

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ  
ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ՆԱԽԱԳԱՀ

պարոն ԳԱԼՈՒՍ ՍԱՀԱԿՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն Սահակյան

Ձեզ ենք ներկայացնում Հայաստանի Հանրապետության կառավարության եզրակացությունը Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովի պատգամավորներ Հրանտ Բագրատյանի և Խաչատուր Քոչոբեյանի՝ օրենսդրական նախաձեռնության կարգով ներկայացրած Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի (Պ-1027-14.06.2016-ՏՀ-010/0) վերաբերյալ:

Օդային օրենսգրքի նախագիծը (այսուհետ՝ նախագիծ) իրավական կարգավորման առումով թերի է և այս տեսքով չի կարող կարգավորել Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման, քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության հետ կապված հիմնական նորմերը և հարաբերությունները: Բացի դրանից՝

1) համաձայն «Իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 9-րդ հոդվածի 5-րդ մասի՝ օրենսգիրքն իրավունքի համասեռ հասարակական հարաբերությունները կարգավորող բոլոր կամ հիմնական նորմերը համակարգված և

կանոնակարգված ձևով շարադրված օրենքն է: Այդ առումով նախագիծը տրամաբանորեն պետք է ներառեր ոլորտին վերաբերող՝ ինքնուրույն գործող նորմատիվ իրավական ակտերի հիմնական պահանջները, այնինչ նախագիծն առարկայական չէ, չի պարունակում նախագծում նշված ինստիտուտներին վերաբերող ընթացակարգային նորմեր: Նախագծում հստակեցված չեն նախագծի կարգավորման առարկան և նպատակը, սահմանված չէ նախագծում կիրառվող հասկացությունների և տերմինների բովանդակությունը.

2) նախագծով առաջարկվող կարգավորումները բավարար հիմնավորված չեն, քանի որ նախագծին կից ներկայացված հիմնավորման մեջ լիարժեքորեն չի տրվում նախագծի ընդունման անհրաժեշտությունը և նպատակը, տվյալ ոլորտում ընթացիկ իրավիճակի նկարագրությունը, խնդիրների բացահայտումն ու բնութագրումը՝ հիմնված ակնհայտ փաստերի վրա:

Հարկ ենք համարում նշել նաև, որ՝

1. Նախագծի մի շարք դրույթներ չեն համապատասխանում կամ հակասում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (այսուհետ՝ ԻԿԱՕ) պահանջներին և ստանդարտներին: Մասնավորապես, նախագծի՝

1) 6-րդ հոդվածի 1-ին կետի 10-րդ ենթակետը հակասում է ԻԿԱՕ-ի դոկ. 8335-ին, 18-րդ ենթակետը՝ ԻԿԱՕ-ի դոկ. 9859-ի պահանջներին.

2) III մասը (Թռիչքների անվտանգության կարգավորող և վերահսկող մարմինները) հակասում է ԻԿԱՕ-ի 19-րդ՝ «Թռիչքների անվտանգության կառավարում» հավելվածի, Եվրոպական ավիացիոն անվտանգության գործակալության (այսուհետ՝ ԵԱՍԱ) կողմից սահմանված և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի դեկտեմբերի 10-ի N 1460-Ն որոշմամբ ներդրված թռիչքային անվտանգության պահանջներին ու սահմանված ստանդարտներին.

3) VIII մասի դրույթները չեն պարունակում Կոնվենցիայի թիվ 14՝ «Աերողորմներ» հավելվածի և ԻԿԱՕ-ի դոկ. 9137, դոկ. 9157, դոկ. 9774 ձեռնարկների դրույթները.

4) IX մասի (Օդանավերի թռիչքները) 40-րդ հոդվածը չի բավարարում Չիկագոյի 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ի կոնվենցիայի (այսուհետ՝ կոնվենցիա) թիվ 19՝ «Թռիչքների անվտանգության կառավարում» հավելվածի, ԻԿԱՕ-ի դոկ 9859 «Թռիչքների անվտանգության կառավարման ձեռնարկ» փաստաթղթերի դրույթների պահանջները.

5) X մասի (Օդային տարածքի օգտագործումը, օդային երթևեկության կառավարումը, պատահարների հետաքննումը) 44-47-րդ հոդվածները հակասում են ԻԿԱՕ-ի թիվ 15՝ «Աերոնավիգացիոն տեղեկատվության ծառայություն» հավելվածի դրույթներին, իսպառ բացակայում է որևէ նշում աերոնավիգացիոն կապի և դիտարկման հասկացությունների ու դրանց ապահովման կարգի մասին, որոնք ներկայումս ներդրված են և գործում են գլխավոր վարչության պետի 2007 թվականի ապրիլի 10-ի N 52-Ն հրամանով, որը մշակվել է՝ հիմք ընդունելով Եվրոկոնտրոլ կազմակերպության ձեռնարկները.

6) որոնողափրկարարական աշխատանքներին վերաբերող 49-րդ հոդվածը չի պարունակում ԻԿԱՕ-ի թիվ 12՝ «Որոնում և փրկարարություն», իսկ 50-րդ հոդվածը՝ թիվ 13՝ «Ավիացիոն պատահարների և միջադեպերի քննություն» հավելվածի դրույթները.

7) XIII մասը (Ավիացիոն անվտանգություն) չի պարունակում նշված ոլորտին վերաբերող նվազագույն և պարտադիր հանդիսացող պայմանները, որոնք սահմանված են ԻԿԱՕ-ի թիվ 17՝ «Անվտանգություն: Քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությունը անօրինական միջամտության ակտերից» հավելվածով և Հայաստանի Հանրապետության անդամակցած՝ նշված ոլորտի միջազգային կազմակերպությունների մի շարք փաստաթղթերով:

2. Նախագծով հստակ սահմանված չէ նախագծի կարգավորման առարկան, ավիացիոն գործունեության հասկացությունը, ինչը նախագծի գործողության ոլորտն է:

3. Նախագծով նախատեսվում է, որ Հայաստանի Հանրապետությունում քաղաքացիական ավիացիայի լիազոր մարմինը քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունն է: Ըստ նախագծի 4-րդ հոդվածի 2-րդ և 3-րդ մասերի՝ «վարչությունը հիմնադրվում է որպես Հայաստանի Հանրապետության կառավարության մասնագիտացված և ինքնավար վարչական մարմին, որը պատասխանատու է տվյալ օրենսգրքի և միջազգային քաղաքացիական ավիացիային վերաբերող այլ օրենքների ու միջազգային համաձայնագրերի կատարման համար: Վարչությունն իրավաբանական անձ է, որն ունի հաշվարկային և ընթացիկ հաշիվներ բանկերում, ինքնուրույն հաշվեկշիռ, կնիք և նշան՝ Հայաստանի Հանրապետության զինանշանի պատկերով: Վարչության կազմի մեջ մտնող ստորաբաժանումների և կազմակերպությունների առանձնացումն ինքնուրույն հիմնարկությունների իրավաբանական անձանց կարգավիճակով, ամբողջ ծավալով, պահպանվում են սույն օրենսգրքով նախատեսված պետական կարգավորման և վերահսկողության բոլոր լիազորությունները և պարտականությունները»: Իսկ նախագծի 5-րդ հոդվածով կարգավորվում է վարչության ֆինանսավորման հետ կապված հարաբերությունները: Այդ առումով նախագիծը չի բխում Հայաստանի Հանրապետության Նախագահի 2007 թվականի հուլիսի 18-ի ՆՀ-174-Ն և 2002 թվականի մարտի 16-ի ՆՀ-1063 հրամանագրերի, Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքի, «Պետական կառավարչական հիմնարկների մասին», «Քաղաքացիական ծառայության մասին» և «Հանրային ծառայության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների պահանջներից, որոնք կարգավորում են պետական կառավարման մարմինների կարգավիճակի, դրանց կազմի մեջ մտնող ստորաբաժանումների լիազորությունների հետ կապված հարաբերությունները:

4. Նախագծում առկա են ներքին հակասություններ: Մասնավորապես՝

1) համաձայն 1-ին հոդվածի 3-րդ մասի՝ տվյալ օրենսգիրքը չի կիրառվում պետական օդանավերի նկատմամբ, այնինչ 4-րդ, 6-րդ և 16-րդ հոդվածները պարունակում են պետական ավիացիային վերաբերող դրույթներ.

2) 12-րդ հոդվածը հակասում է 4-րդ հոդվածի 1-ին կետին՝ տարբեր մարմիններին միևնույն լիազորություններով օժտելու առումով:

5. Նախագծի մի շարք դրույթներ հակասում են Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրությանն ու արդեն իսկ գործող օրենքներին: Մասնավորապես՝

1) 5-րդ հոդվածը և 6-րդ հոդվածի 5-րդ կետը հակասում են Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրությանը: Այսպես՝ 5-րդ հոդվածի համաձայն վարչությունը սահմանված կարգով որոշում է գանձվող տուրքերի չափերը: Այդ առումով նախագծի նշված դրույթները չեն համապատասխանում Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության 60-րդ հոդվածի 8-րդ մասի պահանջներին, որոնց համաձայն յուրաքանչյուր որ պարտավոր է մուծել օրենքին համապատասխան սահմանված հարկեր, տուրքեր, կատարել պետական կամ համայնքային բյուջե մուտքագրվող այլ պարտադիր վճարումներ:

Նույն դիտողությունը վերաբերում է նաև նախագծի 24-րդ հոդվածի 12-րդ մասին և նախագծի ամբողջ տեքստին.

2) նախագծով նախատեսվում է, որ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից լիազորված Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի հատուկ լիազորված մարմինը կարող է լինել հասարակական կազմակերպություն, որին վերաբերող 7-րդ, 8-րդ, 9-րդ հոդվածներով նախատեսված դրույթները հակասում են «Հասարակական կազմակերպությունների մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի պահանջներին.

3) 10-րդ հոդվածը տեսչական ստուգումներ իրականացնելու նպատակով նախատեսում է վարչության կողմից տեսչական մարմնի ստեղծման հնարավորություն և

սահմանում տեսուչի իրավասության շրջանակը: Այդ առումով հողվածը չի բխում «Տեսչական մարմինների մասին» և «Հայաստանի Հանրապետությունում ստուգումների կազմակերպման և անցկացման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների պահանջներից.

4) 77-րդ հողվածը պարունակում է հայցային վաղեմության արտոնյալ պայմաններ, որոնք հակասում են Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական, Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական դատավարության, Հայաստանի Հանրապետության վարչական դատավարության օրենսգրքերի, ինչպես նաև «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի պահանջներին.

5) XIV մասը (Պատժամիջոցներ) հակասում է Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքի 3-րդ հողվածով նախատեսված քրեական պատասխանատվության հիմքին՝ այն պատճառաբանությամբ, որ, բացի Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքից, որևէ այլ նորմատիվ իրավական ակտով չի կարող սահմանվել հանցակազմի տարր պարունակող արարք, ինչպես նաև քրեական պատասխանատվություն: Բացի դրանից՝ քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում վարչական իրավախախտումները և դրանց համապատասխան պատասխանատվության չափերը սահմանված են Հայաստանի Հանրապետության վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ օրենսգրքով.

6) VI մասում (Օդանավեր) նշված են դրույթներ, որոնք չեն համապատասխանում «Շարժական գույքի նկատմամբ ապահովված իրավունքների գրանցման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի պահանջներին, իսկ 26-րդ հողվածը հակասում է Չիկագոյի կոնվենցիայի 30-րդ հողվածին:

6. Նախագծում բացակայում են կանոնակարգման ենթակա մի շարք հարաբերություններ, իսկ մի շարք դրույթներ թերի են կանոնակարգված: Մասնավորապես՝

1) կանոնակարգված չեն՝ ռազմական ավիացիայի գործունեության հետ կապված առանձնահատկությունները.

2) 2-րդ հոդվածով սահմանված «Տարածք» հասկացությունը թերի է, քանի որ չի պարունակում Հայաստանի Հանրապետության ցամաքային ու ջրային տարածքների վրայի օդային տարածությունը.

3) նախագծում բացակայում են 3-րդ հոդվածում օգտագործվող հասկացությունների սահմանումները.

4) նախագծի 14-րդ հոդվածով ամրագրվում են հասարակական վերահսկողության մեխանիզմներ, որոնք հստակեցման և հիմնավորման կարիք ունեն.

5) V մասը վերաբերում է հավաստագրմանը և արտոնագրմանը: Այդ առումով նախագծում հստակեցման կարիք ունեն դրանց իրավական բովանդակության առանձնահատկությունները, ընթացակարգերը, մերժման հիմքերը, ժամկետները և այլն.

6) VI մասը (Օդանավեր) սպառիչ կարգավորում չի պարունակում օդանավի գրանցման պայմանների, օդանավի միջանկյալ գրանցման պայմանների, օդանավի սեփականատիրոջ փոխվելու և օդանավը ռեգիստրից հանելու դեպքերի, ինչպես նաև օդանավի ազգային պատկանելության գրանցման վերաբերյալ.

7) VII մասը սահմանում է թռիչքների անվտանգության կարգավորող և վերահսկող մարմինները: Մասնավորապես, սահմանված է, որ թռիչքների իրագործման և անվտանգության պահանջների կատարման նկատմամբ պետական վերահսկողությունը կատարում է օդային անվտանգության անկախ վերահսկիչ կոմիտեն (ՕԱՎԿ), որի կարգավիճակը նախագծում պարզ չէ, իսկ լիազորությունները հստակեցման կարիք ունեն.

8) VIII մասում (Աերոդրոմներ և օդանավակայաններ) և, ընդհանրապես, ամբողջ նախագծում բացակայում է աերոդրոմի ու օդանավակայանի սահմանումները պարունակող որևէ դրույթ.

9) 41-րդ հոդվածով չի կարգավորվում օդանավ շահագործողի վկայականի տրամադրման ընթացակարգը.

10) XI մասը (Օդային փոխադրումներ) չի պարունակում օդային փոխադրումների տեսակները և դրանց իրականացման կարգերը կանոնակարգող դրույթներ, չի պարունակում ընթացակարգային դրույթներ քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի օդային փոխադրումների իրականացման համար իրավաբանական և (կամ) ֆիզիկական անձանց արտոնագրման և հավաստագրման վերաբերյալ: Միննույն ժամանակ, համաձայն նախագծի 51-րդ հոդվածի, գլխավոր վարչության պետը կարող է դադարեցնել ավիափոխադրողի հավաստագրի գործողությունը կամ անվավեր ճանաչել այն, եթե գտնի, որ դրանք կրողները չեն համապատասխանում հավաստագրի պահանջներին: Մինչդեռ, նախագծում բացակայում են հավաստագրի և արտոնագրի պահանջներին և նշված փաստաթղթերի գործողության դադարեցմանը վերաբերող օբյեկտիվ դեպք նախատեսող դրույթներ, իսկ հոդվածի 8-րդ մասում նշված հավաստագրումը և արտոնագրումը վճարովի իրականացվելու մասին դրույթը պատշաճ ձևակերպված չէ, և տարակարծություն է առաջացնում վճարների չափերի, դրանց հիմնավորվածության և դրանք ամրագրող փաստաթղթերի մասով, մինչդեռ հարկ է նշել, որ պետական կառավարչական հիմնարկը, համաձայն «Պետական կառավարչական հիմնարկների մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի, կատարած գործառնությունների և մատուցած ծառայությունների համար կարող է գանձել միայն պետական կամ տեղական տուրք կամ տեղական վճար՝ օրենքով սահմանված չափով և կարգով՝ բացառությամբ օրենքով նախատեսված դեպքերի:

7. Նախագծով կարգավորվող իրավահարաբերությունների մեծ մասն արդեն իսկ կարգավորված են «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով,



ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության կառավարության մի շարք որոշումներով:  
Մասնավորապես՝

1) նախագծի 54-69-րդ հոդվածները պարունակում են քաղաքացիաիրավական հարաբերությունների կարգավորումներ: Մասնավորապես, գործարքների, պայմանագրային իրավահարաբերությունների, դրանց հետ փոխկապակցված վնասների փոխհատուցման ինստիտուտների և նշվածի մասով հայցային վաղեմության արտոնյալ ժամկետների մասերով, մինչդեռ նշված քաղաքացիաիրավական հարաբերություններն արդեն իսկ սպառիչ կարգավորված են Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքով և Հայաստանի Հանրապետության կողմից վավերացված Մոնրեալի 1999 թվականի կոնվենցիայով.

2) XII մասը (Օդային փոխադրումներ), ըստ էության, անդրադառնում է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ներքին ուսումնական և հատուկ բնույթի թռիչքներին, որոնց տեսակները և կարգը արդեն իսկ կանոնակարգված են գլխավոր վարչության պետի 2007 թվականի ապրիլի 11-ի N 56-Ն հրամանով.

3) համաձայն 4-րդ հոդվածի 5-րդ մասի՝ Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի կողմից որոշվում են վարչության պետի ծառայության պայմանները: Եթե վարչության պետը պետական պաշտոնյա է և, եթե նշված դրույթում խոսվում է վարչության պետի աշխատանքի վարձատրության մասին, ապա Հայաստանի Հանրապետությունում պետական պաշտոն զբաղեցնող անձանց վարձատրության չափերը սահմանվում են Հայաստանի Հանրապետության օրենքով.

4) քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության բոլոր տեսակները, Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիայի բնագավառում Հայաստանի Հանրապետության կառավարության լիազորած պետական կառավարման մարմնի գործառույթները և պարտականությունները, օդանավերի շահագործման, օդային տարածքի օգտագործման

և օդագնացության ծառայության ապահովման ընթացակարգը և այլ հարաբերություններ արդեն իսկ հստակ կարգավորված են «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով և տվյալ ոլորտի այլ իրավական ակտերով, մինչդեռ նախագծով առաջարկվող նոր կարգավորումները թերի են և չեն համապատասխանում Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության, Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքի, Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքի, Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի, «Պետական կառավարչական հիմնարկների մասին», «Քաղաքացիական ծառայության մասին», «Հանրային ծառայության մասին», «Տեսչական մարմինների մասին», «Հասարակական կազմակերպությունների մասին», «Իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների և մի շարք այլ օրենքների պահանջներին:

8. Նախագծի դրույթներում առկա են կոռուպցիոն գործոններ: Մասնավորապես՝

1) նախագծի 6-րդ հոդվածի 1-ին մասի 2-րդ և 5-րդ կետերում և նախագծի ամբողջ տեքստում խոսվում է համաձայնեցումների և թույլտվությունների տրամադրման մասին, մինչդեռ պարզ չէ, թե դրանք ինչ կարգով և ինչ ժամկետներում են տրամադրվելու, որոնք են մերժման հիմքերը: Այս դեպքում առաջանում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2009 թվականի հոկտեմբերի 22-ի N 1205-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի 9-րդ կետի 6-րդ ենթակետով սահմանված կոռուպցիոն գործոնը, քանի որ նախագծում բացակայում են թույլտվությունների և համաձայնեցումների վարչական ընթացակարգերը: Վարչական ընթացակարգերի բացակայությունը հիմնականում արտահայտվում է նյութական նորմերի իրականացման համար անհրաժեշտ ընթացակարգային նորմերի, այսինքն՝ որոշումների ընդունման, գործողությունների իրականացման հստակ կարգի և ժամկետների բացակայությամբ.

2) համաձայն նախագծի 6-րդ հոդվածի 5-րդ մասի՝ վարչությունը կարող է ազատել տվյալ օրենսգրքով սահմանված ցանկացած կանոնի կամ չափանիշի պահանջների կատարումից, եթե վարչության պետը գտնի, որ դա անհրաժեշտ է հասարակության շահերից ելնելով և չի ստեղծում սպառնալիք քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը: Իսկ 34-րդ հոդվածի 4-րդ և 79-րդ հոդվածի 3-րդ մասերի համաձայն վարչությունն իրավունք ունի սահմանափակելու կամ ժամանակավորապես դադարեցնելու օդանավակայանի աշխատանքը կամ անվավեր ճանաչելու դրա հավաստագիրը, եթե պարզի, որ օդանավակայանը չի համապատասխանում շահագործման և անվտանգության անհրաժեշտ կանոններին, կամ ժամանակավոր դադարեցնելու կամ կասեցնելու ցանկացած իրավաբանական անձի հավաստագրի, թույլտվության կամ վկայագրի գործողությունը, ում վերագրվում է խախտումը: Տվյալ դեպքում առաջանում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2009 թվականի հոկտեմբերի 22-ի N 1205-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի 9-րդ կետի 3-րդ ենթակետով սահմանված կոռուպցիոն գործոնը, քանի որ նախագծում առկա է պաշտոնատար անձանց լիազորությունների հայեցողական լայն շրջանակ, մասնավորապես, վարչությանը հնարավորություն է ընձեռվում սեփական հայեցողությամբ ընտրություն կատարելու վարքագծի տարբերակների միջև:

9. Նախագծում առկա են Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ չնախատեսված կամ հստակեցման ու պարզաբանման կարիք ունեցող հասկացություններ, դրույթներ: Մասնավորապես՝

1) «ինքնավար վարչական մարմին», «հիմնարկություններ», «հասարակական ձեռնարկություն», «կորպորատիվ կազմակերպություն», «Հայաստանի Հանրապետության հպատակ» և այլն.

2) անհասկանալի է նախագծի 4-րդ հոդվածի 5-րդ մասի 2-րդ պարբերության 3-րդ կետը, որի համաձայն վարչության պետն իր պարտականություններն իրականացնելու համար իրավունք ունի, բյուջետային հատկացումների և Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան օրենքների առկայության դեպքում, կնքել համաձայնագրեր և պայմանավորվել ֆիզիկական անձանց մասնավոր և հասարակական կազմակերպությունների կամ մարմինների հետ ծառայություններ մատուցելու վերաբերյալ.

3) անհասկանալի է նախագծի 5-րդ հոդվածի 2-րդ կետի 2-րդ պարբերության 2-րդ նախադասությունը, որի համաձայն «Այսուհետ, 19-րդ հոդվածում նշված օգտագործողներից գանձված տուրքերի մի մասն օդանավակայանների, օդազնացության սպասարկման և այլ ծառայությունների համար փոխանցվում է այդ ծառայությունների մատակարարների կողմից վարչության ընթացիկ բյուջե, ինչպես որ սահմանված է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից:».

4) նախագծի 5-րդ հոդվածի 3-րդ կետում նշվում է, որ «Բոլոր գանձված միջոցները փոխանցվում են վարչության առանձին հաշվին», սակայն պարզ չէ, թե ում կողմից կատարվող ինչպիսի գանձումների մասին է խոսքը, և որն է վարչության առանձին հաշվի կարգավիճակը:

Ինչ վերաբերում է նորմատիվ իրավական ակտերի ընդունման լեզվին և պաշտոնական թարգմանություններին, ապա դրանց վերաբերող հարցերը կարգավորվում են «Իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 36-րդ հոդվածով, իսկ օտար լեզուներով նորմատիվ իրավական ակտերի ընդունման հետ կապված պետք է նշել, որ, նշված հոդվածի 1.1-ին մասի համաձայն Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության կառավարության համաձայնությամբ՝ քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի լիազոր պետական կառավարման մարմինը կարող են ընդունել օտար լեզվով նորմատիվ

իրավական ակտեր: Այսինքն, օտար լեզվով իրավական ակտերն ընդունվում են գլխավոր վարչության պետի հրամանի տեսքով՝ նորմատիվ իրավական բազայի համալրման և թարմացման պահանջների ապահովման նպատակով:

Անդրադառնալով ռադիոփոխանակման, գործնական հաղորդակցության համար կիրառելի լեզվին՝ հարկ է նշել, որ այն կարգավորվում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի N 1 հավելվածով, որին, սակայն, նախագծի դրույթները չեն համապատասխանում:

Բացի դրանից՝ հարկ է նշել, որ նախագծի ամբողջ տեքստում բազմիցս կրկնվող «հրապարակվում է վարչության պետի ձեռնարկի տեսքով» արտահայտությունը չունի իր գործողության համար որևէ իրավական հիմք, քանի որ քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի գործունեությանը վերաբերող նորմատիվ իրավական բազայի կանոնակարգումները, համաձայն «Իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի դրույթների (14-րդ և 19-րդ հոդվածներ), ընդունվում են Հայաստանի Հանրապետության կառավարության որոշումներով և գլխավոր վարչության պետի նորմատիվային հրամաններով, այնինչ հրատարակված ձեռնարկը նորմատիվ իրավական ակտի բնույթ չի կրում:

Հարկ է նշել, որ ներկայացված նախագծի դրույթները կարծես օտարալեզու նյութի թարգմանության արդյունք են և չեն համապատասխանում հայոց լեզվի շարադասության կանոններին, հետևապես, բովանդակային առումով անհասկանալի են: Բացի դրանից՝ նախագծով նախատեսված հարաբերությունների կարգավորումը շատ խճճված է ու խրթին: Այս առումով անհրաժեշտ է նկատի ունենալ «Իրավական ակտերի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 36-րդ հոդվածի պահանջները, որոնք առնչվում են իրավական ակտի շարադրանքին:

Միաժամանակ հարկ է նշել, որ նախագծով նախատեսվում է նոր մարմինների ստեղծում, որոնց պահպանումը կարող է պահանջել լրացուցիչ բյուջետային ֆինանսավորում:

Ելնելով շարադրվածից՝ հարկ է նշել, որ, ըստ էության, նախագիծը թերի է, առկա են մի շարք հակասություններ՝ ինչպես Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության և օրենքների, այնպես էլ՝ բուն նախագծում ամրագրված նորմերի մասով, այն ամբողջությամբ չի կարգավորում այն հարաբերությունները, որոնք նախագծի հեղինակները ներկայացրել են որպես հիմնավորում, նախագիծը չի պարունակում ոլորտի համար պարտադիր հանդիսացող ԻԿԱՕ-ի ստանդարտները և օրենսդրական պահանջները: Մինչդեռ, քաղաքացիական ավիացիայի մասով ներկայումս գործող ներպետական օրենսդրության նորմատիվ իրավական բազան ապահովում է ոլորտի լիարժեք համապատասխանություն վերաբերելի միջազգային պահանջներին և ստանդարտներին:

Հայտնում ենք նաև, որ նախագծի ընդունման դեպքում անհրաժեշտություն կառաջանա փոփոխելու նաև «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքից բխող բոլոր նորմատիվ իրավական ակտերը:

Ելնելով շարադրվածից՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը դեմ է ներկայացված տեսքով օրենսգրքի նախագծի ընդունմանը:

Միաժամանակ հայտնում ենք, որ ներկայումս իրականացվում է Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիայի ոլորտը կանոնակարգող օրենսդրական դաշտի վերլուծություն, մասնավորապես, ԵՄ Ավիացիոն ընդհանուր գոտուն միանալու նպատակով Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրական դաշտը ԵՄ օրենսդրությանը համապատասխանեցնելու նպատակով, և մեր պատրաստակամությունն ենք հայտնում համագործակցել նախագծի հեղինակների հետ՝ օրենսդրական դաշտում իրականացվելիք փոփոխությունների ուղղությամբ կատարվող աշխատանքներում:

Հայտնում ենք, որ, ներկայացված օրենսգրքի նախագիծը Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովում քննարկելիս, հարակից զեկուցմամբ հանդես կգա Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետ Սերգեյ Ավետիսյանը:

Օրենսգրքի նախագծի ընդունման դեպքում համապատասխան իրավական ակտերը կընդունվեն օրենսգրքի ընդունումից հետո մեկ տարվա ընթացքում:

Կից ներկայացվում են օրենսգրքի նախագծի կարգավորման ազդեցության գնահատման եզրակացությունները:

Հարգանքով՝

ՀՈՎԻԿ ԱՔՐԱՀԱՄՅԱՆ

## **ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ**

Առողջապահության բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման  
Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի ընդունման դեպքում

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի ընդունումն  
առողջապահության բնագավառի վրա ազդեցություն չի ունենա:

### **ՀԱԿԱԿՈՒՌՈՒՊՑԻՈՆ ԲՆԱԳԱՎԱՌՈՒՄ ԿԱՐԳԱՎՈՐՄԱՆ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ**

«Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի» նախագծի վերաբերյալ

Նախագծի դրույթներում առկա են Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2009 թվականի հոկտեմբերի 22-ի «Նորմատիվ իրավական ակտերի նախագծերի հակակոռուպցիոն բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման իրականացման կարգը հաստատելու մասին» թիվ 1205-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի 9-րդ կետով նախատեսված կոռուպցիոն գործոններ: Մասնավորապես՝ նախագծի 6-րդ հոդվածի 1-ին մասի 2-րդ և 5-րդ կետերում և նախագծի ամբողջ տեքստում խոսք է գնում համաձայնեցումների և թույլտվությունների տրամադրման մասին, մինչդեռ պարզ չէ, թե դրանք ինչ կարգով և ինչ ժամկետներում են տրամադրվելու, որոնք են մերժման հիմքերը: Այս դեպքում առաջանում է ՀՀ կառավարության 2009 թվականի հոկտեմբերի 22-ի թիվ 1205-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի 9-րդ կետի 6-րդ ենթակետով սահմանված կոռուպցիոն գործոնը, քանի որ նախագծում բացակայում են թույլտվությունների և համաձայնեցումների վարչական ընթացակարգերը: Վարչական ընթացակարգերի բացակայությունը հիմնականում արտահայտվում է նյութական նորմերի իրականացման համար անհրաժեշտ ընթացակարգային նորմերի, այսինքն՝ որոշումների ընդունման, գործողությունների իրականացման հստակ կարգի և ժամկետների բացակայությամբ:

Նախագծի 6-րդ հոդվածի 5-րդ մասի համաձայն՝ վարչությունը կարող է ազատել տվյալ օրենսգրքով սահմանված ցանկացած կանոնի կամ չափանիշի պահանջների կատարումից, եթե վարչության պետը գտնի, որ դա անհրաժեշտ է հասարակության շահերից ելնելով և չի ստեղծում սպառնալիք քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը: Իսկ 34-րդ հոդվածի 4-րդ և 79-րդ հոդվածի 3-րդ մասերի համաձայն՝ վարչությունն իրավունք ունի սահմանափակել կամ ժամանակավորապես դադարեցնել օդանավակայանի աշխատանքը կամ անվավեր ճանաչել դրա հավաստագիրը, եթե պարզի, որ օդանավակայանը չի համապատասխանում շահագործման և անվտանգության անհրաժեշտ կանոններին կամ ժամանակավոր դադարեցնել կամ կասեցնել ցանկացած իրավաբանական անձի հավաստագրի, թույլտվության կամ վկայագրի գործողությունը, ում վերագրվում է խախտումը, մինչդեռ սահմանված չեն հիշյալ լիազորությունների իրավական հիմքերը: Տվյալ դեպքում առաջանում է ՀՀ կառավարության 2009 թվականի հոկտեմբերի 22-ի թիվ 1205-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի 9-րդ կետի 3-րդ ենթակետով սահմանված կոռուպցիոն գործոնը, քանի որ նախագծում առկա է պաշտոնատար անձանց լիազորությունների հայեցողական լայն շրջանակ, մասնավորապես՝ վարչությանը հնարավորություն է ընձեռնվում սեփական հայեցողությամբ ընտրություն կատարել վարքագծի տարբերակների միջև:



## Եզրակացություն

«Օդային օրենսգրքի մասին» « օրենքի նախագծի վերաբերյալ սոցիալական պաշտպանության ոլորտում կարգավորման ազդեցության գնահատման

«Օդային օրենսգրքի մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի (այսուհետ՝ նախագիծ) սոցիալական պաշտպանության ոլորտում կարգավորման ազդեցության գնահատումը կատարվել է «Իրավական ակտերի մասին» ՀՀ օրենքի 27.1 հոդվածի և ՀՀ Կառավարության 2010 թվականի հունվարի 14-ի թիվ 18-Ն որոշման համաձայն:

Նախագծի սոցիալական պաշտպանության ոլորտում կարգավորման ազդեցության գնահատումը կատարվել է սոցիալական պաշտպանության ոլորտի և դրա առանձին ենթաօլորտների իրավիճակի բնութագրիչների և դրանց ինդիկատորների հիման վրա: Նախագիծը՝

ա) ռազմավարական կարգավորման ազդեցության տեսանկյունից ունի չեզոք ազդեցություն:

բ) շահառուների վրա կարգավորման ազդեցության տեսանկյունից ունի չեզոք ազդեցություն:

## ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՄԱՍԻՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի բնապահպանության բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման

1. Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի (այսուհետ՝ Օրենսգիրք) ընդունման արդյունքում շրջակա միջավայրի օբյեկտների՝ մթնոլորտի, հողի, ջրային ռեսուրսների, ընդերքի, բուսական և կենդանական աշխարհի, հատուկ պահպանվող տարածքների վրա բացասական հետևանքներ չեն առաջանա:

2. Օրենսգրքի նախագծի չընդունման դեպքում շրջակա միջավայրի օբյեկտների վրա բացասական հետևանքներ չեն առաջանա:

3. Օրենսգրքի նախագիծը բնապահպանության ոլորտին առնչվում է և հակասում է այդ ոլորտը կանոնակարգող իրավական ակտերով ամրագրված սկզբունքներին և պահանջներին: Մասնավորապես, Օրենքի նախագծի 6-րդ հոդվածի 1-ին մասի 4-րդ կետով սահմանվում է, որ ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունը սահմանում է օդերևութաբանական ծառայության պատասխանատու մարմիններ, մինչդեռ Հայաստանի Հանրապետությունում օդերևութաբանական լիազոր մարմին է ճանաչվել ՀՀ բնապահպանության նախարարությունը, իսկ օդերևութաբանական մարմին՝ «Զվարթնոց» ավիաօդերևութաբանական կենտրոն» ՓԲԸ-ն:

Օրենսգրքի կիրարկման արդյունքում բնապահպանության բնագավառում կանխատեսվող հետևանքների գնահատման և վարվող քաղաքականության համեմատական վիճակագրական վերլուծություններ կատարելու անհրաժեշտությունը բացակայում է:

## ԵՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի տնտեսական, այդ թվում՝ փոքր և միջին ձեռնարկատիրության բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի (այսուհետ՝ Նախագիծ) գործարար և ներդրումային միջավայրի վրա կարգավորման ազդեցության գնահատման նպատակով իրականացվել են նախնական դիտարկումներ:

Գնահատման նախնական փուլում պարզ է դարձել, որ Նախագծի ընդունման դեպքում, դրա կիրարկման արդյունքում գործարար և ներդրումային միջավայրի վրա նախատեսվում է բացասական ազդեցություն՝ հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Նախագծով, ի թիվս այլ փոփոխությունների.

- ✓ Առաջարկվում է կարգավորել քաղաքական ավիացիայի գործունեության տեսակները, լիազոր մարմնի գործառույթները, օդանավերի շահագործման, օդային տարածքի օգտագործման ընթացակարգը և այլն, սակայն, նշված հարաբերությունները արդեն իսկ կարգավորվում են «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով, օրենքի կիրարկումն ապահովող ենթաօրենսդրական իրավական ակտերով, ինչպես նաև միջազգային իրավունքի փաստաթղթերով,
- ✓ սահմանվում են դրույթներ, որոնք ընդարձակում են քաղաքացիական ավիացիայի լիազորված մարմնի իրավասությունները, սակայն, միաժամանակ, չեն սահմանվում որոշակի հակակշիռներ, որոնք հնարավորություն կընձեռնեին տարանջատել տվյալ ոլորտում իրականացվող գործառույթները՝ բացառելով հնարավոր չարաշահումները,
- ✓ սահմանվում են դրույթներ այն մասին, որ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը կարող է ազատվել օրենսգրքով սահմանված ցանկացած կանոնի կամ չափանիշի պահանջների կատարումից՝ վարչության պետի հայեցողությամբ.
- ✓ Ամրագրվում է, որ ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի հատուկ լիազորված մարմինը ֆինանսավորվում է իրավաբանական և ֆիզիկական անձանցից գանձվող վճարներից, որոնց քանակը և գումարը որոշելու է տվյալ մարմինը՝ իր հայեցողությամբ,
- ✓ սահմանվում է, որ վարչության վարչական որոշման դեմ բողոքարկման հետևանք չի կարող լինել որոշման դադարեցումը, որի դեմ այն ներկայացվել է, եթե վարչության կարծիքով տվյալ որոշումը վերաբերում է թռիչքների անվտանգության և ավիացիոն անվտանգության հարցերին, ինչը, ըստ էության, անհնարին է դարձնում բողոքարկման ընթացակարգը,
- ✓ ՀՀ տարածքում քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպմամբ կամ **Ծառայությունների վաճառքով զբաղվող ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց համար սահմանվում է վարչության կողմից արտոնագիր ստանալու պահանջ** (ուղևորների, բեռների, ուղեբեռների և փոստի օդային փոխադրումների, օդային երթևեկության սպասարկման, օդանավակայաններում և աերոդրոմներում օդանավերի, ուղևորների, բեռի, ուղեբեռների և փոստի սպասարկման, համապատասխան մասնագետների պատրաստման գործունեության տեսակների իրականացման համար):

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ ներկայացված բովանդակությամբ Նախագծի ընդունումը համարում ենք ոչ նպատակահարմար:

## ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի մրցակցության բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծով (այսուհետ՝ Նախագիծ) նախատեսվում է կարգավորել քաղաքական ավիացիայի գործունեության տեսակները, ավիացիայի ոլորտում լիազոր մարմնի գործառույթները և պարտականությունները, ինչպես նաև օդանավերի շահագործման, օդային տարածքի օգտագործման և օդագնացության ծառայության ապահովման ընթացակարգերը:

Նախագծով կարգավորվող շրջանակներն առնչվում են օդային փոխադրումների ժամանակ մատուցվող ծառայությունների շուկայի հետ, սակայն Նախագծի ընդունմամբ որևէ առանձին ապրանքային շուկայում մրցակցային դաշտի վրա ազդեցություն լինել չի կարող:

Հիմք ընդունելով նախնական փուլի արդյունքները՝ կարգավորման ազդեցության գնահատման աշխատանքները դադարեցվել են՝ արձանագրելով Նախագծի ընդունմամբ մրցակցության միջավայրի վրա ազդեցություն չհայտնաբերվելու եզրակացություն:

## ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծի բյուջետային բնագավառում կարգավորման ազդեցության գնահատման վերաբերյալ

Հայաստանի Հանրապետության օդային օրենսգրքի նախագծով (այսուհետ՝ Նախագիծ) առաջարկվում է սահմանել Քաղաքացիական ավիացիայի վարչության (այսուհետ՝ Վարչություն) գործառույթների հետ կապված վարչական և այլ գործունեության համար ֆիզիկական և իրավաբանական անձանցից, ինչպես նաև թռիչքային անվտանգության համար մշտական հսկողություն իրականացնելու, քաղաքացիական օդանավի պետական գրանցման համար փաստաթղթեր ներկայացնելու և լիցենզիաների, հավաստագրերի, արտոնագրերի տրամադրման համար տուրքերի և վճարների գանձում:

Բացի այդ Նախագծով նախատեսվում է Օրենսգրքի դրույթները խախտելու համար ֆիզիկական անձանց և կորպորատիվ կազմակերպությունների նկատմամբ տուգանքների կիրառում:

Ելնելով վերոգրյալից՝ գտնում ենք, որ Նախագծի ընդունումը ՀՀ պետական բյուջեի եկամուտների վրա կարող է ունենալ դրական ազդեցություն:

Նախագծով նախատեսվում է նաև Վարչության իրավական կարգավիճակի փոփոխություն, ինչպես նաև ավիացիոն ոլորտում գործունեություն իրականացնող տարբեր մարմինների ստեղծում (օրինակ՝ տեսչական ստուգումների մարմին և օդային անվտանգության անկախ վերահսկիչ կոմիտե):

Ելնելով վերոգրյալից գտնում ենք, որ Նախագծի ընդունումը կարող է բերել ՀՀ պետական բյուջեի ծախսերի ավելացման:

Միաժամանակ, Նախագծի թե ընդունումը, թե չընդունումը ՀՀ համայնքների բյուջեների եկամուտների և ծախսերի վրա կունենա չեզոք ազդեցություն:

Պ-1027-14.06.2016-ՏՀ-010/0

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ  
ՕՐԵՆՔԸ**

ՕԴԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳԻՐՔ

**ՄԱՍ I  
ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ**

**Հոդված 1. Կիրառման ոլորտ**

1. Տվյալ օրենսգիրքը կարգավորում է քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության բոլոր տեսակները, Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիայի բնագավառում Հայաստանի Հանրապետության կառավարության լիազորած պետական կառավարման մարմնի (այսուհետ՝ լիազորմարմին) գործառույթները եւ պարտականությունները, օդանավերի շահագործման, օդային տարածքի օգտագործման եւ օդազնացության ծառայության ապահովման ընթացակարգը:

Տվյալ օրենսգրքի նպատակն է՝ բավարարել Հայաստանի Հանրապետության բնակչության եւ միջազգային հանրության անվտանգ, կանոնավոր եւ արդյունավետ օդային փոխադրումների ու ծառայությունների ապահովումը:

Եթե Հայաստանի Հանրապետության միջազգային պայմանագրերով սահմանված են այլ նորմեր, քան նախատեսված են սույն օրենսգրքով, ապակիրառվում են միջազգային պայմանագրերի նորմերը:

2. Տվյալ օրենսգիրքը կիրառվում է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գտնվող բոլոր քաղաքացիական օդանավերի, ինչպես նաեւ Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված բոլոր քաղաքացիական օդանավերի նկատմամբ, որտեղ էլ որ նրանք գտնվեն, եթե այլ բան չի նախատեսված Հայաստանի Հանրապետությունում գործող միջազգային համաձայնագրով կամ այլ երկրի համապատասխան օրենքով:

3. Տվյալ օրենսգիրքը չի կիրառվում պետական օդանավերի նկատմամբ:

4. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը հաստատում է համապատասխան իրավական ակտեր, որոնք կանոնակարգում են քաղաքացիական եւ պետական օդանավերի թռիչքների շահագործման համաձայնեցումը՝ անվտանգ օդային երթուղիներին ապահովելու նպատակով:

5. Տվյալ օրենսգիրքը մեկնաբանվում եւ կիրառվում է Հայաստանի Հանրապետության ինքնիշխանության, անվտանգության եւ տնտեսական շահերի պաշտպանման համար, փոխշահավետ միջազգային համագործակցության շրջանակներում՝ անվտանգ, կանոնավոր եւ շահութաբեր օդազնացություն եւ օդային փոխադրումներ ապահովելու նպատակով:

**Հոդված 2 . Ինքնիշխանություն**

Հայաստանի Հանրապետությունը լիակատար եւ բացառիկ ինքնիշխանություն ունի իր տարածքի վրա օդային տարածքի նկատմամբ: "Տարածք" հասկացությունը ներառում է Հայաստանի Հանրապետության ցամաքային եւ ջրային տարածքները:

### **Հողված 3. Տերմինաբանություն եւ կիրառվող լեզուներ**

1. Տվյալ օրենսգրքում եւ նրա հիման վրա հրատարակված ձեռնարկներում օգտագործվող բոլոր տեխնիկական տերմիններն ու բառակապակցությունները բացատրվում են իրենց սովորական միջազգային օգտագործմանը համապատասխան եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության միջազգային չափանիշներում պարունակվող սահմանումներին համապատասխան:
  2. Հայաստանի Հանրապետության Օդային օրենսգիրքն ընդունվում եւ գործողության մեջ է դրվում հայերեն (պետական), անգլերեն եւ ռուսերեն (պաշտոնական) լեզուներով, ընդ որում բոլոր երեք տեքստերն էլ ունեն հավասար ուժ:
  3. Հայաստանի Հանրապետության Ավիացիայի կանոններում (այսուհետ՝ ՀՀԱԿ) եւ այլ փաստաթղթերում, որոնք հրատարակվում են Հայաստանի Հանրապետության Օդային օրենսգրքին համապատասխան եւ կանոնակարգում են օդային տարածքում օգտագործման կարգը, ավիացիոն տեխնիկայի եւ սարքավորումների շահագործման, ավիացիոն անձնակազմի մասնագիտական պատրաստման կարգը, ձեռնարկներում, հրահանգներում, չափանիշներում եւ այլ նորմատիվ ակտերում, որոնք վերաբերում են Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության հետ կապ ունեցող այլ կազմակերպություններին, ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձանց, կիրառվում են անգլերեն եւ ռուսերեն(պաշտոնական) լեզուները:
  4. Ծառայողական օգտագործման տեխնիկական եւ կազմակերպչակարգադրողական փաստաթղթերի (հրահանգներ, ձեռնարկներ, վերլուծություններ, հրամաններ, կարգադրություններեայլն) ձեւակերպման համար Վարչությունում եւ նրանց ենթակա ավիաձեռնարկություններում, կազմակերպություններում եւ հիմնարկություններում կիրառվում են ռուսերեն եւ անգլերեն (պաշտոնական) լեզուները:
  5. Օդային տեղաշարժության եւ չվերթների կառավարման սպասարկման մարմինների ռադիոփոխանակման վարումը օդանավերի անձնակազմի հետ Հայաստանի Հանրապետության տարածքի սահմաններում իրականացվում է անգլերեն լեզուներով:
- Ոչ միջազգային օդային գծերում կամ շարժակազմից ցածր իրականացվող BC թռիչքների ժամանակ թույլատրվում է օգտագործել ռուսերեն լեզուն: Միջազգային օդանավակայանների օդային տարածքում 50կմ շառավղով , բոլոր բարձունքների վրա կիրառվում է միայն անգլերեն լեզուն:
6. Արտասահմանյան երկրների հետ պաշտոնական գործնական նամակագրության համար կիրառվում են հայերեն (պետական), ռուսերեն եւ անգլերեն (պաշտոնական) լեզուները: Անգլերեն եւ ռուսերեն (պաշտոնական) լեզուները կիրառվում են նույնպես օդաիրավական, տեխնիկական եւ այլ փաստաթղթերի ծառայողական օգտագործման դեպքերում, մուտքագրված Հայաստանի Հանրապետության Վարչություն միջազգային կազմակերպություններից եւ հիմնարկ-ձեռնարկություններից:

7. Հայաստանի Հանրապետությունում ավիաուղեւորների եւ հաճախորդների հետ աշխատանքներն իրականացնելու համար կիրառվում են հայերեն (պետական), ռուսերեն եւ անգլերեն(պաշտոնական)լեզուները:

## ՄԱՍ II

### ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԼԻԱԶՈՐ ՄԱՐՄԻՆԸ

**Հոդված 4. Քաղաքացիական ավիացիայի լիազորված մարմնի հիմնադրումը եւ իրավազորությունը**

1. Հայաստանի Հանրապետությունում Քաղաքացիական ավիացիայի լիազոր մարմին է հանդիսանում Քաղաքացիական ավիացիայի Վարչությունը (այսուհետ՝ Վարչություն):

Վարչության պաշտոնական անվանումն է անգլերեն լեզվով «The Civil Aviation Authority of The Republic of Armenia » (CAARA).

2. Վարչությունը հիմնադրվում է որպես Հայաստանի Հանրապետության կառավարության մասնագիտացված եւ ինքնավար վարչական մարմին, որը պատասխանատու է տվյալ օրենսգրքի եւ միջազգային քաղաքացիական ավիացիային վերաբերվող այլ օրենքների եւ միջազգային համաձայնագրերի կատարման համար:

3. Վարչությունը հանդիսանում է իրավաբանական անձ, որն ունի հաշվարկային եւ ընթացիկ հաշիվներ բանկերում, ինքնուրույն հաշվեկշիռ, կնիքենշան Հայաստանի Հանրապետության պետական զինանշանով:

Միջազգային օդային հաղորդակցություններում Վարչությունը հանդես է գալիս որպես միասնական եւ ինքնուրույն ավիացիոն հիմնարկություն:

Վարչության կազմի մեջ մտնող ստորաբաժանումների եւ կազմակերպությունների առանձնացումը ինքնուրույն հիմնարկությունների իրավաբանական անձանց կարգավիճակով, ողջ ծավալով, պահպանվում են սույն օրենսգրքով նախատեսված պետական կարգավարման եւ վերահսկողության բոլոր լիազորությունները եւ պարտականությունները:

4. Տվյալ օրենսգրքի եւ այլ համապատասխան օրենքների կամ միջազգային համաձայնագրերի սահմաններում Վարչությունը ունի իրավասություն ընդունելու վարչական որոշումներ եւ կիրառելու կանոններ, ձեռնարկներ, հրահանգներ, չափանիշներ եւ այլ նորմատիվ ակտեր Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության հետ կապված այլ կազմակերպությունների, ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձանց վրա:

5. Վարչության ղեկավար է հանդիսանում Վարչության պետը, որը նշանակվում է Հայաստանի Հանրապետության նախագահի կողմից Վարչապետի առաջարկությամբ 5 տարի ժամկետով: Վարչապետի կողմից որոշվում են Վարչության պետի ծառայության պայմանները: Վարչության պետը կարող է հետ կանչվել Հայաստանի Հանրապետության նախագահի կողմից՝ օրենքով սահմանված կարգով:

Վարչության պետը ունի ավիացիայի ոլորտում համապատասխան որակավորում եւ չի կարող զբաղվել այլ գործունեությամբ, ինչպես նաեւ չի կարող ունենալ ուղղակի եւ

անուղղակի ֆինանսական հետաքրքրություն ավիացիայի հետ կապված որեւէ այլ գործունեությանը առնչվող հարցերում:

1) Վարչության պետը Վարչության իր լիազորությունների կատարման համար պատասխանատվություն է կրում Կառավարության առջեւ եւ սույն օրենսգրքով նրա վրա դրված պարտականությունների արդյունավետ կատարման համար:

2) Վարչության պետը, անհրաժեշտության դեպքում, կարող է նշանակել եւ աշխատանքի վարձել՝ բացարձակապես հաշվի առնելով Վարչության այլ պաշտոնատար անձանց, ներկայացուցիչների, ծառայողների, խորհուրդատուների կամ փորձագետների որակավորումն ու հեղինակավորությունը եւ որոշել նրանց լիազորություններն ու պարտականությունները, ինչպես նաեւ նրանց ծառայության պայմանները: Նշված անձանցից ոչ մեկը չի կարող ունենալ ֆինանսական շահագրգռվածություն ավիացիայի հետ կապված գործունեության մեջ:

3) Համաձայն սույն օրենսգրքի Վարչության պետն իր պարտականությունները իրականացնելու համար իրավունք ունի, բյուջետային հատկացումների եւ Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան օրենքների առկայության դեպքում, կնքել համաձայնագրեր եւ պայմանավորվել ֆիզիկական անձանց մասնավոր եւ հասարակական կազմակերպությունների կամ մարմինների հետ ծառայություններ մատուցելու վերաբերյալ:

***Հոդված 5. Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի Վարչության ֆինանսավորումը***

Վարչությունը ֆինանսավորվում է՝

1) ՀՀ պետական բյուջեից:

2) Վարչության գործառույթների հետ կապված վարչական եւ այլ գործունեության համար ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձանցից, ինչպես նաեւ թռիչքային անվտանգության համար մշտական հսկողություն իրականացնելու համար Վարչության կողմից գանձվող տուրքերից: Նշված միջոցները ՀՀ պետական բյուջեում հաշվառվում են Կառավարության կողմից սահմանված կարգով:

Վարչությունը սահմանված կարգով որոշում է նման տուրքերի չափերը: Այսուհետ, 19-րդ հոդվածում նշված օգտագործողներից գանձված տուրքերի մի մասը օդանավակայանների, օդագնացության սպասարկման եւ այլ ծառայությունների համար փոխանցվում է այդ ծառայությունների մատակարարների կողմից Վարչության ընթացիկ բյուջե, ինչպես որ սահմանված է Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից:

3) Բոլոր գանձված միջոցները փոխանցվում են Վարչության առանձին հաշվին:

4) Վերոնշյալ(2)կետի համաձայն գանձված Ֆինանսական միջոցների գումարը կրճատում է պետական բյուջեից հատկացումները:

***Հոդված 6. Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի Վարչության լիազորությունները եւ պարտականությունները***

1. Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի Վարչությունը ունի հետեւյալ լիազորությունները եւ պարտականությունները՝

1) Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության, արդյունավետության եւ օդային տարածքի օգտագործման քաղաքացիական ավիացիայի բոլոր տեսակների վերաբերյալ պետական քաղաքականության մշակում եւ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության հավանությանը ներկայացում?

Այս քաղաքականության բոլոր գործողությունները իրականացնելու համար պետք է ներկայացվի ՀՀ ՔԱՎ աշխատանքային ծրագիր առաջիկա ժամանակահատվածի համար: Ծրագրերը պետք է պարունակեն միջոցառումներ, որոնք պետք է ապահովեն քաղաքացիական ավիացիայի զարգացումը Հայաստանի Հանրապետությունում, օդանավերի եւ վերգետնյա սարքավորումների անվտանգության եւ արդյունավետության կազմակերպումը, ինչպես նաեւ ՀՀ օդային տարածքի օգտագործումը: Վարչության պետը պատասխանատու է այդ պլանների իրականացման եւ քաղաքացիական ավիացիայի քանակական եւ որակական ցուցանիշների զարգացման համար:

2) միջազգային ավիացիոն համաձայնագրերի նախապատրաստում եւ կատարում՝ համաձայնեցնելով Արտաքին գործերի նախարարության հետ,

3) միջազգային կազմակերպություններում եւ Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության հարցերով խորհրդակցություններում Հայաստանի Հանրապետության ներկայացումը՝ համաձայնեցնելով Արտաքին գործերի նախարարության հետ,

4) անվտանգ քաղաքացիական ավիացիայի ապահովման նպատակով սահմանում մարմիններ, որոնք պատասխանատու են օդանավակայանների շահագործման, ՕԵԿ ծառայության աշխատանքների, օդերեւութաբանական ծառայության, օդազնացային ծառայության, տեխնիկական ծառայության եւ այլ ցամաքային ծառայությունների գործունեության եւ նրանց նկատմամբ հսկողության համար,

5) Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման համար ընթացակարգերի կանոնակարգում, թույլտվությունների տրամադրում, արգելումների եւ սահմանափակումների հաստատում,

6) Քաղաքացիական եւ պետական օդային փոխադրումների համաձայնեցման իրականացում համապատասխան զինվորական, ոստիկանական եւ այլ իշխանությունների հետ համատեղ,

7) Հայաստանի Հանրապետության եւ այլ երկրների լիազոր մարմինների հետ միջոցառումների համաձայնեցում՝ գործունեության մեջ անօրինական միջամտության ակտերի դեմ քաղաքացիական ավիացիային պաշտպանելու համար,

8) Օդանավակայանների ավիացիոն տեխնիկայի եւ սարքավորումների շահագործման չափանիշների եւ կանոնների մշակում, հրապարակում եւ արդիականացում տվյալ օրենսգրքին համաձայն,

9) Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Չափանիշների եւ Երաշխավորված փորձի կատարում,

10) Հայաստանի Հանրապետության շահագործողներին ցույց տալ մեթոդական օգնություն նրանց կողմից մշակվող փաստաթղթերի, կամ տալ պատրաստի փաստաթղթեր, որոնք կարգավորում են նրանց գործունեությունը համաձայն ICAO-ի



կանոնների նրանց շահագործողի վկայական ստանալու համար հայտ ներկայացնելուց մեկամսյա ժամկետում:

11) Քաղաքացիական ավիացիայի բոլոր շահագործողների, կազմակերպությունների եւ ձեռնարկությունների գործունեության նկատմամբ մշտական հսկման իրականացում տվյալ օրենսգրքին եւ նրա հիման վրա հրատարակված շահագործման չափանիշներին եւ կանոններին համապատասխան, ինչպես նաեւ դրանց համապատասխանությունը այլ պետությունների հետ համաձայնագրերին,

12) Հայաստանի Հանրապետության տարածքում թռիչքներ կատարող օդանավերի եւ այլ պետությունների անձնակազմի անդամների տեսչական ստուգում,

13) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական եւ փորձարարական օդանավերի Գրանցամատյանի /Գրանցամատյանի/վարում՝ ավելի քան 5700 կգ մաքսիմալ թռիչքային քաշ ունեցող օդանավերի անվարձահատույց փոխանցումը հատուկ լիազորված կազմակերպությանը նրանց թռիչքների կազմակերպման համար ICAO-ից ստացված ծածկագրերից եւ նշանակումներից:

14) առաջարկվող կոմերցիոն օդային փոխադրումների եւ ծառայությունների անհրաժեշտության որոշում,

15) Քաղաքացիական ավիացիայի եւ ընդհանուր նշանակության ավիացիայի (ԸՆԱ)բոլոր տեսակի գործունեության համար հավաստագրերի, արտոնագրերի եւ թույլտվությունների տրամադրում, բացի տեղական օդային գծերից եւ ավիափոխադրումներից, ինչպես նաեւ ընդհանուր նշանակության ավիացիայի:

16) օդանավերի թռիչքային պիտանիության հավաստագրերի տրամադրում եւ հաստատում, ինչպես նաեւ օդազնացության միջոցների եւ այլ ավիացիոն սարքավորումների հավաստագրում,

17) թռիչքների ապահովմամբ զբաղվող անձնակազմին, ինչպես նաեւ օդային կարագավարներին եւ տեխնիկական անձնակազմին արտոնագրերի տրամադրում եւ հաստատում,

18) Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ավիացիոն պատահարների եւ միջադեպերի հետաքննության անցկացում եւ այլ պետությունում մասնակցություն այդպիսի հետաքննությանը, որն առնչվում է Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված կամ Հայաստանի Հանրապետության շահագործողի կողմից շահագործվող օդանավերին,

19) վիճակագրական եւ այլ տվյալների հավաքագրում եւ գնահատում, որոնք տրամադրվում են շահագործողի կողմից առկա օրենքներին եւ կանոններին համապատասխան,

20) բոլոր տեսակի կոմերցիոն փոխադրումների եւ ծառայությունների համար արտոնագրերի /թույլտվությունների/ տրամադրում եւ այնպիսի փոխադրումների ու ծառայությունների իրականացման համար պահանջների ձեւակերպում, որոնք անհրաժեշտ են թռիչքային անվտանգությունն ապահովելու համար,

21) շահագործողի տեխնիկական, ֆինանսական եւ այլ հնարավորությունների սահմանում, որոնք անհրաժեշտ են առաջարկվող օդային փոխադրումների եւ ծառայությունների իրականացման համար,

22) ցանկացած տեսակի թռիչքների կատարման եւ քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության արգելում, չեղյալ հայտարարում, ժամանակավոր դադարեցում կամ փոփոխություն սահմանված ընթացակարգին համապատասխան, եթե նրանք թռիչքի անվտանգության համար սպառնալիք են ներկայացնում կամ չեն համապատասխանում սահմանված միջազգային չափանիշներին եւ կանոններին,

23) Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության կանոնակարգմանը վերաբերվող այլ լիազորությունների եւ գործառույթների իրականացում, պարբերաբար, Կառավարության կարգադրությամբ:

2. Վարչության պետը իրավասու է ստեղծել խորհրդատվական եւ տեսչական փորձաքննական մարմիններ (խորհրդներ, հանձնաժողովներ, խմբեր, կոլեգիաներ): Նա Ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց կամ միջազգային մարմին, Վարչության կողմից սահմանված իրավասության շրջանակներում, կարող է փոխանցել Չափանիշների եւ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Երաշխավորած փորձի, ինչպես նաեւ Հայաստանի Հանրապետության օրենքների, չափանիշների եւ կանոնների կատարման համար լիազորություններ, օդանավերի թռիչքային պիտանելիության ստուգման համար հսկողության, թռիչքների իրականացման համար անձնակազմի որակավորման ստուգման եւ դեպքերի ու պատահարների հետաքննության՝ նրա լիազորությունները; լիազորությունների այդպիսի փոխանցումը սահմանում է գործառույթների իրականացման ոլորտը եւ ձեւը այնպիսի անձի կողմից, որի ցանկացած եզրակացություն ենթակա է հաստատման Վարչության պետի կողմից:

1) Նման լիազորություններով օժտված Ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձինք կամ միջազգային մարմինը ձեռք են բերում Հատուկ լիազորված մարմնի կարգավիճակ:

2) Հատուկ լիազորված մարմինն ունի իր «Հատուկ լիազորված մարմնի մասին կանոնադրությունը», որը հաստատվում է Վարչության պետի կողմից եւ որում նշվում են նրա իրավասության եւ լիազորությունների սահմանները,

3) Հատուկ լիազորված մարմինը պատասխանատվություն է կրում Հայաստանի Հանրապետության օրենքի առաջ սահմանված իրավասությունները եւ լիազորությունները պահպանելու եւ դրանք խախտելու դեպքու հնարավոր հետեւանքների համար:

3. Վարչությունը մշակում ու հաստատում է Հայաստանի Հանրապետության Ավիացիոն կանոնները, որոնք կանոնակարգում են՝

1) Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում օդանավերի թռիչքների իրականացման կարգը,

2) պետական եւ քաղաքացիական օդանավերի թռիչքների կազմակերպման եւ կատարման կարգը,

3) օդանավերի թռիչքների ապահովման կազմակերպման կարգը,

4) Հայաստանի Հանրապետության օդանավերի հետ կատարված ավիացիոն իրադարձությունների հետաքննության կազմակերպման կարգը, նրանց դասակարգումը եւ հաշվառումը,

- 5) հավաստագրումը քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում,
- 6) օդանավերի եւ օդանավակայանների պետական գրանցման կարգը,
- 7) բեռների եւ փոստային առաքումների օդային փոխադրումներից բխող վնասապահանջների ներկայացման եւ քննման կարգը,
- 8) այլ կապեր Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման եւ ավիացիայի ոլորտում գործունեության մեջ, նախատեսված սույն օրենսգրքով:

Ավիացիոն կանոնները ունեն միասնական կառուցվածք, առկա են Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն կանոնների ժողովածուում, չպետք է հակասեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայի դրույթներին եւ նրան կից Հավելվածներին:

4. Բոլոր ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձինք եւ Հայաստանի Հանրապետությունում ՔԱ ոլորտում գործող կազմակերպությունները պարտավոր են պահպանել Վարչության կողմից հրապարակված ցանկացած կանոնները կամ հրահանգները, ենթարկվել Վարչության ցանկացած կարգադրության եւ տրամադրել նրան ցանկացած պահանջվող տեղեկություն եւ փաստաթղթեր, ինչպես նաեւ Վարչության պաշտոնական անձանց ցանկացած ժամանակ հասանելիություն ապահովել ողջ տեղեկատվությանը, փաստաթղթերին, սարքավորումներին եւ նրանց իրավասության կամ հսկողության տակ գտնվող գույքներին:

Այդ անձինք եւ կազմակերպությունները կարող են բողոքարկել ՀՀ կառավարությանը, ՀՀ ՔԱՎ կոմիտեից հրապարակված ցանկացած կանոնակարգ, ուղեցույց կամ պահանջ: Բողոքարկելուց հետո, մեկ ամսվա ընթացքում վարչության պետը պետք է ՀՀ կառավարությանը ներկայացնի փաստաթղթավորված ապացույցներ բողոքարկված կանոնակարգերի, ուղեցույցերի կամ պահանջի հիմնավորվածության մասին:

5. Վարչությունը կարող է ազատել տվյալ օրենսգրքով սահմանված ցանկացած կանոնի կամ չափանիշի պահանջների կատարումից, եթե Վարչության պետը գտնի, որ դա անհրաժեշտ է հասարակության շահերից ելնելով եւ չի ստեղծում սպառնալիք Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը:

#### **Հոդված 7. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից լիազորված մարմին**

1. Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման նպատակների համար տեղական ավիաուղիների համար, ավիափոխադրումների, ընդհանուր նշանակության ավիացիայի եւ ժողովրդական տնտեսության բնագավառում ՀՀ կառավարությունը օժտում է ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի հատուկ լիազորված մարմնին (այսուհետ ՀԼՄ):
2. ՀԼՄ-ն ՀՀ օրենքով կարող է լինել հասարակական կազմակերպություն, ունենալ «ՀԼՄ կարգավիճակ», որը հաստատվում է վարչապետի (Էկոնոմիկայի/տրանսպորտի, նախարարի) կողմից, որտեղ նշվում է նրա իրավասության եւ լիազորության սահմանները:

3. ՀԼՄ իրավասության եւ լիազորության մեջ է մտնում վկայականների տրամադրումը, լիցենզիաների եւ թռիչքների թույլտվությունը եւ ընդհանուր նշանակության ավիացիան:

4. ՀԼՄ պատասխանատվություն է կրում ՀՀ օրենքով իր կողմից կատարելու իրավասության, լիազորության եւ դրանց հետագա հնարավոր խախտումների համար:

**Հոդված 8. Հայաստանի Հանրապետության ՀԼՄ-ն ֆինանսավորվում է**

1. Անդամավճարներից եւ կամավոր նվիրատվություններից

2. Իրավաբանական եւ ֆիզիկական անձերից գանձվող վճարներից, որոնք գանձվում են ՀԼՄ-ի կողմից նրա թռիչքների անվտանգության մշտական հսկողության

Այդ գանձումների քանակը եւ գումարը որոշում է ՀՀ ՀԼՄ-ն:

**Հոդված 9. Հայաստանի Հանրապետության ՀԼՄ-ի իրավունքները եւ պարտականությունները**

ՀՀ ՀԼՄ-ն ունի հետեւյալ իրավասություններն ու պարտականությունները

1. Մշակել եւ ներկայացնել ՀՀ կառավարության հավանությանը քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգ եւ էֆեկտիվ օգտագործումը տեղական օդային գծերում եւ ընդհանուր նշանակության ավիացիայի պետական քաղաքականությանը:

Այդ քաղաքականության իրականացման բոլոր միջոցառումները ներկայացվում են աշխատանքային նախագծի տեսքով առաջիկա ժամանակահատվածի համար: Այդ նախագծերը պետք է պարունակեն դրույթներ՝ ուղղված ՀՀ-ում քաղաքացիական ավիացիայի զարգացմանը, նրանց կատարման եւ հսկման լիարժեքության, կատարման որակին ուղղված օդանավերի, ավիատեխնիկայի եւ վերգետնյա սարքավորումների, ինչպես նաեւ ՀՀ օդային տարածքի անվտանգ օգտագործման համար:

ՀՀ ՀԼՄ տնօրենը կրում է անձնական պատասխանատվություն այդ նախագծերի եւ քաղաքացիական ավիացիայի քանակական եւ որակական ցուցանիշների զարգացման համար:

2. ՀՀ լիազորված մարմինների հետ համաձայնեցվում է միջոցառումներ քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությունը, նրա գործունեության ոչ օրինական միջամտությունը:

3. Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի ստանդարտների եւ առաջարկությունների կատարում:

4. Կատարել մեթոդական օգնություն ՀՀ շահագործողներին նրանց կողմից մշակվող փաստաթղթերի փաթեթի կամ շահագործողների պատրաստի փաստաթղթեր տրամադրել նրանց գործունեությունը կանոնակարգավորվող ICAO-ի կանոններով, նրանց կողմից շահագործողի վկայական ստանալու եւ պահանջների պարզեցման հայտի ներկայացնելուց մեկամսյա ժամկետում:

5. Բոլոր շահագործողների գործունեության մշտական հսկում, կազմակերպությունների եւ ինքնաթիռների օգտագործող սեփականատերերի եւ քաղաքացիական ավիացիայի ձեռնարկությունների համապատասխանությանը

շահագործման ստանդարտներին եւ շահագործման կանոններին հրապարակված համապատասխան սույն օրենսգրքին, ինչպես նաեւ այլ պետությունների համապատասխան համաձայնագրերի:

6. Քաղաքացիական եւ փորձարարական օդանավերի գրանցամատյանի վարում, 5700 կգ եւ քիչ թռիչքային մաքսիմալ քաշ ունեցող ինքնաթիռների համար: Այդ գրանցամատյանի տեսքը եւ պարունակությունը նման են հողված 24-ին:

7. Տալ շահագործողի վկայական, լիցենզիա, եւ թույլտվություն բոլոր տեսակի գործունեությունների ավիացիայի տեղական ավիաուղիների ներքին ավիափոխադրումների, ինչպես նաեւ ընդհանուր նշանակության ավիացիայի:

8. 5700 կգ եւ պակաս մաքսիմալ թռիչքային քաշ ունեցող ինքնաթիռների վկայականների եւ թռիչքային պիտանելիության թույլտվությունը տրամադրումը եւ հաստատումը:

9. Տրամադրել եւ հաստատել անձնակազմին լիցենզիաներ, որոնք զբաղված են թռիչքների ապահովմամբ:

10. Կատարել հետաքննություն ՀՀ տարածքում առավելագույն թռիչքի քաշով մինչեւ 5700 կգ ինքնաթիռների ավիացիոն պատահարների եւ միջադեպերի վերաբերյալ:

11. Հավաքագրել եւ տալ վիճակագրական եւ այլ տվյալներ, որոնք ներկայացվում են շահագործողների կողմից համաձայն գործող օրենքի եւ կանոնակարգի:

12. Բոլոր տեսակի կոմերցիոն փոխադրումների եւ ծառայությունների տրամադրում ՀՀ տարածաշրջանում եւ այդ պահանջների իրականացման համար անհրաժեշտ անվտանգություն:

13. Որոշել տեխնիկական, ֆինանսական եւ շահագործողների այլ հնարավորությունները, որոնք անհրաժեշտ են առաջարկվող օդային փոխադրումների եւ ծառայությունների համար ՀՀ տարածքում:

14. Արգելել, չեղյալ համարել, կասեցնել ժամանակավորապես կամ փոփոխել համաձայն սահմանված կարգի բոլոր թռիչքների իրականացման համար թույլտվությունները, եթե նրանք վտանգում են թռիչքների անվտանգությանը կամ չեն համապատասխանում միջազգային չափանիշներին եւ կանոններին:

15. Քաղաքացիական ավիացիայի այլ լիազորությունների եւ գործառույթների հետ կապված կարգավորումը պարբերաբար իրականացվում է ՀՀ կառավարության հրահանգներով:

#### *Հոդված 10. Տեսչական սպուգում*

1. Վարչությունը կարող է հիմնել տեսչական ստուգումների մարմին Վարչության պարտականությունները կատարելիս օգնություն ցուցաբերելու համար, որոնք են՝ օդանավերի, օդանավակայանների, ՕԵԿ միջոցների, ավիացիոն անձնակազմի եւ ավիադիսպետներների հավաստագրումը եւ մշտական ստուգումների անցկացումը: Վարչությունը եւ այդպիսի տեսչական ստուգումներ կատարող մարմինը իրավունք ունեն առանց հատուկ թույլտվության առկայության եւ առանց սահմանափակումների անցկացնել ցանկացած քաղաքացիական օդանավերի ստուգումը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, երաշխավորելու համար

այն, որ այդպիսի օդանավերը պիտանի են թռիչքների համար եւ շահագործվում են տվյալ օրենսգրքի ու առկա կանոնների եւ հրահանգների համաձայն:

2. Պատշաճ լիազորություններ ունեցող տեսուչն իրավունք ունի շահագործողին կամ ավիացիոն անձնակազմին ցուցմունք տալ առ այն, որ օդանավը չպետք է թռիչք կատարի հետեւյալ պայմաններում.

1) եթե օդանավը պիտանի չէ չվերթի համար; կամ

2) եթե անձնակազմն չունի անհրաժեշտ որակավորում, կամ ֆիզիկական կամ մտավ տեսակետից ի վիճակի չէ կատարել չվերթը; կամ

3) եթե, նրա կարծիքով, այդ թռիչքի կատարումը վտանգ է ներկայացնում օդանավում կամ երկրի վրա գտնվող անձանց կամ գույքի համար:

3.Տեսուչը կարող է կարգադրություն տալ այն մասին, որ համապատասխան ճշտման միջոցառումներ անցկացվեն մինչեւ թռիչքի թույլատրումը:

4.Օպերատորը կամ ավիացիոն անձնակազմի ներկայացուցիչը մեկ ամսվա ընթացքում կարող է պահանջել ՀՀ ՔԱՎ ստուգող մարմնի որոշումների ապացույցները, վիճարկել դրանք դատարանում եւ պահանջել նյութական փոխհատուցում:

#### **Հոդված 11. Վարչական ընթացակարգի անցկացումը Վարչության նկատմամբ**

Վարչության նկատմամբ վարչական ընթացակարգը, այդ թվում նրա կողմից ընդունված որոշումների դեմ բողոքարկումները, անցկացվում են գործող ընդհանուր կանոնների եւ վարչական ընթացակարգի անցկացման պրակտիկայի համաձայն: Սակայն Վարչության վարչական որոշման դեմ բողոքարկման հետեւանք չի կարող լինել որոշման դադարեցումը, որի դեմ այն ներկայացվել է, եթե նման որոշումը վերաբերվում է, Վարչության կարծիքով, թռիչքների անվտանգության եւ ավիացիոն անվտանգության հարցերին:

Այդ դեպքում ցանկացած իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձ կարող է պահանջել ՀՀ ՔԱՎ վարչական որոշման ապացույցներ, վիճարկել այն դատարանում սահմանված կարգով եւ պահանջել փոխհատուցում:

### **ՄԱՍ III.**

#### **Թռիչքների անվտանգության կարգավորող եւ վերահսկող մարմինները**

ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի գործունեությունը կարգավորվում եւ վերահսկվում է պետության կողմից

#### **Հոդված 12. ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի պետական կարգավորում**

Քացաքացիական ավիացիայի պետական կարգավորումը գտնվում է ՀՀ կառավարության կողմից լիազորված նախարարության իրավասության ներքո: Այդ նպատակներով, լիազորված նախարարությունը իր լիազորությունների շրջանակներում՝

1) կարգավորում է համամասնությունը եւ զարգացման տեմպերը ՀՀ բոլոր տիպի տրանսպորի ներառյալ քաղաքացիական ավիացիան:

2) Պլանավորում եւ իրագործում է ինվեստիցիոն ծրագրեր, քաղաքացիական ավիացիայի օդանավակայանների, նյութատեխնիկական բազայի եւ ենթակառուցյունների զարգացման, պետության մասնակցությամբ քաղաքացիական ավիացիայի ձեռնարկությունների ստեղծման եւ զարգացման նպատակով, որոնք իրականացնում են ավիափոխադրումներ, թռիչքների ապահովում, օդանավերի տեխնիկական եւ կոմերցիոն սպասարկում, ինչպես նաեւ ՀՀ համապատասխան օրենքներով նախատեսված պետական մասնակցությունը նրանց կառավարման համակարգում:

3) Լիազորված նախարարության իրավասությունները չեն տարածվում ՔԱՎ-ի սույն օրենսգրքով նախատեսված իրավունքների վրա:

***Հոդված 13. Օդային օրենսգրքի պահանջների կատարման պեղական վերահսկողության իրագործումը***

1. Օդային օրենսգրքի պահանջների կատարման պետական վերահսկողության իրագործումը՝ թռիչքների իրագործման եւ անվտանգության ապահովման մասով, իրագործում է օդային անվտանգության անկախ վերահսկիչ կոմիտեն /ՕԱՎԿ/:

Այդ նպատակով ՕԱՎԿ-ն՝

1) իրականացնում է թռիչքների կազմակերպումը եւ ապահովումը կանոնակարգող միջազգային եւ տեղական փաստաթղթերի պահանջների կատարման ամբողջականությունը եւ որակը Հայաստանի հանրապետությունում:

2) հետաքննում եւ համակարգում է յուրաքանչյուր դեպք? կապված թռիչքների անվտանգության խախտման հետ, մասնակցում դրանց բացահայտման գործընթացին: Այդ ամենի հիման վրա գնահատում է ՔԱՎ-ի թռիչքների անվտանգությունն ապահովող եւ օդային տրանսպորտի շահագործողների ու տեխնիկական սպասարկումն իրականացնող ձեռնարկությունների եւ ծառայությունների կողմից ձեռնարկված միջոցառումների համարժեքությունը եւ արդյունավետությունը:

3) իրականացնում եւ վերլուծում է հակամարտության պատճառների, մատակարարների եւ սպառողների ծառայությունների համար, աէրոնավիգացիայի, կապի եւ ՕԵԿ, օդանավակայանի ծառայությունների եւ այլ ծառայությունների հետ կապված թռիչքների կազմակերպման եւ ապահովման ՀՀ ավիացիայի բոլոր տեսակների, որոնք կարող են հանգեցնել թռիչքների անվտանգության խախտմանը ՀՀ օդային տարածում:

4) նախապատրաստում է օրենսդրական նախագծեր՝ ուղղված ՀՀ օրենսդրական բարեփոխումներին ամբողջությամբ, եւ մասնավորապես? ՔԱ օդային օրինակարգմանը, ուղղված թռիչքների անվտանգության բարձրացմանը:

5) Քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքների ապահովման եւ անվտանգության, ավիացիոն պատահարների եւ միջադեպների հետաքննության հարցերով միջազգային կազմակերպություններում հ ներկայացնում է ՀՀ շահերը:

6) թռիչքների անվտանգության հարցերով համագործակցում է Ավիացիայի անվտանգության Եվրոպական գործակալության (EASA) եւ միջազգային այլ կազմակերպությունների հետ:

7) թռիչքների անվտանգության ապահովման հարցերի լուծման համար փոխգործակցում է ՀՀ իրավապահ եւ տեղական գործադիր մարմինների հետ:

8) Իրագործում է այլ գործառույթներ, որոնք համապատասխանում են նրա նպատակներին եւ չեն հակասում սույն օրենսդրությանը:

2. Իր գործունեության մեջ ՕԱՎԿ-ն առաջնորդվում է ՀՀ ԱԺ կողմից հաստատված աշխատանքային դրույթներով եւ ծրագրերով:

**Հոդված 14. Հասարակական վերահսկողություն ՀՀ օդային սահմանադրության եւ պահանջների վերաբերյալ**

1. Հանրային վերահսկողություն ՀՀ օդային օրենսգրքի, այդ թվում նաեւ ծառայությունների գնագոյացման համար քաղաքացիական ավիացիայի եւ ԸՆԱ ՀՀ բնակչության եւ այլ սպառողների, ինչպես նաեւ օդանավակայանի ծառայությունների եւ ավիավառելիքի ՀՀ օդանավակայաններում իրականացնում են ՀՀ ում գրանցված հասարակական կազմակերպությունները ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

2. Այդ նպատակով քաղաքացիական հասարակական կազմակերպությունները կարող են

- Իրականացնել մոնիտորինգ ՀՀ միջազգային եւ հայրենական փաստաթղթերի լիակատար եւ որակով կատարումը, որոնք կանոնակարգում են թռիչքների կազմակերպումը եւ անվտանգությունը:
- Վերլուծել եւ բացահայտել հակամարտության պատճառները, մատակարարների եւ օգտագործողների ծառայությունների աէրոնավիացիայի, կապի եւ ՕԵԿ օդանավակայանների ծառայությունների եւ այլ ծառայությունների հետ կապված շահերի միջեւ թռիչքների կազմակերպման եւ ապահովման ՀՀ օդանավերի բոլոր տեսակի, ինչը կարող է հանգեցնել անհիմն գնաճի կամ ազդել այդ գնաճի վրա ՀՀ բնակչության եւ այլ սպառողների համար:
- Պատրաստել առաջարկություններ ՀՀ ազգային ժողովի համար ՀՀ իրավական դաշտի շրջանակներում քաղաքացիական ավիացիայի արդյունավետությունը բարձրացնելու եւ իջեցնելու ուղեւորների, փոստի եւ բեռների փոխադրման ինքնարժեքը:
- Իր իրավասությամբ հարցերի լուծման համար համագործակցել ՀՀ իրավապահ եւ գործադիր տեղական մարմինների հետ:
- Իրականացնում է այլ գործառույթներ, որոնք համապատասխանում է իր նպատակներին եւ խնդիրներին եւ չեն հակասում գործող օրենքներին:
- Իր գործունեության շրջանակներում յուրաքանչյուր հասարակական կազմակերպություն առաջնորդվում է իր սահմանադրությամբ եւ ՀՀ օրենքներով:

**ՄԱՍ IV  
ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ**



Հայաստանի Հանրապետության ավիացիան ստորաբաժանվում է քաղաքացիական, պետական եւ փորձառական ավիացիաների:

**Հոդված 15. Քաղաքացիական ավիացիա**

1. Ավիացիան, որն օգտագործվում է քաղաքացիների եւ տնտեսության պահանջներն ապահովելու նպատակով, վերաբերվում է քաղաքացիական ավիացիային:

2. Քաղաքացիական ավիացիան, որն օգտագործվում է ուղեւորների, ուղեբեռների, բեռների, փոստի օդային փոխադրումների եւ ավիացիոն աշխատանքների համար, որոնք իրականացվում են վճարովի, պատկանում են կոմերցիոն քաղաքացիական ավիացիային: Ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձինք, որոնք օգտագործում են օդանավերը կոմերցիոն քաղաքացիական ավիացիայի նպատակներով, պետք է ստանան դրա համար անհրաժեշտ շահագործողի հավաստագիր եւ արտոնագրեր, որոնք նախատեսված են սույն Օրենսգրքի 12, 37 եւ 47 հոդվածներով:

3. Ոչ կոմերցիոն նպատակներով օգտագործվող քաղաքացիական ավիացիան վերաբերվում է ընդհանուր նշանակության ավիացիային (ԸՆԱ): Այդ թվում՝

1) անձնական նպատակներով օգտագործվող ողջ ավիացիան: Քաղաքացիները կարող են օգտագործել սեփականության իրավունքով իրենց պատկանող կամ իրենց կողմից վարձակալված օդանավերը ուղեւորության կամ գույքի փոխադրման, հանգստի կազմակերպման կամ ավիացիոն սպորտով զբաղվելու իրենց կարիքները բավարարելու համար:

Այն դեպքում, եթե նրանք կամենան ավիացիոն աշխատանքներ կամ փոխադրումներ կատարել դրամային պարզեւատրման դիմաց, նրանք պետք է ստանան դրա համար անհրաժեշտ շահագործողի հավաստագիր եւ արտոնագրեր՝ նախատեսված սույն Օրենսգրքի 12-րդ, 37-րդ եւ 47-րդ հոդվածներով:

2) սպորտային ավիացիա:

Ավիացիոն սպորտով զբաղվելու նպատակով կարող են ստեղծվել հասարակական կազմակերպություններ եւ միություններ եւ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ թույլատրված կառույցներ՝ մարզիկների ուսուցման եւ մարզվելու, մրցույթների եւ այլ սպորտային միջոցառումների կազմակերպման համար: Նրանք կարող են օգտագործել համապատասխան օդանավեր ինչպես սեփականության իրավունքով, այնպես էլ վարձակալության հիմունքներով՝ Վարչությունում գրանցվելուց հետո:

Սպորտային օդանավերի գրանցման կարգը եւ նրա պայմանները սահմանվում են Վարչության կողմից:

**Հոդված 16. Պետական ավիացիա**

1. Ավիացիան, որն օգտագործվում է ռազմական, սահմանամերձ եւ այլ պետական ծառայության իրականացման, ինչպես նաեւ զորահավաքապաշտպանական խնդիրների կատարման համար, վերաբերվում է պետական ավիացիային:

2. Կոմերցիոն նպատակներով պետական ավիացիայի օգտագործումը կանոնակարգվում է Վարչության կողմից:

**Հոդված 17. Փորձարարական ավիացիա**

1. Ավիացիան, որն օգտագործվում է փորձա-կոնստրուկտորական, փորձարարական, գիտահետազոտական աշխատանքների անցկացման, ինչպես նաև ավիացիոն եւ այլ տեխնիկայի փորձարկումների համար, վերաբերվում է փորձարարական ավիացիային:

2. Կոմերցիոն նպատակներով փորձարարական ավիացիայի օգտագործումը կանոնակարգվում է Վարչության կողմից:

## ՄԱՍ V ՀԱՎԱՍՏԱԳՐՈՒՄ ԵՒ ԱՐՏՈՆԱԳՐՈՒՄ

### *Հոդված 18. Հավաստագրման առարկաներ*

1. Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում հավաստագրման առարկա են հանդիսանում՝

- 1) օդանավերի, ավիացիոն շարժիչների եւ օդային պտուտակների, դրանց կոմպլեկտավորման սարքերի, ագրեգատների եւ ավիացիոն վարժասարքերի մշակումը եւ պատրաստումը,
- 2) քաղաքացիական օդանավերը, ավիացիոն շարժիչները, օդային պտուտակները, նավակողային եւ վերերկրյա ավիացիոն սարքավորումները, ավիացիոն վարժասարքերը,
- 3) օդային փոխադրումների ապահովումը եւ իրականացումը,
- 4) ավիացիոն աշխատանքների կատարումը,
- 5) օդանավերի, ավիացիոն շարժիչների եւ օդային պտուտակների տեխնիկական սպասարկման եւ վերանորոգման իրականացումը, ինչպես նաև դրանց վերասարքավորման եւ մշակողի ու (կամ) արտադրողի տեղեկագրի համաձայն լրացուցիչ մշակման հետ կապված գործունեությունը,
- 6) ավիացիոն անձնակազմի պատրաստման, վերապատրաստման եւ որակավորման բարձրացման հետ կապված գործունեությունը,
- 7) ավիացիոն անձնակազմի ձեռնահասության մակարդակը,
- 8) օդային երթեւեկության սպասարկումը,
- 9) քաղաքացիական ավիացիայի աերոդրոմները, համատեղ հենակայանման աերոդրոմները եւ համատեղ օգտագործման աերոդրոմները,
- 10) օդանավակայանային գործունեությունը,
- 11) աերոդրոմների եւ օդային ուղեգծերի սարքերը:

2. Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում հավաստագրումն իրականացվում է ներկա Օրենսգրքին եւ Հայաստանի Հանրապետության Ավիացիոն կանոններին /հոդված 6, կետ 3/ համապատասխան:

*Հոդված 19. Սավառնակների, դելտապլանների, պարապլանների, թեթև եւ գերթեթև թռչող սարքերի, սիրողական բնույթի օդանավերի, աերոսպորտի*

*սարքերի հավաստագրում եւ դրանց թռիչքային պիտանիության պահպանման նկատմամբ վերահսկողությունը*

1. Քաղաքացիական ավիացիայում օգտագործելու համար նախատեսված սավառնակների, դելտապլանների, պարապլանների, թեթեւ եւ գերթեթեւ թռչող սարքերի, սիրողական կառուցվածքի օդանավերի, աերոստատիկ սարքերի հավաստագրումը, ինչպես նաեւ դրանց թռիչքային պիտանիության հավաստագրերի տրամադրումը /թռիչքների պիտանիության մասին վկայագրեր/ իրականացվում են քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում Հատուկ լիազորված մարմնի կողմից:

2. Սավառնակների, դելտապլանների, պարապլանների, թեթեւ եւ գերթեթեւ թռչող սարքերի, սիրողական կառուցվածքի օդանավերի, աերոստատիկ սարքերի շահագործման ընթացքում թռիչքային պիտանիության եւ շրջակա միջավայրի պահպանման պահանջներին համապատասխանության պահպանման վերահսկողությունը ավիացիոն կանոններին համապատասխան:

*Հոդված 20. Քաղաքացիական ավիացիայի անձնակազմի հավաստագրումը*

Քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմի ցանկը, որի կոմպետենտության մակարդակը ենթակա է հավաստագրման, ինչպես նաեւ ավիացիոն անձնակազմի ձեռնահասության մակարդակի հավաստագրման կարգը սահմանվում են ավիացիոն կանոններով:

Արտասահմանյան պետության հավաստագիրը (վկայագիրը), որը տրված է քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմին վերաբերվող քաղաքացուն, Հայաստանի Հանրապետության կողմից ճանաչվում է գործող այն դեպքում, երբ սույն Հավաստագիրը (վկայագիրը) համապատասխանում է Հայաստանի Հանրապետության կողմից ճանաչված միջազգային չափանիշներին:

*Հոդված 21. Ավիացիոն անձնակազմի նախապատրաստում, վերապատրաստում եւ որակավորման բարձրացում.*

Հայաստանի Հանրապետությունում քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմի նախապատրաստումը, վերապատրաստումը եւ որակավորման բարձրացումը իրականացվում է կրթական հիմնարկներում եւ համապատասխան հավաստագիր ունեցող այլ կազմակերպություններում:

Քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմի պատրաստումը, վերապատրաստումը եւ որակավորման բարձրացումը կարող են իրականացվել արտասահմանյան կրթական հիմնարկներում եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ճանաչված համապատասխան հավաստագիր ունեցող այլ արտասահմանյան կազմակերպություններում:

*Հոդված 22. Արտոնագրման առարկաներ*

1. Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում արտոնագրման օբյեկտներ են հանդիսանում՝

1) ավիացիոն անձնակազմը, որը զբաղվում է թռիչքների ապահովմամբ եւ կատարմամբ,

- 2) օդային երթուղիների կարավարները, որոնք զբաղվում են օդանավերի երթուղիների կառավարմամբ,
- 3) ինժեներային եւ տեխնիկական անձնակազմը, որն ապահովում է օդանավերի եւ թռիչքների ապահովման ու վերահսկողության համար նախատեսված վերերկրյա սարքավորումների շահագործումը եւ սարքին վիճակում պահպանումը,
- 4) իրավաբանական եւ ֆիզիկական անձինք, որոնք զբաղվում են բոլոր տեսակի կոմերցիոն փոխադրումների, հատուկ ավիացիոն աշխատանքների եւ ծառայությունների տրամադրմամբ,
- 5) ավիացիոն ուսումնարանները, որոնք անցկացնում են թռիչքային ու տեխնիկական անձնակազմի ավիացիոն ուսուցում եւ նախապատրաստում Քաղաքացիական ավիացիայում եւ Ընդհանուր նշանակության ավիացիայում աշխատելու համար: Ընդ որում, այդ ուսումնարանների թռիչքային հրահանգիչները պետք է ունենան օդաչու-հրահանգչի Հավաստագիր (վկայական) Վարչության կողմից սահմանված կանոններին համապատասխան:

## 2. Արտոնագրման են ենթակա նաեւ՝

- 1) Ավիացիայի ոլորտի հասարակական կազմակերպությունների գործունեությունը, որոնք զբաղվում են համապատասխան մակարդակի մասնագետների պատրաստմամբ, ավիացիոն անձնակազմի պաշտոնների ցանկին համապատասխան, ընդհանուր նշանակության ավիացիայի օդանավերի չվերթների ապահովման համար, որոնք նախատեսված են սպորտային, ուսումնական, գովազդային եւ նմանատիպ նպատակների համար,
- 2) Ավիացիայի ոլորտի հասարակական կազմակերպությունների գործունեությունը, որոնք վերահսկողություն են իրականացնում սպորտային, ուսումնական, գովազդային եւ այլ նպատակների համար նախատեսված ավիացիայի ընդհանուր նշանակության օդանավերի տեխնիկական վիճակի եւ շահագործման անվտանգության նկատմամբ:
3. Պետական, փորձարարական եւ քաղաքացիական ավիացիայի, այդ թվում ընդհանուր նշանակության ավիացիայի ոլորտում ոչ կոմերցիոն գործունեությունը կարող է իրականացվել առանց արտոնագրի:
4. Եթե Վարչությունը մերժի ցանկացած ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձին սերտիֆիկատի կամ լիցենզիայի տրամադրումը, ապա նա կարող է պահանջել մերժման հիմքը, վիճարկել դատարանում եւ պահանջել փոխհատուցում:

## ՄԱՍ VI ՕԴԱՆԱՎԵՐ

### *Հոդված 23. Սահմանում*

Օդանավը ցանկացած թռչող սարք է, որը պահվում է մթնոլորտում օդի հետ փոխազդեցության հաշվին, ինչը տարբերվում է երկրի մակերեսույթից անդրադարձած օդի հետ փոխազդեցությունից:

### *Հոդված 24. Պետական ավիացիոն գրանցամատյան*

1. Հայաստանի Հանրապետության Պետական ավիացիոն գրանցամատյանը (այսուհետ՝ Գրանցամատյան), որը վարվում է Վարչության պետի կողմից, հանդիսանում է հասարակական վարչական փաստաթուղթ, որի մեջ պարունակվում է Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված քաղաքացիական օդանավերի բոլոր տվյալների գրառումը:

2.Քաղաքացիական Օդանավը գրանցվում է Գրանցամատյանում կամ դուրս է գրվում Գրանցամատյանից օդանավի սեփականատիրոջ խնդրանքով կամ սեփականատիրոջ համաձայնությամբ, այն շահագործողի խնդրանքով, միայն այն պայմանով, որ՝

1) Օդանավը գրանցված չէ այլ պետության Գրանցամատյանում եւ

2)Օդանավի սեփականատերը կամ շահագործողը Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացի է (կամ մշտապես բնակվում է Հայաստանի Հանրապետությունում), կամ, որ կորպորատիվ կազմակերպությունը հիմնական բիզնես ունի Հայաստանի Հանրապետությունում:

3. Գրանցամատյանում գրանցված օդանավը ձեռք է բերում Հայաստանի Հանրապետության ազգային պատկանելություն:

4. Օդանավի գրանցման, հավաստագրի տրման, պետական ճանաչողական նշանների օգտագործման ընթացակարգը սահմանվում է Վարչության պետի կողմից հրապարակված Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան չափանիշներով եւ կանոններով:

5. Գրանցամատյանում գրանցումը հանդիսանում է սեփականության իրավունքի եւ այլ իրավունքների, ինչպես նաեւ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի վրա դրված ծանրաբեռնումների վկայագիր:

6. Պետական գրանցման օբյեկտներ են հանդիսանում Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի իրավունքները:Գրանցման ենթակա են՝

1) սեփականության իրավունքը,

2) տնտեսվարման իրավունքը,

3) օպերատիվ ղեկավարման իրավունքը,

4) գույք վարձակալելու իրավունքը,

5) լիազորված կառավարման իրավունքը,

6) գրավը,

7) քաղաքացիական օդանավերի այլ իրավունքները, ինչպես նաեւ այդ իրավունքների ծանրաբեռնումները:

7. Գրանցման են ենթակա նաեւ քաղաքացիական օդային նավերի իրավունքների (ծանրաբեռնումների) փոփոխությունը եւ դադարեցումը գործարքների եւ այլ իրավաբանական փաստերի արդյունքում:

8. Օդանավերի վրա գրանցված իրավունքների (իրավունքների ծանրաբեռնվածության) եւ նրանց հետ գործարքների մասին տեղեկությունները պետք է մուտք արվեն անշարժ գույքի եւ դրանց հետ գործարքների գրանցված իրավունքների (իրավական կադաստր) միասնական պետական գրանցամատյան:

9. Պետական գրանցման համար ներկայացվող փաստաթղթերի ցանկը հաստատվում է Վարչության կողմից:

10. Վեց եւ ավելի ամսվա ընթացքում վարձակալության հիմունքներով օդանավի տիրապետումը կարող է նույնպես գրանցվել Գրանցամատյանում:

11. Քաղաքացիական օդանավի գրավի դեպքում գրավի մասին տեղեկությունները պետք է մուտք արվեն Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի պետական գրանցամատյան:

12. Քաղաքացիական օդանավի պետական գրանցման համար փաստաթղթեր ներկայացնելու ժամանակ գանձվում է տուրք պետական գրանցման դեպքում կատարվող ծառայությունների արժեքի չափով: Տուրքի չափը եւ գանձման կարգը սահմանվում է Վարչության կողմից՝ համաձայնեցնելով ֆինանսների ոլորտում Հայաստանի Հանրապետության հատուկ լիազորված մարմնի հետ:

13. Քաղաքացիական օդանավի մասին տվյալները դուրս են գրվում Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի Պետական գրանցամատյանից հետեւյալ դեպքերում. քաղաքացիական օդանավի դուրս գրում կամ շահագործումից հանում; քաղաքացիական օդանավի վաճառք կամ այլ օրինական հիմունքներով նրա սեփականության իրավունքի փոխանցում օտարերկրյա պետությանը, ինչպես նաեւ օտարերկրյա քաղաքացուն, քաղաքացիություն չունեցող անձին կամ օտարերկրյա իրավաբանական անձին քաղաքացիական օդանավով Հայաստանի Հանրապետության տարածքի սահմաններից դուրս հանելու դեպքում; քաղաքացիական օդանավի պետական գրանցման պահանջների խախտում:

14. Քաղաքացիական օդանավի մասին տվյալները Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական օդանավերի պետական գրանցամատյանից դուրս գրելու դեպքում այդ օդանավի պետական գրանցման Վկայականը ուժը կորցնում է եւ ենթակա է վերադարձման նշված Վկայականը տրամադրող մարմնին:

15. Վարչության պետը, Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կոնվենցիայի 83 bis հոդվածի համաձայն, այլ պետության ավիացիոն իշխանությունների հետ համաձայնվելով, կարող է իր վրա վերցնել Գրանցման պետության որոշակի գործառույթներն ու պարտականությունները այդ պետությունում գրանցված օդանավի նկատմամբ, եթե այդ օդանավը կշահագործվի վարձակալությամբ կամ շահագործողի հետ Հայաստանի Հանրապետության կողմից կնքված այլ համաձայնության հիման վրա:

Վարչության պետը կարող է կնքել նմանատիպ համաձայնագիր այլ պետության իշխանությունների հետ, Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված օդանավի նկատմամբ Գրանցման պետության որոշակի գործառույթներն ու պարտականությունները այդ պետությանը փոխանցելու նպատակով: Այդպիսի ցանկացած համաձայնագրի մասին պետք է անհապաղ հաղորդել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Խորհրդին: 16. Պատերազմական ժամանակաշրջանում եւ (կամ) ռազմական, արտակարգ իրավիճակի մտցման

ժամանակ, Վարչության պետը կարող է սահմանափակել քաղաքացիական օդանավերի օգտագործման իրավունքը (պետական կարիքների համար օդային փոխադրումների մեջ ներգրավում, քաղաքացիական օդային նավերի ժամանակավոր բռնագրավում եւ այլ սահմանափակումներ):

*Հոդված 25. Թռիչքային պիտանիություն*

1. Ոչ մի օդանավ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում շահագործման թույլտվություն չի կարող ստանալ, եթե նրա շահագործողը /սեփականատերը/ չունի այդ օդանավի թռիչքային պիտանիության գործող հավաստագիր: Թռիչքային պիտանիության հավաստագիրը տրվում է Վարչության պետի կողմից այն պայմանով, որ օդանավը համապատասխանում է տվյալ տեսակի եւ դասի օդանավերի համար Հայաստանի Հանրապետության կողմից սահմանված թռիչքային պիտանիության նորմերին եւ համապատասխանում է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին:

2. Հաստատված նախագծի եւ համապատասխան տեխնիկական փաստաթղթերի ներկայացումը թեկնածուի կողմից այն բանի ապացույցն է հանդիսանում, որ օդանավը համապատասխանում է թռիչքային պիտանիության գրանցված նորմերին:

3. Կառուցման ժամանակ օդանավը պետք է փորձարկումներ անցնի հաստատված ընթացակարգին համապատասխան, որպեսզի հաստատվի, որ այն համապատասխանում է հաստատված նախագծում նշված պահանջվող տվյալներին եւ որ նրա կառուցվածքը բավարար է հանդիսանում:

4. Վարչությունը կարող է գործող ճանաչել թռիչքային պիտանիության այն հավաստագրերը, որոնք տրված են կամ էլ գործող են ճանաչվել ICAO այլ Պայմանավորված պետության կամ միջազգային կազմակերպության կողմից՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ օրինավոր են ճանաչվել այդ հավաստագրերը, հավասարազոր են նվազագույն չափանիշներին կամ ավելի բարձր են, քան Հայաստանի Հանրապետությունում ընդունված եւ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից սահմանված նվազագույն չափանիշները:

5. Գրանցամատյանում գրանցված բոլոր օդանավերը ենթակա են պարբերական ստուգման թռիչքային պիտանիությունը պահպանելու առումով, Վարչության կողմից սահմանված պայմանների համաձայն: Եթե նման ստուգման ժամանակ հայտնաբերվի այդ պայմանների հետ անհամապատասխանություն, ապա Վարչությունը դադարեցնում է թռիչքային պիտանիության հավաստագրի գործողությունը կամ անվավեր է ճանաչում այն:

6. Կանոններով սահմանված օդանավերի բաղկացուցիչ մասերի եւ համալրող պարագաները կարող են օգտագործվել միայն այն դեպքում, եթե Վարչությունը հաստատել է նրանց համապատասխանությունը: Վարչության պետի կողմից չհաստատված ցանկացած բացկացուցիչ մաս կամ համալրող պարագաների վաճառքը կամ տեղադրումը օդանավերի վրա չի թույլատրվում, եւ ցանկացած խախտում ենթակա է տուգանքի սույն Օրենսգրքի եւ Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան այլ օրենքների համաձայն:

7. Վարչությունը որոշումներ է ընդունում օդանավերի թռիչքային պիտանիության կամ նրանց բաղկացուցիչ մասերի եւ համալրող պարագաների վերաբերյալ, բացառապես անվտանգ թռիչքների առավելագույն բարձր մակարդակ երաշխավորելու եւ շրջակա միջավայրը պաշտպանելու նպատակով:

*Հոդված 26. Կապի ու լուսանկարչական սարքեր եւ բարձրազգայուն հեռակառավարվող սարքավորումներ*

1. Յուրաքանչյուր ռադիոտեխնիկական կապի միջոց կարող է տեղադրվել օդանավերի վրա եւ շահագործվել թռիչքային անձնակազմի անդամի կողմից, եթե առկա է օդանավի Գրանցման պետության կամ Շահագործողի պետության համապատասխան արտոնագիր: Օդանավի հետ կապի, օդային երթևեկության կառավարումը սպասարկող ծառայությունների աշխատանքների կամ ռադիոօդագնացության համակարգի կամ հսկողության հետ կապված ծառայությունների աշխատանքի համար որեւէ արգելք ստեղծելը պատժելի է տվյալ Օրենսգրքի եւ Հայաստանի Հանրապետության այլ գործող օրենքներին համապատասխան:

2. Ռադիոկապի միջոցներ ունեցող յուրաքանչյուր քաղաքացիական օդանավին տրվում է ռադիոազդանշանի պայմանական Վարչության կողմից սահմանված կարգով:

3. Օդալուսանկարահանման ցանկացած սարքավորում կամ բարձրազգայուն հեռակառավարման ցանկացած սարք կարող է տեղադրվել օդանավում եւ շահագործման ենթարկվել Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում միայն Վարչության պետի թույլտվությամբ եւ տվյալ թույլտվության պայմաններին համապատասխան:

*Հոդված 27. Օդանավերի վրա դրոշմվող նշանները*

1. Քաղաքացիական օդանավի տվյալները Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օդանավերի Պետական գրանցամատյան մուտք անելիս, տվյալ օդանավին շնորհվում են պետական եւ գրանցման ճանաչողական նշաններ, որոնք դրոշմվում են օդանավի վրա:

2. Պետական եւ փորձարարական օդանավերի վրա դրոշմվում են հաշվառման ճանաչողական նշաններ:

3. Հայաստանի Հանրապետության բժշկասանիտարական ծառայությունների համար նախատեսված օդանավերի վրա, բացի այդ, դրոշմվում է նաեւ կարմիր խաչի պատկերը:

4. Քաղաքացիական օդանավի վրա, բացի պետական եւ գրանցման ճանաչողական նշաններից, պետք է պատկերվի նաեւ Հայաստանի Հանրապետության պետական դրոշը, ինչպես նաեւ ապրանքանշանիչներ՝ խորհրդանշաններ, մակագրություններ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով գրանցված այլ նշաններ:

5. Պետական եւ փորձարարական օդանավերի վրա նշանների դրոշմման կարգը սահմանվում է համապատասխանաբար պաշտպանության ոլորտում հատուկ լիազորված մարմնի եւ ռազմական արդյունաբերության ոլորտում հատուկ լիազորված մարմնի կողմից:



6. Քաղաքացիական օդանավերի պետական եւ գրանցման ճանաչողական նշանները, ինչպես նաեւ այդ նշանները դրոշմելու կարգը եւ քաղաքացիական օդանավերի վրա ապրանքային նշիչների դրոշմման կարգը սահմանվում են Վարչության կողմից:

## ՄԱՍ VII ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՁՆԱԿԱԶՄ

### *Հոդված 28. Սահմանումներ*

1. Ավիացիոն անձնակազմին են վերաբերվում նշանակված անձինք, որոնք իրականացնում են օդանավերի սպասարկման եւ քաղաքացիական օդանավերի թռիչքային շահագործման գործունեությունը եւ որոնք ունեն ՔԱ անձնակազմին տրվող համապատասխան վկայականներ:

2. Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված կամ շահագործվող օդանավերի օդային անձնակազմի անդամ կարող է լինել միայն Հայաստանի Հանրապետության հպատակը: Այդ պահանջից ազատումը կարող է տրամադրվել միայն Վարչության պետի որոշմամբ, եթե այն համապատասխանում է Հայաստանի Հանրապետության պետական շահերին:

3. Օդանավի անձնակազմը բաղկացած է թռիչքային անձնակազմից (հրամանատար, թռիչքային կազմի այլ անձինք) եւ ուղեւորասրահի անձնակազմից (բորտ-օպերատորներ եւ բորտ-ուղեկցորդներ): Քաղաքացիական օդանավերի թռիչք չի թույլատրվում այն դեպքում, եթե թռիչքային անձնակազմի կազմը նվազագույն սահմանված կազմից փոքր է:

4. Որոշակի տիպի օդանավերի անձնակազմը սահմանվում է տվյալ տիպի օդանավի թռիչքային շահագործման պահանջներին համապատասխան:

5. Փորձարարական օդանավերի փորձարկումների անցկացման ընթացքում նրա անձնակազմի կազմը որոշվում է տվյալ օդանավի նախագծողի կողմից:

6. Օդանավի հրամանատար է հանդիսանում այն օդաչուն, որը նշանակվում է օդանավի սեփականատիրոջ կամ շահագործողի կողմից օդանավի հրամանատարի պարտականությունները կատարելու համար եւ պատասխանատվություն է կրում անվտանգ թռիչքի եւ այն գործառույթների ու պարտականությունների կատարման համար, որոնք առկա են համապատասխան կանոններում կամ միջազգային համաձայնագրերում:

Օդանավի հրամանատար է հանդիսանում այն անձը, ով ունի օդաչուի գործող հավաստագիր (վկայական), ինչպես նաեւ որոշակի տեսակի օդանավերի ինքնուրույն կառավարման համար անհրաժեշտ պատրաստվածություն եւ փորձ:

### *Հոդված 29. Օդանավի հրամանատարի իրավունքները*

1. Օդանավի հրամանատարն իրավունք ունի՝

1) վերջնական որոշումներ ընդունել օդանավի վերթիռի, թռիչքի եւ վայրէջքի, ինչպես նաեւ թռիչքի դադարեցման եւ օդանավակայան վերադառնալու կամ օդանավի թռիչքի անվտանգությանը ակնհայտ սպառնալիքի դեպքում, մարդկանց կյանքը

փրկելու, ինչպես նաև շրջակա միջավայրին վնաս հասցնելը կանխարգելելու նպատակով, հարկադրված վայրէջքի մասին:

Նման որոշումներ կարող են ընդունվել թռիչքի ծրագրից, օդային երթուղիները (թռիչքների կառավարումը) սպասարկող համապատասխան մարմնի ցուցմունքներից եւ թռիչքի հետ կապված առաջադրանքներից շեղվելով, այդ մարմնին անպայման ծանուցելով եւ հնարավորության դեպքում՝ թռիչքների վերաբերյալ սահմանված կանոններին համապատասխան;

2) Օդանավի թռիչքային անվտանգությունն ապահովելու նպատակով կարգադրություններ տալ օդանավում գտնվող ցանկացած անձի եւ պահանջել դրանց կատարումը: Օդանավի հրամանատարն իրավունք ունի կիրառել բոլոր անհրաժեշտ միջոցները, այդ թվում հարկադրական միջոցներ, այն անձանց նկատմամբ, ովքեր իրենց գործողություններով անմիջական սպառնալիք են ստեղծում օդանավի թռիչքային անվտանգության համար եւ հրաժարվում են ենթարկվել հրամանատարի կարգադրություններին:

Օդանավը մոտակա օդանավակայան ժամանելով՝ օդանավի հրամանատարը նման անձանց օդանավից դուրս հանելու իրավունք ունի, իսկ հանցագործության նշաններ պարունակող գործողություններ կատարելու դեպքում՝ հանձնել նրանց իրավապահ մարմիններին:

3) որոշումներ ընդունել թռիչքի ժամանակ վառելիքի դատարկման, բեռի, ուղեբեռի եւ փոստի դուրս նետման վերաբերյալ, եթե դա անհրաժեշտ է օդանավի թռիչքի եւ նրա վայրէջքի անվտանգությունը ապահովելու համար: Ավիացիոն անվտանգության համապատասխան ծառայությունների բացակայության դեպքում օդանավի հրամանատարն իրավունք ունի օդանավ բարձրացած անձնաց եւ բեռնված առարկաների մինչթռիչքային զննում անցկացնել:

4) այլ միջոցներ ձեռնարկել օդանավի թռիչքի անվտանգ ավարտն ապահովելու համար:

2. Օդանավի հարկադրված վայրէջքի դեպքում, օդանավի հրամանատարը ղեկավարում է օդանավում գտնվող անձանց գործողությունները՝ մինչեւ իր լիազորությունների փոխանցումը որոնման եւ փրկարարական ծառայությունների ներկայացուցիչներին:

### **Հոդված 30. Վկայականների տրամադրում**

1. Ավիացիոն անձնակազմին Վկայագրերի /վկայականների/ տրամադրումը եւ դրանց գործողության մեջ գտնվելու ճանաչումը իրականացվում է Վարչության պետի կողմից սահմանված կանոնների եւ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ընդունված եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ճանաչված միջազգային չափանիշների համաձայն:

2. Ավիացիոն անձնակազմի բուժազննումը եւ բժշկական քննությունը անց է կացնում Վարչության կողմից նշանակված հանձնաժողովը՝ Վարչության պետի կողմից սահմանված որոշակի չափանիշների եւ կանոնների համաձայն:

3. Վկայագիր /վկայական/ ունեցող անձը պետք է ձեռնպահ մնա իր պարտականությունների կատարումից, եթե զգում է, որ իր ֆիզիկական եւ մտավոր

կարողությունները թուլացել են հիվանդության, վնասվածքի, հոգնածության կամ ցանկացած այլ պատճառով:

4. Թռիչքների կատարման եւ սպասարկման հետ կապված պարտականությունների կատարումը այնպիսի նյութերի ազդեցության տակ, ինչպիսիք են ալկոհոլը, թմրադեղերը եւ այլ հոգեխթանիչ նյութերը, արգելվում է եւ ցանկացած խախտում ենթակա է պատժի սույն Օրենսգրքի եւ այլ առկա օրենքների համաձայն:

**Հոդված 31. Համապատասխան մակարդակի մասնագետների պատրաստում քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմի պաշտոնների ցանկի համաձայն**

Համապատասխան մակարդակի մասնագետների պատրաստումը քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անձնակազմի պաշտոնների ցանկի համաձայն կատարվում է կրթական հաստատություններում, որոնք ունեն Վարչության կողմից տրամադրված հավաստագրեր եւ լիցենզիաներ /արտոնագրեր/:

**Հոդված 32. Ավացիոն անձնակազմից որեւէ անձի տրամադրված արտասահմանյան պետության հավաստագրի (վկայականի) ճանաչումը**

Ավիացիոն անձնակազմից որեւէ անձի տրված Հավաստագիրը (վկայականը) Հայաստանի Հանրապետությունում գործող է ճանաչվում այն դեպքում, եթե այդ Հավաստագիրը (վկայականը) համապատասխանում է Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային ավիացիոն չափանիշներին:

## ՄԱՍ VIII

### ԱԵՐՈՂՐՈՄՆԵՐ ԵՎ ՕԴԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆՆԵՐ

**Հոդված 33. Հայաստանի Հանրապետության աերոդրոմներ**

1. ՀՀ աերոդրոմները բաժանվում են՝

- 1) քաղաքացիական աերոդրոմների,
- 2) պետական (ռազմական) աերոդրոմների,
- 3) համատեղ օգտագործման աերոդրոմների:

2. Աերոդրոմները բաժանվում են նաեւ մշտական աերոդրոմների եւ ժամանակավոր աերոդրոմների (վայրէջքային դաշտեր):

3. Քաղաքացիական եւ ռազմական օդանավերի կողմից աերոդրոմների համատեղ օգտագործման ռեժիմը սահմանվում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից հատուկ որոշմամբ:

4. Միջազգային աերոդրոմների եւ միջազգային թռիչքների շահագործման համար բաց օդանավակայանների ռեժիմը սահմանվում է Վարչության պետի կողմից:

5. Աերոդրոմներն իրականացնում են իրենց գործունեությունը հավասարապես տարբեր շահագործողների նկատմամբ: Սակայն առաջնությունը տրվում է աղետի ենթարկված, տարերային աղետի եւ արտակարգ իրավիճակների դեպքում որոնման եւ փրկարարական աշխատանքներ կատարող օդանավերին, պաշտպանության շահերից ելնելով, միջազգային կանոնավոր չվերթներ կատարող օդանավերին:

Ավելի մանրամասն Հայաստանի Հանրապետության աերողորմներում չվերթների առաջնայնության մասին շարադրված է տվյալ Օրենսգրքի 35-րդ հոդվածի 3-րդ կետում:

**Հոդված 34. Աերողորմների հավաստագրումը, նրանց գործառույթները եւ իշխանությունները**

1. ՀՀ տարածքում գտնվող ցանկացած աերողորմ՝ նախատեսված քաղաքացիական օդանավերի թռիչքների շահագործման համար պետք է հավաստագրված լինի Վարչության կողմից, որպես շահագործման եւ անվտանգության պահանջներին համապատասխանող՝ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին համապատասխան:
2. Վարչությունը Հայաստանի Հանրապետությունում բոլոր մշտական քաղաքացիական աերողորմների Պետական գրանցամատյան է վարում:
3. Ժամանակավոր օդանավակայանը կարող է հաստատուն շինություններ եւ սարքավորումներ չունենալ, բայց ենթակա է հաշվառման Վարչության պետի կողմից հաստատված Ավիացիոն կանոններին համապատասխան: Ժամանակավոր աերողորմները եւ վայրէջքային հրապարակները շահագործվում են ավիացիոն կանոններին համապատասխան:
4. Վարչությունը իրավունք ունի սահմանափակել կամ ժամանակավորապես դադարեցնել օդանավակայանի աշխատանքը կամ անվավեր ճանաչել դրա Հավաստագիրը, եթե նա պարզի, որ օդանավակայանը չի համապատասխանում շահագործման եւ անվտանգության անհրաժեշտ նորմերին:
5. Օդանավակայանի շահագործողն իրականացնում է թռիչքի եւ վայրէջքի անվտանգության ապահովման, օդանավերի պաշտպանության եւ սպասարկման, օդանավակայանում կարգուկանոնի եւ անվտանգության ու պատահարներից/հրդեհներից պաշտպանվելու միջոցների առկայության, շտապ օգնության ծառայության եւ առողջապահության այլ ծառայությունների, եւ ՔԱ անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական ակտերից պաշտպանման ապահովման հետ կապված բոլոր անհրաժեշտ գործառույթները:
6. Օդանավակայանը կարող է շահագործվել հասարակական ձեռնարկության կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացու կողմից, կամ կորպորատիվ կազմակերպության կողմից, որը հիմնական բիզնես ունի Հայաստանի Հանրապետության տարածքում:
7. Հայաստանի Հանրապետության տարածք մտնող կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքից միջազգային թռիչքներ իրականացնող բոլոր օդանավերը թռիչք եւ վայրէջք են իրականացնում միջազգային աերողորմներում կամ միջազգային օդային փոխադրումների համար բաց աերողորմներում, որտեղ իրականացվում է սահմանային, բժշկական, ներգաղթային, մաքսային եւ այլ հսկողություն:
8. Արտասահմանյան օդանավերը կարող են օգտվել միջազգային օդային փոխադրումների համար ոչ բաց աերողորմի միայն Վարչության կողմից հատուկ թույլտվությամբ եւ վթարային իրավիճակի դեպքում:

**Հոդված 35. Օդանավակայանների շինարարությունը եւ հողամասի տրամադրումը**

1. Օդանավակայանների շինարարության եւ վերանորոգման իրականացումը ենթակա է Վարչության կողմից հաստատման, Կառավարության այլ մարմինների հետ համատեղ՝ գործող օրենքների եւ սահմանված չափանիշների ու կանոնների համաձայն:

2. Գործող օրենսդրությանը համապատասխան եւ հասարակության շահերից ելնելով, օդանավակայանի առկա կամ նրա տեղակայման համար նախատեսված վայրի մոտակայքում գտնվող հողամասը, շենքերը եւ շինությունները կարող են օտարվել բացառապես ՔԱ կարիքների համար:

**Հոդված 36. Տրանսպորտային հաղորդագրություն եւ օդանավակայանի կապը բնակավայրերի հետ**

Օդանավակայանների եւ մոտակա քաղաքների, բնակավայրերի միջեւ սահմանվում է կանոնավոր տրանսպորտային հաղորդակցություն, որն ապահովում է ուղեւորների, փոստի եւ բեռների փոխադրման պահանջարկը:

Դեպի օդանավակայարաններ տանող մուտքային ճանապարհների շինարարությունը, վերանորոգումը, բարեկարգումը եւ շահագործումը, տրանսպորտի կանոնավոր երթեւեկությունը այդ ճանապարհներով, ինչպես նաեւ օդանավակայանների հետ քաղաքների ու այլ բնակավայրերի հեռախոսային եւ կապի այլ միջոցները ապահովում են տեղական իշխանության մարմինները:

**Հոդված 37. Օդանավակայանի տարածքում օբյեկտների տեղակայում եւ մակնշում**

1. Օդանավակայանի տարածքում շենքերի, շինությունների, հեռահաղորդակցության միջոցների, բարձրավոլտ ուժային գծերի, ռադիոտեխնիկական եւ այլ օբյեկտների կառուցումը կամ վերակառուցումը, որոնք կարող են սպառնալիք ստեղծել օդանավերի անվտանգ շահագործման համար կամ խանգարումներ առաջացնել օդանավակայանի ռադիոտեխնիկական միջոցների աշխատանքում, ենթակա են հաստատման Վարչության կողմից: Սահմանված կանոնները խախտող անձինք, Վարչության պահանջով, իրենց սեփական հաշվին կատարում են օբյեկտների ապամոնտաժում, տեղափոխում կամ անհրաժեշտ փոփոխություններ:

2. Օդանավակայանին անմիջական հարեւանությամբ գտնվող շենքերի եւ շինությունների սեփականատերերը, ինչպես սահմանված է Վարչության կողմից, պարտավոր են իրենց հաշվին տեղադրել եւ պահպել տեղադրված ցերեկային ու գիշերային դրոշմանշանները:

3. Օդանավակայանների տարածքում օդանավակայանների ճանաչման համար ընդունված դրոշմանշանների եւ սարքավորումների նման նշանների եւ սարքավորումների տեղադրումն արգելվում է:

4. Կապի եւ թռիչքների ռադիոտեխնիկական ապահովման միջոցների համար խանգարումներ առաջացնող սարքերի եւ սարքավորումների օգտագործումը Հայաստանի Հանրապետությունում արգելվում է: Այդպիսի սարքեր եւ սարքավորումներ ունեցող ձեռնարկությունները, հիմնարկները, կազմակերպությունները եւ քաղաքացիները պարտավոր են Վարչության պահանջով վերացնել խանգարումները իրենց միջոցներով եւ իրենց հաշվին:

**Հոդված 38. Գանձումներ օգտագործողներից**

1. Օդանավի սեփականատերերը եւ շահագործողները պարտավոր են վճարել օդանավակայանի շահագործողին, օդային երթուղիների կազմակերպության (ՕԵԿ) ծառայությունների մատակարարներին, օդերեւութաբանական եւ այլ ծառայությունների մատուցած ծառայությունների համար, միասին եւ առանձին, օգտագործողների գանձումներ՝ օդագնացության միջոցների եւ սպասարկման համար: Նման գանձումների չափը ենթակա է Վարչության հաստատմանը, հավասարապես գործում է տարբեր օգտագործողների նկատմամբ եւ համապատասխանում է Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին:

Օդանավերը, որոնք մասնակցում են որոնողափրկարարական աշխատանքների, բնական աղետների կամ արտակարգ իրավիճակի դեպքում՝ հումանիտար օգնություն ցուցաբերելու համար, ինչպես նաեւ աղետի ենթարկված օդանավերը, ազատվում են օդանավակայանային եւ այլ գանձումներից, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ Վարչությունը ընդունում է այլ որոշում:

2. Օդանավակայանի շահագործողը կամ նրա ներկայացուցիչն իրավունք ունի կասեցնել ցանկացած օդանավի թռիչքն այնքան ժամանակ, մինչեւ օդանավ շահագործողը չվճարի համապատասխան օդանավակայանային գանձումները եւ մատուցված ծառայության դիմաց այլ չվճարված հաշիվները, կամ չներկայացնի օդանավակայանի շահագործողի համար ընդունելի համապատասխան երաշխավորություններ՝ բացառությամբ գանձումներից ազատման դեպքերը, որոնք սահմանված են սույն հոդվածի 1-ին կետում:

3. Պետական օդանավերի կարիքների համար քաղաքացիական օդանավակայանների օգտագործման պայմանները սահմանվում են Վարչության կողմից սահմանված Կանոններով: Ռազմական օդանավակայանների օգտագործումը քաղաքացիական օդանավերի կարիքների համար իրականացվում են Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից ընդունված կանոնների համաձայն:

Հայաստանի Հանրապետության աերոդրոմները եւ օդանավակայանները պատերազմական ժամանակաշրջանում եւ (կամ) ռազմական, արտակարգ իրավիճակ մտցնելու դեպքում օգտագործվում են Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության որոշումների համաձայն:

### *Հոդված 39. Օդանավակայանի ժամանակավոր կառավարում*

1. Ազգային անվտանգության շահերին, քաղաքացիների կյանքին եւ առողջությանը սպառնալիքի դեպքում եւ քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության կայունությունն ապահովելու նպատակով, Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության հետ համաձայնեցնելով, Վարչությունը իրավունք ունի ժամանակավոր կառավարում մտցնել միջազգային ավիաչվերթեր կատարելու համար թույլտվություն ստացած օդանավակայանի շահագործողի նկատմամբ:

2. Միջազգային ավիաչվերթեր կատարելու համար թույլտվություն ստացած շահագործողի կողմից օդանավակայանի ժամանակավոր կառավարումն իրենից ներկայացնում է վարչական, իրավաբանական, ֆինանսային, կազմակերպատեխնիկական եւ այլ համալիր միջոցառումների ու ընթացակարգերի ստիպողական անցկացում:

3. Ժամանակավոր կառավարում մտցնելու եւ դրա ժամկետների մասին որոշում ընդունելու կարգը, ժամանակավոր կառավարման նշանակումը, վերջինիս իրավունքները, պարտականությունները եւ պատասխանատվությունը, ժամանակավոր կառավարման հետ կապված ծախսերի եւ օդանավակայանի շահագործողին հասցված հնարավոր վնասի փոխատուցման կարգը, ժամանակավոր կառավարման դադարեցման կարգը, ինչպես նաեւ այլ հարցեր, կապված ժամանակավոր կառավարման հետ կանոնակարգվում են ՀՀ Ավիացիոն կանոններով:

## ՄԱՍ IX ՕԴԱՆԱՎԵՐԻ ԹՈՒՉՔՆԵՐԸ

### *Հոդված 40. Թռիչքային անվտանգություն*

Քաղաքացիական օդանավերի ցանկացած թռիչք պետք է կատարվի այնպես, որպեսզի երաշխավորվեն եւ պաշտպանվեն օդանավերի, նրա ուղեւորների եւ անձնակազմի անվտանգությունը, այլ օդանավերի անվտանգությունը, ինչպես նաեւ գետնի վրա գտնվող անձանց եւ գույքի անվտանգությունը:

### *Հոդված 41. Շահագործողի հավաստագիրը*

1. Հայաստանի Հանրապետությունում հաշվառված կամ վարձակալական հիմունքներով կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում հիմնական ձեռներեցություն ունեցող շահագործողի այլ համաձայնագրի հիմունքներով շահագործվող ոչ մի օդանավի չի թույլատրվում կոմերցիոն թռիչքներ իրականացնել այնքան ժամանակ, քանի դեռ նրա շահագործողը Վարչության կողմից Շահագործողի հավաստագիր չի ստացել: Արտասահմանյան շահագործողները պետք է ունենան արտասահմանյան պետության համապատասխան լիազորված մարմնի կողմից տրված Շահագործողի հավաստագիր:

2. Օդանավի յուրաքանչյուր շահագործող պարտավոր է ունենալ եւ պահպանել համապատասխան ապահովագրական վկայական որը նախատեսում է նրա պատասխանատվությունը ցանկացած վնասի համար, որը կարող է հասցվել օդային փոխադրումներ իրականացնելիս:

3. Մինչեւ Շահագործողի հավաստագիր տրամադրելը Վարչությունը համոզվում է, որ թեկնածուն կոմպետենտ է՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով նրա որակավորմանը, սարքավորումներին, համապատասխան պատասխանատվության ապահովագրությանը, կազմակերպմանը, անձնակազմի հավաքագրմանը, նախապատրաստման իրականացմանը, տեխնիկական սպասարկման եւ այլ միջոցառումների անցկացմանը, որպեսզի ապահովվի նշված տեսակների օդանավերի անվտանգ եւ արդյունավետ շահագործումը թռիչքների առումով եւ թեկնածուի կողմից նշված նպատակներին համապատասխան: Շահագործողը պարտավոր է համապատասխանել Շահագործողի հավաստագրին կցված բոլոր պայմաններին եւ դրույթներին:

4. Յուրաքանչյուր Հավաստագիր ունեցող շահագործող պարտավոր է անցկացնել ՔԱ-ում օգտագործվող ողջ սարքավորման կանոնավոր ստուգումը, տեխնիկական սպասարկումը եւ վերանորոգումը եւ ապահովել բոլոր թռիչքների իրականացումը հասարակության շահերից ելնելով եւ սույն Օրենսգրքին եւ գործող կանոններին ու հրահանգներին համապատասխան:

5. Օդանավի շահագործումը, առանց գործող Շահագործողի հավաստագրի առկայության կամ նշված պահանջները եւ պայմանները խախտելու դեպքում, արգելվում է, եւ ցանկացած խախտում պատժվում է սույն Օրենսգրքի համաձայն:

6. Երբ շահագործողը հայտ է ներկայացնում ՀՀ ՔԱ վարչությանը շահագործողի վկայական ստանալու համար, ՔԱ վարչությունը պարտավոր է մեկ ամսվա ընթացքում գրավոր ձեռով տեղեկացնել դիմողին իր որոշման մասին վկայական տրամադրելու վերաբերյալ: Մերժման դեպքում ՀՀ ՔԱ վարչությունը պարտավոր է տեղեկացնել մերժման պատճառների մասին:

7. Շահագործողը կամ հավակնորդը, որը դիմել է շահագործողի սերտիֆիկատ ստանալու համար, կարող է պահանջել ՔԱ վարչությունից հիմնավորում՝ շահագործման վկայականի դադարեցման կամ շահագործողի վկայականի մերժման պատճառների մասին մեկամսյա ժամանակահատվածում:

8. Այն շահագործողը, որը իր սեփականության տակ ունի 2 եւ ավելի ինքնաթիռ 5700կգ եւ պակաս մաքսիմալ թռիչքայն քաշով, շահագործողի վկայական չի ձեռակերպում:

#### *Հոդված 42. Թռիչքների կատարյում*

1. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում թռիչքների շահագործումն իրականացվում է գործող կանոններին եւ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ընդունված չափանիշներին համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր օդանավ, որը ստանում է թռիչք կատարելու թույլտվություն, օդանավում պետք է ունենա հետեւյալ փաստաթղթերը՝

1) Գրանցման վկայական,

2) Թռիչքային պիտանիության հավաստագիր,

3) Ռադիոսարքավորման տեղադրման եւ օգտագործման թույլտվություն,

4) Օդանավի թռիչքային շահագործման ձեռնարկ,

5) Օդանավի նավամատյան,

6) Շահագործողի հավաստագիր,

7) Վարչության կամ միջազգային համաձայնագրերի պահանջներով նախատեսված այլ փաստաթղթեր:

3. Արտասահմանյան պետությունների քաղաքացիական օդանավերում առկա օդանավերի փաստաթղթերը գործող են ճանաչվում Հայաստանի Հանրապետության տարածքում այն պայմանով, եթե նրանք համապատասխանում են միջազգային ավիացիոն չափանիշներին:

4. Օդանավի յուրաքանչյուր թռիչք կատարվում է հաստատված թռիչքի ծրագրին համաձայն, որը ներկայացվում է օդանավ շահագործողի կողմից ՕԵՍ լիազորված մարմնին:

5. Թռիչքի ծրագրի ներկայացման պարտականությունից Վարչությունը կարող է ազատել այն դեպքերում, երբ թռիչքները կատարվում են Հայաստանի



Հանրապետության Կառավարության որոշմամբ Պետության եւ բնակչության շահերն ու անվտանգությունը պաշտպանելու նպատակով բնական աղետի, որոնողական-փրկարարական աշխատանքներ կատարելիս եւ այլ արտակարգ իրավիճակների դեպքում:

6. Թռիչքի ծրագրից հարկադրված շեղումը թույլատրվում է՝ անպայման ծանուցելով ՕԵԿ իշխանություններին, այն դեպքերում, երբ օդանավի, նրա մեջ գտնվող մարդկանց կամ շրջակա միջավայրի համար առկա է իրական սպառնալիք:

7. Բարձրագույն օդանավավարության եւ ցածր բարձրության թռիչքները բնակավայրերի կամ մարդկանց կուտակումներ վրայով, ինչպես նաեւ գերձայնային արագության թռիչքները կատարվում են միայն գործող կանոններին համապատասխան եւ Վարչության հատուկ թույլտվության հիման վրա:

8. Բնակավայրերի վրայով օդանավերի թռիչքներ կարող են իրականացվել միայն այնպիսի բարձրության վրա, որը, օդանավի անսարքության դեպքում, հնարավորություն կտա վայրէջք կատարել այդ բնակավայրերի սահմաններից դուրս կամ մոտակա օդանավակայանում:

Բնակավայրերի վրայով օդանավերի ցուցադրական թռիչքներն արգելվում են: Սույն հոդվածի կանոններից շեղումը թույլատրվում է Վարչության կողմից սահմանված կարգով:

#### **Հոդված 43. Վրանգավոր բեռներ**

1. Այն նյութերը, որոնք կարող են սպառնալիք ներկայացնել օդանավի, նրա ուղեւորների, անձնակազմի կամ երկրի վրա գտնվող մարդկանց եւ ունեցվածքի համար, թույլատրվում է փոխադրել օդանավով միայն Վարչության կողմից սահմանված կանոններին եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին համապատասխան:

2. Քաղաքացիական օդանավերը կարող է փոխադրել զենք եւ զինամթերք Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքով միայն Վարչության կողմից գրավոր թույլտվության առկայության դեպքում:

3. Վարչությունը միջազգային չափանիշներին համապատասխան, Հայաստանի Հանրապետության կողմից սահմանվում է կանոններ օդով վտանգավոր բեռներ փոխադրելու վերաբերյալ: այդպիսի կանոնները սահմանում են այն նյութերի ցանկը, որոնց փոխադրումն օդային տարածքով արգելվում է, կամ էլ որոնց նկատմամբ առկա են քանակական սահմանափակումներ եւ նրանց փաթեթավորման ու պիտակավորման վերաբերյալ հատուկ պահանջներ:

#### **ՄԱՍ X**

#### **ՕԴԱՅԻՆ ՏԱՐԱԾՔԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ, ՕԴԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄԸ, ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ՀԵՏԱՔՆՆՈՒՄԸ**

#### **Հոդված 44. Օդային տարածքի օգտագործման կազմակերպում**

1. Անվտանգ, խնայողական եւ կանոնավոր օդային երթուղիների ապահովման նպատակով օդային տարածքի օգտագործման կազմակերպումը ներառում է.

1) օդային տարածքի կառուցվածքի սահմանում,

- 2) օդային տարածքի օգտագործման պլանավորում եւ համակարգում սույն Օրենսգրքի 42-րդ հոդվածի 3-րդ կետով սահմանված պետական գերակայություններին համապատասխան,
  - 3) թույլատրական եւ/կամ ծանուցողական կարգով օդային տարածության օգտագործման ապահովում: Այդ կարգը հաստատվում է Վարչության պետի հրամանով եւ սահմանվում հատուկ Հրահանգով,
  - 4) օդային երթեւեկության կազմակերպում, որն իրենից ներկայացնում է՝ օդային երթեւեկության սպասարկում (կառավարում); օդային երթեւեկության հոսքերի կազմակերպում; օդային տարածքի կազմակերպում օդային երթեւեկության սպասարկումը (կառավարումը) եւ օդային երթեւեկության հոսքերի կազմակերպումը ապահովելու նպատակով,
  - 5) Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների պահպանման նկատմամբ վերահսկողություն:
2. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործումը համակարգվում է Միավորված կոմիտեն, որի մեջ են մտնում Վարչության եւ Պաշտպանության նախարարության պաշտոնատար անձինք:
  3. Միավորված կոմիտեի նախագահը նշանակվում է Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից: Միավորված կոմիտեն համակարգում է քաղաքացիական եւ պետական օդանավերի կողմից օդային տարածքի օգտագործումը անվտանգ օդագնացություն ապահովելու նպատակով: Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում այն կարող է սահմանել արգելված գոտիներ եւ թռիչքների սահմանափակման գոտիներ, որտեղ քաղաքացիական օդանավերի թռիչքներն արգելվում են, կամ սահմանափակ են մշտապես կամ որոշակի ժամկետով: Միավորված կոմիտեն սահմանում է օդային ուղեգծերը եւ թռիչքների երթուղիները, որոնց պետք է հետեւեն քաղաքացիական օդանավերը, եւ միջոցները եւ այդ երթուղիների վրա առկա ծառայությունները՝ հաշվի առնելով ICAO կողմից ընդունված Տարածաշրջանային օդագնացության ծրագրերը:
  4. Վարչության պետը հրապարակում է Միավորված կոմիտեի որոշումները ձեռնարկի տեսքով:
  5. Եթե Միավորված կոմիտեի անդամները չեն կարող առանձին հարցի շուրջ որոշում կայացնել, ապա գործը փոխանցվում է ՀՀ Վարչապետին՝ վերջնական քննարկման համար:
  6. Օտարերկրյա պետական օդանավը կարող է թռիչք կատարել Հայաստանի Հանրապետության տարածքի վրայով կամ վայրէջք կատարել Հայաստանի Հանրապետության տարածքում միայն Վարչության պետի հատուկ թույլտվության առկայության դեպքում եւ այդպիսի թույլտվության պայմաններին համապատասխան:
  7. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում քաղաքացիական օդանավերի թռիչքները եւ մանյովրները համապատասխանում են թռիչքների կանոններին, որոնք հրապարակում է Վարչության պետը ձեռնարկի տեսքով: Ծովային տարածքի վրա գործում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից սահմանված կանոնները:

8. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման հետ կապված բոլոր տեսակի գործունեությունները, որոնք կարող են սպառնալիք ներկայացնել թռիչքների անվտանգությանը, այդ թվում՝ բոլոր տեսակի հրաձգությունները, հրթիռների արձակումը, պայթեցման աշխատանքները, անօդաչու օդանավերի արձակումը եւ այլն, թույլատրվում են անհրաժեշտ նախազգուշական միջոցների պահպանման դեպքում, միայն Վարչության կողմից սահմանված կարգով հատուկ թույլտվություն ստանալուց հետո:

Տվյալ պահանջները վերաբերվում են նաեւ այլ գործունեությանը, որը կարող է օդանավակայանների շրջանում թռիչքային անվտանգությանը սպառնալիք ներկայացնել, ինչպիսինք են՝ օբյեկտների եւ էլեկտրահաղորդագծերի շինարարությունը; աշխատանքներ, որոնց հետեւանքով օդային տարածքում առաջանում են էլեկտրամագնիսական, լուսային, ակուստիկական, մանրամասնիկային եւ այլ տեսակի ճառագայթումներ; այնպիսի օբյեկտների տեղադրում, որոնք հանգեցնում են թռչունների եւ վայրի կենդանիների (կրծողների) զանգվածային կուտակումների եւ վատացնում թռչնաբանական իրավիճակը, թռիչքային տեսանելիությունը եւ օդանավակայանների թռիչքադաշտերի իրավիճակը; բարձրահասակ ծառերի տնկիների տեղադրում օդանավերի թռիչքի եւ վայրէջքի գոտում, ինչպես նաեւ ցանկացած այլ գործողություն, որն անմիջականորեն կապված չէ օդային տարածքում նյութական օբյեկտների տեղաշարժի հետ, սակայն ազդում է օդանավերի եւ այլ թռչող սարքերի թռիչքային, դրանց սարքավորումների եւ նրանցում գտնվող անձանց անվտանգության վրա:

9. Սույն Օրենսգրքի 40-րդ հոդվածի 8-րդ կետի պահանջների խախտումներ թույլ տված եւ դրանով օդանավերի թռիչքային անվտանգությանը սպառնալիք ստեղծած հիմնարկները, ձեռնարկությունները, կազմակերպությունները եւ քաղաքացիները պարտավոր են վերացնել այդ խախտումներն իրենց հաշվին եւ իրենց ուժերով, իսկ մինչեւ դրանց վերացումը՝ դադարեցնել նման գործունեության իրականացումը:

10. Օդանավերի եւ այլ թռչող սարքերի՝ դեպի նրանց անվտանգության համար հավանական սպառնալիք ներկայացնող շրջանը ոչ դիտավորյալ թռիչքի դեպքերը բացառելու համար այդպիսի գործունեություն իրականացնող մարմինը կամ անձը օդազնացային տեղեկատվության ծառայության միջոցով ծանուցում են օդային տարածքը օգտագործողներին նշված գործունեության կատարման մասին:

11. Կոմերցիոն, հասարակական եւ այլ ոչ պետական կազմակերպությունները եւ քաղաքացիներն իրավունք ունեն մասնակցելու օդային տարածքի ռացիոնալ, արդյունավետ եւ անվտանգ օգտագործման եւ ավիացիայի գործունեության վերաբերյալ միջոցառումների մշակմանը եւ իրականացմանը: Պետական մարմինները հաշվի են առնում կոմերցիոն, հասարակական եւ այլ ոչ պետական կազմակերպությունների ու քաղաքացիների առաջարկությունները նշված միջոցառումների մշակման եւ իրականացման դեպքում:

#### **Հոդված 45. Օդային տարածքի կառուցվածքը**

1. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի կառուցվածքը ուղղաձիգ գծով բաժանվում է վերին, միջին եւ ցածր օդային տարածքների:

2. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքն իր մեջ ներառում է օդային երթուղիության սպասարկման գոտիները, շրջանները եւ երթուղիները, այդ թվում նաեւ առանց օդային երթուղիության սպասարկման, օդանավակայանների եւ

օդանավահանգույցների շրջանները, օդանավերի թռիչքների հատուկ գոտիները եւ երթուղիները, արգելված գոտիները, վտանգավոր գոտիները (հրաձգարանների, պայթեցման աշխատանքների եւ նման այլ շրջանները), օդանավերի թռիչքների սահմանափակման գոտիները եւ օդային տարածքի կառուցվածքի այլ տարրեր:

3. Օդային տարածության կառուցվածքը հաստատվում է Վարչության պետի կողմից:

*Հոդված 46. Օդային երթելեկության սպասարկումը եւ թռիչքների ապահովումը կապի միջոցներով*

1. Օդային երթելեկության ծառայությունների աշխատանքը Հայաստանի Հանրապետությունում ապահովվում է ծառայությունների մատակարարի կողմից, որն ունի Վարչության պետի պատշաճ արտոնագիր: Որպես այդպիսի մատակարար կարող է հանդես գալ ՀՀ տարածքում հիմնական բիզնես ունեցող հասարակական կազմակերպությունը կամ կորպորատիվ կազմակերպությունը:

2. Օդային երթելեկության սպասարկումը (ՕԵՍ) պետք է ապահովվի Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում բոլոր օդանավերի կողմից, անկախ իրենց քաղաքացիությունից կամ շահագործողի քաղաքացիությունից, Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից սահմանված եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին համապատասխան:

3. Օդային տարածքի օգտագործման պահանջի ծագման դեպքում միաժամանակ օդային տարածքի երկու կամ ավելի օգտագործողների կողմից, օգտագործման իրավունքը տրվում է օգտագործողներին պետական գերակայություններին համապատասխան հետեւյալ հաջորդականությամբ.

1) Օդանավերի թռիչքներ՝ օդային հարձակումից պաշտպանվելու համար, Հայաստանի Հանրապետության պետական սահմանի խախտումների կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածք զինված ներխուժման կանխարգելում եւ դադարեցում,

2) աղետի ենթարկված օդանավ,

3) օդանավեր, որոնք կատարում են որոնողական եւ փրկարարական թռիչքներ ավիացիոն պատահարների, տարերային աղետների եւ արտակարգ իրավիճակների ժամանակ,

4) օդանավերի թռիչքներ՝ Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների խախտումները կանխարգելելու եւ դադարեցնելու համար,

5) պետական ավիացիայի օդանավերի թռիչքների կատարում մարտական պատրաստության հանկարծակի ստուգումների, ինչպես նաեւ պետական ավիացիայի զորամասերի եւ ստորաբաժանումների վերաբազավորման դեպքում,

6) օդանավեր, որոնք կատարում են միջազգային կանոնավոր թռիչքներ,

7) օդանավեր, որոնք կատարում են տարածաշրջանային կանոնավոր թռիչքներ,

8) պետական ավիացիայի օդանավերի թռիչքների կատարում,

- 9) ընդհանուր նշանակության ավիացիայի օդանավերի թռիչքների կատարում,
- 10) փորձարարական ավիացիայի օդանավերի թռիչքների կատարում,
- 11) ոչ կանոնավոր օդային փոխադրումների իրականացում, ավիացիոն աշխատանքների կատարում,
- 12) ուսումնական, սպորտային, ցուցադրական եւ այլ միջոցառումների անցկացում,
- 13) օդանավերի թռիչքների իրականացում կամ օդային տարածքի օգտագործման այլ գործունեություն, որոնք իրականացվում են քաղաքացիների պահանջները բավարարելու նպատակով:

4. Հայաստանի Հանրապետության վերին եւ միջին օդային տարածքներում գործում է թռիչքների կազմակերպման եւ ապահովման թույլատրողական համակարգ: Ստորին օդային տարածքում հնարավոր է օդանավերի թռիչքների կազմակերպման եւ ապահովման ծանուցողական համակարգի օգտագործում մինչեւ 5700 կգ առավելագույն թռիչքային զանգվածով եւ մինչեւ 400 կմ/ժ թռիչքային արագությամբ:

Թռիչքների կազմակերպման եւ ապահովման ծանուցողական համակարգի ներմուծման մասին որոշումն ընդունում է Վարչության պետը՝ համաձայնեցնելով Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարության եւ այլ իրավասու մարմինների հետ եւ Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան ավիացիոն կանոնների հաստատումից հետո:

5. Միջկառավարական համաձայնագրերի պայմաններին համապատասխան, Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի սահմանված գոտիներում ՕԵՍ ապահովումը կարող է փոխանցվել այլ պետության իշխանություններին: Նման ձեռով էլ, միջկառավարական համաձայնագրի պայմաններին համապատասխան, Հայաստանի Հանրապետության օդային երթեւեկության ծառայությունների աշխատանքը կարող է ապահովվել այլ պետության օդային տարածքի սահմանված գոտիներում:

6. ՕԵՍ ծառայությունների մատակարարը օգտագործողներից տուրքեր է գանձում օդանավերի կողմից մատուցված ծառայությունների դիմաց Վարչության սահմանված պայմաններին համապատասխան եւ օդանավերի թռիչքային զանգվածից, օրվա ժամից եւ օդերեւութաբանական պայմաններից ելնելով: ՕԵՍ մատակարարի ծառայությունների արժեքի հաշվարկի ձեռնարկը մշակվում եւ հաստատվում է Վարչության կողմից:

7. Թռիչքների ապահովման, օդային երթեւեկության կառավարման եւ ավիացիայի այլ տեսակների գործունեության համար Հայաստանի Հանրապետության կապի նախարարությունը ՕԵՍ ծառայությունների մատակարարին վարձակալական հիմունքներով տրամադրում է անհրաժեշտ կապի միջոցներ վերջինիս հայտի համաձայն:

1) Թռիչքների ապահովման եւ օդային երթեւեկության կառավարման համար հատկացված կապի միջոցների շարքից դուրս գալու դեպքում դրանք պետք է սահմանված կարգով փոխարինվեն կապի այլ միջոցներով:

2) Թռիչքների եւ օդային երթելեկության ապահովման համար վարձակալությամբ տրամադրված կապի միջոցների բացակայության դեպքում կարող են օգտագործվել ընդհանուր օգտագործման կապի միջոցները:

3) Հեռախոսային խոսակցությունների տրամադրումը, ինչպես նաեւ աղետի ենթարկվող կամ աղետի ենթարկված օդանավին օգնություն ցուցաբերելու մասին նրա անձնակազմից եւ ուղեւորներից հեռագրերի ընդունումը եւ ուղարկումն իրականացվում են արտահերթ, սովորական սակագնային ցուցակի վճարով:

4) Հեռախոսային խոսակցությունների տրամադրումը, ինչպես նաեւ հեռագրերի ընդունումը եւ ուղարկումը՝ կապված թռիչքային անվտանգության ապահովման անհետաձգելի գործողությունների եւ հատուկ կարեւորության չվերթեր կատարող օդանավերի երթելեկության կառավարման հետ, իրականացվում են արտահերթ սովորական սակագնային ցուցակի վճարով:

5) Թռիչքների ապահովման եւ օդային երթելեկության կառավարման համար ընդհանուր օգտագործման կապի միջոցների օգտագործման կարգը սահմանվում է Հայաստանի Հանրապետության կապի նախարարության կողմից՝ համաձայնեցնելով Վարչության հետ:

8. Միջազգային թռիչքներում ուղեւորներին անվտանգության կանոնների մասին տեղեկատվության տրամադրումը կատարվում է նաեւ հայերեն լեզվով՝ Ներհանրապետական թռիչքներում նշված տեղեկատվությունը տրամադրվում է հայերեն լեզվով:

***Հոդված 47. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների պահպանման նկատմամբ վերահսկողությունը***

1. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների պահպանման նկատմամբ վերահսկողությունն իրականացվում է ՕԵՍ ծառայությունների մատակարարի կողմից, պաշտպանության ոլորտում օդանավ-խախտողների բացահայտման գծով հատուկ լիազորված մարմնի, ինչպես նաեւ օդային տարածքը օգտագործող մարմինների՝ օդային երթելեկության սպասարկման (թռիչքների կառավարման) մարմինների կողմից, նրանց համար սահմանված գոտիներում եւ շրջաններում:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված մարմինները, ինչպես նաեւ օդային տարածքի օգտագործողները պարտավոր են Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ նախատեսված միջոցներ ձեռնարկել Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների խախտման կանխարգելման եւ/կամ դադարեցման համար:

***Հոդված 48. Պատրասխանատվություն Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնները խախտելու դեպքում***

1. Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքի օգտագործման կանոնների խախտումը պատասխանատվության է ենթարկվում համաձայն Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը:

2. Վարչությունը Հայաստանի Հանրապետության օրենսդիր մարմինների համար առաջարկություններ է պատրաստում Հայաստանի Հանրապետության օդային

տարածքի օգտագործման կանոնները խախտողներին պատասխանատվության ենթարկելու չափերի եւ կարգի վերաբերյալ:

**Հոդված 49. Որոնում եւ փրկում**

1. Հայաստանի Հանրապետության որոնողական եւ փրկարարական օդազնացային ծառայությունը կատարում է ցանկացած աշխատանք աղետի ենթարկված օդանավերի, կորած օդանավի կամ օդանավի վթարային վայրէջքից կամ ավիացիոն պատահարից հետո: Հայաստանի Հանրապետության բոլոր կազմակերպությունները եւ իշխանությունները, միավորումները եւ ֆիզիկական անձինք պարտավոր են պահանջվող օգնություն ցույց տալ որոնողափրկարարական աշխատանքներ անցկացնելիս՝ մարդկանց կյանքը եւ գույքը փրկելու, հետագա վնասը կանխարգելելու եւ համապատասխան հետաքննություն անցկացնելու համար անհրաժեշտ ցանկացած հանցանշաններ պահպանելու նպատակով:

2. Վարչությունը միջազգային չափանիշներին համապատասխանող ձեռնարկներ է հրատարակում որոնողափրկարարական աշխատանքները կանոնակարգելու համար: Նման ձեռնարկները սահմանում են նաեւ, թե ինչ պայմաններում կարող են անցկացվել որոնողափրկարարական աշխատանքները արտասահմանյան որոնման եւ փրկման ծառայությունների կողմից Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, եւ կարող է արդյոք փոխհատուցում վճարվել որոնողափրկարարական աշխատանքներ անցկացնելու համար ամեն մի առանձին դեպքում:

Սույն հոդվածի դրույթները կիրառվում են նաեւ բնական աղետի կամ այլ արտակարգ իրավիճակների դեպքում, երբ պահանջվում է ավիացիայի օգնությունը:

**Հոդված 50. Ավիացիոն պատահարի կամ միջադեպի հետաքննություն (ավիացիոն իրադարձություն)**

1. Հայաստանի Հանրապետության տարածքում քաղաքացիական օդանավի հետ ավիացիոն պատահարի դեպքում, որը հանգեցրել է մարդկային զոհերի կամ լուրջ վնասվածքների, կամ էլ մատնանշվում է օդանավի կամ օդազնացության միջոցների լուրջ տեխնիկական թերության մասին, տարվում է պատահարի հանգամանքների հետաքննություն: Հետաքննությունն անցկացվում է որակյալ փորձագետներից բաղկացած անկախ մարմնի կողմից, որը նշանակվում է Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից եւ գործում Վարչությունից անկախ: Նման հետաքննության նպատակն է՝ որոշել պատահարի հնարավոր պատճառը կամ պատճառները եւ կանխարգելել նման պատահարների կրկնությունը:

Նման հետաքննությունը նպատակը չի դնում բացահայտել որեւէ մեկի մեղքը կամ պատասխանատվությունը եւ այն որոշում չի կայացնում, մինչեւ այլ իրավասու մարմինների կողմից այլ հետաքննության հնարավոր անցկացումը: Հետաքննությունն անցկացվում է Կառավարության կողմից մշակված կանոնների եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Չափանիշներին եւ Երաշխավորված փորձին համապատասխան: Վարչության պետը, գործող կանոններին համաձայն, վերջնական հաշվետվություն է տարածում նման հետաքննության անցկացման արդյունքների մասին:

2. Հայաստանի Հանրապետության տարածքում արտասահմանյան օդանավերի հետ կատարված պատահարի դեպքում օդանավի գրանցման պետությանը, օդանավ

արտադրող-պետությանը եւ շահագործողի հիմնական գործունեության պետությանը հնարավորություն է տրվում նշանակել հավատարմագրված ներկայացուցիչներ, որոնք ներկա կլինեն հետաքննությանը, եւ հետաքննության ցանկացած եզրակացություններ հաղորդվում են այդ պետություններին: Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված քաղաքացիական օդանավի հետ արտասահմանում պատահարի դեպքում կամ որի շահագործողը ձեռնարկատիրական գործունեություն է ծավալել Հայաստանի Հանրապետությունում կամ ունի բնակության հիմնական վայր ՀՀ-ում, Վարչությունը հարցում է կատարում այն մասին, որ Կառավարության կողմից նշանակված փորձագետների անկախ մարմինը ներկայացնի Հայաստանի Հանրապետություն արտասահմանյան պետության կողմից տարվող հետաքննության ընթացքում:

3. Ավիացիոն իրադարձությունների հետաքննության հետ կապված ծախսերը, որոնք անցկացվում են դեպքի վայրում, ֆինանսավորվում են այն օդանավի շահագործողի կողմից, որի հետ կատարվել է այդ ավիացիոն իրադարձությունը:

Գիտահետազոտական, կոնստրուկտորական, վերանորոգողական եւ այլ կազմակերպությունների կողմից տարվող հետազոտությունները եւ փորձարկումները, որոնք կապված են ավիացիոն իրադարձության հետաքննության հետ, ֆինանսավորվում են այդ կազմակերպությունների միջոցների հաշվին, որոնց ծախսերը փոխհատուցում է այն օդանավի շահագործողը, որի հետ կատարվել է այդ ավիացիոն պատահարը:

4. Ավիացիոն իրադարձության վայրում աշխատող մասնագետները պետք է ապահովվեն հատուկ հագուստով, կոշիկով, հանդերձանքով եւ պաշտպանական միջոցներով՝ ելնելով աշխատանքի պայմաններից:

5. Իշխանության տեղական գործադիր մարմինները պարտավոր են ավիացիոն իրադարձության հետքաննության հանձնաժողովին օժանդակություն ցուցաբերել ավիացիոն իրադարձության վայրի պահպանման, աղետի ենթարկված օդանավի բաղադրիչ մասերի եւ բեկորների որոնման, փոխադրամիջոցով, կապի միջոցներով, աշխատանքի եւ հանգստի համար տարածքով, սննդով, հատուկ հագուստով, կոշիկով, հանդերձանքով, պաշտպանական միջոցներով ապահովելու գործում, ինչպես նաեւ տակելաժային, բեռնափոխադրման աշխատանքների, տեղանքի սանիտարային մշակման եւ այլ բնապահպանական միջոցառումներ կատարման համար միջոցներով:

## ՄԱՍ XI ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ

*Հոդված 51. Քաղաքացիական ավիացիայի հավաստագրում եւ արտոնագրում*

1. Մարդկանց, բեռների, ուղեբեռների եւ փոստի վճարովի միջազգային փոխադրումն օդով կարող է իրականացնել փոխադրողը, որն ունի Շահագործողի հավաստագիր եւ որոշակի տեսակի օդային փոխադրումների համար Ավիափոխադրողի հավաստագիր:

2. Ավիափոխադրողի հավաստագիր տրվում է Հայաստանի Հանրապետությունում հիմնական ձեռներեցություն ունեցող ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձին այն բանից հետո, երբ հաստատված է այն, որ թեկնածուն համապատասխանում է տվյալ Օրենսգրքի պահանջներին օդանավերի անվտանգ շահագործման առումով, ունի



համապատասխան կազմակերպություն, ֆինանսական միջոցներ եւ կառավարման կառուցվածք, համապատասխան պատասխանատվության ապահովագրություն, հաշվառված օդանավեր, ինչն անհրաժեշտ է կոմերցիոն օդային փոխադրումների իրականացման համար եւ ՔԱ գործունեության մեջ անօրինական միջամտության ակտերի կանխարգելման վերաբերյալ արդյունավետ ծրագիր:

3. Ավիափոխադրողի հավաստագիրը տրվում է թեկնածուի կողմից ենթադրվող օդային փոխադրումների ու ծառայությունների վերաբերյալ անհրաժեշտ տեղեկատվություն ներկայացնելու եւ դրանց անվտանգության ու սահմանված ժամկետի ընթացքում տեխնիկական ու ֆինանսական հնարավորությունների առկայությունը հաստատելու դեպքում:

4. Վարչության պետը կարող է դադարեցնել Ավիափոխադրողի հավաստագրի գործողությունը կամ անվավեր ճանաչել այն, եթե գտնի, որ դրանք կրողները չեն համապատասխանում Հավաստագրի պահանջներին:

5. Ցանկացած ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում զբաղվում է քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպմամբ կամ ծառայությունների վաճառքով, պարտավոր է ունենալ Վարչության կողմից տրված արտոնագիր, եւ հաստատումը ստանալուց հետո հաճախորդների նկատմամբ ֆինանսական պատասխանատվություն եւ այդպիսի ծառայությունների իրականացման համար ցանկացած վճարներ գանձելու եւ չեղյալ համարելու հնարավորություն:

Արտոնագրման են ենթակա՝

1) ուղեւորների, բեռների, ուղեբեռների եւ փոստի օդային փոխադրումների (ներքին եւ միջազգային) իրականացման եւ ապահովման գործունեությունը կոմերցիոն հիմունքներով,

2) օդային երթուղիության սպասարկման, ինչպես նաեւ օդանավակայաններում եւ ատերոդրոմներում օդանավերի, ուղեւորների, բեռի, ուղեբեռների եւ փոստի սպասարկման գործունեություն,

3) համապատասխան մակարդակի մասնագետների պատրաստում ավիացիոն անձնակազմի պաշտոնյաների ցանկի համաձայն:

6. Սույն Օրենսգրքի 31-րդ հոդվածում նշված ֆիզիկական եւ իրավաբանական անձանց համապատասխան արտոնագրերի տրամադրումը, հավաստագրի բացակայության դեպքում, արգելվում է:

7. Արտոնագիր տրամադրելու կամ մերժելու մասին որոշումը կարող է բողոքարկվել դատարանում:

8. Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում գործունեության արտոնագրումը իրականացվում է վճարովի:

*Հոդված 52. Միջազգային փոխադրումներ*

1. Վարչության կողմից հավաստագրված փոխադրողը կարող է իրականացնել միջազգային օդային փոխադրումներ, եթե նա օդային փոխադրումներ կատարելու թույլտվություն ստանա կամ Վկայագիր՝ տրված արտասահմանյան պետության

համապատասխան լիազորված մարմնի, կամ էլ այն պետությունների կողմից, որոնց տարածքի վրայով կամ դեպի որոնց տարածք է կատարվում փոխադրումը:

2. Արտասահմանյան ավիափոխադրողը կարող է օդով միջազգային փոխադրումներ իրականացնել դեպի Հայաստանի Հանրապետության տարածք կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքից՝ օտարերկրյա շահագործողի Վարչության կողմից տրված թույլատվության վկայականի հիման վրա: Նման վկայականները տրամադրվում են միջազգային համաձայնագրի հիման վրա, որի մասնակից է հանդիսանում Վարչությունը, կամ հասարակության շահերից ելնելով, այն պայմանով, որ թեկնածուն (օտարերկրյա փոխադրողը)՝

1) ունի Շահագործողի հավաստագիր եւ Ավիափոխադրողի վկայագիր, որոնք տրված են կամ ճանաչված են գործող նրա հիմնական գործունեության Պետության կողմից,

2) ունի սեփականության փաստացի իրավունք եւ արդյունավետորեն վերահսկում է ավիաընկերության գույքը,

3) հաստատի, որ ունի համապատասխան պատասխանատվության ապահովագրություն այն վնասի համար, որը կարող է պատճառվել ավիափոխադրումների արդյունքում եւ ունի Շահագործողի հավաստագիր եւ ավիափոխադրողի վկայագիր՝ տրված կամ

4) ունի անվտանգության ապահովման համապատասխան ծրագիր՝ ՔԱ գործունեության մեջ անօրինական միջամտության գործողությունները կանխարգելելու համար:

3. Օտարերկրյա շահագործողի Վկայագիրը կարող է անվավեր ճանաչվել կամ նրա գործողությունը կարող է դադարեցվել Վարչության կողմից, եթե օտարերկրյա փոխադրողը դադարում է համապատասխանել սահմանված պահանջներին:

### **Հոդված 53. Փոխադրումների իրականացման պայմանները**

1. Ուղեւորների, բեռերի, ուղեբեռների եւ փոստի փոխադրման պայմանները սահմանվում են ավիափոխադրողի սակագնային տեղեկագրքով, որը ենթակա է Վարչության հաստատմանը:

Դրանք նույնպես կարող են սահմանվել հատուկ պայմանագրով, որը կնքում է ավիափոխադրողը, պայմանով, որ այդ պայմանագիրը չի հակասում Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան օրենքների պարտադիր դրույթներին: Ավիափոխադրողին չի թույլատրվում հանել կամ սահմանափակել մինչեւ վնաս պատճառելը կնքված պայմանագրով սահմանված իր պատասխանատվությունը, եթե այդպիսի պայմանագիրը չի համապատասխանում գործող օրենքի պահանջներին :

2. Միջազգային ավիափոխադրումների իրականացման նկատմամբ պատասխանատվությունը սահմանվում է միջազգային համաձայնագրերով, որոնցում մասնակցում է Հայաստանի Հանրապետությունը:

3. Օդանավերը չեն կարող օգտագործվել միջազգային իրավաբանական սկզբունքների հետ անհամատեղելի նպատակներով: Առանց պետության իրավասու մարմինների համաձայնության չի թույլատրվում ռազմական գույքի եւ ռազմական նյութերի տեղափոխումը նրա տարածքով կամ նրա տարածք:

4. Թռիչքների անվտանգության, ուղեւորների եւ քաղաքացիական օդանավերի անձնակազմերի անդամների կյանքի եւ առողջության պահպանման ապահովման նպատակներով քաղաքացիական ավիացիայի մարմիններին, ուստիկանությանը, մաքսային ծառայությանը եւ սահմանապահ զորքերին իրավունք է տրվում իրականացնել ձեռնածանրոցների, ուղեբեռի զննում եւ ուղեւորների անձնական զննում ինչպես ներքին, այնպես էլ միջազգային գծերում;

1) Չննումն անց է կացվում օդանավակայանում (քաղաքային օդակայարանում) կամ օդանավում:

2) Թռիչքում գտնվող օդանավում անհրաժեշտության դեպքում զննում կարող է անցկացվել ուղեւորի համաձայնությունից անկախ:

3) Չննման անցկացման կարգը եւ զննում անցկացնելու իրավունք ունեցող անձանց ցանկը սահմանվում է Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից:

4) Ուղեւորի՝ օդանավակայանում (քաղաքային օդակայարանում) զննումից հրաժարվելու դեպքում փոխադրողն իրավունք ունի լուծարել օդային փոխադրման պայմանագիրը՝ վերադարձնելով փոխադրման համար վարձը:

**Հոդված 54. Փոխադրողի պատասխանատվությունը մահ պատճառելու կամ ուղեւորի առողջությանը վնաս հասցնելու համար**

1. Փոխադրողը նյութական պատասխանատվություն է կրում օդային փոխադրման ժամանակ մահ պատճառելու կամ ուղեւորի առողջությանը վնաս պատճառելու համար, եթե չապացուցի, որ փոխադրողի կողմից ձեռնարկվել են բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ վնասից խուսափելու համար կամ, որ նման միջոցներ անհնարին էր ձեռնարկել:

2. Այն դեպքում, երբ ուղեւորին մահ կամ ուղեւորի առողջությանը վնաս է հասցվել անհաղթահարելի ուժի գործողության արդյունքում, փոխադրողը սահմանված պատասխանատվություն է կրում, եթե չապացուցի, որ վնասի առաջացմանը կամ ավելացմանը նպաստել է տվյալ տուժողի կոպիտ անզգուշությունը:

3. Այլ դեպքերում, երբ փոխադրողն ապացուցի, որ տվյալ տուժողի կոպիտ անզգուշությունն է նպաստել վնասի առաջացմանը կամ ավելացմանը, վնասի փոխհատուցման չափը, քաղաքացիական օրենսդրության ընդհանուր նորմերին համապատասխան, կարող է կրճատվել կամ վնասի փոխհատուցումը կարող է մերժվել:

4. Ուղեւորի օդային փոխադրումն ընգրկում է ուղեւորի՝ օդանավ նստելու համար օդանավակայանի կառամատույց մտնելու պահից մինչեւ այն պահը, երբ ուղեւորը լքում է կառամատույցը փոխադրողի լիազորված անձանց հսկողության տակ:

**Հոդված 55. Փոխադրողի պատասխանատվությունը ուղեբեռի պահպանվածության համար**

1. Փոխադրողը սահմանված կարգով պատասխանատվություն է կրում հաշվառված ուղեբեռի կորստի, պակասորդի կամ վնասվածության համար, փոխադրման համար ընդունման պահից մինչեւ ստացողին հանձնելը կամ այլ լիազորված անձին փոխանցելը:

2. Փոխադրողը կրում է նյութական պատասխանատվություն ուղեւորի մոտ գտնվող իրերի համար, եթե ապացուցվի, որ այդ իրերի կորուստը կամ վնասվածքը տեղի են ունեցել փոխադրողի մեղքով:

*Հոդված 56. Փոխադրողի պատասխանատվությունը բեռի պահպանվածության համար*

1. Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում բեռի կորստի, պակասորդի կամ վնասվածության համար փոխադրման համար ընդունման պահից մինչև ստացողին հանձնելը կամ, սահմանված կանոնների համաձայն, այլ կազմակերպություններին դրա փոխանցումը, եթե չապացուցվի, որ նրա կողմից ընդունվել են բոլոր անհրաժեշտ միջոցները վնասը կանխելու համար կամ էլ, որ այդպիսի միջոցները անհնարին էր ձեռնարկել:

2. Քանի դեռ փոխադրողն այլ բան չի ապացուցել ենթադրվում է, որ բեռի կորուստը, պակասորդը կամ վնասվածքը տեղի են ունեցել փոխադրման ժամանակ:

*Հոդված 57. Փոխադրողի պատասխանատվության չափը բեռի եւ ուղեբեռի, ինչպես նաեւ ուղեւորի մոտ գտնվող իրերի կորստի, պակասորդի կամ վնասվածության համար*

1. Բեռի, ուղեբեռի կամ ուղեւորի մոտ գտնվող այլ իրերի կորստի, պակասորդի կամ վնասվածության համար փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում հետեւյալ չափերով՝

1) հայտարարված արժեքով փոխադրման համար ընդունված ուղեբեռի եւ փոխադրաբեռի կորստի կամ պակասորդի դեպքում՝ հայտարարված արժեքի չափով, իսկ այն դեպքում, եթե փոխադրողն ապացուցի, որ հայտարարված արժեքը գերազանցում է իրական գինը՝ իրական գնի չափով,

2) առանց հայտարարված արժեքի փոխադրման համար ընդունված ուղեբեռի կամ բեռի կորստի, վնասվածության կամ պակասորդի համար, ինչպես նաեւ ուղեւորի մոտ գտնվող իրերի համար՝ իրական արժեքի չափով, սակայն ոչ ավելի, քան կազմում է Հայաստանի Հանրապետության Ֆինանսների նախարարության հետ համաձայնեցված եւ Վարչության կողմից սահմանված չափը՝ այն պատասխանատվության սահմաններում, որոնք ընդունված են օդային փոխադրումների դեպքում պատասխանատվության մասին միջազգային պայմանագրերով, որոնց մասնակիցն է հանդիսանում Հայաստանի Հանրապետությունը:

2. Պատասխանության սահմանները չեն կիրառվում, եթե ապացուցվի, որ վնասն առաջացել է փոխադրողի կամ նրա կողմից լիազորված անձանց դիտավորությամբ կամ կոպիտ անզգուշության հետեւանքով իրենց պարտականությունները կատարելիս:

3. Փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում չհաշվառված փոխադրաբեռի եւ ուղեւորի մոտ գտնվող այլ ունեցվածքի կորուստի, պակասորդի կամ վնասվածության համար:

4. Փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում օդանավով փոխադրվող կենդանիներին ուղեկցող անձի մահվան կամ անձի առողջությանը հասցված վնասի համար, եթե դրա պատճառն է եղել այդ կենդանիների վարքը:

5. Փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում կենդանու մահվան կամ վիրավորվելու համար, եթե դա բնական պատճառների կամ նրան ուղեկցող անձի գործողությունների հետեւանք է:

**Հոդված 58. Փոխադրողի պատասխանատվությունը ուղեւորի, ուղեբեռի կամ բեռի տեղ հասցնելը ուշացնելու համար**

1. Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում ուղեւորի, ուղեբեռի կամ բեռի տեղ հասցնելն ուշացնելու համար, եթե չապացուցի, որ ձեռնարկված էին բոլոր անհրաժեշտ միջոցները ուշացումը կանխելու համար կամ, որ նման միջոցներ անհնար էր ձեռնարկել: Պատասխանատվության չափը սահմանվում է փոխադրման կանոններով:

2. Փոխադրողն ազատվում է պատասխանատվությունից այնպիսի հանգամանքների առաջացման դեպքում, որոնք անհնար էր կանխարգելել:

**Հոդված 59. Փոխադրողի պատասխանատվությունը փոստի կորուստի, վնասվածության եւ տեղ հասցնելը ուշացնելու համար**

Փոխադրողը կապի մարմինների առջեւ գույքային պատասխանատվություն է կրում ուղարկող փոխադրողի մեղքով փոստի կորուստի, վնասվածության կամ ուշացումով տեղ հասցնելու համար, ուղարկողների կամ հասցեատերերի առջեւ կապի մարմինների ունեցած պատասխանատվության չափի սահմաններում, փոստային կանոններին եւ Համաշխարհային փոստային միության ակտերին համապատասխան:

**Հոդված 60. Համաձայնագրերի անվավերությունը պատասխանատվության նվազեցման վերաբերյալ**

Փոխադրողի ցանկացած համաձայնագրերը ուղեւորների, ուղարկողների կամ ստացողների հետ տվյալ Օրենսգրքով նախատեսված պատասխանատվության նվազեցման վերաբերյալ անվավեր են հանդիսանում:

**Հոդված 61. Համաձայնագիր՝ պատասխանատվության սահմանների բարձրացման վերաբերյալ**

Փոխադրողն իրավունք ունի համաձայնագիր կնքել փոխադրողի պատասխանատվության սահմանների բարձրացման վերաբերյալ՝ սույն Օրենսգրքին կամ Հայաստանի Հանրապետության միջազգային պայմանագրերին համապատասխան հաստատված սահմանների հետ համեմատած:

**Հոդված 62. Ակտերի կազմում օդային փոխադրման պայմանագիրը խախտելու վերաբերյալ**

1. Հանգամանքները, որոնք կարող են հիմք հանդիսանալ փոխադրողի, ուղեւորների, ուղարկողների եւ ստացողների գույքային պատասխանատվության համար, հավաստագրվում են օդային փոխադրման պայմանագրի խախտման մասին ակտով: Օդային փոխադրման պայմանագրի խախտման մասին ակտերի ձեւակերպման կարգը եւ այն հանգամանքների հավաստագրման կարգը, որոնք չեն պահանջում օդային փոխադրումների պայմանագրի խախտման մասին ակտերի ձեւակերպում, սահմանվում է փոխադրման կանոններով:

2. Օդային փոխադրման պայմանագրի խախտման մասին ակտը ձեւակերպվում է փոխադրողի կողմից հետեւյալ դեպքերում՝

- 1) բեռի եւ փոստի անվանման, կշռի (զանգվածի) կամ տեղի քանակի անհամապատասխանությունը փոխադրման փաստաթղթում նշված տվյալների հետ,
- 2) բեռի պակասորդ կամ վնասվածություն,
- 3) ուղեբեռի պակասորդ կամ վնասվածություն,
- 4) փոստի պակասորդ կամ վնասվածություն,
- 5) առանց փաստաթղթերի բեռի, ուղեբեռի եւ փոստի հայտնաբերում, ինչպես նաեւ առանց բեռի, ուղեբեռի կամ փոստի փաստաթղթերի հայտնաբերում:

**Հոդված 63. Պահանջ ներկայացնելու կարգը**

Պահանջները ներկայացվում են փոխադրողին ուղարկման կամ նշանակման օդանավակայանում պահանջ ներկայացնողի հայեցողությամբ կամ փոխադրողի ներկայացուցչի միջոցով:

**Հոդված 64. Անձինք, որոնք ունեն պահանջ ներկայացնելու իրավունք**

1. Փոխադրողին պահանջ ներկայացնելու իրավունք ունեն ուղեւորը, բեռ ուղարկողը, բեռ ստացողը կամ նրանց լիազորված անձինք՝ ներկայացնելով այն փաստաթղթերը, որոնք հաստատում են ուղեւորի, ուղեբեռի, փոստի եւ բեռի օդային փոխադրման պայմանագրի, ինչպես նաեւ օդային փոխադրման պայմանագրի խախտման ակտի կնքման փաստը:
2. Օդային փոխադրման պայմանագրի խախտման մասին ակտի բացակայությունը չի զրկում փոխադրողին պահանջ եւ հայց ներկայացնելու իրավունքից, եթե ապացուցվի, որ նման ակտ չի ձեւակերպվել փոխադրողի աշխատողների կամ նրա գործակալների կողմից:
3. Ուղեւորի, բեռ ուղարկողի կամ ստացողի մահվան դեպքում կամ, եթե նրանց առողջական վիճակը չի թույլատրում, որ նրանք փոխադրողին պահանջ եւ հայց ներկայացնեն, պահանջը կամ հայցը կարող են ներկայացնել այն անձինք, որոնք օրենսդրությանը համաձայն պատճառված վնասի փոխհատուցման համար ունեն իրավունք:

**Հոդված 65. Պահանջների ներկայացման ժամկետը ներքին փոխադրումների դեպքում**

1. Ներքին փոխադրումների ժամանակ փոխադրողին պահանջ կարող է ներկայացվել 6 ամսվա ընթացքում, իսկ տուգանքի վճարման մասին պահանջները՝ 45 օրվա ընթացքում:

Նշված ժամկետը հաշվարկվում է՝

1) ուղեբեռի, բեռի կամ փոստի ոչ ամբողջականության կամ վնասվածության, ինչպես նաեւ ուղեբեռի, փոխադրաբեռի կամ փոստի տեղ հասցնելն ուշացնելու դեպքում փոխհատուցման մասին պահանջների համար՝ դրանց տրման օրից,

- 2) բեռի կորստի փոխհատուցման համար պահանջները՝ ստացման ժամկետի ավարտից 10 օր անց,
- 3) բեռի կամ փոստի կորստի փոխհատուցման համար պահանջները՝ ստացման ժամկետը լրանալու պահից սկսած,
- 4) բոլոր մնացած դեպքերում՝ պահանջ ներկայացնելու համար հիմք հանդիսացած դեպքի օրվանից սկսած:
3. Փոխադրողն իրավունք ունի քննարկման ընդունել պահանջներ՝ ժամկետը լրանալուց հետո, եթե հարգելի ճանաչվի պահանջի ուշացման պատճառը:

***Հոդված 66. Պահանջի ներկայացման ժամկետները միջազգային փոխադրումների ժամանակ***

1. Ուղեբեռի, բեռի՝ առանց առարկության ստացման դեպքում ենթադրվում է, եթե այլ բան չի ապացուցվել, որ դրանք տեղ են հասցված պատշաճ վիճակում եւ համաձայն փոխադրման փաստաթղթի:
2. Ուղեբեռին կամ բեռին վնաս հասցվելու դեպքում, դրա ստացման համար իրավունք ունեցող անձը պետք է գրավոր պահանջ ներկայացնի փոխադրողին՝ վնասը հայտնաբերելուց անմիջապես հետո, բայց ոչ ուշ, քան 7 օր՝ սկսած ուղեբեռի ստացման օրից եւ 14 օր՝ սկսած բեռի ստացման օրից: Տեղ հասցնելն ուշացնելու դեպքում պահանջը պետք է ներկայացվի ոչ ուշ, քան 21 օրվա ընթացքում, որը հաշվարկվում է ուղեբեռը կամ բեռը ստացողի տնօրինության տակ փոխանցելու օրվանից:
3. Բեռի (ուղեբեռի) կորուստի դեպքում փոխադրողին պահանջ պետք է ներկայացվի նշանակման վայր օդանավի ժամանման օրից սկսած 2 տարվա ընթացքում կամ էլ փոխադրման դադարեցման օրվանից: Նշված ժամկետների սահմաններում գրավոր տեսքով պահանջի բացակայության դեպքում փոխադրողին հայց ներկայացվել չի կարող:

***Հոդված 67. Պահանջի ժամկետների քննումը***

Փոխադրողը պարտավոր է քննել պահանջը եւ տեղեկացնել դիմողին դրա բավարարման կամ մերժման մասին երեք ամսվա ընթացքում, իսկ ուղիղ խառը օդային փոխադրման հետ կապված պահանջի վերաբերյալ՝ վեց ամսվա ընթացքում եւ տուգանքի վճարման մասին պահանջի վերաբերյալ՝ 45 օրվա ընթացքում:

***Հոդված 68. Հայցային վաղեմություն եւ ընդդատություն***

Փոխադրողի նկատմամբ օդային փոխադրումից ծագած պահանջները ներկայացվում են նշանակման վայր օդանավի ժամանման օրվանից 2 տարուց ոչ պակաս ժամկետում կամ այն օրից, երբ օդանավը պետք է ժամաներ կամ փոխադրման դադարեցման օրից՝ հայցվորի ընտրությամբ՝ ըստ փոխադրողի գտնվելու վայրի, ըստ այն վայրի, որտեղ նա ունի գործակալություն, որի միջոցով կնքված է փոխադրման պայմանագիրը, նշանակման վայրի համապատասխան դատարանում:

***Հոդված 69. Ձեռակերպումների պարզեցում***

1. Վարչությունը, Կառավարության այլ համապատասխան լիազորված մարմինների հետ համատեղ, մշակում է Ձեռնարկներ միջազգային օդային փոխադրումների

կատարումը հեշտացնելու եւ պարզեցնելու համար, ընթացակարգերի համակարգման եւ պարզեցման միջոցով, որոնք կապված են ուղեւորների, բեռների, մաքսային, բժշկական հսկողության եւ միջազգային ավիափոխադրումների այլ պահանջների ձեւակերպման հետ, Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներին համապատասխան:

2. Օդային փոխադրումների ձեւակերպումների պարզեցման համար միջոցները չպետք է անցկացվեն ի վնաս այն միջոցների, որոնք անհրաժեշտ են ավիացիոն անվտանգության ապահովման, մարդկանց առողջության պահպանման եւ արգելված նյութերի ներմուծումն ու արտահանումը կանխարգելելու համար:

## ՄԱՍ XII ԱՅԼ ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐ

### *Հոդված 70. Ավիացիոն աշխատանքների սահմանում*

Ավիացիոն աշխատանքներն իրենցից ներկայացնում են մասնագիտացված գործողություններ, որոնք կատարվում են կոմերցիոն հիմունքներով ավիացիայի միջոցներով գյուղական եւ անտառային տնտեսությունների պահանջների բավարարման, սանիտարային եւ բնապահպանական միջոցառումների անցկացման, բնակչությանը բժշկական օգնություն ցուցաբերելու, փորձարարական եւ գիտահետազոտական աշխատանքներ անցկացնելու, ինչպես նաեւ հիմնարկների, կազմակերպությունների, ձեռնարկությունների եւ քաղաքացիների շահերից բխող այլ տեխնոլոգիական կամ տրանսպորտային արտադրական գործընթացներն ապահովելու նպատակներով:

Ավիացիոն աշխատանքներին վերաբերվող ձեռնարկատիրական գործունեության տեսակների ցանկը սահմանվում է ՀԼՄ-ի կողմից:

### *Հոդված 71. Ավիացիոն աշխատանքների կատարման կարգը*

1. Ավիացիայի հատուկ կիրառման աշխատանքները եւ քաղաքացիական ավիացիայի այլ տեսակի ծառայությունները կարող են իրականացնել իրավաբանական եւ ֆիզիկական անձինք

ՀԼՄ-ի կողմից տրված Հատուկ հավաստագրի հիման վրա այն բանից հետո, երբ հաստատվում է, որ թեկնածուն համապատասխանում է տվյալ Օրենսգրքի պահանջներին՝ օդանավերի անվտանգ շահագործման վերաբերյալ, ունի համապատասխան կազմակերպություն, ֆինանսական միջոցներ, կառավարման կառուցվածք, համապատասխան պատասխանատվության ապահովագրություն, հաշվազրված օդանավեր, ինչն անհրաժեշտ է տվյալ տեսակի աշխատանքներ իրականացնելու համար, եւ արդյունավետ ծրագիր՝ ՔԱ գործունեության մեջ անօրինական միջամտության գործողությունները կանխարգելելու համար:

2. Օդանավերը վճարովի հիմունքներով օգտագործելով՝ ցանկացած ավիացիոն աշխատանքներ, որոնք կատարվում են օդանավ շահագործողի կողմից (այդ թվում նաեւ զբոսանքային թռիչքներ, օդագնացային նախապատրաստում, աէրոլուսանկարահանում, քարտեզագրություն, ցանքերի փոշոտում եւ այլն), կարող են անցկացվել միայն ՀԼՄ-ի կողմից տրված արտոնագրի հիման վրա: Նման արտոնագիր կարող է տրամադրվել ցանկացած թեկնածուի (հայրենական կամ օտարերկրյա)՝ ստանալով հաստատում առ այն, որ օդանավերը, որոնք կօգտագործվեն ավիացիոն աշխատանքների համար, ունեն թռիչքային



պիտանիության գործող Հավաստագիր, ավիացիոն անձնակազմը ունի անհրաժեշտ վկայականներ իրենց պարտականությունները կատարելու համար եւ շահագործողն ունի համապատասխան պատասխանատվության ապահովագրություն վնասի համար, որը կարող է պատճառվել ծրագրավորված գործունեությունը իրականացնելու հետեւանքով:

3. Ավիացիոն աշխատանքներն իրականացվում են օդանավերի շահագործողի եւ պատվիրատուի միջեւ կնքված պայմանագրի կամ հիմնարկների, ձեռնարկությունների, ինչպես նաեւ առանձին քաղաքացիների միանգամյա հայտերի հիման վրա: Շահագործողը եւ պատվիրատուն գործընկեր ընտրելիս ունեն հավասար իրավունքներ:

Ըստ ավիացիոն աշխատանքների պայմանագրի, մի կողմը (շահագործողը) պարտավորվում է մյուս կողմի (պատվիրատու) համար կատարել ավիացիոն աշխատանքներ մեկ կամ մի քանի օդանավերով պայմանագրով նախատեսված ժամկետներում, ծավալներով եւ պայմաններով: Պատվիրատուն պարտավորվում է ներկայացնել ավիացիոն աշխատանքների պայմանագրային ծավալը սահմանված ժամկետներում:

Պայմանագրում պետք է նախատեսված լինեն նաեւ՝

1) Աերոդրոմների, վայրէջքային դաշտերի եւ դրանց սարքավորումների օգտագործման եւ շահագործման վիճակում պահպանելու կարգը:

2) Անհրաժեշտ բնակարանային կենցաղային պայմանների ստեղծումն անձնակազմի եւ ավիացիոն աշխատակազմի համար:

3) Թռիչքների անվտանգության ապահովման եւ ավիացիոն աշխատանքների իրականացման այլ պայմաններ:

4. ՀԼՄ-ն մշակում է ավիացիոն աշխատանքներ կատարելու հիմնական պայմաններ (ձեռնարկներ) եւ օրինակային պայմանագրեր, ինչպես նաեւ սահմանում է չափանիշներ աշխատանքների հիմնական տեսակների համար:

Հայաստանի Հանրապետության տեղական իշխանության մարմիններն իրավունք ունեն ավիացիոն աշխատանքներ կատարելու համար սահմանել հատուկ պայմաններ եւ սահմանափակումներ, որոնք կապված են տարածքի բնապահպանական կամ տրանսպորտային միջոցների եւ մարդկանց՝ տարածքում հատուկ պայմանակարգում գտնվելու հետ: Պայմանների եւ սահմանափակումների համաձայնեցումը դրվում է պատվիրատուի վրա:

5. Բարձրագույն օդանավավարության թռիչքաձեւերի եւ ցուցադրական թռիչքների հանրային ցուցադրման համար օդանավերի ցանկացած օգտագործումը պահանջում է Վարչության կողմից տրված հատուկ թույլտվության առկայություն, ամեն մի դեպքի համար առանձին սահմանված պայմաններին համապատասխան:

6. ՀԼՄ պետք կարող է դադարեցնել Հատուկ հավաստագրի գործողությունը կամ կասեցնել այն, եթե նա գտնի, որ դրանց տերերը չեն համապատասխանում Հավաստագրի պայմաններին:

**Հոդված 72. Ավիացիոն աշխատանքների սակագները**

Շահագործողը եւ պատվիրատուն, ավիացիոն աշխատանքների համար պայմանագիր կնքելու ժամանակ, իրավունք ունեն սահմանել պայմանագրային սակագներ: Ավիացիոն աշխատանքների առանձին տեսակների համար Վարչությունը կարող է սահմանել հատուկ սակագներ եւ մշակել դրանց կիրառման կանոնները:

**Հոդված 73. Հայաստանի Հանրապետության շահագործողների կողմից ավիացիոն աշխատանքների կատարումն արտասահմանում**

Ավիացիոն աշխատանքների կատարումն արտասահմանում կարող է իրականացվել հիմնարկությունների, կազմակերպությունների, կոոպերատիվների կողմից, ինչպես նաեւ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից, որոնք ունեն կամ վարձակալում են օդանավեր եւ արտասահմանում տվյալ ավիացիոն աշխատանքներ կատարելու արտոնագիր են ստացել:

Արտասահմանում ավիացիոն աշխատանքներ կատարելու համար արտոնագիրը տրվում է ՔԱ վարչության կողմից ՀԼՄ-իներկայացման դեպքում : Միաժամանակ շահագործողը պետք է ստանա անհրաժեշտ թույլտվություն այն պետությունների իրավասու մարմիններից, որոնց տարածքում պետք է իրականացվեն ավիացիոն աշխատանքները:

**Հոդված 74. Ապահովագրում ավիացիոն աշխատանքների կատարման ժամանակ**

1. Պատվիրատուն պարտավոր է ապահովագրել իր աշխատողներին եւ երրորդ անձանց, որոնք կապված են ավիացիոն աշխատանքների տեխնոլոգիական ընթացքների ապահովման հետ կամ իր հայտին համաձայն փոխադրվող անձանց՝ առանց ավիատոմսի ձեռքբերման:

2. Շահագործողը պարտավոր է ապահովագրել վնասի փոխհատուցման համար իր պատասխանատվությունը, որը կարող է պատճառվել Պատվիրատուին կամ երրորդ անձանց՝ կապված ավիացիոն աշխատանքների կատարման հետ:

**Հոդված 75. Պարասխանարվություն՝ ավիացիոն աշխատանքների կատարման ժամանակ պատճառված վնասի համար**

Ավիացիոն աշխատանքներ կատարելիս մարդկանց եւ գույքին պատճառված վնասի համար շահագործողը պատասխանատվություն է կրում այդ աշխատանքների կատարման պայմանագրում ամրագրված կարգով եւ պայմաններով:

**Հոդված 76. Պահանջի ներկայացման եւ քննման ժամկետները**

Ավիացիոն աշխատանքների կատարման հետ կապված պահանջները կարող են ներկայացվել 6 ամսվա ընթացքում, սկսած այդ իրադարձության հայտնաբերման օրվանից, որը հիմք է հանդիսացել պահանջի ներկայացման համար:

**Հոդված 77. Հայցային վաղեմությունը**

Ավիացիոն աշխատանքների կատարման հետ կապված հայցերը ներկայացվում են հայցվորի ընտրությամբ դատարանում՝ ըստ պատասխանատուի գտնվելու կամ բնակվելու վայրի, ըստ գործակալության գտնվելու վայրի, որի միջոցով կնքված է ավիացիոն աշխատանքների կատարման պայմանագիրը, կամ ըստ աշխատանքների

կատարման վայրի 2 տարուց ոչ ուշ, սկսած իրադարձության հայտնաբերման օրից, որը հիմք է հանդիսացել հայցի ներկայացման համար:

### ՄԱՍ XIII ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

#### Հոդված 78

1. Վարչությունը, կառավարական որոշման ձեռով, Կառավարության հաստատմանն է ներկայացնում ավիացիոն անվտանգության ազգային ծրագիր՝ անօրինական միջամտության ակտերից /գործողություններից/ բոլոր տեսակի Քաղաքացիական ավիացիային պաշտպանելու համար: Ազգային ծրագրի նպատակն է հանդիսանում Քաղաքացիական ավիացիայի եւ դրա միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած քրեական գործողությունների կանխարգելումը եւ խափանումը կամ Քաղաքացիական ավիացիայի չարաշահման կանխարգելումը, ինչպես նշված է միջազգային կոնվենցիաներում, որոնց մասնակիցն է հանդիսանում Հայաստանի Հանրապետությունը եւ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ընդունված միջազգային չափանիշներում:

2. Վարչությունը համակարգում է ավիացիոն անվտանգության ծրագրերը այլ համապատասխան, Կառավարության լիազորված մարմինների հետ եւ այլ պետությունների իշխանությունների ու միջազգային կազմակերպությունների հետ:

3. Օդանավակայանի յուրաքանչյուր շահագործող եւ արտոնագիր ունեցող յուրաքանչյուր ավիափոխադրող, պատրաստում է Վարչության հաստատմանը, Կառավարության այլ համապատասխան լիազորված մարմինների հետ համատեղ, ՔԱ եւ նրա միջոցների պաշտպանության ծրագիր իրենց գործունեության ոլորտ անօրինական միջամտության դեմ: Տվյալ ձեռով սահմանվում են նախազգուշական միջոցները, անհրաժեշտ անձնակազմը եւ վերջինիս նախապատրաստումը, ինչպես նաեւ կիրառվող միջոցառումները եւ ընթացակարգերը:

4. Բոլոր անձինք, ովքեր իրականացնում են օդանավերի շահագործումը կամ մասնակցում են օդային փոխադրումներին, պարտավոր են ենթարկվել նախազննման, ինչպես նաեւ զննման ներկայացնել իրենց իրերը եւ ուղեբեռը համապատասխան իշխանությունների ցուցումով: Օդանավի շահագործողը կամ ավիափոխադրողը կարող է օդային փոխադրման չթույլատրել ցանկացած անձի, ով հրաժարվում է անցնել մինչթռիչքային զննում կամ իր հետ այնպիսի առարկաներ ունի, որոնք կարող են սպառնալիք ներկայացնել ավիացիոն անվտանգության համար: Օտարերկրյա դիվանագիտական անձնակազմի եւ նրա բեռի, ուղեբեռի եւ դիվանագիտական փոստի մինչթռիչքային զննման անցկացումը կարգավորվում է միջազգային համաձայնագրերով, որտեղ մասնակցում է Հայաստանի Հանրապետությունը:

### ՄԱՍ XIV ՊԱՏԺԱՄԻՋՈՑՆԵՐ

#### Հոդված 79

1. Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության մեջ անօրինական միջամտության գործողությունները համարվում են լուրջ իրավախախտում եւ սահմանվում են նույն կերպ, ինչպես որ Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքով սահմանված պատժման համապատասխան միջոցները:

2. Իր վարչական լիազորություններին համապատասխան, Վարչությունը կարող է տուգանք կիրառել ֆիզիկական անձի հանդեպ 25 000 ԱՄՆ դոլլարին համարժեք գումարից ոչ ավելի կամ 500 000 ԱՄՆ դոլլարին համարժեք գումարից ոչ ավելի կորպորատիվ կազմակերպության հանդեպ, որը խախտում է սույն օրենսգրքի դրույթները, օրինակ՝ իրականացնում է իր գործունեությունը առանց համապատասխան Հավաստագրի, թույլտվության կամ վկայականի առկայության, գործում է նրանում սահմանված դրույթներին հակառակ կամ որեւէ այլ ձեւով խախտում է սույն Օրենսգրքի դրույթները:

3. Վարչությունը կարող է նաեւ ժամանակավոր դադարեցնել կամ կասեցնել ցանկացած իրավաբանական անձի ցանկացած հավաստագրի, թույլտվության կամ վկայագրի գործողությունը, ում վերագրվում է նման խախտումը:

4. Վարչության որոշումը կարող է բողոքարկվել դատարանում, սակայն բողոք ներկայացնելը չի դադարեցնում ցանկացած որոշման գործողությունը, որը վերաբերվում է թռիչքային անվտանգությանը եւ ավիացիոն անվտանգությանը:

## ՄԱՍ XV ՎԵՐՋՆԱԿԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

### *Հոդված 80*

1. Սույն Օրենսգիրքը գործողության մեջ մտնելու օրվանից ուժը կորցրած ճանաչել Հայաստանի Հանրապետության Ավիացիայի մասին օրենքը ամսաթիվ ..

2. Բոլոր կանոնները, հավաստագրերը, թույլտվությունները, վկայականները եւ կոնցեսիաները, որոնք գործում են համաձայն նախորդ օրենսդրությանը, մնում են ուժի մեջ մեկ տարվա ընթացքում, սույն Օրենսգիրքը գործողության մեջ մտնելու օրվանից սկսած, եթե Վարչությունը վաղօրոք չձեռնարկի համապատասխան միջոցներ սույն Օրենսգրքի վերաբերյալ:

### *Հոդված 81*

Սույն Օրենսգիրքը գործողության մեջ մտցնել հրապարակմանը հաջորդող տասներորդ օրվանից:

## ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

### «ՕԴԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔԻ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիայի բնագավառում եւ օդային տարածքի օգտագործման հարցերի օրենսդրական կարգավորումը իրականացվում է միայն «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով: Այդ օրենքում բացակայում են կամ մասամբ են լուծված հետեւյալ դրույթները.

- Ընդհանուր նշանակության ավիացիայի կարգավիճակը եւ գործունեության կարգը,
- Հատուկ նշանակության ավիացիայի գործունեության կարգը,
- ավիացիոն բիզնեսի եւ անհատ ձեռներեցության կարգավորման հարցերը,
- Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության մեջ ոչկառավարական կազմակերպությունների եւ հանրության մասնակցությունը, ինչպես նաեւ Քաղաքացիական ավիացիայի հարաբերությունները պետական մարմինների հետ,
- օդանավեր շահագործողների կողմից սեփական ավիացիոն անձնակազմի նկատմամբ պարտականությունները եւ պատասխանատվությունը,
- օդանավերի, ավիացիոն անձնակազմի, աերոդրոմների եւ վերերկրյա ավիացիոն սարքավորումների, ավիացիոն աշխատանքների իրագործման տեխնոլոգիաի եւ ավիացիոն սարքավորումները եւ կոմերցիոն բնույթի աշխատանքների սպասարկման արտոնագրման եւ գրանցման կարգը,
- Բացի պետական լեզվից՝ հայերենից, ICAO-ի համակարգում պաշտոնապես ընդունված միջազգային լեզուների կիրառումը քաղաքացիական ավիացիայում,
- ՀՀ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության նկատմամբ պահանջները, որոնք արձանագրված են ICAO-ի փաստաթղթերում, որի անդամ է Հայաստանը

Ուստի սույն օրենսգրքի ընդունումը եւ իրագործումը արդիական է եւ անհրաժեշտ:

