

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

Ո Ր Ո Շ ՈՒ Մ

«----» ----- **2008** թվականի N -

ՓՈՔՐ ԱՎԻԱՅԻԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԻՆ ՀԱՎԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

ՏԱԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հիմք ընդունելով Հայաստանի Հանրապետության կառավարության **2008** թվականի հուլիսի **24**-ի N **870**-Ն որոշմամբ հաստատված Հավելված N **2** «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության **2008** թվականի գերակա խնդիրների ցանկ»-ը, հավանություն տալ փոքր ավիացիայի զարգացման հայեցակարգին՝ համաձայն հավելվածի:

Հավելված
Հայաստանի Հանրապետության
կառավարության _____2008թ. N____-Ն
որոշման

Հայեցակարգ
փոքր ավիացիայի զարգացման

1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

1. Փոքր ավիացիայի զարգացումը, որպես քաղաքացիական ավիացիայի բաղկացուցիչ մաս, կարող է շահեկան լինել Հայաստանի համար ելնելով աշխարհագրական դիրքից, լանդշաֆտի առանձնահատկություններից, տրանսպորտային համակարգերի զարգացման և այլ անհրաժեշտ աշխատանքների (բժշկական, արագ արձագանքման, որոնողափրկարարական, գյուղատնտեսական, սիրողական, մարզական) կազմակերպման, ինչպես նաև տնտեսության զարգացման պահանջների բավարարման անհրաժեշտությունից: Մարզական ավիացիայի ստեժման ու զարգացման նպատակով անհրաժեշտ է ուսումնասիրել միջազգային փորձը: Փոքր ավիացիան դա ավիացիոն գործունեության իրականացումն է փոքր և թեթև օդանավերով, այն բնութագրող կարևորագույն ցուցանիշներից է օդանավի առավելագույն թռիչքային քաշը:

2. Ավիացիոն գործունեությունը ընդհանուր առմամբ բաժանվում է՝

1) առևտրային-տրանսպորտային՝ ուղևորային, բեռնային և խառը փոխադրումների,

2) հատուկ բնույթի՝ որը ներառում է գյուղատնտեսական, բնապահպանական, շինարարական, սանիտարական, վթարափրկարարական ցուցադրական, օդային նկարահանումների, օդային պարեկի և դիտարկումների աշխատանքներ և այլն,

3) ընդհանուր նշանակության ավիացիա՝ որը ներառում է ոչ առևտրային և մասնավոր թռիչքներ:

3. Հայաստանում մինչև 1990-ական թվականների սկիզբը գործում էր 13 օդանավակայաններ, որոնք ապահովում էին մայրաքաղաքի օդային կապը գրեթե բոլոր շրջանների հետ: Այդ օդանավակայաններն օգտագործվում էին ինչպես ուղևորափոխադրումների, այնպես էլ գյուղատնտեսական նպատակներով, փաստորեն ապահովելով ավիացիայի գործունեությունը Հայաստանում: Մակայն անցումը շուկայական տնտեսության տնտեսավարման սկզբունքներին առաջ բերեցին մատուցվող ծառայությունների սակագների աննախադեպ աճի, որը պայմանավորված էր

նավթամթերքի գների ու օդանավակայանների պահպանման ծախսերի աճով և բնակչության սոցիալական վիճակի վատթարացման, վճարունակության անկման պատճառով հանրապետությունում ավիացիայի գործունեությունը փաստորեն դադարեց:

4. Ավիացիոն աշխատանքների վերականգնման նպատակահարմարությունը գնահատելու նպատակով ուսումնասիրվել են «Վարդենիս», «Գավառ», «Մեղրի», «Կապան», «Գորիս», «Միսիան» և «Ջերմուկ» օդանավակայանների վերագործարկման հնարավորությունները:

Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարությանը Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 25.12.1997թ. թիվ 607 որոշմամբ հանձնվել է «Մեղրի» օդանավակայանը, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 26.05.2001թ. թիվ 459 որոշմամբ հանձնվել է «Միսիան» օդանավակայանը, Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարության և Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի նախարարության 18.09.1997թ. թիվ 148/503 համատեղ հրամանով «Գորիս» և «Բերդ» օդանավակայանները:

Հայաստանի Հանրապետության համայնքներին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 03.08.1999թ. թիվ 491 որոշմամբ հանձնվել են «Եղեգնաձոր», «Ջերմուկ» և «Վարդենիս» օդանավակայանները, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 21.10.1999թ. թիվ 465 որոշմամբ՝ «Օձուն» և «Գավառ» օդանավակայանները, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 16.12.2000թ. թիվ 828 որոշմամբ՝ «Կապան» օդանավակայանը:

2006 թվականից դադարեցվել է նաև «Ստեփանավան» օդանավակայանի շահագործումը:

Ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ փոքր ավիացիայի շահագործման նպատակով կարող են օգտագործվել նշված օդանավակայանների թռիչքուղիները, ինչպես նաև գրունտային ծածկույթով նոր հրապարակների կառուցումը:

Հայաստանի Հանրապետության օդանավակայանների վազքուղիների շահագործողական ցուցանիշերը հետևյալն են՝

| | Անվանումը, գտնվելու վայրը | Վազքուղու չափերը | Վազքուղու ծածկույթը | Պատկանելիությունը |
|---|--------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|
| 1 | «Ստեփանավան» օ/կ ք. Ստեփանավան | 2000x28Մ | արհեստական | ՀՀ ՔԱԳՎ |
| 2 | «Գորիս» օ/կ ք. Գորիս | 2020x 28Մ | արհեստական | ՀՀ ՊՆ |
| 3 | «Միսիան» օ/կ ք. Միսիան | 1768x28Մ | արհեստական | ՀՀ ՊՆ |
| 4 | «Մեղրի» օ/կ ք. Մեղրի | 800x 28Մ | արհեստական | ՀՀ ՊՆ |
| 5 | «Բերդ» օ/կ ք. Բերդ | 1720x 28Մ | արհեստական | ՀՀ ՊՆ |
| 6 | «Կապան» օ/կ ք. Կապան | 1590x40Մ | արհեստական | տեղ.մարմին |
| 7 | «Օձուն» օ/կ ք. Ալավերդի | 750x60Մ | գրունտային | տեղ.մարմին |
| 8 | «Գավառ» օ/կ ք. Գավառ | 2400x65Մ | գրունտային | տեղ.մարմին |
| 9 | «Վարդենիս» օ/կ ք. Վարդենիս | 1100x80Մ | գրունտային | տեղ.մարմին |

5. Ներկայումս Հայաստանի Հանրապետությունում ներքին ավիափոխադրումներ չեն իրականացվում, առավել ևս որևէ ավիաընկերություն չի զբաղվում գործունեության այս տեսակով:

6. Հայաստանի տնտեսության զարգացման ներկայիս տեմպերը հնարավորություն են ընձեռում փոքր ավիացիայի որոշ տեսակների գործունեություն ծավալելու համար: Մասնավորապես զբոսաշրջության զարգացման ու խթանման գործում կարևորվում է

նան փոքր ավիացիայի զարգացումը, ինչպես նաև բնակչության կողմից սիրողական մակարդակով օդանավերի շահագործումը:

7. Հայաստանը հանդիսանում է բարձր լեռնային երկիր, որի տարածքի շուրջ **90%** գտնվում է ծովի մակերևույթից **1000** մ բարձրության վրա, իսկ դրանից շուրջ **50%-ը** ծովի մակերևույթից բարձր է **2000** և ավելի մետրով: Ռելիեֆի կտրտվածությունը, բարձր լեռնաշղթաների և դրանք բաժանող հովիտների ու կիրճերի առկայությունը որոշակի պահանջներ է առաջադրում փոքր ավիացիայի անվտանգ շահագործման համար:

2. Հայաստանի Հանրապետության փոքր ավիացիայի զարգացման անհրաժեշտությունը, ռելիեֆը, աշխարհագրական դիրքը, տարածքը

8. Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը, տարածաշրջանում առկա խնդիրները, ինչպես նաև դեպի ծով ելք չունենալը, երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացած ցանցի բացակայությունը և ռելիեֆի կտրտվածության հետ կապված դրանց զարգացման հնարավորությունների սահմանափակությունը, հիմք են հանդիսանում փոքր ավիացիայի զարգացման համար, ինքնին թելադրելով դրա անհրաժեշտությունը:

9. Փոքր ավիացիայի զարգացումը Հայաստանի համար ունի ռազմավարական նշանակություն, որը հնարավորություն կտա արդյունավետ և ժամանակի մեծ խնայողությամբ կազմակերպել անհրաժեշտ բազմաբնույթ օդային փոխադրումներ (ուղևորային, բեռնային, զբոսաշրջային, գործնական, անձնական, կոլեկտիվ), գյուղատնտեսական, վթարափրկարարական, օդային պարեկի և դիտարկումների, հետազոտական, քարտեզագրման և այլ աշխատանքներ, ինչպես նաև կազմակերպել օդային տաքսի ծառայություն և անձնական օգտագործման օդանավերի շահագործում: Արդյունքում կապահովվի մարզերի ներգրավումը նոր տեխնիկական միջոցների շահագործման և տեխնոլոգիաների ներդրման գործընթացում, ինչը կնպաստի դրանց տնտեսական զարգացմանը և հնարավորություն կտա առավել լիարժեք և արդյունավետ օգտագործել զարգացման համար առկա հնարավորությունները: Կապահովվի մարզերի դինամիկ կապվածությունը և տնտեսական ինտեգրումը:

10. Ներկայումս զարգացած երկրներում նկատվում է պատվերով չվերթերի ծավալների մեծացում, հատկապես ավիավառելիքի միջազգային գների աննախադեպ թանկացման պայմաններում, շահագործվում են ավիավառելիքի քիչ ծախս ունեցող օդանավեր, ինչը պայմանավորված է առևտրային ռիսկի բացակայությամբ և երաշխիքային վճարումներով:

11. Անհրաժեշտ է նշել, որ փոքր ավիացիայի զարգացումը շահեկանորեն առանձնանում է մեծ ավիացիայի զարգացման առանձնահատկություններից, քանի որ հիմնականում ազատ է հզոր օտարերկրյա ավիաընկերությունների մրցակցությունից և հնարավորություն ունի զարգանալու, ելնելով երկրի ներքին պահանջներից: Տվյալ ոլորտի զարգացումը մեծ չափերով կնպաստի Հայաստանում առկա մի շարք խնդիրների արդյունավետ լուծմանը: Մասնավորապես՝

1) Գյուղատնտեսության և բնապահպանության բնագավառներում փոքր ավիացիան կարող է շահագործվել դաշտերի մշակման և անտառային զանգվածների պաշտպանության, պրոֆիլակտիկ միջոցառումների իրականացման գործընթացում:

Միաժամանակ, նկատի ունենալով գյուղատնտեսության զարգացման միտումները, Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ծրագրերը, ինչպես նաև վերջին ժամանակաշրջանում նկատվող գյուղմթերքների արտահանման զգալի աճը, ակնհայտ է, որ նշված բնագավառում իր նշանակալի դերը կարող է ունենալ փոքր ավիացիան:

2) Զբոսաշրջության զարգացման գործում իր ուրույն տեղն ու դերն ունի քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի համաչափ և դինամիկ զարգացումը: Հաշվի առնելով վերջին տարիներին հանրապետությունում հանգստի և զբոսաշրջության ոլորտների զարգացման միտումները և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից այդ ոլորտի զարգացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը, փոքր ավիացիայի զարգացումը մեծապես կարող է խթանել զբոսաշրջային արդյունաբերության արդյունավետ և շահութաբեր գործունեությանը, ինչը միաժամանակ փոխադարձաբար կարող է ապահովել փոքր ավիացիայի գործունեության արդյունավետությունը:

Հայաստանում զբոսաշրջության ոլորտում պետական քաղաքականության հիմնական նպատակն է մեծացնել ոլորտի ներդրումը ազգային տնտեսության մեջ, ապահովելով համաչափ տարածքային տնտեսական զարգացում՝ միևնույն ժամանակ պայքարելով աղքատության դեմ: Այս ամենը կարելի է իրագործել նպաստելով ներգնա և ներքին զբոսաշրջիկների թվի աճին, միաժամանակ ավելացնելով զբոսաշրջությունից ստացվող եկամուտները՝ առաջարկելով ավելի բարձրարժեք զբոսաշրջային արդյունք, և ստեղծելով նոր աշխատատեղեր:

Հանրապետությունում զբոսաշրջության առավել ընդունված շրջաններ են հանդիսանում Ջերմուկ, Դիլիջան, Վանաձոր, Ստեփանավան, Ծաղկաձոր և Սևան քաղաքները: Թվարկած շրջաններից, փոքր ավիացիան շահագործվել է միայն Ջերմուկ, Վանաձոր և Ստեփանավան քաղաքներում: Դիլիջանի, Ծաղկաձորի և Սևանի շրջաններում ավիացիայի շահագործման հնարավորությունները սահմանափակվել են այդ շրջանների ռելիեֆային և բնակլիմայական պայմաններով և հիմնականում վերաբերվել են ինքնաթիռների օգտագործմանը: Տվյալ տարածաշրջաններում փոքր ավիացիայի զարգացման ծրագրում կարելի է ուսումնասիրել ուղղաթիռափոխադրումների տարբերակը:

Նկատի ունենալով Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ծրագիրը՝ ուղղված Ջերմուկ քաղաքի զարգացմանը, ակնհայտ է, որ հանգստի և առողջապահության ժամանակակից կենտրոնը պետք է ապահովված լինի համապատասխան ենթակառուցվածքներով:

Հաշվի առնելով շրջանի ռելիեֆային պայմանները, ինչպես նաև նախկին «Ջերմուկ» օդանավակայանի շահագործման փորձը (թռիչքների իրականացման տեսանկյունից օդանավակայանը համարվում էր բարդ օդանավակայան) Ջերմուկ քաղաքի օդային հաղորդակցության զարգացման նպատակով՝ առանձնացված տարածքներում կարելի է կառուցել և նոր օդանավակայան և նոր ուղղաթիռահապարակ:

3) Փոքր ավիացիայի զարգացումը պայմանավորվում է նաև Հայաստանի մարզերում Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից բիզնես կենտրոնների ստեղծման և զարգացման ծրագրով, հանրապետությունում բարձրակարգ սպասարկումների պահանջարկի աճով:

4) Փոքր ավիացիայի անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նաև հանրապետությունում բնակչության կենսամակարդակի բարձրացմանը զուգընթաց սիրողական ավիաթռիչքների նկատմամբ աճող հետաքրքրություններով:

5) Փոքր ավիացիայի անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նաև հանրապետությունում լեռնաարդյունաբերական համալիրի հեռանկարային զարգացմանն ուղղված որոնողահետախուզական, քարտեզագրման և հետազոտական աշխատանքների իրականացման կարևորությամբ:

6) Փոքր ավիացիան մեծ արդյունավետությամբ կարող է օգտագործվել նաև որոնողափրկարարական, գիտահետազոտական, շտապ բուժօգնության,

վերահսկողական աշխատանքների իրականացման և հանրապետության տարածքում արագ կապի ապահովման խնդիրների լուծման նպատակով, ինչպես նաև արտակարգ իրավիճակներում:

Փոքր ավիացիայի ոլորտում առավել նպատակային կլինի օգտագործել ուղղաթիռներ կամ համապատասխան ինքնաթիռներ, ինչի համար բացի առկա հնարավորություններից, ելնելով պահանջարկից Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կձեռնարկի միջոցառումներ որոշակի մարզերում ստեղծելու թռիչքային հրապարակներ և թռիչքադաշտեր:

7) Փոքր ավիացիան կնպաստի իրավախախտումների դեմ պայքարի արդյունավետության բարձրացմանը:

3. Փոքր ավիացիայի զարգացման պետական քաղաքականության սկզբունքներ

12. Փոքր ավիացիայի զարգացման համար անհրաժեշտ է մշակել կանոնակարգեր, որոնք թույլ կտան պարզեցված կարգով ստանալ համապատասխան օդանավերի շահագործման իրավունք և թռիչքների իրականացման թույլտվություն: Սակայն անհրաժեշտ է գտնել մոտեցումներ, որոնք թույլ կտան ԻԿԱՕ կողմից սահմանված բոլոր պահանջների հետ միասին փոքր ավիացիայի ոչ առևտրային օդանավերը շահագործել առանց օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատ ստանալու, միաժամանակ ապահովելով թռիչքների և ավիացիոն անվտանգության միջազգային նորմերի ներդրումն ու դրանց վերահսկողությունը: Անհրաժեշտ է հստակորեն տարանջատել առևտրային և ոչ առևտրային գործունեություն իրականացնելու գործառույթները և նրանց շահագործման պահանջները՝ մշակելով համապատասխան մանրամասն կանոնակարգեր և հրահանգներ:

13. Միաժամանակ անհրաժեշտ է իրականացնել ոլորտի զարգացմանը նպաստող այլ գործունեության կազմակերպում, մասնավորապես՝

1) Փոքր ավիացիայի զարգացմանը նպաստող միջոցառումների՝ հանրամատչելի սեմինարների, ավիացիայի խնդիրները պարզաբանող տեղեկատվական դասընթացների, հեռուստատեսային և ռադիոհաղորդումների, այդ խնդիրների լայն քննարկումների կազմակերպում:

2) Փոքր ավիացիան ներկայացնող օդանավերի ցուցահանդեսների, ցուցադրական թռիչքների կազմակերպում, համապատասխան միջազգային կազմակերպությունների և հայտնի ընկերությունների ներգրավմամբ:

3) Քաղաքացիական ավիացիայի համակարգում ոչ առևտրային (սիրողական) օդաչուների պատրաստման դասընթացների կազմակերպում, խրախուսելով ուսումնական հաստատությունների կողմից ավիացիոն կադրերի պատրաստումը պետպատվերի շրջանակներում:

4) Պետական բյուջեում գումարներ նախատեսել որոշակի աշխատանքների (գյուղատնտեսական, որոնողափրկարարական, բժշկական, քարտեզագրման, երկրաբանաերկրաֆիզիկական և այլ գիտական ուսումնասիրությունների) կատարման համար, ինչը կապահովի որոշակի ծավալի աշխատանքների իրականացման երաշխավորված վճարումներ:

5) Նախաձեռնել փոքր ավիացիայի շահագործման կարիքներին համապատասխան, հարմարավետ աներոդրոմների նախագծման և կառուցման աշխատանքներ, այդ թվում՝ մասնավոր ներդրումների ներգրավման ճանապարհով:

4. Փոքր ավիացիայի օդանավերի նկատմամբ ներկայացվող պահանջներ և թռիչքային անվտանգություն

14. Միջազգային պրակտիկայում ավիացիոն միջազգային կազմակերպությունները և պետություններն իրենք են սահմանում փոքր ավիացիայի հասկացությունը՝ ելնելով օդանավերի առավելագույն թռիչքային քաշից: Նշված սկզբունքը ընդունելի է նաև Հայաստանի Հանրապետությունում փոքր ավիացիայի հասկացության բնութագրման համար: Առավելագույն թռիչքային քաշից ելնելով Հայաստանի Հանրապետությունում ինքնաթիռները և ուղղաթիռները բաժանվում են՝

1) ինքնաթիռները՝

ա. անցումային դասի՝ մինչև **8600** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **19** ուղևորային նստատեղով,

բ. թեթև դասի՝ մինչև **5700** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **9** ուղևորային նստատեղով,

գ. շատ թեթև դասի՝ մինչև **750** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **2** ուղևորային նստատեղով,

դ. գերթեթև դասի՝ մինչև **450** կգ (+10%) առավելագույն թռիչքային քաշով:

2) ուղղաթիռները՝

ա. ծանր **B** դասի՝ մինչև **9070** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **9** ուղևորային նստատեղով,

բ. թեթև դասի՝ մինչև **2720** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով,

գ. շատթեթև դասի՝ մինչև **600** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **2** ուղևորային նստատեղով:

Այսպիսով, Փոքր ավիացիա հասկացությունն իր մեջ ներառում է ավիացիոն առևտրային և ոչ առևտրային գործունեություն, որն իրականացվում է ոչ ավել քան **8600** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և ոչ ավել քան **19** նստատեղով ինքնաթիռներով և ոչ ավելի քան **9070** կգ առավելագույն թռիչքային քաշով և մինչև **9** ուղևորային նստատեղով ուղղաթիռներով:

Արդեն իսկ «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով սահմանված են քաղաքացիական ավիացիայի բնակավառը կարգավորող նորմեր, որոնք վերաբերվում են նաև փոքր ավիացիային:

15. Լեռնային տարածքներում լեռնաշղթաների և կիրճերի բարձրությունների մեծ տարբերության պայմաններում առաջանում է օդի ջերմաստիճանների մեծ տատանումներ, ինչը նպաստում է ուժեղ քամիների առաջացմանը և դրանց ուղղության հաճախակի փոփոխությանը, լեռնային պայմաններում խորը կիրճերի առկայությունը բերում է ամպամածության և մառախուղի հաճախակի առաջացման:

Հայաստանի սահմանափակ տարածքի և բազմաթիվ լեռնաշղթաների առկայության պայմաններում փոքր ավիացիայի թռիչքային երթուղիները հիմնականում կարող են անցնել կիրճերով, ավտոճանապարհներին զուգահեռ: Այս հանգամանքը կարող է բերել կիրճերով երթևեկության խտության մեծացման, կողային շրջադարձերի վտանգավորության պայմաններում, ինչը կմեծացնի օդանավերի բախման ռիսկերը:

Հայաստանի տարածքի փոքրության և երթուղիների հնարավորության սահմանափակության պայմաններում, օդանավերը երթուղուց պատահական շեղման դեպքում կարող են հայտնվել հարևան երկրների օդային տարածքներում:

Այս և տարածքի այլ առանձնահատկությունները փոքր ավիացիայի անվտանգ շահագործման համար ԻԿԱՕ Հավելված 6-ի պահանջներին համապատասխան պետք է սարքավորված լինեն՝

- 1) Օդանավերը պետք է ունենան անհրաժեշտ բարձրությամբ թռիչքներ կատարելու հնարավորություն և ճշգրիտ նավիգացիոն միջոցներ:
- 2) Օդանավերը պետք է ունենան ԻԿԱՕ «A» ռեժիմում աշխատող ընդունիչ-պատասխանիչ ռադիոսարքավորումներ:
- 3) Օդանավերը պետք է ունենան կայունության բավարար հատկություն, որը ուղեկցող քամիների, դրանց ուղղությունների հաճախակի փոփոխության պայմաններում կապահովի անվտանգ թռիչքներ:
- 4) օդանավերը պետք է ունենան հակասառցակալման համակարգեր:
- 5) օդանավերը պետք է ունենան միմյանց և գետնի հետ բախման կանխարգելման համակարգեր:

Քանի որ փոքր ավիացիան Հայաստանում դեռևս ձևավորման փուլում է սահմանվում են խիստ պահանջներ, հետագայում ելելով կուտակված փորձից, լայն զանգվածներին հասանելի դարձնելու նպատակով կարող են դրանք վերանայվել:

16. Առևտրային նպատակներով չեն կարող օգտագործվել շատ թեթև և գերթեթև ինքնաթիռներ և ուղղաթիռներ, ինչպես նաև դրանցից ցածր դասով այլ թռչող սարքեր: Շատ թեթև դասի ինքնաթիռները և ուղղաթիռները կարող են օգտագործվել ոչ առևտրային ավիացիայում, իսկ դրանցից ցածր դասով այլ թռչող սարքերի շահագործումը Հայաստանի Հանրապետությունում ելնելով թռիչքների անվտանգության տեսանկյունից կարող է թույլատրվել միայն սահմանափակ և առանձնացված տարածքներում:

17. Փոքր ավիացիայի օդանավերը կարող են կատարել թռիչքներ տեսողական և/կամ սարքերով թռիչքների կանոնների համաձայն: Սարքերով թռիչքներ կատարելու ժամանակ, ինքնաթիռը պետք է սարքավորված լինի համապատասխան սարքավորումներով, իսկ անձնակազմը պետք է ունենա համապատասխան պատրաստում և որակավորում:

18. Փոքր ավիացիայի անվտանգ շահագործման խոչընդոտում է նաև լեռնաշղթաների բարձր գագաթների, էլեկտահաղորդման գծերի, բարձարահարկ կառույցների վրա լուսաազդանշանների բացակայությունը Հայաստանի ողջ տարածքում: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է համապատասխան լուսաազդանշանների տեղակայում և դրանց ընդգրկումը ավիացիոն քարտեզներում:

19. Հայաստանի տարածքի վերաբերյալ չկան թվայնացված ավիացիոն քարտեզներ: Այդ իսկ պատճառով անհրաժեշտ է մշակել և հրապարակել մանրամասն ավիացիոն քարտեզներ:

20. Փոքր ավիացիայի օդերևութաբանական ծառայության ապահովման նպատակով անհրաժեշտ է վերականգնել, ինչպես նաև ստեղծել օդերևութաբանական դիտարկման նոր կետեր Հայաստանի ամբողջ տարածքում, օդանավերին և աերոնավիգացիոն ծառայություններին այդ տեղեկատվության փոխանցման համակարգ:

21. Փոքր ավիացիայի անվտանգ շահագործումը ապահովելու վերը նշված պայմաններից, անհրաժեշտ է առանձնակի ուշադրություն դարձնել՝

- 1) համապատասխան օդաչուների պատրաստման,
- 2) օդաչուների մասնագիտական ունակությունների մշտական վերահսկման,

3) օդաչուների սահմանված թռիչքային պրակտիկայի անընդհատության պահպանման վրա:

22. Փոքր ավիացիայում օգտագործող օդանավերի սեփականատերը կամ վարձակալը (եթե սեփականատերը չի շահագործում ինքնաթիռը) պետք է՝ ինքնաթիռները պահպանի թռիչքներ կատարելու համար պիտանի վիճակում, ունենա թռիչքի համար անհրաժեշտ շահագործական և վթարային սարքավորանքներ և թռիչքային անձնակազմը ըստ թվաքանակի ու կազմի բավարարի տվյալ ինքնաթիռի թռիչքային շահագործման կարգին:

23. Միաշարժիչ թեթև օդանավերի շահագործումը Հայաստանի Հանրապետությունում առևտրային նպատակներով ուղևորափոխադրումների համար նպատակահարմար չի համարվում թռիչքների անվտանգության տեսանկյունից, իսկ բեռնափոխադրումների դեպքում՝ սահմանափակումներ կարող են կիրառվել միայն լեռնային ռելիեֆային պայմաններից ելնելով:

24. Օդանավի տեխնիկական սպասարկումն իրականացվում է շահագործողի կամ այլ սերտիֆիկացված տեխնիկական սպասարկման կազմակերպության կողմից:

25. Թռիչքադաշտերում կամ փոքր ավիացիայի համար նախատեսված հողաձածկով հրապարակներում տարածքի, օդանավերի և օբյեկտների (անգարներ, վառելանյութի պահեստներ, օդային երթևեկության կառավարման կետեր) պահպանությունը իրականացվում է փոքր օդանավակայանի կառավարչի կամ փոքր ավիացիայի թռիչքների համար նախատեսված հողաձածկով թռիչքադաշտի սեփականատիրոջ ուժերով, այդ թվում օդանավակայանի բնականոն շահագործման հետ կապված պահպանման աշխատանքների իրականացումը և թռիչքադաշտերի կամ փոքր ավիացիայի համար նախատեսված հողաձածկով հրապարակների փաստացի վիճակի վերաբերյալ տեղեկատվության հրապարակումը:

26. Հայաստանի Հանրապետության ամբողջ տարածքի ցածր բարձրությունների վրա դիտարկման ծածկույթի բարելավման նպատակով անհրաժեշտ է տեղադրել լրացուցիչ նոր ընդունող կայաններ և նավիգացիոն սարքեր:

27. Փոքր ավիացիայի օդերևութաբանական ծառայություններին ներկայացվող պահանջները բխում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿՍՕ), Միջազգային օդերևութաբանական կազմակերպության (ՎՍՕ) և «Ավիացիայի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի պահանջներից:

5. Փոքր ավիացիայի ավիացիոն անվտանգության պահանջներ

28. Միջազգային փորձի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ աերոդրոմի կամ թռիչքահրապարակի կառավարիչները կամ սեփականատերերը իրենք են իրականացնում ավիացիոն անվտանգության գործառույթներ, իսկ դրանց ապահովման անհրաբինության դեպքում իրականացվող ավիացիոն անվտանգության միջոցառումների համար պատասխանատու է օդանավի հրամանատարը:

Մի շարք երկրներում (առավելապես եվրոպական) ընդունելի է այն տարբերակը, որ ավիացիոն անվտանգության ապահովման համար պատասխանատու է աերոդրոմի կամ թռիչքահրապարակի կառավարիչը կամ սեփականատերը:

29. Թռիչքադաշտերում կամ փոքր ավիացիայի համար նախատեսված հողաձածկով թռիչքադաշտերում ավիացիոն անվտանգության համար պատասխանատու է փոքր օդանավակայանի կառավարիչը կամ սեփականատերը:

30. Թռիչքադաշտերում կամ փոքր ավիացիայի թռիչքների համար նախատեսված հողաձածկով թռիչքադաշտերում տարածքները և օբյեկտները պետք է լինեն մշտական հսկողության տակ, անգարները, վառելանյութի պահեստները, օդային երթևեկության

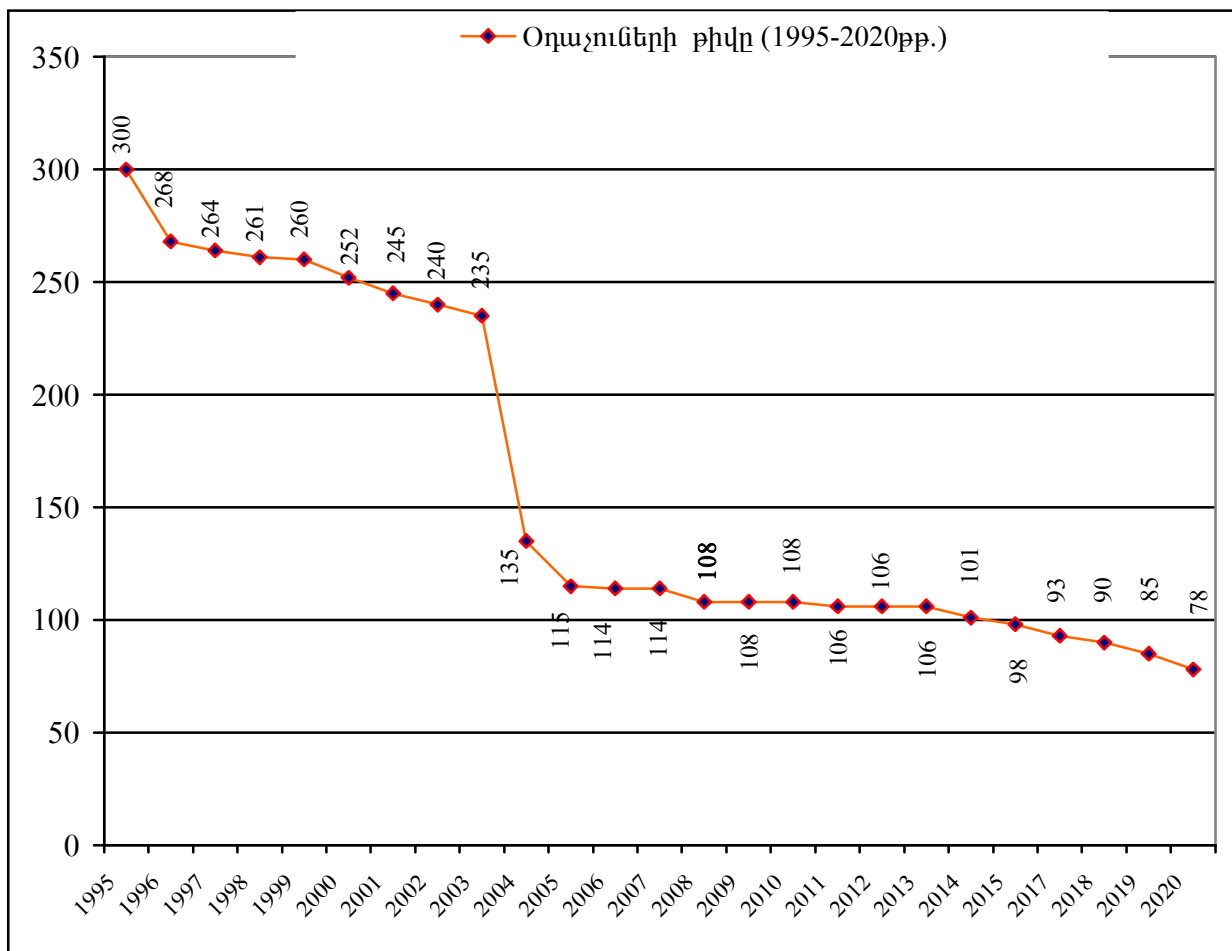
կառավարման կետերը անձնակազմի բացակայության ժամանակ պետք լինեն կողպված: Եթե օդանավերը չեն շահագործվում, ապա դրանք պետք է գտնվեն կայանման համար նախատեսված տեղերում, օդանավի դռները, դրանց խցիկների դռնակները պետք է լինեն փակ վիճակում, իսկ օդանավերը մշտական հսկողության տակ:

31. Վարձակալած օդանավերի շահագործման դեպքում թռիչքադաշտի կամ փոքր ավիացիայի համար նախատեսված հողածածկով թռիչքադաշտի սեփականատերն է ստուգում վարձակալի ինքնությունը, և գննվում կամ վարձակալի կողմից ցույց են տրվում (դիտողական գնում) օդանավ տեղափոխվող առարկաները:

6. Փոքր ավիացիայի օդաչուների և ավիատեխնիկական անձնակազմի պատրաստում և գործունեության վերահսկում

32. Հայաստանի Հանրապետության օդաչուների թվաքանակի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ սկսած **2015թ-**ից կարող է զգացվել գործող օդաչուների պակասը: (տես **Գրաֆիկ 1**): Սույն գրաֆիկում ներկայացված են տվյալներ, հիմք ընդունելով օդաչուների փաստացի տարիքը, հաշվի չի առնված այն հանգամանքը, որ առողջության հետ կապված, ինչպես նաև այլ գործոններով պայմանավորված կարող է տեղի ունենալ թվաքանակի նվազում, ինչի միջին վիճակագրական ցուցանիշը տարեկան կազմում է **1 %**:

Գրաֆիկ 1



33. Փոքր ավիացիայի օդանավերի օդաչուական անձնակազմի ուսուցման և պատրաստման նպատակով միջազգային կանոնակարգերին համապատասխան անհարժեշտ է մշակել և ներդնել միջոցառումների համալիր ծրագիր:

34. Փոքր ավիացիայի բնականոն գործունեության ապահովման նպատակով անհարժեշտ է պետպատվերի հիմունքներով Հայաստանի Հանրապետությունում տարեկան պատրաստել 4-5 օդաչու՝ նրանց հետ կնքելով համապատասխան աշխատանքային պայմանագիր՝ 5 տարի ժամկետով: Փոքր ավիացիայում թռիչքներ կարող են իրականացնել նաև այն օդաչուները, որոնք նախկինում թռիչքներ են կատարել տարբեր տիպերի օդանավերի վրա: Ներկայումս առկա են նման փորձառություն ունեցող շուրջ 20 օդաչու:

35. Միրողական օդաչուները պետք է անցնեն պարտադիր բժշկական զննում ԻԿԱՕ Հավելված 1-ի դրույթներին համապատասխան:

36. Փոքր ավիացիայում արդեն փորձ ձեռք բերած օդաչուներին հնարավոր է վերապատրաստել ավելի բարձր կարգի օդանավերի վրա (տարեկան առնվազն 4-5 անձ), որը էապես կնպաստի գծային օդաչուների թվաքանակի պահպանմանը, որոնց միջին տարիքը 45-ից բարձր է:

7. Փոքր ավիացիայի ստեղծման և զարգացման համար առաջարկվող միջոցառումներ

37. Փոքր ավիացիայի զարգացման համար անհարժեշտ է գույքագրել հանրապետության մարզերում օդանավակայանների հնարավորությունները և թռիչքային հրապարակները, ուսումնասիրել և առաջարկություններ ներկայացնել նորերի կառուցման կամ դրանց վերակառուցման վերաբերյալ:

38. Հայաստանի տարածքի առանձնահատկություններից ելնելով անհարժեշտ է՝

1) Հայաստանի տարածքի վերաբերյալ մշակել և հրապարակել թվայնացված մանրամասն ավիացիոն քարտեզներ:

2) Հայաստանի ողջ տարածքում լեռնաշղթաների բարձր գագաթների, էլեկտահաղորդման գծերի, բարձարահարկ կառույցների վրա տեղադրել լուսազդանշաններ և դրանք ընդգրկել ավիացիոն քարտեզներում:

3) Հայաստանի ամբողջ տարածքում «Հիդրոօդերևութաբանական գործունեության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի պահանջներին համապատասխան ստեղծել անհարժեշտ օդերևութաբանական դիտարկման կետեր, օդանավերին և աերոնավիգացիոն ծառայություններին օդերևութաբանական տեղեկատվության փոխանցման համար:

39. Փոքր ավիացիայի թռիչքային անվտանգության մշտական վերահսկողության ապահովման նպատակով անհարժեշտ է ստեղծել ներքին թռիչքների տեսչական ստուգումների ծառայություն:

40. Փոքր ավիացիայի ոլորտի, ստեղծման, զարգացման, ներդրումների ապահովման և խթանման նպատակով սկզբնական շրջանում անհարժեշտ է կիրառել հարկային և մաքսային արտոնությունների համակարգ: Հետագայում, կուտակված փորձի հիման վրա քննարկել արտոնությունների վերանայման հարցը: Խնդիրը պայմանավորված է նրանով, որ ներկայիս հարկային համակարգի պայմաններում թանկանում է օդանավերի արժեքը, իսկ «Ժամանակավոր ներմուծման ռեժիմով» ներմուծված օդանավերը Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի մուտքեր չեն ապահովում: Ելնելով վերը նշվածից, ինչպես նաև օդանավերի ու պահեստամասերի ներմուծման ընթացակարգերի պարզեցման նպատակով առաջարկվում է առնվազն երեք տարի ժամկետով ավելացված արժեքի հարկի 0-ական դրույքաչափեր կիրառել ներմուծվող օդանավերի և թռչող

սարքերի մաքսագերծման ժամանակ: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է փոփոխություններ ու լրացումներ կատարել «Կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից ներմուծվող մաքսատուրքի 0 տոկոս դրույքաչափ ունեցող և սկզբիցային հարկով հարկման ոչ ենթակա այն ապրանքների ցանկը հաստատելու մասին, որոնցից ավելացված արժեքի հարկը մաքսային մարմինների կողմից չի հաշվարկվում և գանձվում» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում:

41. Պետական բյուջեում նախատեսնել գումարներ որոշակի աշխատանքների (գյուղատնտեսական, որոնողափրկարարական, բժշկական, քարտեզագրման, երկրաբանաերկրաֆիզիկական և այլ գիտական ուսումնասիրությունների) կատարման համար, ինչը կապահովի որոշակի ծավալի աշխատանքների իրականացման երաշխավորված վճարումներ:

42. Պետպատվերի շրջանակներում տարեկան պատրաստել 4-5 օդաչուներ:

43. Փոքր ավիացիայի զարգացման համար անհրաժեշտ է ուսումնասիրել, գույքագրել հանրապետության օդանավակայանների օդերևութաբանական կայանների տեխնիկական միջոցները և հնարավորությունները:

44. Փոքր ավիացիայի բնականոն գործունեության ապահովման նպատակով անհրաժեշտ է վերականգնել օդանավակայանների օդերևութաբանական ծառայությունները (տարեկան առնվազն 3-4 օդանավակայան)՝ ապահովելով դրանք ժամանակակից օդերևութաբանական սարքավորումներով և մասնագետներով:

45. Քանի որ, Հայաստանի Հանրապետության տարածքի օդանավակայանների որոշ մասը գտնվում է Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության նախարարության իրավասության ներքո, ապա անհրաժեշտ է կազմել օդանավակայանների համատեղ օգտագործմանն ուղղված օդերևութաբանական սպասարկման միջոցառումների համաձայնագիր, որտեղ ներառված կլինեն օդանավակայանները համատեղ օգտագործելու համար երկկողմանի իրավական նորմերի տեխնիկական և մասնագիտական միջոցների օգտագործման կարգերը:

46. Վերազինել (ուսումնասիրել և եթե կա անհրաժեշտություն, ապա կառուցել նոր օդերևութաբանական կայաններ) եղանակով առանձնահատուկ և բնորոշ տարածքների, չվերթուղիների վրա գործող օդերևութաբանական կայանների տեխնիկական միջոցները:

Հ Ի Մ Ն Ա Վ Ո Ր ՈՒ Մ

«ՓՈՔՐ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԶԱՐԳԱԶՄԱՆ ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՈՐՈՇՄԱՆ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՑԱԼ

Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը, տարածաշրջանում առկա խնդիրները, ինչպես նաև դեպի ծով ելք չունենալը, երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացած ցանցի բացակայությունը և ռելիեֆի կտրտվածության հետ կապված դրանց զարգացման հնարավորությունների սահմանափակությունը, հիմք են հանդիսանում փոքր ավիացիայի զարգացման համար, ինքնին թելադրելով դրա անհրաժեշտությունը:

Փոքր ավիացիայի զարգացումը Հայաստանի համար ունի ռազմավարական նշանակություն, որը հնարավորություն կտա արդյունավետ և ժամանակի մեծ խնայողությամբ կազմակերպել անհրաժեշտ բազմաբնույթ օդային փոխադրումներ (ուղևորային, բեռնային, զբոսաշրջային, գործնական, անձնական, կուլեկտիվ), գյուղատնտեսական, վթարափրկարարական, օդային պարեկի և դիտարկումների, հետազոտական, քարտեզագրման և այլ աշխատանքներ, ինչպես նաև կազմակերպել օդային տաքսի ծառայություն և անձնական օգտագործման օդանավերի շահագործում: Արդյունքում կապահովվի մարզերի ներգրավումը նոր տեխնիկական միջոցների շահագործման և տեխնոլոգիաների ներդրման գործընթացում, ինչը կնպաստի դրանց տնտեսական զարգացմանը և հնարավորություն կտա առավել լիարժեք և արդյունավետ օգտագործել զարգացման համար առկա հնարավորությունները: Կապահովվի մարզերի դինամիկ կապվածությունը և տնտեսական ինտեգրումը:

Հաշվի առնելով վերջին տարիներին հանրապետությունում հանգստի և զբոսաշրջության ոլորտների զարգացման միտումները և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից այդ ոլորտի զարգացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը, փոքր ավիացիայի զարգացումը մեծապես կարող է խթանել զբոսաշրջության ոլորտի արդյունավետ և շահութաբեր գործունեությանը, ինչը միաժամանակ փոխադարձաբար կարող է ապահովել փոքր ավիացիայի գործունեության արդյունավետությունը:

Սույն որոշման ընդունման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նաև Հայաստանի Հանրապետության կառավարության **2008** թվականի հուլիսի **24**-ի **N 870**-Ն որոշմամբ հաստատված Հավելված **N 2** «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության **2008** թվականի գերակա խնդիրների ցանկ»-ով սահմանված Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության **2008** թվականի խնդիրների ապահովմամբ:

Հայաստանի Հանրապետության
կառավարությանն առընթեր

քաղաքացիական ավիացիայի
գլխավոր վարչության պետ
Ա.Մովսեսյան