

Պ Ե Տ Ա Կ Ա Ն Ծ Ր Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԹՌԻԶՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ

I. ԹՌԻԶՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ
ԾՐԱԳՐԻ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

1. Հայաստանի Հանրապետության թոխչային անվտանգության պետական ծրագիրը (այսուհետ՝ ԹԱԾ) մշակվել է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ) «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ի Չիկագոյի կոնվենցիայի (այսուհետ՝ կոնվենցիա) «Թոխչների անվտանգության կառավարում» N 19 հավելվածի, ԻԿԱՕ-ի ԴՈԿ 9859 «Թոխչների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթղթի դրույթների հիման վրա:

2. ԹԱԾ-ի նպատակն է թոխչների անվտանգության ապահովման համակարգի շարունակական կատարելագործումը և դրա՝ հնարավորինս ամբողջական կիրառումը՝ ԻԿԱՕ-ի ստանդարտներին համապատասխան:

3. ԹԱԾ-ի խնդիրներն են՝

1) Հայաստանի Հանրապետությունում քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում թոխչների անվտանգության ապահովումը կարգավորող, ԻԿԱՕ-ի կողմից պահանջվող նվազագույն նորմատիվ-իրավական բազայի առկայության ապահովումը.

2) պետական կառավարման մարմինների և քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի կազմակերպությունների գործունեության ներդաշնակեցումը՝ իրենց կողմից թոխչների անվտանգության ռիսկերի կառավարման գործառույթների իրականացման գործում.

3) պետությունում թռիչքների անվտանգության ապահովման արդյունավետության ընդհանուր ցուցիչների վերահսկման և գնահատման ապահովումը.

4) թռիչքների անվտանգության պետական կառավարման համակարգի շարունակական բարելավումը.

5) ԹԱԾ-ի արդյունավետ ներդրումը և քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների՝ թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի հետ համագործակցության ապահովումը:

5. ԹԱԾ-ն ուղղված է թռիչքների անվտանգության ոլորտը կանոնակարգող իրավական ակտերի և գործողությունների միասնական ամբողջություն ստեղծելուն և կոնվենցիայի դրույթներին դրանց համապատասխանությունն ապահովելուն:

6. ԹԱԾ-ի քաղաքականության մշակման համար պատասխանատու է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը, իսկ դրա ներդրման և շարունակական ապահովման համար պատասխանատու է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը (այսուհետ՝ գլխավոր վարչություն):

II. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏՈՒՄ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՊԵՏԱԿԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

7. 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:

8. Համաձայն «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 8-րդ հոդվածի դրույթների՝ գլխավոր վարչությունը պատասխանատվություն է կրում իր նկատմամբ սահմանված գործառույթների իրականացման և ավիացիայի բնագավառի վերահսկման համար: Ավիացիայի բնագավառի անվտանգության վերահսկողությունն իրականացվում է

«Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 3-րդ, 7-րդ և 8-րդ գլուխների պահանջներին ու Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2003 թվականի փետրվարի 13-ի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության կանոնադրությունն ու աշխատակազմի կառուցվածքը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությանը լիազորություններ վերապահելու մասին» N 202-Ն որոշման դրույթներին համապատասխան:

9. Քաղաքացիական ավիացիայի տեխնիկական կարգավորման ոլորտի վերահսկողության գործընթացների պատասխանատվությունը կրում է գլխավոր վարչությունը: Այդ պարտականությունների պատշաճ կատարման նպատակով Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը գլխավոր վարչությանը տրամադրում է անհրաժեշտ մարդկային և ֆինանսական միջոցներ՝ իր գործունեությունը պատշաճ մակարդակով իրականացնելու համար:

10. ԹԱԾ-ի իրականացման համար պատասխանատու է գլխավոր վարչության պետը:

11. Թռիչքների անվտանգության ապահովման համար ներդրված և կիրառվող իրավական ակտերի, թռիչքների անվտանգությունն ապահովող տեխնիկական միջոցների, տեխնիկական փաստաթղթերի յուրաքանչյուր փոփոխություն կատարվում է դրանք ներդնող և կիրառող մարմնի կամ կազմակերպության կողմից՝ թռիչքների անվտանգության վրա ազդեցության գնահատումից հետո:

12. «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության 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:

13. Թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակը պետք է պահպանվի՝ անկախ թռիչքների ծավալների փոփոխություններից: Շարունակական կանխարգելիչ (պոռակտիվ) մոտեցումները պետք է կիրառվեն՝ ավիացիոն համակարգի բնութագրերի ընդունելի ցուցանիշների ապահովման նպատակով:

14. Թռիչքների անվտանգության բարձր մակարդակ ապահովելու համար գլխավոր վարչությունը լուծում է հետևյալ ռազմավարական խնդիրները՝

1) միջազգային ավիացիոն կառույցների հետ համագործակցելով՝ կանոնակարգում է Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության ոլորտը.

2) կիրառում է ռիսկերի կառավարմանն ուղղված շարունակական մոտեցումներ և կառավարում՝ դրանց հետագա զարգացումն ԻԿԱՕ-ի կողմից սահմանված չափանիշներին և գործելակերպին ու եվրոպական չափանիշներին համապատասխանության ապահովման նպատակով.

3) իրականացնում է շահագրգիռ մարմինների հետ համատեղ աշխատանք՝ թռիչքների անվտանգության մակարդակի շարունակական բարելավման և առկա խնդիրների լուծման նպատակով.

4) ձեռնարկում է անհրաժեշտ գործողություններ՝ ուղղված Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության բարձր չափանիշների պահպանմանը, վեր հանված ռիսկերի կառավարմանը և դրանց նվազեցմանը.

5) անվտանգության մակարդակի վերահսկողության շրջանակներում ապահովում է ռիսկային գործոնների մասին տեղեկատվության տարածումը և բացասական միտումների ուսումնասիրությունները.

6) կիրառում է միջազգային կազմակերպությունների կողմից կատարված ուսումնասիրությունների արդյունքում ներկայացված եզրակացությունները՝ թռիչքների անվտանգության մակարդակի վերահսկողության և բարձրացման նպատակով.

7) իրականացնում է թոփչքների անվտանգության համապարփակ և շարունակական վերահսկողություն՝ ոլորտի կազմակերպությունների թոփչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ:

15. «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 7-րդ հոդվածի 8-րդ մասին համապատասխան՝ Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի պետական մասնագիտական քննություններն անցկացնում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից լիազորված մարմինը, որն իրականացնում է քաղաքացիական ավիացիայում ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի մասնագիտական քննությունը, թոփչային անվտանգության (ապահովության) հարցերում առկա միտումների վերլուծությունը և ավիացիոն գործունեություն իրականացնողներին հետագա պատահարների կանխարգելման նպատակով տրամադրում է համապատասխան տեղեկատվություն: Քաղաքացիական ավիացիայում միջադեպերի քննության լիազոր պետական մարմին է գլխավոր վարչությունը:

16. 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:

17. Քննության անցկացման հիմնական նպատակն է տեղի ունեցած իրադարձության պատճառների հայտնաբերումը, ռիսկի գնահատումը և անվտանգության մակարդակի բարձրացման նպատակով ստացված եզրակացությունները լայնորեն ներկայացնելն ու տարածելը և ոչ թե մեղավորների պատժի չափի որոշումը կամ նրանց նկատմամբ կարգապահական միջոցների կիրառումը:

III. ԹՌԻԶՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԾՐԱԳՐԻ ԲԱՂԱԴՐԻՉՆԵՐԸ

18. ԹԱԾ-ը բաղկացած է չորս բաղադրիչից: Յուրաքանչյուր բաղադրիչ բաղկացած է տարրերից, որոնք կազմված են պետության կողմից թռիչքների անվտանգության կառավարման համար օգտագործվող ընթացակարգերից և միջոցառումներից: Նշված տարրերը պարունակում են ուղեցուցային և արդյունավետ գործունեության վրա հիմնված մոտեցումներ և աջակցում են ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների կողմից թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ներդրմանը:

19. ԹԱԾ-ի չորս բաղադրիչները և դրանց տարրերը հետևյալն են՝

1) թռիչքների անվտանգության ոլորտում պետական քաղաքականությունը և նպատակը.

ա. թռիչքների անվտանգության պետական օրենսդրական հիմքը,

բ. թռիչքների անվտանգության ապահովման ոլորտում պետական պատասխանատվության (հաշվետվության) շրջանակները,

գ. ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննությունը,

դ. իրավունքի կիրառման քաղաքականությունը.

2) թռիչքների անվտանգության ռիսկերի պետական կառավարումը.

ա. ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի անվտանգությանը ներկայացվող պահանջները,

բ. ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության արդյունավետության մակարդակի համաձայնեցումը.

3) թռիչքների անվտանգության պետական ապահովումը.

ա. թռիչքների անվտանգության ապահովման վերահսկողությունը,

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.

4) պետական աջակցությունը թռիչքների անվտանգության ապահովմանը. Հայաստանի Հանրապետության և օտարերկրյա ուսումնական հաստատություններում ուսուցմանն աջակցությունը, թռիչքների անվտանգության մասին տեղեկատվության տրամադրումը և տարածումը:

IV. ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՌԻՍԿԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ

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

1) թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական բարելավում.

2) ռիսկերի գնահատման նպատակով շարունակական վերահսկողության իրականացում.

3) վերահսկողության արդյունքների ամփոփում, ռիսկերի գնահատում և դրա հիման վրա հետագա գործողությունների պլանավորում.

4) թռիչքների անվտանգության ապահովման համար ներդրված և կիրառվող իրավական ակտերի, ապահովող տեխնիկական միջոցների, տեխնիկական փաստաթղթերի յուրաքանչյուր փոփոխության իրականացման արդյունքում հնարավոր ռիսկերի գնահատում.

5) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի համակարգի թռիչքների անվտանգության ռիսկերի կառավարման գործընթացների իրականացում՝ կանխարգելիչ և ռեակտիվ գործոնների հիման վրա.

6) ռիսկերի կառավարման տեսանկյունից քաղաքացիական ավիացիայի օդանավերի պատահարների և լուրջ միջադեպերի ուղղակի և կողմնակի պատճառների բացահայտում, վերլուծություն և հետազայում դրանց կրկնվելու հնարավորության բացառում:

7) ռիսկերի կառավարման արդյունավետության նպատակով քաղաքացիական ավիացիայի՝ միջազգային կազմակերպությունների հետ համագործակցություն:

V. ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻ ՄԱԿԱՐԴԱԿԸ

21. Թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակը որոշվում է գլխավոր վարչության 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 N 4 հավելվածի դրույթները հիմք են թռիչքային անվտանգության ընդունելի մակարդակի սահմանման գործընթացի համար: Այդ մակարդակի սահմանման համար ամենահեշտ ուղին է հետևյալ քաղաքականության որդեգրումը՝ «Մենք անվտանգ ենք հիմա, մենք պետք է անվտանգ լինենք նաև ապագայում»:

VI. ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄԸ

23. Թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգեր պետք է ներդնեն քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող հետևյալ կազմակերպությունները (այսուհետ՝ կազմակերպություններ)՝

1) քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների պահանջներին համապատասխանող քաղաքացիական ավիացիայի ուսումնական հաստատությունները,

որոնց մատուցվող ծառայություններն առնչվում են օդանավերի շահագործման հետ կապված անվտանգության ռիսկերին.

2) Հայաստանի Հանրապետության օդանավ շահագործող կազմակերպությունները.

3) Հայաստանի Հանրապետության օդանավ շահագործող կազմակերպություններին օդանավերի տեխնիկական սպասարկման ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունները.

4) Հայաստանի Հանրապետությունում օդային երթևեկության սպասարկման ոլորտում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունները.

5) Հայաստանի Հանրապետությունում աերոդրոմ և ուղղաթիռադաշտ շահագործող կազմակերպությունները:

24. Կազմակերպությունները մշակում են «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթուղթը, որը համաձայնեցվում է գլխավոր վարչության հետ: Նշված ձեռնարկում ընդգրկված հարցերը պետք է համապատասխանեն ԻԿԱՕ-ի ԴՈԿ 9859 «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթղթով սահմանված պահանջներին: Թռիչքների անվտանգության կառավարման ներդրման ուղեցուցային նյութերը մշակվում են գլխավոր վարչության կողմից և տրամադրվում նշված կազմակերպություններին:

25. Կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերը գտնվում են գլխավոր վարչության 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՝

1) պետք է բացահայտեն թռիչքների անվտանգությանն սպառնացող վտանգները.

2) պետք է ապահովեն անհապաղ միջոցների ձեռնարկումն անվտանգության արդյունավետության համաձայնեցված մակարդակի ապահովման համար.

3) պետք է ապահովեն թոփքների անվտանգության շարունակական վերահսկողությունը.

4) պետք է ապահովեն թոփքների անվտանգության մակարդակի շարունակական բարելավումը:

27. ԹԱԾ-ի 26-րդ կետում նշված պայմանները կատարելու նպատակով անհրաժեշտ է, որ կազմակերպություններն իրենց համապատասխան ձեռնարկներում սահմանեն հետևյալը՝

1) գործադիր պատասխանատու ղեկավարի պատասխանատվությունը թոփքների անվտանգության նկատմամբ.

2) կազմակերպության պաշտոնատար անձանց հստակ պատասխանատվությունը.

3) թոփքների անվտանգության կառավարման համակարգի ներդրման և անխափան գործարկման համար անհրաժեշտ միջոցները.

4) թոփքների անվտանգության կառավարման համակարգի անձնակազմը.

5) համագործակցությունը կազմակերպության տարբեր ստորաբաժանումների միջև՝ թոփքների անվտանգության հարցերով.

6) թոփքների անվտանգության գծով վերապատրաստումը.

7) պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համակարգերը.

8) տվյալների հավաքման և վերլուծության մեխանիզմները.

9) ռիսկերի գնահատման և նվազեցման ընթացակարգերը.

10) անվտանգության ներքին հաղորդակցման ընթացակարգը.

11) անվտանգության արտաքին հաղորդակցման ընթացակարգը.

12) թոփքների անվտանգության կառավարման համակարգին վերաբերող փաստաթղթերը:

28. Կազմակերպությունների թոփքների անվտանգության կառավարման համակարգին ներկայացվում են հետևյալ պահանջները՝

1) օդանավ շահագործողների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ պահանջները սահմանվում են գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով.

2) աներոնավիզացիոն սպասարկում տրամադրող կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարմանը ներկայացվող պահանջները սահմանված են «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2008 թվականի հունիսի 19-ի N 744-Ն որոշմամբ և գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով.

3) օդանավերի տեխնիկական սպասարկման կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ պահանջները սահմանվում են գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով.

4) աներողրոն շահագործող կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ պահանջները սահմանվում են գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով.

5) օդանավերի շահագործման հետ կապված անվտանգության ռիսկերին առնչվող քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների պահանջներին համապատասխանող քաղաքացիական ավիացիայի ուսումնական հաստատությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի նկատմամբ պահանջները սահմանվում են գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով:

29. ԹԱԾ-ի 28-րդ կետում նշված իրավական ակտերի համապատասխանության և կազմակերպություններում փոփոխությունների կատարման վերահսկողության ընթացքում գլխավոր վարչության կողմից գնահատվում են կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի հնարավոր ռիսկերը:

30. Կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերին ներկայացվող պահանջները, կախված ԻԿԱՕ-ի կողմից մշակված նոր չափանիշներից

և առաջարկվող գործելակերպից, ինչպես նաև միջազգային փորձից, կարող են փոփոխվել՝ հիմք ընդունելով գլխավոր վարչության առաջարկները:

31. Գլխավոր վարչությունը, 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 գլխավոր վարչությունն առաջնահերթությունը տալիս է կազմակերպությունների այն հատվածներին (գործունեության տարրերին), որոնք առավել ռիսկային են կամ, որոնց անվտանգության ցուցանիշները վատթարանալու միտում են դրսևորում:

VII. ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՀԱՎԱՔԱԳՐՈՒՄԸ, ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՓՈԽԱՆԱԿՈՒՄԸ

32. Ավիացիոն իրադարձությունների մասին զեկուցման հիմնական տարրը պարտադիր զեկույցները ներկայացնելու համակարգն է, որը կանոնակարգված է «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2003 թվականի դեկտեմբերի 11-ի N 1777-Ն որոշմամբ, գլխավոր վարչության նորմատիվ իրավական ակտերով:

33. Պարտադիր զեկույցները ներկայացնելու համակարգը լիովին համապատասխանում է ԻԿԱՕ-ի N 13 հավելվածի և N 19 հավելվածի պահանջներին:

34. Հաշվի առնելով ոլորտը կանոնակարգող միջազգային կազմակերպությունների պահանջները, ինչպես նաև ամբողջ թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման նպատակով՝ պարտադիր զեկույցները ներկայացնելու համակարգին զուգահեռ օգտագործվում է նաև կամավոր զեկույցները ներկայացնելու

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 զեկույցները ներկայացնելու համակարգի ներդրման գործընթացը՝ պայմանավորված նրա առավել կանխարգելիչ լինելու և որպես ընդհանուր զեկույցների ամբողջական համակարգի արդյունավետ տարր հանդիսանալու հանգամանքով: Ավիացիոն համակարգի ամբողջական անվտանգության շարունակական բարելավման շահերից ելնելով՝ ներկայացված զեկույցը չի կարող հիմք հանդիսանալ կարգապահական տույժ կիրառելու մասին զեկույցը ներկայացրած աշխատողի նկատմամբ: Միաժամանակ, պարտադիր զեկույցների ցանկում սահմանված դեպքերում զեկույց չներկայացնելը հիմք է կարգապահական տույժ կիրառելու համար:

35. Պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համակարգերը հավասարազոր ու նույնատիպ կանոնակարգված են, որի արդյունքում ստացվող ազգային տվյալները գլխավոր վարչությունն ստանձնած պետական պարտականությունների շրջանակներում փոխանակում է ոլորտը կանոնակարգող կազմակերպությունների հետ (ԻԿԱՕ, Եվրոկոնտրոլ, Եվրոպական ավիացիոն անվտանգության գործակալություն):

36. Պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համակարգերի աշխատանքը երաշխավորված է համապատասխան գաղտնիության և անձնական տվյալների չիրապարակման հիմնարար սկզբունքներով, քանզի երկու համակարգերի նպատակն էլ թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շարունակական բարելավումն է և ոչ թե որևէ անձի մեղավորության աստիճանը որոշելը:

37. Պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու համար քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի ընկերություններն իրենց կողմից իրականացվող թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ենթակայությամբ ստեղծում են համապատասխան օժանդակող համակարգեր:

38. Գլխավոր վարչությունը քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունների, ինչպես նաև ֆիզիկական անձանց կողմից պարտադիր և կամավոր զեկույցները ներկայացնելու գործընթացը խթանելու նպատակով իր պաշտոնական ինտերնետային կայքում նախատեսում է զեկույցման միջոցներ, որոնք ապահովում են շուրջօրյա հասանելիություն: Գլխավոր վարչությունն ապահովում է պարտադիր և կամավոր զեկույցներ տրամադրող աղբյուրների գաղտնիությունը՝ օրենքով սահմանված կարգով:

39. Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունների հետ թռիչքների անվտանգության մասին տեղեկատվությունը փոխանակվում է գլխավոր վարչության կողմից զեկույցներ ներկայացնելու միջոցով: Շարունակական մոնիթորինգի մոտեցման շրջանակներում ԻԿԱՕ-ի հետ համագործակցությունը ծառայում է որպես հաստատուն հիմք և գրավական է ազգային ավիացիոն համակարգի հետագա շարունակական զարգացման, ներդաշնակեցման ու միջազգային ավիացիոն անվտանգության չափանիշների ընդունելի մակարդակի ապահովման գործում:

40. ԻԿԱՕ-ի կոնվենցիայի N 15 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), ՆՈՏԱՄ-ները (NOTAM), նախաթռիչքային տեղեկատվական բյուլետենները (PIB) և ստուգողական թերթիկները (checklists):

41. Օդերևութաբանական տեղեկատվությունը տրամադրում է Հայաստանի Հանրապետության բնապահպանության նախարարության համապատասխան օդերևութաբանական ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունը:

VIII. ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԱՌԱՎԵԼԱՊԵՍ ԽՆԴԻՐՆԵՐ ՊԱՐՈՒՆԱԿՈՂ ԿԱՄ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆ ՊԱՀԱՆՔՈՂ 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 ասպեկտ՝

1) վերահսկողության մոտեցում՝ հիմնված ռիսկերի գնահատման վրա.

2) վերահսկողության հետ կապված ռիսկերը:

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: Այս մոտեցումը կարող է կիրառվել հետևյալ մոտեցման հետ մեկտեղ. «Վերահսկողության ժամկետների երկարաձգում՝ կախված ծառայություններ մատուցողի կողմից թռիչքների անվտանգության ոլորտում գործունեությունից (դրական արդյունքներից)»:

44. Արդյունավետ և հետևողական մոտեցման համար, ինչպես նաև ծառայություններ մատուցողների նկատմամբ խտրականությունից խուսափելու նպատակով անհրաժեշտ է ապահովել ավիացիայի յուրաքանչյուր հատվածի համար ռիսկերի հիմնավորված ու համակարգված սխեմաների մշակում և ներդնում՝ հաշվի առնելով նաև միջավայրի պայմաններն ու շահագործման ռեժիմները:

45. Ռիսկերն ավիացիայի համակարգում կարող են նաև առաջանալ հենց իրենց՝ վերահսկողական գործառնությունների իրականացման պատճառներով: Այս մոտեցման հետևում այն փիլիսոփայությունն է, որ թռիչքների անվտանգության վերահսկողությունն զգալի

բաղադրիչ է Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի համակարգում անվտանգության ապահովման առումով: Ինչպես և համակարգի մյուս բաղադրիչների (մարդիկ, սարքավորումներ, ընթացակարգեր) դեպքում այս բաղադրիչում խափանումը կազդի թռիչքների անվտանգության վրա: Թռիչքների անվտանգության վերահսկողության ծրագրի 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՝

1) սխալ պլանավորումը.

2) անբավարար միջոցները (մարդկային ռեսուրսներ և (կամ) ֆինանսավորում).

3) ստուգումը (վերահսկողությունը) իրականացնողների խմբի անդամների միջև խնդիրների (հանձնարարականների) սխալ բաշխումը.

4) նախապատրաստական միջոցառումները՝ անբավարար (սեղմ) ժամկետներ.

5) թերի ապացույց նյութերը.

6) վերահսկողական ծրագրի թերի պարբերական վերազնահատումը.

7) թերությունների և քաղված դասերի հիման վրա մշակված բարելավման միջոցառումների բացակայությունը:

46. Գլխավոր վարչությունում ստացված թռիչքների անվտանգության վերաբերյալ տվյալները վերլուծվում են գլխավոր վարչության համապատասխան տորաբաժանումներում: Վերլուծության հիմնական խնդիրներն են՝

1) ռիսկերի բացահայտումը.

2) ռիսկերի և դրանք հաստատող նյութերի վերլուծությունը.

3) անվտանգության բնութագրերի ցուցիչների վերանայումը.

4) անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության վերլուծության նոր և պոտենցիալ մեթոդների որոշումը.

5) ռիսկերի նվազեցմանն ուղղված գործողությունների արդյունավետության որոշումը.

6) անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության փոխանակումը ԹԱԾ-ին առնչվող տարբեր խմբերի հետ.

7) խորհրդատվությունների մշակումը.

8) գլխավոր վարչության պետին անվտանգության ռիսկերի վերաբերյալ առաջարկություններ ներկայացնելը.

9) ԹԱԾ-ի վերանայում՝ կատարելագործման նպատակով:

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

1) ռիսկերը մեղմելու նպատակով միջամտության համար միջոցների մշակում.

2) ծառայություններ մատուցողների և օդանավ շահագործողների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի կատարելագործմանն ուղեցույցների մշակում.

3) անվտանգության ընդունելի մակարդակների որոշում.

4) ԹԱԾ-ի արդյունավետության որոշում:

IX. ՊԵՏԱԿԱՆ ԱԶԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆԸ

48. Գլխավոր վարչության անձնակազմի ուսուցումը կազմակերպվում է ինչպես ներքին, այնպես էլ՝ արտաքին ուսումնական հաստատությունների կողմից իրականացվող ուսումնական ծրագրերով: Թռիչքների անվտանգության գործում ներգրավված աշխատողների՝ դասընթացներին մասնակցությունը հավաստագրվում է տրված համապատասխան վկայականներով:

49. Որպես սկզբնական ուսուցման ծրագրի մի մաս՝ գլխավոր վարչություն աշխատանքի ընդունված բոլոր նոր աշխատողները ծանոթանում են իրենց վերապահված պարտականություններին ու լիազորություններին: Նրանք նաև անցնում են առանձին

հատուկ ծրագրերով ուսուցում կախված ստանձնած պարտականություններից և իրականացվող գործառնություններից: ԹԱԾ-ի ներդրման գործընթացում ներգրավված գլխավոր վարչության անձնակազմն անցնում է թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի կամ թռիչքների անվտանգության պետական ծրագրի համապատասխան ուսուցում:

50. Ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների սերտիֆիկացման պահանջները սահմանող նորմատիվային փաստաթղթերով պահանջվում է, որ տվյալ կազմակերպությունների անձնակազմերն անցնեն սկզբնական և պարբերական ուսուցում՝ իրենց ոլորտին վերաբերող թեմաներով: Ուսուցումն անցկացվում է համապատասխան սերտիֆիկացված կազմակերպություններում կամ դասավանդելու համապատասխան թույլտվություն ունեցող անձանց կողմից:

51. Ինչպես գլխավոր վարչության, 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՝ համաձայն հաստատված ներքին ընթացակարգի:

X. ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄԸ ԵՎ ՏԱՐԱԾՈՒՄԸ

52. Գլխավոր վարչության կողմից կազմակերպությունների թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ուսումնասիրության արդյունքները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություններից և այլ պետություններից ստացված թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգերի ուսումնասիրություն-

ների արդյունքները տրամադրվում են կազմակերպություններին, իսկ գլխավոր վարչության թոփքների անվտանգության կառավարման ուսումնասիրությունների արդյունքները տեղադրվում են նաև գլխավոր վարչության ինտերնետային կայքում: Ավիացիայի բնագավառում տեղի ունեցած բոլոր իրադարձությունների քննությունների արդյունքները մանրամասնորեն ներկայացվում են բոլոր շահագրգիռ պետական մարմիններ և կազմակերպություններ: Գլխավոր վարչությունն այս աշխատանքների հիմնական համակարգողն է:

53. Գլխավոր վարչությունը, անհրաժեշտության դեպքում, շահագրգիռ կողմերին նաև ներկայացնում է թոփքների անվտանգության վրա ազդեցություն ունեցող այլ տեղեկատվություն:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ-ՆԱԽԱՐԱՐ

Դ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ