

**Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ի 2007/59/ԵՀ
հրահանգ**

**Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի համակարգում գործող շոգեքարշների եւ
գնացքների վարորդների սերտիֆիկացման վերաբերյալ**

Պաշտոնական տեղեկագիր L 315, 03.12.2007թ., էջեր 0051-0078 23.10.2007թ.

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՐԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ,
մասնավորապես, դրա 71-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

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

հաշվի առնելով Տարածաշրջանային հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը [2],

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն եւ
ելնելով Հաշտեցման կոմիտեի կողմից 2007 թվականի հուլիսի 31-ին հաստատված
համատեղ տեքստից [3],

Քանի որ

1) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականին ապրիլի 29-ի «Համայնքի
երկաթուղային տրանսպորտի անվտանգության վերաբերյալ» 2004/49/ԵՀ հրահանգով
պահանջվում է, որ ենթակառուցվածքների ղեկավարները եւ երկաթուղային տրանսպորտի
ծեռնարկություններն իրենց անվտանգության կառավարման համակարգերը ձեւավորեն
այնպես, որ երկաթուղային տրանսպորտի համակարգը, առնվազն, ի վիճակի լինի
ընդհանուր անվտանգությունն ապահովելու եւ համապատասխանի Փոխգործունեության
տեխնիկական բնութագրերում (ՓՏԲ) սահմանված ազգային անվտանգության կանոններին
ու պահանջներին, եւ կիրառվեն ընդհանուր անվտանգության միջոցներին
համապատասխան կանոնները: Այս անվտանգության կառավարման համակարգերը
անձնակազմին տրամադրում են, ի թիվս այլ հարցերի, վերապատրաստման ծրագրեր եւ
այնպիսի համակարգեր, որոնք ապահովում են անձնակազմի կոմպետենտությունը եւ
պարտականությունների պատշաճ կատարումը,

2) 2004/49/ ԵՀ հրահանգի համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտի տրանսպորտի կազմակերպությունը պետք է ձեռք բերի անվտանգության վկայական, որպեսզի հնարավորություն ունենա մուտք գործելու երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածք,

3) 1991 թվականի հուլիսի 29-ի Խորհրդի «Համայնքի երկաթգծերի զարգացման վերաբերյալ» 91/440/ԵՏՀ հրահանգի համաձայն՝ 2003 թվականի մարտի 15-ից սկսած լիցենզավորված երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններն իրավունք կունենան մուտք գործելու անդրեվրոպական բեռնափոխադրման ցանց՝ միջազգային երկաթուղով բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար, եւ ամենաուշը 2007 թվականին իրավունք կունենան մուտք գործելու տեղական ու միջազգային բեռնափոխադրումների ծառայությունների համացանց: Մուտքի արտոնագրերի այս աստիճանական ընդլայնումն անխուսափելիորեն կհանգեցնի գնացքի վարորդների շարժունակությանը ազգային սահմաններից այն կողմ: Արդյունքում կավելանա գնացքի՝ վերապատրաստված եւ հավաստագրված վարորդների պահանջարկը մեկից ավելի անդամ պետություններում,

4) 2002 թվականին Հանձնաժողովի կողմից իրականացված ուսումնասիրությունը կարելի էր այն փաստը, որ անդամ պետությունների՝ գնացքի վարորդների հավաստագրման պայմանների վերաբերյալ օրենքները զգալիորեն տարբերվում են: Հետեւաբար, Համայնքի կողմից պետք է ընդունվեն գնացքի վարորդների հավաստագրման վերաբերյալ կանոններ, որպեսզի հաղթահարվեն այս տարածայնությունները՝ պահպանելով Համայնքի երկաթուղային համակարգի անվտանգության ներկայիս բարձր մակարդակը,

5) Համայնքի նման կանոնները պետք է նպաստեն Համայնքի աշխատողների ազատ տեղաշարժվելու քաղաքականության նպատակներին, ընկերություններ հիմնադրելու ազատությանը, միասնական տրանսպորտային քաղաքականության համատեքստում ծառայությունների մատուցման ազատության ապահովմանը՝ խուսափելով մրցակցության հնարավոր խաթարումներից,

6) այդ ընդհանուր դրույթների նպատակը նախեստաճ, գնացքների վարորդների շարժունակությունը մեկ անդամ պետությունից մյուսը հեշտացնելն է, բացի դրանից, դյուրացնել նրանց շարժունակությունը մեկ այլ երկաթուղային տրանսպորտի ընկերություն եւ, սովորաբար, վարորդական իրավունքների եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականների ճանաչումը երկաթուղային տրանսպորտի հատվածի բոլոր շահառուների կողմից: Այդ նպատակով շատ կարելի է, որ այդ դրույթներում սահմանվեն նվազագույն

այնպիսի պահանջներ, որոնք դիմորդները պետք է բավարարեն վարորդական իրավունք կամ համապատասխան լրացուցիչ վկայական ձեռք բերելիս,

7) սույն Հրահանգը հաջորդում է ամբողջությամբ հիմնված է Տրանսպորտի ոլորտում աշխատողների Եվրոպական դաշնության (ՏԵԴ) եւ Եվրոպական երկաթուղային տրանսպորտի համայնքի (ԵԵՀ) միջեւ կնքված պատմական համատեղ Համաձայնագրի վրա, որը վերաբերում է միջսահմանային ծառայություններում ներգրավված աշխատողների որոշ բնագավառների աշխատանքային պայմաններին [6],

8) եթե նույնիսկ մի անգամ պետություն բացառում է սույն Հրահանգի գործողության ոլորտը, եւ վարորդները բացառապես գործում են երկաթուղային համակարգերի որոշակի կարգերի, ցանցերի եւ ենթակառուցվածքների հիման վրա, սա որեւէ կերպ չպետք է սահմանափակի այդ անգամ պետության պարտավորությունը՝ հարգելու վարորդական իրավունքների վավերականությունը Եվրոպական միության ամբողջ տարածքում կամ համապատասխան լրացուցիչ վկայականները համապատասխան ենթակառուցվածքներում,

9) պահանջները պետք է առնվազն ներառեն գնացք վարելու նվազագույն տարիքը, դիմորդի ֆիզիկական եւ մասնագիտական հոգեբանական վիճակը, մասնագիտական փորձը եւ գիտելիքները՝ գնացք վարելու որոշակի հարցերի վերաբերյալ, ինչպես նաեւ գիտելիքներ այն ենթակառուցվածքների վերաբերյալ, որտեղ կպահանջվի աշխատել եւ նրանց միջեւ հաղորդակցման լեզվի մասին,

10) իր ծախսերի արդյունավետությունը մեծացնելու համար այն դասընթացները, որոնց պետք է մասնակցեն գնացքի վարորդները՝ համապատասխան լրացուցիչ վկայականներ ձեռք բերելու համար, պետք է այնպես կազմակերպվեն, որ դա անվտանգության տեսանկյունից հնարավոր եւ ցանկալի լինի: Վարորդների կողմից պետք է իրականացվեն հատուկ ծառայություններ, ինչպիսիք են, օրինակ՝ փոխադրումը, տեխնիկական սպասարկումը, ուղեւորափոխադրումների կամ բեռնափոխադրումների ծառայությունները: Երբ գնահատում ենք սույն Հրահանգի իրականացումը, Եվրոպական երկաթուղային տրանսպորտի գործակալությունը (այսուհետ՝ «Գործակալություն») պետք է գնահատի հավելվածում նշված ուսուցման պահանջների փոփոխման անհրաժեշտությունը, որպեսզի ավելի լավ արտացոլի շուկայի նոր ձեւավորվող կառուցվածքը,

11) երկաթուղային տրանսպորտի ընկերությունները եւ ենթակառուցվածքի այն ղեկավարները, որոնք տրամադրում են համապատասխան լրացուցիչ վկայականներ, կարող են հենց իրենք վերապատրաստում կազմակերպել ընդհանուր մասնագիտական գիտելիքի,

լեզվական գիտելիքի, շարժակազմի եւ ենթակառուցվածքների համար: Սակայն, ինչ վերաբերում է քննություններին, պետք է խուսափել շահերի ցանկացած բախումից, չբացառելով այն հնարավորությունը, որ քննություն հանձնողը կարող է լինել համապատասխան լրացուցիչ վկայական տրամադրող երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավար,

12) 2004/49/ԵՀ հրահանգի 13 (4)-րդ հոդվածի համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտի ընկերությունները եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարները պատասխանատու են իրենց վարձած վարորդների վերապատրաստման մակարդակի համար: Այդ նպատակով, երկաթուղային տրանսպորտի ընկերությունները եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարները՝ համաձայն այդ հրահանգի 13(3) հոդվածի, պետք է հաշվի առնեն այդ վարորդների կողմից նախկինում ձեռք բերված կարողություններն ու վերապատրաստումը: Նաեւ կարելի է բավարար թվով վարորդների վերապատրաստումն ապահովելը: Այս համատեքստում անհրաժեշտ է, սակայն, միջոցներ ձեռնարկել՝ ապահովելու, որ երկաթուղային տրանսպորտի ընկերության եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարի կողմից վարորդի վերապատրաստման համար կատարված ներդրումներն անհարկի չնպաստեն մեկ այլ երկաթուղային տրանսպորտի ընկերության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարի այն դեպքում, երբ վարորդն ինքնակամ լքում է նախկին աշխատատեղը նոր աշխատատեղի համար: Այս միջոցները կարող են լինել ցանկացած տեսակի, ինչպիսիք են, օրինակ՝ ազգային օրենսդրություն, կոլեկտիվ աշխատանքային պայմանագրեր, գործատուի եւ վարորդի միջեւ պայմանագրային դրույթներ կամ համաձայնագրեր, որոնց համաձայն՝ վարորդները մի ձեռնարկությունից մեկ այլ ձեռնարկությունում կրկին աշխատանքի են անցնում, այն դեպքում, երբ վարորդները նման համաձայնագրերի անդամ են,

13) աշխատակազմի իրավասությունները եւ առողջության ու անվտանգության պայմանները զարգանում են հրահանգների փոխգործունեության համատեքստում, մասնավորապես, որպես ՓՏԲ-երի «երթելեկության կառավարման եւ շահագործման» մի մաս: Անհրաժեշտ է հաջորդականություն ապահովել ՓՏԲ-ների եւ սույն Հրահանգի հավելվածների միջեւ: Հանձնաժողովը կհասնի այդ արդյունքին՝ փոփոխելով կամ հարմարեցնելով համապատասխան ՓՏԲ-երը սույն Հրահանգին եւ դրա հավելվածներին՝ օգտագործելով այն ընթացակարգերը, որոնք նախատեսված են 1996 թվականի հուլիսի 23-ի Խորհրդի «Միջեվրոպական արագընթաց երկաթուղային տրանսպորտի համակարգի փոխգործունեության վերաբերյալ[7]» 96/48/ԵՀ հրահանգի ու 2001 թվականի մարտի 19-ի

Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի «Ավանդական երկաթուղային տրանսպորտի համակարգի փոխգործունեության վերաբերյալ [8]» 2001/16/ԵՀ հրահանգի համար,

14) Համայնքի երկաթգծերի ոլորտում աշխատողների շարժման արագությունն ու անվտանգությունն ավելացնելու նպատակով հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել շոգեքարշներում եւ գնացքներում անվտանգության կարելորագույն խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի մյուս անդամներին: Հետեւաբար, անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ անվտանգության կարելորագույն խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի մյուս անդամները բավարարեն «Երթեւեկության կառավարման եւ շահագործման վերաբերյալ» ՓՏԲ-երի սահմանած նվազագույն պահանջները: Հաշվի առնելով ՓՏԲ-երի իրականացմանն առնչվող անդամ պետությունների կողմից իրականացվող ազգային ծրագրերը՝ գործակալությունը պետք է հնարավոր տարբերակներ առանձնացնի անվտանգության կարելորագույն խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի մյուս անդամների սերտիֆիկացման համար եւ գնահատի այդ տարբեր տարբերակների ազդեցությունը: Սույն զեկույցի հիման վրա, Հանձնաժողովը, անհրաժեշտության դեպքում, պետք է առաջարկ ներկայացնի շոգեքարշներում եւ գնացքներում անվտանգության կարելորագույն խնդիրներ իրականացնող անձնակազմի մյուս անդամների սերտիֆիկացման պայմանների եւ ընթացակարգերի վերաբերյալ,

15) սույն Հրահանգում սահմանված վարորդական իրավունքների եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականների հետ կապված պահանջները պետք է վերաբերվեն միայն գնացքի վարորդի վարորդական իրավունքներին: Երկաթուղային տրանսպորտի ընկերություններին, ենթակառուցվածքների ղեկավարներին վերաբերող մնացած բոլոր իրավական պահանջները համատեղելի են համայնքի օրենսդրության հետ ու կիրառվում են առանց խտրականության. ենթակառուցվածքները եւ շարժակազմը պետք է հավասարապես բավարարեն բոլոր պահանջները՝ նախքան գնացքի վարորդը աշխատանքի կանցնի հատուկ ենթակառուցվածքում,

16) սույն Հրահանգը չպետք է խոչընդոտի 1995 թվականի հոկտեմբերի 24-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի «Անհատների անձնական տվյալների մշակման եւ այդ տվյալների ազատ տեղաշարժի պաշտպանության վերաբերյալ» 95/46/ԵՀ հրահանգի[9] եւ 2000 թվականի դեկտեմբերի 18-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի «Համայնքի կառույցների եւ մարմինների կողմից իրականացվող անհատների անձնական տվյալների մշակման եւ այդ տվյալների ազատ տեղաշարժի պաշտպանության վերաբերյալ» թիվ 45/2001 Կանոնակարգի (ԵՀ) իրականացումը[10],

17) անհրաժեշտ միօրինակությունն ու թափանցիկությունը երաշխավորելու համար Համայնքը պետք է մշակի սերտիֆիկացման իր մոդելը, որը փոխադարձաբար կճանաչվի անդամ պետությունների կողմից, կհաստատի թե՛ գնացքի վարորդներին համապատասխան որոշակի նվազագույն պայմանները, եւ թե՛ նրանց մասնագիտական որակավորումն ու լեզվական գիտելիքները: Լիցենզիաները կտրվեն անդամ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից, իսկ համապատասխան լրացուցիչ վկայականները՝ երկաթուղային տրանսպորտի ընկերությունների եւ ենթակառուցվածքների ղեկավարների կողմից,

18) գործակալությունը նաեւ ստուգում է վարորդական իրավունքների եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականների փոխարեն օգտագործվող պլաստիկ քարտերը: Նման պլաստիկ քարտերի առավելությունն այն է, որ համատեղում է այս երկու կետը եւ միեւնույն ժամանակ կարող է օգտագործվել այլ ծրագրերի համար թե՛ անվտանգության բնագավառում, թե՛ վարորդի կառավարման նպատակով,

19) վարորդական իրավունքներում, համապատասխան լրացուցիչ վկայականներում պարունակվող բոլոր տեղեկությունները, վարորդական իրավունքների եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականների գրանցամատյանների տվյալներն օգտագործվում են անվտանգության մարմինների կողմից, որպեսզի հեշտացնեն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 10-րդ եւ 11-րդ հոդվածներում նախատեսված անձնակազմի սերտիֆիկացման գործընթացի գնահատումը եւ արագացնեն այդ հոդվածներում նախատեսված՝ անվտանգության վկայականների տրամադրման գործընթացը,

20) սույն Հրահանգի համաձայն՝ հավաստագրված գնացքի վարորդների զբաղվածությունը երկաթուղային տրանսպորտի ընկերություններին եւ ենթակառուցվածքների ղեկավարներին չի ազատում իրենց պարտականությունից, որպեսզի իրենց գնացքի վարորդների համար ստեղծեն խորհրդատվական եւ իրավասությունների ու կառավարման ներքին վերահսկողության մի համակարգ՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 9-րդ հոդվածի ու 3-րդ հավելվածի, եւ այդ համակարգի մի մասը կազմեն: Համապատասխան լրացուցիչ վկայականը երկաթուղային տրանսպորտի ընկերություններին կամ ենթակառուցվածքների ղեկավարներին չի ազատում իրենց պարտականություններից՝ անվտանգության եւ, մասնավորապես, աշխատակազմի վերապատրաստման տեսանկյունից,

21) քիչ ընկերություններ են գնացքի վարորդների ծառայություններ տրամադրում երկաթուղային տրանսպորտի ընկերություններին եւ ենթակառուցվածքների

ղեկավարներին: Նման դեպքերում վարորդի հետ պայմանագիր կնքած երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարը պարտավոր է ապահովել, որ վարորդն ունենա վարորդական իրավունք եւ հավաստագրված լինի՝ համաձայն սույն Հրահանգի,

22) որպեսզի երկաթուղային տրանսպորտը շարունակի արդյունավետորեն գործել, մինչ սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելը, այդ մասնագիտությամբ արդեն իսկ աշխատած գնացքի վարորդները անցումային շրջանի ընթացքում պետք է պահպանեն իրենց ձեռք բերած իրավունքները,

23) պետք է խուսափել անհարկի վարչական եւ ֆինանսական բեռից, երբ վարորդներին թույլտվություն է տրվում աշխատել, մինչ սույն Հրահանգի համաձայն, համապատասխան լրացուցիչ վկայականների եւ վարորդական իրավունքների համապատասխան դրույթների կիրառումը: Վարորդներին նախկինում տրված վարորդական իրավունքը հնարավորինս պաշտպանված է: Թույլտվություն տվող մարմինը, փոխարինող վարորդական իրավունքներ տրամադրելիս, պետք է հաշվի առնի յուրաքանչյուր վարորդի, կամ վարորդների խմբի որակավորումն ու փորձը: Թույլտվություն տվող մարմինը, որակավորման եւ (կամ) փորձի հիման վրա, պետք է որոշի, արդյոք անհրաժեշտ է, որ վարորդը կամ վարորդների խումբը լրացուցիչ քննություն հանձնեն եւ (կամ) վերապատրաստվեն՝ նախքան փոխարինող վարորդական իրավունքներ կամ համապատասխան լրացուցիչ վկայականներ ստանալը: Հետեւաբար, վարորդական իրավունք տվող մարմինը պետք է որոշի, արդյոք որակավորումները եւ (կամ) փորձը բավարար են առանց հետագայում քննություն հանձնելու կամ վերապատրաստվելու՝ պահանջվող վարորդական իրավունքներ եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականներ տրամադրելու համար,

24) պետք է խուսափել անհարկի վարչական եւ ֆինանսական բեռից, երբ գնացքի վարորդները փոխում են գործատուին: Երկաթուղային տրանսպորտի ընկերությունը պետք է հաշվի առնի ավելի վաղ ձեռք բերված հմտությունները եւ հնարավորության սահմաններում ազատի լրացուցիչ քննություններից ու վերապատրաստումից,

25) վարորդական իրավունքների վերաբերյալ սույն Հրահանգը որեւէ փոխադարձ իրավունքների ճանաչում չի պահանջում, որը վարորդն ստացել է մինչ սույն Հրահանգի կիրառումը, թեեւ առանց վնասելու ընդհանուր փոխադարձ ճանաչման նախագիծը, որն ստեղծվել է՝ համաձայն 2005 թվականի սեպտեմբերի 7-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ

Խորհրդի «Մասնագիտական որակավորման ճանաչման վերաբերյալ [11]» 2005/36/ԵՀ հրահանգի, որը շարունակվում է կիրառվել մինչև անցումային շրջանի ավարտը,

26) սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ ակտերը պետք է ընդունվեն Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը համապատասխան [12],

27) Հանձնաժողովը, մասնավորապես, լիազորված է սահմանելու սույն Հրահանգի իրականացման համար անհրաժեշտ պայմաններն ու չափորոշիչները: Քանի որ այդ ակտերն ընդհանուր բնույթ են կրում եւ նախատեսված են սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու եւ այն նոր, ոչ էական տարրերով լրացնելու համար, ապա դրանք պետք է ընդունվեն 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա հոդվածով նախատեսված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորման ընթացակարգի համաձայն,

28) երբ վերստուգիչ կարգավորող ընթացակարգերի բնականոն ժամկետները անհետաձգելի հրամայական հիմքերով չեն համապատասխանում, Հանձնաժողովը պետք է կարողանա օգտվել 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(6) հոդվածով նախատեսված անհետաձգելի ընթացակարգից՝ սույն Հրահանգով նախատեսված Համայնքի քննողների եւ քննությունների վերաբերյալ չափորոշիչների ընտրության ընդունման եւ սույն Հրահանգի հավելվածներում նախատեսված գիտական ու տեխնիկական առաջընթացին հարմարվելու համար,

29) բարելավված օրինաստեղծ գործունեության մասին միջինստիտուցիոնալ համաձայնագրի 34-րդ կետի համաձայն [13]՝ անդամ պետությունները խրախուսվում են, իրենց եւ Համայնքի շահերից ելնելով, կազմելու սույն Հրահանգի եւ փոխատեղման ակտերի համեմատությունը հնարավորինս ներկայացնող աղյուսակներ եւ հրապարակել դրանք,

30) համաձայն սույն Հրահանգի՝ անդամ երկրները պետք է վերահսկում եւ համապատասխան գործողություն ձեռնարկեն, երբ վարորդը խախտում է սույն Հրահանգի որեւէ դրույթ,

31) անդամ երկրները պետք է համապատասխան պատժամիջոցներ նախատեսեն՝ սույն Հրահանգում կիրառվող ազգային դրույթների խախտումների համար,

32) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակն ընդհանուր կարգավորիչ դաշտ ստեղծելն է, մասնավորապես, ապրանքներ եւ ուղեւորներ տեղափոխող շոգեքարշների ու գնացքների

վարորդների հավաստագրման վերաբերյալ, ինչն անդամ պետությունները չեն կարող բավարար չափով իրականացնել, հետեւաբար, սույն Հրահանգի լայնածավալ մասշտաբների եւ հետեւանքների պատճառով, ավելի հեշտ է այն իրագործել Համայնքի մակարդակով, քանի որ Համայնքը կարող է միջոցներ որդեգրել՝ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով սահմանված սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին համապատասխան՝ սույն Հրահանգը չի նախատեսում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար,

33) ծախսերի արդյունավետությունից ելնելով՝ այն կարող է համապատասխանել բացառապես մեկ անդամ պետության տարածքում սահմանափակ ժամանակահատվածով դադարեցնել գնացքի վարորդների գործունեությունը սույն Հրահանգի դրույթների կիրառման տեսանկյունից, պարտադրել նման վարորդներին ձեռք բերել վարորդական իրավունքներ եւ համապատասխան լրացուցիչ վկայականներ՝ համաձայն սույն Հրահանգի: Պետք է հստակորեն սահմանել ցանկացած նմանատիպ ազատման դեպքերը կարգավորող պայմանները,

34) երկաթուղային տրանսպորտի համակարգ եւ այն ունենալու անմիջական հեռանկար չունեցող անդամ պետության համար անհամաչափ եւ անիմաստ պարտականություն կլինի, եթե այն պարտավոր լինի փոխատեղել եւ կիրարկել երկաթուղային տրանսպորտի հետ կապված սույն Հրահանգի դրույթները: Ուստի, այդ անդամ պետությունները, քանի դեռ չունեն երկաթուղային տրանսպորտի համակարգ, պետք է ազատվեն սույն Հրահանգը փոխատեղելու եւ իրականացնելու պարտականությունից,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ՆՊԱՏԱԿԸ, ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏԸ ԵՎ ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Հոդված 1

Նպատակը

Սույն Հրահանգով սահմանվում են Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի համակարգում գործող շոգեքարշների եւ գնացքների վարորդների սերտիֆիկացման պայմաններն ու

ընթացակարգերը: Սահմանվում են այնպիսի առաջադրանքներ, որոնց համար անդամ պետությունների իրավասու մարմինները, գնացքի վարորդները եւ այդ ոլորտի այլ շահագրգիռ կողմեր, մասնավորապես, երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունները, ենթակառուցվածքների ղեկավարները եւ վերապատրաստման կենտրոնները պատասխանատվություն են կրում:

Հոդված 2

Գործողության ոլորտը

1. Սույն Հրահանգը կիրառվում է համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի համակարգում գործող շոգեքարշների եւ գնացքների վարորդների, անվտանգության վկայական պահանջող երկաթուղային տրանսպորտի ընկերության կամ անվտանգության թույլտվություն պահանջող ենթակառուցվածքների ղեկավարի համար:

2. Բեռնափոխադրող գնացքների անձնակազմի մյուս անդամներին վերաբերող ազգային դրույթների համաձայն՝ անդամ պետությունները չպետք է խոչընդոտեն բեռնափոխադրող գնացքները՝ հատելու սահմանները կամ ապահովելու հայրենական արտադրության արտահանումն իրենց տարածքից:

3. Չխախտելով 7-րդ հոդվածը՝ անդամ երկրները կարող են չընդունել սույն Հրահանգի իրականացման համար ընդունված միջոցները, բացառապես գնացքի վարորդների, ովքեր աշխատում են՝

ա) մետրոններում, տրամվայներում եւ այլ թեթեւ երկաթուղային տրանսպորտի համակարգերում.

բ) ցանցերում, որոնք գործում են մնացած երկաթուղային տրանսպորտի համակարգից առանձին եւ նախատեսված են միայն տեղական, քաղաքային կամ ծայրամասային ուղեւորափոխադրումների եւ բեռնափոխադրումների ծառայությունների համար.

գ) մասնավոր սեփականություն համարվող երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքում, որն օգտագործվում է բացառապես ենթակառուցվածքի սեփականատիրոջ կողմից միայն իր սեփական բեռները փոխադրելու համար.

դ) երկաթուղային գծի հատվածներում, որոնք ժամանակավորապես փակ են բնականոն երթևեկության համար՝ երկաթուղային տրանսպորտի համակարգը պահպանելու, վերանորոգելու կամ արդիականացնելու նպատակով:

Հոդված 3

Սահմանումները

Սույն Հրահանգի նպատակներով՝

ա) «իրավասու մարմին»՝ 2004/49/ԵՀ հրահանգի 16(1) հոդվածում նշված իրավասու մարմիններ.

բ) «գնացքի վարորդ»՝ անձ, ով ընդունակ է եւ թույլտվություն ունի գնացք վարելու, այդ թվում՝ շոգեքարշներ, փոխադրող շոգեքարշներ, աշխատանքային գնացքներ, երկաթուղին սպասարկող տրանսպորտային միջոցներ կամ, երկաթուղու միջոցով, ինքնավար, պատասխանատու եւ անվտանգ կերպով, ուղեւորներ կամ ապրանքներ փոխադրող գնացքներ.

գ) «անվտանգության խնդիրներով զբաղվող անձնակազմի այլ անդամներ»՝ գնացքի այն անձնակազմի այն անդամները, որոնք գնացքի վարորդներ չեն, բայց օգնում են ապահովելու գնացքի եւ ուղեւորների ու տեղափոխվող ապրանքների անվտանգությունը.

դ) «երկաթուղային տրանսպորտի համակարգ»՝ այն համակարգը, որը բաղկացած է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքներից, ինչը ներառում է երկաթուղային տրանսպորտի համակարգի երկաթգծեր եւ ֆիքսված սարքավորումներ՝ գումարած բոլոր կարգերի շարժակազմ եւ տվյալ ենթակառուցվածքից սկիզբ առնող ճանապարհորդություն՝ համաձայն 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ Հրահանգների.

ե) «ենթակառուցվածքի ղեկավար» նշանակում է ցանկացած մարմին կամ ձեռնարկություն, որը, մասնավորապես, պատասխանատու է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի, կամ դրա մի մասի, ստեղծման եւ պահպանման համար՝ համաձայն 91/440/440/ԵՏՀ Հրահանգի 3-րդ հոդվածի, որոնք կարող են ներառել նաեւ ենթակառուցվածքի կառավարման հսկողության ու անվտանգության համակարգերը: Ցանցի կամ ցանցի որեւէ հատվածի մասով ենթակառուցվածքի կառավարչի գործառույթները կարող են հատկացվել տարբեր մարմինների կամ կազմակերպությունների.

զ) «Երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկություն» նշանակում է ցանկացած երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկություն՝ համաձայն 2001 թվականի փետրվարի 26-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001/14/ԵՀ «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորության բաշխման եւ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման համար վճարների գանձման վերաբերյալ» [14]» Հրահանգի, եւ ցանկացած այլ հանրային կամ սեփական ձեռնարկություն, որի գործունեությունը երկաթուղու միջոցով ապրանքների եւ (կամ) ուղեւորների փոխադրումն ապահովելն է՝ հիմնվելով այն բանի վրա, որ ձեռնարկությունը կապահովի դրանց տեղափոխումը: Սահմանումը նաեւ ներառում է միայն փոխադրում ապահովող ձեռնարկությունները.

է) «փոխգործունեության տեխնիկական բնութագիր» կամ «ՓՏԲ» նշանակում է այնպիսի բնութագրեր, որոնց միջոցով յուրաքանչյուր ենթահամակարգ կամ ենթահամակարգի մի մաս առաջնորդվում է, որպեսզի համապատասխանի հիմնական պահանջներին եւ ապահովի միջեվրոպական արագընթաց եւ պայմանական երկաթուղային տրանսպորտի համակարգերի փոխգործունեությունը՝ համաձայն 96/48/ԵՀ եւ 2001/16/ԵՀ Հրահանգի.

ը) «գործակալություն» նշանակում է Եվրոպական երկաթուղային տրանսպորտի գործակալություն, որը հիմնադրվել է 2004 թվականի ապրիլի 24-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի թիվ 881/2004 [15] Կանոնակարգի(ԵՀ) հիման վրա.

թ) «անվտանգության վկայական» նշանակում է այնպիսի վկայական, որն իրավասու մարմնի կողմից տրվում է երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությանը՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 10-րդ հոդվածի.

ժ) «վկայական» նշանակում է համապատասխան լրացուցիչ վկայական, որը ցույց է տալիս այն ենթակառուցվածքը եւ շարժակազմը, որտեղ վկայական կրողը լիազորված է շահագործման անցնելու.

ժա) «անվտանգության թույլտվություն» նշանակում է թույլտվություն, որն իրավասու մարմնի կողմից տրվում է ենթակառուցվածքի ղեկավարին՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ Հրահանգի 11-րդ հոդվածի.

ժբ) «վերապատրաստման կենտրոն» նշանակում է վերապատրաստման դասընթացներ տրամադրող մի հաստատություն, որը հավատարմագրված եւ ճանաչված է իրավասու մարմնի կողմից:

ԳԼՈՒԽ II

ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՀԱՎԱՍՏԱԳՐՈՒՄ

Հոդված 4

Համայնքի հավաստագրման մոդել

1. Գնացքի բոլոր վարորդները պետք է ունենան գնացքների վարելու անհրաժեշտ կազմվածք ու որակավորում եւ պետք է կրեն հետեւյալ փաստաթղթերը՝

ա) վարորդական իրավունք, որը ցույց կտա՝ արդյոք վարորդը բավարարում է բժշկական պահանջների, հիմնական կրթության եւ ընդհանուր մասնագիտական հմտությունների վերաբերյալ նվազագույն պայմանները: Այդ վարորդական իրավունքը կհաստատի վարորդի անձը եւ այն տվող իրավասու մարմինն՝ նշելով դրա վավերականության ժամկետը: Մինչ համայնքի հավելվածի սերտիֆիկացման մոդելն ընդունվելը՝ վարորդական իրավունքը կբավարարի պահանջները՝ համաձայն 4-րդ կետի.

բ) մեկ կամ մի քանի վկայականներ, որոնք ցույց են տալիս այն ենթակառուցվածքը եւ շարժակազմը, որտեղ վկայական կրողը լիազորված է երթեւեկելու: Յուրաքանչյուր վկայական պետք է համապատասխանի I հավելվածի պահանջներին.

2. Սակայն, ենթակառուցվածքի հատուկ մասերում աշխատելու համար վկայական կրելու պահանջը այսուհետ նշված բացառիկ դեպքերին չի վերաբերվում այն պայմանով, որ մեկ այլ վարորդ, որի վկայականը ուժի մեջ է տվյալ ենթակառուցվածքում երթեւեկելու համար, երթեւեկության ընթացքում նստում է վարորդի կողքին՝

ա) երբ խախտվում է երկաթուղու սպասարկումը, առաջացնում է գնացքների շեղում կամ ուղիների պահպանման անհրաժեշտություն, ինչպես նշված է ենթակառուցվածքի ղեկավարի կողմից.

բ) բացառությամբ միանվագ ծառայությունների, որոնցից օգտվում են պատմական նշանակություն ունեցող գնացքները.

գ) բացառությամբ միանվագ բեռնափոխադրումների ծառայությունների՝ համաձայն ենթակառուցվածքի ղեկավարի պայմանի.

դ) նոր գնացքի կամ շոգեքարշի առաքման կամ ցուցադրման համար.

ե) վարորդների վերապատրաստման եւ քննելու նպատակով:

Այս հնարավորության օգտագործումը կախված է երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության որոշումից եւ չի կարող պարտադրվել համապատասխան ենթակառուցվածքի ղեկավարի կամ իրավասու մարմնի կողմից:

Ենթակառուցվածքի ղեկավարին նախապես պետք է տեղեկացնել, երբ երկրորդ վարորդը շահագործման է անցնում՝ համաձայն վերոհիշյալ պայմանների:

3. Վկայականը թույլ կտա երթեւեկել հետեւյալ կարգերից մեկում կամ մի քանիսում՝

ա) «Ա» կատեգորիա՝ փոխադրող շոգեքարշներ, աշխատանքային գնացքներ, սպասարկող երկաթուղային տրանսպորտային միջոցներ եւ բոլոր մյուս շոգեքարշները, երբ դրանք օգտագործվում են փոխադրում իրականացնելու համար.

բ) «Բ» կատեգորիա՝ ուղեւորների եւ ապրանքների փոխադրում:

Վկայականը կարող է ներառել թույլտվություններ բոլոր կարգերի համար՝ ընդգրկելով 4-րդ կետում նշված բոլոր կանոնները:

4. Մինչեւ 2008 թվականի դեկտեմբերի 4-ը, գործակալության կողմից պատրաստված նախագծի հիման վրա, հանձնաժողովը կընդունի վկայականը եւ վկայականի վավերացված պատճենը, եւ նաեւ կսահմանի նրանց ֆիզիկական բնութագրերը՝ հաշվի առնելով կեղծիքի դեմ կիրառվող միջոցները: Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը լրացումների միջոցով փոփոխելու համար նախատեսված այդ ակտերն ընդունվում են՝ 32(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրությամբ կարգավորող ընթացակարգին համապատասխան:

Հանձնաժողովը մինչեւ 2008 թվականի դեկտեմբերի 4-ը կընդունի այն միջոցները, որոնք նախատեսված են փոփոխելու սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը՝ լրացնելով այն, եւ համայնքի կանոնները՝ Ա եւ Բ տարբեր տեսակների կարգերի վերաբերյալ, ինչպես նշված է սույն հոդվածի 3-րդ կետում՝ համաձայն 32(3) հոդվածի վերստուգիչ կարգավորող ընթացակարգերի եւ Գործակալության խորհրդի հիման վրա:

Հոդված 5

Խարդախության դեմ պայքարի միջոցներ

Իրավասու մարմինները եւ թույլտվություն տվող մարմինները ձեռնարկում են բոլոր անհրաժեշտ քայլերը, որպեսզի խուսափեն լիցենզիաների ու վկայականների կեղծումից, եւ խարդախության միջոցով կատարված գրանցումներից՝ համաձայն 22-րդ հոդվածի:

Հոդված 6

Սեփականությունը, լեզուն եւ թույլտվություն տվող մարմինները

1. Համաձայն 3(ա) հոդվածի՝ վարորդական իրավունքը պատկանում է սեփականատիրոջը եւ տրվում է իրավասու մարմնի կողմից: Երբ իրավասու մարմինը կամ իր գործակալը ազգային լեզվով շարադրված վարորդական իրավունք է տալիս, որը Համայնքի լեզվին չի համապատասխանում, նա պետք է կազմի վարորդական իրավունքի երկլեզու տարբերակը՝ օգտագործելով Համայնքի լեզուներից որեւէ մեկը:

2. Վկայականը պետք է տրվի այն երկաթուղային ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարի կողմից, ով աշխատանք է տրամադրել կամ պայմանագիր է կնքել վարորդի հետ: Վկայականը պատկանում է տվյալ ձեռնարկությանը կամ ղեկավարին: Սակայն, համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի 13(3) հոդվածի՝ վարորդներն իրավունք ունեն ստանալու վկայականի վավերացված պատճենը: Երբ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարը ազգային լեզվով շարադրված վկայական է տալիս, որը Համայնքի լեզվին չի համապատասխանում, այն պետք է կազմի վկայականի երկլեզու տարբերակը՝ օգտագործելով Համայնքի լեզուներից որեւէ մեկը:

Հոդված 7

Աշխարհագրական տարածքում վավեր լինելը

1. Լիցենզիան վավերական է Համայնքի ամբողջ տարածքում:

2. Վկայականը վավերական է միայն այնտեղ նշված ենթակառուցվածքների եւ շարժակազմի համար:

Հոդված 8

Երրորդ կարգի երկրների գնացքի վարորդների փաստաթղթերի սերտիֆիկացման ճանաչում

Երրորդ կարգի երկրների գնացքի վարորդների փաստաթղթերի սերտիֆիկացումը, որոնք բացառապես գործում են անդամ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի համակարգի սահմանային հատվածներում, կճանաչվի տվյալ անդամ երկրի կողմից՝ համաձայն որել է երրորդ երկրի հետ երկկողմ համաձայնագրերի:

ԳԼՈՒԽ III

ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ ՎԿԱՅԱԿԱՆ ՍՏԱՆԱԼՈՒ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

Հոդված 9

Նվազագույն պահանջները

1. Վարորդական իրավունք ստանալու համար դիմորդները պետք է բավարարեն 10 եւ 11-րդ հոդվածներում սահմանված նվազագույն պահանջները: Վկայական ստանալու եւ դրա վավերականությունը պահպանելու համար դիմորդները պետք է ունենան վարորդական իրավունք եւ բավարարեն 12-րդ ու 13-րդ հոդվածներում սահմանված նվազագույն պահանջները:
2. Անդամ պետությունները կարող են ավելի խիստ պահանջներ ներկայացնել՝ իր սեփական տարածքում վարորդական իրավունքներ տալու առնչությամբ: Այնուամենայնիվ, այն կճանաչի ուրիշ անդամ պետությունների կողմից տրված վարորդական իրավունքները՝ համաձայն 7-րդ հոդվածի:

ԲԱԺԻՆ I

Վարորդական իրավունք

Հոդված 10

Նվազագույն տարիք

Անդամ պետությունները վարորդական իրավունքի համար սահմանում են այն դիմորդների նվազագույն տարիքը, ովքեր պետք է լինեն առնվազն 20 տարեկան: Սակայն, անդամ պետությունը կարող է 18 տարեկան դիմորդներին տրամադրել վարորդական իրավունքներ, որի վավերականությունը սահմանափակվում է այն տրամադրող անդամ պետության տարածքում:

Հոդված 11

Հիմնական պահանջներ

1. Դիմորդները պետք է հաջողությամբ ավարտած լինեն առնվազն իննամյա կրթությունը (տարրական եւ միջնակարգ) եւ անցած լինեն հիմնական վերապատրաստում 3-րդ մակարդակին համարժեք՝ համաձայն 1985 թվականի հուլիսի 16-ի Խորհրդի «Եվրոպական համայնքի անդամ պետությունների միջեւ մասնագիտական վերապատրաստման որակավորումների համեմատության վերաբերյալ[16]» 85/368/ԵՏՀ Հրահանգի:

2. Դիմորդները պետք է հաստատեն իրենց ֆիզիկական պատրաստվածությունը՝ հանձնելով բժշկական քննություն, որը, համաձայն 20-րդ հոդվածի, կիրականացվի հավատարմագրված եւ ճանաչված բժշկի կողմից, կամ անդամ պետության կողմից որոշված վերահսկողության ներքո: Քննությունը պետք է ներառի առնվազն II հավելվածի 1.1, 1.2, 1.3 եւ 2.1 բաժիններում նշված չափորոշիչները:

3. Դիմորդները կհաստատեն իրենց մասնագիտական հոգեբանական պատրաստվածությունը՝ հանձնելով քննությունը, որը, համաձայն 20-րդ հոդվածի, կիրականացվի հավատարմագրված եւ ճանաչված հոգեբանի կամ բժշկի կողմից, կամ անդամ պետության կողմից որոշված վերահսկողության ներքո: Քննությունը պետք է ներառի առնվազն II հավելվածի 2.2 բաժնում նշված չափորոշիչները:

4. Դիմորդները կցուցադրեն իրենց հիմնական մասնագիտական կարողությունները՝ հանձնելով քննությունը, որը կներառի առնվազն IV հավելվածում նշված հիմնական թեմաները:

Բաժին II

ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏ

Հոդված 12

Լեզվական գիտելիքներ

VI հավելվածում նշված լեզվական գիտելիքի չափորոշիչը վերաբերում է այն ենթակառուցվածքին, որի համար վկայականը կիրառվում է:

Հոդված 13

Մասնագիտական որակավորում

1. Դիմորդները պետք է քննություն հանձնեն՝ փորձելու իրենց մասնագիտական գիտելիքներն ու կարողությունները այն շարժակազմի վերաբերյալ, որի համար վկայական է ձեռք բերվել: Քննությունը պետք է ներառի առնվազն V հավելվածում նշված հիմնական թեմաները:

2. Դիմորդները պետք է քննություն հանձնեն՝ փորձելու իրենց մասնագիտական գիտելիքներն ու կարողությունները այն ենթակառուցվածքի վերաբերյալ, որի համար վկայական է ձեռք բերվել: Քննությունը պետք է ներառի առնվազն VI հավելվածում նշված հիմնական թեմաները: Որտեղ, համապատասխանաբար, քննությունը նաեւ կներառի VI հավելվածի 8-րդ բաժնում նշված լեզվական գիտելիքները:

3. Համաձայն 2004/49/ԵՀ «անվտանգության համակարգի վերաբերյալ» Հրահանգի՝ դիմորդները կվերապատրաստվեն երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարի կողմից:

ԳԼՈՒԽ IV

ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ԵՎ ՎԿԱՅԱԿԱՆ ՍՏԱՆԱԼՈՒ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԸ

Հոդված 14

Վարորդական իրավունք ստանալը

1. Իրավասու մարմինը պարտավոր է հրապարակել վարորդական իրավունք ստանալու համար անհրաժեշտ ընթացակարգը:
2. Թեկնածու վարորդի կամ իր անունից ցանկացած անձի կողմից վարորդական իրավունքի համար տրված բոլոր դիմումները պետք է հանձնվեն իրավասու մարմնին:
3. Իրավասու մարմին ներկայացրած դիմումները կարող են նոր վարորդական իրավունքի գրավական լինել՝ վարորդական իրավունքի առանձնահատկությունների արդիականացման, գործողության ժամկետի երկարաձգման կամ մեկ այլ կրկնօրինակ ձեռք բերելու համար:
4. Իրավասու մարմինը, բոլոր անհրաժեշտ փաստաթղթերն ստանալուց հետո, պետք է վկայականը հնարավորինս շուտ հանձնի, եւ ոչ ուշ, քան մեկ ամսվա ընթացքում:
5. Համաձայն 16(1) հոդվածի՝ լիցենզիան վավեր է 10 տարի:
6. Վարորդական իրավունքը տրվում է մեկ բնօրինակով: Արգելված է այլ իրավասու մարմնի կողմից տրված վարորդական իրավունքի ցանկացած կրկնօրինակ պահանջել:

Հոդված 15

Վկայական ստանալը

Յուրաքանչյուր երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկություն եւ ենթակառուցվածքային ղեկավար սահմանում է իր սեփական ընթացակարգերը՝ վկայականներ տալու եւ դրանց վավերականության ժամկետը երկարաձգելու համար՝ համաձայն սույն Հրահանգի՝ որպես իր անվտանգության կառավարման համակարգի մի մաս, ինչպես նաեւ այնպիսի ընթացակարգեր, որոնք թույլ են տալիս վարորդներին պահանջել վերանայելու տվյալ հարցի վերաբերյալ կայացրած որոշումը, վկայականի վավերականությունը՝ ժամկետը երկարաձգելու, դադարեցնելու կամ չեղյալ հայտարարելու համար:

Տարաձայնությունների դեպքում կողմերը կարող են դիմել իրավասու մարմինն կամ որեւէ անկախ բողոքարկման մարմին:

Երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունները եւ ենթակառուցվածքային ղեկավարներն առանց ուշացման, երկարաձգում են վկայականի վավերականության ժամկետը, երբ վկայականը կրողը լրացուցիչ թույլտվություններ է ձեռք բերում շարժակազմի կամ ենթակառուցվածքի վերաբերյալ:

Հոդված 16

Պարբերական ստուգումներ

1. Որպեսզի վարորդական իրավունքը պահպանի իր վավերականությունը, այն կրողը պետք է պարբերական քննություններ եւ (կամ) թեստեր հանձնի՝ 11(2) եւ (3) հոդվածում նշված պահանջներին համապատասխան: Ինչ վերաբերում է բժշկական պահանջներին, նվազագույն հաճախականությունը պետք է դիտարկել II հավելվածի 3.1 բաժնի դրույթներին համապատասխան: Այս բժշկական ստուգումներն իրականացվում են հավատարմագրված եւ ճանաչված բժիշկների կողմից՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, կամ նրանց հսկողության ներքո: Ինչ վերաբերում է ընդհանուր մասնագիտական գիտելիքներին, ապա կիրառվում են 23(8) հոդվածի դրույթները:

Վարորդական իրավունքը վերականգնելիս՝ իրավասու մարմինն ստուգում է 22(1)(ա) հոդվածի համար նախատեսված գրանցամատյանի տվյալները, որպեսզի պարզի, թե արդյոք վարորդը բավարարել է սույն պարբերության առաջին ենթակետում նշված պահանջները:

2. Որպեսզի վկայականը պահպանի իր վավերականությունը, այն կրողը պետք է պարբերական քննություններ եւ (կամ) թեստեր հանձնի՝ համաձայն 12-րդ եւ 13-րդ հոդվածներում նշված պահանջների: Այդ քննությունների եւ (կամ) թեստերի հաճախականությունը որոշվում է երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարի կողմից, որն աշխատեցնում կամ պայմանագիր է կնքել վարորդի հետ՝ համաձայն իր սեփական անվտանգության համակարգի կառավարման եւ VII հավելվածում սահմանված նվազագույն հաճախականությունների առնչությամբ:

Յուրաքանչյուր ստուգման ժամանակ իրավասու մարմինը վկայականի վերաբերյալ հայտարարությամբ եւ 22(2)(ա) հոդվածի համար նախատեսված գրանցամատյանի

տվյալների հիման վրա հաստատում է, որ վարորդը բավարարել է սույն պարբերության առաջին ենթակետում նշված պահանջները:

3. Եթե պարբերական ստուգումը բաց է թողնվում կամ բացասական արդյունք է տալիս, կիրառվում է 18-րդ հոդվածում սահմանված ընթացակարգը:

Հոդված 17

Աշխատանքի դադարեցում

Երբ վարորդը դադարում է աշխատել երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարի համար, նա պետք է առանց ուշացման տեղեկացնի իրավասու մարմնին:

Վարորդական իրավունքը պահպանում է իր վավերականության ժամկետը այն պայմանով, եթե բավարարում է 16(1) հոդվածի պայմանները:

Վկայականն անվավեր է համարվում, եթե դրա վարորդը դադարում է աշխատել որպես վարորդ: Սակայն, այն կրողը ստանում է դրա վավերացված պատճենը եւ բոլոր այն փաստաթղթերը, որոնք վկայում են նրա վերապատրաստման, որակավորման, փորձի եւ մասնագիտական կարողությունների մասին: Երբ վարորդին վկայական են տալիս, երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարը պետք է հաշվի առնի բոլոր այդ փաստաթղթերը:

Հոդված 18

Վարորդների վերահսկողությունը երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունների կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարների կողմից

1. Երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունները եւ ենթակառուցվածքային ղեկավարները պետք է ապահովեն եւ ստուգեն իրենց մոտ աշխատող կամ պայմանագիր կնքած վարորդների վարորդական իրավունքների եւ վկայականների վավերականությունը:

Նրանք պետք է մշակեն իրենց վարորդներին վերահսկելու մի համակարգ: Եթե նման վերահսկողության արդյունքները կասկածի տակ են դնում վարորդի աշխատանքային կարողությունը եւ իր վարորդական իրավունքները կամ վկայականի վավերականությունը,

ապա երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունները եւ ենթակառուցվածքային ղեկավարները պետք է անմիջապես անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկեն:

2. Եթե վարորդը համարում է, որ իր առողջական վիճակի պատճառով կասկածի տակ է դրվում իր աշխատանքային կարողունակությունը, նա, համապատասխանաբար, պետք է անմիջապես տեղեկացնի երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությանը եւ ենթակառուցվածքային ղեկավարին:

Երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքային ղեկավարը տեղեկանալուն պես կամ, երբ տեղեկացվում է բժշկի կողմից, որ վարորդի առողջությունն այն աստիճան է վատացել, որ կասկածի տակ է դրվում նրա աշխատունակությունը, նա պետք է անմիջապես անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկի՝ ներառյալ II հավելվածի 3.1 բաժնում նկարագրված քննությունը, եւ, անհրաժեշտության դեպքում, չեղյալ համարել վկայականն ու 22(2) հոդվածում նախատեսված գրանցամատյանի տվյալների թարմացումը: Բացի դրանից՝ այն պետք է ապահովի, որ ծառայության ընթացքում վարորդները ոչ մի դեպքում որեւէ նյութի ազդեցության տակ չլինեն, որն ամենայն հավանականությամբ ազդում է նրանց կենտրոնացման, ուշադրության կամ վարքագծի վրա: Իրավասու մարմիններին առանց ուշացման պետք է տեղեկացնեն երեք ամսից ավելի տեւող անաշխատունակության յուրաքանչյուր դեպքի մասին:

ԳԼՈՒԽ V

ԻՐԱՎԱՍՈՒ ՄԱՐՄՆԻ ԱՌԱՋԱԴՐԱՆՔՆԵՐՆ ՈՒ ՈՐՈՇՈՒՄՆԵՐԸ

Հոդված 19

Իրավասու մարմնի առաջադրանքները

1. Իրավասու մարմինը պետք է կատարի հետեւյալ առաջադրանքները՝ ապահովելով թափանցիկությունն ու առանց խտրականության՝

ա) տրամադրի վարորդական իրավունքները եւ երկարաձգի վավերականության ժամկետը, ապահովի կրկնօրինակներով, ինչպես սահմանված է 6-րդ եւ 14-րդ հոդվածներում.

բ) ապահովի պարբերական քննություններ եւ (կամ) թեստեր՝ համաձայն 16(1) հոդվածի.

գ) գրկի վարորդական իրավունքներից եւ այն չեղյալ համարի՝ վկայական տվող մարմինն ծանուցելով վկայականի դադարեցման հիմնավորված պահանջների մասին՝ համաձայն 29-րդ հոդվածի.

դ) ըստ անդամ պետության նկարագրության՝ անձանց կամ մարմիններին ճանաչի է 23-րդ եւ 25-րդ հոդվածներում սահմանված կարգով.

ե)ապահովի, որ անձանց եւ մարմինների գրանցման տվյալները, որոնք հավատարմագրված եւ ճանաչված են՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, հրապարակվեն եւ թարմացվեն.

զ) թարմացնի եւ պահպանի վարորդական իրավունքների գրանցամատյանի տվյալները՝ 16(1) եւ 22(1) հոդվածներում սահմանված կարգով.

է) անցկացնի վարորդների արտոնագրման գործընթացի մոնիտորինգ՝ 26-րդ հոդվածի համաձայն.

ը) իրականացնի ստուգումներ՝ համաձայն 29-րդ հոդվածում սահմանված կարգի.

թ) քննություն հանձնողների համար սահմանի ազգային չափորոշիչներ՝ համաձայն 25(5) հոդվածի:

Իրավասու մարմինը վարորդական իրավունքներ պատրաստելիս պետք է արագ արձագանքի եւ առանց հապաղելու պատասխանի այն հարցումներին, որոնք կատարվել են ցանկացած լրացուցիչ տեղեկություն ստանալու նպատակով:

2. Իրավասու մարմինն իրավունք չունի 1 պարբերության (գ), (է) եւ (թ) կետերում նշված առաջադրանքները հանձնարարի երրորդ անձանց:

3. Առաջադրանքների ցանկացած հանձնարարություն պետք է լինի թափանցիկ ու առանց խտրականության եւ չպետք է առաջացնի շահերի բախում:

4. Եթե իրավասու մարմինը 1-ին պարբերության (ա) կամ (բ) կետերում նշված առաջադրանքները հանձնարարում կամ այն ստանձնում է երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը, ապա տվյալ ձեռնարկությունը պետք է բավարարի հետեւյալ պայմաններից առնվազն մեկը՝

ա) երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը վարորդական իրավունքներ է տալիս միայն իր սեփական վարորդներին.

բ) երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը բացառապես չի օգտագործում հանձնարարված կամ ստանձնած առաջադրանքների համար նախատեսված տարածքը:

5. Երբ իրավասու մարմինը հանձնարարում կամ ստանձնում է առաջադրանքներ, լիազորված ներկայացուցիչը կամ կապալառուն պարտավոր է, նման առաջադրանքներ իրականացնելիս, համապատասխանեցնել դրանք իրավասու մարմինների ստանձնած պարտավորություններին՝ համաձայն սույն Հրահանգի:

6. Երբ իրավասու մարմինը հանձնարարում կամ ստանձնում է առաջադրանքներ, պետք է մշակի մի համակարգ՝ ստուգելու, թե ինչպես են այդ առաջադրանքներն իրականացվում եւ պետք է ապահովի, որպեսզի դրանք համապատասխանեն 2-րդ, 4-րդ եւ 5-րդ պարբերություններում սահմանված պայմաններին:

Հոդված 20

Հավատարմագրում եւ ճանաչում

1. Այն անձինք կամ մարմինները, որոնք հավատարմագրված կամ ճանաչված են՝ համաձայն սույն Հրահանգի, հավատարմագրվում են անդամ պետության կողմից նշանակված լիազոր մարմնի կողմից: Հավատարմագրման գործընթացը պետք է հիմնված լինի անկախության, իրավասության եւ անկողմնակալության չափորոշիչների հիման վրա, ինչպիսիք համապատասխան եվրոպական ԵՆ 45000 ստանդարտներն են եւ թեկնածուների կողմից ներկայացված փաստաթղթերի փաթեթի գնահատումն է, որոնք վկայում են տվյալ տարածքում իրենց ունեցած հմտությունների մասին:

2. Որպես հավատարմագրման այլընտրանք, ինչպես նախատեսված է 1 պարբերությունում, անդամ պետությունը կարող է ապահովել, որ սույն Հրահանգով ճանաչված անձինք կամ մարմինները հավատարմագրվեն իրավասու մարմնի կամ անդամ պետության կողմից նշանակված մարմնի կողմից: Ճանաչումը պետք է հիմնված լինի անկախության, իրավասության եւ անկողմնակալության չափորոշիչների հիման վրա: Սակայն, այն դեպքերում, երբ մասնավորապես իրավասության վրա հիմնվելը շատ դեպքերում անհնարին է լինում, Հանձնաժողովի կողմից դրական եզրակացություն ստանալուց հետո, կարելի է բացառություն անել այս կանոնից՝ համաձայն 32(2) հոդվածում նշված կարգավորող ընթացակարգերի:

Անկախության չափորոշիչը վերապատրաստման դեպքում չի կիրառվում՝ ինչպես նշված է 23(5) եւ (6)-րդ հոդվածում:

3. Իրավասու մարմինը կապահովի սույն Հրահանգի համաձայն հավատարմագրված կամ ճանաչված անձանց եւ մարմինների գրանցամատյանի տվյալների հրապարակումը եւ թարմացումը:

Հոդված 21

Իրավասու մարմնի որոշումները

1. Իրավասու մարմինը պետք է նշի իր որոշումների պատճառները:
2. Իրավասու մարմինը պետք է ապահովի, որ սահմանվի վարչական բողոքների մի կարգ, որը թույլ կտա աշխատողներին եւ վարորդներին պահանջել դիմումի վերաբերյալ կայացրած որոշման վերանայում՝ համաձայն սույն Հրահանգի:
3. Անդամ պետություններն անհրաժեշտ քայլեր են ձեռնարկում՝ ապահովելու իրավասու մարմնի կողմից կայացրած դատական որոշումների վերանայումը:

Հոդված 22

Գրանցամատյանների տվյալների եւ տեղեկության փոխանակում

1. Իրավասու մարմինը պարտավոր է՝
 - ա) պահել բոլոր տրված, վավերականության ժամկետը երկարաձգած, արդիականացված, փոփոխված, վավերականության ժամկետը լրացած, դադարեցված, չեղյալ համարված կամ կորցրած, գողացված կամ ոչնչացված վարորդական իրավունքների գրանցամատյանի տվյալները: Այս գրանցամատյանը կներառի I հավելվածի 4-րդ բաժնում յուրաքանչյուր վարորդական իրավունքի համար նախատեսված տվյալները, որոնք հնարավորություն կտան օգտագործելու յուրաքանչյուր վարորդին հատկացված ազգային համարը: Այդ տվյալները պետք է պարբերաբար թարմացվեն,
 - բ) պատճառաբանված պահանջի հիման վրա՝ տեղեկություններ տրամադրել այլ անդամ պետության իրավասու մարմնի, գործակալության կամ վարորդների ցանկացած գործատուի՝ նման վարորդական իրավունքների վերաբերյալ:

2. Յուրաքանչյուր երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկություն եւ ենթակառուցվածքային ղեկավար պարտավոր է՝

ա) պահել, կամ ապահովել, որ պահպանվի բոլոր տրված, վավերականության ժամկետը երկարաձգած, արդիականացված, փոփոխված, վավերականության ժամկետը լրացած, դադարեցված, չեղյալ համարված կամ կորցրած, գողացված կամ ոչնչացված վկայականների գրանցամատյանի տվյալները: Այս գրանցամատյանը կներառի I հավելվածի 4-րդ բաժնում յուրաքանչյուր վկայականի համար նախատեսված տվյալները, ինչպես նաեւ պարբերական ստուգումների վերաբերյալ տվյալները՝ համաձայն 16-րդ հոդվածի: Այդ տվյալները պետք է պարբերաբար թարմացվեն.

բ) համագործակցել այն անդամ պետության իրավասու մարմնի հետ, որտեղ նրանք հանդիպում են, որպեսզի տեղեկություններ փոխանակեն իրավասու մարմնի հետ եւ տրամադրեն պահանջված տեղեկությունները.

գ) այլ անդամ պետությունների իրավասու մարմինների պահանջով տեղեկություններ տրամադրել նման վկայականների բովանդակության վերաբերյալ, երբ այն պահանջվում է որպես միջպետական գործունեությունների հետեւանք:

3. Գնացքի վարորդներն իրավունք կունենան օգտվելու իրենց վերաբերող տվյալներից, որոնք պահվում են իրավասու մարմինների եւ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունների գրանցամատյաններում, եւ պահանջի դեպքում նրանց նաեւ կտրամադրեն այդ տվյալների պատճենները:

4. Իրավասու մարմինները կհամագործակցեն Գործակալության հետ, որպեսզի ապահովեն գրանցամատյանների փոխգործունեությունը, ինչպես նախատեսված է 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում:

Այս նպատակով, մինչեւ 2008 թվականի դեկտեմբերի 4-ը, Հանձնաժողովը, Գործակալության կողմից պատրաստված նախագծի հիման վրա, կընդունի գրանցամատյանների ստեղծման հիմնական չափորոշիչները, ինչպիսիք են՝ գրանցման տվյալները, դրանց ձեւաչափը եւ տվյալների փոխանակման արձանագրությունը, հնարավոր իրավունքները, տվյալների պահպանման ժամանակահատվածը եւ այն ընթացակարգերը, որոնց պետք է հետեւել սնանկացման դեպքերում: Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը լրացումների միջոցով փոփոխելու համար նախատեսված այդ ակտերն ընդունվում են՝ 32(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրությամբ կարգավորող ընթացակարգին համապատասխան:

5. Իրավասու մարմինները, ենթակառուցվածքային ղեկավարները եւ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկություններն ապահովում են, որ 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում նշված գրանցամատյանների տվյալները եւ նման գրանցամատյանների գործունեության եղանակները համապատասխանեն 95/46/ԵՀ հրահանգին:

6. Գործակալությունն ապահովում է, որպեսզի 2(ա) եւ (բ) պարբերությունում ստեղծված համակարգը համապատասխանի (ԵՀ) թիվ 45/2001 կանոնակարգին:

ԳԼՈՒԽ VI

ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՎԵՐԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ԵՎ ՔՆՆՈՒՄ

Հոդված 23

Վերապատրաստումը

1. Վարորդների վերապատրաստումը ներառում է որոշ թեմաներ՝ վարորդական իրավունքի վերաբերյալ եւ արտացոլում է ընդհանուր մասնագիտական գիտելիքները, ինչպես նախատեսված է IV հավելվածում, վկայականի վերաբերյալ թեմաներ եւ արտացոլում է ընդհանուր մասնագիտական գիտելիքները, ինչպես նախատեսված է V եւ VI հավելվածներում:

2. Վերապատրաստման մեթոդիկան բավարարում է III հավելվածում սահմանված չափորոշիչները:

3. Մանրամասն վերապատրաստման նպատակները սահմանված են վարորդական իրավունքի վերաբերյալ IV հավելվածում, եւ վկայականի վերաբերյալ V եւ VI հավելվածներում: Այս մանրամասն վերապատրաստման նպատակները կարող են համալրվել կամ՝

ա) համապատասխան ՓՏԲ-ներ, որոնք ընդունվել են 96/48/ԵՀ կամ 2001/16/ԵՀ Հրահանգի համաձայն: Հանձնաժողովն այս դեպքում ապահովում է ՓՏԲ-ների եւ IV, V եւ VI հավելվածների միջեւ կայունությունը կամ

բ) գործակալության կողմից առաջարկված չափորոշիչները՝ համաձայն (ԵՀ) թիվ 881/2004 Կանոնակարգի 17-րդ հոդվածի: Այս չափորոշիչները, որոնք նախատեսված են փոփոխելու

սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը՝ լրացնելով դրանք, ընդունվում են՝ 32(3) հոդվածում նշված վերստուգիչ կարգավորող ընթացակարգի համաձայն:

4. Համաձայն 2004/49/ԵՀ Հրահանգի 13-րդ հոդվածի՝ անդամ պետություններն ապահովում են, որ թեկնածու վարորդներն ունենան ազնիվ եւ առանց խտրականության վերապատրաստման հնարավորություն՝ կատարելու վկայական եւ վարորդական իրավունք ձեռք բերելու համար անհրաժեշտ պայմանները:

5. Վերապատրաստման առաջադրանքները ընդհանուր մասնագիտական գիտելիքների վերաբերյալ, ինչպես նախատեսված է 11(4) հոդվածում, լեզվաբանական գիտելիքների, ինչպես նախատեսված է 12-րդ հոդվածում եւ շարժակազմին վերաբերյալ մասնագիտական գիտելիքների, ինչպես նախատեսված է 13(1) հոդվածում, կատարվում են հավատարմագրված եւ ճանաչված անձանց կամ մարմինների կողմից՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի:

6. Ենթակառուցվածքի գիտելիքների վերաբերյալ վերապատրաստման առաջադրանքները, ինչպես նախատեսված է 13(2) հոդվածում՝ ներառյալ տրանսպորտային միջոցների վերաբերյալ գիտելիքները, շահագործման կանոնները եւ ընթացակարգերը, իրականացվում են այն անդամ պետության կողմից հավատարմագրված կամ ճանաչված անձանց կամ մարմինների կողմից, որի տարածքում գտնվում է տվյալ ենթակառուցվածքը:

7. Համաձայն վարորդական իրավունքների՝ մասնագիտական որակավորումների ճանաչման ընդհանուր համակարգը, որն ստեղծվել է 2005/36/ԵՀ Հրահանգի համաձայն, շարունակում է դիմել վարորդների մասնագիտական որակավորումների ճանաչմանը, ովքեր անդամ պետության քաղաքացիներ են եւ ձեռք են բերել իրենց վերապատրաստման վկայականը երրորդ երկրում:

8. Պետք է ստեղծել շարունակական վերապատրաստման գործընթաց՝ ապահովելու համար, որ անձնակազմի իրավասությունները պահպանվեն՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի III հավելվածի 2(ե) կետի:

Հոդված 24

Վերապատրաստման արժեքը

1. Անդամ պետություններն երաշխավորում են, որ անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկվեն՝ ապահովելու համար, որ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարի կողմից վարորդի վերապատրաստման համար կատարված ներդրումն անտեղի չօգնի մեկ այլ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարին, այն դեպքում, երբ վարորդն ինքնակամ լքում է առաջին աշխատատեղը վերջինիս համար:

2. Հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել սույն հոդվածի իրականացմանը՝ համաձայն 33-րդ հոդվածի համար նախատեսված զեկույցի, մասնավորապես, ինչ վերաբերվում է (զ) կետին:

Հոդված 25

Քննություններ

1. Անհրաժեշտ որակավորումներն ստուգելու նպատակով նախատեսված քննությունները եւ քննողները պարտավոր են՝

ա) վարորդական իրավունքի վերաբերյալ իրավասու մարմինը մշակում է ընթացակարգեր, որոնց պետք է հետեւել վարորդական իրավունք ձեռք բերելիս՝ համաձայն 14(1) հոդվածի.

բ) վկայականի վերաբերյալ երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունը կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարը ընթացակարգեր է մշակում, որոնց պետք է հետեւել վկայական ձեռք բերելու համար՝ համաձայն 15-րդ հոդվածի:

2. 1-ին պարբերությունում նշված քննությունները վերահսկվում են իրավասու քննողների կողմից, որոնք հավատարմագրված կամ ճանաչված են՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, եւ այնպես են կազմակերպվում, որպեսզի խուսափեն շահերի որեւէ բախումից:

3. Ենթակառուցվածքի վերաբերյալ գիտելիքների գնահատումը՝ ներառյալ երթեւեկության վերաբերյալ գիտելիքները եւ գործունեության կանոնները, իրականացվում են այն անդամ պետության կողմից հավատարմագրված կամ ճանաչված անձանց կամ մարմինների կողմից, որտեղ գտնվում է տվյալ ենթակառուցվածքը:

4. 1-ին պարբերությունում նշված քննություններն այնպես են կազմակերպվում, որպեսզի խուսափեն շահերի որեւէ բախումից առանց խտրականության հնարավորության, որ

քննվողը կարող է լինել վկայական տրամադրող երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկության կամ ենթակառուցվածքի ղեկավարի աշխատողներից:

5. Քննվողների եւ քննությունների ընտրությունը ենթակա է Համայնքի չափորոշիչներին, որոնք ստեղծվել են Գործակալության կողմից պատրաստված նախագծի հիման վրա: Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը լրացումների միջոցով փոփոխելու համար նախատեսված այդ ակտերն ընդունվում են՝ 32(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրությամբ կարգավորող ընթացակարգին համապատասխան: Հրատապության դեպքերում, Հանձնաժողովը կարող է դիմել 32(4) հոդվածում նշված հրատապության ընթացակարգին:

Իրավասու մարմինները Հանձնաժողովի նման չափորոշչի բացակայության դեպքում սահմանում են ազգային չափորոշիչներ:

6. Վերապատրաստման կուրսի վերջում պետք է տեսական եւ գործնական քննություններ հանձնել: Վարորդական կարողությունը գնահատվում է ցանցի ներսում անցկացվող վարորդական թեստերի ընթացքում: Դիմորդների գործառական կանոնները քննելիս կարող են օգտագործվել նաեւ խաղեր եւ վարորդական ցուցադրումներ՝ հատկապես դժվարին իրավիճակներում:

ԳԼՈՒԽ VII

ԳՆԱՀԱՏՈՒՄ

Հոդված 26

Որակի ստանդարտները

Իրավասու մարմիններն ապահովում են, որ վերապատրաստման վերաբերյալ բոլոր գործողությունները, հմտությունների գնահատումը եւ վարորդական իրավունքների ու վկայականների վավերականության ժամկետի երկարաձգումը որակի չափանիշների համակարգի շարունակական վերահսկողության տակ գտնվեն: Սա չի տարածվում անվտանգության կառավարման համակարգերի կողմից արդեն իսկ ընդգրկված գործունեության վրա, որոնք իրականացվում են երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունների եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարների կողմից՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի:

Հոդված 27

Անկախ գնահատում

1. Մասնագիտական գիտելիքների եւ կարողությունների ձեռք բերման եւ գնահատման համար նախատեսված ընթացակարգերի, եւ վարորդական իրավունքների ու վկայականների տրման համակարգի անկախ գնահատումն իրականացվում է յուրաքանչյուր անդամ պետության կողմից՝ յուրաքանչյուր հինգ տարին առնվազն մեկ անգամ: Սա չի տարածվում անվտանգության կառավարման համակարգերի կողմից արդեն իսկ ընդգրկած գործունեության վրա, որոնք իրականացվում են երկաթուղային տրանսպորտի ձեռնարկությունների եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարների կողմից՝ համաձայն 2004/49/ԵՀ հրահանգի: Գնահատումն իրականացվում է որակավորված անձանց կողմից, որոնք չեն զբաղվում նման գործունեությամբ:

2. Այս անկախ գնահատման արդյունքները պատշաճորեն փաստագրված են եւ գտնվում են շահագրգիռ իրավասու մարմինների ուշադրության կենտրոնում: Անդամ պետություններն անհրաժեշտության դեպքում անհրաժեշտ քայլեր կձեռնարկեն՝ վերացնելու անկախ գնահատման շնորհիվ ի հայտ եկած թերությունները:

ԳԼՈՒԽ VIII

ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԻ ԱՅԼ ԱՆԴԱՄՆԵՐ

Հոդված 28

Անձնակազմի այլ անդամների վերաբերյալ հաշվետվություն

1. Գործակալությունը, մինչեւ 2009 թվականի հունիսի 4-ը ներկայացվելիք հաշվետվությունում եւ հաշվի առնելով թիվ 96/48/ԵՀ եւ թիվ 2001/16/ԵՀ հրահանգով մշակված գործունեության եւ երթեւեկության կառավարման ՀՏՄ-ն, սահմանում է անվտանգության կարեւոր առաջադրանքներ իրականացնող անձնակազմի այլ անդամների բնութագրերը եւ առաջադրանքները, որոնց մասնագիտական որակավորումները

համապատասխանաբար նպաստում են երկաթուղու անվտանգությանը, որոնք պետք է կարգավորվեն Համայնքի մակարդակով վկայականների եւ (կամ) վկայագրերի համակարգի միջոցով, որոնք կարող են նման լինել սույն Հրահանգով սահմանված համակարգին:

2. Հանձնաժողովն այս հաշվետվության հիման վրա մինչեւ 2010 թվականի հունիսի 4-ը հաշվետվություն է ներկայացնում եւ, անհրաժեշտության դեպքում, հանդես է գալիս օրենսդրական առաջարկով՝ 1-ին պարբերությունում նշված անձնակազմի այլ անդամների համար սերտիֆիկացման համակարգի վերաբերյալ:

ԳԼՈՒԽ IX

ՀՍԿՈՂԱԿԱՆ ՄԵԽԱՆԻԶՄՆԵՐԸ ԵՎ ՊԱՏԺԱՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Հոդված 29

Իրավասու մարմնի կողմից անցկացվող ստուգումները

1. Իրավասու մարմինը ցանկացած ժամանակ կարող է միջոցներ ձեռնարկել՝ ստուգելու համար իր իրավասության տարածքում գործող գնացքում, թե արդյոք գնացքի վարորդի մոտ առկա են սույն Հրահանգի համաձայն տրված փաստաթղթերը:

2. Չնայած 1-ին պարբերությունում սահմանված ստուգմանը, աշխատավայրում անզգուշության դեպքում, իրավասու մարմինը կարող է ստուգել, թե արդյոք տվյալ վարորդը բավարարում է 13-րդ հոդվածում սահմանված պահանջները:

3. Իրավասու մարմինը կարող է իրականացնել հարցումներ՝ կապված իրենց իրավասության տարածքում գործող վարորդների, կազմակերպությունների, ենթակառուցվածքի կառավարիչների, ստուգողների եւ վերապատրաստման կենտրոնների՝ սույն Հրահանգում սահմանված պայմանների բավարարման հետ:

4. Եթե իրավասու մարմինը համարում է, որ վարորդն այլեւս չի բավարարում պահանջվող պայմաններից մեկը կամ մի քանիսը, ապա պետք է ձեռնարկի հետեւյալ միջոցները.

ա) եթե դա կապված է իրավասու մարմնի կողմից տրված վկայականի հետ, ապա իրավասու մարմինը պետք է կասեցնի վկայականի գործողությունը: Կասեցումը կարող է լինել ժամանակավոր կամ մշտական՝ կախված երկաթուղու համար ստեղծված խնդիրների

ծավալից: Նա պետք է անմիջապես տեղեկացնի տվյալ վարորդին եւ նրա աշխատողին իր պատճառաբանված որոշման մասին՝ չհակասելով 21-րդ հոդվածում սահմանված վերանայման իրավունքին: Այնտեղ պետք է նշվի լիցենզիայի վերականգնման կարգը:

բ) եթե դա վերաբերում է մեկ այլ անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից տրված վկայականին, ապա իրավասու մարմինը պետք է դիմի այդ մարմնին եւ ներկայացնի պատճառաբանված պահանջ՝ կա՛մ հետագա ստուգում անցկացնելու, կա՛մ վկայականը կասեցնելու մասին: Պահանջ ներկայացրած իրավասու մարմինը տեղեկացնում է Հանձնաժողովին եւ մյուս իրավասու մարմիններին իր պահանջի մասին: Տվյալ վկայականը տված մարմինն ստուգում է պահանջը չորս շաբաթվա ընթացքում եւ տեղեկացնում է մյուս մարմնին իր որոշման մասին: Վկայականը տված մարմինը տեղեկացնում է Հանձնաժողովին եւ այլ իրավասու մարմիններին որոշման մասին: Իրավասու մարմինը կարող է արգելել գնացքի վարորդներին իր իրավասության տարածքում գործունեություն իրականացնելը՝ մինչեւ վկայականը տվող մարմնի որոշման մասին ծանուցումը:

գ) եթե դա վերաբերում է սերտիֆիկատին, ապա իրավասու մարմինը պետք է դիմի իրավասու մարմնին եւ պահանջ ներկայացնի՝ կա՛մ հետագա ստուգում անցկացնելու, կա՛մ վկայագիրը կասեցնելու վերաբերյալ: Վկայագիրը տվող մարմինն իրականացնում է համապատասխան միջոցներ եւ չորս շաբաթվա ընթացքում իրավասու մարմին հաշվետվություն է ներկայացնում: Իրավասու մարմինը կարող է արգելել գնացքի վարորդներին իր իրավասության տարածքում գործունեություն իրականացնել՝ մինչեւ վկայականը տվող մարմնի հաշվետվությունը ներկայացնելը եւ տեղեկացնում է Հանձնաժողովին ու մյուս իրավասու մարմիններին դրա մասին:

Բոլոր դեպքերում, եթե իրավասու մարմինը գտնում է, որ տվյալ վարորդը լուրջ վտանգ է ստեղծում երկաթուղու անվտանգության համար, ապա պետք է ձեռնարկի այնպիսի անհրաժեշտ քայլեր, ինչպիսին ենթակառուցվածքի կառավարչին խնդրելն է՝ կանգնեցնել գնացքը, ինչպես նաեւ արգելել վարորդին իր իրավասության տարածքում գործունեություն իրականացնել այնքան ժամանակով, որքան հնարավոր է: Նա պետք է տեղեկացնի Հանձնաժողովին եւ մյուս իրավասու մարմիններին ցանկացած նման որոշման մասին:

Իրավասու մարմինը կամ այդ նպատակով նշանակված մարմինը բոլոր դեպքերում պետք է լրամշակի 22-րդ հոդվածում նշված ռեգիստրը:

5. Եթե իրավասու մարմինը համոզված է, որ մեկ այլ անդամ պետությունում իրավասու մարմնի կողմից 4-րդ պարբերության համաձայն կայացվելիք որոշումը չի բավարարում

համապատասխան չափորոշիչները, ապա հարցը պետք է ուղղվի Հանձնաժողովին, որը ներկայացնում է իր որոշումը երեք ամսվա ընթացքում: Անհրաժեշտության դեպքում, տվյալ անդամ պետությանը կառաջարկվեն ուղղիչ միջոցներ: Տարածայնության կամ վեճի դեպքում, հարցն ուղղվում է 32(1) հոդվածում նշված Կոմիտեին, իսկ Հանձնաժողովը պետք է ձեռնարկի բոլոր միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են՝ 32(2) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն: Անդամ պետությունը կարող է, 4-րդ պարբերության համաձայն, արգելել վարորդներին իր տարածքում վարել, քանի դեռ խնդիրը չի կարգավորվել՝ սույն պարբերության համաձայն:

Հոդված 30

Պատժամիջոցները

Չհակասելով սույն Հրահանգով սահմանված այլ պատժամիջոցների կամ ընթացակարգերի՝ անդամ պետությունները պետք է կանոններ սահմանեն՝ սույն Հրահանգի համաձայն ընդունված ազգային իրավական ակտերի խախտման դեպքում կիրառվող պատժամիջոցների վերաբերյալ եւ ձեռնարկեն բոլոր միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են՝ դրանց կիրարկումն ապահովելու համար: Նախատեսված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ, առանց խտրականության եւ տարհամոզիչ: Անդամ պետությունները Հանձնաժողովին այս դրույթների վերաբերյալ տեղեկացնում են 36(1) հոդվածի առաջին ենթապարբերությամբ սահմանված օրը եւ անմիջապես տեղյակ պահում դրանց վրա ազդող որեւէ հետագա փոփոխության մասին:

ԳԼՈՒԽ X

ԵԶՐԱՓԱԿԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 31

Հավելվածների փոփոխությունները

1. Հավելվածները գիտական եւ տեխնիկական առաջընթացին հարմարեցնելու համար անհրաժեշտ միջոցներ, որոնք նախատեսված են սույն հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար, ընդունվում են 32(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն

ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան»:
Հանձնաժողովը հրատապ դեպքերում կարող է դիմել 32(4) հոդվածում նշված
հրատապության ընթացակարգին:

2. Եթե հարմարեցումները վերաբերում են առողջության եւ անվտանգության պայմաններին
կամ մասնագիտական հմտություններին, ապա Հանձնաժողովն ապահովում է սոցիալական
հատկությունների հաշվի առնվելը՝ մինչեւ դրանց մշակումը:

Հոդված 32

Կոմիտեն

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

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

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

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

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

Հոդված 33

Հաշվետվությունը

Գործակալությունը գնահատում է գնացքի վարորդների հավաստագրումը՝ սույն Հրահանգի
համաձայն: 22(4) հոդվածում սահմանված ռեգիստրների հիմնական պարամետրերի
ընդունումից հետո ոչ ուշ, քան չորս տարի հետո, Գործակալությունը Հանձնաժողով է
ներկայացնում հաշվետվություն, անհրաժեշտության դեպքում ներառելով համակարգում
կատարվելիք բարելավումները հետեւյալ ոլորտներում՝

- ա) վկայականների եւ վկայագրերի տրամադրման կարգը,
 - բ) վերապատրաստման կենտրոնների ստուգողների հավատարմագրումը,
 - գ) իրավասու մարմինների կողմից կիրառվող որակի համակարգը,
 - դ) վկայագրերի փոխադարձ ճանաչումը,
 - ե) հավելվածներ IV, V եւ VI-ում սահմանված վերապատրաստման պահանջների համապատասխանությունը՝ հաշվի առնելով շուկայի կառուցվածքը եւ 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետի «ա» ենթակետում նշված դասակարգումները,
 - զ) աշխատանքի շուկայում ռեգիստրների փոխգործունեությունը եւ շարժունությունը:
- Ավելին, այս հաշվետվությունում Գործակալությունը կարող է, կիրառելիության դեպքում, միջոցներ առաջարկի շարժակազմի եւ համապատասխան ենթակառուցվածքի համար ներդաշնակեցված վկայագրի համար դիմորդների մասնագիտական գիտելիքի տեսական եւ գործնական քննության կապակցությամբ:
- Հանձնաժողովն այս առաջարկությունների հիման վրա ձեռնարկում է համապատասխան միջոցներ եւ առաջարկում է, անհրաժեշտության դեպքում, փոփոխություններ կատարել սույն Հրահանգում:

Հոդված 34

Քարտերի օգտագործումը

Գործակալությունը մինչեւ 2012 թվականի դեկտեմբերի 4-ն ուսումնասիրում է քարտերի օգտագործման հնարավորությունը, որը ներառում է 4-րդ հոդվածում սահմանված վարորդական իրավունքը եւ հավաստագրերն ու ֆինանսական արդյունքների մասին վերլուծություն է պատրաստում:

Սույն Հրահանգի ոչ կարելի տարրերը փոփոխելուն ուղղված եւ քարտերի տեխնիկական ու օգտագործման բնութագրերին վերաբերող միջոցներն ընդունվում են Գործակալության կողմից մշակված նախագծի հիման վրա եւ 32(3) հոդվածում սահմանված մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Եթե քարտերի իրականացումը չի հանգեցնում սույն Հրահանգի կամ Հրահանգի հավելվածի փոփոխությանը, քարտերի բնութագրերն ընդունվում են 32(3) հոդվածում կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հոդված 35

Համագործակցությունը

Անդամ պետություններն օգնում են միմյանց սույն Հրահանգն իրականացնելու հարցում: Իրավասու մարմինները համագործակցում են իրականացման այս փուլում:

Գործակալությունն աջակցում է այս համագործակցությանը եւ կազմակերպում է համապատասխան հանդիպումներ իրավասու մարմինների ներկայացուցիչների հետ:

Հոդված 36

Կիրարկումը

1. Անդամ պետությունները նախքան 2009թ. դեկտեմբերի 4-ը գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգին համապատասխանությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ օրենքներ, կանոնակարգեր եւ վարչական ակտեր: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետությունները սահմանում են այդ միջոցները, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ ուղեկցվեն նման հղումով՝ դրանց պաշտոնական հրապարակման դեպքում: Նման հղում կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ներկայացնում ազգային իրավունքի հիմնական դրույթների տեքստը, որոնք նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտում: Հանձնաժողովը դրա մասին տեղեկացնում է մյուս անդամ պետություններին:

3. Սույն Հրահանգը փոխակերպելու եւ իրականացնելու պարտականություններ չեն կիրառվում Կիպրոսի եւ Մալթայի դեպքում, քանի դեռ որեւէ երկաթուղային տրանսպորտի համակարգ չի գործում նրանց տարածքում:

Հոդված 37

Աստիճանական փուլային անցման կամ անցման ժամանակահատված

Սույն Հրահանգը պետք է իրականացվի աստիճանաբար, ինչպես նշված է ստորև:

1. 22-րդ հոդվածում նշված ռեգիստրները պետք է ստեղծվեն 22(4) հոդվածում նշված ռեգիստրների հիմնական պարամետրերի ընդունումից հետո երկու տարվա ընթացքում:

2. ա) 22(4) հոդվածում նշված ռեգիստրների հիմնական պարամետրերի ընդունումից հետո երկու տարվա ընթացքում, սույն Հրահանգի համաձայն, տրվում են վկայականներ կամ վկայագրեր այն վարորդներին, ովքեր իրականացրել են միջսահմանային ծառայություններ, մերձափնյա նավարկության ծառայություններ կամ բեռնափոխադրման ծառայություններ մեկ այլ անդամ պետությունում կամ աշխատել են առնվազն երկու անդամ պետություններում՝ չհակասելով 3-րդ կետի դրույթներին:

Միեւնույն օրվանից, գնացքի բոլոր այն վարորդները, ովքեր իրականացնում են վերը թվարկված ծառայությունները, ներառյալ նրանք, ովքեր դեռ չեն ստացել վկայական կամ վկայագիր՝ սույն Հրահանգի համաձայն, պետք է անցնեն կանոնավոր ստուգումներ՝ 16-րդ հոդվածում նշված կարգով:

բ) 1-ին կետում նշված ռեգիստրներն ստեղծելուց հետո երկու տարվա ընթացքում, բոլոր նոր վկայականները եւ վկայագրերը տրվում են սույն Հրահանգի համաձայն առանց հակասելու 3-րդ կետի դրույթներին:

գ) 1-ին հոդվածում նշված ռեգիստրներն ստեղծելուց հետո յոթ տարվա ընթացքում բոլոր վարորդներն ունեն վկայականներ եւ վկայագրեր՝ համաձայն սույն Հրահանգի: Վկայականներ տրամադրող մարմինները հաշվի են առնում յուրաքանչյուր վարորդի համար արդեն իսկ պահանջվող մասնագիտական բոլոր կարողություններն այնպես, որ այս պահանջն անհարկի վարչական եւ ֆինանսական բեռ չստեղծի: Վարորդներին նախկինում տրված վարելու իրավունքը հնարավորինս պաշտպանված է: Տրամադրող մարմինները, այնուամենայնիվ, որոշում են, թե առանձին վարորդների կամ վարորդների խմբերի համար, անհրաժեշտության դեպքում, հարկավոր են լրացուցիչ քննություններ եւ (կամ) վերապատրաստում՝ սույն Հրահանգի համաձայն վկայականներ եւ (կամ) վկայագրեր ձեռք բերելու համար:

3. Այն վարորդները, ովքեր իրավունք ունեն վարելու մինչև 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» ենթակետերի կիրառումը գործող դրույթների համաձայն, կարող են շարունակել իրականացնել իրենց մասնագիտական գործունեությունը իրենց իրավունքների հիման վրա եւ, առանց սույն Հրահանգի դրույթների կիրառման, 1-ին կետում նախատեսված գրանցամատյաններն ստեղծելուց հետո յոթ տարվա ընթացքում:

Այն աշակերտների դեպքում, ովքեր սկսել են մասնակցել հաստատված կրթական եւ վերապատրաստման ծրագրերի կամ հաստատված վերապատրաստման դասընթացի մինչև 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» ենթակետերի կիրառումը, անդամ պետությունները կարող են, առկա ազգային դրույթների համաձայն, հավաստագրեր շնորհել այդ աշակերտներին:

Իրավասու մարմինը կամ մարմինները սույն կետում նշված վարորդների եւ նրանց աշակերտների դեպքում կարող են, բացառիկ դեպքերում, ազատել նրանց 2-րդ հավելվածում նշված բժշկական պահանջներից: Նման ազատման պայմաններով տրված վկայականը վավերական է միայն տվյալ անդամ պետությունների տարածքում:

4. Իրավասու մարմինները, երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները եւ ենթակառուցվածքի ղեկավարներն ապահովում են 16-րդ հոդվածում սահմանված ստուգումներին համապատասխան կանոնավոր ստուգումների աստիճանական կիրառումը այն վարորդների համար, ովքեր, սույն Հրահանգի համաձայն, չունեն վկայական եւ վկայագրեր:

5. Հանձնաժողովն անդամ պետության պահանջով խնդրում է Գործակալությանը, այդ անդամ պետության հետ խորհրդակցությամբ, իրականացնել սույն Հրահանգի դրույթների կիրառման ծախսերի/օգուտների վերլուծություն գնացքների այն վարորդների համար, ովքեր գործունեություն են իրականացնում բացառապես տվյալ անդամ պետությունում: Ծախսեր/օգուտներ վերլուծությունն իրականացվում է 10 տարվա համար: Ծախսեր/շահույթ վերլուծությունը 1-ին կետում նշված գրանցամատյաններն ստեղծելուց հետո երկու տարվա ընթացքում ներկայացվում է Հանձնաժողով:

Եթե այս ծախսեր/օգուտ վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ սույն Հրահանգի դրույթների կիրառման ծախսերով գնացքի այդ վարորդների համար գերակշռում են օգուտները, Հանձնաժողովը, 32(2) հոդվածում սահմանված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն, որոշում է ընդունում՝ այս ծախսեր/օգուտներ վերլուծության արդյունքները ներկայացնելուց հետո վեց ամսվա ընթացքում: Որոշումը կարող է այնպիսին լինել, որ սույն հոդվածի 2(բ) եւ

(գ) կետերի դրույթները կարող են չկիրառվել գնացքների այդ վարորդների դեպքում տվյալ անդամ պետության տարածքում 10 տարվա ընթացքում:

Այս ժամանակավոր ազատման ժամանակահատվածը լրանալուց 24 ամիս առաջ, հաշվի առնելով տվյալ անդամ պետությունում երկաթուղային տրանսպորտի հատվածում համապատասխան զարգացումները, կարող են, 32(2) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն, պահանջել Գործակալությունից իրականացնել ծախսեր/օգուտ վերլուծություն, որը պետք է ներկայացվի Հանձնաժողով՝ այս ժամանակավոր ազատման ժամանակահատվածը լրանալուց առաջ ոչ ուշ, քան 12 ամսվա ընթացքում: Հանձնաժողովը որոշում է ընդունում սույն կետի երկրորդ ենթապարբերությունում նշված ընթացակարգի համաձայն:

Հոդված 38

Ուժի մեջ մտնելը

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

Հոդված 39

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

Կատարված է Ստրասբուրգում, 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Հ. Գ. Փոթերինգ

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Մ. Լորո Անթունես

1) ՊՏ C 221, 08.09.2005թ., էջ 64:

2) ՊՏ C 71, 22.03.2005թ., էջ 26:

3) Եվրոպական պառլամենտի 2005 թվականի սեպտեմբերի 28-ի եզրակացություն (ՊՏ C 227 E, 21.09.2009թ., էջ 464), Խորհրդի 2006 թվականի սեպտեմբերի 14-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 289 E, 28.11.2006թ., էջ 42), Եվրոպական պառլամենտի 2007 թվականի հունվարի 18-ի դիրքորոշում (Պաշտոնական տեղեկագրում դեռ չհրապարակված), 2007 թվականի սեպտեմբերի 25-ի Եվրոպական պառլամենտի օրենսդրական որոշում եւ Խորհրդի 2007 թվականի սեպտեմբերի 26-ի որոշում:

4) ՊՏ 164, 30.04.2004թ., էջ 44: Ուղղված տարբերակը՝ ՊՏ L 220, 21.06.2004թ., էջ 16:

5) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25: Վերջին անգամ 2006/103/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 344):

6) ՊՏ L 195, 27.07.05 թ., էջ 18:

7) ՊՏ L 235, 17.09.1996թ., էջ 6: Վերջին անգամ Հանձնաժողովի 2007/32/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 141, 2.06.2007թ., էջ 63):

8) ՊՏ L 110, 20.04.2001թ., էջ 1: Վերջին անգամ Հանձնաժողովի 2007/32/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ:

9) ՊՏ L 281, 23.11.1995թ., էջ 31: Վերջին անգամ թիվ 1882/2003 կանոնակարգով (ԵՀ) փոփոխված հրահանգ (ՊՏ, L 284, 31.10.2003թ., էջ 1):

10) ՊՏ L 8, 12.01.2001թ., էջ 1:

11) ՊՏ L 255, 30.09.2005թ., էջ 22: Խորհրդի 2006/100/ԵՀ հրահանգով (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 141) վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

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

13) ՊՏ C 321, 31.12.2003թ., էջ 1:

14) ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 29: 2004/49/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

15) ՊՏ L 164, 30.04.2004թ., էջ 1: Ուղղված տարբերակը՝ ՊՏ L 220, 21.06.2004թ., էջ 3:

16) ՊՏ L 199, 31.07. 1985 թ., էջ 56:

23.10.2007թ.

ՀԱՄԱՅՆՔԻ ՄՈԴԵԼԻ ԼԻՑԵՆԶԻԱ ԵՎ ՆԵՐԴԱՇՆԱԿԵՑՎԱԾ ՀԱՎԵԼՅԱԼ ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏ

1. ԼԻՑԵՆԶԻԱՅԻ ՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Գնացքի վարորդների լիցենզիայի ֆիզիկական հատկությունները պետք է համապատասխանեն ԻՍՈ 7810 եւ 7816-1 ստանդարտներին:

Քարտերը պետք է պատրաստված լինել պոլիկարբոնատից:

Վարորդական իրավունքներն հատկությունները ստուգելու մեթոդները, որոնք ապահովելում են դրանց համապատասխանությունը միջազգային ստանդարտներին, պետք է համապատասխանեն ԻՍՈ 10373 ստանդարտը:

2. ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔԻ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Վարորդական իրավունքի առջեւի կողմում նշվում են՝

ա) «Գնացքի վարորդական վկայական» բառերը՝ տպագրված մեծ տառերով վկայականը տվող անդամ պետության լեզվով կամ լեզուներով.

բ) վկայականը տվող անդամ պետության անվանումը.

գ) վկայականը տվող անդամ պետության տարբերանշանը, որը տպագրված է նեգատիվի վրա կապույտ ուղղանկյան տեսքով եւ շրջապատված է տասներկու դեղին աստղերով.

դ) տրված վկայականում պետք է ընդգրկվեն հետեւյալ տեղեկությունները՝

i) վկայականի տիրոջ ազգանունը.

ii) վկայականի տիրոջ մյուս անունը (անունները).

iii) վկայականի տիրոջ ծննդյան ամսաթիվը եւ վայրը.

iv)- վկայականը տալու ամսաթիվը.

- վկայականի վավերականության ամսաթիվը.

- վկայականը տվող մարմնի անունը.

- գործատուի կողմից աշխատողին տրված հերթական համարը (կամընտիր).

v) վկայականի համարը, որով կարելի է օգտվել ազգային ռեգիստրի տվյալներից.

vi) վկայականի տիրոջ լուսանկարը.

vii) վկայականի տիրոջ ստորագրությունը.

viii) վկայականի տիրոջ մշտական բնակության վայրը կամ փոստային հասցեն (կամընտիր ե) դեղին գույնի վրա տպագրված՝ վկայականը տվող անդամ պետության լեզվով (լեզուներով) «Եվրոպական համայնքների օրինակելի վկայական» բառերը եւ Համայնքի այլ լեզուներով «Գնացքի վարորդական վկայական» բառերը, կազմում են վկայականի ֆոնը.

զ) գույները.

– կապույտ՝ պանտոն մետալիկ կապույտ

– դեղին՝ պանտոն դեղին:

է) լրացուցիչ տեղեկություններ կամ իրավասու մարմնի կողմից սահմանված բժշկական սահմանափակումները, 2–րդ հավելվածի համաձայն, ծածկագրի միջոցով.

Ծածկագրերը պետք է որոշվեն Հանձնաժողովի կողմից 32(2) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի համաձայն եւ Գործակալության առաջարկության հիման վրա:

3. ՎԿԱՅԱԳԻՐԸ

Վկայագրում նշվում է՝

ա) վկայագրի տիրոջ ազգանունը.

բ) վկայագրի տիրոջ մյուս անունը (անունները).

գ) վկայագրի տիրոջ ծննդյան ամսաթիվը եւ վայրը.

դ)՝ վկայագիրը տալու ամսաթիվը.

– վկայագրի վավերականության ամսաթիվը.

– վկայագիրը տվող մարմնի անունը.

– գործատուի կողմից աշխատողին տրված հերթական համարը (կամընտիր).

ե) վկայագրի համարը, որով ազգային ռեգիստրում կարելի է մուտք գործել տվյալներին.

զ) վկայագրի տիրոջ լուսանկարը.

է) վկայագրի տիրոջ ստորագրությունը.

ը) վկայագրի տիրոջ մշտական բնակության վայրը կամ փոստային հասցեն (կամընտիր է).

թ) երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպության կամ ենթակառուցվածքի կառավարչի անունը եւ հասցեն, որի համար վարորդին թույլատրվում է վարել գնացքները.

ժ) դասը, որի համար վկայագրի տերը իրավունք ունի վարելու.

ժա) շարժակազմի տեսակը կամ տեսակները, որոնք վկայագրի տերն իրավունք ունի վարելու.

ժբ) ենթակառուցվածքները, որոնց համար վկայագրի տերն իրավունք ունի վարելու.

ժգ) այլ լրացուցիչ տեղեկություններ կամ սահմանափակումներ.

ժդ) լեզվական հմտություններ:

4. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՌԵԳԻՍՏՐՆԵՐՈՒՄ ՊԱՐՈՒՆԱԿՎՈՂ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԸ

ա) վկայականի վերաբերյալ տվյալներ.

Վկայականի վրա նշված բոլոր տվյալները՝ գումարած 11-րդ եւ 16-րդ հոդվածներում սահմանված պահանջների ստուգման վերաբերյալ տվյալները:

բ) վկայագրի վերաբերյալ տվյալներ.

Վկայագրի վրա նշված բոլոր տվյալները՝ գումարած 12-րդ, 13-րդ եւ 16-րդ հոդվածներում սահմանված պահանջների ստուգման վերաբերյալ տվյալները:

23.10.2007թ.

ԲԺՇԿԱԿԱՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ

1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ

1.1. Վարորդները չպետք է ունենան որեւէ առողջական խնդիրներ կամ ընդունեն դեղամիջոցներ, դեղորայք կամ այնպիսի նյութեր, որոնք կարող են հանգեցնել՝

- գիտակցության հանկարծակի կորստի.
- ուշադրության կամ կենտրոնանալու ունակության թուլացման.
- հանկարծակի անաշխատունակության.
- հավասարակշռության կամ կողմնորոշման կորստի.
- շարժունակության զգալի սահմանափակման:

1.2. Տեսողություն

Պետք է պահպանել տեսողության հետ կապված հետեւյալ պայմանները՝

- Տեսողության սրության հեռավորությունը՝ օգնությամբ կամ ինքնուրույն՝ 1,0, ավելի վատ տեսողություն ունեցող աչքի համար՝ առնվազն 0,5,
- առավելագույն ուղղիչ ոսպնյակներ: հիպերմետրոպիա + 5/միոպիա -8: Բացառիկ դեպքերում ակնաբույժի կարծիքի առկայության դեպքում կարելի է բացառություններ անել, որից հետո արդեն բժիշկն է որոշում կայացնում,
- կարճատեսություն եւ միջին հեռավորության տեսողություն՝ բավարար՝ օգնությամբ կամ ինքնուրույն,
- կոնտակտային լինզաներ եւ ակնոցներ թույլատրվում են, երբ պարբերաբար ստուգվում են մասնագետի կողմից,
- նորմալ գունավոր տեսողություն՝ համապատասխան թեստի օգտագործում, օրինակ՝ Իշիհարա, ինչպես նաեւ, անհրաժեշտության դեպքում, կարող են կիրառվել ուրիշ համապատասխան թեստեր,
- տեսադաշտը՝ ամբողջական,
- Երկու աչքերի տեսողությունը՝ լավ: չի պահանջվում, երբ անձն ունենում է համապատասխան հարմարվողականություն եւ փոխհատուցման բավարար փորձ: Միայն

այն դեպքում, երբ նա կորցնում է բինոկուլյար տեսողությունը աշխատանքի անցնելուց հետո,

- բինոկուլյար տեսողությունը՝ արդյունավետ,
- գունավոր ազդանշանների ճանաչում՝ թեստը հիմնված է գունավոր ազդանշանների ճանաչման վրա, այլ ոչ թե հարաբերական տարբերությունների վրա,
- զգայունությունը տեսողական տարբերությունների նկատմամբ՝ լավ է,
- չկան զարգացող աչքի հիվանդություններ
- ուսանյակի իմպլանտներ, քերատոտոմիա եւ քերատեկտոմիա թույլատրվում են միայն այն պայմանով, երբ դրանք ստուգվում են տարեկան մեկ անգամ կամ բժշկի կողմից սահմանված ընդմիջումներով,
- շլացուցիչ փայլին դիմակայելու կարողություն,
- կոնտակտային լինձաներ եւ լուսազգայուն լինձաներ չեն թույլատրվում:
Ուլտրամանուշակագույն ֆիլտր ունեցող լինձաներ թույլատրվում են:

1.3. Լսելու եւ խոսելու պահանջներ

Բավարար լսողությունը հաստատվել է աուդիոգրամի միջոցով, օրինակ՝

- լսողությունը բավականին լավ է, որպեսզի վարի հեռախոսագրույց եւ ի վիճակի լինի լսելու նախազգուշացման ձայներ եւ ռադիո հաղորդագրություններ.

Հետեւյալ արժեքները պետք է ընդունել որպես ուղեցույցներ՝

- լսողության խանգարումը չպետք է գերազանցի 40 դեցիբելը 500 եւ 1000 հերցի դեպքում
- լսողության խանգարումը չպետք է գերազանցի 45 դեցիբելը 2000 հերցի դեպքում այն ականջի համար, որին ձայնը շատ դժվարությամբ է հասնում,
- չկա վեստիբուլյար համակարգի անոմալիա,
- չկա խոսքի հարատեւ խանգարում (հաղորդագրությունները բարձրաձայն եւ հստակ փոխանակման անհրաժեշտություն չկա),
- հատուկ դեպքերում թույլատրվում է օգտվել լսողական օժանդակ միջոցներից:

1.4. Հղիությունը

Վատ հանդուրժողականության կամ պաթոլոգիայի ժամանակ, հղիությունը պետք է պատճառ համարվի՝ վարորդներին ժամանակավորապես վարել թույլ չտալու համար: Պետք է կիրառվեն հղի վարորդներին պաշտպանող իրավական դրույթներ:

2. ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԻՑ ԱՌԱՋ ԿԱՏԱՐՎՈՂ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

2.1. Բժշկական ստուգում՝

- ընդհանուր բժշկական հետազոտություն,
- զգայական ֆունկցիաների հետազոտություններ (տեսողություն, լսողություն, գույների ընկալում),
- արյան կամ մեզի հետազոտություններ՝ ստուգելու, արդյոք մյուսների մեջ կան շաքարախտ մեղիտուսով հիվանդներ, այնքանով, որքանով դրանք անհրաժեշտ են՝ գաղափար կազմելու թեկնածուի ֆիզիկական ընդունակության վերաբերյալ,
- էլեկտրակարդիոգրամմա (ԷԿԳ) հանգիստ վիճակում,
- թեստեր հոգեմետ նյութերի վերաբերյալ, ինչպիսիք ապօրինի թմրամիջոցները կամ հոգեմետ դեղորայքը եւ ակոհոլի չարաշահումն են, որոնց առկայությունը կասկածի տակ է դնում աշխատանքի համար պիտանի լինելը,
- ճանաչողական՝ ուշադրություն եւ համակենտրոնացում; հիշողություն; ընկալում; հիմնավորում
- հաղորդակցություն,
- հոգեշարժական՝ հակազդելու ժամանակահատվածը, ձեռքի կոորդինացում:

2.2. Մասնագիտական հոգեբանական հետազոտություններ

Մասնագիտական հոգեբանական քննությունների նպատակն է անձնակազմի նշանակման եւ ղեկավարման գործընթացին նպաստելը: Հոգեբանական գնահատման բովանդակությունը սահմանելիս՝ քննությունը պետք է գնահատի, որ դիմորդը՝ վարորդը, չունի հիմնավորված մասնագիտական թերություններ, մասնավորապես, գործառական ընդունակություններում կամ որեւէ համապատասխան անհատականության այնպիսի գործոն, որն ամենայն հավանականությամբ խանգարում է պարտականությունների անվտանգ իրականացմանը:

3. ՊԱՐԲԵՐԱԿԱՆ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԻՑ ՀԵՏՈ

3.1. Հաճախականություն

Բժշկական հետազոտությունները (ֆիզիկական պատրաստվածությունը) պետք է անցկացվեն առնվազն յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ անգամ՝ մինչև 55 տարեկանը, դրանից հետո՝ ամեն տարի:

Ի լրումն այս հաճախականության, բժիշկը, որը հավատարմագրված կամ ճանաչված է՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, պետք է ավելացնի հետազոտությունների հաճախականությունը, եթե աշխատակազմի անդամների առողջությանը դա անհրաժեշտ է:

Չսահմանափակելով 16(1) հոդվածը՝ պետք է իրականացնել համապատասխան բժշկական հետազոտություն, երբ պատճառ կա կասկածելու, որ վարորդական իրավունքի կամ վկայականի կրողն այլևս չի բավարարում II հավելվածի 1-ին բաժնում սահմանված բժշկական պահանջները:

Ֆիզիկական պիտանիությունը պետք է պարբերաբար ստուգել եւ ցանկացած մասնագիտական վթարից հետո կամ ցանկացած ժամանակահատվածում տեղի ունեցած դժբախտ պատահարից հետո, որտեղ մարդիկ են ներգրավված եղել: Բժիշկը, որը հավատարմագրված կամ ճանաչված է՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, կարող է որոշել հավելյալ համապատասխան բժշկական հետազոտություն անցկացնել, մասնավորապես հիվանդության պատճառով առնվազն 30 օր արձակուրդ գնալուց հետո: Գործատուն պետք է խնդրի բժիշկին, որը հավատարմագրված կամ ճանաչված է՝ համաձայն 20-րդ հոդվածի, ստուգել վարորդի ֆիզիկական պիտանիությունը, եթե գործատուն անվտանգության նկատառումներով ստիպված է վարորդին ազատել ծառայությունից:

3.2. Պարբերական բժշկական հետազոտությունների նվազագույն բովանդակությունը

Եթե վարորդը համապատասխանում է հետազոտությանն անհրաժեշտ չափորոշիչներին, որոնք իրականացվում են նշանակումից առաջ, պարբերական հետազոտությունները նվազագույնը պետք է ներառեն՝

- ընդհանուր բժշկական ստուգում,
- զգայական ֆունկցիաների հետազոտություններ (տեսողություն, լսողություն, գույների ընկալում),

- արյան կամ մեզի հետազոտություններ՝ հայտնաբերելու շաքարախտ մեղիտուսով հիվանդներին եւ ուրիշ այլ պայմաններ, ինչպես նշված է կլինիկական ախտորոշման մեջ,
- թմրադեղեր ստուգող հետազոտություններ, ինչպես նշված է կլինիկական ախտորոշման մեջ:

Բացի դրանից՝ 40 տարեկանից բարձր գնացքի վարորդները պետք է նաեւ էլեկտրակարգիոգրամմա կատարեն (ԷԿԳ) հանգիստ վիճակում:

23.10.2007թ.

ՎԵՐԱՊԱՏՐԱՍՏՄԱՆ ՄԵԹՈԴԸ

Պետք է լավ հավասարակշռություն պահպանել տեսական ուսուցման (դասարանում ու ցուցադրություններ) եւ գործնական վերապատրաստման միջեւ (աշխատանքային փորձ, վերահսկողությամբ ու առանց վերահսկողության վարում այն ուղիներով, որոնք փակ են վերապատրաստում անցկացնելու նպատակով):

Համակարգչային մեքենայացված ուսուցումը վերաբերում է գործառական կանոնների, ազդանշանային իրավիճակների անհատական ուսուցմանը եւ այլն:

Խաղերի օգտագործումը, թեեւ ոչ պարտադիր, կարող են օգտակար լինել վարորդների արդյունավետ վերապատրաստմանը; դրանք, մասնավորապես, օգտակար են ոչ նորմալ աշխատանքային պայմաններում վերապատրաստման կամ ոչ հաճախ կիրառվող կանոնների համար: Նրանք իրենց կարողություններում ունեն որոշակի առավելություն՝ ապահովել իրադարձությունների հնարավոր ուսուցում կատարման միջոցով, որոնց վերաբերյալ հնարավոր չէ ուսուցում ապահովել իրական աշխարհում: Սկզբունքորեն, պետք է օգտագործվեն վերջին սերնդի խթանիչներ:

Ինչ վերաբերում է երկաթուղային գիտելիքների ձեռքբերմանը, ապա հետեւյալ մոտեցումը կարող է բարենպաստ լինել, երբ գնացքի վարորդն ուղեկցում է մեկ այլ վարորդի երթուղային համապատասխան թվով ճանապարհորդությունների ժամանակ՝ ցերեկը, ինչպես նաեւ գիշերը: Երթուղիների վրա տեղադրված տեսախցիկները, որոնք երեւում են վարորդի խցիկից, կարող են օգտագործվել, ի թիվս այլ մեթոդների, որպես այլընտրանքային վերապատրաստման մեթոդ:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ IV

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ԳԻՏԵԼԻՔՆԵՐ ԵՎ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ՝ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔԻ ՁԵՌՔ ԲԵՐՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Ընդհանուր վերապատրաստումն ունի հետևյալ նպատակները՝

- ձեռք բերել գիտելիքներ եւ ընթացակարգեր երկաթուղային տրանսպորտի տեխնոլոգիաների վերաբերյալ, այդ թվում՝ գործառական կանոնակարգեր՝ անվտանգության սկզբունքների եւ փիլիսոփայության վերաբերյալ,
- ձեռք բերել գիտելիքներ եւ ընթացակարգեր երկաթգծի շահագործման հետ կապված ռիսկերի վերաբերյալ եւ օգտագործել տարբեր միջոցներ՝ պայքարելու դրանց դեմ,
- ձեռք բերել գիտելիքներ եւ ընթացակարգեր այն սկզբունքների վերաբերյալ, որոնք վերաբերում են մեկ կամ ավելի երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության ձեւերին,
- ձեռք բերել գիտելիքներ եւ ընթացակարգեր գնացքների, դրանց կազմի եւ քարշակման միավորների տեխնիկական պահանջների, սայլերի, վագոնների եւ շարժակազմի այլ մասերի վերաբերյալ:

Մասնավորապես, վարորդները պետք է կարողանան՝

- հասկանալ վարորդի մասնագիտությանն անհրաժեշտ կոնկրետ պահանջները, դրա կարելիությունը, եւ մասնագիտական ու անհատական պահանջները (աշխատանքային երկար ժամանակահատվածները, տանից հեռու լինելը եւ այլն),
- կիրառել անձնակազմի անվտանգության կանոնները,
- նախանշել շարժակազմը,
- իմանալ եւ ճշգրտորեն կիրառել աշխատանքային մեթոդը,
- նախանշել տեղեկանքների եւ դիմումների վերաբերյալ փաստաթղթերը (ձեռնարկներ ընթացակարգերի եւ երկաթգծերի վերաբերյալ, ինչպես սահմանված է ՓՏԲ-երի «գործողություններում», ձեռնարկներ վարորդների համար, ձեռնարկներ՝ երթեւեկության կանոնների խախտման վերաբերյալ, եւ այլն),
- սովորել վարքագծի կանոնները, որոնք համատեղելի են անվտանգության պարտականությունների հետ,

- ճանաչել այն ընթացակարգերը, որոնք կիրառվում են այն դժբախտ պատահարների ժամանակ, որտեղ մարդիկ են ներգրավված,
- տարբերել այն վտանգները, որոնք ընդհանուր առմամբ ընդգրկում են երկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքները,
- իմանալ երթևեկության անվտանգության կառավարման սկզբունքները,
- կիրառել էլեկտրատեխնիկայի հիմնական սկզբունքները:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ V

ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ՄԱՍԻՆ ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ԳԻՏԵԼԻՔԸ ԵՎ ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏԻ ՀԵՏ ԿԱՊՎԱԾ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ

Շարժակազմի վերաբերյալ հատուկ վերապատրաստում անցնելուց հետո, վարորդները պետք է կարողանան կատարել հետևյալ առաջադրանքները.

1. ԹԵՍՏԵՐ ԵՎ ՍՏՈՒԳՈՒՄՆԵՐ՝ ՆԱԽՔԱՆ ՄԵԿՆՈՒՄԸ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- հավաքել փաստաթղթերը եւ անհրաժեշտ սարքավորումները,
- ստուգել ձգման միավորի կարողությունները,
- ստուգել ձգման միավորի վերաբերյալ փաստաթղթերում մուտքագրված տեղեկությունները,
- նշված թեստերն ու ստուգումները իրականացնելիս՝ ապահովել, որ ձգման միավորն ի վիճակի լինի ապահովելու պահանջվող ձգման ուժը, եւ, որպեսզի գործեն անվտանգության սարքավորումները,
- ստուգել նախատեսված պաշտպանության պիտանիությունն ու իրականացվող ֆունկցիաները, եւ անվտանգության սարքավորումները՝ շոգեքարշը շահագործման հանձնելիս կամ ուղեւորությունն սկսելիս,
- կատարել ցանկացած ընթացիկ կանխարգելիչ սպասարկման աշխատանքներ:

2. ԳԻՏԵԼԻՔՆԵՐ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Շոգեքարշ վարելիս վարորդները պետք է ծանոթ լինեն իրենց տրամադրության տակ գտնվող բոլոր կառավարման միջոցներին եւ ցուցիչներին, մասնավորապես, ինչ վերաբերում է՝

- ձգմանը,
- արգելակմանը,
- երթեւեկության անվտանգության կանոններին:

Որպեսզի հայտնաբերեն եւ գտնեն շարժակազմի ոչ կանոնավոր աշխատանքը, զեկուցեն եւ որոշեն, թե ինչ է անհրաժեշտ վերանորոգման համար, եւ որոշ դեպքերում քայլեր ձեռնարկեն, վարորդները պետք է ծանոթ լինեն՝

- մեխանիկական կառուցվածքին,
- կախովի եւ կցորդային սարքավորումներին,
- ատամնավոր շարժանիվին,
- անվտանգության սարքավորումներին,
- վառելիքի ցիստեռններին, վառելիքի մատակարարման համակարգին, արտանետիչ խողովակին առնչվող սարքավորումներին,
- շարժակազմի ներսում եւ դրանից դուրս եղած տարբերակիչ նշանների նշանակությանը, մասնավորապես, վտանգավոր ապրանքների տեղափոխման համար օգտագործվող նշանագրերին,
- ուղեւորության գրանցման համակարգերին,
- էլեկտրական եւ օդի ճնշմամբ գործող համակարգերին,
- ընթացիկ եւ բարձր լարման հավաքագրման համակարգերին,
- հաղորդակցման սարքավորմանը (գնացքի վերգետնյա ռադիո եւ այլն),
- ուղեւորությունների կարգավորմանը,
- շարժակազմի բաղկացուցիչ մասերին, դրանց նպատակին եւ շարժիչների ձգման անհրաժեշտ սարքերին, մասնավորապես, արգելակային խողովակների օդամղման միջոցով գնացքը կանգնեցնող համակարգին,
- արգելակմանը,
- ձգման միավորներին հատուկ մասերին,
- ձգման շղթային, շարժիչներին եւ փոխանցման տուփին:

3. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՍՏՈՒԳՈՒՄԸ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- ստուգել եւ հաշվարկել, մինչեւ մեկնելը, որ գնացքի արգելակման ուժը համապատասխանում է գծի համար պահանջվող արգելակման ուժին, ինչպես նախատեսված է մեքենայի փաստաթղթերում,

- ստուգել ձգման միավորի արգելակման համակարգի տարբեր բաղադրիչ մասերի գործունեությունը, համապատասխանաբար մեկնելուց առաջ, ընթացքն սկսելուց եւ վարման ընթացքում:

4. ԳՆԱՅՔԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ՌԵԺԻՄԸ ԵՎ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅՈՒՆԸ՝ ԿԱՊՎԱԾ ԵՐԿԱԹԳԾԻ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԻ ՀԵՏ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- ի գիտություն ընդունել՝ մինչեւ մեկնումը, իրենց տրամադրված տեղեկությունները.

- որոշել շարժման տեսակը եւ գնացքի սահմանափակ արագությունն այնպիսի փոփոխականության հիման վրա, ինչպիսիք արագության սահմանափակումները, եղանակային պայմանները կամ ցանկացած ազդանշանային փոփոխություններն են:

5. ԳՆԱՅՔԸ ՎԱՐԵԼ ԱՅՆՊԵՍ, ՈՐ ԶՎՆԱՍՎԵՆ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐՆ ՌԻ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՅՆԵՐԸ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- օգտագործել բոլոր հնարավոր կառավարման համակարգերը՝ համաձայն կիրառվող կանոնների,

- գնացքի շարժման մեջ դնելիս՝ հաշվի առնել ձգման եւ ուժի ճնշումները,

- օգտագործել արգելակները՝ արագությունը նվազեցնելու եւ կանգնեցնելու համար՝ հաշվի առնելով շարժակազմը եւ սարքերը:

6. ԱՆՈՄԱԼԻԱՆԵՐ

Վարորդները պետք է՝

- ուշադիր լինեն գնացքի հետ կապված արտասովոր պատահարների նկատմամբ,

- կարողանան ստուգել գնացքը եւ բացահայտել անկարգության նշանները, տարբերակել դրանք, արձագանքել ըստ դրանց համապատասխան կարեւորության եւ փորձել կարգավորել դրանք՝ միշտ կարեւորելով երկաթուղային տրանսպորտի երթեւեկության ու անձանց անվտանգությունը,

իմանան պաշտպանության եւ կապի առկա միջոցները:

7. ՎԹԱՐՆԵՐ ԵՎ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ՀՐԴԵՀՆԵՐ ՈՒ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ՈՐՏԵՂ ԱՆՁԻՆՔ ԵՆ ՆԵՐԳՐԱՎՎԱԾ

Վարորդները պետք է՝

- կարողանան պաշտպանել գնացքները եւ աջակցություն տրամադրել այն վթարների դեպքում, որտեղ անձինք են ներգրավված.
- ի վիճակի լինել որոշելու՝ արդյոք գնացքը վտանգավոր ապրանքներ է տեղափոխում եւ ճանաչել դրանք գնացքի փաստաթղթերի ու վագոնի ցուցակների հիման վրա.
- իմանալ արտակարգ իրավիճակների դեպքում գնացքի տարիանման հետ կապված ընթացակարգերը:

8. ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ՀԵՏ ԿԱՊՎԱԾ ՄԻՋԱԴԵՊԻՑ ՀԵՏՈ ԳՆԱՅՔԻ ԸՆԹԱՑՔԸ ՇԱՐՈՒՆԱԿԵԼՈՒ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

Միջադեպից հետո վարորդները պետք է կարողանան որոշել, արդյոք փոխադրամիջոցը կարող է շարունակել ընթացքը եւ ինչ պայմաններում, որպեսզի հնարավորինս շուտ տեղեկացնեն ենթակառուցվածքի ղեկավարին այդ պայմանների մասին:

Վարորդները պետք է կարողանան որոշել, արդյոք մասնագետի գնահատականն անհրաժեշտ է՝ մինչ գնացքը կշարունակի իր ընթացքը:

9. ԳՆԱՅՔԻ ԸՆԹԱՑՔԻ ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ

Վարորդները պետք է կարողանան միջոցներ ձեռնարկել՝ ապահովելու, որ գնացքը կամ դրա մասերը, անսպասելիորեն չաշխատեն կամ չշարժվեն, նույնիսկ ամենադժվար պայմաններում:

Բացի դրանից՝ վարորդները պետք է ունենան գիտելիքներ այն միջոցների վերաբերյալ, որոնց շնորհիվ կարող են կանգնեցնել գնացքը կամ դրանց մասերն այն դեպքում, երբ այն անսպասելիորեն է սկսում շարժվել:

**ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ ՄԱՍԻՆ ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ԳԻՏԵԼԻՔԸ ԵՎ ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏԻ ՀԵՏ
ԿԱՊՎԱԾ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ**

Ենթակառուցվածքի հետ կապված խնդիրները

1. Արգելակների ստուգումը

Վարորդները պետք է կարողանան ստուգել եւ հաշվարկել, մինչեւ մեկնելը, որ գնացքի արգելակման ուժը համապատասխանում է գծի համար պահանջվող արգելակման ուժին, ինչպես նախատեսված է մեքենայի փաստաթղթերում:

**2. ԳՈՐԾՈՒՆԵՌԻԹՅԱՆ ՏԵՍԱԿԸ ԵՎ ԳՆԱՑՔԻ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ԱՐԱԳՈՒԹՅՈՒՆԸ՝
ԳԾԻ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԻ ՀԵՏ ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆ**

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- ի գիտություն ընդունեն իրենց տրամադրված տեղեկությունները, ինչպիսիք արագության սահմանափակումը կամ այլ ազդանշանային փոփոխություններն են.
- սահմանել գնացքի գործունեության տեսակը եւ արագությունը գծի բնութագրերի հիման վրա:

3. ԳԾԻ ՄԱՍԻՆ ԳԻՏԵԼԻՔՆԵՐԸ

Վարորդները պետք է կարողանան ընդունել խնդիրները եւ համապատասխանորեն արձագանքել դրանց՝ անվտանգության եւ այլ կատարողական ցուցանիշների առումով, ինչպիսիք ճշտապահությունը եւ տնտեսական կողմերն են: Ուստի, նրանք պետք է համապարփակ գիտելիքներ ունենան իրենց երթուղու համաձայնեցված այլ այլընտրանքային երթուղիների երկաթուղու գծերի եւ սարքերի մասին:

Կարելի է հետեւյալ հայեցակետերը՝

- գործառական պայմանները (երթուղու գծերի փոփոխությունը, միակողմանի ճանապարհ եւ այլն),
- երթուղու ստուգումը եւ օգտագործել համապատասխան փաստաթղթերը,
- տվյալ ճանապարհի համար օգտագործվող երթուղու գծերի սահմանումը,

- կիրառելի երկաթուղային տրանսպորտի կանոնները եւ ազդանշանային համակարգի նշանակությունը,
- գործառական ռեժիմը,
- արգելակային համակարգը եւ համապատասխան կարգավորումները,
- կայանների անունները եւ դիրքերը, կայանների հեռավորության տեսանելիությունը եւ ազդանշանային կետերը՝ վարելուն հարմարեցնելու համար,
- տարբեր գործող եւ էներգամատակարարման համակարգերի միջեւ ազդանշանների փոխանցումը,
- գնացքների տարբեր կատեգորիաների համար արագության սահմանափակումը,
- տոպոգրաֆիկ համակարգերը,
- մասնավորապես արգելակման պայմաններ, օրինակ՝ կտրուկ վայրընթաց թեքության վրա,
- հատուկ գործունեության առանձնահատկություններ, հատուկ ազդանշաններ, նշաններ, մեկնելու պայմաններ եւ այլն:

4. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- միացնել գնացքի շարժիչը, եթե բոլոր նախատեսված պայմանները բավարարվել են (ժամանակացույցը, սարքին լինելը, ազդանշանները կամ ազդանշաններն աշխատելը՝ պահանջվելու դեպքում եւ այլն).
- զննել երկաթգծի կողքերի եւ վագոնի ներսի ազդանշանները, անմիջապես եւ առանց սխալի վերծանել դրանք, ինչպես նաեւ գործել սահմանված կարգով.
- իրականացնել գնացքի անվտանգությունը՝ գործունեության հատուկ ձեւերին համապատասխան, կիրառել հատուկ ձեւեր, եթե պահանջվում է, արագության նկատմամբ կիրառվող ժամանակավոր սահմանափակումները, սխալ ուղղությամբ վարելը, վտանգի դեպքում ազդանշաններ տալու թույլտվությունը, գործունեության, շրջադարձերի, ուղղությունների փոփոխությունը՝ շինհրապարակներով անցնելիս եւ այլն.
- ուշադրություն դարձնել գրաֆիկով նախատեսված կամ լրացուցիչ կանգառներին եւ, անհրաժեշտության դեպքում, իրականացնել լրացուցիչ գործունեություն՝ ուղեւորների համար այս կանգառների ընթացքում, հատկապես, դռներ բացելը եւ փակելը:

5. ԳՆԱՅՔ ՎԱՐԵԼԸ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- իմանալ գնացքի դիրքը գծերի վրա ամբողջ ժամանակահատվածում.
- օգտագործել արգելակները՝ արագությունը նվազեցնելու եւ կանգնեցնելու համար՝ հաշվի առնելով շարժակազմը եւ սարքերը.

6. ԱՆՈՄԱԼԻԱՆԵՐ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- լինել հնարավորինս ուշադիր, որքանով թույլ է տալիս գնացքի գործունեությունը, ենթակառուցվածքի եւ շրջակա միջավայրի հետ կապված արտասովոր երեւույթների նկատմամբ. ազդանշաններին, ուղիներին, էներգամատակարարմանը, ուղիների հատմանը, ուղիների շրջապատում գտնվող իրերին, մյուս երթեւեկությանը.
- իմանալ կոնկրետ հեռավորությունները՝ խոչընդոտները շրջանցելու համար.
- տեղեկացնել ենթակառուցվածքի ղեկավարին հնարավորինս շուտ դիտարկված անոմալիաների վայրի եւ բնույթի մասին՝ համոզվելով, որ այդ տեղեկությունը հասկացվել է.
- հաշվի առնելով ենթակառուցվածքը, ապահովել կամ միջոցներ ձեռնարկել՝ անհրաժեշտության դեպքում երաշխավորելու երթեւեկության եւ անձանց անվտանգությունը:

7. ՎԹԱՐՆԵՐ ԵՎ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ՀՐԴԵՀՆԵՐ ՈՒ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ՈՐՏԵՂ ՆԵՐԳՐԱՎՎԱԾ ԵՆ ԱՆՁԻՆՔ

Վարորդները պետք է կարողանան՝

- քայլեր ձեռնարկել՝ գնացքները պաշտպանելու եւ աջակցություն տրամադրելու համար այն վթարների դեպքում, որտեղ ներգրավված են անձինք.
- որոշել, թե որտեղ է կանգնում գնացքը հրդեհի դեպքում եւ, անհրաժեշտության դեպքում հեշտացնել ուղեւորների տարահանումը.
- հնարավորինս շուտ տրամադրել օգտակար տեղեկատվություն հրդեհի վերաբերյալ, եթե հրդեհը չի կարող վերահսկվել միայն վարորդի կողմից.
- հնարավորինս շուտ տեղեկացնել ենթակառուցվածքի ղեկավարին այս պայմանների վերաբերյալ.

– գնահատել, արդյոք ենթակառուցվածքը թույլ է տալիս, որ մեքենան շարունակի ընթացքը եւ թե ինչ պայմաններով:

8. ԼԵԶՎԱԿԱՆ ԹԵՍԵՐ

Այն վարորդները, ովքեր պետք է հաղորդակցվեն ենթակառուցվածքի ղեկավարի հետ անվտանգության հետ կապված կարելի է հարցերի վերաբերյալ, պետք է ունենան տվյալ ենթակառուցվածքի ղեկավարի կողմից նշված լեզվի գիտելիքներ: Նրանց լեզվական հմտությունները պետք է բավարար լինեն՝ ընթացիկ, բացասական եւ վթարային իրավիճակներում ակտիվորեն ու արդյունավետորեն հաղորդակցվելու համար:

Նրանք պետք է կարողանան հաղորդել եւ օգտագործել «Գործունեություն» ՀՏՄ–ում նշված հաղորդակցման մեթոդը: Վարորդները պետք է կարողանան հաղորդակցվել հետեւյալ աղյուսակի 3–րդ մակարդակով՝

լեզվական եւ հաղորդակցման մակարդակ

բանավոր խոսքի որակավորում, որը կարող է բաժանվել հինգ մակարդակների՝

Մակարդակ/ նկարագրություն

5 | կարող է հարմարեցվել այնպես, որ կարողանա խոսել զրուցակցի հետ, կարող է կարծիք հայտնել, կարող է բանակցել, կարող է համոզել, կարող է խորհուրդ տալ

4 | կարող է ամբողջությամբ լուծել չնախատեսված իրավիճակները, կարող է անել ենթադրություններ, կարող է վիճելի կարծիք հայտնել

3 | կարող է առնչվել գործնական իրավիճակների հետ, որոնք ներառում են չնախատեսված տարր, կարող է նկարագրել, կարող է ունենալ պարզ խոսակցություն

2 | կարող է առնչվել պարզ գործնական իրավիճակների հետ, կարող է տալ հարցեր, կարող է պատասխանել հարցերին

1 | կարող է խոսել՝ օգտագործելով անգիր արված նախադասություններ:

ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՃԱԽԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Կանոնավոր ստուգումներն իրականացվում են առնվազն հետեւյալ հաճախականությամբ՝

ա) լեզվական գիտելիքներ (միայն ոչ լեզվակիրների համար)՝ յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ անգամ կամ, բացակայության դեպքում, տարին մեկ անգամ.

բ) ենթակառուցվածքի գիտելիքներ (ներառյալ երթուղու եւ գործունեության կանոնների մասին գիտելիքներ). յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ անգամ կամ, մեկ տարի բացակայության դեպքում՝ համապատասխան երթուղու վերաբերյալ.

գ) շարժակազմի վերաբերյալ գիտելիքներ՝ յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ անգամ: