ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2015 ԹՎԱԿԱՆԻ ԴԵԿՏԵՄԲԵՐԻ 10-Ի N 1460-Ն ՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՃԱՆԱՉԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԹՌԻՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳԻՐԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

ՆԱԽԱԳԻԾ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ՈՐՈՇՈՒՄ

«______»___________2020թ. N______–Ն

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2015 ԹՎԱԿԱՆԻ ԴԵԿՏԵՄԲԵՐԻ 10-Ի N 1460-Ն ՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՃԱՆԱՉԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հաշվի առնելով «Ավիացիայի մասին» օրենքի 7-րդ հոդվածի 4-րդ մասի 11-րդ կետի պահանջը և ղեկավարվելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 37-րդ հոդվածով՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է.

1. Ուժը կորցրած ճանաչել Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի դեկտեմբերի 10-ի «Հայաստանի Հանրապետության թռիչքային անվտանգության պետական ծրագիրը հաստատելու մասին» N 1460-Ն որոշումը։
2. Սույն որոշումն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող օրվանից:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՎԱՐՉԱՊԵՏ ՆԻԿՈԼ ՓԱՇԻՆՅԱՆ

Տ Ե Ղ Ե Կ Ա Ն Ք

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2015 ԹՎԱԿԱՆԻ ԴԵԿՏԵՄԲԵՐԻ 10-Ի N 1460-Ն ՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՃԱՆԱՉԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՈՐՈՇՄԱՆ ՆԱԽԱԳԾԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԿԱՊԱԿՑՈՒԹՅԱՄԲ ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՄ ՏԵՂԱԿԱՆ ԻՆՔՆԱԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՄԱՐՄՆԻ ԲՅՈՒՋԵՈՒՄ ԵԿԱՄՈՒՏՆԵՐԻ ԵՎ ԾԱԽՍԵՐԻ ԷԱԿԱՆ ԱՎԵԼԱՑՄԱՆ ԿԱՄ ՆՎԱԶԵՑՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

«Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի դեկտեմբերի 10-ի N 1460-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի ընդունմամբ Հայաստանի Հանրապետության պետական կամ տեղական ինքնակառավարման մարմինների բյուջեում ծախսերի և եկամուտների ավելացում կամ նվազում չի նախատեսվում:

ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ

ԿՈՄԻՏԵԻ ՆԱԽԱԳԱՀ ՏԱԹԵՎԻԿ ՌԵՎԱԶՅԱՆ

Տ Ե Ղ Ե Կ Ա Ն Ք

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ 2015 ԹՎԱԿԱՆԻ ԴԵԿՏԵՄԲԵՐԻ 10-Ի N 1460-Ն ՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՃԱՆԱՉԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՈՐՈՇՄԱՆ ՆԱԽԱԳԾԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԱՌՆՉՈՒԹՅԱՄԲ ԱՅԼ ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅԱՆ ԲԱՑԱԿԱՅՈՒԹՅԱՆ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ԱՅԼ ՆՈՐՄԱՏԻՎ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԱԿՏԵՐԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՄ ԲԱՑԱԿԱՅՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

«Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի դեկտեմբերի 10-ի N 1460-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման նախագծի ընդունմամբ այլ օրենքների, ինչպես նաև այլ իրավական ակտերի ընդունման անհրաժեշտությունը բացակայում է:

ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ

ԿՈՄԻՏԵԻ ՆԱԽԱԳԱՀ ՏԱԹԵՎԻԿ ՌԵՎԱԶՅԱՆ

ՆԱԽԱԳԻԾ

ՀՀ ՏԱՐԱԾՔԱՅԻՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ԵՎ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ

ՆԱԽԱՐԱՐ

Հ Ր Ա Մ Ա Ն

«____»_____________2020թ. N ____-Ն

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԹՌԻՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳԻՐԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ

Ղեկավարվելով «Ավիացիայի մասին» օրենքի 7-րդ հոդվածի 4-րդ մասի 11-րդ կետով և «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի (Չիկագոյի կոնվենցիա) 19-րդ հավելվածի պահանջներն ապահովելու նպատակով.

ՀՐԱՄԱՅՈՒՄ ԵՄ՝

1. Հաստատել Հայաստանի Հանրապետության թռիչքային անվտանգության պետական ծրագիրը՝ համաձայն հավելվածի։

Հավելված

ՀՀ տարածքային կառավարման և

ենթակառուցվածքների

նախարարի 2020 թվականի______

«____»-ի N____-Ն հրամանի

ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԹՌԻՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ

1. **ԹՌԻՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳՐԻ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ**

1. Հայաստանի Հանրապետության թռիչքային անվտանգության պետական ծրագիրը (այսուհետ՝ ԹԱՊԾ) մշակվել է «Միջազգային քաղաքացիականավիացիայի մասին» կոնվենցիայի (այսուհետ՝ Չիկագոյի կոնվենցիա) «Թռիչքների անվտանգության կառավարում» N 19 հավելվածի, Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ) «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» ԴՈԿ 9859, ինչպես նաև «Թռիչքների անվտանգության վերահսկման ձեռնարկ» ԴՈԿ 9734 փաստաթղթերի դրույթների հիման վրա։
2. ԹԱՊԾ-ի նպատակն է թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական կատարելագործումը և դրա հնարավորինս ամբողջական կիրառումը ԻԿԱՕ-ի ստանդարտներին և առաջարկվող գործելաձևերին համապատասխան։
3. ԹԱՊԾ-ի խնդիրներն են՝

- Հայաստանի Հանրապետությունում քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում թռիչքների անվտանգության կառավարումը կանոնակարգող համապատասխան նորմատիվ իրավական ակտերի առկայության ապահովումը՝ ԻԿԱՕ-ի ստանդարտներին և առաջարկվող գործելաձևերին համապատասխան.
- պետական կառավարման համակարգի մարմինների և քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի կազմակերպությունների գործունեության ներդաշնակեցումը՝ իրենց կողմից թռիչքների անվտանգության ռիսկերի կառավարման գործառույթների իրականացման գործում.
- Հայաստանի Հանրապետությունում թռիչքների անվտանգության ապահովման արդյունավետության ընդհանուր ցուցիչների վերահսկման և գնահատման ապահովումը.
- թռիչքների անվտանգության պետական կառավարման համակարգի շարունակական բարելավումը.
- ԹԱՊԾ-ի արդյունավետ ներդրումը և քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի հետ

համագործակցության ապահովումը։

4. ԹԱՊԾ-ն ուղղված է թռիչքների անվտանգության ոլորտը կանոնակարգող իրավական ակտերի և գործողությունների միասնական ամբողջություն ստեղծելուն, ինչպես նաև Չիկագոյի կոնվենցիայի դրույթներին դրանց համապատասխանությունն ապահովելուն։
5. ԹԱՊԾ-ի ներդրման, կիրառման և շարունակական բարելավման համար պատասխանատու է Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեն (այսուհետ՝ Կոմիտե)։ Կոմիտեն սահմանում և հաստատում է թռիչքների անվտանգության պետական քաղաքականության մասին հայտարարություն ու տեղադրում է իր պաշտոնական ինտերնետային կայքէջում։

1. **ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏՈՒՄ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՊԵՏԱԿԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ**

6. Թռիչքների անվտանգության ապահովումն ունի բացարձակ գերակայություն ավիացիայի բնագավառի գործունեության կոմերցիոն, սոցիալական և այլ բաղկացուցիչների նկատմամբ ու այն պետք է շարունակականորեն ապահովվի անկախ թռիչքների ծավալի աճից։
7. Համաձայն «Ավիացիայի մասին» օրենքի 8-րդ հոդվածի դրույթների՝ Կոմիտեն պատասխանատու է սահմանված գործառույթների իրականացման և քաղաքացիական ավիացիայի պետական վերահսկողության համար։ Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի թռիչքների անվտանգության վերահսկողությունն իրականացվում է «Ավիացիայի մասին» օրենքի 3-րդ, 7-րդ և 8-րդ գլուխների պահանջներին, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարի 2020 թվականի հունիսի 10-ի «Քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեի կանոնադրությունը հաստատելու մասին» N 37-Լ հրամանին համապատասխան։
8. Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում թռիչքների անվտանգության կանոնակարգման, ինչպես նաև վերահսկողության պատասխանատուն Կոմիտեն է։ Այդ պարտականությունների պատշաճ կատարման նպատակով Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը Կոմիտեին տրամադրում է անհրաժեշտ մարդկային և ֆինանսական միջոցներ իր գործունեությունը պատշաճ մակարդակով իրականացնելու համար։
9. ԹԱՊԾ-ի իրականացման և պահանջների ապահովման համար պատասխանատու է Կոմիտեի նախագահը։
10. Թռիչքների անվտանգության ապահովման համար ներդրված և կիրառվող իրավական ակտերի, թռիչքների անվտանգությունն ապահովող տեխնիկական միջոցների, ինչպես նաև դրանց առնչվող փաստաթղթերի յուրաքանչյուր փոփոխություն կատարվում է դրանք ներդնող և կիրառող մարմնի կամ կազմակերպության կողմից

թռիչքների անվտանգության վրա ազդեցության գնահատումից հետո:

11. «Ավիացիայի մասին» օրենքի 3-րդ հոդվածի դրույթներով սահմանված միջազգային ավիացիոն չափանիշներին համապատասխանության ապահովման պահանջը լրացուցիչ խթան է միջազգային ավիացիոն հանրության կողմից Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության նկատմամբ վստահության ամրագրման գործում:
12. Թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակը պետք է պահպանվի անկախ թռիչքների ծավալների փոփոխություններից: Շարունակական կանխարգելիչ (պրոակտիվ) մոտեցումները պետք է կիրառվեն՝ ավիացիոն համակարգի բնութագրերի ընդունելի ցուցանիշների ապահովման նպատակով:
13. Թռիչքների անվտանգության բարձր մակարդակ ապահովելու համար Կոմիտեն մշակում է թռիչքների անվտանգության ազգային պլան՝ համաձայն ԻԿԱՕ-ի Դոկ.10131 ձեռնարկի, որի շրջանակներում լուծում է հետևյալ ռազմավարական խնդիրները.

- միջազգային ավիացիոն կառույցների հետ համագործակցելով՝ կանոնակարգում է Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության ոլորտը.
- կիրառում է ռիսկերի կառավարմանն ուղղված շարունակական արդի մոտեցումներ և կառավարում՝ դրանց հետագա զարգացումն ԻԿԱՕ-ի կողմից սահմանված ստանդարտներին և առաջարկվող գործելաձևերին, ինչպես նաև եվրոպական չափանիշներին համապատասխանության ապահովման նպատակով.
- իրականացնում է շահագրգիռ մարմինների հետ համատեղ աշխատանք թռիչքների անվտանգության մակարդակի շարունակական բարելավման և առկա խնդիրների լուծման նպատակով.
- ձեռնարկում է անհրաժեշտ գործողություններ ուղղված Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության ապահովման բարձր չափանիշների պահպանմանը, վեր հանված ռիսկերի կառավարմանը և դրանց հնարավոր նվազեցմանը.
- անվտանգության մակարդակի վերահսկողության շրջանակներում ապահովում է ռիսկային գործոնների մասին տեղեկատվության համակարգումը, բացասական միտումների ուսումնասիրումը և դրանց նվազեցմանն ուղղված միջոցառումների մշակումը և իրականացումը.
- կիրառում է միջազգային կազմակերպությունների կողմից կատարված ուսումնասիրությունների արդյունքում ներկայացված եզրակացությունները թռիչքների անվտանգության մակարդակի վերահսկողության և բարձրացման նպատակով.
- իրականացնում է թռիչքների անվտանգության համապարփակ և շարունակական վերահսկողություն ոլորտի կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ:

14. «Ավիացիայի մասին» օրենքի 7-րդ հոդվածի 8-րդ մասին համապատասխան Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից լիազորված մարմինն իրականացնում է Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի պետական մասնագիտական քննությունը, թռիչքների

անվտանգության (ապահովության) հարցերում առկա միտումների վերլուծությունը և ավիացիոն գործունեություն իրականացնողներին հետագա պատահարների և լուրջ միջադեպերի կանխարգելման նպատակով տրամադրում է համապատասխան տեղեկատվություն:

15. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի (անկախ պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի կատարման վայրից) և Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օտարերկրյա պետությունների քաղաքացիական օդանավերի հետ տեղի ունեցած ցանկացած ավիացիոն պատահար, լուրջ միջադեպ կամ միջադեպ ենթակա է քննության:
16. Քննության անցկացման հիմնական նպատակը տեղի ունեցած իրադարձության պատճառների հայտնաբերումը, ռիսկերի գնահատումը և անվտանգության մակարդակի բարձրացման նպատակով ստացված եզրակացությունների լայնորեն ներկայացումն ու տարածումն է:

III. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳՐԻ ԲԱՂԱԴՐԻՉՆԵՐԸ

17. ԹԱՊԾ-ը բաղկացած է չորս բաղադրիչից: Յուրաքանչյուր բաղադրիչ բաղկացած է համապատասխան տարրերից, որոնք կազմված են պետության կողմից թռիչքների անվտանգության կառավարման համար օգտագործվող ընթացակարգերից և միջոցառումներից: Նշված տարրերը պարունակում են ուղեցույցային և արդյունավետ գործունեության վրա հիմնված մոտեցումներ, որոնք ուղղված են աջակցելու ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների կողմից թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ներդրմանը:
18. ԹԱՊԾ-ի բաղադրիչները և դրանց տարրերը հետևյալն են.

- թռիչքների անվտանգության ոլորտում քաղաքականությունը, նպատակները և միջոցները.

ա. ավիացիայի վերաբերյալ օրենսդրական հիմքը,

բ. թռիչքների անվտանգության ապահովման հատուկ գործառնական կանոնակարգերը,

գ. պետական համակարգը և գործառույթները,

դ. որակավորված տեխնիկական անձնակազմը,

ե. տեխնիկական ուղեցույց, գործիքակազմ և թռիչքների անվտանգության կրիտիկական տեղեկատվության տրամադրումը:

- թռիչքների անվտանգության ռիսկերի պետական կառավարումը, որը ներառում է.

ա. լիցենզավորման, սերտիֆիկացման, թույլտվության և հաստատման

պարտավորությունները,

բ. թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի պարտավորությունները,

գ. ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննությունը,

դ. վտանգների հայտնաբերումը և թռիչքների անվտանգության ռիսկերի գնահատումը,

ե. թռիչքների անվտանգության ռիսկերի կառավարումը և դրանց մեղմանն ուղղված միջոցառումները,

- թռիչքների անվտանգության պետական ապահովումը.

ա. թռիչքների անվտանգության ապահովման վերահսկողության պատասխանատվությունը,

բ. թռիչքների անվտանգության մասին տեղեկատվության հավաքագրումը, վերլուծությունը և փոխանակումը,

գ. վերահսկողության իրականացում, որևէ խնդիր պարունակող կամ ուշադրություն պահանջող հատվածների վրա՝ ելնելով թռիչքների անվտանգության մասին տվյալներից։

- պետական աջակցությունը թռիչքների անվտանգության խթանման ապահովմանը.

ա. ներքին հաղորդակցության և թռիչքների անվտանգության տեղեկատվության տարածումը,

բ. արտաքին հաղորդակցության և թռիչքների անվտանգության տեղեկատվության տրամադրումը/փոխանակումը,

գ. Հայաստանի Հանրապետության և օտարերկրյա ուսումնական հաստատություններում կադրերի ուսուցման աջակցությունը։

19. Սույն ծրագրի 18-րդ կետի 1-ին ենթակետում, 2-րդ ենթակետի «ա» և «ե» և 3-րդ ենթակետի «ա» պարբերություններում թվարկված 8 տարրերը համարվում են կրիտիկական և նպատակաուղղված են թռիչքների անվտանգության ոլորտի նորմատիվ իրավական կարգավորմանը և կիրառման ապահովմանը։

1. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՌԻՍԿԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ

20. Թռիչքների անվտանգության հետ կապված ռիսկերը ենթակա են կառավարման հետևյալ հիմնական սկզբունքների համաձայն՝

- թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական բարելավում,
- ռիսկերի գնահատման նպատակով շարունակական վերահսկողության իրականացում,
- վերահսկողության արդյունքների ամփոփում, ռիսկերի գնահատում և դրա հիման վրա հետագա գործողությունների պլանավորում,
- թռիչքների անվտանգության ապահովման համար ներդրված և կիրառվող իրավական ակտերի, շահագործվող տեխնիկական միջոցների, տեխնիկական փաստաթղթերի յուրաքանչյուր փոփոխության իրականացման արդյունքում հնարավոր ռիսկերի գնահատում,
- Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի համակարգի թռիչքների անվտանգության ռիսկերի կառավարման գործընթացների իրականացում՝ ուղղիչ, կանխարգելիչ և ռեակտիվ գործոնների հիման վրա,
- ռիսկերի կառավարման տեսանկյունից քաղաքացիական ավիացիայի օդանավերի պատահարների և լուրջ միջադեպերի ուղղակի և կողմնակի պատճառների բացահայտում, վերլուծություն և դրանց կրկնվելու հավանականության բացառում,
- ռիսկերի կառավարման արդյունավետության նպատակով քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների հետ համագործակցություն:

1. **ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻ ՄԱԿԱՐԴԱԿԸ**
2. Թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակը որոշվում է Կոմիտեի և ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների համագործակցության արդյունքում հիմնական բնութագրերի ցուցիչների (KPIs) և այդ կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի բնութագրերի վերլուծությամբ:

22. ԻԿԱՕ-ի ԴՈԿ 9859 «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթղթի 4-րդ գլխի դրույթները հիմք են հանդիսանում թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակի սահմանման գործընթացի համար: Նշված մակարդակի սահմանման համար ամենահեշտ ուղին է հետևյալ քաղաքականության որդեգրումը՝ «Մենք անվտանգ ենք հիմա, պետք է անվտանգ լինենք նաև ապագայում»:

1. **ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄԸ**
2. Թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգ պետք է ներդնեն քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող հետևյալ կազմակերպությունները (այսուհետ՝ Կազմակերպություններ).

- քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների ստանդարտներին համապատասխան լիցենզավորում/սերտիֆիկացում ստացած ուսումնական հաստատությունները,
- Հայաստանի Հանրապետության օդանավ շահագործող կազմակերպությունները,
- Հայաստանի Հանրապետության օդանավ շահագործող կազմակերպություններին օդանավերի տեխնիկական սպասարկման ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունները,
- Հայաստանի Հանրապետությունում աերոնավիգացիոն սպասարկման ոլորտում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունները,
- Հայաստանի Հանրապետությունում սերտիֆիկացված աերոդրոմ և ուղղաթիռադաշտ շահագործող կազմակերպությունները։

24. Կազմակերպությունները մշակում են «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթուղթը, որը համաձայնեցվում է Կոմիտեի հետ։ Նշված ձեռնարկում ընդգրկված հարցերը պետք է համապատասխանեն ԻԿԱՕ-ի ԴՈԿ 9859 «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ», ինչպես նաև ԴՈԿ 9734 «Թռիչքների անվտանգության վերահսկման ձեռնարկ» փաստաթղթերով սահմանված պահանջներին։ Թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերին վերաբերվող ուղեցուցային նյութերը մշակվում են Կոմիտեի կողմից և տրամադրվում նշված կազմակերպություններին։
25. 25. Կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերը գտնվում են Կոմիտեի մշտական վերահսկողության ներքո, էապես հիմնված են գործունեության արդյունավետության ցուցանիշների վրա և ապահովում են թռիչքների անվտանգության մասին տեղեկատվության փոխանակումը շահագրգիռ մարմինների ու կազմակերպությունների միջև։
26. Թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերը պետք է համապատասխանեն հետևյալ նվազագույն պայմաններին՝

- պետք է բացահայտեն թռիչքների անվտանգությանը սպառնացող վտանգները,
- պետք է ապահովեն անհապաղ միջոցների ձեռնարկումն՝ անվտանգության արդյունավետության համաձայնեցված մակարդակի ապահովման համար,
- պետք է ապահովեն թռիչքների անվտանգության շարունակական վերահսկողությունը,
- պետք է ապահովեն թռիչքների անվտանգության մակարդակի շարունակական բարելավումը։

27. ԹԱՊԾ-ի 26-րդ կետում նշված պայմանները կատարելու նպատակով անհրաժեշտ է, որ կազմակերպություններն իրենց «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկում» սահմանեն հետևյալը՝

- անվտանգության քաղաքականությունը և գործադիր պատասխանատու ղեկավարի պատասխանատվությունը թռիչքների անվտանգության նկատմամբ,
- կազմակերպության պաշտոնատար անձանց հստակ

պատասխանատվությունները,

- թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի ներդրման և անխափան կիրառման համար անհրաժեշտ միջոցները,
- թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի պատասխանատու անձնակազմը ըստ պաշտոնների,
- համագործակցությունը կազմակերպության տարբեր ստորաբաժանումների միջև թռիչքների անվտանգության հարցերով,
- թռիչքների անվտանգության գծով վերապատրաստման պահանջները,
- պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համակարգերը,
- տվյալների հավաքման և վերլուծության մեխանիզմները,
- փոփոխությունների կառավարման և արտադրական ռիսկերի գնահատման և նվազեցման ընթացակարգերը,
- անվտանգության ներքին հաղորդակցման ընթացակարգը,
- անվտանգության արտաքին հաղորդակցման ընթացակարգը,
- թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգին վերաբերող պարտադիր փաստաթղթերի ցանկը:

28. 2 Կազմակերպությունների համապատասխանության և կազմակերպություններում փոփոխությունների կատարման վերահսկողության ընթացքում Կոմիտեի կողմից գնահատվում են կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի հնարավոր ռիսկերը:
29. Կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերին ներկայացվող պահանջները, կախված ԻԿԱՕ-ի կողմից մշակված նոր ստանդարտներից և առաջարկվող գործելաձևերից, ինչպես նաև միջազգային փորձից, կարող են փոփոխվել հիմք ընդունելով Կոմիտեի առաջարկները: Կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերին առնչվող փոփոխությունները համաձայնեցվում են Կոմիտեի հետ:
30. Կոմիտեն, որպես իր կողմից իրականացվող թռիչքների անվտանգության նկատմամբ վերահսկողության գործընթացի մի մաս, պարբերաբար ուսումնասիրում է կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերը՝ նպատակ ունենալով որոշելու դրանց գործունեության արդյունավետությունը և համապատասխանությունը սահմանված պահանջներին: Թռիչքների անվտանգության նկատմամբ վերահսկողության շրջանակներում կատարվող ստուգումների և ուսումնասիրությունների ժամանակ Կոմիտեն առաջնահերթությունը տալիս է կազմակերպությունների այն հատվածներին (գործունեության տարրերին), որոնք առավել ռիսկային են կամ, որոնց անվտանգության ցուցանիշները վատթարանալու միտում են դրսևորում:

VII. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՀԱՎԱՔԱԳՐՈՒՄԸ, ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՓՈԽԱՆԱԿՈՒՄԸ

31. Ավիացիոն իրադարձությունների մասին զեկուցման հիմնական տարրը

պարտադիր զեկույցների ներկայացման համակարգն է՝ Չիկագոյի կոնվենցիայի N 13 և N 19 հավելվածների պահանջներին համապատասխան: Պարտադիր զեկույցների ներկայացման իրադարձությունների ցանկը ներկայացված է սույն ծրագրի Ձև 1-ում:

32. Հաշվի առնելով ոլորտը կանոնակարգող միջազգային կազմակերպությունների պահանջները, ինչպես նաև թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման նպատակով պարտադիր զեկույցների ներկայացման համակարգին զուգահեռ օգտագործվում է նաև կամավոր զեկույցների ներկայացման համակարգը, որը կանխարգելիչ է և թույլ է տալիս վերահսկել ցածր ռիսկեր պարունակող իրադարձությունների վիճակագրությունը՝ դրանով իսկ ժամանակին կառավարելով առկա բացասական միտումները: Ավիացիայի բնագավառի կազմակերպությունները պետք է հնարավորինս խրախուսեն և աջակցեն կամավոր զեկույցների ներկայացման համակարգի ներդրման գործընթացը՝ պայմանավորված դրա առավել կանխարգելիչ լինելու և որպես ընդհանուր զեկույցների ամբողջական համակարգի արդյունավետ տարր հանդիսանալու հանգամանքով:
33. Պարտադիր և կամավոր զեկույցներով ներկայացված տեղեկատվությունը համակարգվում է Կոմիտեի կողմից և ստանձնած պետական պարտականությունների շրջանակներում տրամադրվում է ավիացիոն ոլորտի հետևյալ միջազգային կազմակերպություններին՝ ԻԿԱՕ, Եվրակոնտրոլ, Ավիացիայի անվտանգության եվրոպական գործակալություն (EASA):
34. Պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համակարգերի աշխատանքը երաշխավորված է համապատասխան գաղտնիության և անձնական տվյալների չհրապարակման հիմնարար սկզբունքներով, քանզի երկու համակարգերի նպատակն էլ թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական բարելավումն է և ոչ թե որևէ անձի մեղավորության աստիճանը որոշելը:
35. Պարտադիր և կամավոր զեկույցների ներկայացման համար քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի ընկերություններն իրենց կողմից իրականացվող թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ենթակայությամբ ստեղծում են համապատասխան համակարգեր կամ կառուցվածքային ստորաբաժանումներ:
36. Կոմիտեն քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունների, ինչպես նաև ֆիզիկական անձանց կողմից պարտադիր և կամավոր զեկույցների ներկայացման գործընթացը խթանելու նպատակով իր պաշտոնական ինտերնետային կայքում նախատեսում է զեկուցման միջոցներ, որոնք ապահովում են շուրջօրյա հասանելիություն: Կոմիտեն ապահովում է պարտադիր և կամավոր զեկույցներ տրամադրող աղբյուրների գաղտնիությունը:
37. Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների հետ թռիչքների անվտանգության մասին տեղեկատվությունը փոխանակվում է Կոմիտեի կողմից զեկույցներ ներկայացնելու միջոցով: Շարունակական մոնիթորինգի մոտեցման շրջանակներում ԻԿԱՕ-ի հետ համագործակցությունը ծառայում է որպես հաստատուն հիմք և գրավականն է ազգային ավիացիոն համակարգի հետագա շարունակական զարգացման, ներդաշնակեցման ու միջազգային

թռիչքների անվտանգության չափանիշների ընդունելի մակարդակի ապահովման գործում:

38. Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի կազմակերպությունները թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի շրջանակներում առաջնորդվում են «անվտանգության մշակույթի» քաղաքականության հիմնարար հետևյալ սկզբունքներով՝

- «ըմբռնելի» սխալների վերաբերյալ զեկույցների դեպքում դասեր քաղել տեղի ունեցածից և զերծ մնալ պատժի կիրառման քաղաքականությունից և միջոցներից,
- սահմանել սխալներից սովորելու մշակույթ,
- որոշել թույլատրելի և անթույլատրելի պահվածքի սահմանները,
- սահմանել մեղավորության աստիճանի որոշման միջոցները,
- իրավապահ մարմինների միջամտության առարկա են հանդիսանում ծայրահեղ անփութության և հանցավոր գործողությունները:

39. Ավիացիոն ոլորտի կազմակերպությունների կողմից ներդրվում և կիրառվում է «Արդարացի մշակույթի» քաղաքականություն, որի հիմնական գաղափարը կայանում է արդյունավետ հետաքննության և որոշումների կայացման գործընթացների ապահովման մեջ, որը ներառում է հանրային անվտանգության պահպանումը և բարելավումը՝ հաշվի առնելով թռիչքների անվտանգության կառավարման հետևյալ չորս բաղադրիչները.

- զեկույց և/կամ հաշվետվություն.

ա. պարտադիր կամ կամավոր զեկույցների ներկայացման համակարգի շրջանակներում միջադեպի մասին ներկայացված զեկույցը չի կարող օգտագործվել որպես ապացույց քրեական վարույթում՝ զեկույցը ներկայացրած անձի դեմ:

բ. Չիկագոյի կոնվենցիայի Հավելված 13-ի համաձայն՝ պատահարների և/կամ լուրջ միջադեպերի մասին հետաքննող մարմինների կամ անձանց հաշվետվությունները չեն կարող օգտագործվել անհատների դեմ քրեական վարույթի ընթացում:

2) վկայի հայտարարությունը.

ա. անվտանգության հետաքննության շրջանակներում վկայից ստացված հայտարարությունը չի կարող օգտագործվել որպես ապացույց քրեական վարույթում այդ հայտարարությունը տված անձի նկատմամբ:

3) դատական հետապնդում.

ա. դատական հետապնդումներ չեն կարող իրականացվել այն ֆիզիկական անձանց նկատմամբ, որոնց գործողությունները, բացթողումները կամ որոշումները (ըմբռնելի սխալները) նմանատիպ հանգամանքներում արտացոլում են նրա ողջամիտ վարքագիծը, նույնիսկ եթե այդ գործողությունները, բացթողումները կամ որոշումները կարող էին հանգեցնել օրենքի չկանխամտածված կամ ոչ դիտավորյալ խախտմանը:

բ. սույն ենթակետի «ա» պարբերության քաղաքականությունը չպետք է խոչընդոտի քրեական հետապնդման իրականացմանը՝ կանխամտածված սխալ գործողությունների կամ ծայրահեղ անփույթ վարքագծի դրսևորման դեպքերում:

4) Փորձագիտական աջակցություն.

ա. Արդարադատություն իրականացնող մարմնի մասնագետները (դատախազները) պետք է օգտվեն ավիացիոն բնագավառի անհրաժեշտ փորձագիտական աջակցությունից:

40. Չիկագոյի կոնվենցիայի N15 հավելվածի հիման վրա մշակված ազգային Աերոնավիգացիոն տեղեկատվական ժողովածուն (այսուհետ՝ ԱՏԺ) պարունակում է անվտանգ թռիչքներ իրականացնելու համար անհրաժեշտ ամբողջական տեղեկատվություն: Աերոնավիգացիոն տեղեկատվության ինտեգրացված փաթեթի պարտադիր տարրեր են նաև ԱՏԺ-ի լրացումները, աերոնավիգացիոն շրջաբերականները/ցիրկուլյարները (AIC), թռիչքային անձնակազմերին տրամադրվող աերոնավիգացիոն տեղեկատվությունները (ՆՈՏԱՄ-ները) (NOTAM), նախաթռիչքային տեղեկատվական բյուլետենները (PIB) և պարբերաբար հրապարակվող ստուգողական թերթիկները:
41. Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում օդերևութաբանական ծառայությունների ապահովումն իրականացվում է օդերևութաբանության բնագավառում Կառավարության լիազորած պետական կառավարման մարմնի սահմանած կարգով՝ Կոմիտեի հետ և հաշվի առնելով տվյալ տարածքում սպասարկվելիք օդային երթևեկության տեսակները: Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում օդերևութաբանական ծառայությունները մատուցում են Կոմիտեի կողմից համապատասխան թույլտվություն ստացած կազմակերպությունները կամ դրանց ստորաբաժանումները:

VIII. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԱՌԱՎԵԼԱՊԵՍ ԽՆԴԻՐՆԵՐ ՊԱՐՈՒՆԱԿՈՂ ԿԱՄ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆ ՊԱՀԱՆՋՈՂ ՀԱՏՎԱԾՆԵՐԻ ՆԿԱՏՄԱՄԲ ՎԵՐԱՀՍԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

42. Թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տվյալների հիման վրա առավելապես խնդիրներ պարունակող կամ ուշադրություն պահանջող հատվածների նկատմամբ վերահսկողության կազմակերպումը պարունակում է երկու կարևոր մոտեցում՝

- վերահսկողություն՝ հիմնված ռիսկերի գնահատման վրա,
- վերահսկողության գործընթացի հետ կապված ռիսկերի գնահատում:

43. Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ վերահսկողության իրականացման ռեսուրսները սահմանափակ են, ռիսկերի գնահատման

վրա հիմնված վերահսկողության մոտեցման նպատակն է թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տվյալների հիման վրա առավելապես խնդիրներ պարունակող կամ ուշադրություն պահանջող հատվածների նկատմամբ վերահսկողության կազմակերպումը: Այսմոտեցումըկարողէկիրառվելհետևյալմոտեցմանհետմեկտեղ. «Վերահսկողությանժամկետներիերկարաձգում՝կախվածծառայություններմատուցողկազմակերպությանկողմիցթռիչքներիանվտանգությանոլորտումգործունեությունից (դրականարդյունքներից)»:

44. 44. Արդյունավետ և հետևողական մոտեցման համար, ինչպես նաև ծառայություններ մատուցող կազմակերպության նկատմամբ խտրականությունից խուսափելու նպատակով Կոմիտեն ապահովում է ավիացիայի յուրաքանչյուր հատվածի համար ռիսկերի հիմնավորված ու համակարգված սխեմաների մշակում և ներդնում. համաձայն ԻԿԱՕ-ի ԴՈԿ 9859 «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկի»՝ հաշվի առնելով նաև միջավայրի պայմաններն ու շահագործման ռեժիմները:
45. Ռիսկերն ավիացիայի համակարգում կարող են նաև առաջանալ հենց իրենց՝ վերահսկողական գործառույթների իրականացման պատճառներով: Այս մոտեցման հետևում այն փիլիսոփայությունն է, որ թռիչքների անվտանգության վերահսկողությունը զգալի բաղադրիչ է Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի համակարգում թռիչքների անվտանգության ապահովման առումով: Ինչպես և համակարգի մյուս բաղադրիչների (անձնակազմ, սարքավորումներ, ընթացակարգեր) դեպքում՝ այս բաղադրիչում խափանումը կազդի թռիչքների անվտանգության վրա: Թռիչքների անվտանգության վերահսկողության գործընթացների հետ կապված հիմնական ռիսկը վերահսկողության ոչ արդյունավետ լինելն է: Սա այն դեպքն է, երբ վերահսկողությունը չի հասնում իր նպատակին, կամ ավելի վատ՝ նպատակը հայտնի չէ կամ սահմանված չէ: Այս թերության հնարավոր ընդհանուր պատճառներն են.

- սխալ պլանավորումը,
- անբավարարմիջոցները (մարդկայինռեսուրսներև (կամ) ֆինանսավորում),
- ստուգումը (վերահսկողությունը) իրականացնողների խմբի անդամների միջև խնդիրների (հանձնարարականների) սխալ բաշխումը,
- նախապատրաստական միջոցառումների սեղմ ժամկետները,
- թերի հիմնավորումներ պարունակողնյութերը,
- վերահսկողական ծրագրի թերի պարբերական վերագնահատումը,
- թերությունների և նախկինում վերհանված տվյալների հիման վրա մշակված բարելավման միջոցառումների բացակայությունը:

46. Կոմիտե ներկայացված թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տվյալները վերլուծվում են Կոմիտեի համապատասխան մասնագիտական կառուցվածքային ստորաբաժանումներում: Վերլուծության հիմնական խնդիրներն են.

- ռիսկերի բացահայտումը,
- ռիսկերի և դրանք հիմնավորողնյութերի վերլուծությունը,
- թռիչքների անվտանգության բնութագրերի ցուցիչների պարբերաբար

վերանայումը,

- թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության վերլուծության նոր և պոտենցիալ մեթոդների որոշումը,
- ռիսկերի նվազեցմանն ուղղված գործողությունների արդյունավետության որոշումը,
- թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության փոխանակումը ԹԱԾ-ին առնչվող տարբեր խմբերի հետ,
- խորհրդատվությունների մշակումը,
- Կոմիտեի նախագահինթռիչքներիանվտանգության ռիսկերի վերաբերյալ առաջարկություններ ներկայացնելը:

47. 47. Վերլուծության հիման վրա ստացված տեղեկատվությունն օգտագործվում է հետևյալ նպատակներով.

- ռիսկերը մեղմելու նպատակով ուղղիչ/կանխարգելիչ գործողությունների մշակում,
- ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների և օդանավ շահագործողների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի կատարելագործման ուղեցույցերի մշակում,
- անվտանգության ընդունելի մակարդակների որոշում,
- ԹԱՊԾ-ի արդյունավետության որոշում և շարունակական համապատասխանեցում միջազգային կազմակերպությունների նոր ստանդարտներին և առաջարկվող գործելաձևերին:

1. ՊԵՏԱԿԱՆ ԱՋԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆԸ

48.Կոմիտեի ԹԱՊԾ-ի ներդրման գործընթացներում ներգրավված անձնակազմի ուսուցումը կազմակերպվում է ինչպես ներքին, այնպես էլ արտաքին ուսումնական հաստատությունների կողմից իրականացվող ուսումնական ծրագրերով: Թռիչքների անվտանգության գործում ներգրավված մասնագետների դասընթացներին մասնակցությունը հավաստագրվում է տրված համապատասխան վկայականներով:

49. Որպես սկզբնական ուսուցման ծրագրի մի մաս, Կոմիտե աշխատանքի ընդունված բոլոր նոր աշխատողները ծանոթանում են իրենց վերապահված պարտականություններին ու լիազորություններին: Նրանք նաև անցնում են սահմանված ծրագրերով ուսուցում՝ կախված ստանձնած պարտականություններից և իրականացվող գործառույթներից:

ԹԱՊԾ-ի ներդրման գործընթացում ներգրավված Կոմիտեի անձնակազմն անցնում է թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի կամ թռիչքների անվտանգության պետական ծրագրի համապատասխան ուսուցում:

50. Ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների սերտիֆիկացման պահանջները սահմանող նորմատիվ իրավական ակտերով պահանջվում է, որ տվյալ կազմակերպությունների անձնակազմերն անցնեն սկզբնական և պարբերական ուսուցում իրենց ոլորտին վերաբերող թեմաներով: Ուսուցումն անցկացվում է համապատասխան սերտիֆիկացված/լիցենզավորված կազմակերպություններում կամ դասավանդելու համապատասխան թույլտվություն ունեցող անձանց կողմից:
51. Ինչպես Կոմիտեի, այնպես էլ ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների անձնակազմերի պարբերական ուսուցման խնդիրն է ավիացիայի բնագավառին վերաբերող օրենսդրական փոփոխությունների, պատահարների և միջադեպերի քննության արդյունքներով միջոցառումների, միջազգային փորձի ներկայացումը: Տվյալ ուսուցումը կարող է անցկացվել ինչպես համապատասխան թույլտվություն ունեցող ուսումնական հաստատությունում, այնպես էլ ավիացիայի բնագավառի կազմակերպության ղեկավար կազմի կողմից՝ հաստատված ներքին ընթացակարգերի համաձայն:

1. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄԸ ԵՎ ՏԱՐԱԾՈՒՄԸ

52. Կոմիտեի կողմից կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ուսումնասիրության արդյունքները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություններից և այլ պետություններից ստացված թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ուսումնասիրությունների արդյունքները տրամադրվում են կազմակերպություններին, իսկ Կոմիտեի թռիչքների անվտանգության կառավարման ուսումնասիրությունների արդյունքները տեղադրվում են նաև Կոմիտեի պաշտոնական ինտերնետային կայքում: Ավիացիայի բնագավառում տեղի ունեցած բոլոր իրադարձությունների քննությունների արդյունքները տրամադրվում են բոլոր շահագրգիռ պետական մարմիններին և կազմակերպություններին: Կոմիտեն հանդիսանում է այս աշխատանքների հիմնական համակարգողը:
53. Կոմիտեն, անհրաժեշտության դեպքում, շահագրգիռ կողմերին ներկայացնում է նաև թռիչքների անվտանգության վրա ազդեցություն ունեցող այլ տեղեկատվություն:
54. ԹԱՊԾ-ը վերանայվում է ըստ անհրաժեշտության, բայց ոչ ուշ քան հինգ տարին մեկ անգամ՝ արդիականացման, ինչպես նաև միջազգային կազմակերպությունների պահանջներին համապատասխանեցման նպատակով:

Ձև 1

ՑԱՆԿ

ՊԱՐՏԱԴԻՐ ԶԵԿՈՒՅՑՆԵՐԻ ՆԵՐԿԱՅԱՑՄԱՆ

ԻՐԱԴԱՐՁՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ

1. **Օդանավերի շահագործման հետ կապված իրադարձություններ**

1. **Թռիչքային գործունեություն**

1) Թռիչքի նախապատրաստական փուլ:

ա. Աերոնավիգացիոն տվյալների, ինչպես նաև նավավարման կամ բնութագրային հաշվարկների սխալ տվյալների կամ տվյալների սխալ մուտքագրումն օդանավի համապատասխան թվային կամ էլեկտրոնային համակարգերի կամ սարքավորումների մեջ և դրանց օգտագործումը:

բ. Սահմանված ընթացակարգերի խախտումներով վտանգավոր բեռների փոխադրումը կամ փոխադրման փորձը՝ ներառյալ դրանց պիտակավորումը, փաթեթավորումը և սպասարկումը:

2) Օդանավի նախապատրաստման փուլ:

ա. Ոչ սահմանված տիպի կամ աղտոտված վառելիքով օդանավի լցավորումը:

բ. Չկատարված կամ թերի կատարված օդանավի սառցահեռացման և/կամ հակասառցամշակման գործընթացները:

3) Վերասլացքի կամ վայրէջքի փուլ:

ա. Դեկուղու կամ վազքուղու սահմաններից դուրս գալը:

բ. Դեկուղու կամ վազքուղու փաստացի կամ պոտենցիալ ոչ արտոնված մուտքը:

գ. Վերասլացքի կամ մոտեցման վերջնական փուլի ընթացքում օդային տարածքների ոչ արտոնված մուտքը:

դ. Վերասլացքի ցանկացած կասեցումը:

ե. Վերասլացքի, վայրէջքի կամ վայրէջքի երկրորդ փորձի գնալու ընթացքում պահանջվող կամ ակնկալվող նավավարման բնութագրերի ապահովման անհնարինությունը:

զ. Օդանավի սխալ կոնֆիգուրացիայով (դիրքով կամ վիճակով) վերասլացքի, մոտեցման կամ վայրէջքի փորձը կամ իրականացումը:

է. Վերասլացքի կամ վայրէջքի ընթացքում օդանավի ետնամասի, առաջնամասի/թևածայրի կամ շարժիչի հարվածը գետնին:

ը. Թռիչքի իրականացումն ավիաընկերության կողմից սահմանված մոտեցման չափանիշների խախտումով, այդ թվում սահմանված մինիմումների:

թ. Նախազգուշական կամ հարկադրված վայրէջքը:

ժ. Կարճ կամ երկար վայրէջքը:

ի. Կոպիտ վայրէջքը:

4) Թռիչքի ընթացքում

ա. Օդանավի կառավարման կորուստը:

բ. Օդանավի մայրուղային շեղումը, նորմալ ուղահայաց անկյան գերազանցումը, հորիզոնական անկյան կամ արագության անհամապատասխանությունը:

գ. Թռիչքային մակարդակի կամ բարձրության խախտումը:

դ. Թռիչքի ընթացքում օդանավի թռիչքային ցուցանիշների և/կամ ցանկացած ռեժիմի շեղման (stall, stick shaker, stick pusher) վերաբերյալ նախազգուշացումը և ավտոմատ հակազդումը:

ե. Նախատեսված կամ նշանակված հետագծից ոչ մտադրված շեղումը սահմանված նավիգացիոն չափանիշերի կրկնակի կամ 10 ծովային մղոն և ավելի չափով:

զ. Գետնի հետ օդանավի բախումը կանխարգելող համակարգի (GPWS/TAWS) նախազգուշացումը:

է. Օդանավի թռիչքային ձեռնարկով նախատեսված սահմանափակումների գերազանցումը:

ը. Սխալ մթնոլորտային ճնշման մուտքագրմամբ թռիչքի իրականացումը:

թ. Օդանավի շարժիչի ռեակտիվ հոսքի կամ տուրբինի և պտուտակի իրադարձությունը, ինչը վտանգել է կամ կարող էր վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

ժ. Օդանավի անձնակազմին ավտոմատացված եղանակով կամ այլ միջոցներով տրամադրվող ցանկացած տեղեկատվության սխալ մեկնաբանությունը, ինչը վտանգել է կամ կարող էր վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

5) Իրադարձությունների այլ տեսակներ

ա. Իրավիճակի գիտակցման կամ կառավարման կորուստ, ներառյալ՝ արտաքին միջավայրի, եղանակի և համակարգի, տարածական ապակողմնորոշման և ժամանակի կորուստը:

բ. Ցանկացած իրադարձություն, որը պայմանավորված է մարդկային գործոնով և որը կարող է բերել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի:

2. **Տեխնիկական իրադարձություններ**

1) Օդանավի կառուցվածք և համակարգեր

ա. Թռիչքի ընթացքում օդանավի կառուցվածքի որևէ մասի խափանումը:

բ. Որևէ համակարգի խափանումը:

գ. Պահուստային համակարգերի խափանումը:

դ. Ցանկացած հեղուկների արտահոսքը, ինչը կարող է հանգեցնել հրդեհի վտանգի կամ օդանավի կառուցվածքի, համակարգերի կամ սարքավորումների վտանգավոր աղտոտմանը, կամ ինչը վտանգել կամ կարող է վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

ե. Վառելիքի համակարգի խափանումը կամ թերությունը, ինչը ազդել է վառելիքի մատակարարմանը և/կամ բաշխմանը:

զ. Ցանկացած արտապատկերման համակարգի խափանումը կամ թերությունը՝ երբ դա կարող է բերել օդանավի անձնակազմի մոլորեցմանը:

է. Օդանավի նախաթևերի (slats), հետաթևերի (flaps), էլերոնների, բարձրության (elevators) և ուղղության (rudder) ղեկերի կառավարման սարքավորումների (լծակ, փոխարկիչ, կոճակ) անսարքություն:

2) Ուժային համակարգ (ներառյալ շարժիչներ, օդանավի պտուտակներ, և ռոտորային համակարգեր, ուժային լրացուցիչ սարքավորում) և սնուցում

ա. Էլեկտրականության, շարժիչի կամ դրա ցանկացած մասի խափանումը կամ նշանակալի անսարքությունը:

բ. Հիմնական/երկրորդային ռոտորի կամ փոխանցման և/կամ համարժեք համակարգի խափանումը կամ վնասվածքը:

գ. Թռիչքի ընթացքում ցանկացած շարժիչի խափանումը (ինքնաբերաբար անջատվելը) կամ անհրաժեշտության դեպքում ուժային օժանդակ շարժիչի

(APUs) չգործարկվելը:

դ. Շարժիչի աշխատանքային սահմանափակումների գերազանցումը, ներառյալ գերարագությունը կամ որևէ գերարագ պտտվող մասի արագության կառավարման անհնարինությունը (օրինակ՝ ուժային օժանդակ շարժիչի, օդաճնշական մեկնասարքերի, օդային ցիկլի մեքենայի, օդային տուրբինային շարժիչի, պտուտակի կամ ռոտորի):

ե. Շաժիչի ցանկացած մասի կամ ուժային լրացուցիչ (օգնական) սարքավորման խափանումը կամ անսարքությունը, ինչն առաջացրել է հետևյալ մեկ կամ մի քանի թերություններ՝

Շարժիչի օդի հակադարձման մղման համակարգի անսարքությունը՝ հակառակ սահմանված գործառույթի.

Շարժիչի ուժի կամ պտտման արագության կառավարման անկարողությունը.

Բաղադրամասերի ապահերմետիզացում/բեկորավորում:

3. **Աերոնավիգացիոն սպասարկման իրադարձություններ**

1) Օդային Երթևեկության Կառավարման (ՕԵԿ) մարմնի կողմից ոչ անվտանգ թույլտվության տրամադրումը:

2) Օդային երթևեկության կառավարման մարմնի հետ կապի երկարատև բացակայությունը (PLOC):

3) Տարբեր ՕԵԿ մարմինների կողմից հակասող (կոնֆլիկտային) հրահանգների տալը, որոնք կարող են առաջացնել տարանջատման խախտումներ:

4) Ռադիոհաղորդագրության սխալ մեկնաբանությունը:

5) ՕԵԿ ցուցումից դիտավորյալ շեղվելը:

6) Օդանավերի բախումը միմյանց կամ օդանավերի մոտեցումը միմյանց (Airprox)՝ բախման ռիսկով օդում կամ գետնի վրա, կամ օդանավի բախումը գետնի կամ այլ օբյեկտի հետ:

7) Օդանավերի վտանգավոր մոտեցումը կանխարգելող ԱԿԱՍ (ACAS) համակարգի ՌԱ (RA) նախազգուշացումները:

4. Վթարային և այլ կրիտիկական իրադրություններ

1) Ցանկացած դեպք, որը բերում է վթարային իրադրության հայտարարմանը (“Mayday” կամ “PAN” կանչ),

2) Ցանկացած ոչ ստանդարտ իրավիճակ (այրում, հալում, ծուխ, տարօրինակ հոտ, գերտաքացում, հրդեհ կամ պայթյուն):

3) Ուղևորասրահում կամ օդաչուական խցիկում աղտոտված օդի

առկայությունը:

4) Օդանավի անձնակազմի կողմից վթարային կամ ոչ նորմալ իրադրություններում դրանց շտկմանն ուղղված գործառույթների ձախողումը կամ թերացումը:

5) Թռիչքի կամ վայրէջքի գործընթացով պայմանավորված վթարային սարքավորման կամ ոչ ստանդարտ գործառույթի օգտագործումը:

6) Վթարային կամ փրկարարական համակարգի կամ սարքավորման խափանումը:

7) Օդաչուական խցիկում կամ ուղևորասրահում օդի ճնշման անկառավարելիությունը:

8) Վառելիքի կրիտիկական ցածր քանակը կամ վայրէջքի օդանավակայան հասնելու մնացորդից քիչ վառելիքի քանակը:

9) Օդանավի վառելիքի արտանետումը կամ արտահոսքը:

10) Օդանավում ռումբի առկայությունը:

11) Օդանավի անձնակազմի կողմից թթվածնային համակարգի ցանկացած օգտագործումը:

12) Օդանավի անձնակազմի ցանկացած անդամի անաշխատունակությունը, ինչը հանգեցրել է նրա գործունեության համար սահմանված մակարդակից ցածր մակարդակ:

13) Օդանավի անձնակազմի հոգնածությունը կամ պոտենցիալ հոգնածությունը, ինչը ազդել է իրենց գործառույթների անվտանգ կատարման կարողությունների վրա:

5. **Արտաքին միջավայրի և օդերևութաբանական իրադարձություններ**

1) Կենդանիների՝ ներառյալ թռչունների հետ բախումը:

2) Աերոդրոմի տարրերի վրա օտար մարմինների առկայությունը, որոնք կարող են վնասվածքներ հասցնել օդանավին և սպառնալ անվտանգությանը:

3) Վազքուղու ծածկույթի անսպասելի/անակնկալ վատ պայմանները:

4) Հրազենով, հրավառությամբ, տարբեր տեսակի թռչող սարքերով, այդ թվում հեռակառավարվող անօդաչու համակարգերով, լազերային ճառագայթումներով, բարձր հզորությամբ լույսերով օդանավի վրա ազդեցությունները:

5) Օդանավին կայծակի հարվածը՝ ինչը վնասել է օդանավը կամ որևէ համակարգ:

6) Օդանավի կարկտահարությունը՝ ինչը վնասել է օդանավը կամ բերել է օդանավի համակարգի խափանման:

7) Տուրբուլենտության հետքում հայտնվելը, այդ թվում օդանավի ուժգին տուրբուլենտության մեջ կամ այլ երևույթներում հայտնվելը՝ ինչը առաջացրել է օդանավում գտնվող անձի(անց) վնասվածքի կամ առկա են հիմքեր օդանավի "տուրբուլենտության ստուգում" իրականացնելու համար:

8) Քամու նշանակալի շեղումները (wind share) կամ ամպրոպի պայմաններում հայտնվելը, ինչը վտանգել է կամ կարող էր վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

9) Սառցակալման պայմաններում հայտնվելը, ինչը առաջացրել է դժվարություններ՝ կապված օդանավի կառավարման հետ, վնասել է օդանավը կամ բերել է օդանավի ցանկացած համակարգի կորստի,

10) Հրաբխային մոխրում օդանավի հայտնվելը:

6. **Ավիացիոն անվտանգության**

1) Ռումբի սպառնալիքը կամ օդանավի զավթումը:

2) Հարբած, բռնի կամ անկառավարելի ուղևորի վերահսկման դժվարությունը:

3) Անտոմս ուղևորի հայտնաբերումը:

1. **Օդանավի տեխնիկական պայմանների պահպանման և վերանորոգման իրադարձություններ**

1. **Արտադրություն**

1) Արտադրող կազմակերպության կողմից բաց թողնված կառուցվածքային շեղումներով արտադրանքը, մասերը կամ սարքերը, որոնք կարող էին բերել պոտենցիալ վտանգավոր պայմանների, ինչը հայտնաբերվել է տիպի սերտիֆիկատը կամ դիզայնը հաստատողի կողմից:

2. **Դիզայն**

1) Ցանկացած խափանումը, անսարքությունը, թերությունը կամ այլ իրադարձությունը կապված արտադրանքի, մասի կամ սարքավորման հետ, որը առաջացրել է կամ կարող էր առաջացնել վտանգավոր պայմաններ:

3. **Սպասարկում և շարունակական թռիչքային պիտանիության կառավարում**

1) Սպասարկման ընթացքում օդանավի կամ մասերի վրա հայտնաբերված

լուրջ կառուցվածքային վնասվածքներ, օրինակ՝ ճաքեր/ճեղքեր, դեֆորմացիա, շերտավորում, քանդվածք, այրվածք, գերմաշվածություն, կոռոզիա:

2) Լուծույթների, օրինակ՝ հիդրավլիկ հեղուկի, վառելիքի, յուղի, գազի կամ այլ լուծույթների լուրջ արտահոսք, աղտոտվածություն կամ անբավարար քանակ:

3) Շարժիչի կամ էլետրասնուցման համակարգի և/կամ փոխանցման համակարգի ցանկացած մասի խափանումը, ինչը առաջացրել է՝

ա. բաղկացուցիչ մասերի քանդվածք.

բ. շարժիչի ամրության կառուցվածքային խախտում:

4) Շարժիչի պտուտակի վնասվածքը, խափանումը կամ թերությունը, ինչը կարող էր բերել թռիչքի ընթացքում պտուտակի տարանջատմանը կամ պտուտակի այլ հիմնական մասի և/կամ պտուտակի վերահսկման թերության:

5) Հիմնական ռոտորային շարժիչի փոխանցման/ամրացման վնասվածքը, խափանումը կամ թերությունը, ինչը կարող էր բերել թռիչքի ընթացքում ռոտորի ամբողջականության և/կամ ռոտորի վերահսկման թերության:

6) Սպասարկման ընթացքում թեստավորման արդյունքում անվտանգության տեսանկյունից կրիտիկական համակարգի կամ սարքավորման՝ ներառյալ վթարային համակարգի կամ սարքավորման էական թերություն, կամ թեստավորումից հետո այդ համակարգերի ակտիվացման խափանում:

7) Օդանավի բաղադրիչ մասերի սխալ հավաքումը կամ տեղադրումը, որոնք հայտնաբերվել են ստուգման կամ թեստավորման գործընթացների արդյունքում, որը նպատակաուղղված չի եղել այդ առանձնահատուկ խնդրին:

8) Լուրջ թերության սխալ գնահատում կամ սարքավորումների մինիմալ ցանկի (MEL) և տեխնիկական գրանցամատյանի գործառույթի լուրջ անհամապատասխանություն:

9) Էլեկտրամոնտաժային փոխկապակցման համակարգի (Electrical Wiring Interconnection System - EWIS) լուրջ վնասվածք:

10) Օդանավի շահագործումն ապահովող կարևորագույն մասի ցանկացած խափանումը նախքան վերջինիս շահագործման ժամկետի ավարտը:

11) Անծանոթ, կասկածելի ծագմամբ արտադրանքի, մասերի, նյութերի կամ անաշխատունակ կրիտիկական մասերի օգտագործումը:

12) Ապակողմնորոշող, սխալ կամ ոչ լիարժեք կիրառված սպասարկման տվյալները կամ գործընթացները, այդ թվում լեզվի թերի իմացությունը, որոնք կարող են բերել սպասարկման էական սխալների:

13) Օդանավի սպասարկման ժամանակային սահմանափակումները կամ սպասարկման ժամանակացույցի սխալ վերահսկումը կամ իրականացումը:

14)	Տեխնիկական սպասարկումից հետո օդանավը շահագործման հանձնելը ցանկացած անհամապատասխանությամբ, ինչը կարող էր վտանգել թռիչքային անվտանգությունը:

15)	Սպասարկման գործունեության ընթացքում սխալ սպասարկման պատճառով օդանավին հասցրած լուրջ վնասվածքը կամ վերգետնյա անհամապատասխան կամ անաշխատունակ օժանդակ սարքավորումների օգտագործումը, ինչը պահանջում է լրացուցիչ սպասարկում:

16)	Հայտնաբերված այրվածքի, հալվածքի, ծխի, զոդման, գերտաքացման կամ hրդեհի իրադարձությունները:

17)	Ցանկացած իրադարձություն պայմանավորված մարդկային գործոնով՝ ներառյալ անձնակազմի հոգնածությունը, ինչն անմիջականորեն նպաստել կամ կարող է նպաստել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի:

18)	Էական անսարքություն, հուսալիության խնդիր կամ պարբերաբար գրանցումների որակի խնդիրներ, որոնք ազդում են թռիչքային տվյալների գրանցման համակարգին (այնպիսիք ինչպես՝ թռիչքների տվյալների գրանցման համակարգը, թվային տվյալների գրանցման համակարգը կամ օդաչուական խցի ձայնային գրանցման համակարգը) կամ թռիչքային տվյալների գրանցման համակարգի աշխատունակության համար անհրաժեշտ տեղեկատվության բացակայությունը:

III. Աերոնավիգացիոն ծառայություններին և դրանց տեխնիկական ապահովման առնչվող իրադարձություններ

1. Օդանավի հետ կապված իրադարձություններ

1) Օդանավերի բախումը միմյանց կամ օդանավերի մոտեցումը միմյանց (Airprox)՝ բախման ռիսկով օդում կամ գետնի վրա, կամ օդանավի մոտեցումը գետնի կամ խոչընդոտի(ների) հետ, ներառյալ սարքին օդանավի բախումը տեղանքին (CFIT):

2) Տարանջատման նվազագույն նորմերի խախտումը :

3) Անբավարար տարանջատումը :

4) ԱԿԱՍ (ACAS) համակարգի ՌԱ (RA) նախազգուշացումները:

5) Կենդանիների՝ ներառյալ թռչունների հետ բախումը:

6) Ղեկուղու կամ վազքուղու սահմաններից դուրս գլորվելը:

7) Ղեկուղու կամ վազքուղու փաստացի կամ պոտենցիալ ոչ արտոնված մուտքը:

8) Վերասլացքի կամ մոտեցման վերջնական փուլի տարածքների ոչ արտոնված մուտքը:

9) Օդային երթևեկության սպասարկման (այսուհետ՝ ՕԵՍ) մարմնի կողմից տրված թույլտվությունից օդանավի շեղումը:

10) Կիրառվող ՕԵՍ կանոնակարգերից օդանավի շեղումը՝

ա. օդանավի շեղումը հրատարակված և կիրառվող կանոնակարգերից.

բ. օդային տարածքի օգտագործման խախտումը կամ ոչ արտոնագրված մուտքը օդային տարածք.

գ. օդանավի սարքավորումների հագեցվածության կամ գործողությունների շեղումը սահմանված պահանջներից և կիրառվող կանոնակարգերից:

11) Նախազգուշացնող ազդանշանների սխալ կամ թերի ընկալմամբ պայմանավորված իրադարձությունները:

2. **ՕԵՍ նպատակով մատուցվող ծառայությունների կամ գործառույթների վատթարացում կամ ամբողջական կորուստ**

1) ՕԵՍ ծառայության ապահովման կամ գործառույթի կատարման անհնարինություն՝

ա. Օդային տարածքի կառավարման ծառայության ապահովման կամ օդային տարածքի կառավարման գործառույթների կատարման անհնարինություն.

բ. Օդային երթևեկության հոսքի կառավարման և թողունակության ծառայության ապահովման կամ օդային երթևեկության հոսքի կառավարման և թողունակության գործառույթների կատարման անկարողություն:

2) Որևէ օժանդակ (աջակից) ծառայությունների էական սխալը, վատթարացումը, ոչ համապատասխան կամ մոլորեցնող, կամ բաց թողնված տեղեկատվության տրամադրումը՝ ներառյալ վազքուղու ծածկույթի մասին տեղեկատվությունը :

3) Կապի միջոցների և/կամ ծառայության խափանումը:

4) Դիտարկման միջոցների և/կամ ծառայության խափանումը:

5) Նավիգացիոն միջոցների և/կամ ծառայության խափանումը:

6) Օդերևութաբանական միջոցների և/կամ ծառայության խափանումը:

7) Տվյալների մշակման և արտապատկերման միջոցների և/կամ ծառայության խափանումը:

8) ՕԵՍ ծառայություններում, այդ թվում կառույցներում և օբյեկտներում ավիացիոն անվտանգության առնչվող իրադարձություններ, որոնք կարող են

բացասականորեն ազդել թռիչքների անվտանգությանը:

9) ՕԵՄ կարգավարական սեկտորի/կետի զգալի ծանրաբեռնվածությունը, ինչը բերել է ծառայությունների ապահովման վատթարացմանը:

10) Կարևոր կապի/հաղորդագրության սխալ ընդունումը կամ մեկնաբանությունը, ներառյալ օգտագործվող լեզվի հասկանալու խնդիրը, երբ այն բերել է կամ կարող էր բերել ծառայության անվտանգ մատուցման անմիջական բացասական ազդեցության:

11) Օդանավի կամ հարևան ՕԵՄ մարմնի հետ կապի ընդհատումը կամ կորուստը:

3. **Այլ իրադարձություններ**

1) Վթարային իրավիճակի հայտարարությունը (“Mayday” կամ “PAN” կանչը):

2) Աերոնավիգացիոն սպասարկման միջոցների, սարքավորումների և համակարգերի նշանակալի խանգարումներ/խաթարումներ (օրինակ՝ FM հեռարձակման ռադիոկայանների հաղորդումները միջամտում են սարքավորումներով վայրէջքային ԻLU (ILS) համակարգի աշխատանքին), նավիգացիոն VOR համակարգի և կապի աշխատանքներին):

3) Օդանավի վրա ազդող մեկ այլ ՕԵՄ մարմնի հրահանգավորումները կամ այլ ռադիո հաղորդագրությունները:

4) Հրազենի կիրառմամբ, հրավառություններով, լազերային ճառագայթումներով, բարձր հզորությամբ լույսի ճառագայթմամբ, ինչպես նաև թռչող սարքերի (անօդաչու թռչող սարքեր, օդանավի մոդելներ կամ նմանատիպ թռչող միջոցներ) օգտագործմամբ պայմանավորված իրադարձություններ:

5) Օդանավի զավթումը:

6) Հոգնածության անմիջական կամ պոտենցիալ ազդեցությունը, որը ազդում է անվտանգության ապահովմանը:

7) Ցանկացած իրադարձություն, որը պայմանավորված է մարդկային գործոնով և որը կարող է բերել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի:

1. **Օդանավակայանի և վերգետնյա ծառայությունների հետ**

կապված իրադարձություններ

1. **Աերոդրոմի թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգը**

1) Օդանավի և խոչընդոտների հետ կապված իրադարձություններ

ա. Վերգետնյա գետնավարման ընթացքում օդանավի բախումը կամ բախման ռիսկով մոտեցումը (Airprox) այլ օդանավին, օդանավակայանային կառույցին կամ խոչընդոտին, այդ թվում հատուկ տրանսպորտային միջոցին:

բ. Օդանավերի բախումը կենդանիների՝ ներառյալ թռչունների հետ:

գ. Օդանավի դեկուղու կամ վազքուղու սահմաններից դուրս գլորվելը:

դ. Դեկուղու կամ վազքուղու փաստացի կամ պոտենցիալ ոչ արտոնված մուտքը:

ե. Օդանավի վերասլացքի կամ մոտեցման վերջնական փուլի ընթացքում թռիչքային գոտիներում շարժական խոչընդոտների առկայությունը կամ դրանց չարտոնված մուտքը ռադիոնավիգացիոն համակարգերի զգայուն գոտիներ:

զ. Աերոդրոմի մանևրման գոտում օդանավի կամ հատուկ տրանսպորտային միջոցների կողմից թույլտվությանը, հրահանգին կամ սահմանափակմանը չհետևելը (օրինակ՝ սխալ վազքուղի, դեկուղի կամ աերոդրոմի սահմանափակ տարածքի մուտք):

է. Աերոդրոմի տարրերի վրա կողմնակի առարկայի առկայությունը, ինչը կարող է սպառնալ թռիչքների անվտանգությանը:

ը. Աերոդրոմում կամ նրա մոտակայքում խոչընդոտների առկայությունը, որոնք հրապարակված չեն ազգային Աերոնավիգացիոն Տեղեկատվական Ժողովածուի մեջ կամ որոնց վերաբերյալ հրապարակված չեն տեղեկատվական հաղորդագրություններ (NOTAM), ինչպես նաև դրանք պատշաճ մականանշված (ցերեկային և/կամ գիշերային) չեն:

թ. Օդանավի քարշակման ընթացքին խոչընդոտումը:

ժ. Կառամատույցի տարածքում կողմնակի անձնաց առկայությունը:

ժա. Օդանավի պտուտակային շարժիչի օդային պոռթկման կամ ռոտորային ռեակտիվ հոսանքաշիթի ազդեցությամբ պայմանավորված իրադարձությունները:

ժբ. Վթարային իրավիճակի հայտարարությունը (“Mayday” կամ “PAN” կանչը):

2) Աերոդրոմային ծառայությունների կամ գործառույթների վատթարացումը կամ կորուստը

ա. Կապի անսարքություն՝

աերոդրոմի շահագործողական վիճակն ապահովող ծառայությունների և ՕԵՍ մարմնի միջև ներօդանավակայանային կապի վատթարացումը կամ խափանումը:

կառամատույցային գործառույթներ իրականացնող անձնակազմի և օդանավի միջև կապի վատթարացումը կամ խափանումը:

բ. Աերոդրոմի շահագործողական վիճակի ապահովման նպատակով օգտագործվող տեխնիկական միջոցների, սարքավորումների կամ համակարգերի անսարքությունը, ինչը կարող էր վտանգել օդանավը կամ օդանավում գտնվող անձանց:

գ. Աերոդրոմի լուսարձակային համակարգերի կամ միջոցների (լուսաազդանշանային համակարգ, վայրէջքագծային լույսեր, տեղեկատվական նշաններ, խոչընդոտների գիշերային մականշումներ) անսարքությունը:

դ. Աերոդրոմների տարրերի ցերեկային մականշումների անբավարար տեսանելիությունը:

ե. Աերոդրոմի վթարային ահազանգման համակարգի խափանում:

զ. Փրկարարական և հակահրդեհային ծառայությունների անհամապատասխանությունը կամ անհասանելիությունը սահմանված պահանջներին:

3) Այլ իրադարձություններ

ա. Աերոդրոմի օբյեկտներում, համակարգերում, դրանց մոտակայքում հրդեհը, ծուխը, պայթյունը, ինչը վտանգել է կամ կարող էր վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

բ. Աերոդրոմի ավիացիոն անվտանգության հետ կապված իրադարձությունները (օրինակ՝ ոչ արտոնագրված մուտքը, սաբոտաժը, ռումբի սպառնալիքը):

գ. Աերոդրոմի շահագործողական պայմանների էական փոփոխության զեկույցի բացակայությունը, ինչը վտանգել է կամ կարող էր վտանգել օդանավը, օդանավում գտնվող անձանց կամ ցանկացած այլ անձի:

դ. Վազքուղու մակերևույթի վատ պայմանների կառավարման խափանումը:

ե. Ցանկացած իրադարձություն, որը պայմանավորված է մարդկային գործոնով և կարող է բերել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի:

2. **Օդանավի օդանավակայանային վերգետնյա սպասարկում**

1) Օդանավի հետ կապված իրադարձություններ

ա. Օդանավի սառցահեռացման կամ հակասառցամշակման գործառույթների թերի կամ ոչ բավարար կատարումը:

բ. Վառելիքի կամ քսանյութերի լցավորման ընթացքում արտահոսքը:

գ. Օդանավի լցավորումը այլ տեսակի կամ աղտոտված

վառելիքաքսանյութերով:

դ. Կայանատեղում օդանավի տեխնիկական կամ կոմերցիոն սպասարկման նպատակներով օգտագործվող հատուկ տրանսպորտային միջոցների կամ փոխագուցավոր կամրջակի բախումն օդանավին:

ե. Օդանավի վերգետնյա էլեկտրասնուցման միջոցի խափանումը կամ թերի աշխատանքը (լարման տատանումներ, ելքային ցուցանիշերի անհամապատասխանություն):

2) Ծառայությունների կամ գործառույթների վատթարացումը կամ ամբողջական կորուստը

ա. Օդանավի տեխնիկական կամ կոմերցիոն սպասարկման ընթացքում, այդ նպատակներով օգտագործվող հատուկ տրանսպորտային միջոցների խափանումը:

բ. Փոխագուցավոր կամրջակի խափանումը:

գ. Օդանավի տեխնիկական կամ կոմերցիոն սպասարկման ընթացքում օգտագործվող տեխնոլոգիական կապի կորուստը կամ խափանումը:

դ. Կառամատույցի կամ կայանատեղի լուսավորության կորուստը կամ խափանումը:

3) Վերգետնյա ծառայությունների յուրահատուկ իրադարձություններ

ա. Ուղևորների, ուղեբեռի, փոստի կամ բեռների սխալ սպասարկումը (բեռնում, բեռնաթափում) և տեղաբաշխումն օդանավում, ինչը կարող է ազդեցություն ունենալ օդանավի քաշի և/կամ հավասարակշռության վրա (ներառյալ բեռնաթերթիկի հաշվարկի էական սխալը):

բ. Նստեցման սարքավորումների սխալ շահագործումը, ինչը կարող է բերել օդանավում գտնվող անձանց վտանգմանը:

գ. Ուղեբեռի, փոստի կամ բեռների սխալ սպասարկումը (բեռնում, բեռնաթափում) և/կամ տեղաբաշխումը, ինչը կարող է սպառնալ օդանավին, դրա սարքավորումներին կամ օդանավում գտնվող ուղևորներին, ինչպես նաև խոչընդոտել վթարային էվակուացմանը:

դ. Վտանգավոր բեռների սպասարկմանն առնչվող գործառույթների անհամապատասխանություն ուղեբեռի և/կամ ուղևորի հետ կապված անհամապատասխանությունը:

ե. Կայանատեղում օդանավի տեխնիկական և կոմերցիոն սպասարկման նպատակով օգտագործվող միջոցների սխալ տեղակայումը կամ հեռացումը:

զ. Վառելիքի սխալ քանակի լիցքավորումը, ինչը հավանականորեն կարող է էականորեն ազդել օդանավի վառելիքի պահուստայնության մակարդակի, վրա:

է. Վերգետնյա ծառայությունների համար օգտագործվող սարքավորումներով կամ տրանսպորտային միջոցով օդանավին հասցված վնասվածքը, ներառյալ նախորդ չզեկուցված վնասվածքը:

ը. Ցանկացած իրադարձություն, որը անմիջապես պայմանավորված է մարդկային գործոնով և կարող է հանգեցնել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի: