

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ
ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Տրանսպորտային անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության համակարգի հիմնական բաղկացուցիչներից է, որը ենթադրում է տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ժամանակակից համակարգի ստեղծում և Հայաստանի Հանրապետության մասնակցության ապահովում տարածաշրջանային ծրագրերին:

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարության (այսուհետ՝ ռազմավարություն) ընդունումը կբարելավի Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի բնագավառի կառավարման համակարգը, կապահովի անվտանգ (այդ թվում՝ բնապահպանական տեսանկյունից) տրանսպորտի կիրառումը, հանրապետության տարածքով մարդկանց և բեռների ազատ, անխոչընդոտ և անվտանգ փոխադրումները, կխթանի ներպետական ու արտաքին տնտեսական հարաբերությունների զարգացումը:

Ռազմավարությունը ներառում է տարաբնույթ սպառնալիքներից տրանսպորտային անվտանգության ապահովման սկզբունքների, նպատակների և պաշտոնական մոտեցումների ամբողջությունը, սահմանում այն խնդիրները, որոնց հանգուցալուծումը հնարավորություն կընձեռի, օգտագործելով ոլորտի առկա ներուժը, առավել արդյունավետորեն իրականացնել տրանսպորտային անվտանգության ապահովման գործառնությունները:

Ռազմավարությունը մշակվել է՝ հաշվի առնելով ազգային անվտանգության գերակայությունները, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման և համալիր կառավարման ոլորտում միջազգային, մասնավորապես՝ Եվրամիության երկրների առաջավոր փորձը, ինչպես նաև տարածաշրջանում ստեղծված տնտեսական և քաղաքական իրավիճակն ու զարգացման առանձնահատկությունները:

1. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԱՄԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Ռազմավարության մեջ օգտագործված հիմնական հասկացություններն են.

տրանսպորտային անվտանգություն – տրանսպորտային համակարգի վիճակ, որով ապահովվում է տրանսպորտային գործունեության ընթացքում ազգային անվտանգության, տրանսպորտային գործունեության կայունության ապահովման, ազգային շահերի պահպանման, տրանսպորտային գործունեության ընթացքում մարդկանց կյանքին և առողջությանը, գույքին ու շրջակա միջավայրին, ազգային տնտեսությանը սպառնացող սպառնալիքների կանխարգելման, հնարավորինս նվազեցման համալիր կարողությունների միջազգայնորեն ընդունված մակարդակը,

տրանսպորտային ենթակառուցվածք – ուղևորների և բեռների փոխադրումների գործընթացի կազմակերպումն ու կառավարումն իրականացնող մարմինների, կառույցների և համակարգերի, տրանսպորտային օբյեկտների ընդհանրություն,

տրանսպորտային օբյեկտ – ուղևորների և բեռների փոխադրումների գործընթացի կազմակերպման գործողություններին մասնակից գույքային համալիր (կառույցներ, շենքեր, շինություններ, սարքավորումներ, սարքվածքներ, հողամասեր, անշարժ գույքի այլ օբյեկտներ),

տրանսպորտային անվտանգության օբյեկտ – տրանսպորտային համակարգի ենթակառուցվածքներ, տրանսպորտային օբյեկտներ, տրանսպորտային միջոցներ, հաղորդակցության ուղիներ,

տրանսպորտային անվտանգության ապահովման անընդհատություն – տրանսպորտային գործունեության ընթացքում իրականացվող բոլոր գործողությունների, այդ թվում՝ ներգրավված տարբեր մակարդակի կառավարման օղակների, կառույցների գործունեության համադրում, դրանցից յուրաքանչյուրի համար տրանսպորտային անվտանգության միջոցների, ինչպես նաև գործողությունների համապատասխան շրջանակներում դրանց համաձայնեցման կարգի սահմանում,

տրանսպորտային անվտանգության մակարդակ – տրանսպորտային գործունեության տարբեր ոլորտներում արձանագրված վթարայնության և վնասների քանակական ապահովման ցուցանիշների, ինչպես նաև տրանսպորտային համակարգում տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների աստիճանի, բնութագրերի համեմատական գնահատական,

տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիք – պայմաններ, պատճառներ և հանգամանքներ, որոնք տրանսպորտային գործունեության իրականացման ընթացքում կարող են սպառնալ ազգային անվտանգությանը և տնտեսությանը, մարդկանց կյանքին և առողջությանը, գույքին ու շրջակա միջավայրին, հանգեցնել տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի նվազեցմանը, տրանսպորտային գործունեության ոլորտում Հայաստանի ազգային շահերի ոտնահարմանը, տրանսպորտային գործունեության կայունության խաթարմանը,

տրանսպորտային անվտանգության գործոն – տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի բարձրացմանը նպաստող պայմաններ, պատճառներ և հանգամանքներ, կազմակերպակառավարման գործունեություն,

տրանսպորտային անվտանգության ապահովման օբյեկտի դասակարգում – տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների հանդեպ տրանսպորտային օբյեկտի խոցելիության աստիճանի հատկանիշներով տրանսպորտային անվտանգության օբյեկտների պայմանական դասի շնորհում,

տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հատուկ միջոցառումներ – պատրաստականության ծրագրով կամ տրանսպորտում ճգնաժամային իրավիճակների առաջացման պայմաններում և դրանց հետևանքների վերացման (նվազեցման) ընթացիկ անհրաժեշտությամբ պայմանավորված գործողություններ,

տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հատուկ միջոցներ – տրանսպորտային օբյեկտների և տրանսպորտային միջոցների կահավորման համակազմում պարտադիր ներառվող տեխնիկական սարքեր, սարքավորումներ և հարմարանքներ, որոնք նախատեսված են ուղևորների, անձնակազմի առողջությանը և կյանքին սպառնացող վտանգի կանխարգելման (նվազեցման), տրանսպորտում առաջացած ճգնաժամային իրավիճակների, տրանսպորտային գործունեության ընթացքում խնդրահարույց ուղևորների դեմ պայքարելու համար,

ճգնաժամային իրավիճակ տրանսպորտում – յուրաքանչյուր առանձին դեպքում, տրանսպորտային գործունեության պայմանները բնութագրող այնպիսի հանգամանքների ընդհանրություն, որոնք կապված են տրանսպորտային գործունեության բնագավառում սահմանված պահանջների խախտումները լիազորված մարմնի կողմից հայտնաբերվելու և արձանագրվելու հետ:

2. ԻՐԱՎԻՃԱԿԻ ՀԱՄԱՌՈՏ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

1. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառը չունի միասնական իրավական կարգավորում: Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառի որոշ գործառույթներ բաշխված են պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների միջև, որոնցից յուրաքանչյուրն իրականացնում է գործառույթներ՝ ուղղված համակարգային բարեփոխումներին, գործող տրանսպորտային ենթակառուցվածքների շինարարությանն ու արդիականացման հարցերին, որոնք սակայն դուրս են մնում տրանսպորտի ոլորտի լիազոր մարմնի համակարգումից:

2. Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի բնագավառի համընթաց զարգացմանը խոչընդոտում են տրանսպորտային համակարգում վթարայնության, տրավմատիզմի աճը, տրանսպորտային վերականգնման ծախսերի ավելացումը, տեխնիկական միջոցների՝ հատկապես շարժական կազմի, մաշվածության բարձր աստիճանը:

3. Ըստ վիճակագրության պետությանն ու հանրությանը զգալի վնաս պատճառող տրանսպորտի տեսակ է հանդիսանում ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որի պատահարների և զոհերի ընդհանուր թիվն անհամեմատ գերազանցում է տրանսպորտի մյուս տեսակների պատահարների և զոհերի թվին:

4. Ճգնաժամային իրավիճակների կանխարգելման և դրանց առաջացման կամ զարգացման փուլերում տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հարցերում հստակորեն սահմանազատված չեն տնտեսավարող սուբյեկտների պատասխանատվության շրջանակները, սահմանված չեն տրանսպորտային օբյեկտների անվտանգության ապահովման գործում ներգրավված ծառայությունների անձնակազմի կողմից հատուկ միջոցների օգտագործման իրավունքները, կարգավորված չեն ճանապարհային սպասարկման միջոցառումների ֆինանսավորման մեխանիզմները, սահմանված չեն տրանսպորտային անվտանգության ապահովման համար պարտադիր կարգով պահանջվող տեխնիկական միջոցները, իրավական տեսանկյունից երաշխավորված չէ տրանսպորտային օբյեկտների պաշտպանությունը՝ սպառնալիքներին համապատասխան, օրենսդրական դաշտը լիարժեք ներդաշնակեցված չէ միջազգային չափանիշներին:

5. Լուրջ հիմնախնդիր է տրանսպորտային անվտանգության ապահովման խնդիրներով իրավասու մարմինների միջև համագործակցության արդյունավետության բարձրացման հստակ մեխանիզմների հիմնումը:

6. Տրանսպորտային անվտանգությանն ուղղված միջոցառումների ֆինանսական ապահովումն իրականացվում է պետական բյուջեի, տեղական ինքնակառավարման մարմինների բյուջեների և տնտեսավարող սուբյեկտների սեփական միջոցների, օրենքով չարգելված ֆինանսավորման այլ աղբյուրների, այդ թվում՝ միջազգային կազմակերպությունների տրամադրած միջոցների հաշվին և լիովին չի ապահովում ոլորտում առկա հիմնախնդիրների լիարժեք և համապարփակ լուծումը: Սահմանափակ են ճանապարհաշինության, ճանապարհային երթևեկության, տրանսպորտային անվտանգության ենթակառուցվածքների և օբյեկտների անվտանգության ապահովման, արտակարգ պատահարների և իրավիճակների կանխման ու կանխարգելման, դրանց հետևանքների վերացման համար նախատեսված միջոցառումները:

3. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ՆԱԽԱԴՐՅԱԼՆԵՐԸ

3.1. Ռազմավարության ընդունման անհրաժեշտությունը

7. Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության ապահովման գերակայություններից են տարածաշրջանի պետությունների հետ տրանսպորտային հաղորդակցության ապահովումն ու տրանսպորտային շրջափակման վերացումը, տրանսպորտային ներուժի զարգացումը, հայաստանյան բեռների արտահանման ծավալների մեծացումը, միջազգային շուկայում հայաստանյան փոխադրողների մրցունակության բարձրացումն ու Հայաստանի՝ որպես տարանցիկ երկրի կայացումը:

8. Թուրքիայի Հանրապետության և Ադրբեջանի Հանրապետության կողմից Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային շրջափակման հետևանքով հայաստանյան փոխադրողները հարկադրված են բեռնափոխադրումներն իրականացնել այլընտրանքային երթուղիներով, ինչը հանգեցնում է տրանսպորտային ծախսերի մեծացման ու ծառայությունների ինքնարժեքի բարձրացման, ուղևորների և բեռների փոխադրումների հա-

մար անհրաժեշտ ժամանակի մեծացման, իսկ որոշ դեպքերում՝ ընդհանրապես փոխադրումների իրականացման անհնարինության:

9. Տարածաշրջանային կապերի զարգացման գործում կարևորվում է միջազգային չափանիշներին համապատասխանող բարեկարգ ճանապարհային ցանցի առկայությունը: Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումները պահանջում են տարածաշրջանային ճանապարհների ներառումը միջազգային ճանապարհային միջանցքներում, ինչն իր հերթին բարձրացնում է այդ ճանապարհների վիճակին և տեխնիկական մակարդակին առաջադրվող պահանջները, սակայն հանրապետության ճանապարհները դեռևս պատրաստ չեն ինտենսիվ երթևեկության, առավել ևս՝ տրանսպորտային հոսքերում ծանրաքարշ բեռնատար տրանսպորտային միջոցների թվի կտրուկ աճին:

10. Պահպանվում է հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման անհամաչափությունը: Անբավարար են ճանապարհաշինության ծավալները, բավարար ուշադրություն չի հատկացվում համայնքային, հատկապես՝ սահմանամերձ շրջաններում, ճանապարհաշինությանը, ինչպես նաև տրանսպորտային հաղորդակցության անվտանգության ապահովման նկատառումներով այլընտրանքային ճանապարհների շինարարությանը: Քննարկումից դուրս են մնացել վճարովի ավտոմոբիլային ճանապարհների և ավտոմոբիլային ճանապարհների վիճակի անկախ աուդիտի պարբերաբար անցկացման հարցերը:

11. Ոչ բավարար մակարդակով են իրականացվում ավտոմոբիլային ճանապարհների երթևեկության անվտանգությանը վերաբերող տեխնիկական կանոնակարգերի պահանջները: Հստակեցված և կանոնակարգված չեն ճանապարհները նախագծող, կառուցող և սպասարկող կազմակերպությունների և ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման համար պատասխանատու մարմինների իրավասությունները, նրանց միջև համագործակցության իրականացման ընթացակարգերը, անկատար են ավտոմոբիլային ճանապարհների ապահովմանը վերաբերող տեխնիկական կանոնակարգերը, ինչպես նաև բացակայում են երաշխավորված երկարաժամկետ ֆինանսական ներդրումների, ֆինանսական օգնության ծրագրերը, ինչը լրջորեն արգելակում է ճանապարհային ցանցի զարգացումը:

12. Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում կարևորագույն խնդիր են համարվում կոնցեսիոների կողմից իրականացվող ներդրումային ծրագրով նախատեսվող ներդրում-

ների նպատակաուղղումը հայկական երկաթուղու ենթակառուցվածքների բարելավմանն ու զարգացմանը, փոխադրումների կանխատեսվող ծավալների ապահովմանն ու որակական ցուցանիշների բարելավմանը, ինչպես նաև Աբխազիայի տարածքով երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը:

13. Արդիական և գերակա է Հայաստանի Հանրապետության ու Իրանի Իսլամական Հանրապետության միջև երկաթուղային ուղիղ հաղորդակցության հիմնման հարցը, քանի որ Հայաստանի Հանրապետության համար, որպես տարանցիկ պետություն, դեպի Մերձավոր Արևելք, Արաբական երկրներ և Միջին Ասիա հաղորդակցման հարցում ուրույն տեղ է զբաղեցնում Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը:

14. Ավտոմոբիլային տրանսպորտի պարկի աննախադեպ աճը, դրա կենտրոնացումը մեծ քաղաքներում և կարևորագույն տրանսպորտային հանգույցներում, ճանապարհների ծանրաբեռնվածության աճը և շարժման միջին արագությունների անկումը հանգեցնում են բնապահպանական իրավիճակի կտրուկ վատթարացման: Վիճակագրական տվյալների համաձայն՝ ներկայումս Հայաստանի Հանրապետությունում շահագործվում է մոտ 483 հազար միավոր ավտոտրանսպորտային միջոց, որոնց վնասակար արտանետումները գերազանցում են այլ աղբյուրների վտանգավոր արտանետումները: Հատկապես մտահոգիչ է մայրաքաղաքի վիճակը, որտեղ շահագործվում է հանրապետության ավտոտրանսպորտային պարկի 50 տոկոսից ավելին, և որտեղ ճանապարհափողոցային ցանցում տրանսպորտային միջոցների զանգվածային կայանումների արդյունքում ծանրաբեռնվածության աճի, ցանցի նվազ թողունակության պայմաններում վնասակար արտանետումները կազմում են ընդհանուր արտանետումների հիմնական մասը:

15. Չնայած վերջին տարիներին մայրաքաղաքում իրականացված լայնածավալ ճանապարհաշինական աշխատանքներին, այդուհանդերձ, դրանք համարժեք չեն աննախադեպ աճ գրանցած ավտոտրանսպորտի պահանջարկին, անհրաժեշտ ծավալի ֆինանսավորման բացակայության պատճառով հնարավոր չէ ավելացնել Երևանի մետրոպոլիտենի կայարանների թիվը: Քաղաքի բնապահպանական միջավայրի բարելավման առումով կարևորվում են քաղաքի բեռնաթափումը տարանցիկ ավտոտրանսպորտից, ներքաղաքային փոխադրումների իրականացումը խոշոր տեղատարողությամբ ավտոբուսներով և քաղաքային էլեկտրատրանսպորտի զարգացումը:

16. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման առանձին ուղղություններ են մշտադիտարկումների համակարգի կազմակերպումը և տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների գնահատումը, այդ նպատակով տեղեկատվական-վերլուծական դիտարկումների և տրանսպորտային անվտանգության՝ սահմանված նորմատիվների կատարման նկատմամբ օպերատիվ հսկողության համակարգի ստեղծումը շահագրգիռ մարմինների մասնակցությամբ, ինչը ենթադրում է տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքները կանխատեսելու և բացահայտելու նպատակով մշտական դիտարկումների իրականացում, նորմատիվների խախտման փաստերի մշտական գրանցում և վիճակագրական վերլուծության իրականացում, ճգնաժամային իրավիճակների հետաքննությունների արդյունքների հաշվառման ապահովում, ինչն էլ համապատասխան պահանջներ է ներկայացնում պետական վիճակագրության վարմանը, տրանսպորտային անվտանգության վիճակին վերաբերող տեղեկատվության որակին և օպերատիվությանը:

17. Առաջնահերթ խնդիր է միասնական տեղեկատվական համակարգի ստեղծումը բաշխված ցանցի տեսքով՝ դիտարկումների իրականացման, տեղեկատվության հավաքման և գրանցման, ինչպես նաև տվյալների վերլուծության և մշակման համար:

18. Ոլորտում վերջին տարիներին իրականացվող բարեփոխումների շնորհիվ ձևավորվել են տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի բարձրացման որոշակի նախադրյալներ, սակայն բնակչության և տնտեսության տրանսպորտային անվտանգության լիարժեք ապահովման հարցում (այդ թվում՝ արտակարգ իրավիճակներում և ռազմական դրության պայմաններում) դեռևս առկա են լուծում պահանջող բազմաթիվ խնդիրներ:

3.2. Ռազմավարության ընդունման նախադրյալները

19. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը տրանսպորտի կայուն և արդյունավետ զարգացումը դիտարկում է որպես առաջնային պայման երկրի տնտեսական աճի բարձր տեմպերի, ազգային անվտանգության և պաշտպանության ապահովման, բնակչության կենսամակարդակի բարձրացման, ինչպես նաև համաշխարհային տնտեսությանը Հայաստանի համընթաց ինտեգրման ապահովման գործընթացում:

20. Վերոնշյալ նպատակին հասնելու համար Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը նախատեսում է, մասնավորապես՝

1) շարունակել տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրության կատարելագործումը և արդիականացումը,

2) հանրապետության ճանապարհային ցանցի բարելավման համար կատարել զգալի ներդրումներ,

3) ապահովել արդիական և որակյալ ծառայություններ մատուցող երկաթուղային ենթակառուցվածքների առկայությունը, հետամուտ լինել հայկական երկաթուղու կառավարման մեխանիզմների կատարելագործմանն ու կոնցեսիոն պարտավորությունների կատարմանը,

4) ապահովել «Զվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանների տեխնիկական հնարավորությունների և սպասարկման որակի՝ միջազգային չափանիշներին համապատասխանեցումը,

5) հետամուտ լինել Հայաստանի Հանրապետությունում թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բնագավառում սահմանված միջազգային ստանդարտների լիարժեք կիրառմանը,

6) իրականացնել օրենսդրական բարեփոխումներ, որոնք կապահովեն միջազգային կոնվենցիաներով սահմանված պարտադիր ապահովագրության պահանջների իրականացումը սպառողների շահերի պաշտպանության գործում:

21. Տրանսպորտի համակարգի կայացման ուղղությամբ արդեն իսկ ձևավորվել է որոշակի իրավական դաշտ, մասնավորապես ընդունվել են ոլորտը կարգավորող օրենքներ և այլ իրավական ակտեր, այդ թվում՝

1) «Տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 3 փետրվարի 1998թ., ՀՕ-201,

2) «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 22 փետրվարի 2007թ., ՀՕ-81-Ն,

3) «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 8 հուլիսի 2005թ., ՀՕ-166-Ն,

4) «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 5 դեկտեմբերի 2006թ., ՀՕ-233-Ն,

5) «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 5 դեկտեմբերի 2006թ., ՀՕ-240-Ն,

6) «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 28 նոյեմբերի 2007թ., ՀՕ-293-Ն,

7) «Օդանավ շահագործողների պատասխանատվության ապահովագրության նվազագույն ծածկույթի սահմանաչափերը սահմանելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը, 10 հունիսի 2009թ., ՀՕ-156-Ն,

8) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2010 թվականի ապրիլի 22-ի N 574-Ն որոշումը,

9) Բնագավառը կարգավորող միջազգային ակտերը, որոնց միացել է Հայաստանի Հանրապետությունը:

4. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՆՊԱՏԱԿԸ

22. Ռազմավարության նպատակն է ապահովել այնպիսի համակարգի կայացումը, որը կերաշխավորի տրանսպորտային անվտանգության միջազգային պահանջներին համապատասխանող մակարդակ, կապահովի քաղաքական, տնտեսական արտակարգ իրավիճակներով պայմանավորված և այլ բնույթի ռիսկերի կառավարումը, կնվազեցնի տրանսպորտային պատահարներից վնասվածքների և մահացության մակարդակը, տնտեսավարող սուբյեկտների համար կստեղծի գործունեության ծավալման բարենպաստ միջավայր և հասարակությանը կմատուցի բարձրորակ տրանսպորտային ծառայություններ:

5. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՍՊԱՌՆԱԼԻՔՆԵՐԸ

5.1. Տրանսպորտային անվտանգության ներքին սպառնալիքները

23. Տրանսպորտային անվտանգության ներքին սպառնալիքները բնութագրվում են տարերային, տեխնածին, ահաբեկչական, տեղեկատվական հատկանիշներով, ինչպես նաև «մարդ-տրանսպորտ-ճանապարհ-միջավայր» համակարգում մարդկային գործոնի հետ կապված առանձնահատկություններով:

24. Տրանսպորտային անվտանգության ներքին սպառնալիքները, ըստ իրենց ծագման աղբյուրների, դասակարգվում են հետևյալ կերպ՝

1) տեխնիկատեխնոլոգիական բնույթի, որը պայմանավորված է տրանսպորտի տեխնիկական միջոցների բարոյական և ֆիզիկական մաշվածության բարձր աստիճանով, երթևեկության անվտանգության ապահովման նկատմամբ անձնակազմի որակավորման ոչ բավարար մակարդակով, տարբեր օրինախախտումներով, «մարդ-տրանսպորտ-ճանապարհ-միջավայր» համակարգում մարդկային գործոնով,

2) սոցիալական բնույթի, որը պայմանավորված է պետական հսկողության և վերահսկողության ոչ բարձր արդյունավետությամբ, տրանսպորտի գործունեությանը անօրինական միջամտությամբ, ահաբեկչությամբ, ունեցվածքի պահպանման նկատմամբ անբարեխիղճ վերաբերմունքով, վատնումով, անբարեխիղճ մրցակցությամբ և այլն,

3) տարերային և տեխնածին բնույթի, որը պայմանավորված է տարբեր արտակարգ իրավիճակներով (ջրհեղեղներ, երկրաշարժեր, սողանքներ և այլն):

25. Տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների մի մասն ընդհանուր է տրանսպորտային գործունեության բոլոր տեսակների համար, իսկ մյուս մասն անմիջականորեն վերաբերում է առանձին տեսակներին: Տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների ընդհանուր թվում տեխնիկատեխնոլոգիական բնույթի սպառնալիքների տեսակարար կշիռը գերազանցում է ընդհանուրի 60, տարերայինն ու տեխնածինը՝ 30 տոկոսը:

26. Ընդհանուր բնույթի սպառնալիքների շարքին են դասվում՝

1) տրանսպորտային միջոցների, հաղորդակցության ուղիների, շարժման կառավարման համակարգերի, սարքերի և սարքվածքների, հատուկ միջոցների ֆիզիկական ու բարոյական մաշվածությունը,

2) արտադրատեխնիկական անձնակազմի, ծառայությունների (այդ թվում՝ անվտանգության ապահովման), մասնագետների թվաքանակի անբավարարությունը, տեխնիկական սպասարկումներ, նորոգումներ իրականացնող արտադրատեխնիկական անձնակազմի մասնագիտական որակավորման գործընթացի բացակայությունը,

3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով հատկացված ֆինանսական միջոցների անբավարարությունը,

4) տրանսպորտի գորահավաքային պատրաստականության կազմակերպական ապահովման ոչ բավարար մակարդակը,

5) արտակարգ պատահարների և իրավիճակների կանխատեսումների և դրանց հետևանքների վերացման խիստ սահմանափակ հնարավորությունները,

6) ավտոտրանսպորտային վառելանյութի ներկրումից կախվածության պայմաններում էլեկտրատրանսպորտի փոքր մասնաբաժինը,

7) այլընտրանքային վառելիքով աշխատող փոխադրամիջոցների փոքր մասնաբաժինը:

5.1.1. Ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառի սպառնալիքները

27. Ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառի հիմնական սպառնալիքներն են՝

1) ավտոտրանսպորտային միջոցների քանակի աննախադեպ աճը, առկա տրանսպորտային պարկի անբավարար տեխնիկական վիճակը, ֆիզիկական և բարոյական մաշվածության բարձր տեսակարար կշիռը,

2) այլընտրանքային՝ հիբրիդային և էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչներով, ինչպես նաև վնասակար արտանետումների սահմանափակմամբ այլ՝ ոչ բենզինային և դիզելային վառելիքով աշխատող ավտոմոբիլային տրանսպորտի սահմանափակ մասնաբաժինը,

3) ավտոտրանսպորտային միջոցների պահպանման, տեխնիկական սպասարկումների և նորոգումների, ավտոմասերի արտադրության, տեխնիկական շահագործման անհամապատասխանությունը տեխնիկական կանոնակարգերով սահմանված անվտանգության պահանջներին,

4) փոխադրումների անհամապատասխանությունը նորմատիվ պահանջներին,

5) գործող ճանապարհային ցանցի ֆիզիկական և ենթակառուցվածքային թերզարգացածությունը,

6) բնապահպանական անվտանգության պահանջների ապահովման ոչ բավարար մակարդակը,

7) ավտոմոբիլային տրանսպորտի և ճանապարհային տնտեսության գործունեության նորմատիվ իրավական կարգավորման ոչ բավարար հիմքերը, սահմանված միջազգային չափանիշներին դրանց ոչ լիարժեք համապատասխանությունը,

8) ճանապարհային տնտեսության որոշ հատվածներում երկրաբանական վտանգավոր երևույթների (սողանքներ, քարաթափումներ և այլն) առկայությունը:

5.1.2. Երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառի սպառնալիքները

28. Երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառի հիմնական սպառնալիքներն են՝

1) երկաթուղային տրանսպորտի օբյեկտների (այդ թվում՝ օտարման շերտերի, պաշտպանական գոտիների) կադաստրային վարման ոչ բավարար մակարդակը, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման օբյեկտների գործողությունների դասակարգման իրականացման անկատարությունը,

2) երկաթուղային գծանցումների հատվածներում կառավարման համակարգերի և տեխնիկական այլ միջոցների թերզարգացածությունը,

3) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների, օբյեկտների (այդ թվում՝ պաշտպանական գոտիների, հողային պաստառների, գծանցումների, երկաթուղային կամուրջների, թունելների) անվտանգության ապահովման ոչ բավարար մակարդակը,

4) երկաթուղային ուղիների շրջափակումը, այլընտրանքային հաղորդակցության ուղիների բացակայությունը, արդյունքում՝ հայկական երկաթուղու մրցունակության, փոխադրումների ծավալների անկումը,

5) ջրհեղեղների, փլուզումների և ոչ կայուն հողաշերտերի, սողանքային երևույթների առկայությունն առանձին տեղամասերում,

6) հայկական երկաթուղու ենթակառուցվածքների, օբյեկտների, կառավարման համակարգերի թերզարգացածությունը, նորմատիվ իրավական կարգավորման ոչ բավարար մակարդակը, միջազգային չափանիշներին դրանց անհամապատասխանությունը,

7) շարժակազմերի և սարքավորումների ֆիզիկական և բարոյական մաշվածությունը:

5.1.3. Օդային տրանսպորտի բնագավառի սպառնալիքները

29. Օդային տրանսպորտի բնագավառի հիմնական սպառնալիքներն են՝

1) թռիչքների կառավարման ժամանակակից համակարգերի, թռիչքների վերգետնյա սպասարկման ծառայությունների տեխնիկական զինվածության կատարելագործման ոչ բավարար տեմպերը,

2) օդանավակայանների սահմանափակ թվաքանակը, առկա օդանավակայանների վերակառուցման, շահագործման հնարավորությունների, պահուստային թռիչքադաշտերի սահմանափակ հնարավորությունները,

3) ժամանակակից օդանավերի սահմանափակ թվաքանակի պայմաններում այլընտրանքային ուղղություններով ավիափոխադրումների պահանջարկի լիակատար ապահովման ոչ բավարար հնարավորությունները,

4) ավիափոխադրողների կողմից տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով կատարվող ֆինանսական ներդրումների անբավարարությունը,

5) ուղևորների և ուղեբեռների գնման ժամանակակից տեխնիկական միջոցների շարունակական արդիականացման անհրաժեշտությունը,

6) օդային տրանսպորտի բնագավառի նորմատիվ իրավական կարգավորման կատարելագործման, դրանց համապատասխանության ապահովման անհրաժեշտությունը Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿՄՕ) միջազգային ստանդարտներին և Աերոնավիգացիայի անվտանգության եվրոպական կազմակերպության՝ Եվրոկոնտրոլի մշակած չափորոշիչներին,

7) փոքր ավիացիայի, ինչպես նաև մարզերում փոքր օդանավակայանների, իսկ գոյություն ունեցողների մասով՝ նորմալ գործունեության համար անհրաժեշտ տեխնիկական միջոցների և պայմանների բացակայությունը, ներքին թռիչքների իրականացումը դրանցով և ուղղաթիռներով ապահովելու հարցը:

5.1.4. Քաղաքային էլեկտրատրանսպորտի բնագավառի սպառնալիքները

30. Քաղաքային էլեկտրատրանսպորտի բնագավառի հիմնական սպառնալիքներն են՝

1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով իրականացվող ֆինանսական ներդրումների անբավարարությունը,

2) էլեկտրատրանսպորտի ենթակառուցվածքների և օբյեկտների ոչ բավարար տեխնիկական ապահովվածության վիճակը,

3) էլեկտրատրանսպորտի գործունեության բնագավառի օրենսդրական և նորմատիվ իրավական կարգավորման հիմքերի ոչ լիարժեքությունը, սահմանված միջազգային չափանիշներին դրանց ոչ ամբողջական համապատասխանությունը:

5.1.5. Երևանի մետրոպոլիտենի համակարգի սպառնալիքները

31. Մետրոպոլիտենի համակարգի հիմնական սպառնալիքներն են՝

1) մետրոպոլիտենի ենթակառուցվածքների և օբյեկտների ոչ բավարար տեխնիկական ապահովվածության վիճակը, շարժակազմերի և սարքավորումների ֆիզիկական և բարոյական մաշվածությունը,

2) մետրոպոլիտենի շահագործման անվտանգության ապահովմանը սպառնացող ընդերքային (դրենաժային) ջրերի հեռացման համակարգի ցածր արդյունավետությունը,

3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով կատարվող ֆինանսական ներդրումների անբավարարությունը,

4) ուղևորների և ուղեբեռների զննման, պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերմամբ օժտված, մուտքերի և ելքերի, սպասասրահների և շարժասանդուղքի ամբողջ տարածքի վերահսկման, տեսաձայնագրման և առնվազն մեկամսյա հիշողության պահպանությամբ, ժամանակակից պահանջներին համապատասխանող որոշ սարքավորումների և տեխնիկական միջոցների բացակայությունը, մասամբ՝ անբավարարությունը,

5) մետրոպոլիտենի գործունեությունը կանոնակարգող օրենսդրական դաշտի միջազգային չափանիշներին ոչ լիարժեք համապատասխանությունը:

5.1.6. Տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքները տրանսպորտային համակարգի այլ բնագավառներում

32. Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային համակարգի առանձին բնագավառներ կամ լիարժեքորեն չեն կայացել կամ գործել են տարբեր գերատեսչական ենթակայության ներքո և դուրս են մնացել պետական կառավարման ռազմավարական համակարգման ոլորտից: Տրանսպորտի այդպիսի բնագավառների շարքին են դասվում ջրային, խողովակաշարային, ձյունագնաց, հեծանվային և այլ տրանսպորտի տեսակները և ճոպանուղին:

5.2. Տրանսպորտային անվտանգության արտաքին սպառնալիքները

33. Անկախության վերականգնումից ի վեր Հայաստանի Հանրապետության համար առանցքային հիմնախնդիր է մնում տրանսպորտային շրջափակման և դրա հետևանքով տարածաշրջանային տրանսպորտային նախագծերին մասնակցության արգելափակման

վերացումը: Կարևորվում են վերոնշյալ հիմնախնդիրների հանգուցալուծումն ու միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ստեղծումը: Ելնելով Թուրքիայի Հանրապետության և Ադրբեջանի Հանրապետության ոչ կառուցողական դիրքորոշումներից ու Հայաստանի Հանրապետությունը միջազգային և տարածաշրջանային ծրագրերից դուրս մղելու քաղաքականությունից՝ առանձնակի կարևորվում են այլընտրանքային միջանցքների ստեղծումն ու այդ նպատակով լրացուցիչ ներդրումային դաշտի ապահովումը, քանի որ հանրապետության տարածքով Եվրոպա-Ասիա ուղղությամբ բեռնափոխադրումների կանխատեսվող ծավալները չեն կարող երաշխավորել հանրապետության մայրուղիների արդյունավետ ծանրաբեռնվածությունը:

34. Տրանսպորտային անվտանգության արտաքին սպառնալիքներն են՝

1) Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային շրջափակումը Թուրքիայի Հանրապետության և Ադրբեջանի Հանրապետության կողմից,

2) օտարերկրյա փոխադրող կազմակերպությունների ոչ բարեխիղճ մրցակցությունը,

3) հայաստանյան փոխադրողների օրինական շահերի անտեսումը միջազգային շուկայում,

4) հայաստանյան բեռնափոխադրողների կողմից միջազգային շուկայում եվրոպական չափանիշներին չհամապատասխանող տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը,

5) հեղուկ և գազային վառելիքի ներկրումից լիակատար կախվածությունը:

6. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

6.1. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովումն ամենօրյա պայմաններում

35. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովումն ամենօրյա պայմաններում ներառում է հետևյալ միջոցառումները՝

1) նորմատիվ իրավական դաշտի կատարելագործումը,

2) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման համակարգի գործունեության կազմակերպումը,

3) համակարգի գործունեության ապահովման համար անհրաժեշտ ներուժի ապահովումը,

- 4) տրանսպորտային գործունեության ապահովագրության իրականացումը,
- 5) տրանսպորտային օբյեկտների վերանորոգումն ու տեխնիկական սպասարկումը,
- 6) աշխատանքները որակով և սահմանված ժամկետներում կատարելու նկատմամբ հսկողության ու վերահսկողության իրականացումը,
- 7) ոլորտում ծավալվող գործունեության ծրագրավորումը՝ ելնելով տրանսպորտի տարբեր տեսակների առանձնահատկություններից,
- 8) տրանսպորտային օբյեկտներին և հաղորդակցության ուղիներին պատկանող տարածքներին կից պահպանման շերտերի ստեղծումը,
- 9) նյութատեխնիկական պաշարների ստեղծումը, տրանսպորտային վթարներից տուժածներին անհետաձգելի բուժօգնության ցուցաբերման համար բժշկական գույքով և դեղորայքով ապահովումը,
- 10) արտակարգ իրավիճակներին հակազդելու պատրաստականության ծրագրերի մշակումը,
- 11) տրանսպորտի համակարգի մասնագետների ուսուցումը՝ գործելու ճգնաժամային իրավիճակներում,
- 12) անցագրային, գնության ռեժիմների, ուղևորների և բեռների պահպանման և հսկողության համակարգի ստեղծումն ու ապահովումը,
- 13) ճգնաժամային իրավիճակների (այդ թվում՝ արտակարգ իրավիճակների) համար տրանսպորտային վառելիքի (նավթամթերքների) ռազմավարական պաշարի ստեղծումը,
- 14) շտապ օգնության և վթարային-փրկարարական ծառայությունների աշխատողների պարբերական վերապատրաստումը՝ տրանսպորտային վթարներից տուժածներին անհետաձգելի բուժօգնության ցուցաբերման մեթոդներին տիրապետելու նպատակով:

6.2. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովումը ճգնաժամային իրավիճակներում

36. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովումը ճգնաժամային իրավիճակներում ներառում է հետևյալ միջոցառումները՝

- 1) մասնագիտացած վթարային-փրկարարական ծառայությունների հետ համագործակցության իրականացումը,

2) տրանսպորտային օբյեկտներում տարհանման, որոնողական-փրկարարական, վթարային-վերականգնողական և այլ անհետաձգելի աշխատանքների իրականացումը,

3) պետական և տեղական ինքնակառավարման մարմինների փոխհամագործակցությունը:

6.3. Տրանսպորտային անվտանգության օբյեկտների դասակարգումը

37. Տրանսպորտային անվտանգության օբյեկտները դասակարգվում են ըստ հետևյալ չափանիշների՝

1) սպառնալիքների նկատմամբ խոցելիության աստիճանի,

2) օբյեկտների անվտանգության ապահովման պահանջների,

3) միջոցառումների անհրաժեշտ ծավալի ու արժեքի,

4) սպառնալիքների կանխարգելման, ճգնաժամային իրավիճակներում գործողությունների իրականացման և հետևանքների վերացման (նվազեցման) առանձնահատկությունների,

5) տրանսպորտային գործունեության ընթացքում ապահովագրության, լիցենզավորման և համապատասխանության հավաստման պայմանների, որի արդյունքում տրանսպորտային օբյեկտներին շնորհվում է դաս (դասիչ)՝ ըստ դասակարգման նախապայմանի:

6.4. Պատրաստականության ծրագրերի իրականացումը

38. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով ընդունվում են նպատակային պատրաստականության ծրագրեր՝ տրանսպորտային անվտանգության ապահովման կարևորագույն խնդիրների լուծման ուղղությամբ, ինչպիսիք են՝ Հայաստանի Հանրապետության կողմից միջազգային պարտավորությունների կատարման ապահովումը, տրանսպորտային համակարգի տեխնոլոգիական զարգացումը, տրանսպորտային անվտանգության համակարգի կատարելագործումը, նոր սպառնալիքների կանխարգելումը և այլն:

39. Պատրաստականության ծրագրերն իրականացվում են կառավարման բոլոր մակարդակներում, ներառելով՝ տրանսպորտային օբյեկտի, միջոցների և տնտեսավարող սուբյեկտների անձնակազմը, պետական և տեղական ինքնակառավարման մարմինները,

կազմակերպությունները, և օրենսդրական դաշտի բարեփոխումների միջոցով սահմանվում են այնպիսի միջոցառումներ, որոնք կապահովեն՝

1) ճգնաժամային իրավիճակների կանխմանը, կանխարգելմանն ու ճգնաժամային իրավիճակների հետևանքների վերացմանը ներգրավված անձանց գործողությունները,

2) ուղևորների, անձնակազմի, երրորդ անձանց իրազեկման և փրկության կազմակերպումը, ինչպես նաև բեռների և այլ գույքի պահպանումը,

3) ճգնաժամային իրավիճակների հետևանքների հետաքննչական գործողությունները,

4) օգտագործվող կապի միջոցները,

5) տրանսպորտային ենթակառուցվածքների առանձին տեղամասերի, առանձին փոխադրումների՝ կառավարման տարբեր մակարդակներում իրականացվող գործողությունները,

6) փրկարար ծառայությունների հետ համագործակցությունը,

7) խնդրահարույց ուղևորների և բեռների հետ ծավալվող գործողությունները,

8) վարժանքների, դասընթացների և մարզումների անցկացումը:

6.5. Տրանսպորտային անվտանգության հսկողության իրականացումը

40. Տրանսպորտային անվտանգության հսկողությունն իրականացվում է հետևյալ ուղղություններով՝

1) հսկողության նորմերի (ստանդարտների, կանոնների) մշակում և արդյունավետ կիրառում,

2) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման վերաբերյալ իրազեկվածության բարձրացում,

3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման առանձին բնագավառների ստանդարտների մշակման հիման վրա տրանսպորտային անվտանգության ապահովման տարբեր ոլորտներում ինքնակարգավորման տարբեր ձևերի խրախուսում:

41. Տրանսպորտային անվտանգության հսկողության կազմակերպման ժամանակ առանձին ուշադրություն է դարձվում տրանսպորտային անվտանգության ծառայությունների (ավիացիոն անվտանգության ծառայությունների, գերատեսչական պահպանության, պահպանություն իրականացնող կազմակերպությունների) գործունեությանը: Նույնակա-

նացվում են տրանսպորտային ծառայությունների գործունեության իրավական հիմքերը՝ ներառելով տնտեսավարողների և պետական կառավարման մարմինների միջև փոխգործակցությունը, հստակ տարանջատվում են տնտեսավարող սուբյեկտների և տրանսպորտային անվտանգության ծառայությունների իրավասությունները:

6.6. Միջազգային համագործակցության իրականացումը

42. Միջազգային համագործակցությունը ներառում է տրանսպորտային անվտանգության ոլորտում ամենօրյա և ճգնաժամային իրավիճակներում սպառնալիքների նվազեցմանն ուղղված ջանքերի համատեղումը, միջազգային փոխադրումների ընթացքում հանրապետության համար բարենպաստ տնտեսական միջավայրի ստեղծումը, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ոլորտի օրենսդրության համապատասխանեցումը միջազգային նորմերին:

43. Տրանսպորտային անվտանգության ոլորտում միջազգային համագործակցությունը ներառում է՝

1) տրանսպորտային անվտանգության ոլորտում համագործակցության զարգացումը՝ ներառելով ճգնաժամային իրավիճակների կանխարգելման, ինչպես նաև դրանց հետևանքների վերացմանն (նվազեցմանը) ուղղված գործողությունների համակարգումը ինչպես հանրապետության տարածքում, այնպես էլ նրա սահմաններից դուրս,

2) միջազգային փոխադրումների ընթացքում Հայաստանի տնտեսավարող սուբյեկտների համար բարենպաստ տնտեսական պայմանների ստեղծումը և անվտանգության ապահովումը, Հայաստան-Իրան երկաթգծի հիմնումը և Աբխազիայի տարածքով երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը,

3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջազգային և ներպետական մեխանիզմների կատարելագործումը, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ոլորտում օրինախախտումների կանխարգելումը,

4) տրանսպորտային անվտանգությանն առնչվող օրենսդրության ներդաշնակեցումը միջազգային չափանիշներին,

5) դեպի ծով ելք չունեցող երկրների համար միջազգային պայմանագրերով նախատեսված արտոնությունների՝ Հայաստանի համար առավել լիարժեք օգտագործումը:

44. Տրանսպորտային անվտանգության ոլորտում միջազգային համագործակցությունն իրականացվում է՝

1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հարցերով միջպետական միջոցառումներին և գիտաժողովներին մասնակցությամբ,

2) օտարերկրյա պետությունների հետ բանակցային և խորհրդատվական գործընթացների կազմակերպմամբ,

3) օտարերկրյա պետությունների հետ տեղեկատվության փոխանակմամբ, տրանսպորտային անվտանգության բնագավառում օգնության տրամադրմամբ, ինչպես նաև երկկողմ և բազմակողմ ծրագրերի իրագործմամբ,

4) ճգնաժամային իրավիճակների ծագման պատճառների և հանգամանքների հետաքննության հարցերով օտարերկրյա պետությունների իրավապահ մարմինների, հատուկ ծառայությունների, միջազգային կազմակերպությունների հետ համագործակցությամբ:

6.7. Տրանսպորտային անվտանգության կադրային ապահովումը

45. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման համար անհրաժեշտություն է առաջացել վերանայել առկա մասնագիտությունների ցանկը, միջազգային մակարդակի բարձրացնել տրանսպորտային անվտանգությունն ապահովող մասնագետների որակավորմանը ներկայացվող պահանջները:

46. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ծառայությունների և տնտեսավարող սուբյեկտների աշխատակիցների համար երաշխավորել մասնագիտական պարտականություններին համապատասխան որակավորում:

6.8. Տրանսպորտային անվտանգության տեղեկատվական ապահովումը

47. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով նախատեսվում է հիմնել ուղևորափոխադրողների և բեռնափոխադրողների տեղեկատվական շտեմարան (այսուհետ՝ տվյալների բազա), որի հասանելիության աստիճանը տարբերակվում է ըստ օգտվողների դասակարգման:

48. Տվյալների բազան կարող է ներառել օպերատիվ-որոնողական գործողություններ իրականացնող մարմինների տրամադրած, ինչպես նաև տրանսպորտային անվտանգու-

թյան ոլորտում միջազգային համագործակցության ուղիներով ստացված տեղեկությունները, որոնք օգտագործվում են բացառապես օպերատիվ-հետախուզական գործունեության նպատակներով:

49. Պետական կառավարման մարմինները, միջազգային պայմանագրերի համաձայն, տրանսպորտային անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության հավաքման և փոխանակման նպատակով համագործակցում են օտարերկրյա պետությունների համապատասխան մարմինների հետ:

6.9. Տրանսպորտային անվտանգության նյութատեխնիկական և գիտահետազոտական ապահովումը

50. Տրանսպորտային անվտանգության նյութատեխնիկական ապահովումը ներառում է տրանսպորտային օբյեկտների, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ծառայությունների ապահովումը վառելիքաքսուքային նյութերով, պահեստամասերով, հատուկ հանդերձանքով:

51. Տրանսպորտային անվտանգության գիտահետազոտական ապահովման ֆինանսավորումը ներառվում է նպատակային ծրագրերի ֆինանսավորման ծախսերի մեջ:

7. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՈՒՂՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

52. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հիմնական ուղղություններն են՝

1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ռազմավարական դերի ու նշանակության գաղափարի ամրապնդումը պետական կառավարման համակարգում և հասարակության մեջ՝ կարևորելով քաղաքացիական հասարակության և հասարակական կազմակերպությունների ներգրավումը ոլորտում ծագած հիմնախնդիրների լուծման գործում,

2) տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի որակական բարձրացմանն ուղղված նպատակային ֆինանսական ներդրումների ծավալների մեծացումը՝ համապատասխան հասարակական և առևտրային կազմակերպությունների ու կառույցների, ապահովագրական ընկերությունների, միջազգային տրանսպորտային և ֆինանսական կառույցների ներգրավմամբ,

3) տրանսպորտային անվտանգության բնագավառի օրենսդրական բարեփոխումներին, օրենսդրական և նորմատիվ իրավական հիմքերի ստեղծմանն ուղղված համալիր միջոցառումների իրականացումը, դրանց ներդաշնակեցումը միջազգային և Եվրամիության ստանդարտներին և պահանջներին,

4) ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կանխմանն ուղղված ռազմավարական կարողությունների բարձրացումը, հաղորդակցության ուղիների բարելավումը, այդ թվում՝ այլընտրանքային ավտոմոբիլային ճանապարհների (համափոխարինելի, վճարովի հիմունքներով, թունելների, կամուրջների և այլն) կառուցումը և տեղեկատվական համակարգերի ներդրումը,

5) տրանսպորտային համակարգի բնապահպանական անվտանգության ապահովման ազգային ծրագրի մշակումը, ինչպես նաև փոխադրումների բնապահպանական ու տեխնիկական անվտանգությանը ներկայացվող պահանջների կատարման նկատմամբ հսկողության գործընթացների արդյունավետության բարձրացումը, շրջակա միջավայրի համար նվազ վտանգավորությամբ, այդ թվում՝ չեզոքացուցիչներով կահավորված, տրանսպորտային տեխնիկայի, տրանսպորտային շարժակազմերի, էլեկտրատրանսպորտի և ոչ շարժիչային (հեծանվային և հետիոտնային) տրանսպորտային միջոցների ձեռքբերման խթանման և խրախուսման ընթացակարգերի կիրարկումը,

6) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառի մասնագետների որակավորման, պատրաստման և վերապատրաստման ժամանակակից համակարգի հիմնումը,

7) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման տեխնիկական, իրավական, հոգեբանական, կազմակերպական, տնտեսական ոլորտներում տեսական և կիրառական ուսումնասիրությունների կազմակերպումը՝ ուղղված տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի, իրականացվող ծրագրերի արդյունավետության բարձրացմանը հատուկ և մասնագիտացված միջոցների ընտրության խթանմանը, տեղեկատվական համագործակցության կատարելագործմանն ու վերահսկողության արդյունավետության բարձրացմանը,

8) միջազգային համագործակցության զարգացումը՝ ոլորտում հարուստ փորձ ունեցող երկրների և միջազգային հեղինակավոր կազմակերպությունների հետ:

8.1. Կառավարման համակարգի կառուցվածքը

53. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման կառավարման համակարգը ներառում է կառավարման սուբյեկտները, կարգավորման օբյեկտները, համակարգի գործունեությունն ապահովող ընթացակարգերը, համակարգում ներառված մարմինների միջև սահմանված կարգով իրականացվող փոխգործակցությունը:

54. Կառավարման սուբյեկտներն են՝

- 1) պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինները,
- 2) միջազգային մարմիններն ու կազմակերպությունները:

55. Կարգավորման օբյեկտներն են՝

- 1) տնտեսավարող սուբյեկտները (ներառյալ՝ երրորդ անձինք),
- 2) ապահովագրական ծառայությունները,
- 3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ծառայությունները,
- 4) տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողները:

56. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման կառավարման սուբյեկտների հիմնական նպատակներն են ապահովել տրանսպորտային անվտանգության սահմանված մակարդակը, կանխել կամ նվազագույնի հասցնել տարբեր տեսակի վնասները, տնտեսավարող սուբյեկտի համար ապահովել տնտեսական շահույթը, տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողների համար՝ բարձրորակ (այդ թվում՝ անվտանգ) տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումը:

57. Կառավարման գործառույթներն են՝

- 1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նորմատիվների սահմանումը,
- 2) նորմատիվների կատարման նկատմամբ հսկողությունը և վերահսկողությունը,
- 3) նորմատիվ պահանջների չկատարման դեպքում պատժամիջոցների կիրառումը,
- 4) տնտեսավարող սուբյեկտների համար ընդհանուր տնտեսական պայմանների սահմանումը,

5) պետություն-մասնավոր հատված փոխգործակցության շրջանակներում տնտեսավարող սուբյեկտների հետ պայմանագրային պարտավորությունների իրականացումը:

58. Պետական կառավարումն ապահովում է՝

- 1) տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքների գնահատումը և կանխատեսումը,
- 2) ռեսուրսներով (մասնագետներ, գիտատեխնիկական զարգացում, տեղեկատվայնացում, նորմատիվ իրավական բազա) ապահովումը,
- 3) նախապատրաստվածությունը հնարավոր ճգնաժամային իրավիճակներին (պատրաստականության ծրագրեր, վարժանքների անցկացում, անձեռնմխելի պաշարների առկայություն և այլն),
- 4) արտաքին ու ներքին սպառնալիքների կանխատեսումն ու գնահատումը,
- 5) տրանսպորտային անվտանգության միջազգային լավագույն մակարդակը,
- 6) սուբյեկտների և օբյեկտների կառավարման և կառավարչական ազդեցությունների համակարգումն ու ուղղորդումը,
- 7) կառավարման մարմինների օպերատիվությունը,
- 8) գործունեության թափանցիկությունն ու օրինականությունը:

8.2. Կառավարման սուբյեկտների և օբյեկտների հիմնական գործառույթները

59. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման համապետական կառավարման սուբյեկտների և օբյեկտների հիմնական գործառույթներն են՝

- 1) տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի գնահատումը և դիտարկումը,
- 2) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջոցառումների ծրագրավորումը և նախապատրաստումը,
- 3) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջոցառումների իրականացումն ամենօրյա պայմաններում և ճգնաժամային իրավիճակներում,
- 4) ճգնաժամային իրավիճակների կանխմանը, կանխարգելմանն ու դրանց հետևանքների վերացմանն ուղղված աշխատանքների կազմակերպումը:

60. Ամենօրյա պայմաններում մշակվում են տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառի պետական քաղաքականության հիմնադրույթները, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման կարճաժամկետ, միջնաժամկետ և երկարաժամկետ, այդ թվում՝ արտակարգ իրավիճակներում գործելու ծրագրերը, հաստատվում

են տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջոցառումների ժամանակացույցերը, կազմակերպվում են վարժանքներ, մեթոդական սեմինարներ:

61. Ամենօրյա պայմաններում իրականացվող միջոցառումներն են՝

1) տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի մոնիտորինգը և տրանսպորտային օբյեկտների դասակարգումը,

2) ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների վերաբերյալ տվյալների միասնական բանկի ձևավորումը և վարումը,

3) տրանսպորտային անվտանգության անհրաժեշտ մակարդակի ապահովման, ինչպես նաև տեղեկատվության ժամանակին փոխանակման նպատակով կառավարման մարմինների գործունեության համակարգումը:

62. Կառավարման ամենօրյա պայմաններում իրականացվող գործառույթները ներառում են տրանսպորտային օբյեկտների և տրանսպորտային միջոցների անձնակազմերին ներկայացվող պահանջների կատարման դիտարկումներն ու հսկողությունը, որոնց արդյունքում մշակվում են տրանսպորտային անվտանգության ապահովման պետական համակարգի մարմինների գործունեության և համագործակցության արդյունավետության բարձրացմանն ուղղված ընթացակարգերը:

63. Ճգնաժամային իրավիճակներում տրանսպորտային անվտանգության ապահովման գործողությունների իրականացման արդյունավետությունը պայմանավորված է նախապատրաստական փուլում իրականացված միջոցառումների արդյունավետությամբ: Ճգնաժամային իրավիճակներում իրականացվող գործառույթները ներառում են նախապես մշակված ծրագրերի, միջոցառումների, այդ թվում նաև ճգնաժամային իրավիճակների հետևանքների վերացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը:

64. Ճգնաժամային իրավիճակներում՝

1) ապահովվում է պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների ժամանակին տեղեկացումը, ինչպես նաև ճգնաժամային իրավիճակի առաջացման վերաբերյալ բնակչության իրազեկումը,

2) ձեռնարկվում են բնակչության տարհանման, վթարային-փրկարարական, ինչպես նաև աղետի գոտի մուտքի սահմանափակման հետ կապված միջոցառումներ,

3) իրականացվում են ճգնաժամային իրավիճակների վնասները նվազագույնի հասցնելու և կառավարման մարմինների ու կազմակերպությունների գործունեության համակարգման արդյունավետության բարձրացմանն ուղղված միջոցառումներ,

4) իրականացվում են ճգնաժամային իրավիճակի ծագման և զարգացման պատճառների հետաքննության կազմակերպմանն ու դրանց ծագման հետ առնչվող անձանց հայտնաբերմանն ուղղված միջոցառումներ,

5) ապահովվում է կառավարման մարմինների միջև տեղեկատվության փոխանակումը, կազմակերպվում է փոխգործակցություն ճգնաժամային իրավիճակի պատճառների վերլուծություն իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների հետ,

6) պետական կառավարման լիազորված մարմինների կողմից իրականացվում է տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջոցառումների հսկողություն և վերահսկողություն:

9. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

9.1. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ոլորտի լիազոր մարմինը

65. Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության բնագավառի լիազորված մարմինը իրականացնում է գործողություններ, որոնք միտված են՝

- 1) տրանսպորտային անվտանգության բնագավառի ընդհանուր համակարգմանը,
- 2) Հայաստանի Հանրապետության սուբյեկտների և տրանսպորտի առանձին տեսակների պատրաստականության ծրագրերի մշակմանը,
- 3) համապետական նշանակության տրանսպորտային օբյեկտների և տնտեսավարող սուբյեկտների պատրաստականության ծրագրերի մշակման կազմակերպմանը,
- 4) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման պետական քաղաքականության մշակմանը,
- 5) ճգնաժամային իրավիճակների կառավարման և դրանց հետևանքների վերացման նպատակով ստեղծված ժամանակավոր մարմինների ղեկավարմանը,
- 6) տրանսպորտային անվտանգության բնագավառում պետություն-մասնավոր հատված փոխգործակցության կազմակերպմանը:

9.2. Տնտեսավարող սուբյեկտների գործառույթները

66. Տրանսպորտային գործունեության բնագավառում տնտեսավարող սուբյեկտների հիմնական գործառույթներն են՝

- 1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման նպատակով պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ համագործակցությունը,
- 2) ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների վերաբերյալ միասնական տեղեկատվական բանկից սահմանված կարգով տեղեկատվություն ստանալը,
- 3) պահպանվող գոտիների կազմակերպումը և այդ գոտիներում քաղաքացիների տեղաշարժի սահմանափակումը,
- 4) տրանսպորտային միջոցից խնդրահարույց բեռի (ուղեբեռի) բեռնաթափումը և հատուկ հատկացված տեղում մեկուսացումը:

67. Տնտեսավարող սուբյեկտը գործունեության ընթացքում հետևողական է լինում ապահովելու՝

- 1) նորմատիվ իրավական ակտերով սահմանված տրանսպորտային անվտանգության ապահովմանը ներկայացվող պահանջների կատարումը,
- 2) տրանսպորտային օբյեկտների անվտանգ և անխափան գործունեության համար անհրաժեշտ տեխնիկական և հատուկ միջոցները մշտապես սարքին վիճակում պահելը,
- 3) անհրաժեշտ պատրաստականության ծրագրերի մշակումը,
- 4) ճգնաժամային իրավիճակները կանխարգելելու, այդ պայմաններում գործողություններ իրականացնելու, դրանց հետևանքները վերացնելու կամ վնասները նվազագույնի հասցնելու միջոցառումների իրականացումը՝ համապատասխան պետական կառավարման մարմինների ցուցումների համաձայն,
- 5) ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների տեղեկատվական բազայով պահանջվող տեղեկությունների տրամադրումը, ինչպես նաև պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների տեղեկացումը ճգնաժամային իրավիճակների և սպառնալիքների վերաբերյալ,
- 6) տրանսպորտում ճգնաժամային իրավիճակներում գործողությունների կանոնների և կարգի վերաբերյալ ուղևորների և բեռնառաքողների իրազեկումը,
- 7) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման հետ կապված աշխատանքներում միայն որակավորված մասնագետների ներգրավումը,

8) տրանսպորտային անվտանգության պահանջների և կանոնների կատարման նկատմամբ հսկողության կազմակերպումն ու իրականացումը,

9) ճգնաժամային իրավիճակների պատճառների տեխնիկական հետաքննությանը մասնակցությունը, պատճառների վերացման ուղղությամբ միջոցառումների իրականացումը,

10) տրանսպորտային անվտանգության պահանջների կատարումը:

9.3. Տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողները

68. Տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողները հնարավորություն ունեն ստանալու՝

1) անվտանգ տրանսպորտային ծառայություններ,

2) տրանսպորտային ծառայություններից օգտվելու դեպքում կյանքի, առողջության և ունեցվածքի պաշտպանություն,

3) ճգնաժամային իրավիճակներում կրած վնասի՝ սահմանված կարգով փոխհատուցում:

69. Տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողները՝

1) պահպանում են տրանսպորտային անվտանգության ապահովման օրենսդրությամբ սահմանված պահանջները, ինչպես նաև պահպանվող տարածքների անվտանգության կարգը,

2) տրանսպորտային անվտանգության սպառնալիքի և (կամ) ճգնաժամանային իրավիճակի առաջացման հիմքերի դեպքում իրազեկում են տնտեսավարող սուբյեկտների ներկայացուցիչներին, տրանսպորտային օբյեկտի անձնակազմին, տրանսպորտային անվտանգության ծառայության աշխատակիցներին կամ իրավապահ մարմիններին:

9.4. Ճգնաժամային իրավիճակների կանխմանն ուղղված՝ պետական կառավարման, տեղական ինքնակառավարման մարմինների և տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից իրականացվող միջոցառումները

70. Տրանսպորտում ճգնաժամային իրավիճակների կանխմանն ուղղված միջոցառումներն են՝

1) պատրաստականության ծրագրերի մշակումը,

2) համակարգող հատուկ մարմինների ստեղծումը,

3) տրանսպորտային անվտանգության խախտումների դեպքում ծագած խնդիրների և վտանգների, ինչպես նաև պատրաստականության ծրագրերի մասին հասարակության իրազեկումը,

4) տրանսպորտում ճգնաժամային իրավիճակների կանխատեսումը և դիտարկման իրականացումը,

5) ճգնաժամային իրավիճակներում գործելու հարցերով տնտեսավարող սուբյեկտների աշխատակիցների ուսուցումը,

6) ճգնաժամային իրավիճակների կանխարգելման, դրանց ժամանակ իրականացվող գործողությունների և դրանց հետևանքների վերացման նպատակով նյութատեխնիկական անհրաժեշտ պաշարների ստեղծումը,

7) տրանսպորտում ճգնաժամային իրավիճակների կանխարգելման հատուկ միջոցառումների իրականացումը, այդ թվում՝ մասնագիտացված վթարային-փրկարարական ծառայությունների հետ սպասարկման պայմանագրերի կնքումը,

8) օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում վթարային-փրկարարական ծառայությունների և վերանորոգավերականգնողական ստորաբաժանումների ստեղծումը,

9) ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների զննության և անցագրային ռեժիմի կազմակերպումը,

10) պահպանության և հսկողության տեխնիկական միջոցների համակարգի ստեղծումը և օգտագործումը, տրանսպորտային անվտանգության միջոցառումների հսկողության ներքին համակարգի կազմակերպումը,

11) տեղեկատվական ապահովման համակարգի ստեղծումը և վերջինիս գործունեության կազմակերպումը, այդ թվում՝ ճգնաժամային իրավիճակներում,

12) ճգնաժամային իրավիճակների կանխարգելմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը:

9.5. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման անընդհատությունը

71. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման անընդհատությունը ներառում է ուղևորների և բեռների փոխադրմանն ուղղված ծառայությունների հասանելիությունը, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման համար պատասխանատու անձանց և մարմինների իրավասությունների սահմանումը՝ ինչպես ուղևորների և բեռների փոխա-

դրման գործընթացներում, այնպես էլ՝ կառավարման համակարգերում: Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման անընդհատությունն ապահովվում է բոլոր ենթահամակարգերի պատրաստականության ծրագրերի, ընթացիկ կանխարգելիչ նախազգուշական միջոցառումների և ճգնաժամային իրավիճակներում ու դրանց հետևանքների վերացման դեպքերում հատուկ միջոցառումների իրականացմամբ:

72. Տրանսպորտային գործունեությանն առնչվող պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինները, տնտեսավարող սուբյեկտներն իրենց իրավասությունների սահմաններում շարունակաբար վերլուծում են տրանսպորտային անվտանգության մակարդակը, բացահայտում և վերացնում առկա թերությունները, կատարելագործում տրանսպորտային անվտանգության ապահովման իրավական, կազմակերպական, տեղեկատվական, գիտական, նորարարական, ֆինանսատնտեսագիտական, նյութատեխնիկական միջոցները և մեթոդները:

73. Պատրաստականության ծրագրերում տրանսպորտային անվտանգության ապահովման գործողությունները սահմանազատվում են ըստ տարածքի, ժամանակի և կատարողների, ինչպես նաև սահմանվում է այդ գործողությունների իրականացման համար պատասխանատվությունը:

9.6. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման պատասխանատվությունը

74. Տրանսպորտային անվտանգության անհրաժեշտ մակարդակի ապահովման գրավականը տրանսպորտային անվտանգության պահանջներին համարժեք պատասխանատվության միջոցների սահմանումն է, պահանջների կատարման նկատմամբ հսկողության և վերահսկողության գործընթացների արդյունավետության բարձրացումը:

75. Վարչական պատասխանատվության բարձրացման նպատակով կարող են կատարվել օրենսդրական բարեփոխումներ՝ ուղղված տրանսպորտային անվտանգության ոլորտում օբյեկտների և սուբյեկտների պատասխանատվության բարձրացմանը, տրանսպորտային օբյեկտների վնասվածքների, դրանց շահագործման պահանջների խախտման, ուղևորների անվտանգության պայմանների խախտումների, ինչպես նաև անօրինական տրանսպորտային գործունեության կանխարգելմանը:

76. Տրանսպորտային հսկողության իրականացման նպատակով կազմակերպվում է տրանսպորտային անվտանգության պահանջների կատարման դիտարկումների համա-

կարգ, կատարվում են վերլուծություններ տրանսպորտային անվտանգության բնագավառի հիմնական խախտումների վերաբերյալ, ստեղծվում և վարվում է տեղեկատվական շտեմարան:

10. ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՄԻՋՈՑԱՌՈՒՄՆԵՐԸ

77. Ռազմավարության ընդունումից հետո կմշակվի 2014-2017 թվականների միջոցառումների ծրագիր, որում կներառվեն հետևյալ հիմնական միջոցառումները՝

1) տրանսպորտային անվտանգության ապահովման իրավական դաշտի կատարելագործումը,

2) ոլորտի զարգացումն ու ընդլայնումը,

3) տրանսպորտային օբյեկտներում ահաբեկչության դեմ պայքարի գործողությունների մշակումը, բնագավառի ազգային օրենսդրության համապատասխանեցումը ահաբեկչության դեմ պայքարի միջազգային օրենսդրությանը,

4) տրանսպորտային օբյեկտների և միջոցների տեխնիկական հագեցվածության ապահովմանն ու կադրերի պատրաստմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը, տեղեկատվական համակարգի և տվյալների բազայի ստեղծումը,

5) ճգնաժամային իրավիճակներում (այդ թվում՝ արտակարգ իրավիճակներում) անխափան բեռնափոխադրումների (այդ թվում՝ միջազգային) ապահովումը,

6) երկաթուղային տրանսպորտով ռազմական բեռնափոխադրումների ապահովումը,

7) տրանսպորտային օբյեկտների դասակարգումը և խոցելիության աստիճանի գնահատումը, տրանսպորտային անվտանգության նպատակով տրանսպորտային օբյեկտների և միջոցների տեխնիկական ապահովման համար անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների ծավալի ճշտումը, տրանսպորտային անվտանգության ապահովման միջոցառումների իրականացման ֆինանսավորման ծրագրերի կազմումը,

8) տրանսպորտային վառելիքի (նավթամթերքների) ռազմավարական պաշարների ստեղծումը:

78. Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառում առկա հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված նպատակային ծրագրային միջոցառումները կիրականացվեն փուլային տարբերակով, հետևյալ կերպ՝

1) կարճաժամկետ ծրագրեր, որոնց առաջնահերթ իրականացումը հնարավորություն կընձեռի տրանսպորտային անվտանգության համակարգը համապատասխանեցնել սույն ռազմավարությամբ նախատեսված ռազմավարական հիմնադրույթներին՝ ապահովելով տրանսպորտային անվտանգության մակարդակի էական բարձրացումը,

2) միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրեր, որոնց իրականացման արդյունքում կապահովվի տրանսպորտային անվտանգության համակարգի բնականոն գործունեությունը, կկատարվեն համապատասխան ճշգրտումներ, հնարավորություն կընձեռվի համակարգը համապատասխանեցնել միջազգային չափանիշներին,

3) ռազմավարական փուլ, որի իրականացման արդյունքում Հայաստանի Հանրապետությունը կդասվի առաջատար պետությունների շարքին ոչ միայն տրանսպորտային անվտանգության ապահովման բնագավառում, այլև տրանսպորտային համակարգի և տնտեսության ներուժի մրցունակությամբ:

11. ԱՄՓՈՓԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

79. Ռազմավարության ընդունումը հնարավորություն կընձեռի բարձրացնել տրանսպորտային անվտանգության մակարդակը, կնպաստի տնտեսության կայունության ապահովմանն ու բնականոն զարգացմանը, կխթանի միջազգային և ներպետական ապրանքաշրջանառության աճն ու կապահովի մարդկանց և բեռների անվտանգ և անխոչընդոտ տեղաշարժը:

80. Ռազմավարության դրույթներից բխող ծրագրերի իրականացման արդյունքում՝

1) կբարձրանա մարդկանց և բեռների տեղափոխման անվտանգության մակարդակը,

2) կբարձրանա շրջակա միջավայրի պաշտպանվածության աստիճանը,

3) կբարելավվի միջազգային և ներպետական հաղորդակցության ուղիների աշխատանքը,

4) համապատասխան պայմաններ կստեղծվեն ազգային տնտեսության կայուն զարգացման, ազգային անվտանգության մակարդակի և Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության միջազգային մրցունակության բարձրացման, ինչպես նաև տարածաշրջանային և ներպետական տնտեսական հարաբերությունների զարգացման համար,

5) էապես կամրապնդվի Հայաստանի Հանրապետության միջազգային հեղինակությունը՝ որպես ներդրումների և զբոսաշրջության համար գրավիչ երկիր,

6) կբարձրանա մարդկանց կյանքի և առողջության, գույքի պահպանման մակարդակը, կնվազեն բեռների, շարժակազմի և տրանսպորտային համակարգի տարրերի կորուստներն ու վնասները,

7) կնվազեն բեռնահոսքերի կազմակերպման ուշացումներով, պարապուրդով և խաթարմամբ պայմանավորված տնտեսական և սոցիալական կորուստները,

8) կկանխվեն շրջակա միջավայր արտանետումների և աղտոտման հետ կապված բնապահպանական վնասները:

ՀՀ ՆԱԽԱԳԱՀԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
Ղ Ե Կ Ա Վ Ա Ր

Վ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ