

Հավելված
Հայաստանի Հանրապետության
կառավարությանն առընթեր
քաղաքացիական ավիացիայի
գլխավոր վարչության պետի
2016 թվականի ապրիլի 26-ի
Թիվ 71-Ա հրամանի

ԱԵՐՈՂՐՈՄՆԵՐՈՒՄ ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ
ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ՆԵՐԴՐՄԱՆ ԵՎ ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՌԻՍԿԵՐԻ
ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՈՒՂԵՑՈՒՅՑ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Աերողրոմներում թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի ներդրման և թռիչքների անվտանգության ռիսկերի գնահատման ուղեցույցը (այսուհետ՝ Ուղեցույց) մշակված Չիկագոյի Կոնվենցիայի N19 հավելվածի (այսուհետ՝ Հավելված), Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի դեկտեմբերի 10-ի N1460-Ն որոշմամբ հաստատված «Հայաստանի Հանրապետության թռիչքային անվտանգության պետական ծրագրի» (այսուհետ՝ Ծրագիր), ԻԿԱՕ-ի N9859 ձեռնարկի (Doc.9859) դրույթների համաձայն և սահմանում է աերողրոմ շահագործողի կողմից աերողրոմներում թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի ներդրման և թռիչքների անվտանգության ռիսկերի գնահատման գործընթացը:

2. Սույն Ուղեցույցի իմաստով՝

1) Թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգ է հանդիսանում թռիչքների անվտանգության կառավարման կանոնակարգված մոտեցումը, ներառյալ անհրաժեշտ կազմակերպչական կառուցվածքը, պատասխանատվության ոլորտները, քաղաքականությունը և գործառույթները:

2) Ռիսկ է համարվում ամբարենպաստ հետևանքների առաջացման հավանականության գնահատումը, վտանգի գործակցի ազդեցության արդյունքում:

3) Աերողրոմ շահագործող է համարվում օդանավակայանի սեփականատերը կամ այն իրավաբանական անձը, որն իրականացնում է օդանավակայանի շահագործումը կամ կոնցեսիոն կառավարումը:

4) Թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակ է համարվում այն նվազագույն մակարդակը, որը պետք է լինի իրականաճալի թռիչքների անվտանգության բնագավառում Աերողրոմ շահագործողի կողմից, իր հիմնական արտադրական պարտականությունների կատարման ընթացքում և ընդունելի լինի Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության (այսուհետ՝ Գլխավոր վարչություն) կողմից:

ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԸ

3. Աերողրոմ շահագործողի կողմից պետք է մշակվի <<Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ>> (այսուհետ՝ Ձեռնարկ), որը համաձայնեցվում է Գլխավոր վարչության հետ:

4. Ձեռնարկը հանդիսանում է թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի հիմնական փաստաթուղթը, որում պետք է ներառվում են հետևյալ 4 հիմնական բաղադրիչները՝

1) Թռիչքների անվտանգության ոլորտում իրականացվող քաղաքականությունը և նպատակները:

2) Թռիչքների անվտանգության ռիսկերի կառավարումը:

3) Թռիչքների անվտանգության ապահովումը:

4) Թռիչքների անվտանգության մակարդակի բարձրացումը:

5. Թռիչքների անվտանգության քաղաքականությունը պետք է սահմանի թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգի սկզբունքները, գործառույթները և մեթոդները, որոնք կիրառվում են թռիչքների անվտանգության ապահովման ցանկալի նպատակներին հասնելու համար:

6. Աերողրոմ շահագործողի կողմից սահմանվում է թռիչքների անվտանգության քաղաքականությունը. միջազգային և ազգային պահանջներին համապատասխան: Թռիչքների անվտանգության քաղաքականությունը պետք է սահմանի՝

1) Աերողրոմ շահագործողի պատասխանատվությունը թոխչքների անվտանգության ապահովման ոլորտում:

2) Հստակ դրույթներ թոխչքների անվտանգության քաղաքականության իրականացման համար անհրաժեշտ ռեսուրսների հատկացման վերաբերյալ:

3) Թոխչքների անվտանգության վերաբերյալ տվյալների ներկայացման կանոնակարգը:

4) Այն գործողությունները, որոնք ընդունելի չեն Աերողրոմ շահագործողի կողմից և այն պայմանները, որոնց համար կարգապահական տուժեր չեն կիրառվում:

7. Թոխչքների անվտանգության քաղաքականությունը հաստատվում է Աերողրոմ շահագործողի ղեկավարության կողմից, հասանելի է բոլորին և ենթակա է պարբերական վերանայման և թարմացման:

8. Թոխչքների անվտանգության ոլորտում իրականացվող քաղաքականությունը և նպատակները հանդիսանում են թոխչքների անվտանգության կառավարման համակարգի ապահովման առանցքազծային ուղղությունը, որոնց հիմնական տարրերն են՝

1) Կազմակերպության ղեկավարության պարտականությունները և պատասխանատվությունները:

2) Թոխչքների անվտանգության գծով կազմակերպության ղեկավար անձակազմի (մենեջերների) հաշվետվությունները:

3) Թոխչքների անվտանգության հետ կապված առանցքային պաշտոններին նշանակումները:

4) Վթարային իրավիճակներում գործողությունների պլանավորման կորդինացումը:

5) Թոխչքների անվտանգության կառավարման համակարգի ներդրման ծրագիրը և փաստաթղթավորումը:

9. Թոխչքների ռիսկերի կառավարումը հանդիսանում է վտանգների որոշման գործող համակարգ, որն անհրաժեշտ է ռիսկերի ընդունելի մակարդակի պահպանման համար:

10. Թոխչքների ռիսկերի կառավարման նպատակը կայանում է վտանգավոր գործոնների բացահայտման, դրանց գնահատման և նվազեցմանն ուղղված միջոցառումների մշակման մեջ, որի հիմնական տարրեր են համարվում՝

1) Վտանգավոր գործոնների բացահայտումը:

2) Թոխչքների անվտանգության համար ռիսկերի գործոնների գնահատումը և նվազեցումը:

11. Թոփչքների անվտանգության ապահովումն իրականացվում է միջազգային և ազգային ստանդարտներով և իրավական ակտերով սահմանված պահանջների ապահովմանն ուղղված միջոցառումների կատարման նկատմամբ մշտական վերահսկողության միջոցով:

12. Աերողրոմ շահագործողը պետք է ապահովի ռիսկերի վերահսկման միջոցների մշտական օգտագործումը և արդյունավետությունը իրավիճակի փոփոխության դեպքում: Թոփչքների անվտանգության ապահովումն իրականացվում է՝

1) Մշտական մոնիտորինգի և թոփչքների անվտանգության ապահովման արդյունավետության չափանիշերի ուսումնասիրման միջոցով:

2) Փոփոխությունների վերահսկման միջոցով:

3) Թոփչքների անվտանգության կառավարման համակարգի մշտական կատարելագործման միջոցով:

13. Թոփչքների անվտանգության մակարդակի բարձրացման գործընթացի շրջանակներում Աերողրոմ շահագործողը պետք է քարոզի թոփչքների անվտանգությունը որպես բազային արժեք և գործնականում աջակցի թոփչքների անվտանգության մշակույթի ներդրմանը, որոնք հնարավոր է իրականացնել անձնակազմի պատրաստվածության ապահովման և թոփչքների անվտանգության վերաբերյալ տեղեկատվության փոխանակման միջոցով:

14. Աերողրոմ շահագործողն ապահովում է Ծրագրով սահմանված թոփչքների անվտանգության ապահովման ընդունելի համակարգը, որը պետք է առնվազն՝

1) Սահմանի թոփչքների անվտանգության համար վտանգ պարունակող գործոնները:

2) Ապահովի թոփչքների անվտանգության պահպանման համար անհրաժեշտ ուղղիչ գործողությունների իրականացումը:

3) Նախատեսի մշտական վերահսկողություն և թոփչքների անվտանգության ձեռք բերված մակարդակի կանոնավոր գնահատումը:

4) Ուղղված լինի աերողրոմում թոփչքների անվտանգության ընդհանուր մակարդակի բարձրացմանը:

15. Ուղեցույցի 14-րդ կետում թվարկված նվազագույն պահանջները կարող են ապահովվել թոփչքների անվտանգության գնահատման միջոցով:

ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄԸ

16. Թոփչքների անվտանգության գնահատումը հանդիսանում է թոփչքների անվտանգության կառավարման համակարգի շրջանակներում ռիսկերի կառավարման տարր և օգտագործվում է աներողորմուն սահմանված ստանդարտներից կամ ընդունելի նորմատիվ դրույթներից շեղումների դեպքում դրանց հնարավոր ներգործության որոշման համար:

17. Թոփչքների անվտանգության գնահատումն իրականացվում է հետևյալ 4 հիմնական փուլերով՝

1) Թոփչքների անվտանգության ոլորտում խնդրի որոշումը և սահմանված նորմերի գնահատումը:

2) Վտանգավոր գործոնների որոշումը և վերլուծությունը:

3) Ռիսկերի գնահատումը և դրանց նվազեցմանն ուղղված միջոցառումների մշակումը:

4) Ռիսկերի նվազեցմանն ուղղված միջոցառումների ծրագրի մշակումը և գնահատման ամփոփումը:

18. Թոփչքների անվտանգության գնահատումն իրականացվում է Ուղեցույցի N 1 նկարում պատկերված ալգորիթմի համաձայն:

19. Թոփչքների անվտանգության գնահատման նպատակով որոշվում է թոփչքների անվտանգության ոլորտում մտահոգվածություն առաջացնող հարցը, որը մանրամասր նկարագրվում է, նշելով ժամանակային փուլը, վայրը, հարցին առնչվող և շահագրգիռ կողմերը, ինչպես նաև հնարավոր ազդեցությունը կոնկրետ պրոցեսների, գործառույթների և համակարգերի վրա:

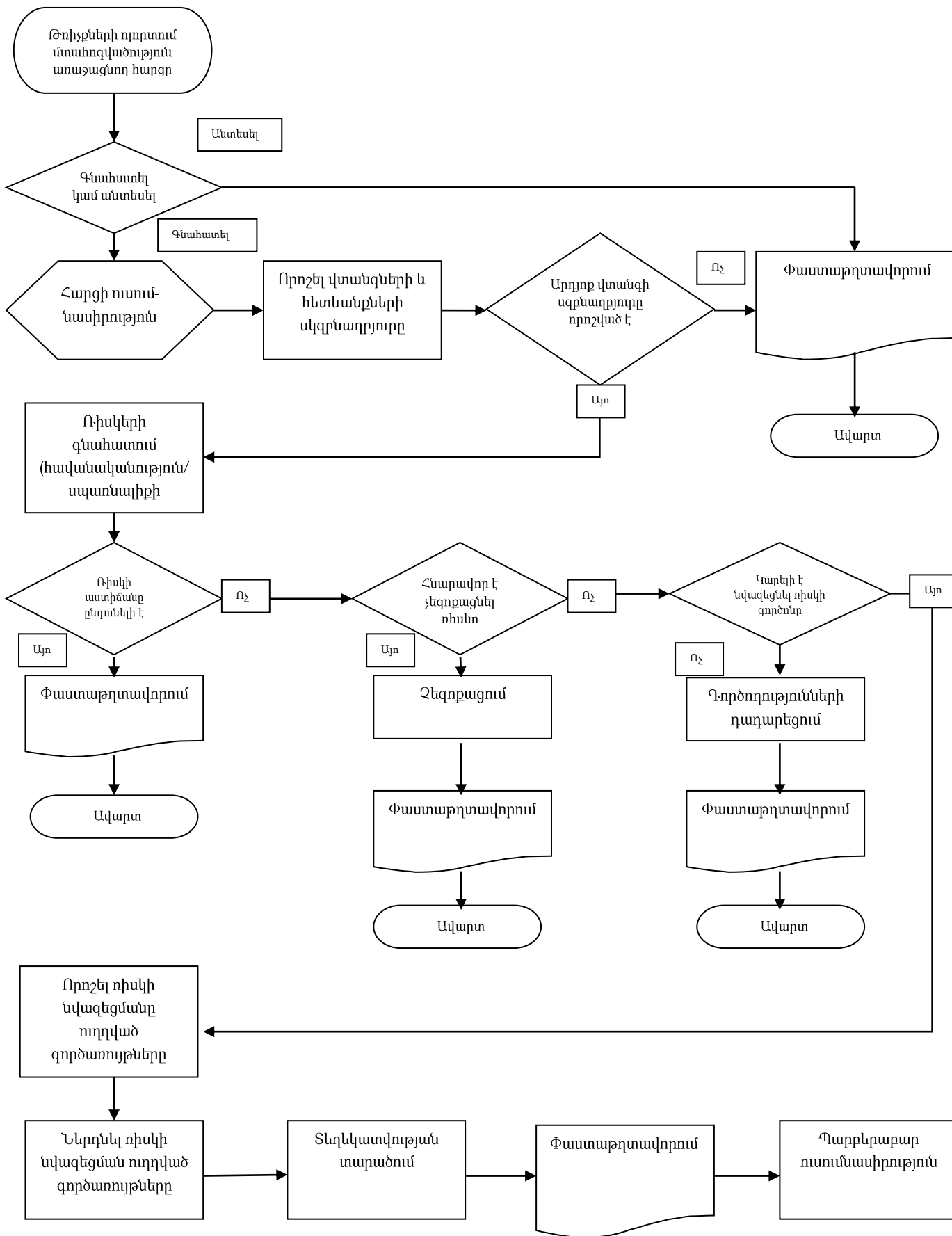
20. Աերողորմ շահագործողի կողմից՝

1) Իրականացվում է Ուղեցույցի 19-րդ կետում նշված մտահոգվածություն առաջացնող հարցի վերլուծություն. այն հաստատելու կամ ժխտելու նպատակով: Եթե հարցը ժխտվում է, ապա դրա հիմնավորումը վավերագրվում է:

2) Անցկացվում է սահմանված նորմատիվ պահանջներին աներողորմի համապատասխանության նախնական գնահատում:

21. Մինչ գնահատման հաջորդ փուլերին անցնալն Աերողորմ շահագործողը շահագրգիռ կողմերի հետ համատեղ որոշում են համապատասխան պրոբլեմային ոլորտները:

ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ԱԼԳՈՐԻԹՄ



Նկար 1

22. Ռիսկերի գնահատումն իրականացվում է վտանգավոր իրադարձության առաջացման հավանականության և դրա հետևանքների ծանրության համադրման միջոցով, ինչի համար յուրաքանչյուր վտանգավոր իրադարձություն պետք է դասակարգվի Աերոդրոմ շահագործողի կողմից: Ըստ առաջացման հավանականության և հետևանքների ծանրության դասակարգումը վերաբերվում է հնարավոր իրադարձություններին:

23. Ըստ առաջացման հավանականության վտանգավոր իրադարձությունները դասակարգվում են 5 խմբի. համաձայն N1 աղյուսակի:

Հավանականության դասը	Առաջացման հավանականությունը	Հավանականության նկարագրությունը
5	Հաճախակի	Կարող է լինել բազմաթիվ անգամ կամ եղել է հաճախակի
4	Չափավոր հավանական	Կարող է լինել մի քանի անգամ կամ եղել է ոչ հաճախակի
3	Քիչ հավանական	Հավանաբար տեղի չի ունենա կամ տեղի է ունեցել հազվադեպ
2	Ծայրահեղ քիչ հավանական	Հավանաբար ընդհանրապես տեղի չի ունենա կամ հայտնի չէ, որ տեղի է ունեցել
1	Գործնականում առաջացումն անհնարին է	Գրեթե անհնարին է որ նման իրադարձություն կարող է առաջանալ

Աղյուսակ N 1

24. Հավանականության դասակարգումն իրականացվում է որոշակի ժամանակի համար, հիմք ընդունելով հետևյալ փաստարկները՝

- 1) Աերոդրոմներում տեղի ունեցող շատ իրադարձություններ անմիջականորեն կապված չեն օդանավերի գործողությունների հետ:
- 2) Իրադարձության առաջացման հավանականությունը կարող է հիմնված լինել գործնական փորձի վրա և պայմանավորված չլինել հաշվարկներով:

25. Ըստ հետևանքների ծանրության վտանգավոր իրադարձությունները դասակարգվում են 5 խմբի. համաձայն N2 աղյուսակի:

26. Ըստ հետևանքների ծանրության դասակարգումը պետք է հիմնված լինի <<արժանահավատ դեպքերի>> վրա, որոնք հնարավոր են շահագործման սովորական պայմաններում: Դասակարգման շրջանակներում ծայրահեղ պայմանները հաշվի չեն առնվում:

Իրադարձության լրջությունը	Իրադարձության հետևանքով առաջացած պայմանները	Իրադարձության աստիճանը	Հնարավոր իրադարձության օրինակներ
Աղետալի	Սարքավորումների ոչնչացում: Բազմաթիվ գոհեր:	A	Օդանավերի բախումներ մեկը մյուսին կամ այլ օբյեկտի
Վտնագավոր	Անվտանգության <<թույլատրելի մակարդակի>> զգալի նվազում: Լուրջ մարմնական վնասվածքներ: Սարքավորումների զգալի վնաս: Ֆիզիկական լարվածություն կամ այնպիսի աշխատանքային ծանրաբեռվածություն, ինչը կարող է հանգեցնել պարտականությունների ոչ լիարժեք կատարմանը:	B	Չարտոնագրված մուտք ՎՈՒ, բախման մեծ հավանականությամբ կամ բախումը խուսափելու համար ծայրահեղ գործողություններ: Փակված կամ զբաղեցրած ՎՈՒ օգտագործման փորձ: Թերաթիչք կամ ՎՈՒ սահմաններից դուրս գալ:
Նշանակալի	Անվտանգության <<թույլատրելի մակարդակի>> էական նվազում: Անձնակազմն ի վիճակի չէ ամբողջ ծավալով հաղթահարել անբարենպաստ շահագործողական պայմաններն աշխատանքային ծանրաբեռնվածության բարձրացման պատճառով: Լուրջ միջադեպ: Մարմնական վնասվածքներ:	C	Չարտոնագրված մուտք ՎՈՒ, սակայն առկա են ժամանակի և տարածության բավարար պաշար: Կառամատույցում կամ կայանատեղում բախում խոչընդոտի հետ (ուժեղ բախում): Ուղևորներով համալրված օդանավի հարևանությամբ թափված վառելիք: Ընդհատված վայրէջքի ընթացքում օդանավի որևէ մասով հպում գետնին
Ոչ նշանակալի	Անհարմարություններ: Շահագործողական սահմանափակումներ: Վթարային իրավիճակների դեպքերի համար սահմանված կանոնակարգերի կիրառում Ոչ նշանակալի միջադեպ	D	Օդանավի կտրուկ արգելակում Ռեակտիվ հոսանքաշիթով հասցրած վնաս Տրանսպորտային միջոցների բախումներ Քարշակման ընթացքում օդանավի վնասումներ Օդանավի առավելագույն քաշի գերազանցում, առանց հետևանքների Օդանավի և ուղևորասանդուղքի բախում, առանց օդանավի վնասումների Գետնավարման սխեմաների բարդություններ և դժվար իրականացվող հրահանգներ կամ ցուցումներ
Չնչին	Սակավանշանակ հետևանքների	E	Արգելակման հեռավորության չնչին ավելացում

27. Ըստ առաջացման հավանականության և հետևանքների ծանրության դասակարգումների կազմվում է ռիսկերի գնահատման մատրիցա, որի օրինակը ներկայացված է N3 աղյուսակում:

Ռիսկի հավանականությունը	Ռիսկի լրջությունը				
	Աղետալի A	Վտանգավոր B	Նշանակալի C	Ոչ նշանակալի D	Չնչին E
Հաճախակի 5	5A	5B	5C	5D	5E
Երբեմն 4	4A	4B	4C	4D	4E
Շատ հազվադեպ 3	3A	3B	3C	3D	3E
Քիչ հավանական 2	2A	2B	2C	2D	2E
Խիստ անհավանական 1	1A	1B	1C	1D	1E


Աղյուսակ N3

28. Ռիսկերի գնահատման մատրիցայի միջոցով որոշվում է ռիսկի ցուցիչը, որն օգտագործվում է ռիսկերի ընդունելիությունը և համապատասխան գործառնությունների գերակայությունը սահմանելու նպատակով:

29. Ելնելով ռիսկերի հավանականության և լրջության աստիճանից իրադարձությունների գերակայությունները դասակարգվում են 3 դասի՝

- 1) Բարձր գերակայության վտանգավոր իրադարձություններ, որոնք համարվում են անթույլատրելի:
- 2) Միջին գերակայության վտանգավոր իրադարձություններ, որոնք համարվում են թույլատրելի:
- 3) Ցածր գերակայության վտանգավոր իրադարձություններ, որոնք համարվում են ընդունելի:

30. Ուղեցույցի N3 աղյուսակում գերակայության դասակարգումը ներկայացված է վանդակների համապատասխան սովերագծմամբ՝

1) Անթույլատրելի 

2) Թույլատրելի 

3) Ընդունելի 