

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №428

2019 წლის 4 სექტემბერი

ქ. თბილისი

საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის დამტკიცების შესახებ

მუხლი 1

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 49-ე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესი“.

მუხლი 2

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 25-ე მუხლის შესაბამისად, ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობის სახელმძღვანელოს დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 8 აგვისტოს №48 ბრძანება.

მუხლი 3

დადგენილება ამოქმედდეს 2020 წლის 1 იანვრიდან.

პირველი ვიცე-პრემიერი

გიორგი გახარია

საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესი

მუხლი 1. მიზანი და რეგულირების სფერო

1. „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის“ (შემდგომში – წესი) მიზანია საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და კანონმდებლობით დადგენილი წესების დაცვა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის (შემდგომში – სხ) გზის გადაჭრის რეგულირების გზით.
2. წესი არეგულირებს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის პროცესს და განსაზღვრავს ამ პროცესში ჩართული შესაბამისი უწყებების და პირების უფლება-მოვალეობებს.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) საბრძოლო მართვის ცენტრი – საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს თავდაცვის ძალების ავიაციისა და საჰაერო თავდაცვის სარდლობის ცენტრალური საკომანდო პუნქტის საბრძოლო მართვის ცენტრი (შემდგომში – საბრძოლო მართვის ცენტრი), რომელიც კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ფუნქციებთან ერთად ასრულებს საქართველოს საჰაერო სივრცეში სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გზის გადაჭრასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს და კოორდინაციას შესაბამის უწყებებთან.“;

ბ) ორიენტაციადაკარგული საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი, რომელიც მნიშვნელოვნად ასცდა მიმართულების მოცემულ ხაზს ან რომელიც იტყობინება ორიენტაციის დაკარგვას;

გ) ამოუცნობი საჰაერო ხომალდი – სხ, რომლის ფრენაც მოცემულ რაიონში მიმდინარეობს მეთვალყურეობის ქვეშ ან რომლის ფრენის შესახებაც ეცნობება მოცემულ რაიონის სმმ ორგანოს, მაგრამ რომლის კუთვნილებაც დადგენილი არ არის;

შენიშვნა: ერთი და იგივე სხ ერთდროულად შეიძლება განიხილებოდეს როგორც „ორიენტაციადაკარგული საჰაერო ხომალდი“ ერთი ორგანოს მიერ, და როგორც „ამოუცნობი საჰაერო ხომალდი“ მეორე ორგანოს მიერ.

დ) სხ-ის გზის გადაჭრა (გზის გადაჭრა) - სამოქალაქო სხ-ის იდენტიფიცირებისკენ ან შეჩერებისკენ



მიმართული ქმედება, მის მიერ საჰაერო სივრცეში სათანადო დოკუმენტაციის ან უფლებამოსილების გარეშე შეღწევამდე;

ე) საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი - პირი, რომელიც საქართველოს საჰაერო სივრცეში გზის გადაჭრის თაობაზე იღებს გადაწყვეტილებას.

მუხლი 3. გზის გადაჭრის პირობები

საქართველოს საჰაერო სივრცის დარღვევისა და საჰაერო მოძრაობის ორგანოს სათანადო მითითების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, სამოქალაქო სხ-ების გზის გადაჭრა ხორციელდება შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სხ-ის გზის გადაჭრა დაშვებულია მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევაში;

ბ) თუ გზის გადაჭრა დაწყებულია და აუცილებელია სხ-ის დაბრუნება დასახული მარშრუტის ხაზზე, გაყვანა საქართველოს საჰაერო სივრციდან, აკრძალული, შეზღუდული ან სახიფათო არეებიდან, ან უნდა გაიცეს ამ სხ-ის მითითებულ აეროდრომზე დაფრენის ბრძანება, გზის გადაჭრა ხორციელდება მხოლოდ სხ-ის ამოცნობის მიზნით;

გ) სხ-ის გზის გადაჭრა წვრთნის მიზნით დაუშვებელია;

დ) საქართველოს ტერიტორიაზე დაფრენის აუცილებლობისას, დაფრენის აეროდრომი უნდა აკმაყოფილებდეს აღნიშნული ტიპის სხ-ის უსაფრთხო დაფრენის მოთხოვნებს.

მუხლი 4. გზის გადაჭრის საჭიროების წარმომქმნელი გარემოებები

საქართველოს საჰაერო სივრცეში სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრა ხორციელდება იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) საბრძოლო მართვის ცენტრი:

ა.ა) სმმ-ის ორგანოებთან კოორდინირების გზით ვერ უზრუნველყოფს სხ-ის ამოცნობას, რომელიც შემჩნეულია საქართველოს საჰაერო სივრცეში ან მასში შესვლას აპირებს;

ა.ბ) სმმ-ის ორგანოებთან კოორდინირების გზით გამოავლენს, რომ სხ სათანადო ნებართვის გარეშე აპირებს შესვლას ან შევიდა საქართველოს საჰაერო სივრცის იმ არეში, სადაც სამოქალაქო სხ-ების ფრენები შეზღუდული ან აკრძალულია;

ა.გ) სმმ-ის ორგანოებთან კოორდინირების გზით გამოავლენს, რომ სხ-მა საქართველოს საჰაერო სივრცეში გადაუხვია სმმ-ის ორგანოს მიერ მითითებული ან ფრენის გეგმაში განსაზღვრული მარშრუტიდან და სმმ-ის სამარშრუტო ქსელს მოსცილდა გადახვევისთვის ცნობილი ან დასაბუთებული მიზეზის გარეშე;

ა.დ) სმმ-ის ორგანოებთან კოორდინირების შედეგად ვარაუდობს, რომ სხ ასრულებს უკანონო ფრენას და/ან აკრძალული ტვირთის გადაზიდვას ან პირთა უკანონო გადაყვანას, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მიზნებისა და საქართველოს კანონმდებლობის საწინააღმდეგოდ;

ბ) სხ საქართველოს საჰაერო სივრცეში შედის სათანადო ნებართვის გარეშე და არ ასრულებს შესაბამის მითითებებს დაფრენაზე ან საჰაერო სივრცის დატოვებაზე;

გ) სხ საქართველოს საჰაერო სივრცეში შედის იმ პუნქტებიდან ან მარშრუტებით, რომლებიც გადაფრენის ნებართვაში ან ფრენის გეგმით განსაზღვრული არ არის;

დ) სხ საფრთხეს უქმნის სხვა სხ-ებს ან საზოგადოებრივ უსაფრთხოებას.

მუხლი 5. იარაღის გამოყენებისაგან თავის შეკავება

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში მფრენი სამოქალაქო სხ-ის წინააღმდეგ იარაღის გამოყენება აკრძალულია, თუ აღნიშნული სხ არ წამოადგენს რეალურ საფრთხეს.

2. საქართველოს საჰაერო სივრცეში მფრენი სამოქალაქო სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად ტრასირებული ტყვიების გამოყენება აკრძალულია.



მუხლი 6. საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს ვალდებულებები

1. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო, საბრძოლო მართვის ცენტრის პერსონალისთვის და გზის გადამჭრელი სხ-ის ეკიპაჟებისთვის შეიმუშავებს სასწავლო პროგრამას.
2. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრის აღჭურვას ისეთი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს რადიოკავშირის მოსმენას ავარიულ სიხშირეზე 121.5 მჰც.
3. გზის გადაჭრის საწვრთნელი ფრენები ხორციელდება მხოლოდ სამხედრო სხ-ებით.
4. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრის და გზის გადამჭრელი საჰაერო ხომალდის აღჭურვას ისეთი რადიოსატელეფონო კავშირის მოწყობილობით, რომელიც აკმაყოფილებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1 ტომში განსაზღვრულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, რათა საბრძოლო მართვის ცენტრს ჰქონდეს გზაგადაჭრილ საჰაერო ხომალდთან კავშირის დამყარების შესაძლებლობა 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე.

მუხლი 7. საბრძოლო მართვის ცენტრის ვალდებულებები

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის და საქართველოს ტერიტორიაზე მისი დაფრენის გადაწყვეტილების მიღებაზე პასუხისმგებელია საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი.
2. საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი უნდა ფლობდეს ენას, რომელიც გამოიყენება საქართველოში რადიოსატელეფონო კავშირის დროს.
3. საბრძოლო მართვის ცენტრმა უნდა უზრუნველყოს ავარიული არხის უწყვეტი მოსმენა სამუშაო საათების განმავლობაში.

მუხლი 8. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის მოქმედებათა კოორდინირება

1. სმმ-ის ორგანო უზრუნველყოფს საჰაერო ოპერაციების მართვის ცენტრთან მჭიდრო თანამშრომლობას.
2. სმმ-ის ორგანოსა და საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შორის ფორმდება შეთანხმება, რომლის საფუძველზეც განხორციელდება ინფორმაციის ოპერატიული გაცვლა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო და შეუფერხებელი ფრენების უზრუნველსაყოფად.

შენიშვნა: სმმ-ის ორგანოსა და საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შორის დასადები შეთანხმების ნიმუში მოცემულია ამ წესის №1 დანართში.

3. სმმ-ის ორგანო და საბრძოლო მართვის ცენტრი შეიმუშავებენ პროცედურებს მოქმედებათა კოორდინირების უზრუნველსაყოფად.
4. იმ შემთხვევაში, თუ გზის გადაჭრა შეიძლება გახდეს საჭირო ან მიმდინარეობს, საბრძოლო მართვის ცენტრსა და სმმ-ის ორგანოებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს მოქმედებათა მჭიდრო კოორდინირება ყველა ფაზის დროს, რათა სმმ-ის ორგანოები სრულად იყვნენ ინფორმირებული მოვლენების განვითარებისა და გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ მოთხოვნილი ქმედებების შესრულების შესახებ.
5. სმმ-ის ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის მოქმედებათა მჭიდრო კოორდინირებით, ყველა ზომა იქნეს მიღებული სხ-ის კუთვნილების დასადასტურებლად და მისთვის ისეთი სანაოსნო მიმართვის უზრუნველსაყოფად, რომელიც საჭიროა გზის გადაჭრის აუცილებლობის თავიდან ასაცილებლად.

მუხლი 9. სმმ-ის ორგანოების კომპეტენცია

სმმ-ის ორგანო უზრუნველყოფს:

- ა) ნებისმიერი მიმოხილვითი/დაკვირვების სისტემებით იმ არეების აღჭურვას, სადაც გზის გადაჭრა შეიძლება გახდეს საჭირო;
- ბ) რადიოსატელეფონო კავშირის 121.5 მჰც სიხშირით აღჭურვას იმ არეების, სადაც გზის გადაჭრა შეიძლება



მუხლი 10. ინფორმაციის გამოქვეყნება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში

1. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო ასახავს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში პროცედურებს და ვიზუალურ სიგნალებს, რომლებიც გამოიყენება გზის გადაჭრის შემთხვევაში და უზრუნველყოფს მათ მუდმივ განახლებას.
2. სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან კოორდინირების საფუძველზე, ასახავს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) და ეროვნულ მოთხოვნებს შორის არსებულ სხვაობებს იკაოს შესაბამის მონაცემთა ბაზაში.
3. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო გადაწყვეტილების შემთხვევაში ასახავს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში ინფორმაციას იმის შესახებ, რომ გზის გადაჭრა არ განხორციელდება საქართველოს საჰაერო სივრცეში.
4. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო, სმმ-ის ორგანოსთან შეთანხმებით, განსაზღვრავს აეროდრომებს, რომლებსაც გზაგადაჭრილი სხ გამოიყენებს, თუ მისგან მოთხოვნილი იქნება დაფრენის შესრულება.

მუხლი 11. სმმ-ის ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის კავშირგაბმულობის საშუალებები

1. სმმ ორგანო აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი ტექნიკური საშუალებებით, რაც უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრთან ოპერატიულ და საიმედო კავშირს.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული კავშირის საშუალებამ უნდა უზრუნველყოს:
 - ა) არაუმეტეს 15 წამის განმავლობაში პირდაპირი ხმოვანი კავშირის დამყარება;
 - ბ) საჭიროებისას, ასოთსაბეჭდი კავშირის შემთხვევაში, ნაბეჭდი შეტყობინების გადაცემა რომ არ აღემატებოდეს 5 წუთს.
3. სმმ-ის ორგანოებსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის უნდა ხორციელდებოდეს ხმოვანი კავშირის ავტომატური ჩაწერა და აღნიშნული ინფორმაცია ინახებოდეს 30 დღის განმავლობაში.
4. სმმ-ის ორგანოებსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის უნდა დადგინდეს ხმოვანი კავშირის წარმოების ისეთი პროცედურები, რომელთა მიხედვით შესაძლებელი იქნება კავშირის დაუყოვნებლივ დამყარება ისეთი სასწრაფო გამოძახებების გადასაცემად, რომლებიც სხ-ის უსაფრთხოებასთანაა დაკავშირებული და, საჭიროებისას, ნაკლებად სასწრაფო გამოძახებების შეწყვეტა.

მუხლი 12. კავშირი „ჰაერი-მიწა“

სხ-ის გზის გადაჭრისას სხ-სა და გზისგადამჭრელ სხ-ს ან გზისგადამჭრელ სხ-სა და სმმ-ის ორგანოებს შორის რადიოსატელეფონო კავშირისთვის გამოიყენება მხოლოდ ავარიული სიხშირე (121.5 მჰც).

მუხლი 13. რადიოკავშირით გადასაცემი ფრაზები

თუ გზის გადაჭრისას რადიოკავშირი დამყარებულია, მაგრამ კავშირის განხორციელება საერთო ენაზე შეუძლებელია, მითითების, დასტურის და ძირითადი ინფორმაციის გადაცემა უნდა განხორციელდეს ამ წესის №2 დანართში მითითებული ფრაზების გამოყენებით, თითოეული ფრაზის ორჯერ გამეორებით.

მუხლი 14. სხ-ის გზის გადაჭრისას სმმ-ის ორგანოს მოქმედება

1. სმმ-ის ორგანო, როდესაც მისთვის ცნობილი ხდება მისი პასუხისმგებლობის რაიონში სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ, ვალდებულია დაუყოვნებლივ მიმართოს მოცემულ გარემოებებში ყველაზე შესაფერის ზომას, კერძოდ:
 - ა) შეეცადოს გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი კავშირის დამყარება რომელიმე არსებული საშუალების მეშვეობით, მათ შორის 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზეც, თუ ასეთი კავშირი ჯერ არ არის დამყარებული;
 - ბ) აცნობოს გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტს გზის გადაჭრის შესახებ;



გ) დაამყაროს კავშირი საბრძოლო მართვის ცენტრთან, რომელსაც ორმხრივი კავშირი აქვს გზის გადამჭრელ სხ-თან და მიაწოდოს მას სხ-ის შესახებ არსებული ინფორმაცია;

დ) საჭიროებისამებრ, განახორციელოს შეტყობინებების გადაცემა გზისგადამჭრელ სხ-ს ან საბრძოლო მართვის ცენტრსა და გზაგადაჭრილ სხ-ს შორის;

ე) საბრძოლო მართვის ცენტრთან მჭიდრო ურთიერთკავშირის შედეგად მიიღოს ყველა საჭირო ზომა გზაგადაჭრილი სხ-ის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;

ვ) თუ აღმოჩნდა, რომ სხ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონების ფარგლებს გასცდა, აცნობოს სმმ-ის იმ ორგანოებს, რომლებიც მეზობელ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონებს ემსახურებიან.

2. სმმ-ის ორგანო, როდესაც მისთვის ცნობილი ხდება, რომ საბრძოლო მართვის ცენტრის მიერ გზაგადაჭრილი სხ-საგან მოთხოვნილია დაფრენის შესრულება საქართველოს ტერიტორიაზე, იგი ვალდებულია, ვითარებიდან გამომდინარე, დაუყოვნებლივ განახორციელოს შესაბამისი ღონისძიება, კერძოდ:

ა) აცნობოს გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტს მითითებულ აეროდრომზე დაფრენის შესრულების აუცილებლობის შესახებ;

ბ) გზაგადაჭრილ სხ-ს მიაწოდოს მითითებულ აეროდრომამდე მიფრენისა და მასზე დაფრენისათვის საჭირო ინფორმაცია, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის დადგენილი სქემების ჩათვლით;

გ) საბრძოლო მართვის ცენტრის და გზაგადაჭრილი სხ-ის მოთხოვნების საფუძველზე, გასცეს შესაბამისი მითითებები, რომლებიც საჭიროა შესაბამის აეროდრომამდე ამ სხ-ის მიფრენის უზრუნველსაყოფად.

3. სმმ-ის ორგანო, რომლისთვისაც ცნობილი ხდება, რომ მისი პასუხისმგებლობის რაიონის მიღმა ხორციელდება სხ-ის გზის გადაჭრა, ვალდებულია, ვითარებიდან გამომდინარე, დაუყოვნებლივ განახორციელოს შესაბამისი ღონისძიება, კერძოდ:

ა) აცნობოს იმ საჰაერო სივრცის სმმ-ის ორგანოს, სადაც ხორციელდება გზის გადაჭრა და მიაწოდოს მას ყველა ხელმისაწვდომი ინფორმაცია, რომელიც ხელს შეუწყობს ამ სხ-ის ამოცნობას და მოსთხოვოს მას ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული ქმედებების შესრულება; და

ბ) განახორციელოს შეტყობინებების გადაცემა გზაგადაჭრილ სხ-სა და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, საბრძოლო მართვის ცენტრს ან გზისგადამჭრელ სხ-ს შორის.

მუხლი 15. გზაგადაჭრილი სხ-ის მოქმედება

1. გზაგადაჭრილი სამოქალაქო სხ-ის მეთაური ახდენს ვიზუალური სიგნალების იდენტიფიცირებას და რეაგირებს მათზე ამ წესის №3 დანართში მოყვანილი ფორმით.

2. გზაგადაჭრილმა სხ-მა დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) შეასრულოს გზისგადამჭრელი სხ-ის მითითებები, მოახდინოს ვიზუალურ სიგნალზე რეაგირება ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად;

ბ) შეძლებისდაგვარად, შეატყობინოს გზის გადაჭრის შესახებ სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;

გ) სცადოს/ეცადოს გზისგადამჭრელ სხ-თან ან საბრძოლო მართვის ცენტრთან რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე, გზაგადაჭრილი სხ-ის და მისი ფრენის ხასიათის დასახელებით;

დ) თუ სხ აღჭურვილია მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (შემდგომში – მმრლ) მიმღებ-მოპასუხეებით, A რეჟიმში დააყენოს კოდი 7700, თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები;

ე) თუ სხ აღჭურვილია ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობის საშუალებით (შემდგომში – ADS-B ან ADS-C-), დააყენოს მასზე შესაბამისი საავარიო რეჟიმი (ასეთის არასებობის შემთხვევაში), თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები.



3. თუ ნებისმიერი წყაროდან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული რაიმე მითითება განსხვავდება გზისგადამჭრელი სხ-სგან მიღებული ვიზუალური სიგნალებისგან, გზაგადაჭრილი სხ აგრძელებს გზისგადამჭრელი სხ-გან მიღებული ვიზუალური მითითებების შესრულებას და დაუყოვნებლივ მოითხოვს განმარტებას განსხვავების შესახებ.

4. თუ ნებისმიერი წყაროდან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული რაიმე მითითება განსხვავდება გზისგადამჭრელი სხ-ის მიერ რადიოსატელეფონო კავშირით გადმოცემული მითითებებისგან, მაშინ გზაგადაჭრილი სხ აგრძელებს გზისგადამჭრელი სხ-გან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული მითითებების შესრულებას და დაუყოვნებლივ მოითხოვს განმარტებას განსხვავების შესახებ.

5. სხ-ზე, რომელიც ასრულებს ფრენას იმ ტერიტორიაზე, სადაც არსებობს გზის გადაჭრის ალბათობა უნდა გააჩნდეთ გზის გადაჭრასთან დაკავშირებული პროცედურა, რომელიც, სულ მცირე, შეიცავს:

- ა) გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურის მოქმედების პროცედურებს, ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად;
- ბ) გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ების ვიზუალურ სიგნალებს, ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად.

შენიშვნა: პილოტების მირ გამოსაყენებელი ბარათების ნიმუშები მოცემულია ამ წესის №5 დანართში.

მუხლი 16. საბრძოლო მართვის ცენტრის მოქმედება

როგორც კი ცნობილი ხდება, რომ ხორციელდება სხ-ის გზის გადაჭრა, საბრძოლო მართვის ცენტრმა და გზისგადამჭრელმა სხ-მა:

ა) უნდა სცადონ ერთ ენაზე გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე, ისეთი მოსახმობების გამოყენებით, როგორებიცაა: “გზის გადაჭრის მართვა“ (INTERCEPT CONTROL), გზისგადამჭრელი (მოსახმობი) (INTERCEPTOR (call sign)) და “გზაგადაჭრილი საჰაერო ხომალდი“ (INTERCEPTED AIRCRAFT); და

ბ) თუ კავშირის დამყარება ვერ ხერხდება, უნდა სცადონ გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მიერ განსაზღვრულ სხვა სიხშირეზე ან სიხშირეებზე, ან სხვაგვარი კონტაქტის დამყარება შესაბამისი სმმ-ის ორგანო(ები)ს მეშვეობით.

მუხლი 17. საჰაერო ხომალდის გაფრთხილება ვიზუალური სიგნალების საშუალებით

ხმელეთიდან 10-წამიანი ინტერვალით გაშვებული მაშხალების ჯერი, რომლებიც აფეთქებისას იძლევა წითელ ან/და მწვანე ნათებას ან ვარსკვლავურ ნათებას, სხ-ს მიაჩნდება, რომ იგი შედის ან უახლოვდება ფრენისათვის შეზღუდულ ან აკრძალულ არეს და სხ-მა არ უნდა შეაღწიოს აღნიშნულ არეში.

მუხლი 18. „ჰაერი-ჰაერი“ ტიპის ვიზუალური სიგნალები

1. გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ების მიერ გამოსაყენებელი „ჰაერი-ჰაერის“ ტიპის ვიზუალური სიგნალები განსაზღვრულია ამ წესის №3 დანართში.

2. გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ს მეთაურმა ზედმიწევნით უნდა დაიცვას ამ წესის №3 დანართით განსაზღვრული მითითებები და მოახდინოს მეორე სხ-ის მიერ მიცემული სიგნალების სწორი ინტერპრეტაცია.

3. გზისგადამჭრელი სხ-ის პილოტი ვალდებულია განსაკუთრებული ყურადღება მიაქციოს გზაგადაჭრილი სხ-ის იმ სიგნალებს, რომლებიც მიუთითებს, რომ სხ იმყოფება გასაჭირში ან გადაუდებელ დახმარებას საჭიროებს.

მუხლი 19. გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მიერ შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის გამოყენება

მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილი გზისგადამჭრელი სხ-ის პილოტი ვალდებულია ჩაახშოს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ ინფორმაციის გადაცემა გზაგადაჭრილი სხ-ისაგან 20 საზღვაო მილზე ნაკლები მანძილის ფარგლებში.

მუხლი 20. საჰაერო ხომალდის ვიზუალური ამოცნობისათვის გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მიერ განხორციელებული მანევრები



სამოქალაქო სხ-ის ვიზუალური ამოცნობისათვის, გზისგადამჭრელი სხ ახორციელებს შემდეგ მანევრებს:

ა) ფაზა I. გზისგადამჭრელი სხ გზაგადაჭრილ სხ-ს უახლოვდება კუდის მხრიდან. როდესაც გზისგადამჭრელი წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტის მხედველობის არეში, ჩვეულებრივ, იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარცხენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ, და თავდაპირველად სხ-საგან არანაკლებ 300 მ-ის მანძილზე. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით, ჩვეულებრივ, ოდნავ ზევით და უკან. სიჩქარის და პოზიციის დაკავების შემდეგ სხ, საჭიროების შემთხვევაში, გადადის გზის გადაჭრის II ფაზაში.

ბ) ფაზა II. გზისგადამჭრელი ქვედანაყოფის წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ ფრთხილად იწყებს იმავე სიმაღლეზე გზაგადაჭრილ სხ-თან მიახლოებას, მაგრამ იმაზე ახლოს არა, რაც საჭიროა აუცილებელი ინფორმაციის მისაღებად. გზისგადამჭრელმა წამყვანმა სხ-მა ან ცალკეულმა გზისგადამჭრელმა სხ-მა უნდა გამოიჩინოს სიფრთხილე, რათა გზაგადაჭრილი სხ-ის ეკიპაჟსა და მგზავრებში არ გამოიწვიოს უარყოფითი რეაქცია, იმის გათვალისწინებით, რომ მანევრები, რომლებსაც გზისგადამჭრელი სხ ჩვეულებრივ ასრულებს გზის გადაჭრისას, სამოქალაქო სხ-ის ეკიპაჟსა და მგზავრებმა შეიძლება აღიქვან, როგორც საშიშროება. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით. ამოცნობის დასრულების შემდეგ, გზისგადამჭრელი სხ გამოდის გზაგადაჭრილ სხ-თან მიახლოების ზონიდან, როგორც ეს III ფაზითაა გათვალისწინებული.

გ) ფაზა III. გზისგადამჭრელი წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ ფრთხილად სცილდება გზაგადაჭრილ სხ-ს დამრეც პიკირებაში გადასვლით. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით და შემდეგ, წამყვან სხ-ს უერთდება.

შენიშვნა: ამ მუხლით განსაზღვრული ფაზები ვიზუალურად გამოსახულია ამ წესის №4 დანართში.

მუხლი 21. გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მანევრები გზაგადაჭრილი სხ-ის სანაოსნო მართვისათვის

1. თუ ამ წესის მე-20 მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტების ფაზებით გათვალისწინებული ამოცნობის მანევრების დასრულების შემდეგ ჩნდება გზაგადაჭრილი სხ-ის ფრენის მიმართულების ჩარევის აუცილებლობა, წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ, ჩვეულებრივ, იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარცხენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ, რათა გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაური ხედავდეს მისთვის მიცემულ ვიზუალურ სიგნალებს.

2. გზისგადამჭრელი სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაური აცნობიერებს გზის გადაჭრის ფაქტს და ადასტურებს მისთვის მიცემულ სიგნალებს. თუ ამ წესის №1 დანართის I სერიის სიგნალის მეშვეობით გზაგადაჭრილ სხ-თან კონტაქტის დამყარების მრავალჯერადი მცდელობები უშედეგოა, გამოიყენება სიგნალის მიწოდების სხვა მეთოდები, უკიდურესი ზომის სახით ფორსაჟის დროს წარმოქმნილი ვიზუალური ეფექტის ჩათვლით, მაგრამ იმ პირობით, რომ გზაგადაჭრილ სხ-ს საფრთხე არ შეექმნება.

3. საჭიროების შემთხვევაში, მეტეოროლოგიური პირობებისა ან მიდამოების რელიეფიდან გამომდინარე, წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარჯვენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ. ამ შემთხვევაში, გზისგადამჭრელი სხ-ის მეთაური მაქსიმალურად ცდილობს, რომ მისი სხ ყოველთვის იმყოფებოდეს გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურის მხედველობის არეში.

შენიშვნა: სანაოსნო მართვის მანევრები ვიზუალურად წარმოდგენილია ამ წესის №4 დანართში.

მუხლი 22. ყურადღების მიპყრობა ვიზუალური საშუალებების მეშვეობით

1. გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად გამოიყენება ამ წესის №3 დანართის I სერიის ვიზუალური სიგნალი. თუ ამ სიგნალის მეშვეობით გზაგადაჭრილ სხ-თან კონტაქტის დამყარების მრავალჯერადი მცდელობები უშედეგოა, გამოიყენება სიგნალის მიწოდების სხვა მეთოდები, უკიდურესი ზომის სახით ფორსაჟის დროს წარმოქმნილი ვიზუალური ეფექტის ჩათვლით, მაგრამ იმ პირობით, რომ გზაგადაჭრილ სხ-ს საფრთხე არ შეექმნება, მაგალითად, ისეთი, როგორიცაა თანამდევ კვალზე ტურბულენტობაში მოხვედრა.

2. დღისით გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად შეიძლება გამოიყენებოდეს ფერადი კვამლის გამომშვები პიროტექნიკური მოწყობილობები.

3. დღისით და ღამით, გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს მაღალსიმძლავრეანი იმპულსური (სტრობი) ნათურები, თუ ისინი გზისგადამჭრელ სხ-ზე დაყენებულია



შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით.

4. გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად ყველაზე უკიდურესი ზომის სახით შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ფორსაჟის მანევრი, მისი სიფრთხილით შესრულების პირობით.

მუხლი 23. გზაგადაჭრილი საჰაერო ხომალდისათვის ფრენის მიმართულების მითითება

1. გზაგადაჭრილი სხ-ის სანაოსნო მართვა და მასზე შესაბამისი ინფორმაციის გადაცემა ხორციელდება რადიოტელეფონით, თუ რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება შესაძლებელია.

2. გზაგადაჭრილი სხ-ისათვის ფრენის მიმართულების მითითებისას გასათვალისწინებელია ის, რომ იგი არ უნდა იქნეს წაყვანილი ისეთ პირობებში, სადაც ხილვადობა ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ მინიმუმზე ნაკლებია და მას არ უნდა მოეთხოვებოდეს ისეთი მანევრების შესრულება, რომლებიც უკვე არსებულ საფრთხეს გაამწვავებს იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის საექსპლუატაციო ეფექტურობა დაქვეითებულია.

3. იმ შემთხვევაში, თუ გზაგადაჭრილი სხ რეაგირებას არ ახდენს ვიზუალური სიგნალების ან რადიოტელეფონის მეშვეობით მისთვის მითითებების გადმოცემის მრავალჯერად მცდელობებზე, გზისგადაჭრილი სხ აგრძელებს გზაგადაჭრილი სხ-ზე თვალყურის დევნებას მანამ, სანამ იგი არ განახორციელებს დაფრენას ან საქართველოს საჰაერო სივრცეს არ დატოვებს. ინციდენტის შესახებ სრული ანგარიში მიეწოდება შესაბამის სხ-ის მარეგისტრირებელ სახელმწიფოს შემდგომი რეაგირებისათვის.

მუხლი 24. დასაფრენად საჭირო ინფორმაციით უზრუნველყოფა

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ს მოეთხოვება დაფრენის განხორციელება იმ ტერიტორიაზე, რომლის თავზეც იგი ფრენას ასრულებს, აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების განმახორციელებელი ორგანო დარწმუნდეს, რომ:

ა) მითითებული აეროდრომი მოცემული ტიპის სხ-ის უსაფრთხო დაფრენისათვის გამოსადეგია, განსაკუთრებით, თუ აეროდრომი სამოქალაქო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, ჩვეულებრივ, არ გამოიყენება;

ბ) მიდამოების ლანდშაფტი ხელსაყრელია წრეზე ფრენის, დასაფრენად შესვლის და მეორე წრეზე წასვლის მანევრების შესასრულებლად;

გ) გზაგადაჭრილი სხ-ის საწვავის მარაგი აეროდრომამდე საფრენად საკმარისია;

2. როდესაც სხ-ს მოეთხოვება უცნობ აეროდრომზე დაფრენის განხორციელება, სხ-ს უნდა ჰქონდეს საკმარისი დრო ამ აეროდრომზე დაფრენისათვის მოსამზადებლად.

3. მხოლოდ სხ-ის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას, თუ რამდენად უსაფრთხო იქნება დაფრენა, დასაფრენ-დასაფრენი ზოლის (შემდგომში ადზ) სიგრძისა და დაფრენის მომენტზე სხ-ის მასიდან გამომდინარე.

4. გზაგადაჭრილ სხ-ს, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის უსაფრთხოდ შესრულების მიზნით საჭირო ინფორმაციის გადაცემა ხორციელდება რადიოტელეფონით.

