

Կ Ա Ր Գ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ԿԱՄ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐԻ ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԱՆՑԿԱՑՄԱՆ ԿԱՐԳԸ ՍԱՀՄԱՆԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիոն պատահարների կամ միջադեպերի քննության անցկացման սույն կարգը մշակվել է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի (այսուհետ՝ Կոնվենցիա), Կոնվենցիայի «Ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննություն» N 13 հավելվածի (այսուհետ՝ Կոնվենցիայի N 13 հավելված), Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ) դոկ 9756 «Ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննության ձեռնարկ» փաստաթղթի (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ դոկ 9756 փաստաթուղթ), Հայաստանի Հանրապետության՝ մի կողմից, և Եվրոպական միության և դրա անդամ պետությունների՝ մյուս կողմից, միջև «Ընդհանուր ավիացիոն գոտու մասին» համաձայնագրի 2-րդ հավելվածում ներկայացված «Քաղաքացիական ավիացիայում պատահարների և միջադեպերի քննության և կանխարգելման մասին» Եվրոպական խորհրդարանի և Խորհրդի 2010 թվականի հոկտեմբերի 20-ի թիվ 996/2010 (ԵՄ) կանոնակարգի (այսուհետ՝ ԵՄ 996/2010 կանոնակարգ), «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի, 1991 թվականի դեկտեմբերի 30-ին Մինսկում ԱՊՀ երկրների շրջանակում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի և օդային տարածքի օգտագործման մասին» միջկառավարական համաձայնագրի (այսուհետ՝ միջկառավարական համաձայնագիր) դրույթների հիման վրա:

2. Սույն կարգով կանոնակարգվում են՝

1) Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված քաղաքացիական օդանավերի (անկախ պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վայրից) և Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օտարերկրյա պետությունների քաղաքացիական օդանավերի հետ տեղի ունեցած ավիացիոն պատահարների, լուրջ միջադեպերի ու միջադեպերի ահազանգման, ծանուցման, առաջնային գործողությունների իրականացման, քննության կազմակերպման, անցկացման և հաշվառման, ինչպես նաև դրանց կանխարգելման ուղղությամբ առաջարկությունների և կանխարգելիչ միջոցառումների հետ կապված հարաբերությունները:

2) այն դեպքերը, երբ Հայաստանի Հանրապետությունը հանդիսանում է օդանավ շահագործող պետություն կամ օդանավ շահագործող ծածկագրերի համատեղ օգտագործման, կամ մեկից ավելի պետությունների օդանավ շահագործողների համատեղ գործունեություն իրականացնելու պայմանագրի կողմ հանդիսացող ընկերության պետություն, կամ երբ քննությունն անցկացնող պետության հայտի հիման վրա Հայաստանի Հանրապետությունը, համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի, տրամադրում է տեղեկություններ, սարքավորումներ կամ փորձագետներ, կամ տրամադրում է ավիացիոն իրադարձության վայրում քննություն անցկացնելու համար անհրաժեշտ օպերատիվ բազա, կամ մասնակցում է որոնողական-փրկարարական կամ բեկորների դուրսբերման գործողություններին.

3) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածում օդանավ շահագործող պետությանը վերաբերող բնութագրերը կիրառվում են միայն այն դեպքում, երբ օդանավը վարձակալվում է կամ փոխանակվում է, և երբ այդ պետությունը չի հանդիսանում գրանցման պետություն, և եթե այն կատարում է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի պահանջները՝ մասամբ կամ ամբողջությամբ, ստանձնելով գրանցման պետության գործառույթներն ու պարտականությունները.

4) ոչ պայմանավորվող պետության տարածքում, չհստակեցված ինքնիշխանության տարածքում կամ բաց ծովում տեղի ունեցող պատահարների կամ լուրջ միջադեպերի քննությունը կարգավորվում է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.2-րդ և 5.3-րդ կետերով.

5) շահագործող պետության իրավունքներն ու պարտականությունները, կապված վարձակալված կամ փոխանակված օդանավերի պատահարների և միջադեպերի հետ, ներկայացված են Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի A լրացման մեջ.

6) գրանցման պետության, շահագործող պետության, նախագծող պետության, արտադրող պետության կամ ցանկացած այլ պետության իրավունքներն ու գործողությունների շրջանակներն ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի դեպքում.

7) այն դեպքերը, երբ օտարերկրյա պետություններն իրավունք ունեն, համաձայն միջազգային ստանդարտների և առաջարկվող գործելաձևերի, նշանակել լիազոր ներկայացուցիչներ՝ քննությանը մասնակցելու որպես գրանցման պետություն, շահագործող պետություն, նախագծող պետություն, արտադրող պետություն կամ պետություն, որը տրամադրում է տեղեկատվություն, սարքավորումներ կամ փորձագետներ՝ քննություն իրականացնող պետության խնդրանքի հիման վրա.

8) այն դեպքերը, երբ պետությունը, որն ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի նկատմամբ ցուցաբերում է հատուկ հետաքրքրություն այն պատճառով, որ զոհվածների կամ ծանր մարմնական վնասվածքներ ստացած անձանց թվում կան իր քաղաքացիները, քննություն իրականացնող պետության կողմից լիազորվում է նշանակելու փորձագետներ:

3. Սույն կարգով կանոնակարգվում են նաև պատահարի ենթարկված օդանավում գտնվող բոլոր անձանց և վտանգավոր բեռների վերաբերյալ տեղեկատվության ժամանակին հասանելիության և պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնություն ցուցաբերելու հարցերը:

4. Սույն կարգի դրույթները կիրառվում են կառավարվող օդանավերի և անօդաչու թռչող համակարգերի պատահարներին, լուրջ միջադեպերին և միջադեպերին հաջորդող գործողությունների իրականացման նկատմամբ:

5. Սույն կարգի դրույթները չեն խոչընդոտում քննություն սկսել նաև այն դեպքում, երբ ակնկալվում է անվտանգության փորձառություն ձեռք բերել կառավարվող և հեռակառավարվող օդանավերի շահագործման համար (հեռակառավարվող օդանավերը դասվում են անօդաչու թռչող սարքերի ենթախմբին):

6. Սույն կարգը չի կիրառվում պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության նկատմամբ, որոնք ներառում են պետական օդանավերը՝ բացառությամբ օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերը:

7. Սույն կարգում օգտագործվում են հետևյալ հիմնական հասկացությունները՝

1) **օդանավ**՝ սարք, որը մթնոլորտում պահվում է օդի հետ փոխազդեցության հաշվին՝ ի տարբերություն երկրի մակերևույթից անդրադարձած օդի հետ փոխազդեցության.

2) **ավիացիոն պատահար** (այսուհետ՝ պատահար)՝ օդանավի օգտագործման հետ կապված իրադարձություն օդանավավարվող օդանավի դեպքում, որը տեղի է ունենում այն պահից սկսած, երբ որևէ անձ թռիչք կատարելու նպատակով բարձրանում է օդանավ՝ մինչև այն պահը, երբ օդանավում գտնվող բոլոր անձինք լքում են օդանավը կամ անօդաչու օդանավի դեպքում տեղի է ունենում այն պահից սկսած, երբ թռիչք կատարելու նպատակով օդանավը պատրաստ է տեղից պոկվելու մինչև թռիչքի ավարտին նրա կանգառի պահը և հիմնական ուժային կայանքի անջատումը և որի ընթացքում՝

ա. որևէ անձ ստանում է մահացու վնասվածք կամ լուրջ մարմնական վնասվածք՝ տվյալ օդանավում գտնվելու, կամ օդանավի ինչ-որ մասի՝ ներառյալ տվյալ օդանավից անջատված մասի հետ անմիջական շփման կամ ռեակտիվ շարժիչի գազերի շիթի անմիջական ազդեցության արդյունքում՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ մարմնական վնասվածքներն ստացվել են բնական պատճառների արդյունքում, հասցվել են ինքն իրեն կամ հասցվել են ուրիշ անձանց կողմից կամ երբ մարմնական վնասվածքները հասցվել են անտոմս ուղևորներին, որոնք թաքնվում են այն գոտուց դուրս, որի մուտքը սովորաբար բաց է ուղևորների և անձնակազմի անդամների համար,

բ. օդանավը ստանում է վնասվածքներ կամ տեղի է ունենում նրա կառուցվածքի ավերում, որի արդյունքում խախտվում է կառուցվածքի ամրությունը, վատանում են օդանավի տեխնիկական և թռիչքային բնութագրերը, և սովորաբար պահանջվում է խոշոր նորոգում կամ վնասված տարրի փոխարինում՝ բացառությամբ շարժիչի

խափանման կամ վնասման դեպքերի, երբ վնասվել է միայն մեկ շարժիչը (ներառյալ դրա ծալովի ծածկոցները կամ օժանդակ ագրեգատները), օդային պտուտակները, թևի վերջնամասերը, ալեհավաքները, տվիչները, թիակները, անվադողերը, արգելակման հարմարանքները, անիվները, շրջահոսները, պանելները, շասսիի փեղկերը, ճակատային ապակիները, օդանավի երեսապատվածքը (օրինակ՝ ոչ մեծ փոսեր կամ խոցեր), կամ առկա են կրող օդային պտուտակի թիակների, պոչամասի օդային պտուտակի թիակների, շասսիի ոչ նշանակալի վնասվածքներ և վնասվածքներ, որոնք առաջացել են կարկտի կամ թռչունների հետ բախման պատճառով (ներառյալ ռադիոլոկատորի ալեհավաքի շրջահոսի ճակատները): Օդանավի վնասվածքների որոշման վերաբերյալ հրահանգչական նյութերը ներկայացված են Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի E լրացման մեջ,

գ. օդանավը կորչում է անհետ կամ հայտնվում է այնպիսի տեղում, ուր դրան մոտենալը բացարձակապես անհնար է: Օդանավը համարվում է անհետ կորած, երբ դադարեցված են պաշտոնական որոնումները, և չի պարզվել օդանավի կամ դրա բեկորների գտնվելու վայրը.

3) **լուրջ մարմնական վնասվածք՝** սույն կարգի իմաստով մարմնական վնասվածք, որն անձն ստացել է պատահարի ժամանակ և որը՝

ա. պահանջում է 48 ժամից ավելի հոսպիտալացում՝ վնասվածքն ստանալու պահից 7 օրվա ընթացքում, կամ՝

բ. հանգեցրել է ցանկացած կոտրվածքի (բացառությամբ ձեռքի, ոտքի մատների կամ քթի պարզ կոտրվածքների), կամ՝

գ. կապված է հյուսվածքի պատռվածքների հետ, որն առաջացրել է ուժեղ արյունահոսություն, նյարդերի, մկանների և ջլերի վնասվածք, կամ՝

դ. կապված է ցանկացած ներքին օրգանի վնասվածքի հետ, կամ՝

ե. կապված է երկրորդ կամ երրորդ աստիճանի կամ ցանկացած այրվածքների հետ, որոնք վնասել են մաշկի մակերեսի 5 տոկոսից ավելին, կամ՝

զ. կապված է վարակիչ նյութերի կամ ներթափանցող ճառագայթման ազդեցության հաստատված փաստի հետ.

4) **մահացու վնասվածք՝** վնասվածք, որը ստացել է անձը պատահարի ժամանակ, և որը հանգեցնում է նրա մահվան՝ պատահարի օրվանից 30 օրվա ընթացքում.

5) **միջադեպ՝** օդանավի օգտագործման հետ կապված ցանկացած իրադարձություն՝ բացի պատահարից, որն ազդում կամ կարող է ազդել շահագործման անվտանգության վրա: Միջադեպերի տեսակները, որոնք մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում ԻԿԱՕ-ին պատահարների կանխարգելման ուսումնասիրությունների համար, թվարկված են Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի C լրացման մեջ.

6) **լուրջ միջադեպ՝** միջադեպ, որի հանգամանքները ցույց են տալիս օդանավի օգտագործման հետ կապված ավիացիոն պատահարի մեծ հավանականությունը, որն

օդանավավարվող օդանավի դեպքում տեղի է ունենում՝ սկսած այն պահից, երբ որևէ անձ թռիչք կատարելու նպատակով բարձրանում է օդանավ՝ մինչև այն պահը, երբ օդանավում գտնվող բոլոր անձինք լքել են օդանավը, կամ անօդաչու օդանավի դեպքում տեղի է ունենում այն պահից սկսած, երբ օդանավը թռիչք կատարելու նպատակով պատրաստ է տեղից պոկվելու մինչև թռիչքի ավարտին նրա կանգառը և հիմնական ուժային կայանքի անջատումը: Պատահարի և լուրջ միջադեպի միջև տարբերությունը միայն հետևանքների մեջ է: Լուրջ միջադեպերի օրինակները ներկայացվում են Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի C լրացման մեջ:

7) **պատահարներ քննող մարմին**՝ Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի համատեքստում պետության կողմից օդանավի պատահարների և միջադեպերի քննության համար լիազորված մարմին: Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննությունն իրականացվում է ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի պետական մասնագիտական քննության անցկացման լիազորված մարմին՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության (այսուհետ՝ Նախարարություն) ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժնի կողմից, իսկ միջադեպերի քննությունը՝ Նախարարության քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեի (այսուհետ՝ Կոմիտե) կողմից: Սույն կարգում պատահարներ քննող մարմին հասկացությունը տարածվում է Նախարարության ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժնի վրա, եթե այն վերաբերում է Հայաստանի Հանրապետությանը:

8) **լիազոր ներկայացուցիչ**՝ քննությանը մասնակցելու համապատասխան որակավորում ունեցող անձ, որը նշանակվել է պետության լիազոր մարմնի կողմից՝ այլ պետությունում անցկացվող քննությանը մասնակցելու նպատակով: Երբ պետությունում հիմնադրված է պատահարներ քննող մարմին, այդ դեպքում, որպես կանոն, այդպիսի լիազորված ներկայացուցիչը նշանակվում է այդ լիազորված մարմնից:

9) **խորհրդական**՝ անձ, որը համապատասխան որակավորման առկայության դեպքում պետության կողմից նշանակվել է քննության ընթացքում տվյալ պետության լիազոր ներկայացուցչին օգնություն տրամադրելու նպատակով:

10) **C2 կապ**՝ հեռակառավարվող օդանավի և հեռակա օդաչու կայանի միջև տվյալների կապը՝ թռիչքը կառավարելու նպատակով:

11) **հեռակա օդաչուական կայան (Remote pilot station)**՝ հեռակառավարվող օդանավերի համակարգի բաղադրիչ, որը պարունակում է սարքավորումներ, որոնք օգտագործվում են հեռակառավարվող օդանավը վարելու համար:

12) **հեռակառավարվող օդանավ**՝ անօդաչու թռչող սարք, որը ղեկավարվում է հեռավոր օդաչուական կայանից:

13) **հեռակառավարվող օդանավերի համակարգ (RPAS)**՝ հեռակառավարվող օդանավ, դրա հետ կապված հեռակա օդաչուական կայան(ներ), անհրաժեշտ C2 կապ(եր) և ցանկացած այլ բաղադրիչ, ինչպես նշված է օդանավի տիպի կառուցվածքի մեջ:

14) **անօդաչու ավիացիոն համակարգ**՝ օդանավ և դրա հետ կապված բաղադրիչները, որոնք շահագործվում են առանց օդաչուի.

15) **շահագործող**՝ անձ կամ կազմակերպություն, որն զբաղվում է օդանավերի շահագործմամբ կամ այդ բնագավառում առաջարկում է իր ծառայությունները: Հեռակառավարվող օդանավերի համատեքստում օդանավերի շահագործումը վերաբերում է Հեռակառավարվող օդանավերի համակարգի (RPAS) շահագործմանը.

16) **արտադրող պետություն**՝ օդանավի, հեռակա օդաչուական կայանի, շարժիչի կամ պտուտակի վերջնական հավաքման համար պատասխանատու կազմակերպության նկատմամբ իրավասություն ունեցող պետություն.

17) **իրադարձության վայրի պետություն**՝ պետություն, որի տարածքում տեղի է ունեցել պատահարը կամ միջադեպը.

18) **նախագծող պետություն**՝ օդանավի տիպի կառուցվածքի համար պատասխանատու կազմակերպության հանդեպ իրավասություն ունեցող պետություն.

19) **գրանցման պետություն**՝ պետություն, որի ռեգիստրում գրանցված է օդանավը: Միջազգային շահագործող գործակալության օդանավերի գրանցման դեպքում, ոչ ազգային հիմունքներով, գործակալությունը կազմող պետությունները համատեղ և առանձին-առանձին պարտավոր են ստանձնել այն պարտավորությունները, որոնք Չիկագոյի կոնվենցիայով վերաբերում են գրանցման պետությանը.

20) **շահագործող պետություն**՝ պետություն, որում գտնվում է շահագործողի գործունեության հիմնական վայրը կամ, եթե շահագործողը չունի գործունեության այդպիսի վայր, շահագործողի մշտական մնալու տեղը.

21) **միջազգային ջրեր**՝ ջրային այն տարածքը, որը ներառված չէ բացառիկ տնտեսական գոտում, հարակից գոտում, պետության տարածքային կամ ներքին ջրերում կամ արշիպելագ-պետության արշիպելագյան ջրերում.

22) **քննություն**՝ պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի դեպքում անցկացվող գործընթաց, որը ներառում է տեղեկատվության հավաքումը և վերլուծությունը, եզրակացության նախապատրաստումը՝ ներառյալ պատճառների և (կամ) ուղեկցող գործոնների բացահայտումը, ինչպես նաև՝ անհրաժեշտության դեպքում անվտանգության առաջարկությունների մշակումը պատահարների կանխարգելման նպատակով.

23) **ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատու (investigator-in-charge)**՝ անձ, որին իր որակավորումների հիման վրա հանձնարարված են ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության կազմակերպումը և անցկացումը, ինչպես նաև դրանց ընթացքի նկատմամբ վերահսկողությունը. սույն սահմանումը նպատակ չունի տվյալ գործառնությունները վերագրելու հանձնաժողովին կամ այլ մարմնին.

24) **պատճառներ**՝ գործողություն, անգործություն, հանգամանքներ, պայմաններ կամ դրանց զուգակցություն, որոնք հանգեցրել են պատահարի կամ միջադեպի:

Պատճառների բացահայտումը չի ենթադրում մեղքի որոշում կամ վարչական, քաղաքացիական կամ քրեական պատասխանատվության որոշում.

25) **նպաստող գործոններ**՝ գործողություններ, բացթողումներ, իրադարձություններ, պայմաններ կամ դրանց համակցությունը, որոնք վերացնելու, դրանցից խուսափելու կամ բացակայելու դեպքում կնվազեցնեին ավիացիոն պատահարի կամ միջադեպի հավանականությունը կամ կմեղմացնեին ավիացիոն պատահարի կամ միջադեպի հետևանքների ծանրությունը: Նպաստող գործոնների բացահայտումը չի ենթադրում մեղքի որոշում կամ վարչական, քաղաքացիական կամ քրեական պատասխանատվության որոշում.

26) **անվտանգության առաջարկություն**՝ պատահարների կամ միջադեպերի կանխման նպատակով քննության ժամանակ ստացված տեղեկատվության հիման վրա պատահարներ քննող մարմնի կողմից առաջարկ, որը ոչ մի հանգամանքում նպատակ չունի որոշելու մեղքը կամ պատասխանատվությունն ավիացիոն պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի համար: Ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննության արդյունքներից բխող թոփքների անվտանգության ապահովման միջոցառումներից բացի՝ թոփքների անվտանգության ապահովման միջոցառումները կարող են առաջանալ տարբեր աղբյուրներից՝ ներառյալ թոփքների անվտանգության ապահովման հետազոտումներից.

27) **համաշխարհային մտահոգություն առաջացնող անվտանգության առաջարկություն**՝ անվտանգության առաջարկություն՝ կապված կրկնվելու հավանականություն ունեցող համակարգային անբավարարության հետ, որն ունի համաշխարհային մակարդակում զգալի հետևանքներ և պահանջում է անհապաղ գործողություններ անվտանգության բարելավման նպատակով: ԻԿԱՕ դոկ 9756 փաստաթղթի IV մասում ներկայացված են այն չափանիշները, որոնց հիման վրա տվյալ առաջարկությունը պետք է դասակարգել որպես համաշխարհային մտահոգություն առաջացնող անվտանգության առաջարկություն.

28) **օդանավային ինքնագիր**՝ պատահարի կամ միջադեպի քննության վարման համար օդանավում տեղադրված ցանկացած ինքնագիր սարք, որը տեղեկատու աղբյուր է.

29) **ավտոմատ տեղակայվող օդանավային ինքնագիր**՝ ինքնաթիռի վրա տեղադրված համակցված օդանավային ինքնագիր/թոփքային ձայնագրիչ, որն ունակ է ավտոմատ կերպով տեղակայվելու օդանավից: Օդանավային ինքնագրերին վերաբերող բնութագրերը ներկայացված են Կոնվենցիայի «Օդանավի շահագործում» N 6 հավելվածում (այսուհետ՝ Կոնվենցիայի N 6 հավելված):

30) **առավելագույն զանգված**՝ առավելագույն սերտիֆիկացված թոփքային զանգված.

31) **նախնական հաշվետվություն**՝ հաղորդում, որն օգտագործվում է քննության սկզբնական փուլերում ստացված տեղեկությունների անհապաղ հաղորդման համար.

32) **միջազգային ստանդարտներ և առաջարկվող գործելաձևեր**՝ պատահարների և միջադեպերի քննության միջազգային ստանդարտներ և առաջարկվող գործելաձևեր, որոնք ընդունվել են Կոնվենցիայի 37-րդ հոդվածին համապատասխան.

33) **ներգրավված անձ**՝ նշանակում է յուրաքանչյուր անձ, որն առնչվում է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի հետ և ներառում է՝

ա. օդանավի սեփականատիրոջը, անձնակազմի անդամներին, շահագործողին,

բ. անձանց, որոնք ներգրավված են օդանավի սպասարկման, նախագծման, արտադրության կամ նրա անձնակազմի վերապատրաստման մեջ,

գ. անձանց, որոնք ներգրավված են օդային երթևեկության հսկողության, թռիչքի մասին տեղեկատվության կամ աերոդրոմային ծառայությունների մատուցման գործընթացներին կամ մատուցել են ծառայություններ օդանավի համար,

դ. Կոմիտեի անձնակազմին.

34) **մերձավոր ազգական**՝ անկախ համատեղ բնակության հանգամանքից՝ ամուսինը, նախկին ամուսինը, ծնողը, այդ թվում՝ խորթ ծնողը, որդեգրող ծնողը, խնամատար ծնողը, երեխան (այդ թվում՝ որդեգրված, խորթ, հոգեգավակ), եղբայրը, քույրը (այդ թվում՝ խորթ), պապը, տատը, թոռը, որդեգրող ծնողի կամ խնամատար ծնողի ամուսինը կամ նախկին ամուսինը, ամուսնու կամ նախկին ամուսնու ծնողը, ինչպես նաև ամուսնու կամ նախկին ամուսնու ծնողի համար՝ փեսան կամ հարսը: Ամուսին կամ նախկին ամուսին է համարվում նաև փաստական ամուսնական հարաբերությունների մեջ գտնվող կամ գտնված անձը.

35) **թռիչքների անվտանգության պետական ծրագիր**. թռիչքների անվտանգության բարելավմանը նպատակաուղղված կանոնակարգերի և գործողությունների ինտեգրված փաստաթուղթ.

36) **պայմանավորվող պետություն**՝ այն պետությունը, որն անդամակցում է ԻԿԱՕ-ին.

37) **ոչ պայմանավորվող պետություն**՝ այն պետությունը, որը չի անդամակցում ԻԿԱՕ-ին.

38) **ԱԴՌԵՓ (ADREP) համակարգ**՝ պատահարների/միջադեպերի տվյալների զեկուցում (Accident/Incident Data Reporting):

8. Սույն կարգում կիրառվող իրադարձության վայրի պետություն, նախագծող պետություն, գրանցման պետություն, շահագործող պետություն, արտադրող պետություն հասկացությունները տարածվում են նաև Հայաստանի Հանրապետության վրա, եթե վերջինս հանդիսանում է այդպիսի պետություն:

9. Սույն կարգում Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի (անկախ միջադեպի կամ պատահարի վայրից) և Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օտարերկրյա պետությունների քաղաքացիական օդանավերի հետ տեղի ունեցած պատահարների և լուրջ միջադեպերի դեպքում իրադարձության վայրի պետությանն առնչվող գործընթացներն իրականացվում են պատահարներ քննող մարմնի՝ Նախարարության ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժնի կողմից, իսկ միջադեպերի դեպքում՝ Կոմիտեի կողմից:

10. Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության միակ նպատակը պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի պատճառների որոշումն ու հետագայում դրանց կանխարգելման ուղղությամբ միջոցների ձեռնարկումն է:

11. Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննությունը նպատակ չունի ճանաչելու մեղավորներին և որոշելու նրանց պատասխանատվության աստիճանը:

12. Պատահարի կապակցությամբ անձի մեղքի կամ պատասխանատվության չափի որոշմանն ուղղված ցանկացած մինչդատական, դատական կամ վարչական վարույթ կատարվում է սույն կարգին համապատասխան իրականացվող քննությունից առանձին՝ Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի և ԵՄ 996/2010 կանոնակարգի համաձայն:

13. Հայաստանի Հանրապետության տարածքում քաղաքացիական օդանավի հետ տեղի ունեցած պատահարը կամ լուրջ միջադեպը ենթակա է պարտադիր քննման՝ սույն կարգին համապատասխան:

14. Քննության ծավալները որոշվում են պատահարներ քննող մարմնի կողմից՝ կախված փորձառությունից, որը ակնկալվում է ձեռք բերել քննությունից՝ թռիչքների անվտանգության մակարդակի բարձրացման նպատակով:

15. Պատահարներ քննող մարմինը, բացի պատահարներից և լուրջ միջադեպերից, կարող է որոշել քննել նաև քաղաքացիական օդանավի հետ առնչվող այլ միջադեպեր, ինչպես նաև այլ տեսակի օդանավերի հետ տեղի ունեցած պատահարներ կամ լուրջ միջադեպեր՝ անվտանգության փորձառություն ձեռք բերելու համար:

16. Երկու կամ մի քանի օդանավերի ընդհարումը (վտանգավոր մոտեցումը) քննվում է որպես մեկ իրադարձություն, իսկ դասակարգվում և հաշվառվում է յուրաքանչյուր օդանավի համար՝ հետևանքներին համապատասխան: Քննության արդյունքներով ձևակերպվում են մեկ ընդհանուր վերջնական հաշվետվություն և տեղեկատվական հաշվետվություններ՝ յուրաքանչյուր օդանավի համար:

17. Պատահարներ քննող մարմինը կարող է չսկսել քննություն անօդաչու ավիացիոն համակարգերի պատահարների կամ լուրջ միջադեպերի նկատմամբ, որոնք չունեն հավաստագիր կամ հայտարարագիր, ինչպես նաև 2250 կգ և դրանից նվազագույն զանգվածով օդանավավարվող օդանավի պատահարի կամ լուրջ միջադեպի դեպքում՝ բացառությամբ, եթե գրանցվել են լուրջ մարմնական կամ մահացու վնասվածքներ:

18. Կոնվենցիայի N 13 հավելվածին և ԵՄ 996/2010 կանոնակարգին համապատասխան՝ պատահարներ քննող մարմինն, քննության նպատակով ստեղծված հանձնաժողովին, ինչպես նաև ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուին (investigator-in-charge), ավիացիոն քննություն իրականացնողներին (investigator) տրվում են քննության վարման անկախություն, օրենքով և սույն կարգով սահմանված լիազորությունների անսահմանափակ իրականացում քննության բոլոր փուլերում:

19. Պատահարներ քննող մարմինն անկախ է քաղաքացիական ավիացիայի պետական մարմիններից, որոնք պատասխանատու են թռիչքային պիտանիության, հավաստագրման, թռիչքային գործունեության, սպասարկման, լիցենզավորման, օդային երթևեկության վերահսկման կամ օդանավակայանի շահագործման համար և ընդհանրապես ցանկացած այլ մարմնից, որի շահերը կարող են հակասել քննության աշխատանքներն իրականացնելու ունակությանը, առանց այլ կազմակերպությունների միջամտության կամ ազդեցության:

20. Պատահարներ քննող մարմինը և քննության նպատակով ստեղծված հանձնաժողովը քննության ընթացքում որևէ այլ մարմնից չեն ստանում ցուցումներ և չեն ղեկավարվում ստացած ցուցումներով և ունեն անսահմանափակ իրավասություն քննության անցկացման նկատմամբ:

21. Պատահարներ քննող մարմինն վստահված գործունեությունը կարող է նաև ներառել ավիացիոն ոլորտում անվտանգության տեղեկատվության հավաքագրումը և վերլուծությունը, մասնավորապես, պատահարների կանխարգելման նպատակով, այնքանով, որքանով այդ գործողությունները չեն ազդում նրա անկախության վրա և պատասխանատվություն չեն կրում կարգավորող, վարչական կամ ստանդարտների առնչվող հարցերում:

22. Նախարարության ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժնի ղեկավարը պետք է ունենա քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության ոլորտում իր պարտականությունները սույն կարգին և օրենսդրությանը համապատասխան կատարելու փորձ և կոմպետենցիա:

23. Պատահարներ քննող մարմինը պետք է ունենա առնվազն մեկ առկա ավիացիոն քննություն իրականացնող (investigator), որը կարող է կատարել ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուի (investigator-in-charge) գործառույթը խոշոր պատահարի դեպքում, իսկ վերջինիս բացակայության դեպքում՝ ավիացիոն քննություն իրականացնողներ (investigator) կարող են ներգրավվել այլ պետություններից կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպություններից՝ երկկողմ համաձայնությամբ:

24. Պատահարներ քննող մարմինը պետք է ունենա որակավորված անձնակազմ և համապատասխան հարմարություններ՝ ներառյալ գրասենյակներ ու անգարներ, որոնք հնարավորություն կտան իրականացնելու օդանավի, դրա մասերի կամ բեկորների պահեստավորումն ու փորձաքննությունը:

25. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը Նախարարությանը հատկացնում է ֆինանսական միջոցներ, որոնք անհրաժեշտ են պատահարներ քննող մարմնի՝ Նախարարության ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժնի կողմից ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության անցկացման պարտականություններն ինքնուրույն կատարելու համար, ինչպես նաև վերապատրաստումների միջոցով որակավորումներ ձեռք բերելու և որակավորումները պահպանելու համար:

2. ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ, ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐԻ ԵՎ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐԻ ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

26. Հայաստանի Հանրապետության տարածքում քաղաքացիական օդանավերի հետ տեղի ունեցած պատահարի կամ լուրջ միջադեպի դեպքում քննությունն անհապաղ կազմակերպում և վարում է պատահարներ քննող մարմինը՝ Նախարարության ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության բաժինը կամ վերջինիս կողմից նշանակված հանձնաժողովը՝ Կոնվենցիայի N 13 հավելվածին համապատասխան շահագրգիռ օտարերկրյա պետությունների և անհրաժեշտության դեպքում Միջպետական ավիացիոն կոմիտեի մասնակցությամբ, միջկառավարական համաձայնագրին համապատասխան՝ ղեկավարվելով սույն կարգով:

27. Անօդաչու ավիացիոն համակարգերի նկատմամբ քննության անցկացման դեպքում ուսումնասիրվում են միայն այն օդանավերը, որոնք սերտիֆիկացված են Կոնվենցիայի «Օդանավի թռիչքային պիտանիություն» N 8 հավելվածի համաձայն կամ շահագործվում են Կոնվենցիայի N 6 հավելվածի համաձայն:

28. Հայաստանի Հանրապետության օդանավերի և Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օտարերկրյա պետությունների օդանավերի հետ տեղի ունեցած միջադեպերի քննությունը կազմակերպում և վարում է Կոմիտեն՝ համաձայն «Ավիացիայի մասին» օրենքի 54-րդ հոդվածի 4-րդ մասի:

29. Համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի՝ իրադարձության վայրի պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին պատահարի կամ լուրջ միջադեպի քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ: Ցանկացած դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կիրառում է բոլոր միջոցները՝ այդպիսի քննությանն օժանդակելու նպատակով:

30. Լուրջ միջադեպերի դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կարող է ուսումնասիրել գրանցման պետությանը կամ շահագործող պետությանը քննության անցկացման լիազորությունների փոխանցման հարցը, մասնավորապես, այն դեպքերում, երբ քննության անցկացումը կարող է օգտակար կամ ավելի նպատակահարմար լինել այդ պետություններից որևէ մեկի համար:

31. Եթե պատահարը հանդիսացել է քաղաքացիական օդանավը պետական օդանավի հետ բախման հետևանք, ապա պատահարի քննության հանձնաժողովի կազմը նշանակվում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության որոշմամբ:

32. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության նպատակով հանձնաժողովի նշանակելու լիազորված մարմինը նշանակում է հանձնաժողովի նախագահին, տեղակալին (տեղակալներին) և հանձնաժողովի այլ անդամներին:

33. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովը վարում է քննությունը՝ ղեկավարվելով «Ավիացիայի մասին» օրենքով և սույն կարգով: Իսկ քաղաքացիական օդանավի և պետական օդանավի հետ բախման հետևանքով տեղի ունեցած պատահարի դեպքում քննության հանձնաժողովը վարում է քննությունը՝ ղեկավարվելով «Ավիացիայի մասին» օրենքով և սույն կարգով՝ ներգրավելով Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարության ավիացիայի վարչության համապատասխան ներկայացուցիչներին:

34. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի աշխատանքներում ներգրավված մասնագետները կարող են ընդգրկվել նրա աշխատանքային մարմինների (աշխատանքային խմբերի) կազմում կամ հանդես գալ որպես փորձագետներ:

35. Ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի, դրա աշխատանքային մարմինների կազմում կամ որպես փորձագետներ աշխատելու համար կարող են ներգրավվել պատահարներ քննող մարմնի աշխատողները, քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների մասնագետները, շահագրգիռ պետական մարմինների լիազոր ներկայացուցիչները, գիտահետազոտական և նախագծային կազմակերպությունների, ավիացիոն տեխնիկա արտադրողների և շահագործողների, ավիացիոն օդերևութաբանական, բժշկական և այլ կազմակերպությունների մասնագետները:

36. Անհրաժեշտության դեպքում ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի մեջ կարող են ներգրավվել նաև Կոմիտեի որակավորված մասնագետները:

37. Ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի, դրա աշխատանքային մարմինների կազմում կամ որպես փորձագետներ ներգրավված մասնագետները քննության ընթացքում պատասխանատու են պատահարներ քննող մարմնի, հանձնաժողովի, ինչպես նաև ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուի (investigator-in-charge) առջև և ազատվում են ծառայողական պարտականություններից քննության ընթացքում:

38. Քննությունը մասնակցող մասնագետները պատահարի և լուրջ միջադեպի հետ չպետք է լինեն շահերի բախման մեջ: Քննության մասնագետները պարտավորվում են պահպանել քննության գործընթացի գաղտնիությունը:

39. Հանձնաժողովի նախագահը, հանձնաժողովի նախագահի տեղակալը (տեղակալները), հանձնաժողովի և աշխատանքային խմբերի անդամներն ու փորձագետները չեն կարող ներկայացնել ապահովագրական ընկերության շահերը:

40. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննությանը մասնակցող մասնագետները հանձնաժողովի ենթակայության տակ գտնվում են այնքան ժամանակ, որքան անհրաժեշտ է պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության շահերից ելնելով աշխատանքներ կատարելու համար:

41. Իրավապահ մարմինների ներկայացուցիչները Կոնվենցիայով և օրենքներով նախատեսված դեպքերում պատահարի քննության հետ կապված իրենց աշխատանքների ընթացքում համագործակցում են հանձնաժողովի նախագահի հետ և կարող են ներկա գտնվել հանձնաժողովի նիստերին:

42. Պատահարի քննության հանձնաժողովի անդամները, ինչպես նաև քննությունում ներգրավված անձինք գործուղման վկայականը ներկայացնելիս օգտվում են քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպության, անկախ կազմակերպական-իրավական ձևից, օդանավերի ծառայողական տոմս ստանալու իրավունքներից՝ պատահարի վայր ավիացիոն քննություն իրականացնողներին (investigator) և հանձնաժողովի անդամներին տեղ հասցնելու մասին օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայի (IATA) N 788 բանաձևի հաշվառմամբ:

43. Պետական կառավարման հանրապետական և տարածքային մարմինները, զորամասերի հրամանատարությունը աջակցություն են ցուցաբերում հանձնաժողովին, այդ թվում՝ հանձնաժողովի տրամադրության տակ են փոխանցում անհրաժեշտ ուժեր և միջոցներ, ինչպես նաև միջոցներ են ձեռնարկում պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրի պահպանության ապահովման, պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրում աշխատանքի համար պայմանների ստեղծման ուղղությամբ: Ելնելով քննության շահերից՝ ապահովում են ավիացիոն տեխնիկայի փոխադրումը և անհրաժեշտ աշխատանքների ու հետազոտությունների կատարումը:

44. Տարածքային կառավարման մարմինները քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող կազմակերպությունների ներգրավմամբ հանձնաժողովի անդամների և քննության գործում ընդգրկված մասնագետների համար ստեղծում են բոլոր անհրաժեշտ պայմանները՝ պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրում աշխատանքների կատարման համար՝ համաձայն ԻԿԱՕ դոկ 9756 փաստաթղթի:

45. Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան՝ քննության նպատակով պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրում կատարվող աշխատանքները հավասարեցվում են արտակարգ իրավիճակների վերացման աշխատանքներին:

46. Պատահարի կամ լուրջ միջադեպի քննության աշխատանքների ֆինանսավորումը կատարվում է Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի միջոցների հաշվին:

3. ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ ԵՎ ԿԱՐԳԸ

47. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի նախագահը կազմակերպում, վարում և վերահսկում է քննության բոլոր փուլերը, համակարգում է քննության բոլոր մասնակիցների գործողությունները:

48. Քննության հիմնական մեթոդական և կազմակերպական հարցերի վերաբերյալ որոշումներն ընդունվում են հանձնաժողովի կողմից, ընդ որում՝ հանձնաժողովի նախագահն ունի վերջնական որոշման իրավունք: Ընդունված որոշմանը չհամաձայնելու դեպքում հանձնաժողովի անդամն իրավունք ունի այդ մասին իր կարծիքն արտահայտելու գրավոր ձևով, ինչը կցվում է վերջնական հաշվետվությանը:

49. Պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայր ժամանելուն պես հանձնաժողովի նախագահն այդ մասին տեղեկացնում է տարածքային կառավարման մարմնի ղեկավարին, անցկացնում է կազմակերպական նիստ, որի ժամանակ հայտարարում է հանձնաժողով նշանակելու մասին որոշումը (հրամանը), լսում է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի հանգամանքների և կատարված աշխատանքների վերաբերյալ նախական գործողություններ իրականացրած պաշտոնատար անձանց, ստեղծում է հանձնաժողովի աշխատանքային խմբեր, որոշում է քննության սկզբնական փուլում աշխատանքների հիմնական ուղղությունները, տալիս է անհրաժեշտ օպերատիվ ցուցումներ:

50. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության հետ կապված հարցերի վերաբերյալ հանձնաժողովի նախագահի ցուցումները պարտադիր են կատարման՝ քննության և հանձնաժողովի աշխատանքի ապահովման հետ կապված բոլոր անձանց կողմից:

51. Հանձնաժողովում կարող են ստեղծվել աշխատանքային խմբեր՝ ըստ հիմնական ուղղությունների (թռիչքային, ինժեներատեխնիկական, վարչական): Թռիչքային խմբի մեջ կարող են ներառվել թռիչքային գործունեությանը, օդանավի արդյունավետությանը (aircraft performance), բժշկական կամ մարդկային գործոններին, պատահարի վկաներին, օդանավային ինքնագրերին, օդերևութաբանությանը, օդային երթևեկության ծառայություններին, օդանավակայանին, որոնողական և վթարափրկարարական աշխատանքներին, օդանավի խցիկի անվտանգությանն առնչվող խմբերը: Իսկ ինժեներատեխնիկական խմբի մեջ կարող են ներառվել տեխնիկական

սպասարկմանը, տեխնիկական գրառումներին, օդանավի համակարգերին, կառուցվածքներին, շարժիչներին, պատահարի վայրի ուսումնասիրությանը, լուսանկարահանմանը և տեսանկարահանմանն առնչվող խմբերը:

52. Կախված պատահարի և լուրջ միջադեպի հանգամանքներից և քննությունն իրականացնելու համար հասանելի որակավորված անձնակազմի քանակից՝ որոշ խմբեր կարող են միավորվել կամ որոշ խմբեր կարող են ընդհանրապես չընդգրկվել հանձնաժողովի կազմի մեջ:

53. Պատահարի և լուրջ միջադեպի վայրի սխեմայի (տեղանքի) մոտավոր պլանի կազմման ու հարցման խմբերը հանձնաժողովի նախագահի որոշմամբ ներգրավվում են թռիչքային կամ ինժեներատեխնիկական աշխատանքային խմբերի կազմում, կամ աշխատում են ինքնուրույն՝ հանձնաժողովի նախագահի կամ նրա տեղակալի ղեկավարությամբ:

54. Որոնողական և վթարափրկարարական աշխատանքների խումբն անմիջականորեն ենթարկվում է հանձնաժողովի նախագահին: Մարդկանց զոհվելու հետ չկապված դեպքերում նշված խումբը կարող է ներառվել վարչական աշխատանքային խմբի կազմում:

55. Քննությունում ներգրավված մասնագետներն ընդգրկվում են աշխատանքային խմբերի կազմում կամ իրենց մասնագիտացմանը համապատասխան հանդես են գալիս որպես առանձին հարցերի գծով փորձագետներ:

56. Պատահարի վայր քննությանը մասնակցող անձանց մուտքի թույլտվությունն իրականացվում է պատահարներ քննող մարմնի կամ հանձնաժողովի նախագահի թույլտվությամբ տրված գրությամբ:

57. Պատահարի քննության հանձնաժողովի աշխատանքն իրականացվում է ըստ պլանի, որի նախագիծը, մինչև հանձնաժողովի նախագահի կողմից հաստատվելը, քննարկվում է հանձնաժողովի նիստում: Պլանը պետք է նախատեսի հանձնաժողովի գործունեության հիմնական ուղղությունները, աշխատանքների, հետազոտությունների կատարման հաջորդականությունը, ինչպես նաև աշխատանքների կատարման ու դրանց ավարտման ժամկետների համար պատասխանատու անձանց՝ հիմնվելով ԻԿԱՕ դրկ 9756 փաստաթղթի II-րդ մասի վրա:

58. Աշխատանքային խմբերի կազմը, նրանց աշխատանքային պլանները հաստատում է հանձնաժողովի նախագահը:

59. Մինչև հանձնաժողովի աշխատանքի պլանի հաստատումը արգելվում է պատահարի վայրում կատարել որևէ աշխատանք՝ բացառությամբ արտաքին զննումից, հետքերի ֆիքսումից, որոնք կարող են անհետանալ (սառցակալում, մրեր և այլն, օդանավի շարժման հետքեր)՝ զոհվածների ու վիրավորների տարահանում, օդանավի ինքնագրերի դուրսբերում և շրջակա միջավայրի պահպանությանն ու բնակչության առողջությանը և անվտանգությանն ուղղված անհետաձգելի միջոցառումների իրականացում (անտառների ու այլ բուսականության հրդեհների մարում և այլն):

Ինքնագրերի դուրսբերումը կարող է պահանջել օդանավի ֆյուելյաժի կտրում, որը կբերի հետքերի վերացման, ուստի օդանավի ինքնագրերի դուրսբերումը պետք է իրականացնել օդանավի ընկնելու դիրքի ուղղությունն արձանագրելուց հետո:

60. Հանձնաժողովի և աշխատանքային խմբերի աշխատանքային պլանները սրբագրվում և լրացվում են քննության ընթացքում՝ ելնելով ստացված փաստացի տվյալներից:

61. Ավիացիոն տեխնիկայի օբյեկտների հետազոտումը (նրանց աշխատունակության ստուգումը) և հանձնաժողովի աշխատավայրում փորձերն անցկացվում են նախապես կազմված պլանների (ծրագրերի) համաձայն, որոնք ստորագրվում են քննությանը մասնակցող կողմերի ներկայացուցիչների կողմից, հաստատվում են հանձնաժողովի նախագահի կողմից և կցվում են քննության նյութերին:

62. Լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի նախագահը կարող է մինչև օդանավի շահագործողի, արդյունաբերության և նորոգման կազմակերպության ներկայացուցիչների ժամանումը թույլտվություն տալ չաշխատող ագրեգատի (մեքենամասի) փոխարինման և օդանավը՝ սահմանված կարգով գործարկելու այն դեպքում, երբ քննության ընթացքում անվիճելիորեն հաստատվել է, որ պատահարի պատճառ է հանդիսանում ավիացիոն տեխնիկայի փչանալը (անսարքությունը), որը կարող է վերացվել անսարք ագրեգատի (մեքենամասի) փոխարինմամբ:

63. Անսարք ագրեգատը (մեքենամասը) պահպանվում է անձեռնմխելի՝ մինչև քննությանը մասնակցող շահագրգիռ կազմակերպությունների ներկայացուցիչների ժամանումը:

64. Անսարք ագրեգատները հետազոտության ուղարկելու դեպքում օդանավը գործարկելու թույլտվություն տալիս է լուրջ միջադեպի և միջադեպի քննության հանձնաժողովը: Հանձնաժողովի որոշումն արձանագրվում է:

65. Մինչև լուրջ միջադեպի և միջադեպի քննության ավարտը՝ հանձնաժողովի նախագահի որոշմամբ թույլատրվում է օդանավի տեղափոխումը բազային օդանավակայան:

66. Հանձնաժողովի նիստերը ձևակերպվում են արձանագրություններով, որոնցում արտացոլվում են քննարկվող հարցերը, ընդունված որոշումները, հանձնաժողովի նախագահի ցուցումները: Քննարկվող հարցերի վերաբերյալ տարաձայնությունների առկայության դեպքում արձանագրությունում արտահայտվում են կողմերի դիրքորոշումները: Արձանագրությունները ստորագրվում են հանձնաժողովի նախագահի կողմից:

67. Անհրաժեշտության դեպքում կատարվում է հանձնաժողովի նիստի ձայնագրում, որի մասին արձանագրության մեջ արվում է համապատասխան նշում:

68. Հանձնաժողովի աշխատանքային խմբերի անդամների գործողությունները՝ ուղղված ապացուցողական նյութերի հավաքմանը (օդանավային և վերգետնյա ինքնագրերի և դրանց գրանցումների դուրսբերում, պահպանության հանձնում և

այլն), ինչպես նաև կապված զոհվածների թաղմանը կամ դիակիզմանը, կատարվում են նախաքննություն անցկացնող իրավապահ մարմնի գիտությամբ, եթե այդպիսին անցկացվում է:

69. Օդանավի բոլոր տարրերը, դրա տեխնիկական փաստաթղթերը (այդ թվում՝ լաբորատոր փորձարկում անցած հանգույցների ու ագրեգատների մեքենամասերը և դրանց փաստաթղթերը) պահպանվում են մինչև հետաքննության կամ նախաքննության մարմնի կամ դատարանի կողմից դրանց ոչնչացման մասին որոշման ընդունումը:

70. Հատուկ գիտելիքներ պահանջող կոնկրետ խնդիրների լուծման համար աշխատանքային խմբերի կազմում գտնվող մասնագետներից բացի՝ քննության գործընթացում կարող են ընդգրկվել նաև փորձագետներ:

71. Հանձնաժողովի աշխատանքային պլանին համապատասխան՝ փորձագետը հանձնաժողովի կամ աշխատանքային խմբի նախագահից ստանում է լուծում պահանջող հարցերի ցանկով գրավոր առաջադրանք: Փորձագետն իր աշխատանքները կատարում է ինքնուրույն (կամ փորձագետների խմբի կազմում)՝ այն համաձայնեցնելով հանձնաժողովի աշխատանքային խմբի նախագահի հետ:

72. Աշխատանքի արդյունքները ձևակերպվում են փորձագետի (փորձագետների) եզրակացության տեսքով, որը քննարկվում է հանձնաժողովի (աշխատանքային խմբի) նիստում: Քննարկման ընթացքում փորձագետի առջև կարող են դրվել լրացուցիչ հարցեր, որոնց պատասխանները ձևակերպվում են փորձագիտական եզրակացության տեսքով:

73. Փորձագիտական եզրակացությունը քննարկվում է հանձնաժողովի (աշխատանքային խմբի) կողմից, ընդունվում է ի գիտություն և կցվում քննության նյութերին:

74. Աշխատանքային խմբերում կատարված աշխատանքների արդյունքները ձևակերպվում են հաշվետվություններով, որոնք քննարկվում են հանձնաժողովի (աշխատանքային խմբի) կողմից, ընդունվում են ի գիտություն և կցվում են քննության նյութերին:

75. Պատահարի կամ լուրջ միջադեպի քննության հանձնաժողովի հանրագումարային փաստաթղթեր են հանդիսանում պատահարի քննության վերջնական հաշվետվությունը և լուրջ միջադեպի քննության վերջնական հաշվետվությունը (այսուհետ՝ վերջնական հաշվետվություն), որը կազմվում է աշխատանքային խմբերի նյութերի, հետազոտությունների և փորձագիտության արդյունքների, ինչպես նաև հանձնաժողովի տրամադրության տակ գտնվող այլ տեղեկատվության հաշվառմամբ և ձևակերպվում է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածին համապատասխան:

76. Միջադեպի քննության հանձնաժողովի հանրագումարային փաստաթղթեր են հանդիսանում միջադեպի քննության հաշվետվությունը, որը կարող է կազմվել՝ համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի:

4. ՊԱՏԱՀԱՐԻ ԿԱՄ ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ՄԱՍԻՆ ԱՀԱՋԱՆԳՈՒՄԸ ԵՎ ՀԱՂՈՐԴԱԳՐԻ ԾԱՆՈՒՑՈՒՄԸ

1. ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎՈՂ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՔՈՒՄ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՑԱԾ ՄԵԿ ԱՅԼ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎՈՂ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕԴԱՆԱՎԵՐԻ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐ ԵՎ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐ

77. Իրադարձության վայրի պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Հիմնականում պատահարի մասին առաջնահերթ տեղեկանում են պատահարից փրկվածները կամ վկաները: Փրկված անձնակազմի անդամներն իրականացնում են անհապաղ գործողություններ պատահարի դեպքում: Պատահարի վկաները կամ ավիացիոն պատահարից ողջ մնացած ուղևորները հնարավորության դեպքում պետք է տեղեկացնեն Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարության ոստիկանությանը և փրկարար ծառայությանը, իսկ օդանավակայանի տարածքում լինելու դեպքում՝ նաև օդանավակայանի ղեկավարությանը: Պատահարի մասին տեղեկանալուց հետո Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարության ոստիկանությունը և օդանավակայանի ղեկավարությունը պատահարի մասին պետք է անհապաղ տեղեկացնեն պատահարներ քննող մարմնին (սխեմա 1-ը կցվում է):

2) Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպության ղեկավարները կամ թռիչքների անվտանգության ապահովման գծով պատասխանատուները պատահարի կամ լուրջ միջադեպի մասին տեղեկություն ստանալիս անմիջապես ահազանգում են «Հայաէրոնավիգացիա» փակ բաժնետիրական ընկերության կենտրոնական կարգավարական ծառայությանը, որն իր հերթին գործում է ահազանգի մասին սխեմային համապատասխան (սխեմա 1): Սույն դրույթը չի բացառում, որ ցանկացած ներգրավված անձ, որը տեղեկանում է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի մասին, պետք է անհապաղ տեղեկացնի դրա մասին պատահարներ քննող մարմնին:

3) Պատահարի և լուրջ միջադեպի մասին ահազանգը ստանալուն պես Կոմիտեն տեղի ունեցածի մասին անմիջապես տեղեկացնում է պատահարներ քննող մարմնին, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարությանը, Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարությանը, Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության ծառայությանը, ՀՀ քննչական կոմիտեին և Հայաստանի Հանրապետության դատախազությանը: Օտարերկրյա պետության օդանավի հետ տեղի ունեցած պատահարի մասին տեղեկությունը Կոմիտեն ներկայացնում է նաև Հայաստանի Հանրապետության արտաքին գործերի նախարարություն: Պատահարի դեպքում, որի արդյունքում գրանցվել են

լուրջ մարմնական կամ մահացու վնասվածքներ, Կոմիտեն պատահարի մասին տեղեկությունը ներկայացնում է նաև Հայաստանի Հանրապետության առողջապահության նախարարությանը:

4) Օտարերկրյա պետության տարածքում Հայաստանի Հանրապետության օդանավի հետ տեղի ունեցած պատահարի կամ լուրջ միջադեպի մասին սկզբնական հաղորդումը, որպես կանոն, իրադարձության վայրի պետությունում Հայաստանի Հանրապետության դիվանագիտական ներկայացուցչությունների կողմից հաղորդվում է պատահարներ քննող մարմնին, որն իր հերթին տեղեկացնում է Կոմիտեին և Հայաստանի Հանրապետության դատախազությանը:

5) Ավիացիոն պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի քննության նպատակով հանձնաժողովի ձևավորման և կազմավորման համար Կոմիտեի կողմից կազմվում է պատահարի, լուրջ միջադեպի և միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիր (notification)՝ հիմնված քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կողմից տրված տեղեկատվության վրա:

6) Ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության նպատակով հանձնաժողովի ձևավորման և կազմավորման համար Կոմիտեի կողմից կազմված պատահարի և լուրջ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը (notification) ուղարկվում է պատահարներ քննող մարմնին, որի լիազորությունների մեջ է մտնում Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարությանը, Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարությանը, Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության ծառայությանը, Հայաստանի Հանրապետության քննչական կոմիտեին և Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան մարզպետին պատահարի և լուրջ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը (notification) փոխանցելը:

7) Այն դեպքում, երբ պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցվում է այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ, պատահարներ քննող մարմինը վերջինիս է փոխանցում պատահարի և լուրջ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը (notification):

8) Օտարերկրյա պետությունում գրանցված, նախագծված, արտադրված քաղաքացիական օդանավի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը ստանալով, իրադարձության վայրի պետությունը, Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 4.2-րդ, 4.3-րդ և 4.4-րդ կետերին համապատասխան, առանց հապաղելու, ամենահարմար և ամենաարագ միջոցով կամ միջոցներով (հեռախոս, ֆաքսիմիլե, էլեկտրոնային փոստ կամ Աէրոնավիգացիոն հեռահաղորդակցության ֆիքսված կապի (AFTN)) ծանուցագրեր է ուղարկում՝

- ա. գրանցման պետություն,
- բ. շահագործող պետություն,
- գ. նախագծող պետություն,

դ. արտադրող պետություն,

ե. ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section)՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրքառեակտիվ օդանավի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի դեպքում: Հաղորդագրի փոխանցման սխեման ներկայացված է սույն հավելվածի սխեմա 2-ում:

9) Եթե իրադարձության վայրի պետությունը տեղյակ չէ օտարերկրյա պետությունում օդանավի հետ կատարված լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մասին, ապա գրանցման պետությունը կամ շահագործող պետությունը դրա մասին տեղեկանալու դեպքում ծանուցում է ուղարկում իրադարձության վայրի, նախագծող և արտադրող պետություններին:

10) Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը պետք է գրված լինի պարզ լեզվով և պարունակի հնարավորինս հասանելի տեղեկատվություն՝

ա. իրադարձության տեսակը. պատահարների դեպքում կիրառվում է ACCID հապավումը, լուրջ միջադեպերի դեպքում՝ SINCID, իսկ միջադեպերի դեպքում՝ INCID,

բ. օդանավի տեսակը, ազգային և գրանցման նիշերը, գործարանային համարը, պատկանելությունը,

գ. օդանավի սեփականատիրոջ, շահագործողի, նախագծողի, արտադրողի և վարձակալի անվանումը, եթե այդպիսիք կան,

դ. օդանավի հրամանատարի որակավորումը և անձնակազմի անդամների և ուղևորների քաղաքացիությունը,

ե. պատահարի կամ միջադեպի ամսաթիվը, ժամանակը (տեղական և համա-կարգված համաշխարհային ժամ), վայրը,

զ. չվերթի համարը, թռիչքի վերջին կետը և վայրէջքի նախատեսված կետը,

է. օդանավի տեղադրությունը՝ հեշտ որոշվող որևէ աշխարհագրական կետի, լայնության և երկայնության համեմատ,

ը. տեղանքի ֆիզիկաաշխարհագրական բնութագիրը, որտեղ տեղի է ունեցել պատահարը կամ միջադեպը, ինչպես նաև տվյալ տարածք մուտք գործելու դժվարությունները կամ տարածք հասնելու հատուկ պահանջները,

թ. պատահարի կամ միջադեպի նկարագրությունը և օդանավին հասցված վնասի չափը,

ժ. օդանավում վտանգավոր բեռների առկայությունը և բնույթը,

ժա. օդանավում գտնվող ուղևորների և անձնակազմի անդամների թիվը, այդ թվում՝ զոհերի և մարմնական վնասվածք ստացածների, ինչպես նաև զոհված և մարմնական վնասվածք ստացած անձանց թիվը, որոնք չեն գտնվել օդանավում,

ժբ. պատահարի կամ միջադեպի շրջանում օդերևութաբանական պայմանները,

ժգ. նշումներ այն մասին, թե արդյո՞ք քննությունն ամբողջովին անցկացվելու է իրադարձության վայրի պետության պատահարներ քննող մարմնի կողմից, թե՛ իրադարձության վայրի պետությունը մասնակիորեն կամ լիովին քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցում է այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ,

ժդ. նշումներ կապի հաստատման միջոցների մասին՝ ցանկացած պահի ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուի (investigator-in-charge) և իրադարձության վայրի պետության պատահարներ քննող մարմնի հետ հաղորդակցվելու համար,

ժե. տվյալ պահին պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մասին հայտնի այլ հավաստի տեղեկություններ:

11) Աէրոնավիգացիոն հեռահաղորդակցության ֆիքսված կապի (AFTN) միջոցով օդանավերի պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի քննության համար պատասխանատու մարմիններին ուղարկվող հաղորդագրություններում օգտագործվում է 8 տառանոց հասցեատիրոջ ցուցիչ: Այս ցուցիչը կազմված է 4 տառանոց ԻԿԱՕ տեղորոշման ցուցիչից և 4 տառից բաղկացած «YLYX» նշանից: 8 տառանոց հասցեատիրոջ ցուցիչները և դրանց համապատասխան հաղորդակցության հասցեները հրապարակվում են ԻԿԱՕ դոկ 8585/210 «Օդանավ շահագործող գործակալությունների, ավիացիոն մարմինների և ծառայությունների ցուցիչներ» փաստաթղթում: Հանրային հեռահաղորդակցության ծառայությունների համար այս ցուցիչը չի կիրառվում: Նման դեպքերում անհրաժեշտ է օգտագործել փոստային կամ հեռագրական հասցե:

12) Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագիրը կազմվում է ԻԿԱՕ-ի աշխատանքային լեզուներից մեկով՝ հաշվի առնելով ստացողի (ստացողների) լեզուն, հնարավորության դեպքում առանց անհարկի ուշացումների:

13) Իրադարձության վայրի պետությունը, որքան հնարավոր է շուտ, պետք է ուղարկի հաղորդագրի մեջ չնշված մանրամասները, ինչպես նաև այլ հայտնի տեղեկատվություն:

78. Սույն կարգի 79-րդ կետի 10-րդ ենթակետում նշված տեղեկություններից որևէ մեկի բացակայությունը չպետք է ուշացնի սկզբնական տեղեկության ներկայացումը: Հաղորդագրի մեջ չեն ներառվում պատահարի կամ միջադեպի հանգամանքների և պատճառների մասին ենթադրական տեղեկություններ:

79. Գրանցման պետության, շահագործող պետության, նախագծող պետության և արտադրող պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Գրանցման պետությունը, շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը կարող են հաստատել պատահարի կամ միջադեպի վերաբերյալ հաղորդագրի ստացումը:

2) Հաղորդագիրն ստանալուց հետո գրանցման պետությունը, շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը պետք է, որքան

հնարավոր է շուտ, իրադարձության վայրի պետությանը տրամադրեն իրենց հասանելի տեղեկատվությունը պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մեջ ներգրավված ինքնաթիռի և թռիչքի անձնակազմի վերաբերյալ: Յուրաքանչյուր պետություն պետք է նաև տեղեկացնի իրադարձության վայրի պետությանը՝ արդյո՞ք մտադիր է նշանակել լիազոր ներկայացուցիչ, և եթե նշանակվել է լիազոր ներկայացուցիչ, պետք է իրադարձության վայրի պետությանը ներկայացնի լիազոր ներկայացուցչի անունը և կոնտակտային տվյալները, ինչպես նաև ժամանման ամսաթիվը, եթե լիազոր ներկայացուցիչը մեկնելու է իրադարձության վայրի պետություն:

3) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 18-րդ կետի համաձայն՝ գրանցման պետությունը, շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունն իրավունք ունեն նշանակելու լիազոր ներկայացուցիչ՝ քննությանը մասնակցելու համար:

4) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 22-րդ կետի համաձայն՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի պատահարի քննությունը վարող պետության պահանջով գրանցման պետությունը, շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը պարտավորվում են նշանակել լիազոր ներկայացուցիչ՝ ապահովելով իրենց ներկայությունը և մասնակցությունը քննությանը:

5) Պատահարի մասին հաղորդագիրը ծանուցելուց անմիջապես հետո օդանավ շահագործողները ոչ ուշ, քան 2 ժամվա ընթացքում քննություն իրականացնող պետության պատահարներ քննող մարմնին ներկայացնում են պատահարի ենթարկված օդանավում գտնվող բոլոր անձանց մասին առկա տեղեկատվությունը:

6) Պատահարի մասին հաղորդագիրը ծանուցելուց անմիջապես հետո օդանավ շահագործողները շահագործող պետության պատահարներ քննող մարմնին ներկայացնում են օդանավում գտնվող վտանգավոր բեռների ցանկի մասին:

7) Շահագործող պետությունը, ստանալով ծանուցումը, սեղմ ժամկետում, օգտագործելով իր տրամադրության տակ գտնվող արագ միջոցները, իրադարձության վայրի պետությանը ներկայացնում է մանրամասն տեղեկատվություն օդանավում առկա վտանգավոր բեռների մասին:

8) Պատահարի ենթարկված օդանավում գտնվող բոլոր անձանց և վտանգավոր բեռների վերաբերյալ տեղեկատվությունը տրամադրվում է պատահարներ քննող մարմնին և այն մարմիններին, որոնք զբաղվում են պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնություն ցուցաբերելու հարցերով, ինչպես նաև բժշկական հաստատություններին, որոնց անհրաժեշտ է այդ տեղեկատվությունը՝ տուժածներին բժշկական օգնություն ցուցաբերելու համար:

9) Որպեսզի հնարավորություն տրվի ուղևորների մերձավոր ազգականներին արագ տեղեկատվություն ստանալու իրենց մերձավոր ազգականների՝ պատահարի ենթարկված օդանավում գտնվելու վերաբերյալ, օդանավ շահագործողները պետք է

ուղևորներին հնարավորություն ընձեռեն ներկայացնելու այն անձի տվյալները, որի հետ կարելի է կապ հաստատել պատահարի դեպքում: Այս տեղեկատվությունը կարող է օգտագործվել օդանավ շահագործողների կողմից միայն պատահարի դեպքում և չպետք է տրամադրվի երրորդ կողմերին կամ օգտագործվի առևտրային նպատակներով:

10) Օդանավում գտնվող անձանց անունները չեն հրապարակվում, քանի դեռ այդ անձանց մերձավոր ազգականները չեն տեղեկացվել համապատասխան մարմինների կողմից: Օդանավում գտնվող անձանց անունները կարող են հրապարակվել միայն մերձավոր ազգականների համաձայնությունը ստանալուց հետո:

2. ԳՐԱՆՑՄԱՆ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՔՈՒՄ, ՈՉ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎՈՂ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՔՈՒՄ ԿԱՄ ՈՐԵՎԷ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՔԻՑ ԴՈՒՐՍ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՑԱԾ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐ, ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐ ԿԱՄ ՄԻՋԱԴԵՊԵՐ

80. Գրանցման պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Երբ գրանցման պետությունն է սկսում պատահարի կամ միջադեպի քննությունը, այդ տվյալ պետությունը Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 4.2-րդ և 4.3-րդ կետերին համապատասխան, առանց հապաղելու ամենահարմար և ամենաարագ միջոցով կամ միջոցներով (հեռախոս, ֆաքսիմիլե, էլեկտրոնային փոստ կամ Աէրոնավիգացիոն հեռահաղորդակցության ֆիքսված կապ (AFTN)) ծանուցագրեր է ուղարկում՝

ա. շահագործող պետությանը,

բ. նախագծող պետությանը,

գ. արտադրող պետությանը,

դ. ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section)՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրբառեակտիվ օդանավի պատահարի կամ լուրջ միջադեպի դեպքում:

81. Փրկարարական համակարգման կենտրոնի կողմից աղետալի փուլի մասին գրանցման պետությանը ծանուցելու դրույթը ներառված է Կոնվենցիայի «Որոնողափրկարարական աշխատանքներ» N 12 հավելվածում:

82. Շահագործող պետության, նախագծող պետության և արտադրող պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը կարող են հաստատել պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մասին ծանուցման ստացումը:

2) Ծանուցումը ստանալուց հետո շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը պետք է, որքան հնարավոր է շուտ, գրանցման պետության խնդրանքով տրամադրեն վերջինիս իրենց հասանելի տեղեկատվություն՝ պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մեջ ներգրավված ինքնաթիռի և

թոփչքի անձնակազմի վերաբերյալ: Յուրաքանչյուր պետություն պետք է նաև տեղեկացնի գրանցման պետությանը, թե արդյոք մտադիր է նշանակել լիազոր ներկայացուցիչ, և եթե նշանակվել է լիազոր ներկայացուցիչ, պետք է իրադարձության վայրի պետությանը ներկայացնի լիազոր ներկայացուցչի անունը և կոնտակտային տվյալները, ինչպես նաև ժամանման ամսաթիվը, եթե լիազոր ներկայացուցիչը մեկնելու է իրադարձության վայրի պետություն:

3) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 18-րդ կետի համաձայն՝ շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունն իրավունք ունեն նշանակելու լիազոր ներկայացուցիչ՝ քննությանը մասնակցելու համար:

4) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 22-րդ կետի համաձայն՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի պատահարի քննությունը վարող պետության պահանջով շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունը պարտավորվում են նշանակել լիազոր ներկայացուցիչ՝ ապահովելով իրենց ներկայությունը և մասնակցությունը քննությանը:

5) Շահագործող պետությունը, ստանալով ծանուցումը, սեղմ ժամկետում, օգտագործելով իր տրամադրության տակ գտնվող արագ միջոցները, գրանցման պետությանը ներկայացնում է մանրամասն տեղեկատվություն օդանավում առկա վտանգավոր բեռների մասին:

5. ԱՊԱՑՈՒՅՑՆԵՐԻ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆ, ՊԱՀՊԱՆՈՒՄ ԵՎ ՕԴԱՆԱՎԵՐԻ ՀԵՌԱՑՈՒՄ

83. Իրադարձության վայրի պետությունը ձեռնարկում է բոլոր միջոցները՝ ապացույցները պաշտպանելու և օդանավի և դրա տարրերի անվտանգ պահպանությունն ապահովելու համար այնքան ժամանակ, որքան անհրաժեշտ է քննության նպատակների համար:

84. Ապացույցների պաշտպանությունը ներառում է ցանկացած ապացույցի պահպանումը լուսանկարչական կամ այլ միջոցներով, որոնք կարող են հեռացվել, վերացվել, կորցնել կամ ոչնչացվել: Ապացույցների անվտանգ հսկողությունը ներառում է պաշտպանություն հետագա վնասներից, չարտոնված անձանց մուտքից, թալանից և վատթարացումից:

85. Մինչև պատահարներ քննող մարմնի, հանձնաժողովի, ինչպես նաև ավիացիոն քննություն իրականացնողի (investigator) ժամանումը ոչ ոք իրավասու չէ փոփոխության ենթարկելու պատահարի վայրի վիճակը, պատահարի վայրից նմուշներ վերցնելու, տեղաշարժելու կամ նմուշառում վերցնելու օդանավից, դրա մասերից կամ բեկորներից, տեղափոխելու կամ հեռացնելու դրանք՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ նմանատիպ գործողություններն անհրաժեշտ են անվտանգության նկատառումներից ելնելով կամ տուժածներին օգնություն ցույց տալու համար կամ տեղանքը

վերահսկող իրավապահ մարմնի թույլտվությամբ և հնարավորության դեպքում՝ պատահարներ քննող մարմնի հետ խորհրդակցելու դեպքում:

86. Պատահարի կամ լուրջ միջադեպի մեջ ներգրավված ցանկացած անձ պետք է ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ քայլերը՝ պատահարին կամ լուրջ միջադեպին առնչվող փաստաթղթերը, նյութերը և ձայնագրությունները պահպանելու համար, մասնավորապես՝ թռիչքից հետո խոսակցությունների և ձայնագրությունների ջնջումը կանխելու նպատակով:

87. Օդանավի բեկորների նկատմամբ վերահսկողությունը ներկայացված է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.6-րդ կետում:

88. Օդանավի ինքնագրերի ապացույցների պաշտպանությունը պահանջում է, որ ինքնագիր սարքի և դրա ձայնագրությունների վերականգնումն ու մշակումը հանձնարարվի միայն որակավորված անձնակազմին:

89. Եթե գրանցման, շահագործող, նախագծող կամ արտադրող պետությունը միջնորդում է, որ օդանավը, դրա տարրերը կամ որևէ այլ ապացույց մնա անձեռնմխելի մինչև այդ միջնորդությամբ դիմած պետության լիազոր ներկայացուցչի կողմից զննվելը, ապա իրադարձության վայրի պետության կողմից ձեռնարկվում են բոլոր անհրաժեշտ միջոցները, որքանով դրանք գործնականորեն իրագործելի են և համապատասխանում են քննությունը պատշաճ կերպով իրականացնելուն՝ այն պայմանով, որ օդանավը կարող է տեղաշարժվել այնքանով, որքանով դա անհրաժեշտ է՝ մարդկանց, կենդանիներին, բեռներ և թանկարժեք իրերը դուրս բերելու, հրդեհի կամ այլ պատճառներով դրանց ոչնչացումը կանխելու կամ օդային երթևեկության, այլ տրանսպորտի կամ հանրության համար որևէ վտանգ հանդիսացող կամ խոչընդոտները վերացնելու համար, և պայմանով, որ դա չի հանգեցնում օդանավը շահագործման վերադարձնելու անհարկի ուշացման, որքանով դա հնարավոր է:

90. Իրադարձության վայրի պետությունն ազատում է օդանավը, այն ամենը, ինչ գտնվում է դրա վրա կամ դրա որոշ մասերը պահպանությունից՝ այն պահից, երբ դրանք այլևս անհրաժեշտ չեն քննության համար, կամ որոշ անձանց, որոնք համապատասխանաբար նշանակված են գրանցման կամ շահագործող պետության կողմից: Այն դեպքում, եթե օդանավը, այն ամենը, ինչ գտնվում է դրա վրա կամ դրա որոշ մասերը գտնվում են այնպիսի վայրում, որի մուտքը Հայաստանի Հանրապետության կառավարության լիազոր մարմինը գտնում է անհնար, ապա իրականացվում է դրանց տեղափոխումն այնպիսի վայր, որտեղ հնարավոր է մուտք գործել:

6. ՊԱՏԱՀԱՐԻ ԿԱՄ ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ԺԱՄԱՆԱԿ ԱՌԱՋՆԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

91. Օդանավակայանի տարածքում պատահարի կամ լուրջ միջադեպի պահից սկսած՝ իրադարձության վայրում առաջնային գործողությունների անցկացման պատասխանատվությունը դրվում է օդանավակայանի ոստիկանության և փրկարար

ծառայությունների վրա, իսկ մինչև տվյալ օդանավակայանի համապատասխան աշխատակիցների ժամանումը՝ օդանավի անձնակազմի անդամների վրա:

92. Օդանավակայանի տարածքից դուրս տեղի ունեցած պատահարի և լուրջ միջադեպի դեպքում առաջնային գործողությունների անցկացման պատասխանատվությունը դրվում է ՀՀ մարզային փրկարար ծառայության և ՀՀ ոստիկանության մարզային վարչությունների, բաժինների և բաժանմունքների ներկայացուցիչների վրա, իսկ մինչև համապատասխան աշխատակիցների ժամանումը՝ օդանավի անձնակազմի անդամների վրա:

93. Օդանավի անձնակազմի, ինչպես նաև իրադարձության վայր ժամանած անձանց առաջնահերթ գործառույթն է տուժածներին փրկելը և օգնություն ցուցաբերելը, ինչպես նաև գույքի պաշտպանությունը հասանելի միջոցների շրջանակներում ապահովելը:

94. Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող յուրաքանչյուր կազմակերպությունում մշակվում է հրահանգ, որը սույն կարգի շրջանակներում որոշում է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի ժամանակ կոնկրետ պաշտոնատար անձանց գործողությունների կարգը, իրավունքները և պարտականությունները:

95. Մարդկային զոհերով պատահարի ենթարկված օդանավի անձնակազմի անդամները, տարածաշրջանի գործադիր իշխանության տարածքային կառավարման մարմինները մինչև պատահարներ քննող մարմնի, ինչպես նաև պատահարի քննության հանձնաժողովի ժամանումը պետք է կազմակերպեն պատահարի ենթարկված օդանավի, նրա կառուցվածքային մասերի ու բեկորների, օբյեկտիվ վերահսկման օդանավային և վերգետնյա միջոցների, օդանավում գտնվող և դրսից պատահարի մեջ ներքաշված առարկաների պահպանության ապահովումը:

96. Հանձնաժողովի՝ պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայր ժամանելու պահից քննության բոլոր գործողությունների պատասխանատվությունը դրվում է հանձնաժողովի նախագահի վրա:

97. Իրադարձության վայրի քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպությունը, ստանալով հաղորդում օդանավակայանի տարածքում տեղի ունեցած պատահարի մասին, փոխհամագործակցելով ոստիկանության և փրկարար ծառայության հետ կամ տարածքային ստորաբաժանման և տարածքային կառավարման համապատասխան մարմինների հետ՝

1) պատահարի մասին տեղեկացնում է պատահարներ քննող մարմնին.

2) կազմակերպում է որոնման և վթարափրկարարական աշխատանքների անցկացումը՝ անհրաժեշտության դեպքում ներգրավելով փոխհամագործակցող ուժեր.

3) ժամանում է պատահարի վայր՝ ուղևորների և անձնակազմի անդամներին փրկելու, հրդեհը մարելու կամ այն կանխելու, ապացուցողական նյութերի պահպանման ուղղությամբ լրացուցիչ միջոցներ ձեռնարկելու անհրաժեշտության որոշման նպատակով.

4) ապահովում է օդանավի բեկորների պաշտպանությունը հրդեհից և այլ վտանգներից.

5) կազմակերպում է պատահարի վայրի պահպանությունը, անհրաժեշտության դեպքում, տվյալ շրջանում տեղակայված զորամասերի հետ համատեղ, ապահովում է օդանավի և դրա պարունակության կամ կործանված մասերի (բացառությամբ այն դեպքերի, երբ անհրաժեշտ է բեկորների տակից դուրս հանել տուժածներին) անձեռնմխելիությունը.

6) պատահարի վայր թույլատրում է մուտք գործել միայն այն անձանց, որոնք լիազորված են պատահարներ քննող մարմնի կողմից.

7) միջոցներ է ձեռնարկում պատահարի վայր կողմնակի անձանց մուտքը բացառելու ուղղությամբ.

8) 5700 կիլոգրամից ավելի առավելագույն հավաստագրված վերթիռային մասսայով ինքնաթիռների պատահարների դեպքում բացառում է դիակների և իրերի տեղափոխումը մինչև պատահարներ քննող հանձնաժողովի ժամանելը.

9) անհրաժեշտության դեպքում տալիս է ցուցումներ զոհվածների դիակների և իրերի տեղափոխման վերաբերյալ՝ դրանք լուսանկարելուց և օդանավի հիմնական մասերի նկատմամբ դրանց տեղադրման սխեման կազմելուց հետո: Այս դեպքում հնարավորինս պետք է խուսափել օդանավի բեկորները քանդելուց և վնասելուց.

10) կազմակերպում է անձնակազմի անդամների և ավիացիոն անձնակազմի այլ անձանց առողջական վիճակի բժշկական հսկողությունը.

11) ստանում է բացատրագրեր անձնակազմի անդամներից և թռիչքի նախապատրաստման ու ապահովման համար պատասխանատու պաշտոնատար անձանցից.

12) ձեռնարկում է անհրաժեշտ միջոցներ օդանավի բեկորների, պատահարի վայրում հայտնված օդանավային փաստաթղթերի և ինքնագրերի պահպանման ուղղությամբ: Եթե օդանավի ինքնագրերը գտնվում են ագրեսիվ հեղուկների ազդեցության տակ կամ հրդեհի օջախում, ապա դրանք պետք է անհապաղ հեռացնել այդտեղից և ձեռնարկելով միջոցներ տեղեկատվության պահպանման ուղղությամբ՝ կազմել բացատրագիր՝ ներառելով ինքնագրերի արտաքին վիճակի ու դրանց գտնվելու վայրի մասին նկարագրական տեղեկատվությունը: Մյուս դեպքերում ինքնագրերի տեղափոխում չի կատարվում.

13) անհրաժեշտության դեպքում կազմակերպում է պատահարի վայրին հարող տեղանքում օդանավի բեկորների որոնում և ապահովում դրանց պահպանությունը հայտնաբերման վայրում.

14) ապահովում է պատահարի վկաների, ինչպես նաև վթարափրկարարական աշխատանքներ իրականացնող անձանց բացահայտումը (հայտնաբերումը), նրանց ցուցակների կազմումը.

15) կազմակերպում է թոհչքային, տեխնիկական և կարգավարական փաստաթղթերի պահպանությունը.

16) կազմակերպում է հատկանիշների, որոնք կարող են ոչնչացվել արտաքին միջավայրի ազդեցությամբ (սառցակալելը, օդանավի մակերևույթի մուրը, գետնի վրայով օդանավի շարժման բնութագրական հետքերը և այլն) փաստացի արձանագրումը (լուսանկարահանման, տեսագրման և սխեմաների կազմման ճանապարհով).

17) կազմում է պատահարի վայրի նախնական տեղանքի մոտավոր պլանը.

18) կազմակերպում է եղանակային պայմանների արտահերթ դիտարկում, իսկ եթե պատահարը տեղի է ունեցել օդանավակայանից դուրս, ապա օդերևութաբանական տվյալների հավաքագրումն ապահովում է մոտակա օդերևութաբանական կայաններից.

19) անհրաժեշտության դեպքում համակարգում է պատահարի վայրում ճառագայթողական, քիմիական և մանրէաբանական վերահսկողության անցկացումը, ստուգում վտանգավոր բեռների (ռադիոակտիվ և թունավոր նյութեր) առկայությունը և իրականացնում համապատասխան միջոցառումներ.

20) տալիս է ցուցում՝ վառելիքալցավորման տարողությունների լցավորման դադարեցման և կնքման մասին, որոնցից կատարվել է պատահարի ենթարկված օդանավի լիցքավորումը.

21) ապահովում է գաղտնիության դրոշմագիր ունեցող հատուկ սարքավորման և օդանավում գտնվող թոհչքային փաստաթղթերի պահպանումը.

22) կազմակերպում է կարգավարական ձայնագրիչների ձայնագրումների (մագնիսական ժապավեններ), վայրէջքային ռադիոռադարի ցուցիչներից ֆոտոգրանցուցիչների լուսանկարչական ժապավենների, ռադիոփոխանակման ռադիոտեխնիկական միջոցների աշխատաժամանակի հաշվառման ապարատային մատյանի, թոհչքային գրքույկների, թոհչքային գործերի և անձնակազմի բոլոր անդամների բժշկական գրքույկների, օդանավի, շարժիչների և ագրեգատների տեղեկամատյանների, թերությունների տեղեկագրերի և տեխնիկական սպասարկման քարտկարգերի, գործիքների և հսկիչ ապարատի, որը օգտագործվել է օդանավը թոհչքի նախապատրաստելու կամ թոհչքից առաջ անսարքությունների վերացման դեպքում, թոհչքային դաշտի վիճակը, լցավորվող վառելիքաքսուքային նյութերի քանակն ու որակը բնութագրող, օդերևութաբանական փաստաթղթերի պահպանումը և կնքումը.

23) արձանագրում է պատահարի պահին մոտ ժամանակահատվածում պատահարի վայրի շրջանում թոհչքներ կատարած օդանավերի գրանցման համարները և միջոցներ է ձեռնարկում այդ օդանավերի վերահսկման օդանավային ինքնագրերի

տեղեկատվության պահպանման ուղղությամբ՝ քննության գործընթացում հետագա օգտագործման համար.

24) անհրաժեշտության դեպքում տեղափոխում է վնասված օդանավը: Մինչև պատահարներ քննող մարմնի և հանձնաժողովի ժամանումը օդանավի տեղափոխումը թույլատրվում է միայն այն դեպքում, երբ օդանավն ընկել է երկաթուղային, խճուղային մայրուղու վրա կամ օդանավակայանում և խոչընդոտում է տրանսպորտի երթևեկությանը: Տեղափոխման ժամանակ միջոցներ են ձեռնարկվում օդանավը կամ դրա բեկորներն այն վիճակում պահպանելու համար, ինչպիսին եղել է պատահարի վայրում: Օդանավի կամ դրա բեկորների վիճակը և տեղադրությունը մինչև դրանց տեղափոխումը ֆիքսվում է կողմնորոշիչ և մանրակրկիտ լուսանկարահանման կամ գետնից, մի քանի դիրքերից, իսկ անհրաժեշտության դեպքում՝ օդից կատարված տեսագրման օգնությամբ, կազմվում է պատահարի վայրի զննման բացատրագիր (որում արտացոլվում է օդանավի կամ դրա բեկորների դիրքը և ընդհանուր վիճակը, գետնի վերգետնյա խոչընդոտների հետ բախման անկյունը), տեսագրման օգնությամբ անձնակազմի խցիկում լուսանկարվում կամ ֆիքսվում են սարքերի ցուցումները, փոխարկիչների, անջատիչների, կառավարման բռնակների դիրքերը, կազմվում է խցիկի զննման բացատրագիր.

25) տեղեկացնում է օդանավի վերջին մեկնման աերոդրոմի ծառայություններին, թռիչքի երթուղով օդային երթևեկության կառավարման մարմիններին, օդանավը շահագործողին՝ պատահարի փաստի վերաբերյալ՝ տեղեկատվության և համապատասխան փաստաթղթերի պահպանության ապահովման նպատակով.

26) պետական կառավարման մարմինների հետ համատեղ՝ ձևավորում է տուժածներին ու նրանց մերձավոր ազգականներին օգնություն ցուցաբերելու և աջակցելու խումբ, ինչպես նաև պատահարի քննության հանձնաժողովի աշխատանքի ապահովման խումբ:

98. Օդանավակայանի տարածքում իրադարձության վայրի քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպությունը, ստանալով հաղորդում լուրջ միջադեպի մասին, փոխհամագործակցելով ոստիկանության կամ տարածքային ստորաբաժանման և տարածքային կառավարման համապատասխան մարմինների հետ՝

1) լուրջ միջադեպի վայր թույլատրում է մուտք գործել միայն այն անձանց, որոնք լիազորված են պատահարներ քննող մարմնի կողմից.

2) միջոցներ է ձեռնարկում կողմնակի անձանց մուտքը լուրջ միջադեպի վայր բացառելու ուղղությամբ.

3) կազմակերպում է անձնակազմի անդամների և անհրաժեշտության դեպքում՝ ավիացիոն անձնակազմի այլ անձանց առողջական վիճակի բժշկական հսկողության անցկացումը.

4) ստանում է բացատրագրեր թռիչքների նախապատրաստման և ապահովման համար պատասխանատու պաշտոնատար անձանցից և անձնակազմի անդամներից.

5) ձեռնարկում է անհրաժեշտ միջոցներ միջադեպի վայրում հայտնված օդանավի փաստաթղթերի և ինքնագրերի պահպանման ուղղությամբ.

6) կազմակերպում է հատկանիշների, որոնք կարող են ոչնչացվել արտաքին միջավայրի ազդեցությամբ (սառցակալելը, օդանավի մակերևույթի մուրը, գետնի վրայով օդանավի շարժման բնութագրական հետքերը և այլն) փաստացի արձանագրումը (լուսանկարահանման, տեսագրման և սխեմաների կազմման ճանապարհով).

7) կազմում է լուրջ միջադեպի վայրի տեղանքի մոտավոր պլանը.

8) կազմակերպում է եղանակային պայմանների արտահերթ դիտարկում, իսկ եթե լուրջ միջադեպը տեղի է ունեցել օդանավակայանից դուրս, ապա օդերևութաբանական տվյալների հավաքագրումն ապահովում է մոտակա օդերևութաբանական կայաններից.

9) տալիս է ցուցում՝ վառելիքալցավորման տարողությունների լցավորման դադարեցման և կնքման մասին, որոնցից կատարվել է միջադեպի ենթարկված օդանավի լիցքավորումը.

10) կազմակերպում է կարգավարական ձայնագրիչների ձայնագրումների (մագնիսական ժապավեններ), վայրէջքային ռադիոլուկատորի ցուցիչներից ֆոտոգրանցուցիչների լուսանկարչական ժապավենների, ռադիոփոխանակման և ռադիոտեխնիկական միջոցների աշխատաժամանակի հաշվառման ապարատային մատյանի, թռիչքային գրքույկների, թռիչքային գործերի և անձնակազմի բոլոր անդամների բժշկական գրքույկների, օդանավի, շարժիչների ու ագրեգատների տեղեկամատյանների, թերությունների տեղեկագրերի և տեխնիկական սպասարկման քարտ-կարգերի, գործիքների և հսկիչ ապարատի, որը օգտագործվել է օդանավը թռիչքի նախապատրաստելու կամ թռիչքից առաջ անսարքությունների վերացման դեպքում, թռիչքային դաշտի վիճակը, լցավորվող վառելիքաքսուքային նյութերի քանակն ու որակը բնութագրող, օդերևութաբանական փաստաթղթերի պահպանումը և կնքումը:

99. Օդանավակայանի տարածքից դուրս պատահարների և լուրջ միջադեպերի դեպքում առաջնային գործողություններն իրականացվում են ՀՀ մարզային փրկարար ծառայության և ՀՀ ոստիկանության մարզային վարչությունների, բաժինների և բաժանմունքների ներկայացուցիչների կողմից, որոնք սովորաբար առաջինն են ժամանում իրադարձության վայր:

100. Պատահարի և լուրջ միջադեպի ժամանակ նախնական գործողությունների արդյունքում ստացված բոլոր նյութերը պետք է փոխանցվեն պատահարներ քննող մարմնին:

101. Վերգետնյա և օդանավային ձայնագրիչների բացումը և ունկնդրումը, ինչպես նաև օդանավի ինքնագրերի բացումն ու վերծանումը մինչև հանձնաժողովի

Ժամանումն արգելվում է, դրանք կարող են իրականացվել միայն հանձնաժողովի նախագահի որոշմամբ:

102. Նախագծող, արտադրող, շահագործող, ինչպես նաև օդանավի նորոգում, օդային երթևեկության կառավարում, տեխնիկական և օդանավակայանային սպասարկում իրականացնող կազմակերպությունների ղեկավարները, պատահարի կամ լուրջ միջադեպի մասին տեղեկություն ստանալուն պես միջոցներ են ձեռնարկում այդ օդանավին վերաբերող համապատասխան փաստաթղթերի պահպանման ուղղությամբ:

7. ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՆՇԱՆԱԿՄԱՆ ԵՎ ԱՆՑԿԱՑՄԱՆ ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐԸ

103. Իրադարձության վայրի պետության գործողությունների շրջանակները պայմանավորվող պետության տարածքում տեղի ունեցած պատահարների կամ միջադեպերի դեպքում.

1) Համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի՝ իրադարձության վայրի պետությունը պետք է սկսի ավիացիոն պատահարի հանգամանքների քննությունը և պատասխանատվություն է կրում քննության անցկացման համար: Իրադարձության վայրի պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ: Ցանկացած դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կիրառում է բոլոր միջոցները՝ այդպիսի քննությանն օժանդակելու նպատակով: Այն դեպքում, երբ այլ պետության պատահարներ քննող մարմինը համաձայնում է օգնություն ցուցաբերել, այդպիսի օգնությունը, որքանով հնարավոր է, պետք է տրամադրվի անվճար:

2) Իրադարձության վայրի պետությունը կարող է սկսել լուրջ միջադեպի հանգամանքների քննությունը: Իրադարձության վայրի պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ: Ցանկացած դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կիրառում է բոլոր միջոցները՝ այդպիսի քննությանն օժանդակելու նպատակով:

3) Իրադարձության վայրի պետությունը պետք է սկսի 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրբառեակտիվ օդանավի լուրջ միջադեպի հանգամանքների քննությունը: Իրադարձության վայրի պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրբառեակտիվ օդանավի լուրջ միջադեպի քննու-

թյուն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ: Ցանկացած դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կիրառում է բոլոր միջոցները՝ այդպիսի քննությանն օժանդակելու նպատակով:

4) Եթե իրադարձության վայրի պետությունը չի սկսում և չի անցկացնում ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի քննությունը և քննություն անցկացնելու իրավունքը չի փոխանցում այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը, ինչպես սահմանված է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.1 և 5.1.2-րդ կետերով, ապա գրանցման պետությունը կամ հետևյալ հաջորդականությամբ շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը կամ արտադրող պետությունը իրավասու է գրավոր խնդրելու իրադարձության վայրի պետությունից տվյալ քննության անցկացումն իրենց փոխանցելու իրավունքը: Եթե իրադարձության վայրի պետությունը բացահայտ համաձայնություն է տալիս կամ չի պատասխանում հարցմանը 30 օրվա ընթացքում, հարցում կատարող պետությունը կարող է քննությունը սկսել և քննությունն անցկացնել առկա տեղեկություններով:

5) Լուրջ միջադեպի քննությունը չի բացառում այլ կազմակերպությունների կողմից միջադեպերի (լուրջ կամ ոչ լուրջ) քննության այլ տեսակների անցկացումը:

6) Երբ քննություն անցկացնելու իրավունքը լիովին փոխանցվում է մեկ այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը, այդպիսի պետությունից ակնկալվում է պատասխանատվություն կրել քննության անցկացման համար՝ ներառյալ վերջնական հաշվետվության և ԱԴՌԵՓ (ADREP) համակարգով հաշվետվությունների հրապարակման համար:

7) Երբ քննություն անցկացնելու իրավունքը մասնակիորեն է փոխանցվում մեկ այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը, իրադարձության վայրի պետությունը սովորաբար պատասխանատվություն է կրում քննության անցկացման համար:

8) Տեղեկատվությունն անօդաչու ավիացիոն համակարգի տիպի վերաբերյալ, որի նկատմամբ անհրաժեշտ է անցկացնել քննություն, ներկայացված է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 2.3-րդ կետում:

9) Լուրջ միջադեպերի դեպքում իրադարձության վայրի պետությունը կարող է ուսումնասիրել գրանցման պետությանը կամ շահագործող պետությանը քննության անցկացման լիազորությունների փոխանցման հարցը, մասնավորապես, այն դեպքերում, երբ քննության անցկացումը կարող է օգտակար կամ ավելի նպատակահարմար լինել այդ պետություններից որևէ մեկի համար:

10) Ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպության ստեղծման և կառավարման հետ կապված ուղեցույցը ներկայացված է Կոնվենցիայի դոկ 9946 փաստաթղթում:

11) Քննության անցկացման լիազորությունների փոխանցումը չի ազատում իրադարձության վայրի պետությանը Կոնվենցիայի N 13 հավելվածով նախատեսված իր պարտավորություններից:

12) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 1. 3 կետը չի լիազորում հարցում կատարող պետությանը մուտք գործել պատահարի վայրի տեղանքը, չի լիազորում հասանելիություն բեկորներին կամ որևէ այլ ապացույցներին կամ տեղեկատվությանը, որոնք գտնվում են իրադարձության վայրի պետության տարածքում:

104. Գրանցման պետության գործողությունների շրջանակները ոչ պայմանավորվող պետության տարածքում.

1) Երբ պատահարը կամ լուրջ միջադեպը տեղի է ունեցել ոչ պայմանավորվող պետության տարածքում, որը մտադիր չէ քննություն անցկացնել Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի համաձայն, գրանցման պետությունը, եթե վերջինիս չի հաջողվում, ապա շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը կամ արտադրող պետությունը կարող են սկսել և անցկացնել քննությունը՝ համագործակցելով իրադարձության վայրի պետության հետ, սակայն այդպիսի համագործակցության ձախողման դեպքում ինքնուրույն է իրականացնում ուսումնասիրություն առկա տեղեկություններով:

105. Գրանցման պետության գործողությունների շրջանակները որևէ պետության տարածքից դուրս.

1) Երբ պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրը միանշանակ պարզ չէ, թե որ պետության տարածքում է գտնվում, գրանցման պետությունը պետք է սկսի և անցկացնի պատահարի կամ լուրջ միջադեպի անհրաժեշտ քննություն: Այնուամենայնիվ, գրանցման պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ:

2) Միջազգային ջրերում տեղի ունեցած պատահարի վայրին մոտ գտնվող պետությունները պետք է ցուցաբերեն օգնություն և պատասխանեն գրանցման պետության հարցումներին:

3) Եթե գրանցման պետությունը չի անցկացնում ավիացիոն պատահարի և լուրջ միջադեպի քննությունը և քննություն անցկացնելու իրավունքը չի փոխանցում այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը, ինչպես սահմանված է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 3-րդ կետով, ապա շահագործող պետությունը կամ հետևյալ հաջորդականությամբ նախագծող պետությունը կամ արտադրող պետությունը իրավասու է գրավոր խնդրելու գրանցման պետությունից տվյալ քննության անցկացումն իրենց փոխանցելու իրավունքը:

4) Եթե գրանցման պետությունը բացահայտ համաձայնություն է տալիս կամ չի պատասխանում հարցմանը 30 օրվա ընթացքում, հարցում կատարող պետությունը կարող է սկսել և իրականացնել քննությունը՝ հիմնվելով հասանելի տեղեկությունների հիման վրա: Սույն դրույթը չի ազատում գրանցման պետությանը Կոնվենցիայի N 13 հավելվածով նախատեսված իր պարտավորություններից:

5) Եթե գրանցման պետությունը հանդիսանում է ոչ պայմանավորվող պետություն, որը մտադիր չէ քննություն անցկացնել Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի համաձայն, շահագործող պետությունը, եթե վերջինիս չի հաջողվում, ապա նախագծող պետությունը կամ արտադրող պետությունը կարող են սկսել և անցկացնել քննությունը: Տվյալ պետությունը կարող է մասնակիորեն կամ լիովին քննություն անցկացնելու իրավունքը փոխանցել այլ պետության կամ ավիացիոն պատահարների քննություն իրականացնող տարածաշրջանային կազմակերպությանը՝ երկկողմ համաձայնությամբ:

2. ՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ ԵՎ ԱՆՑԿԱՑՈՒՄԸ

106. Քննություն անցկացնող պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածին համապատասխան՝ պատահարներ քննող մարմինն տրվում են քննության վարման անկախություն և՛ օրենքով, և՛ սույն կարգով սահմանված լիազորությունների անսահմանափակ իրականացում քննության բոլոր փուլերում:

107. Քննությունը սովորաբար ներառում է՝

ա. ավիացիոն պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վերաբերյալ համապատասխան տեղեկատվության ամբողջական հավաքումը, գրանցումը և վերլուծությունը,

բ. պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի քննությանն առնչվող գրառումների պահպանումը՝ համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.12 կետի,

գ. անհրաժեշտության դեպքում՝ փաստացի տեղեկատվության ժամանակին հրապարակումը,

դ. անհրաժեշտության դեպքում՝ անվտանգության առաջարկությունների մշակումը,

ե. հնարավորության դեպքում՝ պատճառների և (կամ) ուղեկցող գործոնների բացահայտումը,

զ. վերջնական հաշվետվության նախապատրաստումը:

1) Այն դեպքում, երբ գործնականորեն իրագործելի է, անհրաժեշտ է այցելել ավիացիոն պատահարի վայրը, ուսումնասիրել բեկորները և բացատրություններ վերցնել ականատեսներից:

2) Քննության ծավալները որոշվում են պատահարներ քննող մարմնի կողմից՝ կախված փորձառությունից, որը ակնկալվում է ձեռք բերել քննությունից՝ թռիչքների անվտանգության մակարդակի բարձրացման նպատակով: Քննության ծավալների որոշման վրա կարող են ազդել հետևյալ գործոնները՝

ա. մարմնական վնասվածքներ, մահեր, ինչպես նաև սարքավորումներին, երրորդ անձանց և շրջակա միջավայրին հասցված վնաս,

բ. պատահարի և լուրջ միջադեպի հիմքում ընկած թռիչքների անվտանգությանն առնչվող հայտնաբերված և հնարավոր խնդիրները,

գ. պատահարի և լուրջ միջադեպի կրկնության հավանականությունը, անբարենպաստ հետևանքների հավանականությունը և անբարենպաստ հետևանքների ազդեցությունը,

դ. տեղի ունեցած պատահարների և լուրջ միջադեպերի պատմությունը՝ կապված օդանավի շահագործման տեսակի, օդանավի չափի և տեսակի, շահագործողի, արտադրողի և կարգավորող մարմնի հետ,

ե. թռիչքների անվտանգությանն առնչվող կանոնակարգերից, ստանդարտներից, ընթացակարգերից և գործելակերպերից իրական և հնարավոր շեղումները:

3) Ցանկացած քննություն, որը կատարվում է սույն կարգի դրույթների համաձայն, անցկացվում է ցանկացած դատական կամ վարչական վարույթից առանձին, որն ուղղված է որևէ մեկի մեղքի կամ պատասխանատվության չափի որոշմանը:

4) Դատական կամ վարչական վարույթից առանձին քննության անցկացումը կարող է իրականացվել այն դեպքում, երբ քննությունն անցկացվում է պատահարներ քննող մարմնի փորձագետների կողմից, իսկ ցանկացած դատական կամ վարչական վարույթ իրականացվում է այլ փորձագետների կողմից:

5) Համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.10 կետի՝ պատահարներ քննող մարմնի և իրավապահ մարմինների միջև պահանջվում է համագործակցություն պատահարի վայրում և փաստացի տեղեկատվության հավաքագրման ժամանակ՝ հաշվի առնելով Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.12-ի դրույթները:

6) Պատահարներ քննող մարմինը կարող է մշակել քաղաքականություն և ընթացակարգեր, որոնք մանրամասնում են պատահարի քննությանն առնչվող իր պարտականությունները՝ քննության կազմակերպում, պլանավորում, անցկացում և հաշվետվության կազմում:

7) Քննության քաղաքականությանն ու ընթացակարգերին վերաբերող ուղեցույցը ներկայացված է ԻԿԱՕ դոկ 9962 «Պատահարների և միջադեպերի քննության քաղաքականության և ընթացակարգերի վերաբերյալ ձեռնարկ» փաստաթղթում:

8) Անհրաժեշտ է ապահովել, որ համաձայն սույն կարգի դրույթների՝ քննության անցկացման ժամանակ անհապաղ ապահովվի իրեղեն ապացույցների անսահմանափակ մատչելիությունը, և որ այդ քննությանը չխոչընդոտեն դատական, վարչական վարույթները և դատաքննությունները:

9) Հանրային նշանակություն ունեցող ավիացիոն պատահարների կամ լուրջ միջադեպերի դեպքում պատահարներ քննող մարմինը կարող է հրապարակել փաստացի տեղեկատվություն քննության վաղ շրջանում:

10) Փաստացի տեղեկատվության տրամադրումը քննության վաղ շրջանում նպատակաուղղված է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի հանրային շահերին անդրադառնալուն և օգնելու ապահովել, որ հանրային տիրույթում եղած տեղեկատվությունը հնարավորինս ճշգրիտ լինի:

11) Հանրային նշանակություն ունեցող ավիացիոն պատահարների կամ լուրջ միջադեպերի վերաբերյալ ուղեցույցը, ինչպես նաև դրանց վերաբերյալ տեղեկատվության տրամադրման տարբեր ձևաչափերը և մեթոդները ներկայացված են ԻԿԱՕ դոկ 9756 փաստաթղթի II-րդ մասում:

12) Հանրային նշանակություն ունեցող ավիացիոն պատահարների կամ լուրջ միջադեպերի դեպքում պատահարներ քննող մարմինը 30 օրվա ընթացքում պետք է հրապարակի պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վերաբերյալ գրավոր նախնական զեկույցը, որը ներառում է փաստացի տվյալներ և մատնանշում քննության ընթացքը: Սույն դրույթը չի բացառում պատահարներ քննող մարմնի կողմից քննությանը մասնակցող պետությունների հետ խորհրդակցելը՝ նախքան գրավոր նախնական զեկույցի հրապարակումը:

13) Հանրային նշանակություն ունեցող ավիացիոն միջադեպերի դեպքում վերոնշյալ գործառույթներն իրականացվում են Կոմիտեի կողմից:

14) Հանրային նշանակություն ունեցող ավիացիոն պատահարների կամ միջադեպերի ցանկը ներառված է ԻԿԱՕ թիվ 9576 փաստաթղթի IV-րդ մասում:

15) Ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննությունն իրականացնող պետությունը նշանակում է ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատու (investigator-in-charge) և անհապաղ սկսում է քննությունը:

16) Ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուն (investigator-in-charge) իրավունք ունի՝

ա. անարգել մուտք գործել պատահարի կամ միջադեպի ենթարկված օդանավ, հետազոտել դրա բեկորները և բոլոր նյութերը՝ ներառյալ օդանավային ինքնագրերը և օդային երթևեկության կառավարման ծայնագրությունները և ստանալ անսահմանափակ հսկողություն դրանց նկատմամբ, որպեսզի հնարավոր լինի անհապաղ իրականացնել մանրամասն հետազոտություններ քննությանը մասնակցող իրավասու անձնակազմի կողմից,

բ. ապահովել ապացույցների անհապաղ ցուցակագրումը, օդանավի բեկորների կամ դրա կառուցվածքային մասերի վերահսկվող հեռացումը՝ փորձաքննության կամ վերլուծության նպատակով,

գ. պահանջել և նպաստել մահացու վնասվածքներ ստացած անձանց մարմինների ամբողջական դիախերման փորձաքննությանը և անհապաղ հասանելիություն ունենալ նման հետազոտությունների կամ վերցված նմուշների վրա կատարված թեստերի արդյունքներին,

դ. պահանջել օդանավի շահագործման մեջ ներգրավված մարդկանց բժշկական զննում կամ պահանջել փորձարկումներ անցկացնել այդպիսի մարդկանցից վերցված նմուշների վրա և անհապաղ հասանելիություն ունենալ այդ հետազոտությունների կամ թեստերի արդյունքներին,

ե. հարցաքննել վկաներին և պահանջել նրանցից տրամադրել կամ ներկայացնել քննությանն առնչվող տեղեկատվություն կամ ապացույցներ,

զ. ազատ մուտք ունենալ օդանավի սեփականատիրոջ, օդանավի տիպի կառուցվածքի վկայական կրողի, տեխնիկական սպասարկման կազմակերպության, ուսումնական կազմակերպության, շահագործողի կամ արտադրողի, օդային երթևեկության ծառայություններ մատուցողի, օդանավակայանի, Կոմիտեի ենթակայության տակ գտնվող ցանկացած տեղեկատվության կամ ձայնագրությունների:

17) Ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուին (investigator-in-charge) տրվող լիազորությունները տարածվում են իր փորձագետների և խորհրդականների վրա, ինչպես նաև լիազոր ներկայացուցիչների, նրանց փորձագետների և խորհրդականների վրա՝ նպաստելով վերջիններիս կողմից քննությանն արդյունավետությամբ մասնակցելուն:

18) Անօդաչու ավիացիոն համակարգերի նկատմամբ քննության անցկացման դեպքում Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.6 կետում նշված քննության նյութերը ներառում են անօդաչու թռչող սարքը/հեռակառավարվող օդանավը, դրա հետ կապված հեռակառավարվող օդաչուական կայան(ներ)ը, անհրաժեշտ C2 կապ(եր)ը, ցանկացած այլ կառուցվածքային մասերը, որոնք նշված են տվյալ սարքի տեսակի մեջ և ցանկացած առնչվող ձայնագրություններում ու փաստաթղթերում:

19) Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության ժամանակ արդյունավետությամբ օգտագործվում են օդանավային ինքնագրերը, որոնց ձայնագրման վերձանումն անհապաղ ապահովում է քննություն կատարող պետությունը:

20) Այն դեպքում, երբ պատահարի կամ միջադեպի քննությունն իրականացնող պետությունը չունի օդանավի ինքնագրերի գրանցումների վերձանումն ապահովող սարքավորումներ, ապա տվյալ պետությունը կարող է օգտագործել այլ պետությունների կողմից իրեն տրամադրված հարմարությունները՝ հաշվի առնելով հետևյալը՝

ա. վերձանման սարքի հնարավորությունները,

բ. ժամանակին վերձանում կատարելը և

գ. վերծանող սարքի գտնվելու վայրը:

21) Թռիչքային տեղեկատվության ծայնագրությունների պահանջները ներկայացված են Կոնվենցիայի N 6 հավելվածի I, II, III և IV մասերում:

22) Պատահարի, լուրջ միջադեպի և անհրաժեշտության դեպքում միջադեպի քննության ժամանակ արդյունավետ օգտագործվում են վերգետնյա ինքնագրերը:

23) Տեսահսկման տվյալների և օդային երթևեկության կառավարման ծայնագրությունների պահանջները ներկայացված են Կոնվենցիայի «Օդային երթևեկության ծառայություններ» N 11 հավելվածում:

24) Մահվան ելքով պատահարի քննությունն իրականացնող պետությունը կազմակերպում է մահացու վնասվածքներ ստացած թռիչքային անձնակազմի և հատուկ հանգամանքներից կախված՝ մահացու վնասվածքներ ստացած ուղևորների և բորտուղեկցորդների ամբողջական դիախերձումը պաթոլոգի կողմից, որը ցանկալի է ունենա պատահարի քննություն անցկացնելու փորձ: Տվյալ գործընթացը պետք է լինի արագ և ամբողջական:

25) Դիախերձումների հետ կապված ուղեցույցի նյութերը մանրամասն ներկայացված են ԻԿԱՕ դոկ 8984 «Քաղաքացիական ավիացիայի բժշկության ձեռնարկ» (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ դոկ 8984) և ԻԿԱՕ դոկ 9756 փաստաթղթերում:

26) Անհրաժեշտության դեպքում քննություն իրականացնող պետությունը պետք է կազմակերպի անձնակազմի, ուղևորների և ներգրավված ավիացիոն անձնակազմի բժշկական զննումը բժշկի կողմից, ցանկալի է պատահարների քննության փորձ ունեցող բժշկի կողմից: Այս քննությունները պետք է լինեն արագ:

27) Նման փորձաքննությունները կարող են նաև որոշել, թե արդյո՞ք թռիչքային անձնակազմի և իրադարձության մեջ անմիջականորեն ներգրավված այլ անձնակազմի ֆիզիկական և հոգեբանական պատրաստվածության մակարդակը բավարար է, որպեսզի նրանք նպաստեն քննությանը:

28) Բժշկական զննումների վերաբերյալ ուղեցույցը ներառված է ԻԿԱՕ դոկ 8984 փաստաթղթի մեջ:

29) Դատաքննություն սկսելու դեպքում այդ մասին տեղեկացվում է պատահարներ քննող մարմնին, վերջինիս կողմից ստեղծված հանձնաժողովին և քննության գլխավոր պատասխանատուին (investigator-in-charge): Տվյալ դեպքում պատահարներ քննող մարմինը, հանձնաժողովը և քննության գլխավոր պատասխանատուն (investigator-in-charge) ապահովում են թռիչքային ծայնագրիչների և ցանկացած իրեղեն ապացույցների պահպանությունը: Իրավապահ մարմինը կարող է նշանակել պատասխանատու անձ՝ թռիչքային ծայնագրիչների և ցանկացած իրեղեն ապացույցների տեղափոխմանն ուղեկցելու համար: Այն դեպքում, երբ իրեղեն ապացույցների հետազոտությունը կամ վերլուծությունը կարող է փոփոխության ենթարկել կամ ոչնչացնել դրանք, անհրաժեշտ է ստանալ նախնական համաձայնություն իրավապահ մարմինների կողմից: Եթե նախնական համաձայնություն ձեռք չի բերվել ողջամիտ

Ժամկետում և ոչ ուշ, քան իրավապահ մարմիններին դիմելուց հետո 2 շաբաթվա ընթացքում, ապա դա չի խոչընդոտում ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուին (investigator-in-charge) փորձաքննություն կամ վերլուծություն անցկացնելու: Այն դեպքերում, երբ իրավապահ մարմինն իրավունք ունի առգրավելու ցանկացած ապացույց՝ պատահարներ քննող մարմին, հանձնաժողովին և ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուին (investigator-in-charge) պետք է տրվի անհապաղ և անսահմանափակ մուտք այդ ապացույցներին:

30) Քննություն իրականացնող պետությունն ապահովում է պատահարներ քննող մարմնի, վերջինիս կողմից ստեղծված հանձնաժողովի, ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուի (investigator-in-charge) և իրավապահ մարմինների միջև համագործակցությունը: Քննության արդյունավետության համար անհրաժեշտ է առանձնահատուկ ուշադրություն դարձնել այն ապացույցներին, որոնք պետք է արագ գրի առնել և վերլուծել, ինչպիսիք են՝ զոհերի փորձաքննությունը և դիակների նույնականացումը, ինչպես նաև թռիչքային տեղեկատվության ձայնագրությունների վերծանումը:

31) Պատահարներ քննող մարմնի և իրավապահ մարմինների միջև հնարավոր հակասություններն օդանավային ինքնագրերի և դրանց ձայնագրությունների պահպանման հետ կապված կարող են լուծվել՝ ապահովելով իրավապահ մարմնի պաշտոնատար անձի կողմից ձայնագրությունները վերծանման վայր տեղափոխելը՝ հնարավորություն տալով ապահովել օդանավային ինքնագրերի և դրանց ձայնագրությունների հսկողությունը իրավապահ մարմնի կողմից:

32) Պատահարներ քննող մարմնի և իրավապահ մարմինների միջև հնարավոր հակասությունները օդանավի բեկորների պահպանման վերաբերյալ կարող են լուծվել՝ ապահովելով իրավապահ մարմնի պաշտոնատար անձի կողմից բեկորները փորձաքննության վայր ուղեկցելը և այդ փորձաքննությանը ներկա գտնվելը, այն դեպքում, երբ պահանջվում է բեկորների վիճակի փոփոխություն՝ այսպիսով հնարավորություն տալով ապահովել բեկորների հսկողությունը իրավապահ մարմնի կողմից:

33) Եթե քննության ընթացքում հայտնի է դառնում կամ առաջանում են կասկածներ, որ տեղի է ունեցել ապօրինի միջամտություն, ապա պատահարներ քննող մարմինն անհապաղ միջոցներ է ձեռնարկում դրա մասին շահագրգիռ պետությունների համապատասխան մարմիններին տեղեկացնելու համար:

34) Քննության ընթացքում հավաքագրված տեղեկատվությունն անհապաղ փոխանակվում է համապատասխան մարմիններին՝ վերջիններիս խնդրանքի հիման վրա: Տեղեկատվության փոխանակումը չպետք է խոչընդոտի պատահարներ քննող մարմնին շարունակելու քննությունը:

35) Հայաստանի Հանրապետությունը պետք է ապահովի պատահարներ քննող մարմնի և այն մարմինների միջև համագործակցությունը նախնական պայմանավորվածությունների հիման վրա, որոնք ամենայն հավանականությամբ ներգրավված

կլինեն քննությանը, ինչպես օրինակ՝ իրավապահ մարմնի, Կոմիտեի, որոնողափրկարարական մարմինների հետ համագործակցությունը: Այդ պայմանավորվածությունները չպետք է խոչընդոտեն պատահարներ քննող մարմնի անկախությունը և պետք է նպաստեն ավիացիոն պատահարների քննության արդյունավետ իրականացմանը: Ի թիվս այլոց՝ նախնական պայմանավորվածությունները ներառում են՝

- ա. անարգել մուտքի ապահովում պատահարի և լուրջ միջադեպի վայր,
- բ. ապացույցների պահպանում և հասանելիություն,
- գ. քննության յուրաքանչյուր գործընթացի կարգավիճակի նախնական և շարունակական ամփոփում,
- դ. տեղեկատվության փոխանակում,
- ե. թռիչքային անվտանգության տեղեկատվության պատշաճ օգտագործում,
- զ. կոնֆլիկտների լուծում:

36) Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննություն իրականացնող պետությունը հասանելի չի դարձնում հետևյալ գրառումները այլ նպատակներով, քան պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության համար՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ օրենսդրությամբ և Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի թիվ 2 հավելվածի և 5.12.5 կետի համաձայն այդ պետության կողմից նշանակված իրավասու մարմնի կողմից չի սահմանվում, որ դրանց բացահայտումը կամ օգտագործումը գերակշռում է ներքին և միջազգային հավանական բացասական ազդեցությունը, որը կարող է ունենալ այդ կամ հետագա քննությունների վրա՝

ա. օդաչուների խցիկի ձայնագրությունները և օդանավի գրանցող սարքերի թռիչքային անձնակազմի խցիկում տեսանելի իրադրության ձայնագրությունները և նման ձայնագրիչների ցանկացած ձայնագրություն,

բ. պատահարներ քննող մարմնի հսկողության տակ գտնվող գրառումները, որոնք ներառում են՝

1. քննության ընթացքում պատահարներ քննող մարմնի կողմից անձանցից վերցված բոլոր հայտարարությունները,
2. քննության համատեքստում ցուցմունք տված անձանց ինքնությունը բացահայտող գրառումները,
3. օդանավի շահագործման հետ առնչվող անձանց միջև տեղի ունեցած ամբողջ գրազրությունը,
4. պատահարի կամ միջադեպի մեջ ներգրավված անձանց վերաբերող բժշկական կամ կոնֆիդենցիալ տեղեկությունները,
5. օդային երթևեկության կառավարման գրավոր կամ էլեկտրոնային ձայնագրությունները և դրանց վերծանումները՝ ներառյալ ներքին ընթացակարգերի պահանջով գրված հաշվետվությունները և վերլուծության արդյունքները,

6. պատահարներ քննող մարմնի և լիազոր ներկայացուցիչների կողմից տրված վերլուծությունը և կարծիքները ավիացիոն պատահարի և միջադեպին առնչվող տեղեկատվության վերաբերյալ՝ ներառյալ օդանավային ինքնագրերի գրանցումները,

7. պատահարներ քննող մարմնի կողմից հասցեատերերին ուղղված անվտանգության առաջարկությունները փոխանցելու վերաբերյալ գրությունները,

8. պատահարի կամ միջադեպի քննության նախնական հաշվետվության կամ վերջնական հաշվետվության կամ միջանկյալ տեղեկատվության նախագծերը,

գ. Կոմիտեի նախագահի 2022 թվականի սեպտեմբերի 22-ին N 451-Լ հրամանով հաստատված իրադարձությունների հաշվետվությունները:

37) Պատահարի կամ միջադեպի քննություն իրականացնող պետությունը հասանելի չի դարձնում կամ չի կիրառում օդանավային ինքնագրերի գրանցումները այլ նպատակներով, քան պատահարի կամ միջադեպի քննության, թռիչքային պիտանիության կամ տեխնիկական սպասարկման նպատակներն են:

38) Պատահարներ քննող մարմինը և լիազոր ներկայացուցիչը (ներկայացուցիչները) Կոմիտեին են տրամադրում քննության ընթացքում ձեռք բերված համապատասխան փաստացի տեղեկությունները՝ բացառությամբ սույն կարգի 107-րդ կետի 36-րդ ենթակետում թվարկված տեղեկատվության: Կոմիտեն պարտավորվում է ապահովել տրամադրված տեղեկատվության գաղտնիությունը:

39) Պատահարներ քննող մարմինն իրավասու է տեղեկացնելու պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին՝ կամ վերջիններին աջակցություն ցուցաբերող կազմակերպություններին կամ հրապարակել ցանկացած տեղեկատվություն փաստացի դիտարկումների, քննության ընթացքի, նախնական զեկույցների կամ եզրակացությունների կամ անվտանգության առաջարկությունների վերաբերյալ՝ այն պայմանով, որ այն չի հակասում ավիացիոն քննության նպատակներին և լիովին համապատասխանում է անձնական տվյալների պաշտպանության վերաբերյալ գործող օրենսդրությանը: Նախքան նշված տեղեկատվությունը հրապարակելը պատահարներ քննող մարմինն այդ տեղեկատվությունը փոխանցում է պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին կամ վերջիններին աջակցություն ցուցաբերող կազմակերպություններին՝ չհակասելով ավիացիոն քննության նպատակներին:

40) Պատահարներ քննող մարմնի և Կոմիտեի կողմից ձեռք բերված կամ ստեղծած ցանկացած այլ գրառում որպես պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության մաս կարող են պահպանվել այնպես, ինչպես Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.12 կետում և սույն կարգի 107-րդ կետի 36-րդ ենթակետում նշվածները:

41) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.12 կետում և սույն կարգի 107-րդ կետի 36-րդ ենթակետում նշված տեղեկատվությունը ներառվում է վերջնական հաշվետվության մեջ կամ դրա հավելվածներում միայն այն դեպքում, երբ դրանք վերաբերում են

ավիացիոն պատահարի կամ միջադեպի վերլուծությանը: Ձայնագրությունների այլ մասերը, որոնք վերլուծությանը չեն առնչվում, հրապարակման ենթակա չեն:

42) Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5.12 կետում և սույն կարգի 107-րդ կետի 36-րդ ենթակետում թվարկված տեղեկատվությունը ներառում է պատահարի կամ միջադեպի վերաբերյալ տեղեկատվություն: Նման տեղեկատվության բացահայտումը կամ օգտագործումը այն նպատակների համար, որտեղ բացահայտումը կամ օգտագործումը անհրաժեշտ չէ անվտանգության շահերից ելնելով, կարող է նշանակել, որ ապագայում տեղեկատվությունը այլևս ակնհայտորեն չի բացահայտվի ավիացիոն քննություն իրականացնողներին (investigator): Նման տեղեկատվության հասանելիության բացակայությունը կխոչընդոտի քննության գործընթացին և լրջորեն կազդի թռիչքային անվտանգության վրա:

43) Պատահարներ քննող մարմինը կամ ցանկացած անձ, որը ներգրավված է քննության գործընթացում, ապահովում է քննությանն առնչվող տեղեկատվության գաղտնիությունը:

44) Պատահարներ քննող մարմինը և Կոմիտեն չեն հրապարակում ավիացիոն պատահարում, լուրջ միջադեպում կամ միջադեպում ներգրավված անձանց ազգանունները:

45) Հայաստանի Հանրապետությունը պետք է ապահովի, որ պատահարներ քննող մարմինների պահպանության կամ հսկողության տակ գտնվող գրառումների հարցումներն ուղղվեն տեղեկատվության սկզբնական աղբյուրին:

46) Պատահարներ քննող մարմինը հնարավորության դեպքում պետք է պահպանի քննության ընթացքում ձեռք բերված արձանագրությունների միայն պատճենները:

47) Հայաստանի Հանրապետությունը պետք է ապահովի, որ օդաչուների խցիկի ձայնագրությունների ձայնային բովանդակությունը, ինչպես նաև տեսանելի իրադրության գրանցումների ձայնային բովանդակությունը հրապարակման ենթակա չլինեն:

48) Հայաստանի Հանրապետությունը, երբ թողարկում կամ ստանում է պատահարի կամ լուրջ միջադեպի քննության վերջնական հաշվետվության նախագիծը, միջոցառումներ է ձեռնարկում այն չհրապարակելու ուղղությամբ:

49) Պատահարի կամ միջադեպի հանգամանքներին առնչվող նոր և նշանակալի տեղեկությունների ի հայտ գալու (կամ ներկայացնելու) դեպքում ավարտված քննությունը կարող է վերսկսվել: Այնուամենայնիվ, երբ քննություն իրականացրած պետությունը չի վերսկսել տվյալ գործընթացը, ապա քննությունը վերսկսելու առաջարկություն ներկայացրած պետությունը նախ պետք է ստանա համաձայնություն քննությունն իրականացրած պետությունից:

50) Երբ պաշտոնական որոնումներից հետո կորած համարվող օդանավը հետագայում հայտնաբերվում է, այդ դեպքում կարող է ուսումնասիրվել քննության վերսկսման հարցը:

51) Քննության վերսկսման մասին որոշումն ընդունվում է քննություն իրականացնող պետության և քննությանը մասնակցող այլ պետական մարմինների համատեղ որոշմամբ՝ քննության մասնակից կազմակերպությունների կամ քննության արդյունքներով ուղղակի շահագրգռվածություն ունեցող ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց խնդրանքով՝ միայն նոր ապացույցների ներկայացմամբ, որոնք վկայում են, որ հանձնաժողովի եզրակացությունները սխալ են եղել: Քննության արդյունքների վերանայման մասին դիմումը գրավոր տեսքով տրվում է քննություն նշանակած լիազոր մարմնին:

52) Դիմումը պետք է բովանդակի՝

ա. նախկինում չքննարկված նոր հիմնախնդրի սահմանումը,

բ. հիմնախնդրի նոր ձևակերպմանը հանգեցնող հաշվարկների կամ հետազոտությունների մասին փաստաթղթերը և արդյունքները, եթե այդպիսիք կան,

գ. նախկինում հիմնախնդրի այլ կերպ ձևակերպման պատճառի բացատրությունը:

108. Ցանկացած այլ պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Ցանկացած պետություն պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննություն իրականացնող պետության խնդրանքով այդ պետությանը տրամադրում է իրեն հասանելի բոլոր տեղեկությունները:

2) Պետությունները պետք է համագործակցեն՝ որոշելու տեղեկատվության բացահայտման կամ օգտագործման սահմանափակումները՝ նախքան տվյալ տեղեկատվությունը փոխանակելը պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության նպատակներով:

3) Եթե պետությունն ունի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի մեջ ներգրավված օդանավային ինքնագրից որևէ տվյալ, ապա այդ պետությունը՝

ա. անհապաղ քննությունն իրականացնող պետությանը տրամադրում է իր տրամադրության տակ գտնվող բոլոր տվյալները,

բ. չի հրապարակում տվյալները՝ առանց քննությունն իրականացնող պետության բացահայտ համաձայնության:

4) Եթե օդանավը մինչև ավիացիոն պատահարը կամ միջադեպն օգտվել է կամ կարող էր սովորաբար օգտվել պետության համապատասխան ավիացիոն միջոցներից կամ ծառայություններից, ապա տվյալ պետությունը քննությանն առնչվող տեղեկատվություն ունենալու դեպքում այն տրամադրում է քննություն իրականացնող պետությանը:

109. Գրանցման պետության և շահագործող պետության գործողությունների շրջանակները.

1) Եթե օդանավի հետ այլ պետության տարածքում տեղի ունեցած ավիացիոն պատահարից կամ լուրջ միջադեպից հետո այդ օդանավը վայրէջք է կատարել իրադարձության վայր չհանդիսացող պետության տարածքում, ապա քննություն իրա-

կանացնող պետության խնդրանքով գրանցման պետությունը կամ շահագործող պետությունը նրան է տրամադրում օդանավային ինքնագրի ծայնագրությունները, իսկ անհրաժեշտության դեպքում կարող է տրամադրել նաև ինքնագրերը: Սույն դրույթը կիրառելով՝ գրանցման պետությունը կամ շահագործող պետությունը կարող են խնդրել ցանկացած այլ պետության համագործակցությունը օդանավային ինքնագրի ծայնագրությունների որոնման հարցում:

2) Քննություն կատարող պետության խնդրանքով գրանցման պետությունը և շահագործող պետությունը քննություն կատարող պետությանը տրամադրում են տեղեկատվություն այն կազմակերպությունների մասին, որոնց գործունեությունը կարող էր ուղղակի կամ անուղղակի ազդեցություն ունենալ օդանավի շահագործման վրա:

3. ՄԱՍՆԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ՔՆՆՈՒԹՅԱՆԸ

110. Գրանցման պետության, շահագործող պետության, նախագծող պետության և արտադրող պետության մասնակցությունը քննությանը.

1) Գրանցման պետությունը, շահագործող պետությունը, նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունն իրավունք ունեն քննությանը մասնակցելու համար նշանակել իրենց լիազոր ներկայացուցիչներին: Սույն պահանջը չի բացառում, որ այն պետությունը, որը նախագծել կամ արտադրել է օդանավի շարժիչը կամ օդանավի կառուցվածքային մասերը, խնդրանքով դիմի պատահարի քննություն իրականացնող պետությանը՝ քննությանը մասնակցելու համար:

2) Գրանցման պետությունը կամ շահագործող պետությունը նշանակում է մեկ կամ մի քանի խորհրդականների, ովքեր առաջարկվել են շահագործողի կողմից՝ լիազոր ներկայացուցչին օգնություն ցուցաբերելու համար:

3) Այն դեպքերում, երբ ոչ գրանցման պետությունը, ոչ շահագործող պետությունը չեն նշանակում լիազոր ներկայացուցիչ, ապա քննությունն անցկացնող պետությունը կարող է հրավիրել օդանավ շահագործողին մասնակցելու քննությանը՝ համաձայն քննություն անցկացնող պետության կանոնների:

4) Նախագծող պետությունը և արտադրող պետությունն իրավունք ունեն նշանակելու մեկ և ավելի խորհրդականներ, որոնց առաջարկվել են օդանավի տիպային կառուցվածքի ու վերջնական հավաքման համար պատասխանատու կազմակերպությունները՝ իրենց լիազոր ներկայացուցիչներին օգնություն ցուցաբերելու համար:

5) Այն դեպքերում, երբ ոչ նախագծող պետությունը և ոչ էլ արտադրող պետությունը չեն նշանակել լիազոր ներկայացուցիչ, ապա քննություն իրականացնող պետությունը կարող է քննությանը մասնակցելու նպատակով հրավիրել այն կազմակերպություններին, որոնք պատասխանատու են օդանավի տիպային կառուցվածքի և վերջնական հավաքի համար՝ համաձայն քննություն անցկացնող պետության կանոնների:

6) Եթե պետությունը, որն իրականացնում է 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգված ունեցող օդանավի պատահարի քննություն, դիմում է գրանցման պետությանը, շահագործող պետությանը, նախագծող կամ արտադրող պետությանը քննությանը մասնակցելու համար, ապա յուրաքանչյուր պետություն պետք է նշանակի լիազոր ներկայացուցիչ: Սույն պահանջը չի բացառում, որ քննություն իրականացնող պետությունը խնդրանքով դիմի այն պետությանը, որը նախագծել կամ արտադրել է օդանավի շարժիչը կամ օդանավի կառուցվածքային մասերը՝ վերջինիս կողմից լիազոր ներկայացուցիչ նշանակելու համար, երբ քննություն իրականացնող պետության կարծիքով դա կարող է լինել օգտակար ներդրում կամ տվյալ պետության մասնակցությունը կարող է ուղղված լինել թռիչքների անվտանգության բարձրացմանը: Սույն պահանջը չի բացառում, որ քննություն իրականացնող պետությունը խնդրանքով դիմի նախագծող պետությանը և արտադրող պետությանը՝ պատահարների քննությանը աջակցելու համար:

111. Այլ պետությունների մասնակցությունը քննությանը.

1) Լրացուցիչ տեղեկություններ, սարքավորումներ ստանալու կամ փորձագետներ ներգրավելու անհրաժեշտության դեպքում քննություն նշանակող մարմինը ցանկացած պետության ավիացիոն պատահարների քննության մարմինների միջոցով ուղարկում է համապատասխան հարցում՝ քննության ապահովման համար տեղեկություններ, սարքավորումներ կամ փորձագետներ ուղարկելու խնդրանքով: Համաձայն հարցման՝ տեղեկություններ, սարքավորումներ կամ փորձագետներ տրամադրող պետությունը կարող է նշանակել իր լիազոր ներկայացուցչին՝ պատահարի քննությանը մասնակցելու համար:

2) Ցանկացած պետություն, որը օպերատիվ բազա է տրամադրում քննության դաշտային փուլի հետազոտությունների համար կամ ներգրավված է որոնողափրկարական կամ օդանավի բեկորների վերականգնման աշխատանքներում կամ ներգրավված է որպես օպերատորի ծածկագրի կամ դաշինքի գործընկեր պետություն, կարող է նաև հրավիրվել նշանակելու լիազոր ներկայացուցիչ՝ քննությանը մասնակցելու համար:

112. Լիազոր ներկայացուցիչների իրավունքները.

1) Պետությունը, որն իրավունք ունի նշանակելու լիազոր ներկայացուցչին, իրավունք ունի նաև նշանակելու մեկ կամ մի քանի խորհրդականների՝ քննության ընթացքում նրան օգնություն ցուցաբերելու համար:

2) Պետությունը, որը նշանակում է ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատու (investigator-in-charge), իրավունք ունի նաև նշանակելու մեկ կամ մի քանի խորհրդականների՝ քննության ընթացքում նրան օգնություն ցուցաբերելու համար:

3) Սույն կետի 1-ին և 2-րդ ենթակետերով սահմանված դրույթները նպատակ չունեն խոչընդոտելու որևէ պետությանը, որը մասնակցում է քննությանը, ներգրա-

վելու ցանկացած կազմակերպությունից ամենաբարձր որակավորում ունեցող տեխնիկական մասնագետների և նման փորձագետներին նշանակելու որպես իրենց լիազոր ներկայացուցչի խորհրդականներ:

4) Լիազոր ներկայացուցիչների, նրանց խորհրդականների և սարքավորումների մուտքի հեշտացումը քննություն իրականացնող պետություն ներառված է Կոնվենցիայի «Ընթացակարգերի պարզեցում» N 9 հավելվածում: Պաշտոնական կամ ծառայողական անձնագրի առկայությունը կարող է արագացնել տվյալ գործընթացը: Քննություն իրականացնող անձնակազմի և սարքավորումների մուտքը կարող է արագացվել՝ պատահարներ քննող մարմնի և պետության ներսում միգրացիոն և մաքսային ծառայությունների միջև նախնական համաձայնագրեր կնքելով:

5) Լիազոր ներկայացուցիչներին օգնություն ցուցաբերող խորհրդականներին թույլատրվում է իրենց ղեկավարության ներքո մասնակցել քննությանը՝ այն չափով, որն անհրաժեշտ է քննությանն այդ ներկայացուցիչների արդյունավետ մասնակցությունն ապահովելու համար:

6) Քննությանը մասնակցությունն իրավունք է ընձեռում ավիացիոն քննության գլխավոր պատասխանատուի (investigator-in-charge) հսկողության ներքո մասնակցելու քննության բոլոր ասպեկտներում այդ թվում նաև՝

ա. այցելել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայր,

բ. զննել օդանավը կամ նրա մասերը,

գ. ստանալ վկաների բացատրություններ պարունակող տեղեկատվություն և առաջարկել վկաներից բացատրություններ վերացնելու թեմաները,

դ. հնարավորինս շուտ ունենալ լիարժեք հասանելիություն գործին առնչվող իրեղեն ապացույցներին,

ե. ստանալ գործին առնչվող փաստաթղթերի պատճենները, այդ թվում՝ նաև օդանավի կառուցվածքային մասերի հետազոտության կամ քննության շրջանակներում կատարված ուսումնասիրությունների վերաբերյալ հաշվետվությունները,

զ. մասնակցել թռիչքային տեղեկատվության ձայնագրությունների վերծանմանը,

է. մասնակցել պատահարի կամ լուրջ միջադեպի վայրի սահմաններից դուրս տարվող քննության միջոցառումներին, ինչպիսիք են՝ քննության նպատակով ագրեգատների/կառուցվածքային մասերի զննումն ու հետազոտումը, տեխնիկական խորհրդատվությունները, փորձարկումները և մոդելավորումը,

ը. մասնակցել քննության առաջընթացը քննարկելու նպատակով կազմակերպված հանդիպումներին, այդ թվում՝ քննության վերլուծությունների, բացահայտումների, պատճառների, նպաստող գործոնների և անվտանգության առաջարկությունների հետ կապված քննարկումներին,

թ. հանդես գալ հայտարարություններով՝ քննության տարբեր տեսակետների վերաբերյալ:

7) Պետությունները պետք է աջակցեն քննություն իրականացնող պետությանը, որին մասնակցում են և տրամադրեն պահանջվող տեղեկատվություն ու սարքավորումներ, ինչպես նաև առաջարկեն համապատասխան խորհրդականներ:

8) Այլ պետությունների, բացառությամբ գրանցման պետության, շահագործող պետության, նախագծող պետության և արտադրող պետության, մասնակցությունը կարող է սահմանափակվել այն դեպքերով, որոնք այդ պետություններին իրավունք են տվել մասնակցելու քննությանը Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 23 կետի համաձայն:

9) Մասնակցության ձևաչափը կանոնակարգվում է այն պետության ընթացակարգերով, որտեղ իրականացվում է քննությունը կամ դրա մի մասը:

10) Տեղեկությունների հավաքագրումը և գրառումները չպետք է հետաձգվեն լիազոր ներկայացուցչի ժամանմանը սպասելու պատճառով:

11) Լիազոր ներկայացուցիչն ու նրա խորհրդականները քննությունն անցկացնող պետությանը տրամադրում են իրենց մոտ ունեցած ողջ տեղեկատվությունը և առանց քննությունը վարող պետության համաձայնության չպետք է տեղեկատվություն հաղորդեն քննության ընթացքի և արդյունքների մասին: Նշված դրույթը նպատակ չունի խոչընդոտելու փաստերի անհապաղ հրապարակմանը, երբ դա լիազորված է քննություն իրականացնող պետության կողմից, ինչպես նաև չի խոչընդոտում լիազոր ներկայացուցիչներին՝ իրենց պետություններին զեկույցներ ներկայացնելու՝ թռիչքների անվտանգությանը նպատակաուղղված համապատասխան գործողությունները հեշտացնելու նպատակով:

113. Պետությունների պարտականությունները, որոնք ունեցել են զոհված կամ ծանր մարմնական վնասվածքներ ստացած քաղաքացիներ.

1) Ավիացիոն պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնություն ցուցաբերելու նպատակով՝ Հայաստանի Հանրապետությունը պետք է ստեղծի քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում պատահարների արտակարգ իրավիճակների պլան, որը պետք է ներառի նաև պատահարներում տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնության ցուցաբերման վերաբերյալ դրույթներ:

2) Բոլոր օդանավ շահագործողները պետք է ունենան ավիացիոն պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնություն ցուցաբերելու պլան, որը ներառում է պատահարներից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին հոգեբանական աջակցություն ցուցաբերելը և պատահարին արձագանքելու ընթացակարգերը: Կոմիտեն վերահսկողության կամ աուդիտների ընթացքում ստուգում է տվյալ պլանների առկայությունն ու բովանդակությունը:

3) Պատահարի դեպքում քննություն իրականացնող պետությունը, շահագործող պետությունը, գրանցման պետությունը կամ այն պետությունը, որն ունեցել է մեծ թվով քաղաքացիներ պատահարի ենթարկված օդանավում նշանակում է կոնտակտային

անձ՝ պատահարից տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին տեղեկատվություն տրամադրելու համար:

4) Պետությանը, որն ավիացիոն պատահարի նկատմամբ ցուցաբերում է հատուկ հետաքրքրություն այն պատճառով, որ զոհվածների կամ ծանր մարմնական վնասվածքներ ստացած անձանց թվում կան իր քաղաքացիները, տրվում է փորձագետի նշանակման իրավունք, որը լիազորված է՝

ա. այցելելու պատահարի վայր,

բ. ծանոթանալու համապատասխան փաստացի տեղեկատվությանը, որը հաստատված է եղել հրապարակման համար քննությունն անցկացնող պետության կողմից և քննության ընթացքի մասին տեղեկատվությանը,

գ. ստանալու վերջնական հաշվետվության օրինակը:

5) սույն կետի 4-րդ ենթակետով նշված դրույթները չեն խոչընդոտում տվյալ պետությանը ցուցաբերել օգնություն զոհերի ճանաչման և տվյալ պետության՝ ողջ մնացած ուղևորների հետ հանդիպումների կազմակերպման հարցում:

6) Ավիացիոն պատահարներում տուժածներին և նրանց մերձավոր ազգականներին օգնության ցուցաբերման վերաբերյալ ուղեցույցը ներկայացված է ԻԿԱՕ դոկ 9973 «Պատահարից տուժածներին և նրանց ընտանիքներին օգնություն ցուցաբերելու ձեռնարկ» փաստաթղթում:

7) Քննություն իրականացնող պետությունը, քննության առնվազն առաջին տարվա ընթացքում, պետք է հրապարակի փաստացի տվյալներ պատահարի մասին և ժամանակին տրամադրի տեղեկատվություն քննության ընթացքի մասին:

8. ՎԵՐՋՆԱԿԱՆ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

114. Ավիացիոն պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի քննության վերջնական հաշվետվության ձևաչափը ներկայացված է Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի թիվ 1 հավելվածում: Այնուամենայնիվ, այն կարող է փոփոխության ենթարկվել՝ հաշվի առնելով պատահարի, լուրջ միջադեպի և միջադեպի հանգամանքները:

115. Պետությունները չպետք է շրջանառեն, հրապարակեն կամ հասանելի դարձնեն վերջնական հաշվետվության նախագիծը կամ դրա որևէ մաս կամ քննության ընթացքում ձեռք բերված փաստաթղթերն առանց քննություն իրականացնող պետության բացահայտ համաձայնության, եթե այդ հաշվետվությունները կամ փաստաթղթերը չեն հրապարակվել կամ թողարկվել քննություն իրականացնող պետության կողմից:

116. Պատահարի կամ լուրջ միջադեպի քննության վերջնական հաշվետվության նախագիծը հանձնաժողովի նախագահի կողմից ներկայացվում է հանձնաժողովի անդամների քննարկմանը:

117. Հաշվետվության բովանդակության հետ անհամաձայն հանձնաժողովի անդամը գրավոր տեսքով ներկայացնում է հատուկ կարծիք: Հատուկ կարծիքում նշվում են անհամաձայնության կոնկրետ շարժառիթները՝ դրանց հիմնավորմամբ, ինչպես նաև առաջարկվող ձևակերպումները: Հատուկ կարծիքը քննարկվում է հանձնաժողովի անդամների կողմից՝ արձանագրության պարտադիր կազմումով:

118. Քննություն իրականացնող պետությունը վերջնական հաշվետվության նախագիծը պետք է հնարավորինս արագ ամենահարմար և ամենաարագ միջոցով կամ միջոցներով (ֆաքսիմիլե, էլեկտրոնային փոստ, սուբհանդակային ծառայություն կամ արագ փոստային ծառայություն) ուղարկի նաև հետևյալ պետություններ՝ փաստաթղթի նախագծի վերաբերյալ իրենց էական և հիմնավոր դիտողություններն անելու առաջարկությամբ՝

ա. քննությունը նշանակած պետություն,

բ. գրանցման պետություն,

գ. շահագործող պետություն,

դ. նախագծող պետություն,

ե. արտադրող պետություն,

զ. համաձայն սույն կարգի՝ քննությանը մասնակցած յուրաքանչյուր պետություն,

է. Եվրոպական միության ավիացիոն անվտանգության գործակալություն (այսուհետ՝ ԵԱՍԱ):

119. Նախագիծն ուղարկելու պահից խորհրդակցության համար սովորաբար սահմանվում է 30 օր: Քննությունն իրականացնող պետության կողմից խորհրդակցության ժամկետը պետք է երկարաձգվի մինչև 60 օր, եթե դիտողություններ անելու առաջարկությամբ հանդես եկող պետությունը տեղեկացնում է լրացուցիչ ժամանակ տրամադրելու անհրաժեշտության մասին:

120. Եթե քննությունն իրականացնող պետությունը խորհրդակցության համար սահմանված ժամկետում ստանում է դիտողություններ, ապա քննությունն իրականացնող պետությունը կամ պետք է փոփոխության ենթարկի վերջնական հաշվետվության նախագիծը՝ ներառելով ստացված դիտողությունները վերջինիս մեջ կամ դիտողություններ տրամադրած պետության ցանկությամբ պետք է կցի տվյալ մեկնաբանությունները վերջնական հաշվետվությանը:

121. Եթե խորհրդակցության համար սահմանված ժամկետում քննությունն իրականացնող պետությունը չի ստանում դիտողություններ, ապա վերջնական հաշվետվությունը հրապարակվում է համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 6. 4-րդ կետի՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ քննության ժամկետը բոլոր պետությունների համաձայնությամբ երկարաձգվել է:

122. Նշված դրույթները նպատակ չունեն խոչընդոտելու քննությունն իրականացնող պետությանը խորհրդակցելու այլ պետությունների հետ, ինչպես օրինակ՝ այն պետությունները, որոնք տրամադրել են համապատասխան տեղեկատվություն, կարևոր

սարքավորումներ կամ փորձագետներ, որոնք մասնակցել են քննությանը՝ համաձայն Կոնվենցիայի N 13 հավելվածի 5. 27-րդ կետի:

123. Վերջնական հաշվետվությանը կցվելիք դիտողությունները, որոնց շուրջ համաձայնություն ձեռք չի բերվել, խմբագրության չեն ենթարկվում:

124. Անվտանգության ապահովման միջոցառումները ենթակա են ներառման վերջնական հաշվետվության նախագծում:

125. Քննությունն իրականացնող պետությունը շահագործող պետության միջոցով կարող է օդանավ շահագործողին ուղարկել վերջնական հաշվետվության նախագծի պատճենը՝ օդանավ շահագործողի կողմից վերջնական հաշվետվության նախագծի վերաբերյալ մեկնաբանություններ տալու նպատակով:

126. Քննությունն իրականացնող պետությունը նախագծող պետության և արտադրող պետության միջոցով կարող է օդանավի տիպի կառուցվածքի և վերջնական հավաքման համար պատասխանատու կազմակերպություններին ուղարկել վերջնական հաշվետվության նախագծի պատճենը՝ վերջիններիս կողմից վերջնական հաշվետվության նախագծի վերաբերյալ մեկնաբանություններ տալու նպատակով:

127. Վերջնական հաշվետվությունը ստորագրվում է հանձնաժողովի նախագահի և բոլոր անդամների կողմից:

128. Եթե քննարկման արդյունքում հատուկ կարծիքը հաշվետվությունում հաշվի չի առնվել, ապա այն ներկայացնող հանձնաժողովի անդամը հաշվետվությունն ստորագրում է «հատուկ կարծիք» նշումով:

129. Քննության վերջնական հաշվետվության հետ միաժամանակ հանձնաժողովի նախագահը և հանձնաժողովի գործավարն ստորագրում են քննության նյութերին կցված փաստաթղթերի անվանացանկը՝ առկա նյութերի նկարագրությամբ:

130. Պատահարի և լուրջ միջադեպի քննության նյութերը (վերջնական հաշվետվությունը՝ աշխատանքային խմբերի հաշվետվությունների հավելմամբ և դրանց կցված նյութերով) հաստատվելուց հետո պահպանվում են պատահարներ քննող մարմնում, իսկ միջադեպի քննության նյութերը պահվում են Կոմիտեում:

131. Պատահարի, լուրջ միջադեպի և միջադեպի վերջնական հաշվետվությունը հաստատման պահից 10-օրյա ժամկետում ուղարկվում է՝

- 1) քննությունը նշանակած պետությանը,
- 2) գրանցման պետությանը,
- 3) շահագործող պետությանը,
- 4) նախագծող պետությանը,
- 5) արտադրող պետությանը,
- 6) պատահարի քննությանը մասնակցող բոլոր պետություններին,
- 7) այն պետությանը, որի քաղաքացիները զոհվել կամ ստացել են լուրջ մարմնական վնասվածքներ,

8) այն պետությանը, որը տրամադրել է համապատասխան տեղեկատվություն, կարևոր սարքավորումներ կամ փորձագետներ,

9) այն մարմիններին, որոնց ուղղված են վերջնական հաշվետվության մեջ ներառված անվտանգության առաջարկությունները,

10) ԵԱՍԱ-ին՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ հաշվետվությունը հանրությանը հասանելի է էլեկտրոնային միջոցներով, որի դեպքում քննություն իրականացնող մարմինը միայն համապատասխանաբար ծանուցում է նրանց,

11) քննության հանձնաժողովում ներգրավված մարմիններին, իսկ քրեական վարույթի առկայության դեպքում՝ նաև նախաքննության մարմինն և ՀՀ դատախազությանը,

12) քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություններ մատուցող շահագրգիռ կազմակերպություններին:

132. Ելնելով ավիացիոն պատահարների կանխարգելման նկատառումներից՝ անհրաժեշտ է հրապարակել վերջնական հաշվետվությունը հնարավորինս սեղմ ժամկետներում և եթե հնարավոր է՝ պատահարից, լուրջ միջադեպից և միջադեպից հետո 12 ամսվա ընթացքում:

133. Վերջնական հաշվետվությունը կարող է հրապարակվել Նախարարության կայքում դրա տեղադրմամբ, որի դեպքում վերջնական հաշվետվության թղթային եղանակով հրապարակումը պարտադիր չէ:

134. Եթե հնարավոր չէ վերջնական հաշվետվությունը հրապարակել 12 ամսվա ընթացքում, հարկավոր է հրապարակել միջանկյալ տեղեկատվություն՝ պատահարի, լուրջ միջադեպի և միջադեպի յուրաքանչյուր տարին լրանալուն պես՝ մանրամասն շարադրելով քննության ընթացքը՝ ներառյալ թոփքային անվտանգության վերաբերյալ առաջացող ցանկացած հարցի մասին տեղեկատվություն:

135. Եթե քննությունն իրականացնող պետությունը վերջնական հաշվետվությունը կամ միջանկյալ տեղեկատվությունը չի հրապարակում ողջամիտ ժամկետում, ապա քննությանը մասնակցող այլ պետություններն իրավունք ունեն գրավոր հարցում ուղարկելու քննությունն իրականացնող պետությանը բացահայտ համաձայնություն ստանալու՝ հասանելի տեղեկատվության հիման վրա թոփքների անվտանգությանն առնչվող հայտարարություն հրապարակելու վերաբերյալ:

136. Եթե քննությունն իրականացնող պետությունը տալիս է բացահայտ համաձայնություն կամ չի պատասխանում հարցմանը 30 օրվա ընթացքում, ապա հարցում կատարող պետությունը կարող է հրապարակել այդ տեղեկատվությունը քննությանը մասնակցող պետությունների հետ համագործակցելուց հետո:

137. Քննություն իրականացնող պետությունը 5570 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի վերաբերյալ վերջնական հաշվետվության պատճենն ուղարկում է ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section):

138. Հնարավորության դեպքում ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժնին (AIG-accident investigation section) ուղարկվող վերջնական հաշվետվությունը պետք է կազմվի ԻԿԱՕ-ի աշխատանքային լեզուներից մեկով և Կոնվենցիայի N 13 հավելվածով հաստատված թիվ 1 հավելվածի ձևաչափի համաձայն:

139. Վերջնական հաշվետվությունները գրանցվում են ԻԿԱՕ-ի կենտրոնական տվյալների բազայում, վերջնական հաշվետվությունների էլեկտրոնային գրադարանում, որը հասանելի է հանրությանը:

140. ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժնին (AIG-accident investigation section) ուղարկված վերջնական հաշվետվության պատճենը նախընտրելի է կազմել էլեկտրոնային ձևաչափով, որպեսզի հեշտացվի դրա վերբեռնումը ԻԿԱՕ-ի վերջնական հաշվետվությունների էլեկտրոնային գրադարան:

9. ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ԿԱՆԽԱՐԳԵԼԻՉ ՄԻՋՈՑԱՌՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

141. Պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության անցկացման ցանկացած փուլում պատահարներ քննող մարմինը շահագրգիռ կողմերին, այդ թվում՝ այլ պետությունների համապատասխան մարմիններին, թվագրված՝ հղված նամակով ներկայացնում է կանխարգելիչ գործողություններ, որոնք անհրաժեշտ է անհապաղ իրականացնել թոփքների անվտանգությունը բարձրացնելու նպատակով: Սույն դրույթները չեն խոչընդոտում քննություն իրականացնող պետությանը խորհրդակցելու քննությանը մասնակցող այլ պետությունների հետ անվտանգության առաջարկությունների նախագծերի վերաբերյալ, ինչպես նաև վերջիններիս կողմից մեկնաբանություններ ներկայացնելու այդ առաջարկությունների նպատակահարմարության և արդյունավետության վերաբերյալ:

142. Ավիացիոն պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի քննության արդյունքներով անվտանգության ապահովման միջոցառումների մշակման հարցում առաջնությունը պետք է տրվի քննություն անցկացնող պետությանը, սակայն ելնելով անվտանգության նկատառումներից՝ քննությանը մասնակցող այլ պետությունները նույնպես կարող են մշակել անվտանգության ապահովման միջոցառումներ՝ համաձայնեցնելով դրանք քննություն անցկացնող պետության հետ:

143. Անվտանգության առաջարկությունների նախագծերի շուրջ արդյունավետ համակարգումը թույլ է տալիս խուսափել քննությանը մասնակցող պետությունների կողմից հակասական անվտանգության առաջարկություններ ներկայացնելուց:

144. Քննության ընթացքում անվտանգության առաջարկություններն անհրաժեշտության դեպքում պատահարներ քննող մարմնի կողմից թվագրված՝ հղված նամակով ուղարկվում են համապատասխան պետությունների պատահարներ քննող մարմիններին և ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժնին (AIG-accident investigation section), երբ առաջարկություններն ԻԿԱՕ-ի փաստաթղթերի վերաբերյալ են:

145. Կոնվենցիայի հավելվածներին և ուղեցույցներում ներկայացված միջազգային ստանդարտներին և առաջարկվող գործելաձևերին առնչվող առաջարկությունները նույնպես կարող են ուղղվել ԻԿԱՕ-ին: Եթե վերջնական հաշվետվությունները պարունակում են ԻԿԱՕ-ին ուղղված անվտանգության առաջարկություններ ԻԿԱՕ-ի փաստաթղթերի վերաբերյալ, ապա այդ հաշվետվությունները ուղեկցվում են նամակով՝ հստակ նկարագրելով առաջարկվող գործողությունները:

146. Համաշխարհային մտահոգություն առաջացնող անվտանգության առաջարկություն հրապարակելու դեպքում պատահարներ քննող մարմինը թվագրված՝ հղված նամակով տեղեկացնում է ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժնին (AIG-accident investigation section) տվյալ առաջարկության և դրա պատասխանների հրապարակման վերաբերյալ, եթե անգամ տվյալ առաջարկությունն ուղղված չէ ԻԿԱՕ-ին:

147. Համաշխարհային մտահոգություն առաջացնող անվտանգության առաջարկություններն ու դրանց պատասխանները գրանցվում են ԻԿԱՕ-ի կենտրոնական տվյալների բազայում, որը հասանելի է հանրությանը:

148. Եթե անվտանգության առաջարկություններն ուղղված են մեկ այլ պետության կազմակերպությանը, ապա դրանք նույնպես փոխանցվում են տվյալ պետության պատահարներ քննող մարմնին:

149. Ի լրումն պատահարների և միջադեպերի քննությունների արդյունքում մշակված անվտանգության առաջարկությունների՝ անվտանգության առաջարկությունները կարող են առաջանալ նաև տարբեր աղբյուրներից՝ ներառյալ անվտանգության ուսումնասիրություններից, մի շարք քննությունների ուսումնասիրություններից և վերլուծություններից կամ ցանկացած այլ գործընթացներից: Ուստի պատահարներ քննող մարմինը կարող է ներկայացնել նաև անվտանգության առաջարկություններ տարբեր աղբյուրներից:

150. Անվտանգության առաջարկությունները նպատակ չունեն որոշելու մեղքը կամ պատասխանատվությունն ավիացիոն պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի համար:

151. Անվտանգության առաջարկությունները, այդ թվում՝ նաև համաշխարհային մտահոգություն առաջացնող անվտանգության առաջարկությունները, հիմնականում ուղղվում են Կոմիտեին, որը պատասխանատու է քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում թռիչքների անվտանգության կանոնակարգման, ինչպես նաև վերահսկողության համար:

152. Այլ անվտանգության առաջարկությունները կարող են ուղղվել քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում ծառայություն մատուցող կազմակերպություններին:

153. Անվտանգության առաջարկությունների իրականացումը վերահսկվում է ավիացիայի բնագավառում թռիչքների անվտանգության կանոնակարգման, ինչպես նաև վերահսկողության համար լիազորված մարմնի՝ Կոմիտեի կողմից:

154. Պետությունը կամ համապատասխան մարմինը, որը ստանում է անվտանգության ապահովման վերաբերյալ առաջարկություններ, հղված նամակի ամսաթվից 90 օրվա ընթացքում տեղեկացնում է առաջարկությունները ներկայացրած պատահարներ քննող մարմնին կատարված կամ քննարկվող կանխարգելիչ միջոցառումների կամ միջոցառումների իրականացման ժամանակահատվածի կամ որևէ միջոցառման չկատարման պատճառների մասին: Սույն դրույթը չի խոչընդոտում պատահարներ քննող մարմնին անվտանգության առաջարկություններից բացի ներկայացնելու կանխարգելիչ գործողությունների վերաբերյալ այլ առաջարկներ:

155. Պատասխան ստանալուց հետո 60 օրվա ընթացքում պատահարներ քննող մարմինը պետք է տեղեկացնի հասցեատիրոջը՝ արդյո՞ք վերջինիս պատասխանը համարվում է համարժեք, թե ոչ, և ներկայացնում է պատճառաբանություն, երբ համաձայն չէ որևէ գործողություն չձեռնարկելու որոշման հետ:

156. Պատահարներ քննող մարմինը կամ անվտանգության առաջարկություններ սահմանող ցանկացած այլ պետության պատահարներ քննող մարմնին արձանագրում է այդ առաջարկությունների իրականացման վերաբերյալ պատասխանները:

157. Պատահարներ քննող մարմինը, որը ստանում է անվտանգության առաջարկություններ, իրականացնում է դրանցում նշված գործողությունների ընթացքի մշտադիտարկում:

158. Յուրաքանչյուր շահագրգիռ կողմ, որը ստանում է անվտանգության առաջարկություններ, իրականացնում է դրանցում նշված գործողությունների ընթացքի մշտադիտարկում:

159. Անվտանգության առաջարկությունները կարող են տեղադրվել Նախարարության կայքում:

160. Թռիչքների անվտանգության տվյալների հավաքագրման, վերլուծության և անվտանգության տեղեկատվության արագ փոխանակման միջոցով պատահարների կանխարգելմանն ուղղված այլ դրույթները ներառված են Կոնվենցիայի «Թռիչքների անվտանգության կառավարում» N 19 հավելվածում:

161. Հայաստանի Հանրապետությունը վարում է պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի տվյալների բազա՝ թռիչքների անվտանգությանն առնչվող առկա կամ հնարավոր թերությունների վերաբերյալ տեղեկատվության արդյունավետ վերլուծությունը հեշտացնելու և անհրաժեշտ կանխարգելիչ գործողությունները սահմանելու համար:

162. Կանխարգելիչ գործողությունները կարող են հիմնված լինել պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի վերջնական հաշվետվությունների վրա:

163. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավի հետ տեղի ունեցած յուրաքանչյուր պատահար, լուրջ միջադեպ և միջադեպ ենթակա է պարտադիր հաշվառման:

164. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի և Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օտարերկրյա պետությունների քաղաքացիական օդանավերի հետ տեղի ունեցած դեպքերում պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի հաշվառումը կատարվում է Կոմիտեի կողմից:

165. Պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի հաշվառումը կատարվում է ԻԿԱՕ ԱԴՌԵՓ (ADREP) դասակարգմանը համապատասխան:

166. Պատահարներ քննող մարմինը պետք է ունենա ամբողջական հասանելիություն պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի տվյալների բազային:

167. Պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի տվյալների բազան պետք է հասանելի լինի թռիչքների անվտանգության պետական ծրագրի իրականացման համար պատասխանատու պետական մարմինների համար՝ անվտանգության շրջանակներում իրենց գործառույթներն իրականացնելու նպատակով:

168. Պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի տվյալների բազան կարող է ներառվել թռիչքների անվտանգության տվյալների բազայում, որը կարող է հանդիսանալ մեկ կամ մի քանի տվյալների բազա(ներ):

169. Պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի հաշվառումը իրականացվում է նաև քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կողմից իրենց լիազորությունների շրջանակներում:

170. Ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության գործի փաստաթղթերի բնօրինակները պահվում են պատահարներ քննող մարմնում, որոնք պահպանվում են ոչ պակաս, քան երեք տարի ժամկետով: Իսկ միջադեպերի քննության գործի փաստաթղթերի բնօրինակները պահվում են Կոմիտեում:

10. ԱԴՌԵՓ (ADREP) ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՎ ՁԵԿՈՒՑՈՒՄ

1. ՆԱԽՆԱԿԱՆ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

171. 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով օդանավի պատահարի դեպքում քննություն իրականացնող պետությունը նախնական հաշվետվությունն ուղարկում է՝

1) գրանցման պետություն կամ իրադարձության վայրի պետություն՝ ըստ անհրաժեշտության,

2) շահագործող պետություն,

3) նախագծող պետություն,

4) արտադրող պետություն,

5) այն պետությանը, որը տրամադրել է համապատասխան տեղեկատվություն, կարևոր սարքավորումներ կամ փորձագետներ,

6) ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section):

172. 2250 կգ և դրանից նվազագույն զանգվածով օդանավի պատահարի դեպքում և երբ խոսքը վերաբերում է թռիչքային պիտանիությանը կամ այլ պետություններին հետաքրքրող հարցերին, քննություն իրականացնող պետությունը նախնական հաշվետվությունն ուղարկում է՝

1) գրանցման պետություն կամ իրադարձության վայրի պետություն՝ ըստ անհրաժեշտության,

2) շահագործող պետություն,

3) նախագծող պետություն,

4) արտադրող պետություն,

5) այն պետությանը, որը տրամադրել է համապատասխան տեղեկատվություն, կարևոր սարքավորումներ կամ փորձագետներ:

173. Նախնական հաշվետվությունը կազմվում է ԻԿԱՕ-ի աշխատանքային լեզուներից մեկով և ներկայացվում համապատասխան պետություններին:

174. Նախնական հաշվետվությունը պետք է ուղարկվի ֆաքսիմիլով, էլեկտրոնային փոստով կամ օդային փոստով պատահարի պահից 30 օրվա ընթացքում, եթե պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի տեղեկատվական հաշվետվությունը (Accident/Incident Data Report) չի ուղարկվել մինչ այդ: Անվտանգության վրա անմիջականորեն ազդող հարցերին առնչվելու դեպքում նախնական հաշվետվությունը ամենահարմար և ամենաարագ միջոցներով պետք է ուղարկվի տեղեկատվությունը հասանելի լինելուն պես:

2. Պատահարների, լուրջ միջադեպերի և միջադեպերի տեղեկատվական հաշվետվություն (Accident/Incident Data Report)

175. 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի պատահարի վերաբերյալ տեղեկատվական հաշվետվությունը քննությունն իրականացնող պետությունը, քննությունից հետո հնարավորինս շուտ, ուղարկում է ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section):

176. Քննությունն իրականացնող պետությունը, ըստ պահանջի, կարող է այլ պետություններին տրամադրել համապատասխան տեղեկատվություն՝ ի հավելումն պատահարի կամ միջադեպի տեղեկատվական հաշվետվության:

177. 5700 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի միջադեպի վերաբերյալ տեղեկատվական հաշվետվությունը քննությունն իրականացնող պետությունը քննությունից հետո հնարավորինս շուտ ուղարկում է ԻԿԱՕ-ի պատահարների քննության բաժին (AIG-accident investigation section):

11. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԿԱՌՈՒՅՑՆԵՐԻ ՀԵՏ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

178. Ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի քննության փորձի փոխանակման անհրաժեշտությամբ պայմանավորված՝ պատահարներ քննող մարմինը կարող է համագործակցել մի շարք միջազգային ավիացիոն կառույցների հետ, որոնք ներառում են, բայց չեն սահմանափակվում հետևյալ կազմակերպություններով՝

1) Միջպետական ավիացիոն կոմիտեն, որը հիմնադրվել է 1991 թվականին՝ նախկին ԽՍՀՄ 12 պետությունների կողմից «Քաղաքացիական ավիացիայի և օդային տարածքի օգտագործման մասին» միջկառավարական համաձայնագրի ստորագրմամբ.

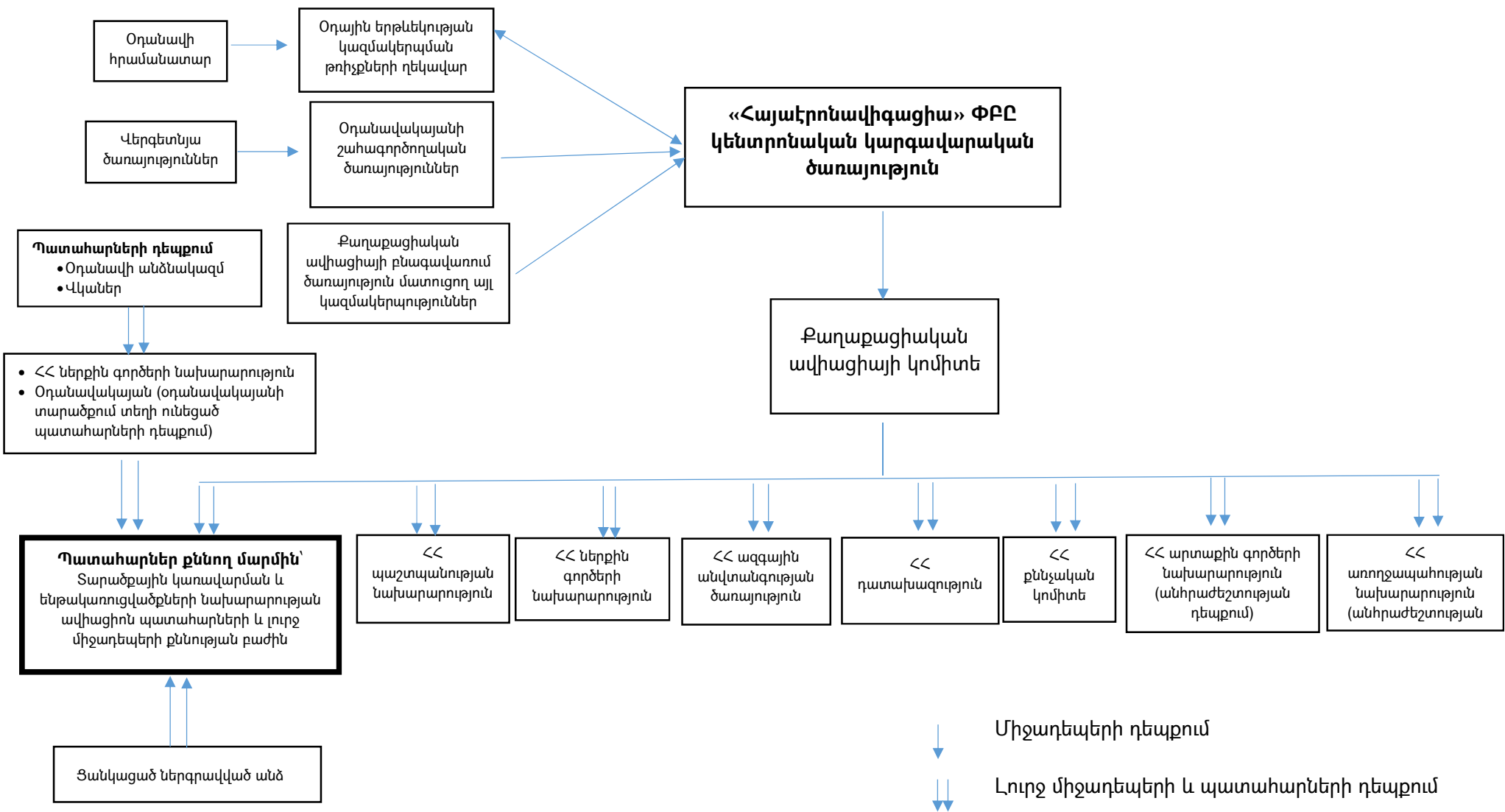
2) ԻԿԱՕ-ն, որին Հայաստանի Հանրապետությունն անդամակցում է 1992 թվականից.

3) «Քաղաքացիական ավիացիայի եվրոպական կոնֆերանսը (ԵԿԱԿ), որը հիմնադրվել է 1955 թվականին, իսկ Հայաստանի Հանրապետությունը ԵԿԱԿ-ին անդամակցում է 1996 թվականից.

4) Քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների անվտանգության քննության մարմինների եվրոպական ցանցը (այսուհետ՝ ցանց), որը համաձայն ԵՄ 996/200 Կանոնակարգի հոդված 7-ի 1-ին կետի՝ ապահովում է, որ պատահարներ քննող մարմինների ղեկավարները միանան ցանցին: Ցանցի գործառույթները նկարագրված են ԵՄ 996/200 Կանոնակարգի հոդված 7-ում:

179. Ավիացիոն պատահարների և լուրջ միջադեպերի կանխարգելման նպատակով պատահարներ քննող մարմինը կարող է համագործակցել այլ միջազգային ավիացիոն կազմակերպությունների հետ՝ քննության փորձով փոխանակվելու, անվտանգության առաջարկություններ մշակելու և վերլուծելու, անվտանգության առաջարկությունների տվյալների բազային հասանելիություն ունենալու, վերապատրաստումների մասնակցելու և հմտությունների զարգացման համար:

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՊԱՏԱՀԱՐԻ, ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ԵՎ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ԴԵՊՔՈՒՄ ԱՀԱՋԱՆԳՄԱՆ



ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՊԱՏԱՀԱՐԻ, ԼՈՒՐՋ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ԵՎ ՄԻՋԱԴԵՊԻ ՄԱՍԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԳԻՐ

	Իրադարձություններ	Հասցեատեր
Իրադարձության վայրի պետություն - Կոմիտե (միջադեպերի դեպքում) - Նախարարություն (պատահարների և լուրջ միջադեպերի դեպքում)	Միջազգային իրադարձություններ՝ պայմանավորվող պետության տարածքում տեղի ունեցած պատահարներ, լուրջ միջադեպեր և միջադեպեր՝ կապված օդանավերի հետ, որոնք գրանցված են մեկ այլ պայմանավորվող պետության ռեեստրում	ա) գրանցման պետություն, բ) շահագործող պետություն, գ) նախագծող պետություն, դ) արտադրող պետություն, ե) ԻԿԱՕ՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրբառեակտիվ օդանավի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի դեպքում
Գրանցման պետություն - Կոմիտե (միջադեպերի դեպքում) - Նախարարություն (պատահարների և լուրջ միջադեպերի դեպքում)	- Գրանցման պետության տարածքում տեղի ունեցած պատահարներ, լուրջ միջադեպեր և միջադեպեր - Ոչ պայմանավորվող պետության տարածքում կամ ցանկացած պետության տարածքից դուրս տեղի ունեցած պատահարներ, լուրջ միջադեպեր և միջադեպեր	ա) շահագործող պետություն, բ) նախագծող պետություն, գ) արտադրող պետություն, դ) ԻԿԱՕ՝ 2250 կգ-ից ավելի առավելագույն զանգվածով քաղաքացիական օդանավի կամ տուրբառեակտիվ օդանավի պատահարի, լուրջ միջադեպի կամ միջադեպի դեպքում

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Ա. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ