու 2001/16/ԵՀ հրահանգներն այս պատճառով պետք է ուժը կորցրած ճանաչվեն,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Նպատակը եւ գործողության ոլորտը

1. Սույն Հրահանգով նախատեսվում է սահմանել այն պայմանները, որոնք 2004/49/ԵՀ հրահանգի դրույթներին համապատասխան կարգով, պետք է բավարարվեն՝ Համայնքի երկաթուղային համակարգում համագտագործելիության հասնելու համար: Այդ պայմանները վերաբերում են այս համակարգի մասերի նախագծմանը, կառուցմանը, շահագործման հանձնելուն, կատարելագործելուն, արդիականացնելուն, շահագործմանը եւ պահպանմանը, ինչպես նաեւ համակարգի շահագործմանն ու պահպանմանը մասնակցող անձնակազմի մասնագիտական որակավորմանը եւ առողջական ու անվտանգության պայմաններին:

2. Այս նպատակի իրականացումը պետք է հանգեցնի նրան, որ տեխնիկական ներդաշնակեցման օպտիմալ մակարդակ սահմանվի եւ հնարավոր լինի՝

ա) խթանելու, բարելավելու եւ զարգացնելու միջազգային երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունները Եվրոպական միությունում եւ երրորդ երկրների հետ համատեղ,

բ) նպաստելու սարքավորումների եւ ծառայությունների ներքին շուկայի աստիճանական ստեղծմանը՝ Համայնքում երկաթուղային համակարգի կառուցման, արդիականացման, կատարելագործման եւ շահագործման համար,

գ) նպաստելու Համայնքում երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությանը:

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

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

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

գ) մասնավոր սեփականություն համարվող երկաթուղային ենթակառուցվածքը եւ բացառապես այդպիսի ենթակառուցվածքում օգտագործվող գնացքները, որոնք գերազանցապես նախատեսված են սեփականատիրոջ բեռնափոխադրման գործողությունների համար.

դ) ենթակառուցվածքը եւ գնացքները, որոնք նախատեսված են բացառապես իրենց տեղական, պատմական կամ զբոսաշրջային նշանակությամբ օգտագործվելու համար.

4. ՀՏՄ-ների գործողության ոլորտը պետք է 8-րդ հոդվածով սահմանված կարգով աստիճանաբար տարածվի երկաթուղային ամբողջ համակարգի, այդ թվում՝ գլխավոր/ երկաթուղագծի՝ մեկից ավելի օգտագործողներ սպասարկող կամ դրա հնարավորությունն ունեցող տերմինալներից եւ նավահանգստի հիմնական կառուցվածքներից օգտվելու հնարավորության վրա, չհակասելով ՀՏՄ-ների կիրառմանը վերաբերող՝ 9-րդ հոդվածում նշված վերապահումներին:

Հոդված 2

Սահմանումները

Սույն Հրահանգի նպատակներով՝

ա) «անդրեվրոպական երկաթուղային համակարգ» նշանակում է անդրեվրոպական ավանդական եւ գերարագ երկաթուղային համակարգեր, որոնք սահմանված են I հավելվածի համապատասխանաբար 1-ին եւ 2-րդ կետերում.

բ) «համօգտագործելիություն» նշանակում է երկաթուղային համակարգի՝ այս գծերի համար պահանջվող մակարդակը բավարարող գնացքների անվտանգ եւ անխափան երթեւեկությունն ապահովելու կարողությունը: Այս կարողությունը կախված է կարգավորման, տեխնիկական եւ շահագործման բոլոր պայմաններից, որոնք պետք է ապահովել՝ հիմնական պահանջները բավարարելու համար.

գ) «գնացք» նշանակում է երկաթուղային գնացք, որը երկաթուղային գծի վրա տեղաշարժվում է իր սեփական անիվներով՝ քարշմամբ կամ առանց դրա: Գնացքը բաղկացած է մեկ կամ մի քանի կառուցվածքային եւ գործառույթային ենթահամակարգերից կամ դրանց մասերից.

դ) «ցանց» նշանակում է գծեր, կայարաններ, տերմինալներ եւ անշարժ սարքավորումներ բոլոր տեսակները, որոնք անհրաժեշտ են՝ երկաթուղային համակարգի անվտանգ եւ շարունակական շահագործումն ապահովելու համար.

ե) «ենթահամակարգեր» նշանակում է II հավելվածում ներկայացված կարգով երկաթուղային համակարգի բաժանման արդյունքը: Այս ենթահամակարգերը, որոնց համար հիմնական պահանջներ պետք է սահմանվեն, կարող են լինել կառուցվածքային կամ գործառնության.

զ) «համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասեր» նշանակում է ցանկացած տարրական բաղադրիչ, բաղադրիչների խումբ, սարքավորումների մասնակի կամ լրիվ կոմպլեկտ, որոնք ներառված են կամ նախատեսվում է, որ պետք է ներառվեն ենթահամակարգի մեջ, որոնցից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կախված է երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությունը: «բաղկացուցիչ մաս» հասկացությունը տարածվում է ինչպես նյութական, այնպես էլ ոչ նյութական օբյեկտների, ինչպես, օրինակ՝ համակարգչային ծրագրերի վրա.

է) «հիմնական պահանջներ» նշանակում է III հավելվածում նշված բոլոր պայմանները, որոնք պետք է բավարարեն երկաթուղային համակարգը, ենթահամակարգերը եւ համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը՝ ներառյալ միջերեսները.

ը) «եվրոպական մասնագիր» նշանակում է ընդհանուր տեխնիկական մասնագիր, եվրոպական տեխնիկական վկայագիր կամ եվրոպական ստանդարտը 2004/17/ԵՀ հրահանգի XXI հավելվածով սահմանված կարգով փոխատեղող ազգային ստանդարտ.

թ) «համագտագործելիության տեխնիկական մասնագիր» (ՀՏՄ) նշանակում է այս հրահանգին համապատասխան ընդունված մասնագիր, որը տարածվում է յուրաքանչյուր ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մասի վրա՝ հիմնական պահանջները բավարարելու եւ երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությունն ապահովելու նպատակով:

ժ) «ծանուցված մարմին» նշանակում է մարմիններ, որոնք պատասխանատու են համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանությունը եւ օգտագործման համար պիտանիությունը որոշելու կամ ենթահամակարգերի ստուգման ԵՀ ընթացակարգը գնահատելու համար.

ժա) «հիմնական պարամետրեր» նշանակում է կարգավորիչ, տեխնիկական կամ շահագործման պայման, որն առանցքային է համագործելիության հարցում եւ նշված է համապատասխան ՀՏՄ-ում.

ժբ) «առանձնահատուկ դեպք» նշանակում է երկաթուղային համակարգի ցանկացած հատված, որի համար հատուկ դրույթներ են անհրաժեշտ ժամանակավոր կամ վերջնական ՀՏՄ-ներում՝ աշխարհագրական, տեղագրական կամ քաղաքային միջավայրի սահմանափակումների կամ գործող համակարգի հետ համատեղելիության վրա ազդող սահմանափակումների պատճառով: Սա կարող է վերաբերել մասնավորապես Համայնքի երկաթուղային գծերից եւ ցանցերից մեկուսացված գծերին եւ ցանցերին, բեռնման եզրաչափքին, ռելսամեջի լայնությանը կամ գծերի միջեւ հեռավորությանը եւ գնացքներին, որոնք նախատեսված են բացառապես իրենց տեղական, պատմական կամ զբոսաշրջային նշանակությամբ օգտագործվելու համար, ինչպես նաեւ երրորդ երկրներում ստեղծված կամ դրանց համար նախատեսված գնացքներին.

ժգ) «արդիականացում» նշանակում է ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մասի ձեւափոխման ցանկացած մեծածավալ աշխատանք, որը բարելավում է համակարգի ընդհանուր գործունեությունը.

ժդ) «նորոգում» նշանակում է ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մասի փոխարինման ցանկացած մեծածավալ աշխատանք, որը չի փոխում համակարգի ընդհանուր գործունեությունը.

ժե) «գործող երկաթուղային համակարգ» նշանակում է կառուցվածք, որը բաղկացած է գծերից եւ գործող համակարգի անշարժ կայանքներից, ինչպես նաեւ այդ ենթակառուցվածքով երթեւեկող ցանկացած կարգի եւ ծագման գնացքներից.

ժզ) «պահպանման շրջանակներում փոխարինում» նշանակում է կանխարգելման կամ ուղղման պահպանման շրջանակներում բաղադրիչների փոխարինում նույնական ֆունկցիա եւ արտադրողականություն ունեցող մասերով.

ժէ) «շահագործման հանձնում» նշանակում է բոլոր գործողությունները, որոնցով ենթահամակարգը կամ գնացքը նախագծային շահագործման է դրվում.

ժը) «պատվիրատու» նշանակում է հանրային կամ մասնավոր ցանկացած կազմակերպություն, որը պատվիրում է ենթահամակարգի նախագծումը եւ (կամ) կառուցումը կամ արդիականացումը, կամ կատարելագործումը: Այդ կազմակերպությունը

կարող է լինել երկաթուղային ձեռնարկություն, ենթակառուցվածքի կառավարիչ կամ սեփականատեր, կամ կոնցեսիոներ, որը պատասխանատու է նախագծի իրականացման համար.

ժթ) «սեփականատեր» նշանակում է ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որը, տնօրինելով գնացքը կամ ունենալով այն օգտագործելու իրավունքը, շահագործում է գնացքը որպես փոխադրամիջոց եւ որպես այդպիսին գրանցված է 33-րդ հոդվածում նշված գնացքների ազգային ռեգիստրում.

ի) «զարգացման բարձրագույն փուլում գտնվող նախագիծ» նշանակում է ցանկացած նախագիծ, որի նախագծման (կառուցման) փուլը հասել է մի կետի, երբ տեխնիկական մասնագրում փոփոխությունը շահագրգիռ անդամ պետությունների համար անընդունելի կլիներ: Խոչընդոտը կարող է լինել իրավական, պայմանագրային, տնտեսական, ֆինանսական, սոցիալական կամ բնապահպանական բնույթի եւ պետք է պատշաճորեն հիմնավորվի.

իա) «ներդաշնակեցված ստանդարտ» նշանակում է եվրոպական ցանկացած ստանդարտ, որը Հանձնաժողովի կողմից վերապահված մանդատով ընդունվել է տեխնիկական ստանդարտների ու կանոնակարգերի եւ տեղեկատվական հասարակության ծառայությունների վերաբերյալ կանոնների դաշտում տեղեկատվության տրամադրման ընթացակարգ սահմանող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1998 թվականի հունիսի 22-ի 98/34/ԵՀ հրահանգի I հավելվածում [16] թվարկված ստանդարտացման եվրոպական մարմիններից մեկի կողմից, կազմվել է սույն Հրահանգի 6(3) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն, որն ինքնին կամ այլ ստանդարտների հետ իրավական դրույթի հետ համապատասխանությանը վերաբերող լուծում է ապահովում.

իբ) «անվտանգության ազգային մարմին» նշանակում է 2004/49/ԵՀ հրահանգի 3(ե) հոդվածով սահմանված անվտանգության մարմին.

իգ) «տեսակ» նշանակում է փոխադրամիջոցի տեսակ, որի համար սահմանված են փոխադրամիջոցի նախագծման հիմնական (որոշակի) բնութագրերը 93/465/ԵՏՀ որոշման «Բ» մոդուլում նկարագրված՝ տիպային նմուշի փորձաքննության միասնական հավաստագրում նշված կարգով.

իդ) «սերիա» նշանակում է կառուցվածքային նմանություններ ունեցող մի շարք փոխադրամիջոցներ.

իե) «Գործակալություն» նշանակում է «Եվրոպական երկաթուղային գործակալության հիմնադրման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի ապրիլի 29-ի (ԵՀ) թիվ 881/2004 (Գործակալության կանոնակարգ) կանոնակարգով [17] հիմնված Եվրոպական երկաթուղային գործակալություն.

իզ) «պահպանման համար պատասխանատու մարմին» նշանակում է փոխադրամիջոցի պահպանման համար պատասխանատու եւ որպես այդպիսին գրանցված է գնացքների ազգային ռեգիստրում:

Հոդված 3

Ընդհանուր համատեղելիություն

1. Սույն Հրահանգը վերաբերում է յուրաքանչյուր ենթահամակարգի համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի, միջերեսների եւ ընթացակարգերի հետ կապված դրույթներին, ինչպես նաեւ երկաթուղային համակարգի ընդհանուր համատեղելիության պայմաններին, որոնք անհրաժեշտ են դրա համօգտագործելիությունն ապահովելու համար:

2. Սույն Հրահանգի դրույթները պետք է կիրառվեն՝ չհակասելով Համայնքի որեւէ այլ համապատասխան դրույթի: Այնուամենայնիվ, համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի, այդ թվում միջերեսների դեպքում սույն Հրահանգի հիմնական պահանջների հետ համատեղելիության համար կարող է անհրաժեշտ լինել այդ նպատակով կազմված Եվրոպական առանձին մասնագրերի օգտագործումը:

Հոդված 4

Հիմնական պահանջներ

1. Երկաթուղային համակարգը, ենթահամակարգերը եւ համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը, այդ թվում միջերեսները, պետք է բավարարեն համապատասխան հիմնական պահանջները:
2. 2004/17/ԵՀ հրահանգի 34-րդ հոդվածում նշված հետագա տեխնիկական մասնագրերը, որոնք անհրաժեշտ են եվրոպական մասնագրերը կամ Համայնքում օգտագործվող այլ ստանդարտներն ամբողջական դարձնելու համար, պետք է չհակասեն հիմնական պահանջներին:

ԳԼՈՒԽ II

ՀԱՄՕԳՏԱԳՈՐԾԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՄԱՍՆԱԳՐԵՐ

Հոդված 5

ՀՏՄ-ների բովանդակությունը

1. Ենթահամակարգերից յուրաքանչյուրի վերաբերյալ պետք է գործի մեկ ՀՏՄ: Ենթահամակարգն անհրաժեշտության դեպքում կարող է կարգավորվել մի քանի ՀՏՄ-ներով եւ մեկ ՀՏՄ-ի գործողությունը կարող է տարածվել մի քանի ենթահամակարգերի վրա: ՀՏՄ-ն մշակելու կամ վերանայելու որոշման եւ դրա տեխնիկական, աշխարհագրական շրջանակի ընտրության համար 6(1) հոդվածով մանդատ է պահանջվում:
2. Ենթահամակարգերը սույն Հրահանգին համապատասխան կարգով պետք է համապատասխանեն դրանց շահագործման հանձնվելու, կատարելագործման կամ արդիականացման պահին գործող ՀՏՄ-ներին. համապատասխանությունը մշտապես պետք է պահպանվի յուրաքանչյուր ենթահամակարգի օգտագործման ընթացքում:
3. 1-ին հոդվածում նշված նպատակն իրականացնելու համար անհրաժեշտության սահմաններում յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ում պետք է՝

ա) նշվի ՀՏՄ-ի գործողության նախատեսված ոլորտը (I հավելվածում նշված ցանցի մաս կամ փոխադրամիջոցներ, II հավելվածում նշված ենթահամակարգ կամ ենթահամակարգի մաս)։

բ) համապատասխան յուրաքանչյուր ենթահամակարգի եւ դրանց միջերեսների համար սահմանվեն հիմնական պահանջներ՝ այլ ենթահամակարգերի հետ համեմատության միջոցով։

գ) սահմանվեն ֆունկցիոնալ եւ տեխնիկական մասնագրերը, որոնց պետք է համապատասխանեն ենթահամակարգը եւ դրա միջերեսները՝ այլ ենթահամակարգերի համեմատությամբ։ Այս մասնագրերն անհրաժեշտության դեպքում կարող են փոփոխվել ըստ ենթահամակարգի օգտագործման, ինչպես, օրինակ՝ ըստ I հավելվածով նախատեսված գծի, կայարանի եւ (կամ) փոխադրամիջոցի տեսակների։

դ) որոշվեն համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը եւ միջերեսները, որոնք պետք է նշվեն եվրոպական մասնագրերում, այդ թվում՝ եվրոպական ստանդարտներում, որոնք անհրաժեշտ են՝ երկաթուղային համակարգում համօգտագործելիության հասնելու համար։

ե) քննարկվող յուրաքանչյուր դեպքի համար սահմանվի, թե որ ընթացակարգերը պետք է օգտագործվեն՝ մի կողմից համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման, մյուս կողմից ենթահամակարգերի ԵՀ հավաստագրման համար։ Այս ընթացակարգերը պետք է հիմնվեն 93/465/ԵՏՀ որոշմամբ սահմանված մոդուլների վրա։

զ) նշվի ՀՏՄ-ների կիրառման ռազմավարությունը։ Մասնավորապես, անհրաժեշտ է սահմանել այն փուլերը, որոնք պետք է ավարտին հասցնել՝ գործող իրավիճակից անցում կատարելու վերջնական իրավիճակին, որում ՀՏՄ-ների հետ համապատասխանությունը նորմ է։

է) համապատասխան անձնակազմի համար ձեւակերպվեն վերոնշյալ ենթահամակարգի շահագործման եւ պահպանման համար անհրաժեշտ մասնագիտական որակավորումներն ու առողջապահական եւ անվտանգության պայմաններն աշխատանքում։

4. Յուրաքանչյուր ՀՏՄ պետք է կազմվի գործող ենթահամակարգի ուսումնասիրության հիման վրա եւ դրանում պետք է նշվի թիրախային ենթահամակարգը, որին կարելի է աստիճանաբար հասնել ողջամիտ ժամանակահատվածում։ Համապատասխանաբար,

ՀՏՄ-ներն աստիճանաբար ընդունելը եւ դրանց հետ համապատասխանության ապահովելն աստիճանաբար կօգնեն հասնելու երկաթուղային համակարգում համօգտագործելիության:

5. ՀՏՄ-ները պատշաճորեն պահպանում են յուրաքանչյուր անդամ պետության գործող երկաթուղային համակարգի համատեղելիությունը: Այս նպատակով յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի համար եւ՝ ցանցի, եւ՝ փոխադրամիջոցների առնչությամբ կարող են նախատեսվել հատուկ դեպքեր. առանձնահատուկ ուշադրություն պետք է դարձվի բեռնման եզրաչափին, ռելսամեջի լայնությանը կամ գծերի միջեւ հեռավորությանն ու երրորդ երկրներում ստեղծված կամ դրանց համար նախատեսված գնացքներին: Յուրաքանչյուր հատուկ դեպքի համար ՀՏՄ-ներում նախատեսվում են 3(գ) եւ (է) պարբերություններում նշված ՀՏՄ-ների տարրերի կիրառման կանոնները:

6. Եթե հիմնական պահանջներին համապատասխան որոշակի տեխնիկական հայեցակետեր պարզորոշ չեն կարող արտահայտվել ՀՏՄ-ում, ապա դրանք պետք է նշվեն ՀՏՄ-ի հավելվածում՝ որպես բաց կետեր: 17(3) հոդվածը կիրառվում է այս հայեցակետերի նկատմամբ:

7. ՀՏՄ-ները պետք է չխոչընդոտեն անդամ պետությունների որոշումներին, որոնք վերաբերում են ՀՏՄ-ներում չնշված՝ փոխադրամիջոցների երթեւեկության համար ենթակառուցվածքների օգտագործմանը:

8. ՀՏՄ-ները կարող են պարզ, հստակորեն ձեւակերպված հղում կատարել եվրոպական կամ միջազգային ստանդարտներին, կամ մասնագրերին, կամ Գործակալության հրապարակած տեխնիկական փաստաթղթերին, եթե սույն Հրահանգի նպատակն իրականացնելու համար դա խիստ անհրաժեշտ է: Նման դեպքում այս ստանդարտները կամ մասնագրերը (կամ դրանց համապատասխան մասերը) համարվում են համապատասխան ՀՏՄ-ներին հավելվածներ եւ պարտադիր են դառնում այն պահից, երբ ՀՏՄ-ն կիրառելի է: Այսպիսի ստանդարտների կամ մասնագրերի, կամ տեխնիկական փաստաթղթերի բացակայության պայմաններում եւ մինչեւ դրանց մշակումը, հղում կարող է կատարվել հստակորեն ձեւակերպված այլ նորմատիվ փաստաթղթերի. նման դեպքում սա վերաբերում է այն փաստաթղթերին, որոնք մատչելի եւ հանրության համար հասանելի են:

ՀՏՄ-ների ընդունումը, վերանայումը եւ հրապարակումը

1. ՀՏՄ-ների նախագծերը եւ ՀՏՄ-ներում փոփոխություն կատարելու հետագա նախագծերը կազմում է Գործակալությունը՝ սույն Հրահանգի 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան: Դրանք կազմվում են թիվ 881/2004 (ԵՀ) կանոնակարգի 3-րդ եւ 12-րդ հոդվածներին համապատասխան եւ այդ հոդվածներում նշված աշխատանքային խմբերի հետ համատեղ:

ՀՏՄ-ներով կամ դրանցում կատարված փոփոխություններով լրացնելու միջոցով սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված միջոցառումները պետք է ընդունվեն 29(4) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հանձնաժողովը խիստ հրատապության դեպքերում կարող է կիրառել 29(5) հոդվածում նշված հրատապության ընթացակարգը:

2. Գործակալությունը պատասխանատու է ՀՏՄ-ների վերանայումն ու թարմացումը նախապատրաստելու եւ Հանձնաժողովին ցանկացած առաջարկություն ներկայացնելու համար, որպեսզի հաշվի առնվեն տեխնոլոգիական զարգացումները կամ փոփոխվող սոցիալական պահանջները: Հանձնաժողովը 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեին տեղեկացնում է այդպիսի առաջարկությունների մասին:

3. ՀՏՄ-ի յուրաքանչյուր նախագիծ կազմվում է երկու փուլով:

Առաջին փուլում Գործակալությունը պետք է նշի ՀՏՄ-ի հիմնական պարամետրերը, ինչպես նաեւ մյուս ենթահամակարգերի հետ/միջեւ միջերեսները եւ այլ հատուկ դեպքեր, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել: Ամենակենսունակ այլընտրանքային լուծումները, որոնց տեխնիկական եւ տնտեսական հիմնավորում է կցվում, պետք է ներկայացվեն այս պարամետրերից եւ միջերեսներից յուրաքանչյուրի համար:

Երկրորդ փուլում Գործակալությունը պետք է մշակի ՀՏՄ-ի նախագիծն այս պարամետրերի հիման վրա: Գործակալությունն անհրաժեշտության դեպքում պետք է հաշվի առնի տեխնիկական առաջընթացը, ստանդարտացման ուղղությամբ նախկինում կատարված աշխատանքը, արդեն գործող աշխատանքային խմբերը եւ ընդունված հետազոտությունները: ՀՏՄ-ի նախագիծն կցվում է ՀՏՄ-ների կիրառման համար նախատեսված ծախսերի եւ օգուտների ընդհանուր գնահատման հաշվետվությունը, որը

նշում է ներգրավված բոլոր օպերատորների ու տնտեսավարող սուբյեկտների վրա հնարավոր ազդեցությունը:

4. Յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի (ներառյալ հիմնական պարամետրերը) մշակման, ընդունման եւ վերանայման ժամանակ պետք է հաշվի առնվեն քննարկված բոլոր տեխնիկական լուծումների գնահատված ծախսերը եւ օգուտները, ինչպես նաեւ այդ լուծումների միջեւ միջերեսները, որպեսզի սահմանվեն եւ կիրառվեն ամենաարժեքավոր լուծումները: Անդամ պետությունները պետք է մասնակցեն գնահատմանը՝ տրամադրելով անհրաժեշտ տվյալները:

5. 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեն կանոնավորապես պետք է տեղեկացվի ՀՏՄ-ների ուղղությամբ նախապատրաստական աշխատանքների վերաբերյալ: Այս աշխատանքի ընթացքում Հանձնաժողովը կարող է կոմիտեի պահանջով ձեակերպել ցանկացած տեխնիկական առաջադրանք կամ օգտակար առաջարկություն, որը վերաբերում է ՀՏՄ-ների նախագծմանն ու ծախսի եւ օգուտի վերլուծությանը: Մասնավորապես, Հանձնաժողովը կարող է անդամ պետությունների խնդրանքով պահանջել, որ այլընտրանքային լուծումներն ուսումնասիրվեն եւ այս այլընտրանքային լուծումների ծախսի եւ օգուտի գնահատումը շարադրվի ՀՏՄ-ի նախագծին կից հաշվետվության մեջ:

6. Յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի ընդունման ժամանակ, այդ ՀՏՄ-ների՝ ուժի մեջ մտնելու ամսաթիվը պետք է սահմանվի 29(4) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան: Եթե տարբեր ենթահամակարգեր տեխնիկական համատեղելիության նկատառումներով պետք է շահագործման հանձնվեն միաժամանակ, ապա համապատասխան ՀՏՄ-ների՝ ուժի մեջ մտնելու ամսաթիվը պետք է նույնը լինի:

7. ՀՏՄ-ների մշակման, ընդունման եւ վերանայման ժամանակ պետք է հաշվի առնվեն օգտագործողների կարծիքները՝ կապված այն բնութագրերի հետ, որոնք ուղղակի ազդեցություն ունեն իրենց կողմից շահագործվող ենթահամակարգերի օգտագործման պայմանների վրա: Գործակալությունն այդ նպատակով պետք է խորհրդակցի այն ընկերակցությունների եւ մարմինների հետ, որոնք ներկայացնում են օգտագործողներին ՀՏՄ-ների մշակման եւ վերանայման փուլերում: Գործակալությունը պետք է այդ խորհրդակցության արդյունքների վերաբերյալ հաշվետվություն կցի ՀՏՄ-ի նախագծին:

Կոմիտեի հետ 29(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան խորհրդակցելուց հետո Հանձնաժողովը պետք է կազմի այն

ընկերակցությունների եւ մարմինների ցանկը, որոնց հետ պետք է խորհրդակցի Գործակալությունը: Ցանկը կարող է վերանայվել կամ թարմացվել որեւէ անդամ պետության պահանջով կամ Հանձնաժողովի նախաձեռնությամբ:

8. ՀՏՄ-ների մշակման, ընդունման կամ վերանայման ժամանակ պետք է հաշվի առնվի սոցիալական գործընկերների եզրակացությունը 5(3)(է) հոդվածում նշված պայմանների վերաբերյալ:

Այս նպատակով սոցիալական գործընկերների հետ պետք է խորհրդակցել մինչեւ ՀՏՄ-ի նախագիծը ընդունման կամ վերանայման համար 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեին ներկայացնելը:

Սոցիալական գործընկերների հետ պետք է խորհրդակցել «Եվրոպական մակարդակում սոցիալական գործընկերների երկխոսությունը խթանող Սեկտորային երկխոսության կոմիտեների հիմնադրման մասին» Հանձնաժողովի 98/500/ԵՀ որոշման [18] համաձայն ստեղծված Սեկտորային երկխոսության կոմիտեի շրջանակներում: Սոցիալական գործընկերները պետք է տրամադրեն իրենց եզրակացությունը երեք ամսվա ընթացքում:

9. Եթե ՀՏՄ-ի վերանայումը հանգեցնում է պահանջների փոփոխության, ապա ՀՏՄ-ի նոր տարբերակը պետք է ապահովի ՀՏՄ-ի նախորդ տարբերակներին համապատասխան շահագործման հանձնված ենթահամակարգերի հետ համատեղելիություն:

Եթե անվտանգության կամ համոզագործելիության՝ պատշաճորեն հիմնավորված նկատառումներով այս ենթահամակարգերի համար նոր թույլտվություն, դրանց արդիականացում կամ կատարելագործում է անհրաժեշտ, ապա համապատասխան վերջնաժամկետներ պետք է նշանակվեն ՀՏՄ-ում կամ, անհրաժեշտության դեպքում, անդամ պետությունների կողմից:

10. ՀՏՄ-ները Հանձնաժողովի կողմից հրապարակվում են Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում:

Հոդված 7

Թերությունները ՀՏՄ-ում

1. Եթե ՀՏՄ-ի ընդունումից հետո պարզվում է, որ այն լիովին չի համապատասխանում հիմնական պահանջներին, ապա Գործակալությունը կարող է խորհրդակցել 29-րդ

հողվածում նշված կոմիտեի հետ որեւէ անդամ պետության պահանջով կամ Հանձնաժողովի նախաձեռնությամբ:

Հանձնաժողովը Գործակալությունից կարող է տեխնիկական եզրակացություն պահանջել: Հանձնաժողովը, ներգրավելով կոմիտեին, վերլուծում է տեխնիկական եզրակացությունը:

2. Եթե ՀՏՄ-ն անհրաժեշտ է փոփոխել աննշան սխալի պատճառով եւ անհապաղ վերանայումը հիմնավորված չէ, ապա Հանձնաժողովը կարող է առաջարկել օգտվել տեխնիկական եզրակացությունից, քանի դեռ ՀՏՄ-ն 6(1) հոդվածի համաձայն չի վերանայվել: Գործակալությունն այդ դեպքում հրապարակում է տեխնիկական եզրակացությունը:

3. Եթե ՀՏՄ-ն անհրաժեշտ է փոփոխել կարելի է կամ վճռական սխալի պատճառով, ապա անհապաղ կիրառվում է 6(1) հոդվածում նշված վերանայման ընթացակարգը:

Հոդված 8

ՀՏՄ-ների շրջանակի ընդլայնումը

1. Հանձնաժողովը, 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան, ընդունում է մեկ կամ մեկից ավելի կարգադրագրեր՝ ուղղված ՀՏՄ-ներ չունեցող գծերի ու փոխադրամիջոցների համար նոր ՀՏՄ-ների մշակմանը եւ (կամ) արդեն ընդունված ՀՏՄ-ների վերանայմանը:

2. Առաջին այսպիսի կարգադրագրով նշվում է նոր ՀՏՄ-ների եւ (կամ) ՀՏՄ-ների փոփոխությունների առաջին խումբը, որը պետք է ընդունվի մինչեւ 2012 թվականի հունվար ամիսը, չհակասելով 5(5) հոդվածին՝ բացառիկ դեպքեր նշելու հնարավորության առումով եւ չհակասելով հատուկ հանգամանքներում շեղումներ նախատեսող 9-րդ հոդվածին: Առաջին կարգադրագիրը պետք է կազմվի Գործակալության առաջարկության հիման վրա՝ որոշելու համար մշակվելիք նոր ՀՏՄ-ները եւ (կամ) գործող ՀՏՄ-ները, որոնք պետք է փոփոխվեն՝ հաշվի առնելով առաջարկված յուրաքանչյուր միջոցի սպասվող ծախսարդյունավետությունը եւ Համայնքի մակարդակում ձեռնարկվելիք միջոցների համաչափության սկզբունքը: Այս նպատակով պետք է բավարար ուշադրություն դարձվի I հավելվածի 4-րդ կետին եւ մի կողմից՝ գնացքների անխափան երթեւեկության եւ տեխնիկական ներդաշնակեցման նպատակների եւ մյուս կողմից՝ տվյալ տեսակի երթեւեկության անդրեմլրոպական, ազգային,

տարածաշրջանային կամ տեղական մակարդակների միջև անհրաժեշտ հավասարակշռությանը:

3. Նախքան ՀՏՄ-ի շրջանակի ընդլայնումն այնպես, որ այն ընդգրկի ամբողջ երկաթուղային ցանցը.

ա) թույլտվություն՝ շահագործման հանձնելու համար

- փոխադրամիջոցները եւ գնացքի ներսում տեղադրված կառավարման-հսկողության եւ ազդանշանային ենթահամակարգերը, որոնք պետք է առնվազն մասնակիորեն կիրառվեն ցանցի այն մասի համար, որի վրա ցանցի տվյալ մասի համար նախատեսված ՀՏՄ-ները դեռեւս չեն տարածվում.- ենթակառուցվածքը, էլեկտրականության եւ ռելսերի կողմում տեղադրված կառավարման-հսկողության եւ ազդանշանային ենթահամակարգերը ցանցի այն մասերում, որոնց վրա դեռեւս չեն տարածվում ՀՏՄ-ները.

պետք է տրվեն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 8-րդ հոդվածում կամ համապատասխան դեպքերում՝ սույն Հրահանգի 17(3) հոդվածում նշված ազգային կանոններին համապատասխան.

բ) այն փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու թույլտվությունը, որոնք ժամանակ առ ժամանակ օգտագործվում են ցանցի այն մասում, որի վրա ցանցի տվյալ մասի համար նախատեսված ՀՏՄ-ները դեռեւս չեն տարածվում, պետք է տրվի 21-27-րդ հոդվածներին եւ 2004/49/ԵՀ հրահանգի 8-րդ հոդվածում նշված ազգային կանոններին կամ համապատասխան դեպքերում՝ սույն Հրահանգի 17(3) հոդվածին համապատասխան:

4. Մշակման վերջնական փուլերում գտնվող ծրագրերի կամ այնպիսի ծրագրերի դեպքում, որոնց իրականացման ընթացքում պայմանագրի անհրաժեշտություն է առաջանում, անդամ պետությունը կարող է չկիրառել 2-րդ պարբերությանը համապատասխան ընդունված նոր կամ վերանայված ՀՏՄ-ները, եթե ՀՏՄ-ների համապատասխան փաթեթը հրապարակված է:

Հոդված 9

Շեղումները

1. Եթե համապատասխան հատուկ դեպքեր առկա չեն, ապա անդամ պետությունը կարող է, սույն հոդվածի համաձայն, չկիրառել մեկ կամ մեկից ավելի ՀՏՄ-ներ հետեւյալ դեպքերում՝

ա) առաջարկված նոր ենթահամակարգի դեպքում, գործող ենթահամակարգի արդիականացման կամ կատարելագործման կամ 1(1) հոդվածում նշված որեւէ բաղադրիչի համար, որը գտնվում է մշակման վերջնական փուլում կամ որի իրականացման ընթացքում պայմանագրի անհրաժեշտություն է առաջանում, եթե ՀՏՄ-ների համապատասխան փաթեթը հրապարակված է.

բ) գործող ենթահամակարգի արդիականացմանը կամ կատարելագործմանը վերաբերող ցանկացած ծրագրի դեպքում, եթե բեռնման եզրաչափքը, ռելսամեջի լայնությունը, գծերի միջեւ հեռավորությունը կամ էլեկտրաֆիկացման լարումն այս ՀՏՄ-ներում համապատասխան չեն գործող ենթահամակարգի բեռնման եզրաչափքին, ռելսամեջի լայնությանը, գծերի միջեւ հեռավորությանը կամ էլեկտրաֆիկացման լարմանը.

գ) առաջարկված նոր ենթահամակարգի կամ գործող ենթահամակարգի արդիականացման կամ կատարելագործման դեպքում այն պետության տարածքում, որի երկաթուղային ցանցը Համայնքի երկաթուղային ցանցից առանձնացված կամ մեկուսացված է ծովով կամ առանձնացված է հատուկ աշխարհագրական պայմանների պատճառով.

դ) գործող ենթահամակարգի՝ առաջարկված վերանայման, ընդլայնման կամ կատարելագործման դեպքում, եթե այս ՀՏՄ-ների կիրառումը չի վնասի ծրագրի տնտեսական կենսունակությանը եւ (կամ) երկաթուղային համակարգի համատեղելիությանն այդ անդամ պետությունում.

ե) եթե պատահարի կամ բնական աղետի հետեւանքով ցանցի արագ վերականգնման պայմանները տնտեսապես կամ տեխնիկապես թույլ չեն տալիս համապատասխան ՀՏՄ-ների մասնակի կամ լրիվ կիրառումը.

զ) եթե փոխադրամիջոցները շահագործվում են երրորդ երկրներ մտնող կամ դրանցից դուրս եկող գծերով, որոնց ռելսամեջի լայնությունը տարբեր է Համայնքում հիմնական երկաթուղային ցանցի ռելսամեջի լայնությունից

2. 1-ին պարբերությունում նշված դեպքերում տվյալ անդամ պետությունը Հանձնաժողովին փոխանցում է IX հավելվածով նախատեսված տեղեկություններ պարունակող փաթեթ: Հանձնաժողովը վերլուծում է անդամ պետության առաջարկած միջոցները եւ տեղեկացնում 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեին:

3. 1(ա) պարբերությունում նշված դեպքում յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի՝ ուժի մտնելուց հետո յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է Հանձնաժողովին փոխանցի այն ծրագրերի

ցուցակը, որոնք իրականացվում են իր տարածքում եւ մշակման վերջնական փուլում են գտնվում:

4. 1(ա), (գ) and (ե) պարբերություններում նշված դեպքերում Հանձնաժողովը ստուգում է փաթեթի համապատասխանությունը եւ տեղեկացնում է անդամ պետությանը վերլուծության արդյունքների մասին: Անհրաժեշտության դեպքում օգտագործվելիք մասնագրերի վերաբերյալ առաջարկություն պետք է կազմվի: Անդամ պետությունը կարող է անհապաղ կիրառել IX հավելվածում նշված դրույթները:

5. 1(բ), (դ) եւ (զ) պարբերություններում նշված դեպքերում Հանձնաժողովը 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան որոշում է կայացնում շեղման վերաբերյալ հայտ ընդունելու մասին: 1(բ) պարբերությունում նշված դեպքերում Հանձնաժողովի որոշումը չի տարածվում բեռնման եզրաչափի, ռելսամեջի լայնության վրա: Հանձնաժողովը կայացնում է իր որոշումը ամբողջական փաթեթում համապատասխան փաստաթղթերով հիմնավորված պահանջը ներկայացնելուց հետո վեց ամսվա ընթացքում: Նման որոշման բացակայության դեպքում պահանջը համարվում է ընդունված: Քանի դեռ Հանձնաժողովը որոշում չի կայացրել, անդամ պետությունը 1(զ) պարբերությունում նշված դեպքում կարող է կիրառել այլընտրանքային դրույթներ, որոնք նշված են IX հավելվածում:

6. Բոլոր անդամ պետությունները տեղեկացվում են վերլուծության եւ 4-րդ ու 5-րդ պարբերություններով նախատեսված ընթացակարգի արդյունքների մասին:

ԳԼՈՒԽ III

ՀԱՄՕԳՏԱԳՈՐԾԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ԲԱՂԿԱՑՈՒՑԻՉ ՄԱՍԵՐ

Հոդված 10

Համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի շուկայահանումը

1. Անդամ պետությունները ձեռնարկում են անհրաժեշտ բոլոր միջոցները, որպեսզի համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը՝

ա) շուկայահանվեն միայն այն դեպքում, երբ դրանք համօգտագործելիություն ապահովեն երկաթուղային համակարգում՝ միեւնույն ժամանակ բավարարելով հիմնական պահանջները.

բ) օգտագործվեն այդ նպատակով նախատեսված տիրույթում եւ պատշաճորեն տեղադրված լինեն ու պահպանվեն:

Այս դրույթները չեն խոչընդոտում բաղկացուցիչ մասերի շուկայահանումն այլ դեպքերում:

2. Անդամ պետությունները չեն կարող իրենց տարածքում եւ սույն Հրահանգի հիման վրա արգելել, սահմանափակել, խոչընդոտել համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի շուկայահանումը երկաթուղային համակարգում սույն Հրահանգին համապատասխան օգտագործման համար: Մասնավորապես, նրանք չեն կարող պահանջել այնպիսի ստուգումներ, որոնք արդեն կատարվել են որպես «ԵՀ» համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության մասին հայտարարագրի ընթացակարգի մաս, որի բաղադրիչները սահմանված են IV հավելվածում:

Հոդված 11

Համապատասխանություն եւ օգտագործման համար պիտանիություն

1. Անդամ պետությունները սույն Հրահանգի հիմնական պահանջներին համապատասխանող են համարում համօգտագործելիության այն բաղկացուցիչ մասերը, որոնք ունեն «ԵՀ» համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության մասին հայտարարագիր:

2. Համօգտագործելիության բոլոր բաղկացուցիչ մասերը ենթակա են համապատասխան ՀՏՄ-ում նշված՝ համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգին եւ ունենում են համապատասխան վկայագիր:

3. Անդամ պետությունները համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասը համարում են հիմնական պահանջները բավարարող, եթե այն համապատասխանում է այն պայմաններին, որոնք սահմանվում են համապատասխան ՀՏՄ-ում կամ համապատասխան եվրոպական մասնագրերում, որոնք այս պայմաններին համապատասխանելու համար են մշակվել:

4. Համապատասխան ՀՏՄ-ն ուժի մեջ մտնելու ժամանակ արդեն շահագործման հանձնված ենթահամակարգերի համար պահեստամասերը կարող են տեղադրվել այս ենթահամակարգերում՝ չպահպանելով 2-րդ պարբերությունում նշված ընթացակարգը:

5. ՀՏՄ-ներով կարող է նախատեսվել անցումային փուլ այն ապրանքների համար, որոնք ՀՏՄ-ներում նշված են որպես համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասեր եւ որոնք արդեն շուկայահանվել են, երբ ՀՏՄ-ներն ուժի մեջ են մտել: Այսպիսի բաղկացուցիչ մասերը պետք է բավարարեն 10(1) հոդվածի պայմանները:

Հոդված 12

Եվրոպական մասնագրերի հիմնական պահանջներին չհամապատասխանելը

Եթե անդամ պետությունը կամ Հանձնաժողովը պարզում է, որ սույն Հրահանգի նպատակներին ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն հասնելու համար օգտագործվող եվրոպական մասնագրերը չեն բավարարում հիմնական պահանջները, ապա 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեին պետք է տեղեկացնի դրա մասին, եւ Հանձնաժողովը պետք է ձեռք առնի ամենահարմար միջոցը, որն ընդգրկում է

ա) համապատասխան մասնագրերի մասնակի կամ լրիվ դուրսբերումը դրանք ներառող հրապարակումներից կամ դրանց փոփոխությունը՝ 98/34/ԵՀ հրահանգով ստեղծված կոմիտեի հետ խորհրդակցելուց հետո կամ

բ) ՀՏՄ-ի վերանայումը՝ 7-րդ հոդվածին համապատասխան:

Հոդված 13

«ԵՀ» համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին հայտարարագրի ընթացակարգը

1. Համօգտագործելիության բոլոր բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագիրը սահմանելու համար Համայնքում հիմնադրված արտադրողը կամ նրա լիազոր ներկայացուցիչը կիրառում է համապատասխան ՀՏՄ-ներով սահմանված դրույթները:

2. Եթե այդպես է պահանջում համապատասխան ՀՏՄ-ն, ապա համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասի համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգը կիրառվում է ծանուցված մարմնի կողմից, որին Համայնքում հիմնադրված արտադրողը կամ նրա լիազոր ներկայացուցիչը ներկայացրել են հայտը:

3. Եթե համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերն այլ հայեցակետերի վերաբերյալ Համայնքի այլ հրահանգների առարկան են, ապա համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագրում այդպիսի դեպքերում պետք է նշվի, որ համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը բավարարում են նաեւ այդ մյուս հրահանգների պահանջները:

4. Եթե ոչ արտադրողը, ոչ համայնքում հիմնադրված նրա լիազոր ներկայացուցիչը չեն բավարարել 1-ին եւ 3-րդ պարբերությունների պարտավորությունները, ապա այդ պարտավորությունները պարտադիր են դառնում այն անձի համար, ով շուկայահանում է համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը: Այս նույն պարտականությունները վերաբերում են ցանկացած մեկի, ով հավաքում է համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը կամ համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի հատվածները՝ ունենալով տարբեր աղբյուրներ կամ արտադրում է համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասեր իր իսկ օգտագործման համար, սույն Հրահանգի նպատակներով:

5. Չհակասելով 14-րդ հոդվածի դրույթներին՝

ա) յուրաքանչյուր դեպքում, եթե անդամ պետությունը պարզում է, որ համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագիրը պատշաճորեն չի կազմվել, Համայնքում հիմնադրված արտադրողից կամ նրա լիազոր ներկայացուցչից պահանջվում է, որ անհրաժեշտության դեպքում համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասը բերի համապատասխանության վիճակի եւ վերացնի խախտումը այդ անդամ պետության սահմանած պայմաններում:

բ) եթե անհամապատասխանությունը շարունակվում է, ապա անդամ պետությունը ձեռնարկում է համապատասխան բոլոր քայլերը՝ համագտագործելիության տվյալ բաղկացուցիչ մասի շուկայահանումը սահմանափակելու կամ արգելելու համար կամ ապահովում, որ այն հանվի շուկայից՝ 14-րդ հոդվածում սահմանված ընթացակարգերին համապատասխան:

**Համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի՝ հիմնական պահանջներին
չհամապատասխանելը**

1. Եթե անդամ պետությունը պարզում է, որ համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագրում նշված եւ շուկայահանված համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասը նախատեսված կերպով օգտագործվելու դեպքում ամենայն հավանականությամբ չի բավարարի հիմնական պահանջները, ապա անդամ պետությունը ձեռնարկում է անհրաժեշտ բոլոր քայլերը՝ դրա կիրառման ոլորտը սահմանափակելու, դրա օգտագործումն արգելելու կամ այն շուկայից հանելու համար: Անդամ պետությունն անհապաղ տեղեկացնում է Հանձնաժողովին ձեռնարկված միջոցառումների մասին եւ ներկայացնում իր որոշման պատճառները՝ մասնավորապես ընդգծելով, թե արդյոք անհամապատասխանությունն ի հայտ է եկել՝

ա) հիմնական պահանջներին չհամապատասխանելու պատճառով.

բ) եվրոպական մասնագրերը ոչ ճիշտ կիրառելու պատճառով այն դեպքում, երբ այդպիսի մասնագրերի կիրառումը հուսալի է /նպատակահարմար է/.

գ) եվրոպական մասնագրերի ոչ համարժեք լինելու պատճառով.

2. Հանձնաժողովը հնարավորինս շուտ խորհրդակցություն է անցկացնում շահագրգիռ կողմերի հետ: Եթե այդ խորհրդակցությունից հետո Հանձնաժողովը պարզում է, որ միջոցն արդարացված է, ապա այն դրա մասին անհապաղ տեղեկացնում է այդ միջոցը ձեռնարկած անդամ պետությանը եւ մյուս անդամ պետություններին: Եթե այդ խորհրդակցությունից հետո Հանձնաժողովը պարզում է, որ միջոցն արդարացված չէ, այն դրա մասին անհապաղ տեղեկացնում է այդ միջոցը ձեռնարկած անդամ պետությանը եւ Համայնքում հիմնադրված ձեռնարկատիրոջը կամ նրա լիազոր ներկայացուցչին: Եթե 1-ին պարբերությունում նշված որոշումը հիմնավորված է եվրոպական մասնագրերում առկա բացով, ապա կիրառվում է 12-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգը:

3. Եթե համապատասխանության «ԵՀ» հայտարարագիր ունեցող համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասը չի համապատասխանում, ապա իրավասու անդամ պետությունն անհրաժեշտ միջոցներ է ձեռնարկում ընդդեմ ցանկացածի անձի, ով կազմել է հայտարարագիրը եւ դրա մասին տեղեկացնում է Հանձնաժողովին ու մյուս անդամ պետություններին:

4. Հանձնաժողովն ապահովում է, որ անդամ պետությունները մշտապես տեղեկացված լինեն այս ընթացակարգի ընթացքի եւ արդյունքների մասին:

ԳԼՈՒԽ IV

ԵՆԹԱՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ

Հոդված 15

Շահագործման հանձնելու ընթացակարգը

1. Չհակասելով V գլխին՝ յուրաքանչյուր անդամ պետություն թույլ է տալիս երկաթուղային համակարգը կազմող կառուցվածքային այն ենթահամակարգերի շահագործման հանձնելը, որոնք գտնվում են կամ շահագործվում իր տարածքում:

Անդամ պետություններն այս նպատակով պետք է ձեռնարկեն համապատասխան բոլոր քայլերը, որպեսզի ապահովեն այս ենթահամակարգերի շահագործման հանձնվելը միայն այն դեպքում, երբ դրանք նախագծված, կառուցված կամ տեղադրված են այնպես, որ երկաթուղային համակարգում ներդրվելու ժամանակ բավարարեն իրենց վերաբերող հիմնական պահանջները: Մասնավորապես, նրանք պետք է ստուգեն՝

- այս ենթահամակարգերի համատեղելիությունը այն համակարգի հետ, որում դրանք ներդրվում են.
- այս ենթահամակարգերի անվտանգ ներդրումը համապատասխան 2004/49/ ԵՀ հրահանգի 4(3) եւ 6(3) հոդվածներին:

2. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն, մինչեւ այս ենթահամակարգերի շահագործման հանձնվելը, ստուգում է, որ առկայության դեպքում դրանք համապատասխանում են համապատասխան ՀՏՄ-ի՝ շահագործման եւ պահպանման վերաբերյալ դրույթներին:

3. Այս ենթահամակարգերի շահագործման հանձնվելուց հետո ստուգվում են՝

ա) ենթահամակարգերը՝ 2004/49/ԵՀ հրահանգի 11-րդ հոդվածի համաձայն՝ անվտանգության թույլտվության տրամադրման եւ վերահսկման առումով.

բ) փոխադրամիջոցները՝ 2004/49/ԵՀ հրահանգի 10-րդ հոդվածի համաձայն՝ անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրման եւ վերահսկման առումով:

Այդ նպատակով օգտագործվում են կառուցվածքային եւ ֆունկցիոնալ համապատասխան ՀՏՄ-ներով սահմանված գնահատման եւ հավաստման ընթացակարգերը:

Հոդված 16

Ենթահամակարգերի ազատ տեղաշարժը

Չհակասելով 15(1) հոդվածի դրույթներին՝ անդամ պետություններն իրենց տարածքում եւ սույն Հրահանգի հետ կապված հիմքերով չեն կարող արգելել, սահմանափակել կամ խոչընդոտել երկաթուղային համակարգը կազմող կառուցվածքային այն ենթահամակարգերի կառուցումը, շահագործման հանձնելը կամ շահագործումը, որոնք բավարարում են հիմնական պահանջները: Նրանք, մասնավորապես, չեն կարող պահանջել ստուգումներ, որոնք արդեն կատարվել են՝

- կամ որպես մաս ստուգման «ԵՀ» համապատասխանության հավաստման փաստաթղթին հանգեցնող ընթացակարգի, որի բաղադրիչները սահմանված են V հավելվածում.

- կամ այլ անդամ պետություններում սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց առաջ կամ հետո շահագործման նմանատիպ պայմաններում նմանատիպ պահանջների հետ համապատասխանությունն ստուգելու համար:

Հոդված 17

ՀՏՄ-ների եւ ազգային կանոնների հետ համապատասխանությունը

1. Անդամ պետությունները երկաթուղային համակարգը կազմող կառուցվածքային այն ենթահամակարգերը, որոնք նշված են ստուգման «ԵՀ» հայտարարագրում, համարում են համօգտագործելի եւ համապատասխան հիմնական պահանջները բավարարող:

2. հիմնական պահանջներին համապատասխան՝ համօգտագործելիության, երկաթուղային համակարգը կազմող կառուցվածքային ենթահամակարգերի ստուգումն առկայության դեպքում սահմանվում է ՀՏՄ-ների հիման վրա:

3. Անդամ պետությունները յուրաքանչյուր ենթահամակարգի համար կազմում են հիմնական պահանջների կատարման համար օգտագործվող տեխնիկական կանոնների ցուցակ եւ ներկայացնում այդ ցուցակը Հանձնաժողովին, եթե՝

- համապատասխան ոչ մի ՀՏՄ առկա չէ կամ
- 9-րդ հոդվածի համաձայն՝ շեղման մասին ծանուցվել է, կամ
- հատուկ դեպքը համապատասխան ՀՏՄ-ում չներառված տեխնիկական կանոնների կիրառում է պահանջում:

Այս ցուցակը ներկայացվում է կամ՝

- յուրաքանչյուր անգամ, երբ տեխնիկական կանոնների ցուցակը, որը, համաձայն 96/48/ԵՀ հրահանգի 16(3) հոդվածի եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգի 16(3) հոդվածի, պետք է ներկայացվեր մինչեւ 2005 թվականի ապրիլի 30-ը, փոփոխվել է, կամ
- շեղման մասին ծանուցվելուց հետո, կամ
- համապատասխան ՀՏՄ-ի հրապարակումից հետո:

Անդամ պետություններն այդ դեպքում նաեւ նշանակում են այն մարմիններին, որոնք պատասխանատու են տեխնիկական այս կանոնակարգերի դեպքում 18-րդ հոդվածում նշված հավաստման ընթացակարգը կիրառելու համար:

Հանձնաժողովն այս տեղեկությունները փոխանցում է Գործակալությանը. վերջինս հրապարակում է այն:

Անդամ պետությունները ծանուցված կանոնների ամբողջական տեքստը հասանելի են դարձնում Հանձնաժողովի պահանջով: Հետագա խոչընդոտների չառաջացման եւ 27-րդ հոդվածին համապատասխան, ազգային կանոնների դասակարգում առաջ քաշելու նպատակով, Հանձնաժողովը դիտանցում է անդամ պետությունների կողմից նոր կանոնների ներմուծումը: Եթե Հանձնաժողովը համարում է, որ նոր կանոնը հիմք է ստեղծում անդամ պետությունների միջեւ երկաթուղային տրանսպորտի օգտագործման կամայական խտրականության կամ քողարկված սահմանափակման համար, ապա տվյալ անդամ պետությանն ուղղված որոշում է ընդունվում՝ 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Անդամ պետությունները կարող են չծանուցել խիստ տեղական բնույթի կանոններ եւ սահմանափակումներ: Անդամ պետություններն այդ դեպքում նշում են նման կանոնները եւ սահմանափակումները 35-րդ հոդվածում նշված ենթակառուցվածքների ռեգիստրներում:

Անդամ պետություններն ապահովում են, որ պարտադիր տեխնիկական կանոնները հրապարակվեն եւ հասանելի դառնան բոլոր ենթակառուցվածքների կառավարիչների,

երկաթուղային ձեռնարկությունների եւ շահագործման հանձնելու թույլտվության համար դիմողների համար՝ շահագրգիռ կողմերի համար հասկանալի պարզ լեզվով:

Հոդված 18

Ստուգման «ԵՀ» հայտարարագիր սահմանելու ընթացակարգը

1. Ստուգման «ԵՀ» հայտարարագիր սահմանելու համար դիմողն առաջարկում է ծանուցված մարմին, որին ընտրել է այդ նպատակով, կիրառել VI հավելվածում նշված «ԵՀ» հավաստման ընթացակարգը: Դիմող կարող է լինել պատվիրատուն կամ արտադրողը, կամ նրանց լիազորված ներկայացուցիչը Համայնքի տարածքում:
2. Ենթահամակարգի «ԵՀ» հավաստման համար պատասխանատու ծանուցված մարմնի առաջադրանքն սկսվում է նախագծման փուլից եւ ընդգրկում է արտադրության ամբողջ ընթացքը մինչեւ ենթահամակարգը շահագործման հանձնելուց առաջ ընդունելու փուլը: Այն նաեւ ներառում է համապատասխան ՀՏՄ-ում եւ 34-րդ ու 35-րդ հոդվածներում նշված ռեգիստրներում առկա տեղեկատվության հիման վրա ստուգելը տվյալ ենթահամակարգի միջերեսների համապատասխանությունն այն համակարգին, որում ենթահամակարգը ներդրված է:
3. Ծանուցված մարմինը պատասխանատու է կազմելու համար տեխնիկական անձնագիրը, որը կցվում է հավաստագրման «ԵՀ» հայտարարագրին: Տեխնիկական անձնագիրը ներառում է բոլոր անհրաժեշտ փաստաթղթերը՝ կապված ենթահամակարգի բնութագրերի հետ եւ անհրաժեշտության դեպքում բոլոր այն փաստաթղթերը, որոնք հաստատում են համագործակցության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանությունը: Այն նաեւ ներառում է այն տարրերը, որոնք կապված են օգտագործման պայմանների ու սահմանափակումների եւ պահպանման, մշտական կամ ընթացիկ դիտանցման, համապատասխանեցման եւ պահպանման հետ:
4. Ծանուցված մարմինը կարող է ներկայացնել ստուգաչափման միջանկյալ տեղեկանք՝ հավաստագրման ընթացակարգի որոշակի փուլերի կամ ենթահամակարգի որոշակի մասերի համար: Նման դեպքում կիրառվում է VI հավելվածում սահմանված ընթացակարգը:
5. Եթե համապատասխան ՀՏՄ-ները թույլ են տալիս, ապա ծանուցված մարմինը կարող է համապատասխանության տեղեկանք ներկայացնել մի շարք ենթահամակարգերի կամ այդ ենթահամակարգերի որոշակի մասերի համար:

Հոդված 19

Ենթահամակարգերի՝ հիմնական պահանջներին չհամապատասխանելը

1. Եթե անդամ պետությունը համարում է, որ հավաստիացման «ԵՀ» հայտարարագրում նշված, տեխնիկական անձնագիր ունեցող կառուցվածքային որեւէ ենթահամակարգ լիովին չի համապատասխանում սույն Հրահանգին եւ, մասնավորապես, չի բավարարում հիմնական պահանջները, ապա կարող է պահանջել, որ հավելյալ ստուգումներ կատարվեն:
2. Անդամ պետությունը պահանջելիս անհապաղ տեղեկացնում է Հանձնաժողովին պահանջված հավելյալ ցանկացած ստուգման մասին եւ ներկայացնում դրա պատճառները: Հանձնաժողովը խորհրդակցում է շահագրգիռ կողմերի հետ:
3. Պահանջը ներկայացնելիս անդամ պետությունը նշում է, թե արդյոք սույն Հրահանգին լիովին չհամապատասխանելը՝
 - ա) հիմնական պահանջներին կամ ՀՏՄ-ին չհամապատասխանելու, ՀՏՄ-ի ոչ ճիշտ կիրառման պատճառով է: Հանձնաժողովն այդ դեպքում անհապաղ տեղեկացնում է այն անդամ պետությանը, որի տարածքում բնակվում է հավաստիացման «ԵՀ» հայտարարագիրը սխալ կազմած անձը եւ պահանջում, որ անդամ պետությունը համապատասխան միջոցներ ձեռնարկի.
 - բ) ՀՏՄ-ի անհամապատասխանության պատճառով: Այդ դեպքում կիրառվում է ՀՏՄ-ի փոփոխման՝ 7-րդ հոդվածում նշված ընթացակարգը:

Հոդված 20

Արդիականացումից կամ կատարելագործումից հետո գործող ենթահամակարգերը շահագործման հանձնելը

1. Արդիականացման կամ կատարելագործման դեպքում, պատվիրատուն կամ արտադրողը ծրագիրը նկարագրող փաթեթ են ուղարկում համապատասխան անդամ պետություն: Անդամ պետությունը քննում է այս փաթեթը եւ, հաշվի առնելով համապատասխան ՀՏՄ-ում նշված իրականացման ռազմավարությունը, որոշում է, թե արդյոք աշխատանքների ծավալով պայմանավորված, անհրաժեշտ է սույն Հրահանգի իմաստով շահագործման հանձնելու նոր թույլտվություն:

Շահագործման հանձնելու այս նոր թույլտվությունն անհրաժեշտ է այն դեպքում, երբ նախատեսված աշխատանքները կարող են լրջորեն ազդել համապատասխան ենթահամակարգի անվտանգության ընդհանուր մակարդակի վրա: Եթե նոր թույլտվություն է անհրաժեշտ, ապա անդամ պետությունը որոշում է, թե ինչ չափով ՀՏՄ-ների պետք է կիրառվեն ծրագրի նկատմամբ:

Անդամ պետությունն իր որոշումը կայացնում է դիմողի կողմից ամբողջական փաթեթը ներկայացվելուց հետո չորս ամսից ոչ ուշ :

2. Եթե նոր թույլտվություն է անհրաժեշտ, եւ եթե ՀՏՄ-ն լիովին չի կիրառվում, ապա անդամ պետությունները Հանձնաժողովին հայտնում են հետեւյալ տեղեկությունները՝

- ՀՏՄ-ի լրիվ չկիրառման պատճառը.

- տեխնիկական բնութագրերը, որոնք կարող են կիրառվել ՀՏՄ-ի փոխարեն.

- մարմինները, որոնք պատասխանատու են այդ բնութագրերի դեպքում 18-րդ հոդվածում նշված հավաստիացման ընթացակարգի կիրառման համար:

3. Հանձնաժողովը 2-րդ պարբերությունում նշված տեղեկությունները փոխանցում է Գործակալությանը. վերջինս հրապարակում է այն:

ԳԼՈՒԽ V

ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐ

Հոդված 21

Փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու թույլտվությունը

1. Մինչեւ ցանցում օգտագործվելը, այս ցանցի հետ կապված հարցերով իրավասու անվտանգության ազգային մարմինը փոխադրամիջոցը շահագործման հանձնելու թույլտվություն է տրամադրում, եթե սույն գլխով այլ բան նախատեսված չէ:

2. ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցի համար թույլտվություն է տրամադրվում 22-րդ եւ 23-րդ հոդվածների համաձայն:

3. ՀՏՄ-ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցի համար թույլտվություն է տրամադրվում 24-րդ եւ 25-րդ հոդվածներին համապատասխան:

4. Թույլատրված տիպային նմուշին համապատասխանող փոխադրամիջոցի համար թույլտվություն է տրամադրվում 26-րդ հոդվածին համապատասխան:

5. Մեկ անդամ պետության տրամադրած թույլտվությունը վավեր է բոլոր անդամ պետություններում՝ չսահմանափակելով 23-րդ եւ 25-րդ հոդվածների՝ հավելյալ թույլտվությունների վերաբերյալ դրույթների գործողությունը: Անդամ պետությունները հատուկ ազգային կանոններ ընդունելով կամ սույն Հրահանգը կատարող ազգային դրույթների միջոցով հստակեցնում են, թե արդյոք հավելյալ թույլտվություններ են անհրաժեշտ՝ համաձայն 23-րդ հոդվածի համապատասխան դրույթների՝ ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցների դեպքում եւ համաձայն 25-րդ հոդվածի համապատասխան դրույթների՝ ՀՏՄ-ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցների դեպքում:

6. Շահագործման հանձնելու թույլտվության համար բոլոր հայտերի վերաբերյալ անվտանգության ազգային իրավասու մարմինը որոշում է կայացնում՝ 22-րդ եւ 23-րդ հոդվածների կամ 24-րդ եւ 25-րդ հոդվածների համաձայն:

7. Անվտանգության ազգային իրավասու մարմնի կողմից փոխադրամիջոցի շահագործման հանձնելը մերժող ցանկացած որոշում պետք է պատշաճորեն հիմնավորվի: Դիմողը բացասական որոշում ստանալուց հետո մեկ ամսվա ընթացքում կարող է պահանջել, որ անվտանգության ազգային իրավասու մարմինը վերանայի որոշումը պատշաճորեն հիմնավորված պատճառներով: Անվտանգության ազգային մարմինը դիմումն ստանալու պահից սկսած երկու ամիս ունի՝ իր որոշումը հաստատելու կամ չեղյալ հայտարարելու համար: Եթե բացասական որոշումը հաստատվում է, ապա դիմողը կարող է պահանջել, որ անդամ պետության կողմից 2004/49/ԵՀ հրահանգի 17(3) հոդվածի համաձայն նշանակված վերաքննիչ մարմինը վերանայի որոշումը պատշաճորեն հիմնավորված պատճառների առկայության դեպքում: Անդամ պետությունները բողոքարկման այս ընթացակարգի նպատակով կարող են նշանակել 2001/14/ԵՀ հրահանգի 30-րդ հոդվածին համապատասխան ստեղծված կարգավորիչ մարմին:

8. Սահմանված ժամկետներում 23(7) եւ 25(5) հոդվածներում նշված կարգով անվտանգության հարցով ազգային իրավասու մարմնի որոշման բացակայության դեպքում, տվյալ փոխադրամիջոցի շահագործման հանձնումը այս ժամկետներին հաջորդող

երեքամյա ժամանակահատվածից հետո համարվում է թույլատրված : Սույն պարբերության համաձայն տրամադրված թույլտվությունները վավեր են միայն այն ցանցում, որի վերաբերյալ անվտանգության հարցով ազգային իրավասու մարմինը սահմանված ժամկետներում գործողություն չի ձեռնարկել:

9. Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը, որը նախատեսում է չեղյալ համարել փոխադրամիջոցը շահագործման հանձնելու՝ իր կողմից տրված թույլտվությունը կամ դիմողին 8-րդ պարբերությանը համապատասխան տրված թույլտվությունը, կիրառում է 2004/49/ԵՀ հրահանգի 10(5) հոդվածում նշված անվտանգության վկայագրի վերանայման ընթացակարգը կամ, հնարավորության դեպքում, այդ հրահանգի 11(2) հոդվածում նշված անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատների ընթացակարգը:

10. Բողոքարկման ընթացակարգի դեպքում վերաքննիչ մարմինը կարող է Գործակալությունից պահանջել եզրակացություն, որն այդ դեպքում կարող է տրվել պահանջը ներկայացնելուց հետո մեկ ամսվա ընթացքում եւ ծանուցվի դիմողին, վերաքննիչ իրավասու մարմինն է անվտանգության հարցով իրավասու ազգային մարմինն, որը հրաժարվում է տրամադրել թույլտվությունը:

11. Եթե փոխադրամիջոցն անցնում է անդամ պետության եւ երրորդ երկրի տարածքով այն ցանցով, որի ռեյսամեջի լայնությունը երկաթուղային Համայնքի ներսում գլխավոր ցանցի ռեյսամեջի լայնությունից տարբերվում է եւ որի համար 9(5) հոդվածի համաձայն շեղում կատարելու իրավունք է տրամադրվում կամ որոնք հատուկ դեպքերի շարքին են դասվում, ապա 22-րդ եւ 24-րդ հոդվածներում նշված ազգային կանոններում կարող են ներառվել միջազգային պայմանագրերն այնքանով, որքանով դրանք համապատասխանում են Համայնքի օրենսդրությանը:

12. Մինչեւ 2008 թվականի հուլիսի 19-ը տրամադրված շահագործման հանձնելու թույլտվությունները, ներառյալ միջազգային պայմանագրերը, մասնավորապես՝ Ուղեւորատար վագոնների վերաբերյալ միջազգային կանոնակարգի [RIC, Regolamento Internazionale Carrozze] եւ Բեռնատար վագոնների վերաբերյալ միջազգային կանոնակարգի [RIV, Regolamento Internazionale Veicoli] հիման վրա տրամադրված թույլտվությունները, վավեր են՝ համապատասխան այն պայմաններին, որոնցում այդ թույլտվությունները տրվել են: Սույն դրույթը գերակայում է 22-րդ եւ 25-րդ հոդվածների նկատմամբ:

13. Անդամ պետությունները կարող են թույլտվություն տրամադրել մի շարք փոխադրամիջոցներ շահագործման հանձնելու համար: Այդ նպատակով, անվտանգության

հարցով ազգային մարմինը ծանուցում է դիմողին այն ընթացակարգի վերաբերյալ, որը պետք է կիրառվի:

14. Սույն հոդվածի համաձայն տրված շահագործման հանձնելու թույլտվությանը չհակասելով՝ համապատասխան ցանցում փոխադրամիջոցը շահագործելու համար երկաթուղային ձեռնարկությունների եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչների նկատմամբ սահմանված մյուս պայմանները՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 9-րդ, 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածներին:

Հոդված 22

ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու առաջին թույլտվությունը

1. Սույն հոդվածը կիրառվում է այն փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնք համապատասխանում են շահագործման հանձնելու պահին ուժի մեջ եղող ՀՏՄ-ներին, եթե հիմնական պահանջների զգալի մասը սահմանված է այդ ՀՏՄ-ներում եւ եթե շարժակազմի վերաբերյալ համապատասխան ՀՏՄ-ն ուժի մեջ է մտել եւ կիրառելի է:

2. Անվտանգության ազգային մարմինը տրամադրում է առաջին թույլտվությունը՝

ա) եթե փոխադրամիջոցի կառուցվածքային բոլոր ենթահամակարգերի համար թույլտվություն է տրամադրվել՝ համապատասխան 4-րդ գլխի դրույթների, ապա թույլտվությունը տրվում է առանց հետագա ստուգումների.

բ) 18-րդ հոդվածում սահմանված հաստատման անհրաժեշտ բոլոր «ԵՀ» հայտարարագրերն ունեցող փոխադրամիջոցների դեպքում. չափանիշները, որոնց համապատասխանելն անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կարող է ստուգել շահագործման հանձնելու թույլտվություն տալու նպատակով, կարող են վերաբերել միայն՝

- փոխադրամիջոցի համապատասխան ենթահամակարգերի եւ դրանց անվտանգ ներդրման միջեւ տեխնիկական համատեղելիությանը՝ համաձայն 15(1) հոդվածի.

- փոխադրամիջոցի եւ համապատասխան ցանցի միջեւ տեխնիկական համատեղելիությանը.

- բաց կետերի /բաց մնացած հարցերի/ համար կիրառելի ազգային կանոններին.

- համապատասխան ՀՏՄ-ներում պատշաճորեն հիմնավորված հատուկ դեպքերի համար կիրառելի ազգային կանոններին:

Հոդված 23

ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու հավելյալ թույլտվությունը

1. Փոխադրամիջոցները, որոնք լիովին համապատասխանում են այն ՀՏՄ-ներին, որոնք ընդգրկում են համապատասխան ենթահամակարգերի բոլոր հայեցակետերն առանց հատուկ դեպքերի եւ առանց փոխադրամիջոցի ու ցանցի միջեւ տեխնիկական համապատասխանությանը խստորեն առնչվող բաց կետերի, ենթակա չեն շահագործման հանձնելու ցանկացած հավելյալ թույլտվության, քանի դեռ դրանք օգտագործվում են ՀՏՄ-ին համապատասխանող ցանցերում այլ անդամ պետություններում կամ համապատասխան ՀՏՄ-ներում նշված պայմաններում:

2. 22-րդ հոդվածին համապատասխան շահագործման հանձնված, բայց 1-ին պարբերությունում չնշված փոխադրամիջոցների դեպքում անդամ պետությունները որոշում են, թե արդյոք իրենց տարածքին վերաբերող հավելյալ թույլտվություններ են անհրաժեշտ: Այս դեպքում կիրառվում են 3-րդ եւ 7-րդ պարբերությունները:

3. Դիմողն անվտանգության հարցով ազգային մարմին ներկայացնում է նյութերի փաթեթ՝ փոխադրամիջոցի կամ փոխադրամիջոցի տիպային նմուշի եւ ցանցում դրա նախատեսված օգտագործման վերաբերյալ: Փաթեթը պարունակում է հետեւյալ տեղեկություններ՝

ա) փաստաթղթերով հիմնավորված ապացույց այն մասին, որ փոխադրամիջոցը շահագործման հանձնելը 22-րդ հոդվածին համապատասխան կարգով թույլատրված է մեկ այլ անդամ պետությունում:

բ) VI հավելվածում նշված տեխնիկական անձնագրի կրկնօրինակը: Տվյալներ գրանցող հարմարանք ունեցող փոխադրամիջոցների դեպքում այն պետք է ընդգրկի դուրսբերումը եւ գնահատումը թույլատրող՝ տվյալների հավաքման ընթացակարգի վերաբերյալ տեղեկությունները, եթե դրանք համապատասխան ՀՏՄ-ի հետ ներդաշնակեցված չեն:

գ) գրանցում, որի մեջ ներկայացված է փոխադրամիջոցների պահպանման պատմությունը եւ, առկայության դեպքում, թույլտվությունից հետո ձեռնարկված տեխնիկական ձեւափոխությունները:

դ) տեխնիկական եւ շահագործման բնութագրերի վերաբերյալ փաստաթուղթ, որով ցույց է տրվում, որ փոխադրամիջոցը համապատասխանում է ենթակառուցվածքներին եւ անշարժ կայանքներին, այդ թվում՝ կլիմայական պայմաններին եւ էլեկտրամատակարարման համակարգին, հսկողության-կառավարման եւ ազդանշանային համակարգին, ռելսամեջի լայնությանը եւ ենթակառուցվածքի պարամետրերին, սոնու վրա թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքին եւ ցանցի մյուս սահմանափակումներին:

4. Անվտանգության հարցով ազգային մարմնի կողմից ստուգվող չափանիշները կարող են վերաբերել միայն՝

- փոխադրամիջոցի եւ տվյալ ցանցի տեխնիկական համատեղելիությանը՝ ներառյալ այդ համատեղելիությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ բաց կետերի համար կիրառելի ազգային կանոնները.

- համապատասխան ՀՏՄ-ներում պատշաճորեն նշված հատուկ դեպքերի համար կիրառելի ազգային կանոններին:

5. Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կարող է պահանջել, որ ներկայացվեն հավելյալ տեղեկություններ, 2004/49/ԵՀ հրահանգի 6(3)(ա) հոդվածի համաձայն ռիսկերի վերլուծություններ կատարվեն կամ ցանցում փորձարկումներ կատարվեն՝ 4-րդ պարբերությունում նշված չափանիշները հաստատելու համար: Այնուամենայնիվ, սույն Հրահանգի 27-րդ հոդվածում նշված ուղեցույցի ընդունումից հետո անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կարող է նման հաստատում իրականացնել միայն այդ փաստաթղթում առանձնացվող Բ եւ Գ խմբերին վերաբերող ազգային կանոնների հիման վրա:

6. Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը դիմողի հետ խորհրդակցելուց հետո սահմանում է պահանջված հավելյալ տեղեկությունների, ռիսկերի վերլուծությունների եւ փորձարկումների շրջանակը եւ բովանդակությունը: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, խորհրդակցելով դիմողի հետ, բոլոր ջանքերը պետք է գործադրի՝ ապահովելու համար, որ ցանկացած փորձարկում իրականացվի դիմողի պահանջից հետո երեք ամսվա ընթացքում: Անհրաժեշտության դեպքում անվտանգության հարցով ազգային մարմինը միջոցներ է ձեռնարկում փորձարկումների իրականացումն ապահովելու համար:

7. Շահագործման հանձնելու թույլտվության համար սույն հոդվածին համապատասխան ներկայացված բոլոր հայտերի վերաբերյալ անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կայացնում է որոշում հնարավորինս շուտ եւ ոչ ուշ, քան՝

ա) 3-րդ պարբերության մեջ նշված նյութերի փաթեթը ներկայացվելուց երկու ամիս հետո.

բ) առկայության դեպքում, անվտանգության հարցով ազգային մարմնի պահանջած ցանկացած հավելյալ տեղեկության տրամադրումից մեկ ամիս հետո.

բ) առկայության դեպքում, անվտանգության հարցով ազգային մարմնի պահանջած փորձարկումների արդյունքները տրամադրելուց մեկ ամիս հետո.

Հոդված 24

ՀՏՄ–ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու առաջին թույլտվությունը

1. Սույն հոդվածը կիրառվում է շահագործման հանձնելու պահին ուժի մեջ եղած ՀՏՄ–ներին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցների նկատմամբ, ներառյալ շեղումների ենթակա փոխադրամիջոցները, կամ եթե հիմնական պահանջների զգալի մասը մեկ կամ մեկից ավելի ՀՏՄ–ներում սահմանված չէ:

2. Անվտանգության ազգային մարմինը տրամադրում է առաջին թույլտվությունը հետևյալ դեպքերում՝

- ՀՏՄ–ում նշված տեխնիկական հայեցակետերի համար, առկայության դեպքում, կիրառելով համապատասխանության հավաստման «ԵՀ» ընթացակարգը.

- տեխնիկական այլ հայեցակետերի, ազգային կանոնների համար կիրառվում են սույն Հրահանգի 17(3) հոդվածի եւ 2004/49/ԵՀ հրահանգի 8-րդ հոդվածի դրույթները:

Սույն առաջին թույլտվությունը վավեր է միայն այն երկրի ցանցում, որը տվել է այն:

Հոդված 25

ՀՏՄ–ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու հավելյալ թույլտվությունները

1. Անդամ երկրներից մեկում 21(12) եւ 24–րդ հոդվածներին համապատասխան շահագործման հանձնելու թույլտվություն ստացած փոխադրամիջոցների դեպքում, մյուս անդամ պետությունները կարող են, սույն հոդվածի համաձայն, որոշել, թե արդյոք

անհրաժեշտ են հավելյալ թույլտվություններ իրենց տարածքում շահագործման հանձնելու համար:

2. Դիմողն անվտանգության հարցով ազգային մարմին է ներկայացնում փոխադրամիջոցի կամ փոխադրամիջոցի տիպային նմուշի վերաբերյալ տեխնիկական անձնագիր, որը նաեւ ներառում է ցանցում փոխադրամիջոցի նախատեսված օգտագործման հետ կապված մանրամասները: Փաթեթը պարունակում է հետեւյալ տեղեկությունները՝

ա) փաստաթղթերով հիմնավորված ապացույց այն մասին, որ փոխադրամիջոցը շահագործման հանձնելը թույլատրված է մեկ այլ անդամ պետությունում, փաստաթղթեր այն ընթացակարգի վերաբերյալ, որը կիրառվում է՝ ցույց տալու համար, որ փոխադրամիջոցը համապատասխանում է ուժի մեջ եղած անվտանգության պահանջներին եւ, առկայության դեպքում, տեղեկություններ 9-րդ հոդվածին համապատասխան նախատեսված շեղումների վերաբերյալ:

բ) տեխնիկական տվյալները, պահպանման ծրագիրը եւ շահագործման բնութագրերը: Տվյալներ գրանցող հարմարանք ունեցող փոխադրամիջոցների դեպքում այն պետք է ընդգրկի տեղեկություններ տվյալների հավաքման ընթացակարգի վերաբերյալ, որը 2004/49/ԵՀ հրահանգի 20(2)(գ) հոդվածով նախատեսված կարգով թույլ է տալիս ընթերցումը եւ գնահատումը:

գ) գրանցումներ, որոնք ցույց են տալիս փոխադրամիջոցների շահագործման, պահպանման պատմությունը եւ, առկայության դեպքում, թույլտվությունից հետո ձեռնարկված տեխնիկական ձեւափոխությունները:

դ) տեխնիկական եւ շահագործման բնութագրերի վերաբերյալ փաստաթուղթ, որով ցույց է տրվում, որ փոխադրամիջոցը համապատասխանում է ենթակառուցվածքներին եւ անշարժ կայանքներին, այդ թվում՝ կլիմայական պայմաններին եւ էլեկտրամատակարարման համակարգին, հսկողության-կառավարման եւ ազդանշանային համակարգին, ռելսամեջի լայնությանը եւ ենթակառուցվածքի պարամետրերին, սոնու վրա թույլատրելի առավելագույն բեռնվածքին եւ ցանցի մյուս սահմանափակումներին:

3. Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը չի կարող կասկածի տակ դնել 2(ա) եւ (բ) պարբերություններում նշված տեղեկությունները, բացառությամբ այն դեպքերի, եթե վերջինս ի վիճակի չէ առանց 16-րդ հոդվածին հակասելու նշելու անվտանգության էական ռիսկ: 27-րդ հոդվածում նշված ուղեցույցի ընդունումից հետո անվտանգության հարցերով

ազգային մարմինն այս առումով չի կարող վկայակոչել Ա խմբի որեւէ կանոն, որը նշված է այդ փաստաթղթում:

4. Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կարող է պահանջել, որ ներկայացվեն հավելյալ տեղեկությունները, 2004/49/ԵՀ հրահանգի 6(3)(ա) հոդվածի համաձայն ռիսկերի վերլուծություններ կատարվեն կամ ցանցում փորձարկումներ կատարվեն՝ հավաստելու համար, որ սույն Հրահանգի 2(գ) եւ (դ) պարբերություններում նշված տեղեկությունները համապատասխանում են 2004/49/ԵՀ հրահանգի 8-րդ հոդվածի կամ սույն Հրահանգի 17-րդ հոդվածի համաձայն Հանձնաժողովին ծանուցված ազգային կանոններին, որոնք ուժի մեջ են: Այնուամենայնիվ, սույն Հրահանգի 27-րդ հոդվածում նշված ուղեցույցի ընդունումից հետո անվտանգության հարցով ազգային մարմինը կարող է միայն ստուգում իրականացնել այդ փաստաթղթում նշված Բ կամ Գ խմբերին վերաբերող ազգային կանոնների հիման վրա:

Անվտանգության հարցով ազգային մարմինը դիմողի հետ խորհրդակցելուց հետո սահմանում է պահանջված հավելյալ տեղեկությունների, ռիսկերի վերլուծությունների եւ փորձարկումների շրջանակն ու բովանդակությունը: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, խորհրդակցելով դիմողի հետ, պետք է գործադրի բոլոր ջանքերը՝ ապահովելու համար, որ ցանկացած փորձարկում իրականացվի դիմողի պահանջից հետո երեք ամսվա ընթացքում: Անհրաժեշտության դեպքում անվտանգության հարցով ազգային մարմինը միջոցներ է ձեռնարկում՝ փորձարկումների իրականացումն ապահովելու համար:

5. Շահագործման հանձնելու թույլտվության համար սույն հոդվածին համապատասխան ներկայացված բոլոր հայտերի վերաբերյալ անվտանգության հարցով ազգային մարմինը որոշում է կայացնում հնարավորինս շուտ եւ ոչ ուշ, քան՝

ա) 2-րդ պարբերությունում նշված նյութերի փաթեթը ներկայացվելուց երկու ամիս հետո.

բ) առկայության դեպքում, 4-րդ պարբերության համաձայն անվտանգության հարցով ազգային մարմնի պահանջած հավելյալ տեղեկության կամ ռիսկերի վերլուծությունների տրամադրումից երկու ամիս հետո.

բ) առկայության դեպքում, 4-րդ պարբերության համաձայն անվտանգության հարցով ազգային մարմնի պահանջած փորձարկումների արդյունքների տրամադրումից երկու ամիս հետո.

Փոխադրամիջոցների տիպային նմուշի թույլտվությունը

1. Անդամ պետությունները կարող են թույլտվություններ տրամադրել փոխադրամիջոցների տիպային նմուշի համար:
2. Այնուամենայնիվ, եթե անդամ պետությունները փոխադրամիջոցը շահագործելու թույլտվություն են տրամադրում, ապա դրանք միեւնույն ժամանակ թույլտվություն են տրամադրում փոխադրամիջոցի տիպային նմուշի համար:
3. Որեւէ անդամ պետությունում արդեն թույլատրված տիպային նմուշին համապատասխանող փոխադրամիջոցի շահագործումն անդամ պետությունն առանց հետագա ստուգումների թույլատրում է դիմողի ներկայացրած՝ այդ տիպային նմուշի հետ համապատասխանության մասին հայտարարագրի հիման վրա: Այնուամենայնիվ, եթե փոխվել են ՀՏՄ-ների համապատասխան դրույթները եւ ազգային կանոնները, որոնց հիման վրա թույլատրվել է փոխադրամիջոցի տեսակի շահագործումը, ապա անդամ պետություններն են որոշում՝ տվյալ տեսակի համար արդեն տրված թույլտվությունները վավեր են, թե պետք է կրկին տրվեն: Այն չափանիշները, որոնք ստուգում է անվտանգության հարցով ազգային մարմինը տեսակի շահագործման նոր թույլտվության դեպքում, կարող են վերաբերել միայն փոխված կանոններին: Տեսակի շահագործման թույլտվության նորացումը չի կարող ազդել նախկինում թույլատրված տեսակների հիման վրա տրված թույլտվության վրա:
4. Տեսակին համապատասխանելու վերաբերյալ հայտարարագրի օրինակելի նմուշը մինչեւ 2009 թվականի հուլիսի 19-ը պետք է ընդունվի Հանձնաժողովի կողմից Գործակալության կազմած նախագծի հիման վրա եւ 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի հիման վրա:
5. Տեսակին համապատասխանելու վերաբերյալ հայտարարագիրը հաստատվում է՝
 - ա) ՀՏՄ-ին համապատասխանող փոխադրամիջոցների դեպքում՝ համաձայն համապատասխան ՀՏՄ-ների հավաստման ընթացակարգերի.
 - բ) ՀՏՄ-ին չհամապատասխանող փոխադրամիջոցների համար՝ համաձայն 93/465/ԵՏՀ որոշման «Դ» կամ «Ե» մոդուլներում սահմանված հավաստման ընթացակարգերի: Համայնքն անհրաժեշտության դեպքում կարող է ընդունել հավաստման հատուկ ընթացակարգ՝ համաձայն 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի:

6. Դիմողը կարող է պահանջել փոխադրամիջոցի տեսակի շահագործման թույլտվություն միաժամանակ մի քանի անդամ պետություններում: Այս դեպքում, անվտանգության հարցով ազգային մարմինները ընթացակարգը պարզեցնելու եւ վարչարարությունը նվազեցնելու նպատակով համագործակցում են:

7. Տեսակի շահագործման թույլտվությունը պետք է գրանցվի 34-րդ հոդվածում նշված՝ փոխադրամիջոցների թույլատրված տեսակների եվրոպական գրանցամատյանում: Այս գրանցամատյանում նշվում են անդամ պետությունը կամ անդամ պետությունները, որոնցում փոխադրամիջոցի տեսակի շահագործման թույլտվությունը տրվել է:

Հոդված 27

Ազգային կանոնների դասակարգումը

1. Փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու թույլտվության՝ 25-րդ հոդվածում նշված ընթացակարգը պարզեցնելու նպատակով ազգային կանոնները դասակարգվում են՝ համաձայն VII հավելվածի:

2. Չհակասելով 30(3) հոդվածին՝ մինչեւ 2009 թվականի հունվարի 19-ը Գործակալությունը վերանայում է VII հավելվածի 1-ին բաժնում սահմանված պարամետրերը եւ Հանձնաժողով ներկայացնում այն առաջարկությունները, որոնք անհրաժեշտ է համարում:

3. Գործակալությունն առաջարկություն է ներկայացնում փոխադրամիջոցները շահագործման հանձնելու համար անդամ պետությունների ընդունած բոլոր ազգային կանոններին խաչաձեւ հղում կատարող ուղեցույցի վերաբերյալ: Անվտանգության հարցով ազգային մարմիններն այս հարցում համագործակցում են Գործակալության հետ:

4. Հանձնաժողովը, Գործակալության առաջարկության հիման վրա եւ 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան, հաստատում է ուղեցույցը, ինչպես նաեւ ընդունում այն փոփոխելու վերաբերյալ ցանկացած որոշում:

ԳԼՈՒԽ VI

ԾԱՆՈՒՑՎԱԾ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԸ

Հոդված 28

Ծանուցված մարմինները

1. Անդամ պետությունները ծանուցում են Հանձնաժողովին եւ մյուս անդամ պետություններին համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման՝ 13-րդ հոդվածում նշված ընթացակարգի եւ 18-րդ հոդվածում նշված հավաստման ընթացակարգի կիրառումն ապահովելու համար պատասխանատու մարմինների մասին՝ նշելով մարմիններից յուրաքանչյուրի գործունեության տարածքը եւ Հանձնաժողովից ստացված նույնականացման համարները: Հանձնաժողովը Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակում է մարմինների ցանկը, դրանց նույնականացման համարները եւ գործունեության տարածքն ու պարբերաբար թարմացնում է այն:
2. Անդամ պետությունները VIII հավելվածով նախատեսված չափանիշները կիրառում են ծանուցվելիք մարմինների գնահատման համար: Համապատասխան եվրոպական ստանդարտներում նշված գնահատման չափանիշները բավարարող մարմինները համարվում են այդ չափանիշները բավարարող:
3. Անդամ պետությունը կարող է չեղյալ հայտարարել VIII հավելվածում նշված չափանիշներն այլեւս չբավարարող մարմնի հաստատումը: Անդամ պետությունը դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում է Հանձնաժողովին եւ մյուս անդամ պետություններին:
4. Եթե անդամ պետությունը կամ Հանձնաժողովը կարծում է, որ այլ անդամ պետության կողմից ծանուցված մարմինը չի բավարարում VIII հավելվածում նշված չափանիշները, ապա Հանձնաժողովը խորհրդակցում է շահագրգիռ կողմերի հետ: Հանձնաժողովը տեղեկացնում է այդ անդամ պետությանը ցանկացած փոփոխության մասին, որն անհրաժեշտ է, որպեսզի ծանուցված մարմինը պահպանի իրեն վերապահված կարգավիճակը:
5. Հանձնաժողովը ստեղծում է ծանուցված մարմինների համակարգման խումբ (այսուհետ՝ Համակարգող խումբ), որը պետք է քննարկի 13-րդ հոդվածում նշված համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության գնահատման ընթացակարգի ու 18-րդ հոդվածում նշված հավաստման ընթացակարգի կիրառմանը կամ

համապատասխան ՀՏՄ-ների կիրառմանը վերաբերող ցանկացած հարց: Անդամ պետությունների ներկայացուցիչները կարող են, որպես դիտորդներ, մասնակցել Համակարգող խորհրդի աշխատանքներին:

Հանձնաժողովը եւ դիտորդները 29-րդ հոդվածում նշված կոմիտեին տեղեկացնում են Համակարգող խորհրդի շրջանակներում կատարված աշխատանքների մասին: Հանձնաժողովն անհրաժեշտության դեպքում կառաջարկի խնդիրները շտկելու համար անհրաժեշտ քայլեր: Անհրաժեշտության դեպքում ծանուցվող մարմինների համակարգումն իրականացվում է 30(4) հոդվածին համապատասխան:

6. 39-րդ հոդվածում նշված զեկույցներից առաջինում նաեւ գնահատվում է VIII հավելվածով նախատեսված չափանիշների հետ համապատասխանությունը եւ, անհրաժեշտության դեպքում, առաջարկվում են համապատասխան միջոցներ:

ԳԼՈՒԽ VII

ԿՈՄԻՏԵՆ ԵՎ ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐԸ

Հոդված 29

Կոմիտեի աշխատակարգը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է 96/48/ԵՀ հրահանգի 21-րդ հոդվածով ստեղծված կոմիտեն (այսուհետ՝ Կոմիտե):

2. 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:

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

1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածում նշված ժամկետը երեք ամիս է:

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

5. 4. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1), (2), (4) եւ (6) հոդվածը, ինչպես նաեւ 7-րդ հոդվածը՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

Հոդված 30

Լրացուցիչ առաջադրանքներ

1. Հանձնաժողովը Կոմիտեի քննարկմանը կարող է ներկայացնել սույն Հրահանգի կատարմանն առնչվող ցանկացած հարց: Հանձնաժողովն անհրաժեշտության դեպքում 29(2) հոդվածում նշված խորհրդատվության ընթացակարգին համապատասխան, ընդունում է կատարման համար պարտադիր առաջարկություն:
2. Կոմիտեն կարող է քննարկել երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությանն առնչվող ցանկացած հարց, այդ թվում՝ Համայնքի երկաթուղային համակարգի եւ երրորդ երկրների երկաթուղային համակարգի միջեւ համագտագործելիությանը վերաբերող հարցեր:
3. Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված եւ II –IX հավելվածների համապատասխանեցմանը վերաբերող միջոցներն ընդունվում են 29(4) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:
4. Կոմիտեն հարկ եղած դեպքում կարող է ստեղծել աշխատանքային խմբեր իր խնդիրների իրականացման գործում աջակցության՝ մասնավորապես ծանուցվող մարմինների աշխատանքը համակարգելու նպատակով:

Հոդված 31

Աշխատանքային ծրագիրը

1. Հանձնաժողովը կազմում է աշխատանքային ծրագիր՝ հաշվի առնելով 8-րդ հոդվածով նախատեսված շրջանակի ընդլայնումը, ՀՏՄ–ների՝ 6(1) հոդվածով նախատեսված փոփոխությունները եւ սույն Հրահանգով սահմանված մյուս պարտավորությունները:

Հանձնաժողովը Կոմիտեին պարբերաբար տեղեկացնում է ծրագրի կազմման ու թարմացման մասին եւ նրան ներգրավում այդ աշխատանքներում:

2. Աշխատանքային ծրագիրը բաղկացած է հետեւյալ փուլերից՝

ա) կազմում՝ հիմնված Համայնքի երկաթուղային համակարգի մոդելի՝ Գործակալության մշակած նախագծի վրա, ենթահամակարգերի ցանկի (II հավելված) հիման վրա ՀՏՄ-ների միջեւ համապատասխանություն ապահովելու նպատակով: Սույն մոդելը ներառում է մասնավորապես համակարգի տարատեսակ բաղադրիչներն ու դրանց միջերեսները եւ գործում է որպես յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի օգտագործման տարածքը սահմանելու համար հղման շրջանակ:

բ) ՀՏՄ-ների կազմման համար օրինակելի կառուցվածքի մշակում:

գ) ՀՏՄ-ներով նախատեսված լուծումների՝ ծախսի եւ օգուտի վերլուծության մեթոդի մշակում:

դ) ՀՏՄ-ները կազմելու համար անհրաժեշտ մանդատների ընդունում:

ե) յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ի համար հիմնական պարամետրերի նշում:

զ) ստանդարտացման ծրագրերի նախագծերի հաստատում:

է) 2004/50/ԵՀ հրահանգն ուժի մեջ մտնելու օրվանից մինչեւ ՀՏՄ-ների հրապարակումն ընկած անցումային ժամանակահատվածի կառավարում, այդ թվում՝ 36-րդ հոդվածում նշված հղման համակարգի ընդունում:

ԳԼՈՒԽ VIII

ՑԱՆՑԻ ԵՎ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԳՐԱՆՑԱՄԱՏՅԱՆՆԵՐ

Հոդված 32

Փոխադրամիջոցների համարակալման համակարգը

1. Համայնքի երկաթուղային համակարգում շահագործման հանձնված ցանկացած փոխադրամիջոց պետք է ունենա փոխադրամիջոցի եվրոպական համարանիշ (ՓԵՀ)՝

տրված այն ժամանակ, երբ շահագործման հանձնելու առաջին թույլտվությունը տրամադրված է:

2. Առաջին թույլտվության համար դիմողը պատասխանատու է տվյալ փոխադրամիջոցի վրա դրա համար նախատեսված ՓԵՀ-ը նշելու նպատակով:

3. ՓԵՀ-ը նշվում է շահագործման եւ երթեւեկության կառավարման վերաբերյալ ՀՏՄ-ում:

4. Փոխադրամիջոցին ՓԵՀ տրվում է միայն մեկ անգամ, եթե շահագործման եւ երթեւեկության կառավարման վերաբերյալ ՀՏՄ-ով այլ բան նախատեսված չէ:

5. Անկախ 1-ին պարբերությունից, եթե փոխադրամիջոցները շահագործվում են կամ նախատեսվում են շահագործվել երրորդ երկրներ մտնող կամ դրանցից դուրս եկող գծերով, որոնց ռելսամեջի լայնությունը տարբեր է Համայնքում հիմնական երկաթուղային ցանցի ռելսամեջի լայնությունից, ապա անդամ պետությունները կարող են այլ կողային համակարգի համաձայն հստակորեն նշված փոխադրամիջոցներ ընդունել:

Հոդված 33

Փոխադրամիջոցի ազգային գրանցամատյան

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն իր տարածքում թույլատրված փոխադրամիջոցների գրանցամատյան է պահում: Սույն գրանցամատյանը պետք է բավարարի հետեւյալ պահանջները՝

ա) համապատասխանի 2-րդ պարբերությունում նշված ընդհանուր մասնագրերին.

բ) պարբերաբար թարմացվի որեւէ երկաթուղային ձեռնարկությունից անկախ մարմնի կողմից.

գ) հասանելի լինի 2004/49/ԵՀ հրահանգի 16-րդ եւ 21-րդ հոդվածներում նշված անվտանգության հարցով մարմիններին եւ հետաքննող մարմիններին, նաեւ, ի պատասխան ցանկացած օրինական պահանջի, հասանելի դարձվի 2001/14/ԵՀ հրահանգի 30-րդ հոդվածում նշված կարգավորիչ մարմիններին եւ Գործակալությանը, երկաթուղային ձեռնարկությանը եւ ենթակառուցվածքի կառավարչին, ինչպես նաեւ այն անձանց կամ կազմակերպություններին, որոնք գրանցում են փոխադրամիջոցները կամ նշված են գրանցամատյանում:

2. Գրանցման համար ընդհանուր մասնագրերն ընդունվում են 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն եւ Գործակալության կազմած մասնագրերի նախագծերի հիման վրա: Մասնագրերի նախագծերը ներառում են բովանդակության, տվյալների ձեւաչափը, ֆունկցիոնալ եւ տեխնիկական կառուցվածքը, կիրառման ձեւը, այդ թվում՝ տվյալների փոխանակման համար նախատեսված քայլերը եւ տվյալների մուտքագրման ու խորհրդատվության կանոնները: Յուրաքանչյուր փոխադրամիջոցի համար գրանցամատյանը ներառում է առնվազն հետևյալ տեղեկությունները՝

ա) ՓԵՀ-ն.

բ) «ԵՀ» հավաստման հայտարարագրին եւ տրամադրող մարմնին հղումներ.

գ) հղումներ 34-րդ հոդվածում նշված՝ փոխադրամիջոցների թույլատրված տեսակների եվրոպական գրանցամատյանին.

դ) փոխադրամիջոցի սեփականատիրոջ եւ տնօրինողի մասին նշում.

ե) փոխադրամիջոցի օգտագործման վերաբերյալ սահմանափակումներ.

զ) պահպանման համար պատասխանատու սուբյեկտը:

3. Գրանցում ունեցողը փոխադրամիջոցի ազգային գրանցամատյանում մուտքագրված տվյալների ցանկացած փոփոխության, փոխադրամիջոցի ոչնչացման կամ փոխադրամիջոցն այլեւս չգրանցելու որոշման մասին անհապաղ տեղեկացնում է այն անդամ պետության պատասխանատու մարմնին, որում փոխադրամիջոցը թույլատրվել է:

4. Քանի որ անդամ պետությունների փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյանները միմյանց կապված չեն, ապա յուրաքանչյուր անդամ պետություն թարմացնում է իր գրանցամատյանը մյուս անդամ պետությունների՝ իրենց գրանցամատյաններում արված այն փոփոխություններով, որոնք վերաբերում են այդ անդամ պետությանը:

5. Եթե փոխադրամիջոցն առաջին անգամ շահագործման է հանձնվել երրորդ երկրում եւ որեւէ անդամ պետություն այն իր տարածքում շահագործելու թույլտվություն է տվել, ապա այդ անդամ պետությունն ապահովում է, որ 2(դ)-(զ) պարբերության մեջ նշված տվյալները կարող են վերցվել փոխադրամիջոցների ազգային գրանցամատյանից: 2(զ) պարբերությունում նշված տվյալները կարող են փոխարինվել պահպանման ժամանակացույցին վերաբերող անվտանգության կարեւոր տվյալներով:

Փոխադրամիջոցների թույլատրված տեսակների եվրոպական գրանցամատյան

1. Գործակալությունը ստեղծում եւ պահում է գրանցամատյան անդամ պետությունների կողմից համայնքի ցանցում շահագործման հանձնելու թույլտվություն ստացած փոխադրամիջոցների տեսակների համար: Սույն գրանցամատյանը պետք է բավարարի հետևյալ պահանջները՝

ա) լինի հանրային եւ էլեկտրոնային տարբերակով հասանելի.

բ) համապատասխանի 4-րդ պարբերությունում նշված ընդհանուր մասնագրերին.

գ) կապված լինի փոխադրամիջոցների ազգային բոլոր գրանցամատյաններին:

2. Սույն գրանցամատյանում փոխադրամիջոցի յուրաքանչյուր տեսակի համար նշվում են հետևյալ մանրամասները.

ա) փոխադրամիջոցի տեսակի տեխնիկական բնութագրերը, ինչպես նշված է համապատասխան ՀՏՄ-ներում.

բ) արտադրողի անունը.

գ) ամսաթիվը, համարները եւ փոխադրամիջոցի տվյալ տեսակի հաջորդական թույլտվությունը տրամադրած անդամ պետությունները, ինչպես նաեւ ցանկացած սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում:

3. Եթե փոխադրամիջոցի տեսակի թույլտվությունը տրամադրված, փոփոխված, կասեցված կամ չեղյալ է հայտարարված, ապա տվյալ անդամ պետության՝ անվտանգության հարցով ազգային մարմինը տեղեկացնում է Գործակալությանը, որպեսզի վերջինս կարողանա թարմացնել գրանցամատյանը:

4. Գրանցման համար ընդհանուր մասնագրերն ընդունվում են 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն եւ Գործակալության կազմած մասնագրերի նախագծերի հիման վրա: Մասնագրերի նախագծերը ներառում են բովանդակության, տվյալների ձեւաչափը, ֆունկցիոնալ եւ տեխնիկական կառուցվածքը, կիրառման ձեւը, այդ թվում՝ տվյալների մուտքագրման եւ խորհրդատվության կանոնները:

Ենթակառուցվածքի գրանցումը

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետությունն ապահովում է ենթակառուցվածքի գրանցամատյանի հրապարակումը եւ թարմացումը 2-րդ պարբերությունում նշված վերանայման փուլի հիման վրա: Սույն գրանցամատյանում նշվում են ներառված յուրաքանչյուր ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մասի հիմնական հատկությունները (օր.՝ հիմնական պարամետրերը) եւ դրանց փոխադարձ կապը կիրառելի ՀՏՄ-ներում նշված հատկությունների հետ: Յուրաքանչյուր ՀՏՄ-ում այս նպատակով նշվում է, թե հատկապես ինչ տեղեկություններ պետք է ներառվեն ենթակառուցվածքի գրանցամատյանում:
2. Գործակալությունը մշակում է սույն գրանցամատյանը ներկայացնելու եւ բնույթի, վերանայման ժամանակացույցի եւ օգտագործման վերաբերյալ մասնագրերի նախագծեր՝ հաշվի առնելով մինչեւ սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելը շահագործման հանձնված ենթակառուցվածքների համար անհրաժեշտ անցումային փուլը: Հանձնաժողովն ընդունում է մասնագրերը 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն:

ԳԼՈՒԽ IX

ԱՆՑՈՒՄԱՅԻՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ

Հղումների համակարգի նախագծեր

1. Գործակալությունը թիվ 881/2004 (ԵՀ) կանոնակարգի 3-րդ եւ 12-րդ հոդվածների համաձայն եւ անդամ պետություններին սույն Հրահանգի 17(3) հոդվածի համաձայն ծանուցված տեղեկությունների, մասնագիտական ոլորտի տեխնիկական փաստաթղթերի եւ միջազգային համաձայնագրերի տեքստերի հիման վրա, մշակում է սույն Հրահանգի գործունեության շրջանակում ներառվելիք ցանցերի եւ փոխադրամիջոցների համօգտագործելիության ներկա մակարդակն ապահովող տեխնիկական կանոնների հղումների համակարգի նախագիծ: Հանձնաժողովն անհրաժեշտության դեպքում ընդունում է հղումների համակարգը՝ համաձայն սույն Հրահանգի 29(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի:

2. Հղումների համակարգի ընդունումից հետո անդամ պետությունները Հանձնաժողովին տեղեկացնում են ցանկացած ազգային դրույթ ընդունելու իրենց մտադրության կամ հղումների համակարգին չհամընկնող իրենց տարածքում ցանկացած ծրագրի մշակման մասին:

ԳԼՈՒԽ X

ԵԶՐԱՓԱԿԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 37

Հիմնավորումը

Սույն Հրահանգի համաձայն ընդունված, համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության գնահատմանը, երկաթուղային համակարգը կազմող ենթահամակարգերի ստուգմանը վերաբերող ցանկացած որոշման մեջ կամ 7-րդ, 12-րդ, 14-րդ եւ 19-րդ հոդվածների համաձայն ընդունված ցանկացած որոշման մեջ մանրամասնորեն նշվում է, թե ինչ պատճառով է այն ընդունվել: Դրա մասին հնարավորինս շուտ պետք է ծանուցվի համապատասխան կողմին եւ նշվի տվյալ անդամ պետությունում գործող օրենքով նախատեսված իրավական պաշտպանության միջոցների եւ դրանք կիրառելու ժամկետների մասին:

Հոդված 38

Փոխատեղումը

1. Անդամ պետությունները 2010 թվականի հուլիսի 19-ից ոչ ուշ գործողության մեջ են դնում այն օրենքները, կանոնակարգերը եւ վարչական ակտերը, որոնք անհրաժեշտ են 1-ին հոդվածի, 2-րդ հոդվածի, 4(2) հոդվածի, 5(2), (5), (6) եւ (8) հոդվածի, 6(1), (2), (3), (9) եւ (10) հոդվածի, 7-րդ, 8-րդ եւ 9-րդ հոդվածների, 11(4) եւ (5) հոդվածի, 12-րդ հոդվածի, 13(5) հոդվածի, 15-րդ, 16-րդ եւ 17-րդ հոդվածների, 18(1), (2), (4) եւ (5) հոդվածի, 19(3) հոդվածի, 20-27-րդ հոդվածների, 28(4) եւ (6) հոդվածի, 32-35-րդ հոդվածների, եւ I-IX հավելվածների հետ համապատասխանություն ապահովելու համար: Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են անմիջապես ներկայացնում այդ իրավական ակտերի տեքստերը:

Երբ անդամ պետություններն ընդունեն այդ իրավական ակտերը, դրանք պետք է պարունակեն սույն Հրահանգին արված հղում կամ պաշտոնական հրապարակման պահին դրանց պետք է կցված լինի նման հղում: Նման հղում կատարելու եղանակները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից: Անդամ պետությունները Հանձնաժողովին են փոխանցում ազգային իրավունքի հիմնական դրույթների տեքստը, որը նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտում:

2. Սույն Հրահանգի IV, V, VII եւ VIII գլուխների դրույթները փոխատեղելու եւ կիրառելու պարտավորությունը չի վերաբերում Կիպրոսի Հանրապետությանը եւ Մալթայի Հանրապետությանը, քանի որ դրանց տարածքում որեւէ երկաթուղային համակարգ չի հիմնադրվել:

Այնուամենայնիվ, եթե հանրային կամ մասնավոր կազմակերպությունը պաշտոնական դիմում է ներկայացնում երկաթուղային գիծ կառուցելու վերաբերյալ, որպեսզի վերջինս շահագործվի մեկ կամ մի քանի երկաթուղային ձեռնարկությունների կողմից, ապա համապատասխան անդամ պետությունները դիմումն ստանալուց հետո մեկ տարվա ընթացքում օրենսդրություն են մշակում՝ առաջին ենթապարբերությունում նշված գլուխների դրույթները կիրարկելու համար:

Հոդված 39

ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ

1. Յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ՝ սկսած 2011 թվականի հուլիսի 19-ից, Հանձնաժողովը Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ հաշվետվություն է ներկայացնում երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության ուղղությամբ առաջընթացի վերաբերյալ: Այդ հաշվետվությունը նաեւ ներառում է 9-րդ հոդվածով նախատեսված դեպքերի վերլուծությունը:

2. Հանձնաժողովը մինչեւ 2013 թվականի հուլիսի 19-ը հաշվետվություն է հրապարակում, որն ընդգրկում է V գլխի դրույթների կիրառման վերաբերյալ եւ դիմողների համար ընթացակարգերի տեսողության ու ծախսերի առումով Համայնքում փոխադրամիջոցների խաչաձեւ ընդունման բարեփոխումների վերաբերյալ վերլուծություն: Անհրաժեշտության դեպքում հաշվետվության մեջ նաեւ գնահատվում է փոխադրամիջոցների թույլտվության հետ կապված պարզեցման հետագա ընթացակարգերի տարբերակների ազդեցությունը:

Այս դեպքում վերլուծվում են անվտանգության հարցով ազգային մարմինների եւ Գործակալության միջեւ համագործակցությանն առնչվող մի քանի տարբերակներ:

3. Գործակալությունը մշակում է մի մեխանիզմ, որը հնարավորություն է տալիս անդամ պետության կամ Հանձնաժողովի պահանջով տրամադրելու երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության մակարդակի գրաֆիկ, եւ պարբերաբար նորացնում է այդ մեխանիզմը: Այդ մեխանիզմն օգտագործում է 33-րդ, 34-րդ եւ 35-րդ հոդվածներում նշված գրանցամատյաններում ներառված տեղեկությունները:

Հոդված 40

Ուժը կորցրած ճանաչելը

96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ հրահանգները ճանաչվում են ուժը կորցրած 2010 թվականի հուլիսի 19-ից՝ չհակասելով անդամ պետությունների՝ այդ հրահանգներն ազգային իրավունքում փոխատեղելու եւ կիրարկելու ժամկետներին վերաբերող պարտավորություններին:

Ուժը կորցրած հրահանգներին հղումները համարվում են սույն Հրահանգին հղումներ եւ կարդացվում են XI հավելվածում սահմանված համեմատական աղյուսակին համապատասխան:

2004/49/ԵՀ հրահանգի 14-րդ հոդվածն ուժը կորցրած է ճանաչվում 2008 թվականի հուլիսի 19-ից:

Հոդված 41

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության Պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելու հաջորդ օրը:

Հոդված 42

Հասցեատերերը

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

Կատարված է Ստրասբուրգում 2008 թվականի հունիսի 17-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Հ.-Գ. Փոթերինգ

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Յ. Լենարչիչ

1) ՊՏ C 256, 27.10.2007թ., էջ 39:

2) Եվրոպական պառլամենտի 2007 թվականի դեկտեմբերի 11-ի դիրքորոշում եւ Խորհրդի 2008 թվականի մայիսի 14-ի դիրքորոշում:

3) ՊՏ L 235, 17.09.1996թ., էջ 6: Վերջին անգամ Հանձնաժողովի 2007/32/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 141, 02.06.2007թ., էջ 63):

[4] ՊՏ L 110, 20.04. 2001թ., էջ 1: Վերջին անգամ 2007/32/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ:

5) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի ապրիլի 29-ի 2004/50/ԵՀ հրահանգը, որով փոփոխվում են Խորհրդի 96/48/ԵՀ հրահանգը «Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» ու Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001/16/ԵՀ հրահանգը «Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգի համագտագործելիության մասին» (ՊՏ L 164, 30.04.2004 թ., էջ 114: Ուղղված՝ ՊՏ L 220, 21.06.2004թ., էջ 40):

6) ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 1:

7) ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 26:

8) ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 29: Վերջին անգամ թիվ 2007/58/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 315, 03.12.2007թ., էջ 44):

9) ՊՏ L 228, 09.09.1996 թ., էջ 1: Վերջին անգամ թիվ 1791/2006 կանոնակարգով (ԵՀ) փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 1):

10) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25: Թիվ 2007/58/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

11) Ջրային, էներգետիկ, տրանսպորտային եւ փոստային ծառայությունների քաղաքականության ոլորտում գործող կազմակերպությունների գնման ընթացակարգերը համակարգող՝ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի մարտի 31-ի 2004/17/ԵՀ հրահանգ (ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 1): Վերջին անգամ Հանձնաժողովի թիվ 213/2008 (ԵՀ) կանոնակարգով փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 74, 15.03.2008թ., էջ 1):

12) Խորհրդի 1993 թ. հուլիսի 22-ի 93/465/ԵՏՀ որոշում՝ տեխնիկական ներդաշնակեցման հրահանգներում օգտագործվելու համար նախատեսված համապատասխանության գնահատման ընթացակարգերի տարբեր փուլերի մոդուլների եւ «CE» համապատասխանության դրոշմակնիք դնելու եւ կիրառելու կանոնների մասին: (ՊՏ L 220, 30.08.1993թ., էջ 23)

13) ՊՏ L 164, 30.04.2004թ., էջ 44: Ուղղված ՊՏ L 220, 21.06. 2004 թ., էջ 16:

14) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:2006/512/ԵՀ որոշմամբ փոփոխված որոշում (ՊՏ L 200, 22.07.2006թ., էջ 11):

15) ՊՏ C 321, 31.12. 2003թ., էջ 1:

16) ՊՏ L 204, 21.07.1998թ., էջ 37: Խորհրդի 2006/96/ԵՀ հրահանգով (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 81) վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

17) ՊՏ L 164, 30.04.2004թ., էջ 1: Ուղղված՝ ՊՏ L 220, 21.06. 2004, էջ 3:

18) ՊՏ L 225, 12.08.1998թ., էջ 27: Վերջին անգամ թիվ 1792/2006 (ԵՀ) կանոնակարգով փոփոխված որոշում (ՊՏ L 362, 20.12.2006թ., էջ 1):

ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏԸ

1. Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգ

1.1. Ցանցը

Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգի ցանցը կլինեն թիվ 1692/96/ԵՀ որոշման մեջ նշված անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի ավանդական երկաթգծերը:

Սույն Հրահանգի նպատակներով, այս ցանցը կարող է ստորաբաժանվել հետևյալ խմբերի՝

- երկաթգծեր՝ նախատեսված ուղեւորափոխադրման ծառայությունների համար.
- երկաթգծեր՝ նախատեսված խառը (ուղեւորների եւ բեռների) փոխադրումների համար.
- երկաթգծեր՝ նախագծված կամ փոփոխված հատուկ բեռնափոխադրման ծառայությունների իրականացման համար.
- ուղեւորահոսքերի վերաբաշխման հանգույցներ.
- ինտերմոդալ բեռնահամալիրներ՝ ներառյալ ինտերմոդալ բեռնափոխադրման տերմինալները.
- երկաթգծեր, որոնք միացնում են վերոնշյալ տարրերը:

Այս ցանցն ընդգրկում է երթեւեկության կառավարման, հետեւող եւ նավիգացիոն համակարգերը, տվյալների մշակման տեխնիկական կայանքները եւ ցանցի ապահով ու ներդաշնակ շահագործումն ու երթեւեկության արդյունավետ կառավարումն ապահովելու նպատակով ցանցում հեռավոր ուղեւորափոխադրումների եւ բեռնափոխադրումների համար նախատեսված հեռահաղորդակցությունները:

1.2. ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային համակարգը ներառում է բոլոր փոխադրամիջոցները, որոնք հնարավոր է շահագործել անդրեվրոպական ավանդական երկաթուղային ամբողջ ցանցում կամ դրա մի մասում, այդ թվում՝

- ինքնաքարշ ջերմային կամ էլեկտրական գնացքներ.
- ջերմաքարշ կամ էլեկտրաքարշ.

- ուղեւորատար վագոններ.

- բեռնատար (բեռնային) վագոններ, այդ թվում՝ փոխադրամիջոցներ՝ նախատեսված բեռնատարներ տեղափոխելու համար:

Կարող է ներառվել երկաթուղային ենթակառուցվածքի կառուցման եւ պահպանման շարժական սարք:

Վերոնշյալ խմբերից յուրաքանչյուրը կարող է ստորաբաժանվել՝

- միջազգային օգտագործման փոխադրամիջոցներ.

- ազգային օգտագործման փոխադրամիջոցներ.

2. Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգ

2.1. Ցանցը

Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգի ցանցը կլինի թիվ 1692/96/ԵՀ որոշման մեջ նշված անդրեվրոպական արագընթաց տրանսպորտային ցանցի գերարագ երկաթուղային գծերի ցանցը:

Գերարագ երկաթուղային գծերը բաղկացած են՝

- հատուկ կառուցված արագընթաց երկաթուղային գծեր՝ հարմարեցված հիմնականում 250 կմ/ժ-ին հավասար կամ ավելի բարձր արագության համար:

- հատուկ արդիականացված արագընթաց երկաթուղային գծեր՝ հարմարեցված մոտավորապես 200 կմ/ժ արագության համար:

- հատուկ արդիականացված արագընթաց երկաթուղային գծեր, որոնք տեղագրական, ռելիեֆային կամ քաղաքաշինական սահմանափակումների պատճառով ունեն հատուկ բնորոշ գծեր, որոնց վրա արագությունը պետք է հարմարեցվի յուրաքանչյուր դեպքի համար: Այս խումբը ներառում է նաեւ գերարագ եւ ավանդական ցանցերը միմյանց միացնող գծեր, կայարանների միջով անցնող գծեր, դեպի տերմինալներ, դեպոներ մուտք ապահովող գծեր եւ այլն: Դրանց վրա «գերարագ» շարժակազմը երթեւեկում է ավանդական շարժակազմի արագությամբ:

Այս ցանցն ընդգրկում է երթեւեկության կառավարման, հետետող եւ նավիգացիոն համակարգերը, տվյալների մշակման տեխնիկական կայանքները եւ ցանցի ապահով ու ներդաշնակ շահագործումը եւ երթեւեկության արդյունավետ կառավարումն ապահովելու

նպատակով ցանցում հեռավոր ուղեւորափոխադրումների ու բեռնափոխադրումների համար նախատեսված հեռահաղորդակցությունները:

2.2. ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Անդրեվրոպական գերարագ երկաթուղային համակարգը բաղկացած է այնպիսի փոխադրամիջոցներից, որոնք նախատեսված են շահագործվելու՝

- կամ առնվազն 250 կմ/ժ արագությամբ՝ բարձր արագությունների համար նախատեսված գծերում, նաեւ համապատասխան հանգամանքներում հնարավորություն ունենալով երթեւեկելու 300 կմ/ժ-ը գերազանցող արագություններով

- կամ մոտավորապես 200 կմ/ժ արագությամբ՝ 2.1 բաժնում նշված գծերի վրա, եթե այդ գծերի տեխնիկական հնարավորություններին համապատասխանում են:

Բացի դրանից՝ 200 կմ/ժ-ից ցածր առավելագույն արագությամբ շահագործվելու համար նախատեսված այն փոխադրամիջոցները, որոնք կարող են երթեւեկել անդրեվրոպական գերարագ ամբողջ ցանցում կամ դրա մի մասում, եթե համապատասխանում են այս ցանցում տեխնիկական հնարավորություններին, պետք է բավարարեն այս ցանցում անվտանգ երթեւեկություն ապահովելու պահանջները: Այս նպատակով ավանդական փոխադրամիջոցների համար ՀՏՄ-ները նաեւ նշում են գերարագ ցանցերում փոխադրամիջոցների անվտանգ երթեւեկություն ապահովելու պահանջները:

3. Երկաթուղային համակարգի համատեղելիությունը

Եվրոպայում երկաթուղային ծառայությունների որակը՝ ի թիվս այլ բաների, կախված է ցանցի բնութագրերի (ամենալայն իմաստով՝ տվյալ ենթահամակարգերի անշարժ մասերի) եւ փոխադրամիջոցների բնութագրերի (ներառյալ տվյալ ենթահամակարգերի՝ փոխադրամիջոցների ներսում գտնվող բաղադրիչները) միջեւ գերազանց համատեղելիությունից: Տեխնիկական հնարավորությունները, անվտանգությունը, ծառայության որակը եւ ծախսերը կախված են այդ համատեղելիությունից:

4. Գործողության ոլորտի ընդլայնումը

4.1. Ցանցի եւ փոխադրամիջոցների ենթախմբերը

ՀՏՄ-ների գործողության ոլորտն աստիճանաբար տարածվում է երկաթուղային ամբողջ համակարգի վրա՝ 1(4) հոդվածում նշված կարգով: Տնտեսապես ձեռնտու ճանապարհով համոզուագործելիություն ապահովելու համար ցանցի եւ փոխադրամիջոցների՝ սույն

հավելվածում նշված բոլոր խմբերի մյուս ենթախմբերը, անհրաժեշտության դեպքում, մշակվում են: Անհրաժեշտության դեպքում 5(3) հոդվածում նշված ֆունկցիոնալ եւ տեխնիկական մասնագրերը կարող են փոփոխվել ըստ ենթախմբի:

4.2. Ծախսերի հետ կապված երաշխիքները

Առաջարկվող միջոցառումների ծախսի եւ օգուտի վերլուծությունում, ի թիվս այլ բաների, հաշվի է առնվում հետեւյալը՝

- առաջարկված միջոցառման ծախսերը.
- ցանցերի եւ փոխադրամիջոցների կոնկրետ ենթախմբերի վրա տարածվելու օգուտը՝ համօգտագործելիության համար.
- կապիտալ ծախսերի եւ գնի նվազեցումը՝ շնորհիվ մասշտաբի ազդեցության եւ փոխադրամիջոցների ավելի լավ օգտագործման.
- ներդրումների եւ պահպանման (շահագործման) ծախսերի կրճատումը՝ շնորհիվ արտադրողների եւ պահպանմամբ զբաղվող ընկերությունների միջեւ աճող մրցակցության.
- շրջակա միջավայրի օգուտներ՝ շնորհիվ երկաթուղային համակարգի տեխնիկական բարելավումների.
- շահագործման անվտանգության բարձրացում:

Բացի դրանից՝ սույն գնահատումը կնշի ներառված բոլոր օպերատորների եւ տնտեսական գործակալների վրա հնարավոր ազդեցությունը:

ԵՆԹԱՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ

1. Ենթահամակարգերի ցանկը

Սույն Հրահանգի իմաստով երկաթուղային համակարգը կազմող համակարգը կարող է բաժանվել հետևյալ ենթահամակարգերի՝

ա) կառուցվածքային տարածքներ՝

- ենթակառուցվածք,
- էներգիա,
- կառավարում-հսկողություն եւ ազդանշաններ,
- շարժակազմ.

բ) ֆունկցիոնալ տարածքներ՝

- երթեւեկության իրականացում եւ կառավարում,
- պահպանում,
- տեխնատիկայի կիրառում՝ ուղեւորափոխադրման եւ բեռնափոխադրման ծառայությունների համար:

2. Ենթահամակարգերի նկարագրությունը

Յուրաքանչյուր ենթահամակարգի կամ ենթահամակարգի մասի համար բաղկացուցիչ մասերի կամ համագտագործելիության հայեցակետերի ցանկն առաջարկում է Գործակալությունը համապատասխան ՀՏՄ-ները մշակելու ժամանակ:

Կանխակալ վերաբերմունք չդրսեւորելով համագտագործելիության հետ կապված հայեցակետերի եւ բաղկացուցիչ մասերի ընտրության կամ այն կարգի նկատմամբ, որով դրանք կներառվեն ՀՏՄ-ներում, ենթահամակարգերը ներառում են, մասնավորապես՝

2.1. Ենթակառուցվածքը

Երկաթուղին, սլաքները, ինժեներական կառույցները (կամուրջներ, թունելներ եւ այլն), կայարանի համապատասխան ենթակառուցվածքը (կառամատույցներ, հասանելի տարածքներ, որոնք հարմարեցված են տեղաշարժման սահմանափակ

հնարավորություններ ունեցող անձանց կարիքներին), անվտանգության եւ պաշտպանիչ սարքերը:

2.2. Էներգիա

Համակարգի էլեկտրաֆիկացումը, այդ թվում՝ կոնտակտային ցանցը եւ էլեկտրաէներգիայի հաշվիչի՝ գնացքի ներսում տեղադրված մասերը:

2.3. Ղեկավարում–հսկողություն եւ ազդանշանում

Բոլոր սարքավորումները, որոնք անհրաժեշտ են անվտանգություն ապահովելու համար եւ հրահանգելու կամ ղեկավարելու ցանցում երթեւեկելու թույլտվություն ստացած գնացքների երթեւեկությունը:

2.4. Շահագործումը եւ երթեւեկության կառավարումը

Ընթացակարգերը եւ համապատասխան սարքավորումները, որոնք կառուցվածքային տարբեր ենթահամակարգերի փոխկապակցված շահագործումը՝ եւ՝ նորմալ, եւ՝ խափանման պայմաններում շահագործելու ժամանակ, այդ թվում՝ մասնավորապես ուսուցումը եւ գնացքները վարելը, երթեւեկության պլանավորումը եւ կառավարումը:

Մասնագիտական որակավորումները, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել՝ միջսահմանային ծառայություններ իրականացնելու համար:

2.5. Տեխնատիկայի ծրագրային լուծումներ

Ի հավելվածի համաձայն՝ սույն ենթահամակարգը բաղկացած է երկու տարրից՝

ա) ուղեւորափոխադրման ծառայությունների համար ծրագրային լուծումներ, այդ թվում՝ ճանապարհորդությունից առաջ եւ դրա ընթացքում ուղեւորներին տեղեկատվությամբ ապահովող համակարգեր, տեղեր պատվիրելու եւ վճարման համակարգեր, ուղեբեռների կառավարում եւ գնացքների միջեւ ու տրանսպորտային այլ միջոցների հետ կապի կառավարում:

բ) բեռնափոխադրման համար ծրագրային լուծումներ, այդ թվում՝ տեղեկատվական համակարգեր (բեռների եւ գնացքների՝ ռեալ ժամանակում դիտանցում), տեսակավորման եւ բաշխման համակարգեր, վճարման եւ հաշիվ–ապրանքագրերի համակարգեր, տրանսպորտային այլ միջոցների հետ կապի կառավարում եւ էլեկտրոնային կից փաստաթղթերի ստեղծում:

2.6. Շարժակազմ

Համակարգը, գնացքների բոլոր սարքավորումների համար ղեկավարման եւ հսկողություն համակարգը, հոսանքընդունիչ սարքվածքի քարշիչ ու էներգիայի փոխակերպման միավորները, արգելակման, կցորդման եւ ընթացային մասերը (երկսոնի կցասայլեր, սոնիներ եւ այլն) եւ կախոցը, դռները, մարդ-մեքենա միջերեսները (մեքենավարը, գնացքի անձնակազմը եւ ուղեւորները՝ ներառյալ տեղաշարժման սահմանափակ հնարավորություններ ունեցող անձանց կարիքները), անվտանգության պասսիվ եւ ակտիվ սարքերն ու ուղեւորների եւ գնացքի անձնակազմի առողջության համար անհրաժեշտ պարագաները:

2.7. Պահպանում

Ընթացակարգերը, հարակից սարքավորումները, պահպանման աշխատանքների լոգիստիկական կենտրոնները եւ ռեգերվները, որոնք թույլ են տալիս երկաթուղային համակարգի համօգտագործելիության ապահովման եւ շահագործման պահանջվող որակի ապահովման նպատակով ընթացիկ եւ կանխարգելիչ պարտադիր վերանորոգումը:

ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ

1. Ընդհանուր պահանջները

1.1. Անվտանգությունը

1.1.1. Նախագծումը, կառուցումը կամ հավաքումը, պահպանումը եւ անվտանգության կարելի է բաղադրիչների եւ մասնավորապես գնացքի երթեւեկության ապահովման համար օգտագործվող բաղադրիչների դիտանցումը, պետք է իրականացվի այնպես, որ երաշխավորվի անվտանգության այնպիսի մակարդակ, որը համապատասխանում է այն նպատակներին, որոնք սահմանված են ցանցի համար, այդ թվում՝ խափանումների հատուկ իրավիճակների համար:

1.1.2. Անիվ-ռելս համան հետ կապված պարամետրերը պետք է բավարարեն թույլատրված առավելագույն արագությամբ անվտանգ երթեւեկություն ապահովելու համար անհրաժեշտ կայունության պահանջները: Արգելակման սարքավորանքի պարամետրերը պետք է երաշխավորեն, որ թույլատրված առավելագույն արագության դեպքում հնարավոր է կանգ առնել արգելակման համապատասխան գոտում:

1.1.3. Օգտագործված բաղադրիչները պետք է դիմանան ցանկացած նորմալ կամ արտակարգ ազդեցությունների, որոնք ի հայտ են գալիս շահագործման ընթացքում: Վթարների դեպքում անվտանգության պատասխան գործողությունները պետք է սահմանափակվեն համապատասխան միջոցներով:

1.1.4. Անշարժ կայանքները եւ շարժակազմն ու օգտագործված նյութերի ընտրությունը հրդեհի դեպքում պետք է ուղղված լինեն կրակի եւ ծխի առաջացումը, տարածումը եւ ազդեցությունները սահմանափակելուն:

1.1.5. Ցանկացած սարք, որը պետք է կիրառեն օգտագործողները, նախագծվում է այնպես, որ չխոչընդոտի սարքերի անվտանգ շահագործումը կամ վնաս չհասցնի օգտագործողների առողջությանն ու անվտանգությանը, եթե կիրառվեն կանխատեսելի, թեկուզեւ հրապարակված ցուցումներին ոչ համապատասխան:

1.2. Հուսալիությունը եւ հասանելիությունը

Գնացքի երթևեկության ապահովման համար օգտագործվող անշարժ եւ շարժական բաղադրիչների դիտանցումն ու պահպանումը պետք է կազմակերպվեն, իրականացվեն եւ հաշվարկվեն այնպես, որ ապահովվի դրանց շահագործումը նախատեսված պայմաններում:

1.3. Առողջապահությունը

1.3.1. Նյութերը, որոնք օգտագործման հետեւանքով ամենայն հավանականությամբ առողջական վտանգ կարող են ներկայացնել նրանց համար, ովքեր դրանց հետ առնչություն ունեն, պետք է չօգտագործվեն գնացքներում եւ երկաթուղային ենթակառուցվածքներում:

1.3.2. Այդ նյութերը պետք է ընտրվեն, տեղադրվեն եւ օգտագործվեն այնպես, որ սահմանափակեն վնասակար եւ վտանգավոր ծխի կամ գազերի արտանետումը, մասնավորապես հրդեհի դեպքում:

1.4. Շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը

1.4.1. Երկաթուղային համակարգի ստեղծման եւ շահագործման՝ շրջակա միջավայրի վրա ազդեցությունը պետք է գնահատվի եւ հաշվի առնվի նախագծման փուլում՝ համապատասխան Համայնքի՝ ուժի մեջ եղած դրույթների:

1.4.2. Գնացքներում եւ ենթակառուցվածքներում օգտագործվող նյութերը պետք է կանխեն շրջակա միջավայրի համար վնասակար եւ վտանգավոր ծխի կամ գազերի արտանետումը, մասնավորապես, հրդեհի դեպքում:

1.4.3. Շարժակազմը եւ էներգամատակարարման համակարգերը պետք է նախագծվեն եւ արտադրվեն այնպես, որ դրանք էլեկտրամագնիսականորեն համատեղելի լինեն կայանքներին, սարքավորումներին եւ հանրային կամ մասնավոր ցանցերին, որոնցում դրանք կարող են ներդրվել:

1.4.4. Երկաթուղային համակարգի շահագործումը չպետք է խախտի աղմուկով աղտոտման վերաբերյալ գործող կանոնակարգերը:

1.4.5. Երկաթուղային համակարգի շահագործումը չպետք է առաջացնի հողի՝ անթույլատրելի մակարդակի տատանումներ գործունեության եւ ենթակառուցվածքին մոտ տարածքների համար եւ պահպանման նորմալ պայմաններում:

1.5. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Ենթակառուցվածքի եւ անշարժ կայանքների տեխնիկական բնութագրերը պետք է համատեղելի լինեն միմյանց եւ այն գնացքների բնութագրերի հետ, որոնք օգտագործվելու են երկաթուղային համակարգում:

Եթե պարզվում է, որ այս բնութագրերի հետ համատեղելիությունը ցանցի որոշակի հատվածներում դժվար է, ապա կարող են կիրառվել լուծումներ՝ հետագայում համատեղելիություն ապահովելու համար:

2. Յուրաքանչյուր ենթահամակարգին հատուկ պահանջները

2.1. Ենթակառուցվածքը

2.1.1. Անվտանգությունը

Պատշաճ քայլեր պետք է ձեռնարկվեն՝ կանխելու համար կայանքների հասանելիությունը կամ անցանկալի մուտքը:

Պետք է քայլեր ձեռնարկվեն՝ սահմանափակելու համար այն վտանգները, որոնց կարող են ենթարկվել անձինք մասնավորապես այն դեպքում, երբ գնացքներն անցնում են կայարաններով:

Հանրությանը հասանելի ենթակառուցվածքը պետք է նախագծվի եւ կառուցվի այնպես, որ սահմանափակվեն մարդու անվտանգության համար վտանգները (կայունություն, հրդեհ, մուտք, տարհանում, կառամատույցներ եւ այլն):

Համապատասխան դրույթներ պետք է սահմանվեն՝ շատ երկար թունելներում եւ ուղանցույցներում անվտանգության հատուկ պայմանները հաշվի առնելու համար:

2.2. Էներգիան

2.2.1. Անվտանգությունը

Էներգամատակարարման համակարգերի շահագործումը չպետք է նվազեցնի ո՛չ գնացքների, ո՛չ մարդկանց (օգտագործողներ, շահագործող անձնակազմ, երկաթգծերի մոտ ապրողներ կամ երրորդ անձինք) անվտանգությունը:

2.2.2. Շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը

Էլեկտրական կամ ջերմային էներգամատակարարման համակարգերի գործունեությունը նախատեսված սահմաններից դուրս շրջակա միջավայրի վրա չպետք է որեւէ ազդեցություն ունենա:

2.2.3. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Օգտագործվող էլեկտրական կամ ջերմային էներգամատակարարման համակարգերը պետք է՝

- հնարավորություն տան, որ գնացքները հասնեն սահմանված տեխնիկական հնարավորություններին.
- էլեկտրական էներգիայի մատակարարման համակարգերի դեպքում համատեղելի լինեն գնացքներին ամրացված հոսանքընդունիչ սարքվածքների հետ:

2.3. Ղեկավարում–հսկողություն եւ ազդանշանում

2.3.1. Անվտանգությունը

Օգտագործվող հսկողության–կառավարման եւ ազդանշանային կայանքներն ու ընթացակարգերը պետք է հնարավորություն տան, որ գնացքները երթեւեկեն ցանցի համար սահմանված նպատակներին համապատասխանող անվտանգության մակարդակով: Հսկողության–կառավարման եւ ազդանշանային համակարգերը պետք է շարունակեն աջակցել այն գնացքների երթեւեկությանը, որոնց շահագործումը խափանման պայմաններում թույլատրված է:

2.3.2. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Հսկողության–կառավարման եւ ազդանշանային համատեղելի համակարգերի ընդունումից հետո արտադրված կամ նախագծված բոլոր նոր ենթակառուցվածքները եւ շարժակազմերը պետք է հարմարեցվեն այդ համակարգերի օգտագործմանը:

Գնացքի մեքենավարների խցիկներում տեղադրված հսկողության–կառավարման եւ ազդանշանային համակարգերը պետք է սահմանված պայմաններում երկաթուղային ամբողջ համակարգում նորմալ շահագործում ապահովեն:

2.4. Շարժակազմը

2.4.1. Անվտանգությունը

Շարժակազմի եւ կապող օղակների կառուցվածքները պետք է նախագծվեն այնպես, որ պաշտպանեն ուղեւորին եւ կառավարման խցիկները բախման կամ ռելսերից դուրս գալու դեպքում:

Էլեկտրական սարքավորումը չպետք է նվազեցնի ղեկավարման–հսկողության եւ ազդանշանային կայանքների անվտանգությունն ու աշխատանքը:

Օգտագործվող արգելակման եղանակները եւ գործադրվող ազդեցությունները պետք է համատեղելի լինեն երկաթուղու, ինժեներական կառույցների եւ ազդանշանային համակարգերի նախագծման հետ:

Պետք է քայլեր ձեռնարկվեն՝ սահմանափակելու համար այն բաղկացուցիչ մասերի մատչելիությունը, որոնցով էլեկտրական հոսանք է անցնում, որպեսզի ապահովվի մարդկանց անվտանգությունը:

Վտանգի դեպքում սարքերի միջոցով պետք է հնարավորություն տրվի ուղեւորներին դրա մասին հաղորդելու մեքենավարին եւ ուղեկցող անձնակազմին, որպեսզի նրանք կապ հաստատեն մեքենավարի հետ:

Մուտքի դռները պետք է ունենան ուղեւորների անվտանգությունը երաշխավորող բացելու եւ փակելու համակարգեր:

Վթարային ելքեր պետք է առկա լինեն եւ նշվեն:

Համապատասխան դրույթներ պետք է սահմանվեն՝ շատ երկար թունելներում անվտանգության հատուկ պայմանները հաշվի առնելու համար:

Բավարար հզորություն եւ գործողության ժամանակ ունեցող վթարային լուսավորման համակարգը պարտադիր պահանջ է գնացքների համար:

Գնացքները պետք է ունենան ուղեւորների հետ կապի համակարգ, որը գնացքի անձնակազմի եւ ուղեւորների միջեւ հաղորդակցություն է ապահովում:

2.4.2. Հուսալիությունը եւ հասանելիությունը

Կենսական նշանակությամբ սարքավորման եւ ընթացային, քարշիչ ու արգելակման սարքավորման եւ նաեւ ղեկավարման ու հսկողության համակարգի միջոցով խափանման հատուկ պայմաններում պետք է հնարավորություն տրվի, որ գնացքը շարունակի երթեւեկել առանց անբարենպաստ հետեւանքների այն սարքավորման համար, որը կշարունակի օգտագործվել:

2.4.3. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Էլեկտրական սարքավորումը պետք է հսկողության–կառավարման եւ ազդանշանային կայանքների հետ համատեղելի լինի:

Էլեկտրաքարշման դեպքում հոսանքը նդունիչ սարքվածքի բնութագրերով պետք է թույլատրվի, որ գնացքները երթեւեկեն երկաթուղային համակարգի էներգամատակարարման համակարգերի պայմաններում:

Շարժակազմի բնութագրերով պետք է թույլատրվի, որ այն երթեւեկի ցանկացած գծով, որով նախատեսված է, որ այն պետք է շահագործվի՝ հաշվի առնելով կլիմայական պայմանները:

2.4.4. Կառավարումը

Գնացքները պետք է տվյալներ գրանցող սարք ունենան: Այս սարքի հավաքած տվյալները եւ տվյալների մշակումը պետք է ներդաշնակեցված լինեն:

2.5. Պահպանումը

2.5.1. Առողջությունը եւ անվտանգությունը

Կենտրոններում օգտագործվող տեխնիկական կայանքները եւ ընթացակարգերը պետք է ապահովեն ենթահամակարգի անվտանգ շահագործումն ու վտանգ չներկայացնեն առողջության եւ անվտանգության առումով:

2.5.2. Շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը

Պահպանման կենտրոններում օգտագործվող տեխնիկական կայանքները եւ ընթացակարգերը չպետք է գերազանցեն շրջակա միջավայրի համար անհարմարություններ ստեղծելու թույլատրելի մակարդակը:

2.5.3. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Շարժակազմի պահպանման կայանքները պետք է թույլ տան անվտանգության, առողջության եւ հարմարավետության ապահովման գործողությունների իրականացումը այն ամբողջ կազմի դեպքում, որի համար դրանք նախատեսվել են:

2.6. Շահագործումը եւ երթեւեկության կառավարումը

2.6.1. Անվտանգությունը

Ցանցի շահագործման կանոնները եւ մեքենավարների ու գնացքի անձնակազմի որակավորումների կարգավորումը կառավարման կենտրոններում պետք է ապահովի

անվտանգ շահագործում՝ հաշվի առնելով միջսահմանային եւ ներքին ծառայությունների տարբեր պահանջները:

Պահպանման գործողությունները եւ ժամանակամիջոցները, պահպանման եւ կառավարման կենտրոնների աշխատակիցների վերապատրաստումն ու որակավարումը եւ կառավարման ու պահպանման կենտրոններում ներգրավված օպերատորների հիմնած ապահովագրական համակարգի որակը պետք է անվտանգության բարձր մակարդակ ապահովեն :

2.6.2. Հուսալիությունը եւ հասանելիությունը

Պահպանման գործողությունները եւ ժամանակահատվածները, պահպանման եւ կառավարման կենտրոնների աշխատակիցների վերապատրաստումն ու որակավարումը եւ կառավարման ու պահպանման կենտրոններում ներգրավված օպերատորների հիմնած ապահովագրական համակարգի որակը պետք է ապահովեն համակարգի հուսալիության եւ հասանելիության բարձր մակարդակ:

2.6.3. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Ցանցի շահագործման կանոնները եւ մեքենավարների, գնացքի անձնակազմի եւ երթեւեկության հարցերով կառավարիչների որակավորումների կարգավորումը պետք է երկաթուղային համակարգում ապահովի շահագործման արդյունավետություն՝ հաշվի առնելով միջսահմանային եւ ներքին ծառայությունների տարբեր պահանջները:

2.7. Տեխնատիկական ծրագրային լուծումներ բեռների եւ ուղեւորների համար

2.7.1. Տեխնիկական համատեղելիությունը

Տեխնատիկական ծրագրային լուծումների հիմնական պահանջները ուղեւորների եւ ապրանքների փոխադրողների համար երաշխավորում են ծառայության նվազագույն որակ, մասնավորապես, տեխնիկական համատեղելիության առումով:

Պետք է քայլեր ձեռնարկվեն՝ ապահովելու համար՝

- տվյալների բազաները, համակարգչային ծրագրերը եւ տվյալների փոխանցման արձանագրությունները մշակված լինեն այնպես, որ ապահովեն տարբեր ծրագրային լուծումների եւ օպերատորների միջեւ տվյալների առավելագույն փոխանակում՝ բացառելով գաղտնի առետրային տվյալները.

- օգտագործողների համար տեղեկությունների հեշտ հասանելիություն:

2.7.2. Հուսալիությունը եւ հասանելիությունը

Այս տվյալների բազաների, համակարգչային ծրագրերի եւ տվյալների փոխանցման արձանագրությունների օգտագործման, կառավարման, թարմացման եւ պահպանման մեթոդներով պետք է երաշխավորվեն այդ համակարգերի արդյունավետությունը եւ ծառայության որակը:

2.7.3. Առողջապահությունը

Այս համակարգերի եւ օգտագործողների միջեւ միջերեսները պետք է համապատասխանեն էրգոնոմիկայի եւ առողջության պահպանման նվազագույն կանոններին:

2.7.4. Անվտանգությունը

Անվտանգության վերաբերյալ տեղեկությունների պահպանման կամ փոխանցման համար ամբողջականության եւ հուսալիության համապատասխան մակարդակներ պետք է ապահովվեն:

**«ԵՀ» ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ՀԱՄԱՐ ՊԻՏԱՆԻՈՒԹՅԱՆ
ՄԱՍԻՆ ՀԱՅՏԱՐԱՐԱԳԻՐ**

1. Համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասեր

«ԵՀ» հայտարարագիրը վերաբերում է երկաթուղային համակարգի համագտագործելիությանն առնչվող համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերին՝ 3-րդ հոդվածում նշված կարգով: Համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերը կարող են լինել՝

1.1. Բազմակի օգտագործման բաղկացուցիչ մասեր

Սրանք բաղկացուցիչ մասեր են, որոնք հատուկ չեն երկաթուղային համակարգին եւ որպես այդպիսին կարող են օգտագործվել այլ ոլորտներում:

1.2. Հատուկ բնութագրեր ունեցող բազմակի օգտագործման բաղկացուցիչ մասերը

Սրանք բաղկացուցիչ մասեր են, որոնք որպես այդպիսին հատուկ չեն երկաթուղային համակարգին, բայց երկաթուղային ոլորտում օգտագործվելու դեպքում պետք է դրսևորեն տեխնիկական առանձնահատուկ հատկանիշներ:

1.3. Առանձնահատուկ բաղկացուցիչ մասերը

Սրանք բաղկացուցիչ մասեր են, որոնք հատուկ են երկաթուղային համակարգին:

2. Գործողության ոլորտը

«ԵՀ» հայտարարագիրը տարածվում է հետևյալի վրա.

- կամ ծանուցվող մարմնի կամ մարմինների՝ առանձին դիտարկվելու դեպքում համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասի՝ անհրաժեշտ տեխնիկական մասնագրերին ներքին համապատասխանության գնահատումը,

- կամ ծանուցվող մարմնի կամ մարմինների՝ երկաթուղային միջավայրում դիտարկվելու դեպքում համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասի՝ օգտագործման պիտանիության գնահատումը, մասնավորապես այն դեպքերում, երբ առկա են միջերեսներ՝ կապված տեխնիկական մասնագրերի հետ, մասնավորապես՝ ֆունկցիոնալ բնույթի, որոնք պետք է ստուգվեն:

Գնահատման ընթացակարգերը, որոնք ծանուցվող մարմինները կիրառում են նախագծման եւ արտադրության փուլերում, անհրաժեշտ կդարձնեն 93/465/ԵՏՀ որոշմամբ սահմանված մոդուլները՝ ՀՏՄ-ներում նշված պայմանների համաձայն:

3. «ԵՀ» հայտարարագրի բովանդակությունը-{}-

Համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագիրն ու կից փաստաթղթերը թվագրված եւ ստորագրված են:

Այդ հայտարարագիրը գրված է նույն լեզվով, ինչ ցուցումները եւ պարունակում է հետեւյալը.

– հրահանգին հղումները,-{}-

- Համայնքում հիմնված արտադրողի կամ նրա լիազոր ներկայացուցչի անունը եւ հասցեն (նշել առետրային անունն ու հասցեն, լիազոր ներկայացուցչի դեպքում նաեւ նշել արտադրողի առետրային անվանումը),

- համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասի նկարագրությունը (կառուցվածքը, տեսակը, եւ այլն),

- համապատասխան կամ օգտագործման համար պիտանի հայտարարելու համար կիրառվող ընթացակարգի նկարագրությունը (13-րդ հոդված),

– համապատասխան բոլոր նկարագրությունները, որոնց պետք է համապատասխանի համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասը եւ, մասնավորապես՝ դրա օգտագործման պայմանները,

– համապատասխանության կամ օգտագործման համար պիտանիության հարցում կիրառվող ընթացակարգում ներգրավված ծանուցվող մարմնի կամ մարմինների անունը եւ հասցեն ու զննության վկայագրի ամսաթիվը, անհրաժեշտության դեպքում՝ վկայագրի գործողության ժամկետի եւ պայմանների նշումով,

– անհրաժեշտության դեպքում՝ հղումը եվրոպական մասնագրերին,

– այն ստորագրող կողմի նշումը, որը լիազորված է Համայնքում հիմնված արտադրողի կամ նրա լիազոր ներկայացուցչի անունից հանձնառություններ ստանձնելու:

ԵՆԹԱՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐԻ ՍՏՈՒԳՄԱՆ «ԵՀ» ՀԱՅՏԱՐԱՐԱԳԻՐԸ

Ստուգման «ԵՀ» հայտարարագիրը եւ կից փաստաթղթերը թվագրված ու ստորագրված են:

Այդ հայտարարագիրը գրված է նույն լեզվով, ինչ տեխնիկական անձնագիրը եւ ներառում է հետեւյալը.

- հրահանգին հղումները,
- պայմանավորվող կողմի կամ Համայնքում հիմնված արտադրողի կամ նրա լիազոր ներկայացուցչի անունը եւ հասցեն (նշել առետրային անունը եւ հասցեն, լիազոր ներկայացուցչի դեպքում նաեւ նշել պայմանավորվող կողմի կամ արտադրողի առետրային անվանումը),
- ենթահամակարգի համառոտ նկարագրությունը,
- 18-րդ հոդվածում նշված «ԵՀ» հավաստումն իրականացրած ծանուցվող մարմնի անունը եւ հասցեն,
- տեխնիկական անձնագրում ներառված փաստաթղթերի հղումները,
- համապատասխան ժամանակավոր կամ վերջնական բոլոր դրույթները, որոնց պետք է համապատասխանեն ենթահամակարգերը եւ, մասնավորապես, անհրաժեշտության դեպքում՝ շահագործման ցանկացած սահմանափակում կամ պայման,
- եթե ժամանակավոր է՝ «ԵՀ» հայտարարագրի գործողության ժամկետը,
- ստորագրող կողմի անձը:

ԵՆԹԱՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐԻ ՍՏՈՒԳՄԱՆ «ԵՀ» ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԸ

1. Ներածություն

«ԵՀ» հավաստումն այն ընթացակարգն է, որով ծանուցվող մարմինը ստուգում եւ հավաստում է, որ ենթահամակարգը.

- համապատասխանում է Հրահանգին,
- համապատասխանում է Համաձայնագրից բխող մյուս կանոնակարգերին եւ կարող է շահագործման դրվել:

2. Փուլերը

Ենթահամակարգը ստուգվում է հետեւյալ փուլերից յուրաքանչյուրում.

- ընդհանուր նախագծում,
- արտադրություն. ենթահամակարգի կառուցում՝ ներառյալ. մասնավորապես. ինժեներաշինարարական աշխատանքները, արտադրությունը, բաղադրիչների հավաքումը, ընդհանուր համապատասխանեցումը,
- ենթահամակարգի վերջնական փորձարկումը:

Նախագծման փուլում (ներառյալ նմուշների փորձարկումները) եւ արտադրության փուլում դիմողը, որպես առաջին քայլ, կարող է դիմել գնահատման համար՝

Այս դեպքում սույն գնահատումը կամ գնահատումները կարող են հանգեցնել մեկ կամ մի քանի հավաստման միջանկյալ փաստաթուղթի (ՀՄՓ), որը տրվում է դիմողի ընտրած ծանուցվող մարմնի կողմից: Ծանուցվող մարմինն իր հերթին կազմում է համապատասխան փուլերի համար ենթահամակարգի միջանկյալ համապատասխանության «ԵՀ» հայտարարագիր:

3. Հավաստագիրը

«ԵՀ» հավաստման համար պատասխանատու ծանուցվող մարմինը գնահատում է ենթահամակարգի նախագծումը եւ արտադրությունն ու կազմում է դիմողի համար նախատեսված հավաստագիր. դիմողն իր հերթին կազմում է հավաստման «ԵՀ» հայտարարագիր, որը նախատեսված է այն անդամ պետության վերահսկիչ մարմնի համար, որտեղ գտնվում եւ (կամ) գործում է ենթահամակարգը:

Ծանուցվող մարմինն առկայության դեպքում հաշվի է առնում ՀՄՓ-ները եւ «ԵՀ» հավաստման վկայագիր տալու համար.

- ստուգում է ենթահամակարգի՝

- նախագծման եւ արտադրության համապատասխան ՀՄՓ-եր ունենալը, եթե դիմողը դիմել է ծանուցվող մարմինն այս երկու փուլերի համար կամ

- արտադրության պահին համապատասխանությունը դիմողին տրամադրված՝ նախագծման վերաբերյալ ՀՄՓ-ներում նշված բոլոր կետերին, եթե դիմողը դիմել է ծանուցվող մարմինն միայն նախագծման փուլի համար,

- հավաստում է, որ ՀՄՓ-ները ճշտորեն համապատասխանում են ՀՏՄ-ի պահանջին եւ գնահատում է նախագծման ու արտադրության բաղադրիչները, որոնք նշված չեն նախագծման եւ (կամ) արտադրության ՀՄՓ-ներում):

4. Տեխնիկական անձնագիրը

Հավաստման հայտարարագրին կցվող տեխնիկական անձնագիրը պետք է ներառի հետևյալը.

- ենթակառուցվածքի դեպքում՝ ինժեներատեխնիկական պլանների, կառույցի եւ կայանքների նախագծեր, փորման եւ ամրացման թույլտվության փաստաթղթեր, բետոնի փորձարկման ու ստուգման եզրակացություններ, եւ այլն.

- մյուս ենթահամակարգերի դեպքում՝ ընդհանուր եւ մանրամասն գծագրեր՝ իրականացման, էլեկտրական եւ հիդրավլիկական սխեմաների, կառավարման շղթայի դիագրամների, տվյալների մշակման եւ ավտոմատ համակարգերի նկարագրությունների, շահագործման եւ պահպանման ձեռնարկների, եւ այլն.

- 3-րդ հոդվածում նշված՝ ենթահամակարգում ներդրված համապատասխանության բաղկացուցիչ մասերի ցանկը,

- համապատասխանության եւ օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագրերի պատճենները, որոնցով, Հրահանգի 13-րդ հոդվածի համաձայն, պետք է ապահովված լինեն վերոնշյալ բաղկացուցիչ մասերը, եւ որոնց կից պետք է ներկայացվեն համապատասխան հաշվարկային փաստաթղթերը եւ ծանուցվող մարմինների կողմից ընդհանուր տեխնիկական մասնագրերի հիման վրա կատարված փորձարկումների եւ փորձաքննությունների գրանցումների պատճենը:

- առկայության դեպքում՝ ՀՄՓ-ները եւ այդ դեպքում՝ «ԵՀ» հավաստման վկայագրին կցվող՝ ենթահամակարգի միջանկյալ համապատասխանության «ԵՀ» հայտարարագիրը (հայտարարագրերը)՝ ներառյալ ծանուցվող մարմնի կողմից դրանց վավերության հավաստման արդյունքը.

- «ԵՀ» հավաստման համար պատասխանատու ծանուցվող մարմնի կողմից վկայագիր, որին կցվում են համապատասխան հաշվարկային փաստաթղթեր, որը վավերացվում է ծանուցվող մարմնի կողմից եւ որով նշվում է, որ նախագիծը համապատասխանում է սույն Հրահանգին եւ նշվում է աշխատանքների իրականացման ընթացքում գրանցված եւ չհանված ցանկացած պատվեր. վկայագրին պետք է կցվեն նաեւ նույն մարմնի կողմից կազմված զննության եւ աուդիտի զեկույցներ՝ կապված դրա խնդրի հետ, ինչպես նշված է 5.3 եւ 5.4 բաժիններում:

5. Դիտանցումը

5.1. «ԵՀ» դիտանցման նպատակը ենթահամակարգի արտադրության ժամանակ տեխնիկական անձնագրից բխող պարտավորությունների կատարումն ապահովելն է:

5.2. Արտադրությունը ստուգելու հարցում պատասխանատու ծանուցվող մարմինը պետք է մշտական մուտք ունենա դեպի շինարարական հրապարակներ, արտադրամասեր, գործարանային հավաքման ու փորձարկման մասեր եւ, ընդհանուր առմամբ, դեպի բոլոր տարածքները, որոնք այն անհրաժեշտ է համարում իր առաջադրանքի համար: Դիմողը պետք է ուղարկի կամ ուղարկած լինի այդ նպատակի համար անհրաժեշտ բոլոր փաստաթղթերը եւ, մասնավորապես, իրականացման պլաններն ու ենթահամակարգին վերաբերող տեխնիկական փաստաթղթերը:

5.3. Իրականացումը ստուգելու համար պատասխանատու ծանուցվող մարմինը պետք է պարբերաբար աուդիտ իրականացնի Հրահանգի հետ համապատասխանությունը հաստատելու նպատակով: Այն պետք է իրականացման համար պատասխանատուներին աուդիտի հաշվետվություն ներկայացնի: Այն որոշակի փուլերում պետք է ներկա լինի կառուցման աշխատանքներին:

5.4. Բացի դրանից՝ ծանուցվող մարմինը կարող է հանկարծակի այցելություններ կատարել աշխատանքների վայր կամ արտադրամասեր: Այդպիսի այցելությունների ժամանակ ծանուցվող մարմինը կարող է իրականացնել լրիվ կամ մասնակի աուդիտներ: Այն պետք է իրականացման համար պատասխանատուներին տրամադրի վերահսկողության հաշվետվություն, իսկ անհրաժեշտության դեպքում՝ աուդիտի հաշվետվություն:

5.5. IV հավելվածի 2-րդ բաժնում նշված օգտագործման համար պիտանիության մասին «ԵՀ» հայտարարագիր տրամադրելու նպատակով ծանուցվող մարմինը պետք է կարողանա դիտանցել ենթահամակարգը, որում մոնտաժված է համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասը, որպեսզի գնահատվի, եթե այդպես է պահանջվում համապատասխան ՀՏՄ-ով, դրա համար նախատեսված երկաթուղային միջավայրում դրա օգտագործման նպատակահարմարությունը:

6. Փաստաթղթերը ներկայացնելը

4-րդ պարբերության մեջ նշված ամբողջ փաթեթը պետք է ներկայացվի դիմողի կողմից առկայության դեպքում՝ այս հարցով պատասխանատու ծանուցվող մարմնի կողմից տրված ՀՄՓ-ն հիմնավորող կամ աշխատանքային պայմաններում ենթահամակարգի ստուգման ու հավաստման համար պատասխանատու ծանուցվող մարմնի կողմից տրված համապատասխանության հավաստագիրը հիմնավորող: Փաթեթը պետք է կցված լինի ՀՄՓ-ին եւ (կամ) «ԵՀ» հավաստման հայտարարագրին, որը դիմողն ուղարկում է տվյալ անդամ պետության վերահսկիչ մարմնին:

Փաթեթի կրկնօրինակը դիմողը պահում է ենթահամակարգի շահագործման ամբողջ ընթացքում: Այն պետք է ուղարկվի նաեւ ցանկացած այլ անդամ պետություն, որը դիմել է նման խնդրանքով:

7. Հրապարակումը

Յուրաքանչյուր ծանուցվող մարմին պետք է պարբերաբար հրապարակի տեղեկատվություն՝

- «ԵՀ» հավաստման համար ստացված դիմումների մասին,
- տրված կամ մերժված ՀՄՓ-ների մասին,
- տրված կամ մերժված հավաստման վկայագրերի մասին,
- մերժված համապատասխանության հավաստագրերի մասին:

8. Լեզուն

«ԵՀ» հավաստման ընթացակարգի հետ կապված փաթեթները եւ նամակագրությունը պետք է գրված լինեն այն անդամ պետության պաշտոնական լեզվով, որում հիմնված է դիմողը կամ այն լեզվով, որն ընդունում է դիմողը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ VII

ՀՏՄ-ԻՆ ՉՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՂ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԸ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՀԱՆՁՆԵԼՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ ՍՏՈՒԳՎՈՂ ՊԱՐԱՄԵՏՐԵՐԸ ԵՎ ԱԶԳԱՅԻՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ

1. Պարամետրերի ցանկը

1. Ընդհանուր տեղեկություններ

- գործող ազգային իրավական դաշտին վերաբերող տեղեկություններ,
- ազգային հատուկ պայմաններ,
- պահպանման գիրք,
- շահագործման գրանցամատյան,

2. Ենթակառուցվածքի միջերեսները

- հոսանահաններ,
- գնացքի ներքին մատակարարման սարքավորում եւ էլեկտրամագնիսական համատեղելիության ազդեցության միջոց, եզրաչափային դարպաս,
- անվտանգության բազմաթիվ սարքավորումներ, օրինակ՝ ղեկավարման եւ հսկողություն, գնացքի ու գծերի կապի համակարգ,

3. Շարժակազմի բնութագրերը

- փոխադրամիջոցի դինամիկան,
- փոխադրամիջոցի վերնակառուցվածքը,
- քարշիչ եւ թափարգելիչ սարքավորումը,
- սայլակը եւ ընթացային մասերը,
- անվազույզը (անվազույզի առանցքակալը),
- արգելակային միջոցները,
- դիտանցում պահանջող տեխնիկական համակարգերը, օրինակ՝ սեղմված օդի մատակարարման համակարգը,

- առջեւի (կողային) լուսամուտները,
- դռները,
- անցման համար նախատեսված միջոցները,
- ղեկավարման համակարգերը (ծրագրային ապահովումը),
- խմելու ջրի եւ կոյուղաջրի համակարգերը,
- շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը,
- հրդեհից պաշտպանությունը,
- աշխատավայրում առողջության եւ անվտանգության ապահովումը,
- ցիստեռնը եւ վագոն-ցիստեռնները,
- ճնշման տակ դատարկվող բեռնարկղերը,
- բեռների ամրացումը,
- նշումը,
- եռակցման տեխնիկան,

2. Կանոնների դասակարգումը

Առաջին բաժնում նշված պարամետրերին վերաբերող ազգային կանոնները դասվում են հետեւյալ երեք խմբերից մեկին: Խիստ տեղական բնույթի կանոններն ու սահմանափակումները ներառված չեն. դրանց հավաստումն ընդգրկում է այն ստուգումները, որոնք իրականացվում են երկաթուղային ձեռնարկության եւ ենթակառուցվածքի կառավարչի փոխադարձ համաձայնությամբ:

Ա ԽՈՒՄԲ

Ա ԽՈՒՄԲԸ ՆԵՐԱՌՈՒՄ Է.

- միջազգային ստանդարտները,
- ազգային կանոնները, որոնք երկաթուղային անվտանգության առումով համարժեք են համարվում մյուս անդամ պետությունների ազգային կանոններին:

Բ ԽՈՒՄԲ

«Բ» խումբը ներառում է բոլոր կանոնները, որոնք «Ա» կամ «Գ» խմբի մեջ չեն մտնում կամ որոնք դեռևս հնարավոր չէ եղել դասակարգել այս խմբերից որեւէ մեկում:

Գ ԽՈՒՄԲ

«Գ» խումբը ներառում է կանոններ, որոնք խստորեն անհրաժեշտ են կամ կապված են ենթակառուցվածքի տեխնիկական բնութագրերի հետ, որպեսզի ապահովվի ցանցում անվտանգ եւ համագտագործելի շահագործում (օր.՝ եզրաչափքը):

**ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ԱՅՆ ՉԱՓՈՐՈՇԻՉՆԵՐԸ, ՈՐՈՆՔ ԱՆԴԱՄ ՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՀԱՇՎԻ
ԵՆ ԱՌՆՈՒՄ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻՆ ԾԱՆՈՒՑԵԼԻՍ**

1. Ստուգման աշխատանքներ կատարելու համար պատասխանատու մարմինը, դրա տնօրենը եւ անձնակազմը չեն կարող ուղղակիորեն կամ որպես լիազոր ներկայացուցիչներ ներգրավվել համօգտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի կամ ենթահամակարգերի նախագծման, արտադրության, կառուցման, շուկայահանման կամ պահպանման, կամ դրանց օգտագործման գործում: Սա չի բացառում արտադրողի եւ համապատասխան մարմնի միջեւ տեխնիկական տեղեկությունների փոխանակման հնարավորությունը:

2. Ստուգումների համար պատասխանատու մարմինը եւ անձնակազմը պետք է ստուգումներն իրականացնեն հնարավոր առավելագույն մասնագիտական ու տեխնիկական կարողությունների օգտագործմամբ եւ պետք է ազատ լինեն որեւէ ճնշումից ու խրախուսանքից, մասնավորապես՝ ֆինանսական բնույթի, որը կարող է ազդել իրենց եզրակացության կամ ստուգման արդյունքների վրա, մասնավորապես՝ այն մարդկանց կամ մարդկանց այն խմբերի կողմից, որոնց վրա կարող են ազդել ստուգումների արդյունքները:

Մասնավորապես, ստուգումների համար պատասխանատու մարմինը եւ անձնակազմը պետք է գործառույթների առումով անկախ լինեն սույն Հրահանգի շրջանակներում շահագործման թույլտվություն, 95/18/ԵՀ հրահանգի շրջանակներում լիցենզիա եւ 2004/49/ԵՀ հրահանգի շրջանակներում անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատ տրամադրելու համար նախատեսված մարմիններից եւ պատահարների դեպքում հետաքննության համար պատասխանատու մարմիններից:

3. Մարմինը պետք է ունենա անձնակազմ եւ այնպիսի միջոցներ, որոնք պահանջվում են՝ ստուգումների հետ կապված տեխնիկական եւ վարչարարական առաջադրանքները համապատասխան կերպով իրականացնելու համար: Այն նաեւ հատուկ ստուգումների համար անհրաժեշտ սարքավորում օգտագործելու հնարավորություն պետք է ունենա:

4. Ստուգումների համար պատասխանատու անձնակազմը պետք է.

- ստացած լինի համապատասխան տեխնիկական եւ մասնագիտական ուսուցում,
- բավարար չափով տեղյակ լինի իրենց կողմից իրականացվող ստուգումների հետ կապված պահանջների մասին եւ այդ ստուգումների հարցում բավարար փորձ ունենա,

- կարողանա կազմել կատարված ստուգումների պաշտոնական գրանցումն ապահովող հավաստագրեր, մատյաններ եւ հաշվետվություններ:

5. Պետք է երաշխավորվի ստուգումների համար պատասխանատու անձնակազմի անկախությունը: Ոչ մի պաշտոնյա չպետք է վարձատրվի իրականացված ստուգումների թվի կամ այդ ստուգումների արդյունքների հիման վրա:

6. Մարմինը պետք է ձեռք բերի քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրություն, եթե այդ պատասխանատվությունը չի կարգավորվում պետության ազգային օրենսդրությամբ կամ եթե ստուգումներն ուղղակիորեն իրականացվում են այդ անդամ պետության կողմից:

7. Մարմնի անձնակազմը մասնագիտական գաղտնիություն է պահպանում այն ամենի հարցում, ինչը հայտնի է դառնում նրանց՝ իրենց պարտականությունների կատարման ընթացքում (բացի ղեկավար համապատասխան մարմիններից եւ պատահարները հետաքննող մարմիններից, որոնք պատասխանատու են ստուգվող համագտագործելիության բաղկացուցիչ մասերի կամ ենթահամակարգերի խափանման պատճառով տեղի ունեցած դժբախտ պատահարների հետաքննության համար)՝ համաձայն սույն Հրահանգի կամ սույն Հրահանգը կիրառող ազգային օրենքի ցանկացած դրույթի:

ՇԵՂՈՒՄ ՆԵՐԿԱՅԱՑՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԴԻՄԵԼԸ

Շեղման համար դիմելու նպատակով անդամ պետությունները ներկայացնում են հետևյալ փաստաթղթերը.

ա) առաջարկվող շեղումը ներկայացնող պաշտոնական նամակ Հանձնաժողովին,

բ) նամակին կցված անձնագիր, որն առնվազն ներառում է.

- շեղման ենթակա աշխատանքների, ապրանքների կամ ծառայությունների նկարագրությունը՝ հիմնական ամսաթվերը եւ տարեթվերը, աշխարհագրական դիրքը, շահագործման եւ տեխնիկական տարածքները,
- հստակ հղում այն ՀՏՄ-ներին (կամ դրանց հատվածներին), որոնց համար շեղում է պահանջվում,
- հստակ հղում կիրառվելիք այլընտրանքային դրույթներին եւ այդ դրույթների հետ կապված մանրամասներ,
- 7(1)(ա) հոդվածում նշված դեպքում դիմելու համար՝ նախագծի մշակման վերջնական փուլի հիմնավորումը,
- շեղման հիմնավորումը՝ ներառյալ տեխնիկական, տնտեսական, առևտրային բնույթի, շահագործման հետ կապված եւ (կամ) վարչական բնույթի հիմնական պատճառները,
- շեղման համար դիմելը հիմնավորող ցանկացած այլ տեղեկություն,
- նախագծի վերջնական համոզագործելիությունը խթանելու համար անդամ պետության կողմից ձեռնարկվող միջոցների նկարագրությունը: Փոքր շեղման դեպքում այս նկարագրությունը չի պահանջվում:

Փաստաթղթերը ներկայացվում են թղթային եւ էլեկտրոնային տարբերակով, որպեսզի այն տրամադրվի Կոմիտեի անդամներին:

ՄԱՍ Ա

Ուժը կորցրած հրահանգներ

(նշված 40-րդ հոդվածում)

96/48/ԵՀ հրահանգ | |

2001/16/ԵՀ հրահանգ | |

2004/49/ԵՀ հրահանգ | Միայն 14-րդ հոդվածը |

ՄԱՍ Բ

Ազգային իրավունքում փոխատեղման ժամկետներ

(նշված 40-րդ հոդվածում)

Հրահանգը | Փոխատեղման վերջնաժամկետը |

96/48/ԵՀ | 1999 թվականի ապրիլի 9 |

2001/16/ԵՀ | 2003 թվականի ապրիլի 20 |

2004/49/ԵՀ | 2006 թվականի ապրիլի 30 |

ՀԱՄԵՄԱՏԱԿԱՆ ԱՂՅՈՒՍԱԿ

96/48/ԵՀ հրահանգ |Սոյն հրահանգը|

1(1) հոդված | 1(1) հոդված | 1(1) հոդված |

1(2) հոդված | 1(2) հոդված | 1(2) հոդված |

— | — | 1(3) հոդված |

— | 1(3) հոդված | 1(4) հոդված |

2-րդ հոդված, ներածություն | 2-րդ հոդված, ներածություն | 2-րդ հոդված, ներածություն |

2(ա)–(լ) հոդված | 2(ա)–(լ) հոդված | 2(ա)–(բ) եւ (ե)–(ժգ) հոդված |

— | — | 2 (գ) եւ (դ) հոդված |

2(ժդ) հոդված | 2(ժգ) հոդված | 2(ժդ) հոդված |

2(ժե) հոդված | 2(ժդ) հոդված | 2(ժե) հոդված |

2(ժգ) հոդված | 2(ժե) հոդված | 2(ժգ) հոդված |

2(ժգ) հոդված | 2(ժգ) հոդված | 2(ժէ) հոդված |

— | — | 2(ժը)–(իզ) հոդված|

3-րդ, 4-րդ եւ 5-րդ հոդվածներ | 3-րդ, 4-րդ եւ 5-րդ հոդվածներ | 3-րդ, 4-րդ եւ 5 (1)–(5) հոդվածներ |

5(6) հոդված | 5(7) հոդված | 5(7) հոդված |

— | — | 5(6) հոդված |

— | — | 5(8) հոդված |

6(1)–(8) հոդված | 6(1)–(8) հոդված | 6(1)–(8) հոդված |

— | — | 6(9)–(10) հոդված |

— | — | 7-րդ եւ 8-րդ հոդվածներ |

7-րդ հոդված | 7-րդ հոդված | 9-րդ հոդված |

8-րդ հոդված | 8-րդ հոդված | 10(1) հոդված |

9-րդ հոդված | 9-րդ հոդված | 10(2) հոդված |

10(1)–(3) հոդված | 10(1)–(3) հոդված | 11(1)–(3) հոդված |

— | 10(6) հոդված | 11(4) հոդված |

— | — | 11(5) հոդված |

11-13-րդ հոդվածներ | 11-13-րդ հոդվածներ | 12-14-րդ հոդվածներ |

14(1) եւ (2) հոդված | 14(1) եւ (2) հոդված | 15(1) եւ (2) հոդված |

14(3) հոդված | 14(3) հոդված | 20-րդ հոդված |

14(4) եւ (5) հոդված | 14(4) եւ (5) հոդված | 33-րդ հոդված |

— | — | 15(2) եւ (3) հոդված |

15-րդ եւ 16-րդ հոդվածներ | 15-րդ եւ 16-րդ հոդվածներ | 16-րդ եւ 17-րդ հոդվածներ |

16(3) հոդված | 16(3) հոդված | 17(3) հոդված |

— | — | — |

18(1)–(3) հոդված | 18(1)–(3) հոդված | 18(1)–(3) հոդված |

— | — | 18(4) եւ (5) հոդված |

19-րդ հոդված | 19-րդ հոդված | 19-րդ հոդված |

20-րդ հոդված | 20-րդ հոդված | 28-րդ հոդված |

— | — | 21-15-րդ հոդվածներ |

21(1)–(3) հոդված | 21(1)–(3) հոդված | 29(1)–(3) հոդված |

— | — | 29(4) եւ (5) հոդված |

— | — | — |

21ա(1) հոդված | 22-րդ հոդված | 30(2) հոդված |

21(4) հոդված | 21(4) հոդված | 30(4) հոդված |

21ա(2) հոդված | 21ա հոդված | 30(1) հոդված |

21բ հոդված | — | — |

21գ հոդված | 21բ հոդված | 30(3) հոդված |

22-րդ հոդված | 26-րդ հոդված | 37-րդ հոդված |

22ա հոդված | 24-րդ հոդված | 34-րդ եւ 35-րդ հոդվածներ |

— | — | 32-րդ հոդված |

— | 23-րդ հոդված | 31-րդ հոդված |

— | 25-րդ հոդված | 36-րդ հոդված |

23-րդ հոդված | 27-րդ հոդված | 38-րդ հոդված |

24-րդ հոդված | 28-րդ հոդված | 39-րդ հոդված |

— | — | 40-րդ հոդված |

25-րդ հոդված | 29-րդ հոդված | 41-րդ հոդված |

26-րդ հոդված | 30-րդ հոդված | 42-րդ հոդված |

I-VI հավելվածներ | I-VI հավելվածներ | I-VI հավելվածներ |

— | — | VII հավելված |

VII հավելված | VII հավելված | VIII հավելված |

— | — | IX -XI հավելվածներ |