

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №24

2018 წლის 2 თებერვალი

ქ. თბილისი

ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესის დამტკიცების შესახებ

„საქართველოს საჰაერო კოდექსის“ მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილის, მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის, მე-9¹ მუხლის პირველი ნაწილის და მე-15 მუხლის მე-5 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესი“.

მუხლი 2

1. ბრძანება, გარდა ამ ბრძანებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესის“ მე-18 მუხლისა, ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.
2. ამ ბრძანებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესის“ მე-18 მუხლი ამოქმედდეს 2019 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალაღონია

ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესი

მუხლი 1. მიზანი

წინამდებარე „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესის“ (შემდგომში წესი) მიზანია ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების რეგულირება ამ მომსახურებასთან დაკავშირებული საორგანიზაციო და ტექნიკური მოთხოვნების დადგენის გზით.

მუხლი 2. რეგულირების სფერო

1. ეს წესი არეგულირებს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის შედგენასთან დაკავშირებულ პირობებს და ადგენს მოთხოვნებს ამ პაკეტის შემადგენელი ნაწილების მიმართ.
2. ამ წესის მოქმედება ვრცელდება:
 - ა) სააერონაოსნო მომსახურების საწარმოზე, რომელიც ახორციელებს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებას საქართველოს საჰაერო სივრცეში და ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო;
 - ბ) საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელ პირზე;
 - გ) საქართველოში რეგისტრირებულ და უცხო ქვეყნის ყველა სამოქალაქო სხ-ის პილოტზე, რომლებიც იყენებენ საქართველოს საჰაერო სივრცეს.

მუხლი 3. ტერმინები და შემოკლებები

1. ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისთვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:
 - ა) ადამიანური ფაქტორის ასპექტები - საავიაციო სფეროში პროექტირების, სერტიფიცირების, პერსონალის მომზადების, ტექნიკური მომსახურების და საექსპლუატაციო საქმიანობის პროცესების მიმართ გამოყენებული და ადამიანსა და სისტემის სხვა კომპონენტებს შორის უსაფრთხო ურთიერთქმედების უზრუნველყოფაზე მიმართული პრინციპები, ადამიანის შესაძლებლობების სათანადო გათვალისწინებით;
 - ბ) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური (ATIS) - განსაზღვრულ საათებში ან დღე-ღამის განმავლობაში დადგენილი მიმდინარე ინფორმაციის მიწოდება მოსაფრენი და გასაფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის, უწყვეტი განმეორებადი რადიოგადაცემების სახით;
 - გ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება - ხელშეკრულება (ADS-C) - სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო



ხომალდს შორის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ADS-C შეთანხმების პირობების გაცვლის საშუალება, სადაც კონკრეტულადაა ინიცირებული ADS-C შეტყობინებების გადაცემის პირობები და მონაცემები, რომელიც აისახება ამ შეტყობინებებში;

დ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობა (ADS-B) - საშუალება, რომლითაც საჰაერო ხომალდებს, სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალებებს და სხვა ობიექტებს, მონაცემთა გადაცემის ხაზით, სამაუწყებლო რეჟიმში შეუძლიათ ავტომატურად გადასცენ ან/და მიიღონ მონაცემები, როგორცაა საიდენტიფიკაციო ნომერი, ადგილმდებარეობა და, საჭიროების შემთხვევაში, სხვა დამატებითი მონაცემები;

ე) აშტამი (ASHTAM) - ნოტამის სპეციალური სერია, განკუთვნილი ვულკანური აქტივობის ცვლილების, ვულკანური ნაცარის ან/და ფერფლის ღრუბლის წარმოქმნის შესახებ ინფორმაციის გადმოსაცემად, რომელიც მნიშვნელოვანია სხ-თვის;

ვ) გეოდეზიური მანძილი - ელიფსოიდის ზედაპირზე ნებისმიერ ორ წერტილს შორის არსებული მათემატიკურად გამოთვლილი უახლოესი მანძილი;

ზ) დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლე - გარკვეულ მონაკვეთზე ფრენის აბსოლუტური მინიმალური სიმაღლე, რომელიც უზრუნველყოფს საჭირო სიმაღლეს დაბრკოლებებამდე;

თ) დაერთების მისამართი - დადგენილი კოდი, რომელიც გამოიყენება მონაცემთა გადაცემის ხაზის სმმ-ს ორგანოსთან შესაერთებლად;

ი) ვერტოდრომი - აეროდრომი ან დადგენილი ფართი ნაგებობის ზედაპირზე, რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია შვეულმფრენების ასაფრენ-დასაფრენად და მიმოსვლისთვის;

კ) ვოლმეტი (VOLMET) - მეტეოროლოგიური ინფორმაცია ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდებისათვის;

ლ) ვოლმეტის მონაცემების გადამცემი ხაზი (D-VOLMET)- აეროდრომზე მიმდინარე რეგულარული მეტეოროლოგიური ცნობების (METAR) სპეციალური მეტეოროლოგიური ცნობების (SPECI), აეროდრომზე პროგნოზების (TAF), ინფორმაცია SIGMET-ის, AIRMET-ის, საჰაერო ხომალდიდან სპეციალური შეტყობინებების მიწოდება მონაცემების გადამცემი ხაზით;

მ) ზონალური ნაოსნობა (RNAV) - აერონაოსნობის მეთოდი, რომელიც საშუალებას აძლევს საჰაერო ხომალდს ფრენა განახორციელოს ნებისმიერი სასურველი ტრაექტორიით, სახმელეთო ან სათანამდგავრო სანავიგაციო საშუალებების მოქმედების არეში ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობების ფარგლებში ან მათი კომბინაციით. შენიშვნა: ზონალური ნაოსნობა მოიცავს სანავიგაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებულ ნაოსნობას, ასევე სხვა სახის ფრენების შესრულებას, რომელსაც მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის განმარტება არ მოიცავს;

ნ) კავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“ (CPDLC) მონაცემთა გადაცემის ხაზით - კავშირგაბულობის საშუალება, მონაცემთა გადაცემის ხაზის გამოყენებით, მეთვალყურესა და პილოტს შორის საჰაერო მოძრაობის მართვის უზრუნველყოფად;

ო) კალენდარი - დროის დისკრეტული ათვლის სისტემა, რომელიც წარმოადგენს დროის ერთი დღიანი განსაზღვრის საფუძველს (ISO 19108*);

პ) კრებულის დამატება - კრებულში არსებული ინფორმაციის დროებითი ცვლილება, რომელიც გამოქვეყნებულია სპეციალური გვერდების სახით;

ჟ) კრებულის ცვლილება - კრებულში არსებული ინფორმაციის გრძელვადიანი ცვლილება;

რ) მარშრუტზე ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე - მარშრუტის მონაკვეთზე ფრენის აბსოლუტური სიმაღლე, რომელიც უზრუნველყოფს შესაბამისი სააერონაოსნო საშუალებების და სმმ-ს კავშირგაბულობის საშუალებების სიგნალების ადეკვატურ მიღებას, შესაბამება საჰაერო სივრცის სტრუქტურას და უზრუნველყოფს საჭირო მანძილს დაბრკოლებებამდე;

ს) მარშრუტის ფაზა - შუალედური დაფრენის გარეშე ფრენის მარშრუტი ან მარშრუტის ნაწილი;

ტ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) - ზონალური ნაოსნობა, დაფუძნებული სმმ მარშრუტზე,



ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის სქემაზე ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ს მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე;

უ) სააერონავიგაციო სპეციფიკაცია – აერონავიგაციის პირობებში საჰაერო ხომალდთან და საფრენოსნო ეკიპაჟთან მოთხოვნების ერთობლიობა ფრენების განხორციელების უზრუნველსაყოფად, დაფუძნებული მახასიათებლებზე, დადგენილი საჰაერო სივრცის პირობებში;

ფ) სამანევრო არე - აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის;

ქ) სანავიგაციო მომსახურება - მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს სხ-ს ეფექტურ და უსაფრთხო სახელმძღვანელო ინფორმაციით ან პოზიციის შესახებ მონაცემებით, ერთი ან მეტი სანავიგაციო საშუალების გამოყენებით;

ღ) თავდაცვის ამოცნობის არე - განსაზღვრული ზომის სპეციალურად დანიშნული საჰაერო სივრცე, სადაც სხ-ი ვალდებულია დამატებით შეასრულოს სპეციალური საიდენტიფიკაციო ან/და შეტყობინების პროცედურები;

ყ) სმმ-ს სარადიოლოკაციო მომსახურება - ტერმინი, რომელიც გამოიყენება სმმ-ს სარადიოლოკაციო სისტემის მომსახურების აღსანიშნავად;

შ) სმმ-ს სარადიოლოკაციო სისტემა - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მაუწყებლობის რეჟიმში (ADS-B), პირველადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორი (PSR), მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორი ან საჰაერო ხომალდების ამოსაცნობი სხვა რომელიმე მსგავსი სახმელეთო სისტემა;

ც) სნოუტამი (SNOWTAM) - ნოტამის სპეციალური სერია, განკუთვნილი სამიმოსვლო არეში თოვლის სახიფათო მდგომარეობის, ყინულის, თოვლჭყაპის ან დამდგარი წყლის არსებობის ან გაუქმების შესახებ ინფორმაციის, რომელიც მნიშვნელოვანია სხ-თვის.

ძ) ფრენისწინა ინფორმაციის ბიულეტენი - ფრენის წინ მომზადებული ოპერატიული მნიშვნელობის მოქმედი ნოტამები;

წ) ხარისხის დამოწმება - ხარისხის მართვის ნაწილი, რომელიც ასახავს ხარისხის მოთხოვნებთან შესაბამისობას (ISO 9000);

ჭ) ჰაერსანავიგაციო ინფორმაციის მართვა - ჰაერსანავიგაციო ინფორმაციის დინამიური და კომპლექსური მართვა მხარეებს შორის ხარისხით დამოწმებული ციფრული ჰაერსანავიგაციო მონაცემების უზრუნველყოფის და გადაცემის მიზნით;

ხ) ჰაერსანავიგაციო ინფორმაციის ცირკულარი (შემდგომ ცირკულარი) - შეტყობინება, რომელიც არ ექვემდებარება ნოტამის ან კრებულის სახით გავრცელებას, მაგრამ ეხება ფრენების უსაფრთხოებას, საჰაერო ნავიგაციას, ტექნიკურ, ადმინისტრაციულ ან სამართლებრივ საკითხებს;

2. ამ წესში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **AFS** - სააერონავიგაციო ფიქსირებული კავშირგაბმულობის მომსახურება;

ბ) **AIS** - სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახური;

გ) **ATS** - საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;

დ) **CNS** - კავშირგაბმულობის, სანავიგაციო და სარადიოლოკაციო მომსახურება;

ე) **NIL** - ინფორმაცია არ არის ან არაფერია წარსადგენი/გადასაცემი;

ვ) **MET** - მეტეოროლოგიური სამსახური;

ზ) **SAR** - საძებნ-სამაშველო სამსახური;



თ) UTC - კოორდინირებული უნივერსალური დრო;

ი) VOR - წრიული რადიოშუქურა.

3. ამ წესში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს აქვთ საქართველოს საჰაერო კოდექსით და „ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბრის №471 დადგენილებით განსაზღვრული მნიშვნელობები.

მუხლი 4. სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურის უფლება-მოვალეობები

1. სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახური (შემდგომში – სამსახური) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებას ახორციელებს ამ წესის მოთხოვნების და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (შემდგომში: ICAO) ოფიციალური გამოცემის Doc. 8126 (ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების სახელმძღვანელო) და Doc. 8400 (ICAO-ს აბრევიატურები და კოდები) მოთხოვნების დაცვით.

2. სამსახური ვალდებულია ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების მიზნით, გააჩნდეს:

ა) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მართვის რესურსები და პროცესები, რომელიც საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებისათვის უზრუნველყოფს ხარისხიანი ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის დროულ შეგროვებას, დამუშავებას, შენახვას, ინტერგირებას, გაცვლას და მიწოდებას;

ბ) ხარისხის მართვის სისტემა;

გ) საჭირო ადამიანური და ფინანსური რესურსები;

დ) კვალიფიციური პერსონალი;

ე) საჭირო ტექნიკური უზრუნველყოფა, როგორცაა ავტომატიზირებული სისტემები, აღჭურვილობა და სხვა;

ვ) „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“, რომელიც აღწერს სამსახურის მიერ მომსახურებისთვის დადგენილ პროცესებს და პროცედურებს ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების მიზნით. „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“, რომელიც შეიძლება შეიქმნას ძირითადი დოკუმენტის ან/და ცალკეული დოკუმენტების კრებულის სახით, ექვემდებარება მუდმივ განახლებას და სულ მცირე უნდა შეიცავდეს:

ვ.ა) სამსახურის ორგანიზაციულ სტრუქტურას, მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირების სახელის, გვარის, თანამდებობის, მოვალეობების და პასუხისმგებლობების მითითებით;

ვ.ბ) საჭირო საკადრო რესურსების გამოთვლას;

ვ.გ) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების პროცესის აღწერას;

ვ.დ) პერსონალის კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესის აღწერას;

ვ.ე) ტექნიკური საშუალებების ჩამონათვალი, რომელიც გამოიყენება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებისთვის;

ვ.ვ) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების პროცესში არსებული თითოეული პოზიციისთვის ფუნქციების და პასუხისმგებლობების ჩამონათვალი;

ვ.ზ) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებისთვის საჭირო ინფორმაციის/მონაცემების მიღების პროცესის აღწერას;

ვ.თ) ჩანაწერების შენახვის პროცესის აღწერას;

ვ.ი) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებისთვის მესამე პირის მოწვევის პროცესის აღწერას;

ვ.კ) არსებული პროცედურების, ინსტრუქციების, სახელმძღვანელო მასალების ჩამონათვალი.

3. სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს პერსონალის თავისუფალი წვდომა:



ა) ნორმატიულ აქტებზე;

ბ) სახელმძღვანელო დოკუმენტებზე;

გ) ინსტრუქციებზე და სხვა ნებისმიერ დოკუმენტაციაზე, რომელიც უკავშირდება სამსახურის საქმიანობის სფეროს.

4. სამსახურს უნდა გააჩნდეს ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტით დადგენილ დოკუმენტებში შესწორებების შეტანის და მუდმივი განახლების პროცესი, რომელიც უზრუნველყოფს დოკუმენტების:

ა) მოქმედი ვერსიის ადვილად განსაზღვრას;

ბ) ცვლილებების კონტროლს.

5. სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებაში ჩართული პირებისათვის, მათთვის საჭირო საექსპლუატაციო მოთხოვნების შესაბამის ფორმაში, მათ შორის:

ა) ფრენების განხორციელებაში ჩართული პერსონალის, მათ შორის სხ-ის ეკიპაჟის, ფრენის დაგეგმვის და საპილოტო საწაფების საექსპლუატაციო მოთხოვნებს;

ბ) საფრენოსნო-საინფორმაციო და ფრენისწინა ინფორმაციით მომსახურებაზე პასუხისმგებელი ორგანოს საექსპლუატაციო მოთხოვნებს.

შენიშვნა: საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებაში ჩართული პირების შესახებ ინფორმაცია მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc. 9854-ში (გლობალური საჰაერო მოძრაობის მართვის ოპერატიული კონცეფცია)

6. სამსახური იღებს ჰაერსანაოსნო მონაცემებს და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციას:

ა) სხვა ქვეყნების სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურებისგან;

ბ) სხვა ხელმისაწვდომი წყაროდან.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გავრცელებამდე, სამსახური ახორციელებს მისი სიზუსტის შემოწმებას. იმ შემთხვევაში, თუ ვერ ხორციელდება სხვადასხვა წყაროებიდან მოწოდებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სიზუსტის შემოწმება, შესაბამისი ინფორმაციის გავრცელებისას ნათლად უნდა მიეთითოს აღნიშნულის თაობაზე.

8. სამსახური აწვდის ჰაერსანაოსნო მონაცემებს და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციას სხვა ქვეყნების სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურებს და თუ არსებობს ასეთის შესაძლებლობა, ამყარებს პირდაპირ კავშირს სხვა ქვეყნის სამსახურებთან.

9. სამსახური უზრუნველყოფს 24 საათიან მომსახურებას.

10. სამსახური უფლებამოსილია:

ა) უსასყიდლოდ გადასცეს ICAO-ს ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის ყოველი ელემენტის თითო ასლზე მეტი მასთან დადებული შეთანხმების შესაბამისად.

ბ) შესაბამისი სასყიდლით გადასცეს ICAO-ს არა ხელშემკვრელ სახელმწიფოს და სხვა ორგანიზაციებს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის ელემენტები მათთან დადებული ცალკე შეთანხმების შესაბამისად.

მუხლი 5. ხარისხის მართვის სისტემა

1. სამსახურს უნდა გააჩნდეს ხარისხის მართვის სისტემის საერთაშორისო სტანდარტის ISO 9000 მოთხოვნებთან შესაბამისობის სერტიფიკატი.

2. სამსახურს უნდა გააჩნდეს ხარისხის მართვის პოლიტიკა, პროცესები და პროცედურები, რომელიც მოიცავს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების ყველა ეტაპს.

3. ხარისხის მართვის სისტემის ფარგლებში, სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს:



ა) პერსონალის კომპეტენციის, ცოდნის და უნარების განსაზღვრა მასზე დაკისრებულ თითოეულ ფუნქციასთან დაკავშირებით;

ბ) პერსონალისთვის შესაბამისი სწავლებების ჩატარება, რომელიც სულ ცოტა მოიცავს:

ბ.ა) საწყისი სწავლებას, რომელიც ასევე მოიცავს პრაქტიკულ სწავლებას (სამუშაო ადგილზე სწავლება) და ტარდება გამოცდილი პერსონალის ზედამხედველობის ქვეშ, რომელსაც გავლილი აქვს ამ პუნქტით განსაზღვრული სწავლებები და გააჩნია მინიმუმ ხუთ წლიანი გამოცდილება. პრაქტიკული სწავლება მიმართულია საწყისი სწავლების დროს მიღებული ცოდნის სამუშაო გარემოში ათვისებისკენ და უზრუნველყოფს პერსონალის დამოუკიდებლად მუშაობას;

ბ.ბ) განმეორებით სწავლებას, რომელიც ტარდება მინიმუმ სამ წელიწადში ერთხელ და მიმართულია პერსონალის კვალიფიკაციის შენარჩუნებისკენ;

ბ.გ) სპეციალიზირებულ სწავლებას, რომელიც მიმართულია ახალი ფუნქციების, სტანდარტების და ტექნოლოგიების ათვისებისკენ;გ) პერსონალის კომპეტენციის შენარჩუნება;

დ) პერსონალის კვალიფიკაციის დადასტურება შესაბამისი ჩანაწერებით;

ე) საწყისი და პერიოდული შეფასებების შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს პერსონალის კომპეტენციის შენარჩუნების შეფასებას. სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს აღნიშნული შეფასებების შედეგების მიხედვით შესაბამისი ქმედებების განხორციელება.

ვ) ჰაერსანაოსნო მონაცემების მიკვლევადობა გამოქვეყნებულ ინფორმაციაში ნებისმიერი ხარვეზის ან/და უზუსტობების და ამ წესის მოთხოვნებთან ნებისმიერი შეუსაბამობის მიზეზის დადგენისთვის, კორექტირებისა და მომხმარებლის ინფორმირებისთვის;

ზ) გამოქვეყნებულ ინფორმაციაში ნებისმიერი ხარვეზის ან/და უზუსტობების და ამ წესის მოთხოვნებთან ნებისმიერი შეუსაბამობის აღრიცხვის, მოკვლევის, კორექტირების და შეტყობინების პროცედურის დანერგვას და შენარჩუნებას, რომელიც სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ზ.ა) მომხმარებლების ინფორმირებას;

ზ.ბ) ინფორმაციის დაუყოვნებელ ამოღებას მოხმარებიდან, თუ ხარვეზი ან შეუსაბამობა გავლენას ახდენს ან შეიძლება გავლენა იქონიოს საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოებაზე;

ზ.გ) ხარვეზის ან შეუსაბამობის შესწორებას.

თ) გამოვლენილი შეცდომის ან შეუსაბამობის წყაროს დადგენა და მისი განმეორების თავიდან აცილება, რაც მოიცავს:

თ.ა) შეცდომის ან შეუსაბამობის აღმოფხვრას;

თ.ბ) გამოსასწორებელი ღონისძიებების გატარებას, ნებისმიერი სხვა ინფორმაციის მთლიანობაზე ნეგატიური ზეგავლენის პრევენციის მიზნით.

ი) მომხმარებლებისთვის დადასტურება იმისა, რომ გავრცელებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია და ჰაერსანაოსნო მონაცემები შეესაბამება სიზუსტის, გარჩევადობისა და მთლიანობის ხარისხის მოთხოვნებს.

კ) ხარისხის დამოწმება შიდა აუდიტების ჩატარების გზით და მოთხოვნებთან შეუსაბამობების აღმოჩენის შემთხვევაში მაკორექტირებელი ქმედებების გატარება შეუსაბამობების მიზეზების აღმოფხვრის მიზნით. აუდიტის ნებისმიერი ქმედება უნდა იყოს შესაბამისად დოკუმენტირებული.

მუხლი 6. ადამიანური ფაქტორის ასპექტები

სამსახური ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის შედგენის, შინაარსის განსაზღვრის, დამუშავების და გავრცელების პროცესში, სადაც მოითხოვება ადამიანების ჩართულობა და მათ შორის ურთიერთქმედება, უზრუნველყოფს ადამიანური ფაქტორის მინიმუმამდე დაყვანას რისკების წინასწარი



განსაზღვრის და მათი თავიდან აცილების შესაბამისი პროცესებისა და პროცედურების დანერგვის გზით.

მუხლი 7. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულის შინაარსი

1. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებული (შემდგომში კრებული) შედგება:

ა) სამი ნაწილისგან (ზოგადი ნაწილი, მარშრუტის ნაწილი და აეროდრომების ნაწილი);

ბ) სექციებისგან და ქვესექციებისგან;

გ) პუნქტებად დაყოფილი მიმდინარე ინფორმაციისგან;

დ) უნიფიცირებული დასახელებების ცნობარისგან, რომელიც იძლევა სტანდარტიზებული ელექტრონული მონაცემების მოძიების და შენახვის შესაძლებლობას.

2. კრებულის სტრუქტურის და მისი შინაარსის მოთხოვნები მოცემულია ამ წესის პირველ დანართში.

3. კრებულის სტრუქტურით განსაზღვრული საავიაციო რუკების გავრცელება შესაძლებელია კრებულთან ერთად ან მის გარეშე.

4. სქემები, რუკები და დიაგრამები საჭიროების შემთხვევაში გამოიყენება კრებულის ცხრილების ან ტექსტის დამატების ან ჩანაცვლებისთვის.

მუხლი 8. ზოგადი მოთხოვნები კრებულის მიმართ

1. კრებული უნდა შეიცავდეს სარჩევის ცხრილს.

შენიშვნა: დიდი მოცულობის გამო ან მეტი მოხერხებულობის მიზნით კრებული შესაძლოა გამოქვეყნდეს ორ ან მეტ ტომად, თითოეული მათგანი უნდა მიუთითებდეს, რომ დანარჩენი ინფორმაცია ხელმისაწვდომია სხვა ტომ(ებ)ში.

2. კრებულში არ უნდა მეორდებოდეს ინფორმაცია.

3. კრებული უნდა გამოქვეყნდეს ჩანაცვლებადი ფურცლების სახით, თუ სრული კრებული არ გამოიცემა მოკლე ინტერვალებში.

4. კრებული უნდა იყოს დათარიღებული. იმ შემთხვევაში თუ კრებული გამოიცემა ჩანაცვლებადი ფურცლების სახით, მაშინ თითოეული გვერდი უნდა იყოს დათარიღებული. თარიღი, რომელიც შედგება დღის, თვის(სახელი) და წლისაგან, უნდა იყოს გამოქვეყნების ან ინფორმაციის ძალაში შესვლის ამსახველი.

5. კრებული უნდა შეიცავდეს კრებულის გვერდების საკონტროლო ჩამონათვალს, რომელზეც მოცემული უნდა იყოს თითოეული გვერდის/რუკის ძალაში შესვლის თარიღი. კრებულის გვერდების საკონტროლო ჩამონათვალი უნდა იყოს დათარიღებული.

6. კრებულის თითოეულ გვერდზე ნათლად უნდა ჩანდეს:

ა) კრებულის იდენტიფიცირება;

ბ) დაფარული ტერიტორია და საჭიროებისამებრ დაფარული ტერიტორიის ნაწილი;

გ) სახელმწიფოს და გამომშვები საწარმოს სახელწოდება;

დ) გვერდის ნომრები/რუკის სათაურები;

ე) უტყუარობის დონე, თუ ინფორმაცია არ არის სამსახურის მიერ დადასტურებული.

7. ფურცლის ზომა არ უნდა აღემატებოდეს 210 × 297 მმ, დიდი ფურცლები გამოიყენება იმ პირობით თუ ისინი იკეცება ზემოაღნიშნულ ზომაზე.

8. კრებულში შესული ცვლილებები ან/და ახალი ინფორმაცია უნდა იყოს აღნიშნული განსხვავებული სიმბოლოთი ან შენიშვნით.

9. მუდმივი ცვლილებები კრებულში უნდა გამოქვეყნდეს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის რეგულირების და კონტროლის პროცედურების შესაბამისად და უნდა იყოს მკაფიოდ განსაზღვრული აკრონიმით- AIRAC.



10. კრებულში ცვლილებების შეტანა ან მისი ხელახალი გამოცემა უნდა ხდებოდეს ისეთი რეგულარული ინტერვალებით, რომ შენარჩუნდეს ინფორმაციის აქტუალობა. ცვლილება კრებულში უნდა ხორციელდებოდეს მთლიანი გვერდის შეცვლით.

11. ამ მუხლის მე-10 პუნქტით განსაზღვრული ცვლილების რეგულარული ინტერვალი უნდა იყოს განსაზღვრული კრებულის ზოგად (GEN) ნაწილში.

12. კრებული, კრებულის ცვლილებები და დამატებები ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საერთაშორისო საკომუნიკაციო ქსელის საშუალებებით.

13. კრებულში არსებული ინფორმაციის ცვლილების, დამატების ან ცირკულარის სახით ინფორმაციის გამოქვეყნების მიზნით ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის წარდგენის ფორმა მოცემულია ამ წესის მე-6 დანართში.

მუხლი 9. კრებულის ცვლილება

1. მუდმივი ცვლილებები კრებულში უნდა გამოქვეყნდეს როგორც „კრებულის ცვლილება“.

2. კრებულის თითოეული ცვლილება უნდა იყოს დანომრილი თანმიმდევრული სერიული ნომრით.

3. კრებულის თითოეული ცვლილების გვერდი, თავფურცლის ჩათვლით, უნდა აჩვენებდეს გამოქვეყნების თარიღს.

4. კრებულის თითოეული AIRAC ცვლილების გვერდზე, თავფურცლის ჩათვლით, უნდა იყოს ასახული ცვლილების ძალაში შესვლის თარიღი. იმ შემთხვევაში, თუ ძალაში შესვლის საათი არის განსხვავებული ვიდრე 0000 UTC, თავფურცელზე უნდა იყოს ნაჩვენები ძალაში შესვლის საათიც.

5. კრებულის ცვლილება უნდა შეიცავდეს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის იმ ელემენტების სერიულ ნომრებს, რომლებიც შესულია ცვლილებაში.

6. კრებულის ცვლილების თავფურცელი უნდა შეიცავდეს მოკლე მითითებას ცვლილების არსზე.

7. იმ შემთხვევაში, თუ კრებულის ცვლილება არ ქვეყნდება დადგენილი ინტერვალით ან გამოქვეყნების თარიღით, უნდა იყოს გამოცემული და ნოტამით გავრცელებული NIL შეტყობინება.

მუხლი 10. კრებულის დამატება

1. დროებითი ხასიათის ცვლილებები (სამი თვე ან მეტი) და მოკლე ხანგრძლივობის ინფორმაცია, რომელიც შეიცავს ვრცელ ტექსტს და/ან გრაფიკას, უნდა გამოქვეყნდეს როგორც კრებულის დამატება.

2. კრებულის თითოეულ დამატებას უნდა მიენიჭოს სერიული ნომერი, რომელიც იქნება თანმიმდევრული და დაფუძნებული კალენდარულ წელზე.

3. კრებულის დამატების გვერდები უნდა დარჩეს კრებულში მანამ, სანამ ყველა ან ზოგიერთი მისი შემადგენელი ნაწილი რჩება ძალაში.

4. იმ შემთხვევაში, თუ შეცდომა დაფიქსირდება კრებულის დამატებაში ან როდესაც დამატების მოქმედების ვადა იცვლება, უნდა გამოქვეყნდეს ახალი დამატება.

5. იმ შემთხვევაში, თუ კრებულის დამატება ანაცვლებს ნოტამს, უნდა მიეთითოს ნოტამის სერიული ნომერი.

6. კრებულის მოქმედი დამატებების საკონტროლო სია უნდა გამოიცეს არა უმეტეს ერთთვიანი ინტერვალით. ინფორმაცია უნდა იყოს გამოცემული ყოველთვიურად ღია ტექსტით ამ წესის მე-15 მუხლის მე-19 პუნქტის შესაბამისად.

7. კრებულის დამატების გვერდები გარჩევადობის მიზნით უნდა იყოს ფერადი, სასურველია ყვითელი ფერის.

8. კრებულის დამატების გვერდები უნდა ინახებოდეს კრებულის დასაწყისში.

მუხლი 11. ცირკულარი

1. ცირკულარი უნდა იყოს შექმნილი იმ შემთხვევებში, როდესაც:

ა) არსებობს კანონმდებლობის, პროცედურების ან აღჭურვილობის ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ცვლილების გრძელვადიანი პროგნოზი;



ბ) აუცილებელია განმარტებითი ან/და სარეკომენდაციო ინფორმაციის გადაცემა ფრენების უსაფრთხოებისთვის;

გ) ინფორმაცია ან/და საკონსულტაციო ხასიათის შეტყობინება უკავშირდება ტექნიკურ, საკანონმდებლო ან/და ადმინისტრაციულ საკითხებს.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ინფორმაცია შეიცავს:

ა) სანავიგაციო პროცედურების, მომსახურების, ობიექტების ცვლილებების პროგნოზს;

ბ) ახალი სანავიგაციო სისტემების დანერგვას;

გ) საავიაციო მოვლენების/ ინციდენტების მოკვლევის შედეგად მიღებულ ინფორმაციას, რომელიც ზეგავლენას ახდენს უსაფრთხო ფრენაზე;

დ) ინფორმაციას საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის წესების დაცვის შესახებ;

ე) სამედიცინო საკითხებს, რომლებიც მნიშვნელოვანია პილოტებისთვის;

ვ) ფიზიკური საფრთხეების თავიდან ასაცილებლად გაფრთხილებას პილოტებისთვის;

ზ) ამინდის ზემოქმედებას ფრენებზე;

თ) ინფორმაციას საჰაერო ხომალდისთვის ახალი საფრთხეების შესახებ;

ი) ინფორმაციას საჰაერო გადაზიდვებზე;

კ) საკანონმდებლო მოთხოვნებს;

ლ) ეკიპაჟის ლიცენზირების პირობებს;

მ) საავიაციო პერსონალის ტრენინგს;

ნ) საკანონმდებლო მოთხოვნების გაუქმებას;

ო) კონსულტაციებს სპეციფიკური ტიპის აღჭურვილობის გამოყენების შესახებ;

პ) ახალ ან შესწორებულ საავიაციო რუკებს;

ჟ) კავშირგაბმულობის მოწყობილობის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას;

რ) დამატებით ინფორმაციას ხმაურის შემცირებაზე;

ს) ფრენის ვარგისობის არჩეულ დირექტივებს;

ტ) ნოტამის სერიის ან გავრცელების ცვლილებას, კრებულის დამატებებს ან მის შიგთავსში ან ფორმატში მნიშვნელოვან ცვლილებებს;

უ) ინფორმაციას თოვლის შესახებ;

ფ) სხვა მსგავსი შინაარსის ინფორმაციას.

3. ცირკულარი არ უნდა იყოს შექმნილი იმ შემთხვევებში, როდესაც ჰერსანაოსნო ინფორმაცია ეხება:

ა) კრებულის ცვლილების ან დამატების სპეციფიკაციით გათვალისწინებულ ინფორმაციას;

ბ) ნოტამის სპეციფიკაციით გათვალისწინებულ ინფორმაციას.

4. თოვლის შესახებ ინფორმაცია უნდა გამოქვეყნდეს სეზონურად, სულ მცირე ერთი თვით ადრე ზამთრის დადგომამდე და უნდა შეიცავდეს შემდეგს:



ა) აეროდრომების/ ვერტოდრომების ჩამონათვალს, სადაც გაწმენდითი სამუშაოები ჩატარდება:

ა.ა) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის და სამიმოსვლო ბილიკების სისტემების შესაბამისად; ან

ა.ბ) დაგეგმილი თოვლის საწმენდი სამუშაოები ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე;

ბ) ინფორმაციას ასაფრენ დასაფრენ ზოლის გაწმენდის შესახებ;

გ) SNOWTAM-ის გავრცელების სიების დაყოფა აეროდრომების/ვერტოდრომების მიხედვით ნოტამის ზედმეტი გავრცელების თავიდან ასაცილებლად;

დ) ზამთრის გეგმაში ცვლილების მითითებას, საჭიროების შემთხვევაში;

ე) გაწმენდითი აღჭურვილობის აღწერით სიას;

ვ) ჩამონათვალს იმისა თუ რა მიიჩნევა მინიმალურ კრიტიკულ თოვლად აეროდრომზე/ ვერტოდრომზე, საიდანაც იწყება ათვლა.

5. სამსახურმა უნდა შეარჩიოს ცირკულარი, რომელიც ექვემდებარება საერთაშორისო გავრცელებას.

6. თითოეულ ცირკულარს ენიჭება სერიული ნომერი. ის უნდა იყოს თანმიმდევრული და დაფუძნებული კალენდარულ წელზე.

7. იმ შემთხვევაში, თუ ცირკულარი წარმოდგენილია ერთზე მეტ სერიაში, თითოეული სერია უნდა აღინიშნოს ასობგერით.

შენიშვნა: ცირკულარი შეიძლება მოიცავდეს ტექსტსაც და დიაგრამასაც.

8. ცირკულარის თემების დიფერენციაცია და იდენტიფიკაცია უნდა განხორციელდეს ფერთა კოდის მიხედვით.

9. მოქმედი ცირკულარების საკონტროლო ჩამონათვალი გამოიცემა მინიმუმ წელიწადში ერთხელ.

მუხლი 12. ელექტრონული კრებული

1. ელექტრონული კრებულის სტრუქტურა, სექციები და ქვე-სექციები უნდა იყოს მატერიალური კრებულის სტრუქტურის მსგავსი და უნდა იძლეოდეს ამობეჭდვის საშუალებას.

2. ელექტრონული კრებული ხელმისაწვდომი უნდა იყოს როგორც მატერიალური (CD, DVD, და ა.შ) ასევე ინტერნეტის საშუალებით.

3. კრებული, კრებულის ცვლილებები, კრებულის დამატებები და ცირკულარი უნდა გამოქვეყნდეს ისეთი ფორმატით, რომლის ეკრანზე ჩვენება და დაბეჭდვა შესაძლებელია.

მუხლი 13. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის რეგულირება და კონტროლი

1. სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს ამ წესის დანართი N 7-ში მითითებული გარემოებების მიხედვით ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნება და მომხმარებლისთვის როგორც მატერიალური, ისე ელექტრონული ფორმით ხელმისაწვდომობა AIRAC-ის სისტემის ფარგლებში სულ მცირე 28 დღით ადრე ინფორმაციის ძალაში შესვლამდე. აღნიშნული ინფორმაცია არ უნდა იქნეს შეცვლილი ძალაში შესვლიდან მინიმუმ 28 დღით ადრე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ცვლილების შესახებ შეტყობინება არის დროებით და არ ეხება მოქმედების მთელ პერიოდს.

2. იმ შემთხვევაში, თუ ინფორმაცია არ არის წარმოდგენილი AIRAC-ის სისტემით დადგენილ თარიღამდე, უნდა იყოს გავრცელებული NIL შეტყობინება ნოტამით ან სხვა საშუალებით, არა უგვიანეს ერთი ციკლით ადრე AIRAC -ის თარიღამდე.

3. არ უნდა იყოს გამოყენებული ძალაში შესვლის სხვა თარიღი გარდა AIRAC-ის თარიღისა იმ დაგეგმილი ოპერატიული თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ცვლილებებისათვის, რომლებიც მოითხოვს კარტოგრაფიულ სამუშაოს და /ან სანავიგაციო მონაცემებთა ბაზის განახლებას.

4. AIRAC-ის სისტემით წარმოდგენილი ინფორმაცია დაბეჭდილი სახით ვრცელდება სამსახურის მიერ არანაკლებ მისი ძალაში შესვლამდე 42 დღისა იმისათვის რომ მომხმარებლამდე მიაღწიოს არანაკლებ 28



დღით ადრე.

5. ჰაერსანაოსნო მონაცემების ბაზის შექმნისას სამსახური მისი შინაარსის განახლების დროს, უნდა დარწმუნდეს, რომ ინფორმაციის ძალაში შესვლის თარიღი ემთხვევა AIRAC-ით დადგენილ თარიღს.

6. მნიშვნელოვანი ცვლილებები უნდა გავრცელდეს ინფორმაციის ძალაში შესვლამდე 56 დღით ადრე.

7 AIRAC-ით დადგენილი თარიღები 21 დეკემბრიდან 17 იანვრის შუალედში არ გამოიყენება მნიშვნელოვანი ცვლილებების ძალაში შესვლის თარიღად.

მუხლი 14. ნოტამის გამოცემა

1. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო და სამოქალაქო აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირი ნოტამის გამოცემის მიზნით სამსახურს აწვდიან ინფორმაციას ამ წესის N5 დანართში მოცემული ფორმის შესაბამისად, როდესაც:

ა) ამოქმედდება, დაიხურება ან მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება აეროდრომ(ებ)ის/ვერტოდრომ(ებ)ის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე;

ბ) ამოქმედდება, დაიხურება ან მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება სააერნაოსნო მომსახურებაში (AIS, ATS, CNS, MET, SAR, და ა.შ.).

გ) ამოქმედდება, დაიხურება ან მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება რადიოსანავიგაციო და მიწა-ჰაერი კავშირის ოპერატიულ შესაძლებლობებში, როგორცაა: მუშაობის შეწყვეტა და აღდგენა, სიხშირეების ცვლილება, გამოქვეყნებული სამუშაო საათების ცვლილება, იდენტიფიკაციის ცვლილება, ორიენტაციის (მიმართული საშუალებები) ცვლილება, ადგილმდებარეობის ცვლილება, სიმძლავრის 50 ან მეტ პროცენტამდე გაზრდა/შემცირება, მაუწყებლობის განრიგის ან შინაარსის ცვლილება, ან ნებისმიერი რადიოსანავიგაციო და მიწა-ჰაერი კავშირის მომსახურების არასაიმედო ან არარეგულარობა;

დ) ამოქმედდება, დაიხურება ან მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება ვიზუალურ სანავიგაციო საშუალებებში.

ე) შეწყდება ან განახლდება აეროდრომზე შუქტექნიკური სისტემის ძირითადი კომპონენტების მუშაობა;

ვ) ამოქმედდება, გაუქმდება ან მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება სააერნაოსნო მომსახურების პროცედურებში;

ზ) წარმოიშობა ან აღმოიფხვრება მნიშვნელოვანი დეფექტები/გაუმართაობა სამანევრო არეში;

თ) შეიცვლება ან შეიზღუდება საწვავ-საპოხი მასალები და ჟანგბადის ხელმისაწვდომობა;

ი) ამოქმედდება ან გაუქმდება ის არეები, მარშრუტები ან მათი ნაწილები, სადაც შესაძლებელია საჰაერო ხომალდისთვის გზის გადაჭრა და სადაც ავარიული 121.5 MHz სიხშირის მოსმენა აუცილებელია;

კ) გამოიყოფა, გაუქმდება და შეიცვლება ადგილმდებარეობის ინდიკატორები;

ლ) განხორციელდება მნიშვნელოვანი ცვლილება აეროდრომებსა და ვერტოდრომებზე არსებულ ავარიულ, სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონეში;

მ) შეიქმნება, გაუქმდება ან განხორციელდება მნიშვნელოვანი ცვლილებები თოვლის, თოვლჭყაპის, ყინულის, რადიოაქტიური მასალების, ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების, ვულკანური ფერფლის ამოფრქვევის ან სამანევრო არეზე წყლის სახით სახიფათო პირობებში;

ნ) გატარდება მოკლევადიანი საგანგებო ღონისძიებები, რომელიც გამოწვეულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ან შესაბამისი დამხმარე მომსახურების შეფერხებით ან ნაწილობრივი შეფერხებით.

2. ნოტამის გამოცემის საჭიროება შეიძლება წარმოიშვას ყველა იმ შემთხვევაში, რომელსაც შეუძლია ზეგავლენა მოახდინოს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაზე.

3. ნოტამით არ გადაიცემა შემდეგი სახის ინფორმაცია:

ა) საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო გადაადგილებას ხელს არ უშლის რუტინული მუშაობა ბაქანსა და



სამიმოსვლო ბილიკებზე;

ბ) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის მარკირებასთან დაკავშირებული სამუშაოები, თუ საჰაერო ხომალდი უსაფრთხოდ გადაადგილდება სხვა ხელმისაწვდომ ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე ან ხორციელდება აღნიშნული სამუშაოებისთვის განკუთვნილი აღჭურვილობის გატანა;

გ) აეროდრომების/ ვერტოდრომის სიახლოვეს დროებითი დაბრკოლების შესახებ, თუ იგი გავლენას არ ახდენს სხ-ის უსაფრთხო ოპერირებაზე;

დ) აეროდრომების/ვერტოდრომის განათების ნაწილობრივი გაუმართაობა თუ იგი გავლენას არ ახდენს სხ-ის უსაფრთხო ოპერირებაზე;

ე) მიწა-ჰაერის კავშირის ნაწილობრივი, დროებითი შეფერხება, როდესაც ცნობილია, რომ სათადარიგო სიხშირეები ხელმისაწვდომი და ოპერატიულია;

ვ) ბაქანზე მარშალინგის მომსახურებებსა და სატრანსპორტო საშუალებების სამოძრაო გზებზე კონტროლის ნაკლებობა;

ზ) აეროდრომის მდებარეობის დანიშნულების ან სხვა მიმთითებელი ნიშნების გაუმართაობა აეროდრომის სამანევრო არეზე;

თ) არაკონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებში პარაშუტით ხტომა ვიზუალური ფრენის წესებით, ხოლო კონტროლირებადში - ამისთვის განკუთვნილ ადგილებსა ან სახიფათო/აკრძალულ არეებში;

ი) მსგავსი ხასიათის სხვა დროებითი ინფორმაცია.

4. საჰაერო ნავიგაციის სისტემის, აღჭურვილობის ან საკომუნიკაციო საშუალებების გაუმართაობის შესახებ გამოცემული ნოტამი უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას აღნიშნული გაუმართაობების ხანგრძლივობის ან აღდგენის სავარაუდო დროის შესახებ.

5. როდესაც კრებულის ცვლილება ან დამატება ქვეყნდება AIRAC პროცედურების დაცვით, უნდა გამოქვეყნდეს ნოტამი, რომელშიც ასახული იქნება ცვლილების ან დამატების მოკლე აღწერილობა, ძალაში შესვლის თარიღი და დრო და ცვლილების ან დამატების საცნობარო ნომერი. აღნიშნული ნოტამი ძალაში შედის კრებულის ცვლილების ან დამატების ძალაში შესვლის დღეს და რჩება ფრენისწინა ინფორმაციის ბიულეტენში ძალაში შესვლიდან 14 დღის განმავლობაში.

მუხლი 15. ზოგადი მოთხოვნები ნოტამის მიმართ

1. ნოტამის ფორმატი უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის მე-2 დანართის მოთხოვნებს.
2. ნოტამის ტექსტი უნდა შეიცავდეს ICAO-ს მიერ დადგენილ აღნიშვნებს/უნიფიცირებულ ფრაზეოლოგიურ აბრევიატურებს, რომლებიც მინიჭებულია ICAO-ფორმატის ნოტამის კოდისთვის, ICAO აბრევიატურებს, ინდიკატორებს, განმსაზღვრელებს, სახმისებს, სიხშირეებს, ციფრებსა და ღია ტექსტს.

3. საერთაშორისო გავრცელებისთვის განკუთვნილი ნოტამი უნდა გადაიციმოდეს ინგლისურ ენაზე.

4. SNOWTAM-ის საშუალებით გადაიცემა ინფორმაცია აეროდრომის/ვერტოდრომის საფარზე, თოვლის, თოვლ-ჭყაპის, ყინვის ან წყლის დაგროვების შესახებ. SNOWTAM ფორმატი მოცემულია ამ წესის დანართი N3-ში.

5. ინფორმაცია, რომელიც ეხება ოპერატიული თვალსაზრისით მნიშვნელოვან ცვლილებას ვულკანურ აქტივობაში, ამოფრქვევას და/ ან ვულკანური ფერფლის ღრუბელს, უნდა ქვეყნდებოდეს ASHTAM -ის ფორმატით, ინფორმაცია ASHTAM-ის ფორმატის შესახებ მოცემულია ამ წესის დანართი N 4-ში.

6. ნოტამს ენიჭება სერია, რომელიც წარმოდგენილია ასობგერით და ოთხციფრიანი რიცხვით, დახრილი ხაზითა და წლის აღმნიშვნელი ორციფრიანი რიცხვით. ოთხციფრიანი ნომერი უნდა იყოს თანმიმდევრული და დაფუძნებული კალენდარულ წელზე.

შენიშვნა: ასობგერები A-დან Z-მდე, გამონაკლისია S და T, გამოიყენება ნოტამის სერიების იდენტიფიცირებისთვის.

7. თუ გამოცემული ნოტამი შეიცავს შეცდომას, ხდება შეცდომის შემცველი ნოტამის ჩანაცვლება ან ის



უქმდება და გამოიცემა ახალი ნოტამი.

8. იმ შემთხვევაში, თუ ახალი ნოტამი აუქმებს ან ანაცვლებს ნოტამს, უნდა იყოს მითითებული იმ ნოტამის სერია და ნომერი, რომელიც ნაცვლდება ან უქმდება. ორივე ნოტამის სერია, ადგილმდებარეობის ინდიკატორი და საგანი უნდა იყოს ერთი და იგივე. ერთი ნოტამი ანაცვლებს ან აუქმებს მხოლოდ ერთ ნოტამს.

9. ნოტამი უნდა ეხებოდეს მხოლოდ ერთ საკითხს ან საკითხის ერთ მდგომარეობას.

10. თითოეული ნოტამი უნდა იყოს ისე მოკლედ და მკაფიოდ შედგენილი, რომ არ წარმოიშვას სხვა დოკუმენტთან მიმართვის საჭიროება.

11. თითოეული ნოტამი გადაიცემა როგორც ცალკეული სატელეკომუნიკაციო შეტყობინება.

12. ნოტამი, რომელიც შეიცავს მუდმივი ხასიათის ან ხანგრძლივი მოქმედების დროებითი ხასიათის ინფორმაციას, ასევე უნდა შეიცავდეს შესაბამის მითითებას კრებულზე ან კრებულის დამატებაზე.

13. ნოტამის ტექსტში მითითებული ადგილმდებარეობის ინდიკატორები უნდა შეესაბამებოდეს ICAO Doc 7910 – „ადგილმდებარეობის ინდიკატორები“-ს.

14. არ უნდა იყოს გამოყენებული ადგილმდებარეობის ინდიკატორები შემოკლებული სახით.

15. თუ ადგილს არ აქვს მინიჭებული ICAO-ს ადგილმდებარეობის ინდიკატორი, ადგილმდებარეობის დასახელებისთვის გამოიყენება მისი სრული დასახელება.

16. მოქმედი ნოტამების საკონტროლო ჩამონათვალი გამოიცემა ნოტამის სახით AFS-ის გამოყენებით არანაკლებ, თვეში ერთხელ თითოეული სერიისთვის.

17. მოქმედი ნოტამების საკონტროლო ჩამონათვალი უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას კრებულის ბოლო ცვლილების, დამატების და სულ მცირე, საერთაშორისო გავრცელებისთვის განკუთვნილი ცირკულარების შესახებ.

18. მოქმედი ნოტამების საკონტროლო ჩამონათვალის გავრცელება ხდება იმ ფაქტიური ნოტამების სერიის გავრცელების შესაბამისად, რომლისთვისაც ის იქმნება. მკაფიოდ უნდა იყოს მითითებული ის, რომ შეტყობინება ატარებს მოქმედი ნოტამების საკონტროლო ჩამონათვალის ხასიათს.

19. ღია ტექსტით გადმოცემული მოქმედი ნოტამების ყოველთვიური ჩამონათვალი, რომელიც შეიცავს კრებულის ბოლო ცვლილებების, ცირკულარების და კრებულის დამატებების ჩამონათვალს, უნდა მიეწოდოს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის მომხმარებლებს საერთაშორისო საკომუნიკაციო ქსელის საშუალებით.

მუხლი 16. ნოტამის გავრცელება

1. ნოტამის მიწოდება კონკრეტული მომხმარებლისთვის ხორციელდება მოთხოვნის საფუძველზე.

2. ნოტამი უნდა იყოს მომზადებული ICAO-ს საკომუნიკაციო პროცედურების შესაბამისად.

3. ნოტამის გავრცელებისთვის, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს გამოყენებული AFS.

4. იმ შემთხვევაში, თუ ნოტამის გავრცელება ხორციელდება არა AFS-ის, არამედ სხვა საკომუნიკაციო საშუალების გამოყენებით, აუცილებელია ნოტამის შექმნის თარიღისა და დროის ექვსციფრიანი ჯგუფისა და ნოტამის შეტყობინების ორიგინატორის მითითება.

5. სამსახურმა უნდა განსაზღვროს საერთაშორისო გავრცელებისთვის განკუთვნილი ნოტამი.

შენიშვნა: საერთაშორისო გავრცელებისთვის შეიძლება გამოყენებულ იქნეს შერჩევითი გავრცელების სიები.

6. საერთაშორისო ნოტამის გაცვლა ნოტამ ოფისებს შორის უნდა ხორციელდებოდეს მხარეთა შეთანხმების შესაბამისად.

შენიშვნა: აეროდრომებს/ ვერტოდრომებს შორის შეიძლება განხორციელდეს SNOWTAM-ის პირდაპირი გაცვლის ღონისძიებები.



7. საერთაშორისო ნოტამ ოფისებს შორის ნოტამების გაცვლა შემდეგისდაგვარად, უნდა შემოიფარგლოს მიმღები სახელმწიფოების მოთხოვნებით ნოტამების ცალკეული სერიების გადაცემის გზით, რომლებიც, სულ მცირე ეხება საერთაშორისო და ადგილობრივ ფრენებს.

8. საერთაშორისო ნოტამ ოფისი უნდა იყოს დაკავშირებული AFS-თან და უნდა იძლეოდეს ამობეჭდვის საშუალებას.

9. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის ელემენტების მიწოდება/მიღების მიზნით საერთაშორისო ნოტამ ოფისს და საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს, საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურებას და აეროდრომებს/ვერტოდრომებს შორის კავშირი უნდა მყარდებოდეს AFS-ის მეშვეობით.

10. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაცვლისთვის ნებადართულია საზოგადოებრივი ინტერნეტის გამოყენება ორმხრივი/მრავალხრივი ან/და რეგიონალური საჰაერო ნავიგაციის შეთანხმების ფარგლებში.

შენიშვნა: ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაცვლისთვის საზოგადოებრივი ინტერნეტის გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემის Doc 9855 -ში (საზოგადოებრივი ინტერნეტის გამოყენება საავიაციო მიზნებისთვის).

11. სამსახურმა სატელეკომუნიკაციო საშუალებით გავრცელებული ნოტამის გამოცემისა და მიღების მიზნით უნდა უზრუნველყოს საექსპლუატაციო მოთხოვნების დაკმაყოფილება.

მუხლი 17. ფრენისწინა ინფორმაცია

1. სამოქალაქო აეროდრომებზე/ვერტოდრომებზე უნდა ხორციელდებოდეს ფრენების ოპერირებასთან დაკავშირებული პერსონალის უზრუნველყოფა აეროდრომების/ვერტოდრომების და მარშრუტის ფაზების შესახებ ფრენისწინა ინფორმაციით.

2. ფრენისწინა ინფორმაცია უნდა მოიცავდეს:

ა) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის ელემენტებს;

ბ) საავიაციო რუკებსა და სქემებს.

3. გაფრენის აეროდრომთან დაკავშირებით შესაძლებელია შემდეგი ხასიათის მიმდინარე დამატებითი ინფორმაციის მიწოდება:

ა) სარემონტო ან სამშენებლო სამუშაოების შესახებ მანევრირების ან მის უშუალოდ მოსაზღვრე არეზე;

ბ) მანევრირების არეს ნებისმიერი ნაწილის დაზიანების შესახებ, მონიშვნით, ან მის გარეშე, მაგ. ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ან სამიმოსვლო ბილიკის დაზიანებული ზედაპირი;

გ) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლებზე ან სამიმოსვლო ბილიკებზე თოვლის, ყინულის ან წყლის არსებობის შესახებ და მისი სიღრმე, ასევე მისი ზეგავლენა შეჭიდების კოეფიციენტზე;

დ) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლზე, სამიმოსვლო ბილიკზე ან მათ უშუალო სიახლოვეს თოვლის ნამქერის დაგროვების შესახებ;

ე) სამიმოსვლო ბილიკებზე ან მათ უშუალო სიახლოვეს გაჩერებული საჰაერო ხომალდის ან სხვა რომელიმე ობიექტის შესახებ;

ვ) სხვა დროებითი საფრთხეების არსებობის შესახებ;

ზ) ფრინველების შესახებ, რაც პოტენციურ საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოდ ოპერირებას;

თ) აეროდრომის განათების სისტემის, მათ შორის მიახლოების, ზღურბლის, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, სამიმოსვლო ბილიკის, დაბრკოლების აღმნიშვნელი, მანევრირების არეს გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი ადგილების აღმნიშვნელი განათების და აეროდრომის ელექტრომომარაგების სრულად ან ნაწილობრივ მწყობრიდან გამოსვლა/არარეგულარული მუშაობის შესახებ;

ი) SSR, ADS-B, ADS-C, CPDLC, D-ATIS, და D-VOLMET-ის, რადიო-სანავიგაციო მომსახურების, VHF აერომობილური არხების, RVR საკონტროლო სისტემების და სათადარიგო ელექტრო მომარაგების



მწყობრიდან გამოსვლის ან არასრულყოფილი ოპერირების შესახებ;

კ) ისეთი ჰუმანიტარული მისიების შესახებ როგორებიცაა, მაგალითად, გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ეგიდით მიმდინარე მისიები და სხვა შესაბამისი პროცედურებისა და შეზღუდვების მითითებით.

4. ოპერატიული მნიშვნელობის მქონე ნოტამები და სხვა გადაუდებელი ხასიათის ინფორმაცია, ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟებისთვის ღია ტექსტით გადმოცემული ფრენისწინა ინფორმაციის ბიულეტენის (PIB) სახით.

მუხლი 18. ფრენისწინა ინფორმაციის ავტომატიზირებული სისტემები

1. ფრენისწინა ინფორმაციის ავტომატიზირებული სისტემები გამოყენებული უნდა იყოს ოპერატიული პერსონალისათვის, მათ შორის საფრენოსნო ეკიპაჟების წევრებისთვის, ჰაერსანაოსნო მონაცემებისა და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მისაწოდებლად თვით-ინსტრუქტაჟის, ფრენის დაგეგმვისა და ფრენების საინფორმაციო მომსახურების მიღების მიზნით. მიწოდებული ინფორმაცია უნდა შესაბამებოდეს ამ წესის მე-17 მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. ფრენისწინა ინფორმაციის ავტომატიზირებული სისტემის თვით-ინსტრუქტაჟის საშუალებები ოპერატიული პერსონალისათვის, მათ შორის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის და სხვა საავიაციო პერსონალისათვის, უნდა უზრუნველყოფდნენ წვდომას სამსახურთან ტელეფონით ან სხვა სატელეკომუნიკაციო საშუალებით კონსულტაციის მიღების მიზნით. ამგვარი საშუალებების ინტერფეისი „ადამიანი-მანქანა“ უნდა უზრუნველყოფდეს მარტივ წვდომას ყველა შესაბამის ინფორმაციასა და მონაცემზე.

3. ფრენისწინა ინფორმაციის ავტომატიზირებული სისტემა თვით-ინსტრუქტაჟის, ფრენის დაგეგმვისა და ფრენის საინფორმაციო მომსახურების მიწოდების მიზნით უნდა:

ა) უზრუნველყოფდეს სისტემის მონაცემთა ბაზის უწყვეტ და დროულ განახლებას, ასევე ბაზაში არსებული მონაცემების ვალიდურობასა და ხარისხის მონიტორინგს;

ბ) უზრუნველყოფდეს ოპერატიული პერსონალისათვის, მათ შორის ეკიპაჟის წევრებისათვის, დაინტერესებული საავიაციო პერსონალისათვის და სხვა მომხმარებლებისათვის სისტემაზე წვდომას, რისთვისაც გამოყენებული უნდა იქნას შესაბამისი სატელეკომუნიკაციო საშუალებები.

გ) უზრუნველყოფდეს ჰაერსანაოსნო მონაცემების/ინფორმაციის მიწოდებას ბეჭდვითი სახით;

დ) იყენებდეს წვდომისა და ინფორმაციის მოთხოვნის პროცედურებს, რომლებიც დაფუძნებულია ICAO-ს ადგილმდებარეობის ინდიკატორების და აბრევიატურების შემცველი ღია ტექსტის გამოყენებაზე ან მენიუს მეშვეობით მართულ მომხმარებლის ინტერფეისზე ან სხვა შესაბამისი მექანიზმის გამოყენებაზე, იმის შესაბამისად თუ როგორია შეთანხმება სამოქალაქო ავიაციასა და შესაბამის მომსახურე პერსონალს შორის;

ე) უზრუნველყოფდეს სწრაფ რეაგირებას მომხმარებლის მიერ მოთხოვნილ ინფორმაციაზე.

4. იქ, სადაც ფრენისწინა ინფორმაციის ავტომატიზირებული სისტემა გამოიყენება მომსახურე პერსონალისათვის, მათ შორის ეკიპაჟის წევრებისა და სხვა საავიაციო პერსონალისათვის, ჰაერსანაოსნო და მეტეოროლოგიურ ინფორმაციაზე ჰარმონიზებული საერთო წვდომის უზრუნველსაყოფად, ჰაერსანაოსნო ინფორმაციისა და მონაცემების ხარისხსა და დროულობაზე პასუხისმგებელია სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახური, ხოლო მეტეოროლოგიური ინფორმაციის ხარისხზე პასუხისმგებელია მეტეოროლოგიური სამსახური.

მუხლი 19. ფრენის შემდგომი ინფორმაცია

1. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის პილოტი ფრენის ან მისი დასრულების შემდეგ აღმოაჩენს ნებიმიერი სახის ხარვეზს, რომელიც უკავშირდება სააერნაოსნო მომსახურებას, ამ მომსახურებასთან დაკავშირებულ ტექნიკურ საშუალებებს ან ფრინველების არსებობას, სხ-ის პილოტი ფრენის შემდგომი ინფორმაციის სახით აწვდის ამ ხარვეზის შესახებ ინფორმაციას სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს ან აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელ პირს.

2. სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო ან აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირი იღებს ფრენის შემდგომ ინფორმაციას და აწვდის მას სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფს მის გავრცელებას.

