

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №220

2013 წლის 22 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ

„სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართისა და „საქართველოს საჰაერო კოდექსის“ მე-9 მუხლის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები“.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალაღონია

ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები პრეამბულა

„ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები“ შემუშავებულია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის „სხ-ების საერთაშორისო საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვერტმფრენები“ შესაბამისად და მისი მიზანია ვერტმფრენების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ (შემდგომ - წესები) მოთხოვნები ვრცელდება ვერტმფრენებით კომერციული საერთაშორისო და შიდა გადაზიდვების შესრულებისას, თუ:

ა) ვერტმფრენი რეგისტრირებულია „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში“;

ბ) საქართველოში სერტიფიცირებული ვერტმფრენის ექსპლუატანტი (შემდგომ – ექსპლუატანტი) ასრულებს ფრენას უცხო სახელმწიფოს რეესტრში რეგისტრირებული ვერტმფრენით;

გ) უცხო სახელმწიფოს ვერტმფრენის ექსპლუატანტი საქართველოში ასრულებს ფრენას;

2. ამ „წესებით“ დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ – სააგენტო).

3. ეს წესები არ ვრცელდება ვერტმფრენებზე, რომლებიც ასრულებენ საავიაციო სამუშაოებს.

მუხლი 2. წესებში გამოყენებული შემოკლებები

„წესებში“ გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) სხ – საჰაერო ხომალდი;

ბ) გვფწ – განსაკუთრებული ვიზუალური ფრენის წესები;



- გ) გმს – გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე;
- დ) ვსხ – ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი სხ-ი;
- ე) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;
- ვ) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;
- ზ) კატ. – კატეგორია;
- თ) კგ – კილოგრამი;
- ი) კვ – კვანძი;
- კ) კმ – კილომეტრი;
- ლ) ლ – ლიტრი;
- მ) მ – მეტრი;
- ნ) ჰპ – ჰექტოპასკალი
- ო) მ. ბარი – მილიბარი;
- პ) მმ.ვწ.სვ. – ვერცხლისწყლის სვეტის სიმაღლე მილიმეტრობით;
- ჟ) მუს – მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლე;
- რ) რტს – რადიოტექნიკური საშუალებები;
- ს) სად – სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტი;
- ტ) სბ – სამიმოსვლო ბილიკი;
- უ) სდ – სასწავლო დაწესებულება;
- ფ) სეს – საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;
- ქ) სთ – საათი;
- ღ) სისა – საფრენოსნო ინფორმაციის საბორტო აღმრიცხველი;
- ყ) სმ – სანტიმეტრი;
- შ) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;
- ჩ) სმპ – სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები;
- ც) სტმ – საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;
- ძ) სფწ – სახელსაწყო ფრენის წესები;
- წ)ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;
- ჭ) ტმ – ტექნიკური მომსახურება;
- ხ) უკზ – უსაფრთხოების კიდური ზოლი;



ჯ) ფტ – ფუტი;

ჰ) წთ – წუთი;

ჰ¹) ფშს – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

ჰ²) ლქსს – ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე;

ჰ³) შმნ – შექმმლავრი ნათურები;

ჰ⁴) შმრს – შორეული მიმყვანი რადიოსადგური;

ჰ⁵) ACAS - შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;

ჰ⁶) ADRS–საბორტო მონაცემების თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ⁷) ADS – ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

ჰ⁸) ADS-C – საკონტრაქტო ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

ჰ⁹) AEO – ყველა მუშა ძრავი;

ჰ¹⁰) AIG – საავიაციო მოვლენების მოკვლევა და თავიდან აცილება;

ჰ¹¹) AIR–ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი;

ჰ¹²) AIRS –ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ¹³) AOC – საავიაციო ოპერატიული კონტროლი;

ჰ¹⁴) AOC – ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;

ჰ¹⁵) ASE – სიმაღლის საზომი სისტემის ცდომილება;

ჰ¹⁶) ASIA/PAC – აზიის/წყნარი ოკეანის რეგიონი;

ჰ¹⁷) ATS - საჰაერო მიმოსვლის მომსახურება;

ჰ¹⁸) CARS – კაბინის ბგერითი მდგომარეობის თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ¹⁹) CDL – კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი;

ჰ²⁰) CFIT – გამართული სხ-ს დედამიწასთან შეჯახება;

ჰ²¹) CPDLC – რადიოკავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“, მონაცემების გადაცემის ხაზით;

ჰ²²) CVR – კაბინის საუბრის თვითჩამწერი;

ჰ²³) DA- გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;

ჰ²⁴) DA/H – გადაწყვეტილების მიღების სრული/ფარდობითი სიმაღლე;



3²⁵) D-FIS –საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, მონაცემების გადაცემის ხაზით;

3²⁶) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

3²⁷) DLR –მონაცემთა გადამცემი ხაზის თვითჩამწერი;

3²⁸) DLRS –მონაცემთა გადამცემი ხაზის თვითჩამწერი სისტემა;

3²⁹) DME – მანძილის საზომი აღჭურვილობა;

3³⁰) ECAM – ელექტრონული ცენტრალიზებული საბორტო მონიტორი;

3³¹) EDTO – სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა;

3³²) EFIS – სხ-ს საპილოტაჟო აღჭურვილობის ელექტრონული სისტემა;

3³³) EGT – გამონაბოლქვი აირების ტემპერატურა;

3³⁴) EICAS – ძრავის მუშაობის ინდიკაციისა და ეკიპაჟის გაფრთხილების სისტემა;

3³⁵) ELT – საავარიო მიმყვანი გადამცემი;

3³⁶) ELT(AD) – ავტომატურად განშლადი ELT;

3³⁷) ELT(AF) - ავტომატური ფიქსირებული ELT;

3³⁸) ELT(AP) – ავტომატური მობილური ELT;

3³⁹) ELT (S) – საავარიო-სამაშველო ELT;

3⁴⁰) EPR – ძრავში წნევის მატების ხარისხი;

3⁴¹)EVS– ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა;

3⁴²) FDR – საფრენოსნო მონაცემების თვითჩამწერი;

3⁴³) FL – ფრენის ეშელონი;

3⁴⁴) FRMS – დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა;

3⁴⁵) HUD – კოლიმატორული ინდიკატორი;

3⁴⁶) QFE – ფარდობითი სიმაღლე;

3⁴⁷) QNH – სრული სიმაღლე;

3⁴⁸) DA – გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;

3⁴⁹) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

3⁵⁰) MDA/H – დაშვების მინიმალური სრული/ფარდობითი სიმაღლე;



3⁵¹) MEL – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (ა/კ-ის მიერ დადგენილი);

3⁵²) MMEL – მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი(სეს-ით);

3⁵³) NOTAM – შეტყობინება მფრინავთათვის;

3⁵⁴) OCA/H – დაბრკოლებების გადაფრენის სრული/ფარდობითი სიმაღლე;

3⁵⁵) PBN – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;

3⁵⁶) RCP – კავშირის საჭირო მახასიათებლების ტიპი;

3⁵⁷) RNAV –ზონალური ნაოსნობა;

3⁵⁸) RVR – ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;

3⁵⁹) RVSM – ემელონირების შემცირებული ვერტიკალური მინიმუმი;

3⁶⁰) TLS – უსაფრთხოების მისაღწევი დონე;

3⁶¹) TVE – სიმაღლის ჯამური ცდომილება;

3⁶²) NVIS – ღამის ხედვის სისტემა;

3⁶³) NVG – ღამის ხედვის სათვალე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

მუხლი 3. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები

„წესებში“ გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს ამ წესის მიზნებისათვის აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **საჰაერო ხომალდი** – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ჰაერთან ურთიერთმოქმედების შედეგად ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთმოქმედების გამოკლებით. ამ წესის მიზნებისათვის სხ-ი გულისხმობს მხოლოდ ვერტმფრენს.

ბ) **ვერტმფრენი** - ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მდებარე, მბრუნავი ხრახნ(ებ)ით წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს.

გ) **ვერტოდრომი** – აეროდრომი ან ხმელეთზე ან ნაგებობაზე განთავსებული ადგილი, რომელიც, მთლიანად ან ნაწილობრივ, ვერტმფრენის ასაფრენ დასაფრენად და სამიმოსვლოდ არის განკუთვნილი.

შენიშვნა: 1. ყველა შემთხვევაში როცა ამ წესში იხმარება ტერმინი „ვერტოდრომი“, იგულისხმება რომ ეს ტერმინი ვრცელდება აგრეთვე აეროდრომებზე, რომლებიც ძირითადად განკუთვნილია თვითმფრინავების მომსახურებისათვის.

2. ვერტმფრენებს შეუძლიათ შეასრულონ ფრენები მოედნიდან ან მოედნებზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ვერტოდრომებს.

დ) **საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT)** - იმ აღჭურვილობის მიმართ გამოყენებული ზოგადი ტერმინი, რომელიც განსხვავებულ სიგნალებს გადასცემს გარკვეულ სიხშირეებზე და, გამოყენების სახეობისდა მიხედვით, შეუძლია ავტომატურად ამუშავება დარტყმის შედეგად ან ხელით. ELT შეიძლება იყოს ერთ-ერთი შემდეგი ტიპებიდან:

დ.ა) ავტომატურად განშლადი ELT(AD) – რომელიც უმოძრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, ავტომატურად ბრუნდება და ზოგიერთ შემთხვევაში აქტივირდება ზემოქმედებით და აგრეთვე



ჰიდოსტატიკურ სენსორებით. ასევე გათვალისწინებულია მექანიკურად მოზრუნება;

დ.ბ) ავტომატური ფიქსირებული ELT(AF) – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც მუდმივად არის დამაგრებული სხ-ზე;

დ.გ) ავტომატური მობილური ELT(AP) – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც უმოდრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, მაგრამ ადვილად მოსახსნელი;

დ.დ) საავარიო-სამაშველო ELT (S) – რომელიც იხსნება სხ-იდან, განლაგებული ისე, რომ ადვილად იყოს გამოყენებადი ავარიული სიტუაციის დროს და მექანიკურად შეიძლება მოვიდეს მოქმედებაში გადარჩენილების მიერ.

ე) ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები – ვერტოდრომით სარგებლობის შეზღუდვები შემდეგისათვის:

ე.ა) ასაფრენად, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ე.ბ) დასაფრენად, დასაფრენად ზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საექსპლუატაციო კატეგორიის შესაბამისი, გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

ე.გ) დასაფრენად, ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

ე.დ) დასაფრენად, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ვ) ვერტობანი - ღია ზღვაში მცურავ ან უძრავ ნაგებობაზე განთავსებული ვერტოდრომი.

ზ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე – დასაფრენად ზუსტად ან ვერტიკალური მიმართვით შესვლისათვის დადგენილი ის სიმაღლე, როცა უნდა დაიწყოს მეორე წრეზე წასვლა, თუ, დასაფრენად შესვლის გასაგრძელებლად, ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი არ დამყარდა.

შენიშვნა: 1. DH ზღვის დონიდან გამოითვლება, DA – ადზ-ის ზღურბლის დონიდან.

2. „ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი“ ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის ზონის მხედველობას დროის განმავლობაში, რომელიც საკმარისია პილოტის მიერ სხ–ს ადგილმდებარეობის და ფრენის ნომინალური ტრაექტორიასთან მისი ცვლილების სიჩქარის განსაზღვრისთვის. გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი (DH) სიმაღლის გამოყენებით III კატეგორიით ფრენისას ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტის დამყარება შეიცავს პროცედურების შესრულებას, რომელიც მითითებულია კონკრეტული წესებისა და ფრენის პირობებისათვის.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ორივე ცნებები გამოიყენება, შეიძლება გამოყენებული იყოს ფორმა „გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე“ და შემოკლება „DA/H“;

თ) დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლე - დასაფრენად არაზუსტი ან წრიდან შესვლის სქემით მითითებული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე, რომლის დაბლაც დაშვება აკრძალულია, ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტის გარეშე.

შენიშვნა: 1. დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე (MDA) აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი (MDH) - აეროდრომის შემადგენლებიდან ან მისი ზღურბლის შემადგენლებიდან, თუ ეს შემადგენლები 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემადგენლებზე. დაშვების მინიმალური



ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას, აითვლება აეროდრომის შემადგენელიდან.

2. "ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტი" ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის არეს ხედვას იმ დროის განმავლობაში, რაც პილოტისათვის საკმარისია ფრენის ნომინალური ტრაექტორიის მიმართ სხ-ს მდებარეობის და მისი ცვლილების სიჩქარის შესაფასებლად. წრიდან დასაფრენად შესვლისას, საჭიროა ვიზუალური კონტაქტი ადზ-ის რაიონში მდებარე ორიენტირებთან.

3. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: "დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (MDA/H)".

ი) დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA) ან ფარდობითი (OCH) სიმაღლე – მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე ადზ-ის შესაბამისი ზღურბლის თავზე ან, შესაბამის შემთხვევაში, აეროდრომის შემადგენლის თავზე, რაც გამოიყენება დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმების დასაცავად.

შენიშვნა: 1. დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლე აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი - ადზ-ის ზღურბლის შემადგენელიდან ან, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის ან მისი ზღურბლის შემადგენელიდან, თუ მისი შემადგენელი 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემადგენელზე. დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას, აითვლება აეროდრომის შემადგენელიდან.

2. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: "დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (OCA/H)".

კ) I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ, კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, თუ ძრავა არ გამოვიდა მწყობრიდან აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის მიღწევამდე (TDP) ან დაფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (LDP) გავლის შემდეგ, როდესაც ვერტმფრენმა უნდა შეძლოს შეასრულოს დაფრენა შეწყვეტილი აფრენის ზონის ან დასაფრენი მოედნის ფარგლებში .

ლ) II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ, კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ძრავა მწყობრიდან გამოდის აფრენის მანევრის დაწყებისას ან დაფრენის მანევრის დასრულებისას, როცა იძულებითი დაფრენა შეიძლება გახდეს საჭირო.

მ) III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ, ფრენის ნებისმიერ მომენტში ძრავის მტყუნებისას, იძულებითი დაფრენა საჭირო.

ნ) V_{TOSS} – მინიმალური სიჩქარე, რომელიც უზრუნველყოფს სიმაღლის აღებას არამუშა კრიტიკული ძრავით, თუ დანარჩენი ძრავები მუშაობენ დადგენილ საექსპლუატაციო ჩარჩოებში.

შენიშვნა. ეს სიჩქარე შესაძლებელია განისაზღვროს ხელსაწყოების ჩვენებით ან მიიღწევა საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი განსაზღვრული მეთოდით.

ო) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის სქემების გამოყენებით კლასიფიცირდება შემდეგი წესით:

ო.ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა და დაფრენა - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი მიმართვის გამოყენებით, მაგრამ არა ვერტიკალური მიმართვით.

ო.ბ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ვერტიკალური მიმართვით - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, რომელიც არ



შეესაბამება დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენისათვის დადგენილ მოთხოვნებს.

ო.გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის კატეგორიებით განსაზღვრული მინიმუმებისას.

შენიშვნა: გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია სახმელეთო სანაოსნო საშუალებით, ან კომპიუტერით ფორმირებული სანაოსნო მონაცემებით.

პ) დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენის კატეგორიები:

პ.ა) **კატ. I** - დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით:

პ.ა.ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე, არანაკლებ 60მ (200ფტ); და

პ.ა.ბ) ან ხილვადობა არანაკლებ 800მ, ან ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 550მ.

პ.ბ) **კატ. II.** დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით - გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60მ-ზე (200ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30მ (100ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 300მ.

პ.გ) **კატ. III A.** დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით - გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30მ-ზე (100ფტ) ნაკლები, ან სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 175მ.

პ.დ) **კატ. III B.** დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით - გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 15მ-ზე (50ფტ) ნაკლები, ან სიმაღლის შეუზღუდავად ადზ-ზე ხილვადობა 175მ-ზე ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 50მ.

პ.ე) **კატ. III C.** დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლისა და ადზ-ზე ხილვადობის შეუზღუდავად.

შენიშვნა: თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) სხვადასხვა კატეგორიას განეკუთვნება, დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით სრულდება უფრო მკაცრი კატეგორიის მიხედვით.

ჟ) **ეკიპაჟის წევრი** – სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ზე გარკვეული მოვალეობის შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული, ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი.

რ) **ექსპლუატანტის სახელმწიფო** – სახელმწიფო, სადაც არის ექსპლუატანტის ძირითადი საქმიანობის ადგილი ან, თუ ექსპლუატანტს ასეთი ადგილი არა აქვს, ექსპლუატანტის მუდმივად ყოფნის ადგილი.

ს) **რეგისტრაციის სახელმწიფო** – სახელმწიფო, რომლის რეესტრშიაც არის შეტანილი სხ.

ტ) **ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელო** – საბუთი, რომელიც შეიცავს ექსპლუატანტის იმ პროცედურების აღწერას, რაც უზრუნველყოფს მისი სხ-ების ტექნიკური მომსახურების ყველა გეგმური თუ არაგეგმური სამუშაოს დროულ და დამაკმაყოფილებლად შესრულების მართვის საშუალებას.

უ) **ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (VMC)** – მეტეოროლოგიური პირობები, ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებემდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით გამოსახული, რაც დადგენილ მინიმუმს შეესაბამება ან მასზე მეტია.

ფ) **ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა (EVS)** – გამოსახულების გადამწოდების გამოყენებაზე დაფუძნებული, გარემოს ელექტრონული გამოსახულების, დროის რეალურ მასშტაბში, ასახვის სისტემა.



ქ) **ზონალური ნავსნობა (RNAV)** – ნავსნობის მეთოდი, რაც სხ-ს საშუალებას აძლევს იფრინოს ნებისმიერი ტრაექტორიით, სახმელეთო თუ თანამგზავრული სანავსნო სისტემების მოქმედების ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობებით განპირობებულ ფარგლებში, ან მათი შეხამებით

ღ) **კავშირის მახასიათებლების მოთხოვნები (RCP)** – სმმ-ის კონკრეტული ფუნქციების უზრუნველსაყოფად გამიზნული, კავშირის საექსპლუატაციო მახასიათებლების მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ჩამონათვალი.

ყ) **კავშირის მოთხოვნილი მახასიათებლების ტიპები (RCP-ს ტიპი)** - RCP-ს პარამეტრებისათვის მიკუთვნებული მნიშვნელობების განმსაზღვრელი ნიშანი (მაგ. RCP 240), რაც კავშირის ტრანზაქციის დროს, უწყვეტობას, მზადყოფნას და მთლიანობას ეხება.

შ) **კოლიმატორული ინდიკატორი (HUD)**– ფრენის მიმართულებით, პილოტის მხედველობის არეში, კაბინისგარე სივრცის ფონზე, საფრენოსნო მონაცემების ასასახი სისტემა.

ჩ) **არახელსაყრელი პირობები** – ვითარება, როდესაც:

ჩ.ა) შეუძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს არახელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

ჩ. ბ) ვერტმფრენის ბორტზე მყოფი პირები შეუძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო პირობების ზემოქმედებისაგან;

ჩ.გ) არ არის უზრუნველყოფილი საძებნ-სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოქმედების გათვალისწინებით;

ჩ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მიუღებელია.

ც) **შეზღუდული არახელსაყრელი პირობები** – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებს გარეთ.

ძ) **შეზღუდული არახელსაყრელი პირობები** – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებში.

წ) **ხელსაყრელი პირობები** – ვითარება, როდესაც:

წ.ა) შესაძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს ხელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

წ.ბ) ვერტმფრენის ბორტზე მყოფი პირები შესაძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო პირობების ზემოქმედებისაგან;

წ.გ) უზრუნველყოფილია საძებნ-სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოქმედების გათვალისწინებით;

წ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მისაღებია.

შენიშვნა. რაიონის ის ნაწილები, რომლებიც პასუხობენ ზემოთ მოყვანილ მოთხოვნებს, ითვლება ხელსაყრელად.

ჭ) **უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა** – გარდაუვალი დაფრენა, რომლის დროსაც შეიძლება გვექონდეს საკმაო საფუძველი იმისა, რომ სხეულის დაზიანებას არ მიიღებენ ბორტზე და დედამიწაზე მყოფი პირები.

ხ) **კომერციული საჰაერო გადაზიდვა** – მგზავრების გადასაყვანად, ტვირთისა და ფოსტის გადასატანად, ფასით ან დაქირავებით, განხორციელებული ფრენა.



ჯ) კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი (CDL) – ტიპობრივ კონსტრუქციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციის მიერ შედგენილი და შემუშავებული სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული ჩამონათვალი, რითაც განისაზღვრება ტიპობრივი სხ-ს ყველა ის გარე ნაწილი, რაც შეიძლება არ ჰქონდეს ფრენის დაწყებისას. ჩამონათვალი, საჭიროებისას, შეიცავს შესაბამის საექსპლუატაციო შეზღუდვებს და საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ცვლილებებს.

3) სახიფათო ტვირთი – ის ნაკეთობები და ნივთიერებები, რომლებმაც, შეიძლება, საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას, გარემოს, და რომლებიც „ტექნიკური ინსტრუქციების“ სახიფათო ტვირთის ჩამონათვალით არის მითითებული ან ამ ინსტრუქციით არის კლასიფიცირებული.

შენიშვნა: სახიფათო ტვირთების კლასიფიკაცია მოცემულია იკაოს მე-18 დანართის მე-3 თავში.

3.1) **მაქსიმალური მასა** – მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა.

3.2) **მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN)** - ზონალური ნაოსნობა, დაფუძნებული სმმ მარშრუტზე, ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის სქემაზე ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ს მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე.

3.3) **მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL)** – ჩამონათვალი, რომელიც სხ-ის გარკვეულ პირობებში (აღჭურვილობის რაიმე ნაწილის მტყუნებისას) ექსპლუატაციას ითვალისწინებს. ჩამონათვალს ადგენს ექსპლუატანტი, ამ ტიპის სხ-ის MMEL-ის ან უფრო მკაცრი მოთხოვნების შესაბამისად.

3.4) **მინიმალური აღჭურვილობის (დასაშვები მტყუნებების) ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL)** – სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის ამ კონსტრუქციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციის მიერ შედგენილი და სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული ჩამონათვალი იმ აღჭურვილობისა, რომელთა (ერთის ან მეტის) გაუმართაობა ფრენის დაწყებას არ აფერხებს. MMEL-ით შეიძლება მიეთითოს განსაკუთრებული საექსპლუატაციო პირობები, შეზღუდვები და წესები.

3.5) **საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (AOC)** – ექსპლუატანტისათვის გარკვეული კომერციული საჰაერო გადაზიდვების უფლების მიმნიჭებელი სერტიფიკატი.

3.6) **საჰაერო ხომალდის მეთაური** – ექსპლუატანტის მიერ ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ს მფლობელის მიერ დანიშნული პილოტი, რომელიც ასრულებს მეთაურის მოვალეობებს და ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებაზეა პასუხისმგებელი.

3.7) **სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (IMC)** – მეტეოროლოგიური პირობები, გამოხატული ხილვადობის სიშორით, ღრუბლებამდე მანძილით და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით. ეს სიდიდეები ნაკლებია ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებით დადგენილ მინიმუმებზე.

შენიშვნა: ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის №2 დანართის მე-4 თავი.

3.8) **რემონტი** – საავიაციო ტექნიკის დაზიანების ან გაცვეთის შემდეგ მისი საფრენად ვარგისობის აღდგენა სხ-ს შემდგომი შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად მის კონსტრუქციის მოთხოვნებთან, განსაზღვრული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის ნორმებით, რომლებიც გამოიყენებოდნენ შესაბამის სხ-ზე ტიპის სერტიფიკატის გასაცემად .

3.9) **საავიაციო სამუშაოები** – სხ-ის გამოყენება ისეთი დარგების მომსახურებისათვის, როგორებიცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ფოტოგადაღება, ტოპოგრაფიული გადაღება, პატრულირება, ძებნა-შველა, საჰაერო რეკლამა და სხვა.

3.10) **ტექნიკური მომსახურება** – საავიაციო ტექნიკის ვარგისობის შესანარჩუნებლად საჭირო სამუშაო,



საკონტროლო აღსადგენი სამუშაოების, შემოწმების, შეცვლის, ხარვეზების აღმოფხვრის ჩათვლით, რაც ტარდება როგორც ცალ-ცალკე, ასევე – შეთავსებით, აგრეთვე, მოდიფიცირების ან რემონტის ჩატარება.

3.¹¹) **ტექნიკური მომსახურების პროგრამა** – საბუთი, რომელიც შეიცავს ტმ-ის კონკრეტული სამუშაოებისა და მათი პერიოდულობის აღწერას, აგრეთვე – მათთან დაკავშირებულ პროცედურებს, მაგ. – საიმედოობის პროგრამას, რომელიც სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად არის საჭირო.

3.¹²) **საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები (დაშვებები)** – ექსპლუატანტის სერტიფიკატთან დაკავშირებული და ფშს-ით მოცემულ პირობებზე დამოკიდებული ნებართვები, პირობები და შეზღუდვები.

3.¹³) **სათადარიგო ვერტოდრომი** – ვერტოდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგოებს განეკუთვნება:

3.¹³ ა) აფრენის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე, და გაფრენის ვერტოდრომით სარგებლობა შეუძლებელია;

3.¹³ ბ) დანიშნულების პუნქტის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომზე დაფრენა;

3.¹³ გ) მარშრუტის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას, ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა.

შენიშვნა: აფრენის ვერტოდრომი, ასევე, შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დაფრენის პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომი.

3.¹⁴) **დამახასიათებელი წერტილი აფრენის შემდეგ (DPATO)** – წერტილი აფრენისა და სიმაღლის აღების დაწყების ეტაპის ფარგლებში, რომლის მიღწევამდე ვერტმფრენის შესაძლებლობა განაგრძოს უსაფრთხო ფრენა ერთი უმოქმედო ძრავით არ არის უზრუნველყოფილი და შესაძლოა იძულებითი დაფრენა გახდეს საჭირო.

შენიშვნა: დამახასიათებელი წერტილი გამოიყენება მხოლოდ იმ ვერტმფრენებთან მიმართებაში, რომლებიც ასრულებენ II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.

3.¹⁵) **დამახასიათებელი წერტილი დაფრენამდე (DPBL)** – წერტილი დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპის ფარგლებში, რომლის შემდეგ ვერტმფრენის შესაძლებლობა განაგრძოს უსაფრთხო ფრენა ერთი უმოქმედო ძრავით არ არის უზრუნველყოფილი და შესაძლოა იძულებითი დაფრენა გახდეს საჭირო.

შენიშვნა: დამახასიათებელი წერტილი გამოიყენება მხოლოდ იმ ვერტმფრენებთან მიმართებაში, რომლებიც ასრულებენ II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.

3.¹⁶) **სანაოსნო სპეციფიკაცია** – სხ-სა და საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ერთობლიობა, რაც საჭიროა ფრენების უზრუნველსაყოფად მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის პირობებში, დადგენილი საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

3.¹⁷) **საჭირო სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია (RNP)** – ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე კონტროლის მოთხოვნას, აღინიშნება პრეფიქსით RNP; მაგ. RNP 4, RNP APCH;

3.¹⁸) **ზონალური ნაოსნობის სპეციფიკაცია (RNAV)** – ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც არ შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე



შენიშვნა: სანაოსნო სპეციფიკაციების საინსტრუქციო მასალას შეიცავს იკაოს DOC 9613-ის II ტომი.

3.19) სასამსახურო დრო - დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი, ექსპლუატანტის მითითებით, ვალდებულია გამოცხადდეს ან შეუდგეს სასამსახურო მოვალეობების შესრულებას, და მთავრდება მაშინ, როცა ის სასამსახურო მოვალეობების შესრულებისაგან სრულად თავისუფლდება.

3.20) მჭიდროდასახლებული რაიონი – ქალაქის ან დასახლებული პუნქტის მიმართებაში – ნებისმიერი რაიონი რომელიც ძირითადად გამოიყენება საცხოვრებლად, კომერციული საქმიანობისთვის და დასასვენებლად.

3.21) სასამსახურო საფრენოსნო დრო – დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია გამოცხადდეს სასამსახურო მოვალეობების შესასრულებლად, ფრენის ან ფრენების სერიის შესრულებისას, და მთავრდება სხ-ს სრული შეჩერებისა და ძრავების გამორთვისას, ბოლო იმ ფრენის დასრულების შემდეგ, სადაც იგი ეკიპაჟის წევრია.

3.22) საფრენოსნო დრო, ფრენის დრო - საერთო დრო, ვერტმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყებიდან ვერტმფრენის სრულ გაჩერებამდე ფრენის დასრულებისას და მზიდი ხრახნის ბრუნვის შეჩერებამდე.

შენიშვნა: ეს ტერმინი არის სინონიმი ტერმინებისა: „სრული საფრენოსნო დრო“ ან „დრო ხუნდების აღებიდან დაყენებამდე“, რაც სხ-ის მოძრაობის დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) მის სრულ შეჩერებამდე (ფრენის დასრულებისას) იზომება.

3.23) საფრენად ვარგისი – სხ-ის, ძრავის, საჭაერო ხრახნის ან ნაწილის ისეთი მდგომარეობა, როცა ის დადგენილ აგებულებას შეესაბამება და უსაფრთხო ექსპლუატაციას უზრუნველყოფს.

3.24) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება – ღონისძიებების ერთობლიობა, რის საშუალებითაც უზრუნველყოფილია საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებთან სხ-ების შესაბამისობა, და მათი შენარჩუნება იმ მდგომარეობაში, რაც საჭიროა უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, საექსპლუატაციო ვადის განმავლობაში.

3.25) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები (მფრინავები), რომლებსაც, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ს მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრიათ.

3.26) საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო - საფრენად ვარგისობასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს იმ შეზღუდვებს, რის ფარგლებშიაც სხ საფრენად ვარგისად ითვლება, და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის საჭირო, სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფ, ინსტრუქციებსა და ინფორმაციას.

3.27) საზღვაო ოპერაციები – ოპერაციები, როდესაც ფრენის უმეტესი ნაწილი ოფშორულ პუნქტებზე და უკან ხორციელდება ზღვის თავზე. ასეთი ოპერაციები, სხვა დანარჩენებთან ერთად, შეიცავს ნავთობის, გაზის და სხვა სასარგებლო მადნეულის საზღვაო საბადოების ექსპლუატაციის უზრუნველყოფას, აგრეთვე საზღვაო ლოცმანების გადაყვანას.

3.28) ტექნიკური მომსახურების მოწმობა – საბუთი, რომელიც შეიცავს მასში მითითებული ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების დამაკმაყოფილებლად შესრულების დამადასტურებელ მონაცემებს, რაც შეესაბამება ტექნიკური მომსახურების ორგანიზების სახელმძღვანელოთი ან ეკვივალენტური სისტემის ფარგლებში აღწერილ დამტკიცებულ პროცედურებს.

3.29) ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის პროცედურების სახელმძღვანელო – ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის ხელმძღვანელის მიერ დამტკიცებული საბუთი, რომელიც



ორგანიზაციის სტრუქტურაზე, მისი ხელმძღვანელების მოვალეობებზე, შესასრულებელი სამუშაოების სახეობებზე, საწარმოო ბაზაზე, ტექნიკური მომსახურების პროცედურებზე, ხარისხის სისტემაზე და საინსპექციო შემოწმებებზე დაწვრილებით ინფორმაციას შეიცავს.

3.30) **ფრენის სამუშაო გეგმა** – ფრენის უსაფრთხოდ შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ შედგენილი გეგმა, რითაც სხ-ს საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები, საექსპლუატაციო შეზღუდვები და დასახულ მარშრუტზე და აეროდრომ(ებ)ზე მოსალოდნელი პირობები გაითვალისწინება.

3.31) **ფრენის გეგმა** – საჰაერო მოძრაობის ორგანოსათვის წარდგენილი ცნობები დაგეგმილ ფრენაზე ან მის ნაწილზე.

3.32) **ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო** - წესების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების შემცველი დოკუმენტი, რომლითაც ექსპლუატანტის პერსონალი საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას სარგებლობს.

3.33) **საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო** - ექსპლუატანტის სახელმწიფოსათვის მისაღები საბუთი, რომელიც შეიცავს საფრენოსნო ეკიპაჟის ქმედებებს ჩვეულ, განსაკუთრებულ და საავარიო ვითარებებში, საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხებს, შეზღუდვებს, საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებს და ცნობებს სხ-ს სისტემებზე, აგრეთვე – სხვა, სხ-ს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ, მასალებს.

შენიშვნა: საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო არის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ნაწილი.

3.34) **ფსიქოაქტიური ნივთიერებები** - ალკოჰოლი, ოპოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები, გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები (თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებად არ ითვლება).

3.35) **ღამე** – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან დროის სხვა ის მონაკვეთი, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, რასაც უფლებამოსილი ორგანო დაამტკიცებს.

შენიშვნა: სამოქალაქო ბინდი მთავრდება საღამოს, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა, და იწყება დილით, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა.

3.36) **ფრენების უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა** - ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი ურთიერთდაკავშირებული საბუთების კომპლექტი, რომელიც შეიცავს სისტემატიზებულ იმ ინფორმაციას, რაც საჭიროა საფრენოსნო და სახმელეთო ოპერაციებისათვის (სულ ცოტა, ფშს-ს და ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელოს).

3.37) **ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემა** - ფრენების უსაფრთხოებისადმი სისტემური მიდგომა, საორგანიზაციო სტრუქტურის, პასუხისმგებლობის დონეების, სახელმძღვანელო პრინციპებისა და პროცედურების ჩათვლით.

3.38) **ფრენების ხელმძღვანელობა** – სხ-ს უსაფრთხოების, ფრენების რეგულარობისა და ეფექტურობის ინტერესებიდან გამომდინარე, ფრენის დაწყებაზე, დამთავრებაზე, მარშრუტის შეცვლაზე უფლებამოსილების განხორციელება.

3.39) **ხილვადობის სიშორე ადზ-ზე (RVR)** – მანძილი, რომლის ფარგლებშიაც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ს პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები.

3.40) **ფრენის იმიტაციის საწაფი** - ქვემოთ ჩამოთვლილი მოწყობილობები, რომელთა მეშვეობითაც ხმელეთზე ხდება ფრენის პირობების ასახვა:



3.⁴⁰.ა) **საწაფი** – მოწყობილობა, რითაც კაბინაში რეალური ვითარების, ხელსაწყოების ჩვენებების, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების მარტივი ფუნქციების, სხ-ის ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვაა უზრუნველყოფილი.

3.⁴⁰ბ) **მათვის ტექნიკის შესამუშავებელი საწაფი** – მოწყობილობა, რომელიც ზუსტად ასახავს სხ-ის ტიპის კაბინას, აგრეთვე, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების რეალური ფუნქციების, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის ჩვეული ვითარების, სხ-ის ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვას უზრუნველყოფს.

3.⁴⁰გ) **ძირითადი სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი საწაფი** – შესაბამისი ხელსაწყოებით აღჭურვილი საწაფი, რითაც სხ-ის სახელსაწყო ფრენა აისახება კაბინაში.

3.⁴¹) **მიწისზედა მომსახურება** – საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გარდა, სხ-ს აეროპორტში ჩამოფრენის და აეროპორტიდან გაფრენისთვის აუცილებელი მომსახურება.

3.⁴²) **ძრავა** – სხ-ის მოძრაობაში მომყვანი მოწყობილობა, რომელიც შეიცავს, სულ ცოტა, იმ ნაწილებსა და აღჭურვილობას, რაც მის სამოქმედოდ და საკონტროლოდ არის საჭირო. ძრავა არ შეიცავს საჰაერო/მზიდ ხრახნს.

3.⁴³) **კრიზისული ძრავა** – ის ძრავა, რომლის მტყუნებაც სხ-ის მახასიათებლებზე ყველაზე უფრო არახელსაყრელ გავლენას ახდენს.

3.⁴⁴) **მარშრუტზე ფრენის ეტაპი** – ფრენის მონაკვეთი, აფრენისა და სიმაღლის აღების პირველადი ეტაპის დამთავრებიდან დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის ეტაპის დასაწყისამდე.

შენიშვნა. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის გარანტირებული დაბრკოლების ვიზუალურად გადაფრენის სათანადო სიმაღლე, ფრენები უნდა დაიგეგმოს იმიგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს დაბრკოლების გადაფრენა სიმაღლის საკმარისი მარაგით. კრიტიკული ძრავის მთყუნების შემთხვევებისთვის ექსპლუატანტს შეიძლება დასჭირდეს ალტერნატიული პროცედურების შემოღება.

3.⁴⁵) **ფრენების უზრუნველყოფის დისპეჩერი** – ექსპლუატანტის მიერ ფრენების საკონტროლოდ და სამეთვალყურეოდ დანიშნული პირი (მიუხედავად იმისა, აქვს თუ არა მას მოწმობა), რომელსაც აქვს ჩიკაგოს კონვენციის №1 დანართის შესაბამისი კვალიფიკაცია და ატარებს ინსტრუქტაჟს და/ან მეთაურს ეხმარება ფრენის უსაფრთხოდ შესრულების უზრუნველყოფაში.

3.⁴⁶) **აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილი (TDP)** – საფრენი მახასიათებლების დასადგენად გამოყენებული წერტილი, რომლის შემდეგაც, ამ წერტილში ძრავის მტყუნებისას, აფრენა შეიძლება ან შეწყდეს, ან გაგრძელდეს უსაფრთხოდ.

შენიშვნა. TDP ეხება მხოლოდ ვერტმფრენებს, რომლებიც ასრულებენ I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.

3.⁴⁷) **ადამიანის შესაძლებლობები** – საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე მოქმედი, ადამიანის უნარი და მისი შესაძლებლობების ფარგლები.

3.⁴⁸) **ადამიანური ფაქტორის ასპექტები** – პრინციპები, რომლებიც გამოიყენება დაპროექტების, სერტიფიცირების, კადრების მომზადებისა და საექსპლუატაციო საქმიანობისას, და გამიზნულია ადამიანსა და მოწყობილობებს შორის უსაფრთხო ურთიერთმოქმედების უზრუნველსაყოფად, ადამიანის შესაძლებლობების გათვალისწინებით.

3.⁴⁹) **უნივერსალური დამცავი კოსტუმი** – დამცავი კოსტუმი, რომელიც კომპლექსურად პასუხობს მოთხოვნებს, რომელიც წაეყენება დამცავ კოსტუმს და სამაშველო ჟილეტს.

3.⁵⁰) **ფრენების სერია** – თანმიმდევრული ფრენები, რომლებიც იწყება და მთავრდება 24 საათის



განმავლობაში და რომელიც სრულდება ერთი და იმავე სხ-ს მეთაურის მიერ.

3.5¹) **დასვენების დრო** – უწყვეტი და გარკვეული დროის მონაკვეთი სასამსახურო მოვალეობების შესრულების შემდეგ და/ან მანამდე, რომლის განმავლობაშიც ეკიპაჟის წევრი გათავისუფლებულია ნებისმიერი სასამსახურო მოვალეობის შესრულებისაგან.

3.5²) **ლამის ხედვის და ვიზუალიზაციის სისტემა (NVIS)** – ყველა იმ ელემენტის ერთობლიობა, რაც საჭიროა ვერტმფრენზე ფრენისას ლამის ხედვის სათვალის ეფექტური და უსაფრთხო გამოყენებისათვის, მათ შორის - ლამის ხედვის სათვალე, NVIS განათება, ვერტმფრენის კომპონენტები, საჭირო სწავლება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება;

3.5³) **„ლამის ხედვის სათვალე“ (NVG)** – ბინოკლის მსგავსი მოწყობილობა, რომელიც ადამიანის თავზე მაგრდება და სინათლის გაძლიერების მეშვეობით აუმჯობესებს მის უნარს, დაამყაროს ვიზუალური კონტაქტი ნებისმიერი სახის ზედაპირთან ღამით;

3.5⁴) **სინთეზირებული ხედვის სისტემა (SVS)** – პილოტის კაბინიდან ხილვადი გარე არეს ხელოვნური, ციფრული მონაცემების საფუძველზე გენერირებული გამოსახულების ამსახველი სისტემა;

3.5⁵) **კომბინირებული ხედვის სისტემა (CVS)** – ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის (EVS) და სინთეზირებული ხედვის (SVS) სისტემების კომბინაციიდან მიღებული გამოსახულებების ასახვილი სისტემა;

3.5⁶) **სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)** – ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება ელექტრონული მოწყობილობისა და მასში ჩაწერილი პროგრამებისაგან, რომლის მეშვეობითაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის შესაძლებელი ხდება ინფორმაციის შენახვა, განახლება, ასახვა და დამუშავება ფრენისას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 4. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და ვერტმფრენის ექსპლუატაციის პროცედურების დაცვა

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მისმა ავიაპერსონალმა უცხო ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, შეასრულოს იმ ქვეყნის კანონები, წესები და პროცედურები სადაც ხორციელდება ფრენა.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს მის უფლება-მოვალეობების შესრულებათა დაკავშირებული ნორმატიული აქტები და პროცედურები, რომლებიც ეხება ფრენის რაიონებს, გამოსაყენებელ აეროდრომებს და შესაბამის საერნაოსნო სანავიგაციო საშუალებებს.

შენიშვნა: ინფორმაცია პილოტებისათვის და ფრენების წარმოებაში დაკავებული პერსონალისთვის, რომელიც ეხება ფრენის სქემებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) I ტომში. ვიზუალური ფრენის და სახელსაწყო ფრენის სქემების შედგენის პროცედურები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) II ტომში. იმ შემთხვევაში თუ, საქართველოს რომელიმე რაიონში ამ მოთხოვნების შესრულება შეუძლებელია და ითხოვს განსხვავებული წესების დადგენას, ეს განსხვავებები უნდა აისახოს კონკრეტული რაიონის ან აეროდრომის ფრენის შესრულების წესებში.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟი ფლობდეს იმ ენას, რომელიც გამოიყენება რადიოკავშირში, იმ დონეზე, რომელიც შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის მოთხოვნებს.

4. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებელია ექსპლუატანტი ან მის მიერ დანიშნული წარმომადგენელი.

5. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებლობა ეკისრება მხოლოდ ვერტმფრენის მეთაურს. თუ ექსპლუატანტის პროცედურებით გათვალისწინებულია ფრენის უზრუნველყოფის



სპეციალისტის/ავიადისპეჩერის მონაწილეობა ფრენების შესრულების კონტროლზე, ამ შემთხვევაში დელეგირება ეძლევა ვერტმფრენის მეთაურსაც და ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეჩერს.

შენიშვნა: საექსპლუატაციო კონტროლის და ფრენების მომზადების ავიადისპეჩერების საინსტრუქციო მასალა მოცემულია იკაოს DOC 8335. ფრენების მომზადების დისპეჩერების უფლებამოსილების, ვალდებულებების და პასუხისმგებლობების საინსტრუქციო მასალა მოცემულია იკაოს DOC 9376-ში. ფრენების მომზადების ავიადისპეჩერის მოწმობის მიღების მოთხოვნები მოცემულია „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს #150 ბრძანებით დამტკიცებულ „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესში“.

6. თუ ფრენების უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეჩერი პირველი იღებს შეტყობინებას ავარიულ სიტუაციაზე, რომლის შედეგადაც წარმოიქმნება ფრენის უსაფრთხოების და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ საშიშროება, ამ წესის 37-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად მან დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს სიტუაციის არსის და დახმარების აღმოჩენის მოთხოვნის შესახებ, თუ ეს საჭირო გახდება.

7. თუ ვერტმფრენის და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ წარმოქმნილი ავარიული სიტუაცია საჭიროებს ადგილობრივი წესების და პროცედურების დარღვევას, ამის შესახებ ვერტმფრენის მეთაური დაუყოვნებლივ აცნობებს შესაბამის ადგილობრივ უფლებამოსილ ორგანოს. სახელმწიფოს მოთხოვნით, რომლის ტერიტორიაზეც მოხდა ინციდენტი, ვერტმფრენის მეთაური წარუდგენს მოხსენებას ან სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს. ამ შემთხვევაში მოხსენების ასლს ვერტმფრენის მეთაური წარადგენს სააგენტოში. ასეთი მოხსენებები წარდგენილი უნდა იქნეს რაც შეიძლება სწრაფად და არაუგვიანეს 10 დღისა.

8. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ვერტმფრენის მეთაურს ბორტზე ჰქონდეს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც ეხება იმ რაიონის სამებნ-სამაშველო სამსახურს, რომლის ტერიტორიასაც გადაუფრენს ვერტმფრენი. ეს ინფორმაცია შესაძლებელია შეტანილი იქნეს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში, ან შესაძლებელია იყოს ნებისმიერი ფორმით, რომელიც ჩაითვლება მიზანშეწონილად.

მუხლი 5. უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოს ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და სხ-ის საფრენოსნო პროცედურების დარღვევა

1. თუ გამოვლინდა ან სავარაუდოა უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოს ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და პროცედურების დარღვევა, ან ფრენების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სერიოზული ხარვეზი, სააგენტო ამის შესახებ დაუყოვნებლივ ატყობინებს ექსპლუატანტს და საჭიროების შემთხვევაში, ექსპლუატანტის საავიაციო ხელისუფლებას. თუ სხ-ს ექსპლუატანტის და რეგისტრაციის ქვეყნები განსხვავდება შეტყობინება ეგზავნება აგრეთვე რეგისტრაციის ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებას, თუ საკითხი შედის ამ ქვეყნის პასუხისმგებლობაში და საჭიროებს შეტყობინებას.

2. შეტყობინების გაგზავნის შემთხვევაში, თუ საკითხი და მისი მოგვარება საჭიროებს, სააგენტო მართავს კონსულტაციებს ექსპლუატანტის და რეგისტრაციის საავიაციო ხელისუფლებებთან, ექსპლუატანტის მიერ ფრენების უსაფრთხოების სტანდარტების უზრუნველყოფის თაობაზე.

მუხლი 6. ფრენების უსაფრთხოების მართვა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ჩამოაყალიბოს ფრენების უსაფრთხოების მართვის (SMS) ისეთი სისტემა, რომელიც როგორც მინიმუმი:

ა) განსაზღვრავს ფრენების უსაფრთხოების რისკებს;

ბ) უზრუნველყოფს კორექტირებადი ქმედებების განხორციელებას, რომელიც აუცილებელია ფრენების უსაფრთხოების შეთანხმებული მაჩვენებლების შესანარჩუნებლად.

გ) ითვალისწინებს მუდმივი მონიტორინგის განხორციელებას და ფრენების უსაფრთხოების მაჩვენებლების რეგულარულ შეფასებას.

დ) მიზნად ისახავს ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის საერთო მაჩვენებლების მუდმივი გაუმჯობესებას.



შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების სისტემის მაჩვენებლების განსაზღვრის სახელმძღვანელო მასალებს შეიცავს იკაოს DOC 9859.

2. ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემაში მკვეთრად უნდა იყოს გამოკვეთილი ფრენის უსაფრთხოების საკითხებში პასუხისმგებლობის განაწილება ექსპლუატანტის მთელ ორგანიზაციაში, მათ შორის ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა ფრენების უსაფრთხოებაზე.

შენიშვნა. ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის საინსტრუქციო მასალებს შეიცავს Doc 9859.

3. 2014 წლის 1 იანვრიდან 7 000კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასის მქონე ან 9-ზე მეტი სავარძლების რაოდენობის მქონე თვითჩამწერი ავიაკომპანია ვერტმფრენის ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს და შეასრულოს ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა, როგორც ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემადგენელი ნაწილი.

შენიშვნა: ექსპლუატანტი უფლებამოსილია ხელშეკრულების საფუძველზე ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამის შესრულება გადასცეს სხვა მხარეს. მაგრამ პასუხისმგებლობა პროგრამის შესრულებაზე ეკისრება ექსპლუატანტს.

4. ფრენის მონაცემთა ანალიზის პროგრამა უნდა შეიცავდეს მონაცემთა წყაროების დაცვის შესაბამის საშუალებებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატების შესაბამისად.

შენიშვნა: ფრენის მონაცემთა ანალიზის პროგრამის შესახებ ინფორმაცია მოცემულია „ფრენის მონაცემთა ანალიზის პროგრამების სახელმძღვანელოში“ (იკაოს Doc 10000).

5. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში შექმნას ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის სისტემა, რომელიც განკუთვნილია ექსპლუატანტის პერსონალისათვის სახელმძღვანელოდ.

შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტთა სისტემის შესახებ მოთხოვნები მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანების მე-15 დანართში.

6. აკრძალულია CVR, CARS, Class A AIR და Class A AIRS ჩანაწერებისა და გაშიფრული ინფორმაციის გამოყენება სხვა მიზნებისათვის, გარდა საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის მიზნებისა. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, როდესაც ჩანაწერები და გაშიფრული ინფორმაცია:

ა) ეხება უსაფრთხოების მართვის სისტემის მიერ იდენტიფიცირებულ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ მოვლენას; ჩანაწერისა და გაშიფრული ინფორმაციის დეიდენტიფიკაცია შესრულებულია შესაბამისი ნაწილის შეზღუდვით და ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად წარმოადგენს დაცვის საგანს;

ბ) მოითხოვება კრიმინალური ქმედების გამოძიებისთვის, რომელიც არ უკავშირდება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას და ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად წარმოადგენს დაცვის საგანს;

გ) გამოიყენება ფრენის თვითჩამწერი სისტემის შესამოწმებლად ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ნაწილის მე-4 დამატების შესაბამისად;

დ) გამოიყენება ექსპლუატანტის მიერ საფრენად ვარგისობისა და ტექნიკური მომსახურების მიზნით;

ე) გამოიყენება ექსპლუატანტის მიერ ფრენის მონაცემთა ანალიზის პროგრამის ფუნქციონირებისთვის, როგორც მითითებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის მე-2 დამატებაში;

ვ) მოითხოვება ისეთი მოვლენის მოკვლევისათვის, რომელიც არ ეხება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას;



ზ) დეიდენტფიცირებულა;

თ) ხელმისაწვდომია დაცვის პროცედურების გამოყენების შემდეგ.

შენიშვნა: უსაფრთხოების მონაცემების, ფრენების უსაფრთხოების ინფორმაციის და შესაბამის წყაროების დაცვის შესახებ დებულებები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში. მოკვლევის დაწყების შემდეგ მოკვლევის ჩანაწერები ექვემდებარება დაცვას ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 7. სახიფათო ტვირთები

ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვისას უზრუნველყოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესების დაცვა.

მუხლი 8. ფსიქოაქტიური საშუალებების გამოყენება

სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის უზრუნველსაყოფად, ექსპლუატანტი ვალდებულია გაატაროს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის N6 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის ტიპობრივი ინსტრუქციით“ გათვალისწინებული ღონისძიებები.)

შენიშვნა: დებულებები, რომელიც ეხება ფსიქოაქტიურ საშუალებების გამოყენებას მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის პირველ და მე-2 დანართებში.

თავი II ფრენების შესრულება

მუხლი 9. საექსპლუატაციო საშუალებები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენა არ იქნას დაწყებული ვიდრე არ დარწმუნდება, რომ არსებული სახმელეთო და/ან წყალზე გამოსაყენებელი საექსპლუატაციო საშუალებები, რომლებიც უშუალოდ არის საჭირო ამ ფრენის შესრულებისთვის, ვერტმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისა და მგზავრების უსაფრთხოებისათვის, შეესაბამება იმ ექსპლუატაციის პირობებს რომელშიც სრულდება ფრენა და ამ მიზნისთვის ისინი შესაბამისად გამოიყენება.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენისას გამოვლენილი საექსპლუატაციო საშუალებების ნებისმიერი გაუმართაობა დაუყოვნებლივ ეცნობოს მათზე პასუხისმგებელ ორგანოს.

მუხლი 10. ვერტმფრენის ექსპლუატანტის სერტიფიცირება და ზედამხედველობა

1. ექსპლუატანტს ეკრძალება შეასრულოს კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვები, თუ მას არ აქვს სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი.
2. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი ანიჭებს უფლებას ექსპლუატანტს შეასრულოს კომერციული გადაზიდვები, საექსპლუატაციო დაშვებების შესაბამისად.

შენიშვნა: სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემის მოთხოვნები და ზედამხედველობის პირობები დადგენილია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აგვისტოს №142 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესით“.

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეასრულოს იმ სახელმწიფოს მოთხოვნები, სადაც ასრულებს ფრენებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 11. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ფშს, რომელიც განკუთვნილია ფრენების წარმოებით დაკავებული პერსონალის მოვალეობების შესრულებისათვის. ფშს, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე. ფშს უნდა შედგეს ქართულ ან ინგლისურ ენაზე, ამასთან, სხ-ის ტიპიდან გამომდინარე, ცალკეული თავები ან მუხლები შეიძლება იყოს სხვადასხვაენოვანი.



2. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ს ეგზემპლარი, ნებისმიერი ცვლილებებით და/ან დამატებებით წარუდგინოს სააგენტოს, განხილვისა და შეთანხმების მიზნით.

შენიშვნა. ფშს-ს სტრუქტურის და შინაარსის მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების პირველ დანართში.

მუხლი 12. საექსპლუატაციო ინსტრუქცია

1. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საექსპლუატაციო პერსონალის ყველა წევრი სათანადოდ იყოს ინსტრუქტირებული მათი უფლება-მოვალეობების და პასუხისმგებლობის შესახებ.

2. ფრენის შესრულებისათვის, სიმძლავრის მიწოდებით მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყება ნება დართულია მხოლოდ კვალიფიცირებული პილოტისათვის. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სპეციალური მომზადება და ინსტრუქციები ყველა იმ სხვა პერსონალისათვის, რომლებიც ახორციელებენ სიმძლავრის მიწოდებით მზიდი ხრახნის ბრუნვას სხვა მიზნებისათვის, გარდა ფრენისა.

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და გამოსცეს საექსპლუატაციო ინსტრუქცია და უზრუნველყოს ინფორმირება სიმაღლის აღებისას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო მახასიათებლებზე ყველა მოქმედი ძრავით, რაც მისცემს საშუალებას ხომალდის მეთაურს განსაზღვროს სიმაღლის აღების გრადიენტი რომელიც შესაძლებელია მიაღწიოს აფრენის ეტაპზე აფრენის პირობების და აფრენის სავარაუდო ტექნიკის გამოყენებით. ეს ინფორმაცია უნდა იქნეს შეტანილი ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში.

მუხლი 13. ავარიული ვითარების იმიტირება ფრენის დროს

სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ავარიული ვითარება ან არასტანდარტული სიტუაცია არ იყოს იმიტირებული, როდესაც სხ-ზე იმყოფება მგზავრი ან განთავსებულია ტვირთი.

მუხლი 14. შემოწმების კითხვარი

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს შემოწმების კითხვარი სტანდარტული, არასტანდარტული და ავარიული სიტუაციებისთვის, აგრეთვე ეკიპაჟის მიერ მათი გამოყენების წესები.

2. შემოწმების კითხვარი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გამოიყენონ ფრენის ყველა ეტაპის დაწყებამდე, განმავლობაში და დამთავრების შემდეგ, აგრეთვე ავარიულ სიტუაციებში, რათა უზრუნველყონ საექსპლუატაციო პროცედურების დაცვა, რომელიც აღწერილია ფშს-ში ან/და სეს-ში ან სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობასთან დაკავშირებულ სახელმძღვანელოში.

3. შემოწმების კითხვარის შემუშავების და გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი.

მუხლი 15. ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე

1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს დაადგინოს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა ან სახელმწიფოს მიერ რომელიც პასუხისმგებელია ფრენების უზრუნველყოფაზე, დადგენილია მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები იმ პირობით, რომ ეს სიმაღლეები არ იქნება სახელმწიფოს მიერ დადგენილზე ნაკლები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს სპეციალური ნებართვა.

2. ექსპლუატანტი მიუთითებს მეთოდს, რომლის საშუალებითაც ის აპირებს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრას იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა ან სახელმწიფოს მიერ რომელიც პასუხისმგებელია ფრენების უზრუნველყოფაზე, არ იყო დადგენილი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები. ეს მეთოდი შეაქვს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში. ამ მეთოდით განსაზღვრული მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები არ უნდა იყოს სახელმწიფოს მიერ დადგენილზე ნაკლები.

შენიშვნა: ექსპლუატანტს უფლება აქვს ისარგებლოს (აღნიშნული უნდა იყოს ფშს-ში) საერნაოსნო პუბლიკაციების კრებულებით, რომელიც გამოქვეყნებულია სააგენტოსთვის მისაღები სპეციალური ორგანოს მიერ (მაგ. Jeppesen).

3. მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი შეთანხმებული უნდა იყოს



4. სააგენტო ამ მეთოდს ითანხმებს მხოლოდ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე მოქმედი შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინებით:

ა) ვერტმფრენის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის სიზუსტე და საიმედოობა;

ბ) სიმაღლის საზომების მაჩვენებლების უზუსტობა;

გ) რელიეფის მახასიათებლები (მაგ. სიმაღლის მკვეთრი ცვალებადობა);

დ) არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობებში მოხვედრის ალბათობა (ძლიერი ტურბულენტობა და დაღმავალი ჰაერის მასები);

ე) სააერნაოსნო რუკების შესაძლო უზუსტობა;

ვ) საჰაერო სივრცის შეზღუდვები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 16. ვერტოდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს ყველა ვერტოდრომის, რომელსაც ის იყენებს, საექსპლუატაციო მინიმუმები. საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის მეთოდებს ამტკიცებს სააგენტო. ეს მინიმუმები არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, რომელიც შეიძლება დადგენილი იყოს სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც არის განლაგებული ეს ვერტოდრომები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს ამ სახელმწიფოს სპეციალური ნებართვა.

შენიშვნა: 1. თუ ექსპლუატანტი სარგებლობს (მიუთითებს ფშს-ში) საერნაოსნო პუბლიკაციების კრებულით, რომელიც გამოქვეყნებულია სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც განლაგებულია აეროდრომი ან სააგენტოსთვის მისაღებ სპეციალიზირებული ორგანოს მიერ (მაგ. Jeppesen) ითვლება, რომ ეს აკმაყოფილებს ამ პუნქტის სტანდარტს.

2. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ გამოსაყენებელი ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების დადგენისას სრულად იყოს გათვალისწინებული:

ა) ვერტმფრენის ტიპი, საფრენოსნო-ტექნიკური და მართვის მახასიათებლები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა, კვალიფიკაცია და მათი გამოცდილება;

გ) ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლები და დასაფრენად შესვლის მიმართულება;

დ) არსებული ვიზუალური და არავიზუალური სახმელეთო საშუალებების შესაბამისობა და მახასიათებლები;

ე) ვერტმფრენზე არსებული აღჭურვილობა რომელიც გამოიყენება სააერნაოსნოდ და/ან დასაფრენად შესვლისა და მეორე წრეზე წასვლისას ფრენის ტრაექტორიის შესანარჩუნებლად;

ვ) წინაღობები დასაფრენად შესვლისა და მეორე წრეზე წასვლის არეში და სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლისას წინაღობების გადაფრენის აბსოლუტური და შეფარდებითი სიმაღლეების უკიდურესი მნიშვნელობა.

ზ) მეტეოროლოგიური პირობების განსაზღვრისა და გადაცემის საშუალებები;

თ) წინაღობები სიმაღლის აღების არეში აფრენისას და სიმაღლის აუცილებელი მარაგი წინაღობების გადაფრენისას.

3. აკრძალულია II და III კატეგორიით სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, თუ არ არის გაცემული ინფორმაცია ადზ-ზე მხედველობის სიშორეზე(RVR).



4. თუ ინფორმაცია ადზ-ზე მხედველობის სიშორეზე (RVR) არ არის გაცემული, სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის დადგენა 800 მ-ზე დაბლა აკრძალულია.

5. სააგენტომ ავტომატური დაფრენის, HUD ან მისი ეკვივალენტური EVS, SVS ან CVS სისტემებით აღჭურვილი შვეულმფრენების ექსპლუატაციისთვის შეიძლება დაამტკიცოს საექსპლუატაციო კრედიტები, თუმცა ამან ზეგავლენა არ უნდა მოახდინოს სახელსაწყო წესით დაფრენის მინიმუმის (CAT I,II,III) კატეგორიაზე.

შენიშვნა: 1. საექსპლუატაციო კრედიტი მოიცავს:

ა) დასაფრენად შესვლის გაგრძელების უფლებას ამ ბრძანების 28-ე მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულ პირობებზე უფრო ნაკლებ სიმაღლეზე;

ბ) ხილვადობის მოთხოვნების შემცირებას ან დამაკმაყოფილებლობას;

გ) ნაკლებ მიწისზედა აღჭურვილობას, რომელთა შესაძლებლობები კომპენსირებულია საბორტო აღჭურვილობით.

2. საექსპლუატაციო კრედიტების შესახებ ავტომატური დაფრენის, HUD ან მისი ეკვივალენტური, EVS, SVS ან CVS სისტემებით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდებისთვის დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის დამატებაში „G“ და იკაოს Doc-ში 9365 „სახელმძღვანელო ნებისმიერ ამინდში ფრენისთვის.“

3. ინფორმაცია ავტომატური დაფრენის, HUD ან მისი ეკვივალენტური სისტემების შესახებ მოცემულია იკაოს Doc 9365-ში, „სახელმძღვანელო ნებისმიერ ამინდში ფრენისთვის“, რომელიც აგრეთვე მოიცავს მონაცემებს RTCA და EUROCAE-ს შესაბამისი დოკუმენტების შესახებ.

4. ავტომატური დაფრენის სისტემა წარმოადგენს, შვეულმფრენის ავტომატურ დასაფრენად შესვლას საბორტო სისტემების გამოყენებით, ტრაექტორიის ავტომატური კონტროლით იმ წერტილამდე, რომლის შემდეგ მფრინავს შეუძლია გადასვლა უსაფრთხო დაფრენაზე ბუნებრივი ხილვადობის და ავტომატური კონტროლის გამოყენების გარეშე.

6. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა კლასიფიცირდება საექსპლუატაციო მინიმუმებზე დაყრდნობით, რომლის შემდეგაც დასაფრენად შესვლა უნდა გაგრძელდეს მხოლოდ მყარი ვიზუალური კონტაქტის დამყარების შემთხვევაში:

ა) ტიპი A: დაშვების ან გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე 75 მ (250 ფტ) ან უფრო მაღალია;

ბ) ტიპი B: გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე 75 მ-ზე (250 ფტ) დაბალია. ტიპი B სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა კლასიფიცირდება შემდეგნაირად:

ბ.ა) კატეგორია I (CAT I): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე არანაკლებ 60 მ (200 ფტ) და ორიდან ერთ-ერთი ხილვადობა არანაკლებ 800 მ, ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 550მ (RVR);

ბ.ბ) კატეგორია II (CAT II): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე ნაკლებია 60 მ (200 ფტ), მაგრამ არანაკლებ 30 მ (100 ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 300მ (RVR);

ბ.გ) კატეგორია III A (CAT IIIA): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე ნაკლებია 30 მ (100 ფტ), ან გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლის შეზღუდვის გარეშე, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე არანაკლებ 175 მ (RVR);

ბ.დ) კატეგორია III B (CAT IIIB): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე ნაკლებია 15 მ (50 ფტ), ან გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლის შეზღუდვის გარეშე ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე ნაკლებია 175 მ-ზე, მაგრამ არანაკლებ 50 მ (RVR);



ბ.ე) კატეგორია III C (CAT IIIC): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლისა და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) შეზღუდვების გარეშე.

შენიშვნა: 1. თუ გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე სხვადასხვა კატეგორიების შესაბამისია, სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა კლასიფიცირდება უფრო მკაცრი კატეგორიის მიხედვით.

2. მყარი ვიზუალური კონტაქტი გულისხმობს, ვიზუალურ კონტაქტს დამხმარე საშუალებებთან, მათ ნაწილთან ან დასაფრენად შესვლის არეალის იმ სექტორთან, რომელიც მფრინავის მიერ ვიზუალურად აღიქმება შესაბამისი დროის განმავლობაში დადგენილ ტრაექტორიასთან მიმართებაში, შევეულმფრენის პოზიციის და პოზიციის ცვლილების შესაფასებლად. დასაფრენად წრიდან შესვლის დროს, მყარი ვიზუალური კონტაქტი გულისხმობს ადზ-ის გარემოს.

3. დასაფრენად შესვლის კლასიფიკაცია, პროცედურები, ადზ-სა და სანავიგაციო სისტემებზე სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ნებისმიერ ამინდში ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში (ICAO Doc 9365).

7. არაზუსტი სახელსაწყო წესით (2D) დასაფრენად შესვლის საექსპლუატაციო მინიმუმი უნდა განისაზღვროს სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურების გამოყენებით, რომელიც დადგენილი იქნება დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლის, მინიმალური ხილვადობის და თუ საჭიროა, ღრუბლიანობის გათვალისწინებით.

შენიშვნა: დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების ტექნიკის (CDFA) გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია PANS-OPS -ის (Doc 8168) I ტომის, II ნაწილის, მე-5 სექციაში.

8. ზუსტი სახელსაწყო წესით (3D) დასაფრენად შესვლის საექსპლუატაციო მინიმუმი უნდა განისაზღვროს სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურების გამოყენებით, რომელიც განისაზღვრება გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლისა და ხილვადობის მინიმუმის ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) გათვალისწინებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 17. საწვავისა და ზეთის მარაგის აღრიცხვა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს საწვავით და ზეთით გამართვის აღრიცხვა, რომელიც სააგენტოს საშუალებას აძლევს დარწმუნდეს, რომ ნებისმიერი ფრენის შესრულებისას ის მოთხოვნები, რომლებიც აღწერილია ამ წესის 25-ე მუხლში დაკმაყოფილებულია.
2. საწვავისა და ზეთით გამართვის აღრიცხვის დოკუმენტაცია ექსპლუატანტმა უნდა შეინახოს არანაკლებ 3 (სამი) თვის განმავლობაში.

მუხლი 18. ეკიპაჟი

1. ექსპლუატანტი ყოველ ფრენაზე ნიშნავს ერთ პილოტს ვერტმფრენის მეთაურის რანგში.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს წესები ყველა ეკიპაჟის წევრისათვის საფრენოსნო დროისა და ლიმიტების, საფრენოსნო მოვალეობის შესრულების ხანგრძლივობის და დასვენების პერიოდის შესახებ.

მუხლი 19. მგზავრები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენის შესრულებამდე განხორციელდეს მგზავრების ინფორმირება უსაფრთხოებისა და ავრიული ვითარებისას გამოსაყენებელი შემდეგი მოწყობილობების განთავსების ადგილების და გამოყენების წესების შესახებ:

ა) მისაბმელი ღვედები;

ბ) ავარიული გასასვლელიები;

გ) სამამშველო ჟილეტები, თუ მათი განლაგება განსაზღვრულია სხ-ზე;

დ) ჟანგბადის მოწყობილობა თუ მისი გამოყენება მგზავრების მიერ არის განსაზღვრული;



ე) პირადი გამოყენების სხვა საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა, ავარიულ სიტუაციაში მგზავრების ქმედების სქემების ჩათვლით, განლაგების ადგილსა და გამოყენების წესებზე.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს მგზავრების ინფორმირება ერთობლივი გამოყენების ძირითადი საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის განლაგების ადგილსა და მათი გამოყენების წესებზე.

3. ფრენისას ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას, მგზავრებს უტარდებათ ინსტრუქტაჟი ისეთ სასწრაფო ქმედებებზე, რომლებიც მიზანშეწონილი იქნება არსებულ ვითარებაში.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ვერტმფრენზე მყოფი ყველა მგზავრი მიბმული იყოს მისაბმელი ღვედებით სავარძელზე აფრენა-დაფრენისას, აგრეთვე როცა ეს ჩაითვლება სავალდებულოდ ტურბულენტობის ან ნებისმიერი ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 20. წყლის თავზე ფრენა

ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს არახელსაყრელ პირობებში, ამ წესის 49-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, უნდა იყოს სერტიფიცირებული წყალზე დაფრენისათვის. წყლის ზედაპირის მდგომარეობის მონაცემები შეადგენს წყლის ზედაპირზე დაფრენის ინფორმაციის განუყოფელ შემადგენელ ნაწილს.

მუხლი 21. საფრენად მომზადება

1. ფრენა, ან ფრენების სერია არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ არ იქნება შევსებული გაფრენისწინა მომზადების დოკუმენტაცია და ვერტმფრენის მეთაური არ დარწმუნდება, რომ შემოწმების შედეგები დამაკმაყოფილებელია და რომ:

ა) ვერტმფრენი საფრენად ვარგისია;

ბ) ამ წესების 43-ე მუხლით გათვალისწინებული ვერტმფრენის ხელსაწყოები და აღჭურვილობა საკმარისი რაოდენობითაა დამონტაჟებული ფრენის შესასრულებლად, MEL-ის გათვალისწინებით;

გ) სხ ტექნიკურად შემოწმებულია და მასზე გამოწერილია ტექნომსახურების მოწმობა;

დ) ვერტმფრენის მასა და გაწონასწორება შესაძლებლობას იძლევა მოსალოდნელ პირობებში ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ;

ე) ვერტმფრენის ბორტზე ნებისმიერი ტვირთი სწორად არის განაწილებული და საიმედოდაა დამაგრებული;

ვ) შემოწმებამ აჩვენა, რომ ამ წესის 39-ე მუხლით განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები დაგეგმილი ფრენის დროს იქნება დაცული;

ზ) ფრენის სამუშაო გეგმის შედგენის მოთხოვნები დაცულია;

2. გაფრენისწინა მომზადების შევსებულ ფორმებს ექსპლუატანტი ინახავს არანაკლებ 3 თვის განმავლობაში.

3. ფრენის უსაფრთხოების, რეგულარულობის და ეფექტურობის მიზნით, ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს ეკიპაჟის წევრები და სხვა საექსპლუატაციო პერსონალი წინასაფრენოსნო ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით ყველა იმ აეროდრომზე, რომელზეც იგი ექსპლუატაციას უწევს სხ-ებს.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის და პერსონალისთვის შეიმუშაოს NOTAM-ის მომზადების და გავრცელების პროცედურები, აგრეთვე AIP-ში მოცემული ინფორმაციის მომზადების და გავრცელების პროცედურები.

მუხლი 22. ფრენის სამუშაო გეგმის შედგენა



1. ყოველი დაგეგმილი ფრენისთვის ან ფრენების სერიისათვის უნდა შედგეს ფრენის სამუშაო გეგმა. ფრენის სამუშაო გეგმა მტკიცდება ვერტმფრენის მეთაურის მიერ. გეგმის ერთი ეგზემპლარი გადაეცემა ექსპლუატანტს, ან მის მიერ დანიშნულ წრმომადგენელს, თუ ეს შეუძლებელია, გეგმა შესაძლებელია გადაეცემა გაფრენის ვერტოდრომის უფლებამოსილ ორგანოს, ან რეგისტრირდება გაფრენის პუნქტში.
2. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში უნდა იყოს აღწერილი ფრენის სამუშაო გეგმის შინაარსი და მისი გამოყენების წესი.

მუხლი 23. სათადარიგო ვერტოდრომები

1. აფრენისათვის სათადარიგო ვერტოდრომი შეირჩევა და მიეთითება ფრენის სამუშაო გეგმაში, იმ შემთხვევაში, როცა მეტეოროლოგიური პირობები გაფრენის ვერტოდრომზე შეესაბამება ამ ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ან მასზე ნაკლებია.
2. სათადარიგო ვერტოდრომი შეირჩევა იმ პირობით, რომ მისი გამოყენების სავარაუდო დროისათვის მეტეოროლოგიური პირობები შეესაბამება ამ ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ან მასზე მეტია.

3. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომი უნდა შეირჩეს შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) სახელსაწყო წესებით შესრულებული ფრენისას, შეირჩევა ერთი სათადარიგო ვერტოდრომი მაინც და მიეთითება ფრენის სამუშაო გეგმაში და საჭირო მოძრაობის მომსახურების ფრენის გეგმაში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა:

ა.ა) ფრენის ხანგრძლივობა და მეტეოროლოგიური პირობები იძლევა იმის საფუძველს, რომ დანიშნულების ვერტოდრომზე მიფრენის სავარაუდო დროისათვის და ამ დროიდან 1 საათით ადრე და 1 საათის შემდეგ დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შესაძლებელია განხორციელდეს ვიზუალურ მეტეო პირობებში.

ა.ბ) დაფრენის ვერტოდრომი არის იზოლირებულ რაიონში და არ არსებობს გამოსადეგი სათადარიგო ვერტოდრომი. ამ შემთხვევაში უნდა განისაზღვროს დაბრუნების წერტილი (PNR)

ბ) დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომად უნდა შეირჩეს ის ვერტოდრომი, რომელზეც გამოყენების სავარაუდო დროისათვის ამინდის პროგნოზი იძლევა იმის გარანტიას, რომ დასაფრენად შესვლის პირობები იქნება საექსპლუატაციო მინიმუმების შესაბამისი.

გ) თუ, დანიშნულების ვერტოდრომის პროგნოზირებადი ამინდი დაბალია მის საექსპლუატაციო მინიმუმზე, არჩეული უნდა იყოს 2 სათადარიგო ვერტოდრომი. ერთ-ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე პროგნოზირებადი ამინდი უნდა შეესაბამებოდეს ან მეტი იყოს დანიშნულების ვერტოდრომის მინიმუმს, ხოლო მეორე სათადარიგო ვერტოდრომის პროგნოზირებადი ამინდი უნდა შეესაბამებოდეს ან მეტი იყოს სათადარიგო ვერტოდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმებს: ვერტიკალური მხედველობა უნდა აღემატებოდეს ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს 120მ-ით (400ფტ), ხოლო ხილვადობა 1500მ-ით.

4. გამოსადეგი სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომები აირჩევა შემდეგი პირობებით:

ა) სათადარიგო ვერტოდრომი ზღვაში გამოიყენება მხოლოდ დაბრუნების წერტილის გადალახვის შემდეგ. დაბრუნების ზღვრამდე ფრენისას გამოიყენება მხოლოდ სახმელეთო სათადარიგო ვერტოდრომები და აეროდრომები;

ბ) სათადარიგო ვერტოდრომის არჩევისას მიიღება მხედველობაში და გაითვალისწინება კრიტიკული მართვის სისტემების და კომპონენტების მექანიკური საიმედოობა;

გ) ერთი ძრავის გათიშვის შემთხვევაში შვეულმფრენის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს უზრუნველყოფილი სათადარიგო ვერტოდრომამდე;

დ) თავისუფალი დასაფრენი ადგილი ბანზე გარანტირებულია შეძლებისდაგვარად;



ე) მეტეოროლოგიური ინფორმაცია უნდა იყოს ზუსტი და საიმედო.

5. თუ პირობები საშუალებას იძლევა გამოყენებული იქნეს სახმელეთო სათარიგო ვერტოდრომი, საზღვაო ვერტოდრომი არ გამოიყენება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 24. მეტეოროლოგიური პირობები

1. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ვიზუალური ფრენის წესებით, არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ მიმდინარე მეტეოროლოგიური გარემოება ან/და მიმდინარე და პროგნოზირებული ამინდი არ მიუთითებს იმაზე, რომ მარშრუტზე ან მარშრუტის იმ მონაკვეთზე, რომელზეც სხ იფრენს, მეტეოროლოგიური პირობები არ იქნება ვფწ-ით ფრენის შესრულების შესაბამისი.

შენიშვნა: ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები ვრცელდება მაშინაც, როდესაც გამოიყენება ღამის ხედვის სისტემა (NVIS) ან ვიზუალიზაციის გაუმჯობესების სხვა სისტემები.

2. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს სფწ-ით, არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ პროგნოზირებული ამინდი არ მიუთითებს იმაზე, რომ დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სულ ცოტა ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე (სათადარიგო ვერტოდრომის საჭიროების შემთხვევაში) მიფრენის სავარაუდო დროისთვის იქნება ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის შესაბამისი ან უკეთესი.

3. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ცნობილი ან მოსალოდნელი შემოყინვის პირობებში, შეიძლება დაიწყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ სერტიფიცირებულია და აღჭურვილია ასეთ პირობებში საფრენად.

4. ფრენა, რომელიც იგეგმება ან მოსალოდნელია შესრულდეს ცნობილი ან სავარაუდო მიწაზე შემოყინვის პირობებში, იწყება მხოლოდ მას მერე, როდესაც სხ შემოწმდა მასზე ყინულის საფარველის აღმოსაჩენად და მასზე, თუ ეს აუცილებელია, ჩატარებულია შემოყინვის საწინააღმდეგო სამუშაოები. სხ ყინულის ან სხვა ბუნებრივად წარმოქმნილი დაბინძურებული საფარველისგან უნდა გაიწმინდოს, რათა აფრენის წინ იგი იყოს საფრენად ვარგის მდგომარეობაში. ამ საკითხებთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc 9640-ში.

5. თითოეულ სათადარიგო ვერტოდრომზე/დასაფრენ მოედანზე დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის დროს უსაფრთხოების სათანადო დონის დაცვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს მიწის ზედაპირიდან ღრუბლებამდე ვერტიკალური სიმაღლის და ხილვადობის შესაბამისი გაზრდილი მნიშვნელობები, რომელიც მისაღები იქნება სააგენტოსათვის, არსებულ ვერტოდრომზე/დასაფრენ მოედანზე საექსპლუატაციო მინიმუმის დასამატებლად.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა მინიმუმების მნიშვნელობების გაზრდის შესახებ მოცემულია ფრენის დაგეგმვისა და საწვავის მართვის სახელმძღვანელოში (Doc 9976).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 25. საწვავის და ზეთის მარაგი

1. ვერტმფრენი უნდა იყოს საწვავით და ზეთით საკმარისად გამართული ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის, ფრენის გეგმიდან ნებისმიერი (მეტეო პირობები და სხვა შეფერხება) შესაძლო გადახვევის შემთხვევაში. გარდა ამისა, გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისათვის ვერტმფრენზე უნდა იყოს საწვავის სანავიგაციო მარაგი.

2. ვიზუალური ფრენისას ამ მუხლი პირველი პუნქტის შესაბამისად უნდა იქნეს გათვალისწინებული:

ა) დაგეგმილ დასაფრენ ვერტოდრომამდე საკმარისი საწვავის მარაგი;

ბ) მაქსიმალური მანძილის დაფარვის სიჩქარეზე 20 წუთიანი ფრენისთვის საკმარისი საწვავის მარაგი;

გ) ფრენის გარემოებიდან გამომდინარე, საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, დამატებითი საწვავის მარაგი ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

3. სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენისას საჭიროა:



ა) საწვავის მარაგი, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ვერტოდრომის მოთხოვნილება, დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენისათვის, და:

ა.ა) დალოდების სიჩქარეზე 450 მეტრის(1500 ფუტი) სიმაღლეზე 30 წუთისთვის საკმარისი საწვავი და საწვავი, ხელსაწყოებით დაფრენის განსახორციელებლად;

ა.ბ) ფრენის გარემოებიდან გამომდინარე, საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, დამატებითი საწვავის მარაგი ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

ბ) სათადარიგო ვერტოდრომის მოთხოვნილების შემთხვევაში საწვავის მარაგი დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენისათვის, და:

ბ.ა) საწვავი ფრენის გეგმაში მითითებული სათადარიგო ვერტოდრომამდე მისაფრენად.

ბ.ბ) დალოდების სიჩქარეზე 450 მეტრის(1500 ფუტი) სიმაღლეზე 30 წუთისთვის საკმარისი საწვავი პლიუს ხელსაწყოებით დაჯდომის განსახორციელებლად სათადარიგო ვერტოდრომზე

ბ.გ) ფრენის გარემოებიდან გამომდინარე, საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, დამატებითი საწვავის მარაგი ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

გ) ამ წესის 23-ე მუხლის მე-2 პუნქტის ა) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული გამოსადეგი სათადარიგო ვერტოდრომის არ არსებობის შემთხვევაში, ბორტზე უნდა იყოს საწვავის საკმარისი მარაგი, რომელიც საშუალებას იძლევა შესრულდეს ფრენა დანიშნულების ვერტოდრომამდე და შემდეგ, განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა გეოგრაფიული და ბუნებრივი პირობებიდან გამომდინარე.

4. ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად გამოსაყენებლად საჭირო საწვავისა და ზეთის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობები;

ბ) საჰაერო მოძრაობის სამსახურიდან გამომდინარე მარშრუტიდან მოსალოდნელი ან გაუთვალისწინებელი გადახრები;

გ) სფწ დროს ერთი სახელსაწყო დაფრენა დანიშნულების ვერტოდრომზე და მეორე წრეზე წასვლა;

დ) მარშუტზე ფრენის დროს ერთი ძრავის მტყუნება;

ე) ნებისმიერი შემთხვევები რამაც შეიძლება გააჭიანუროს ვერტმფრენის დაგეგმილ დროს დაფრენა ან შემთხვევა რამაც შეიძლება გაზარდოს საწვავის და ზეთის ხარჯი.

შენიშვნა. ფრენის გეგმაში ცვლილების შეტანას, მარშრუტის ცვლილებასთან დაკავშირებით იმ პირობით, რომ იმ წერტილიდან სადაც მიღებული იყო გადაწყვეტილება მარშრუტის ცვლილებაზე, დაცული იქნება ამ წესის 25-ე მუხლის მოთხოვნები.

5. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ, საწვავის ხარჯვა შეიძლება გაიზარდოს იმ მიზნებისთვის, რომელიც არ იყო გათვალისწინებული ფრენისწინა დაგეგმვის დროს, საწვავის მარაგი უნდა გაანალიზდეს თავიდან და თუ შესაძლებელია, კორექტირება გაუკეთდეს დაგეგმილ ფრენას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 26. საწვავით გამართვა ვერტმფრენზე მგზავრების ყოფნისას, ან როდესაც ტრიალებს მზიდი ხრახნი

1. აკრძალულია ვერტმფრენის საწვავით გამართვა, მიუხედავად იმისა, ხრახნი ბრუნავს თუ გაჩერებულია, როდესაც:

ა) მიმდინარეობს მგზავრების ჩასხდომა ან გადმოსხდომა, ან



ბ) მიმდინარეობს ჟანგბადის შევსება.

2. ვერტმფრენზე მგზავრების ყოფნის შემთხვევაში, მიუხედავად იმისა, ხრახნი ბრუნავს თუ გაჩერებულია, საწვავით გამართვა ხორციელდება ბორტზე შესაბამისი კვალიფიცირებული პერსონალის თანხლებით, ყველაზე პრაქტიკული, უსაფრთხო და სწრაფი ევაკუაციის დაწყებისა და მართვისათვის, რისთვისაც:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მგზავრები ინფორმირებულები იყვნენ იმ ქმედებების შესახებ, რომელიც უნდა განხორციელდეს საწვავით შევსებისას ინციდენტის მოხდენის შემთხვევაში;

ბ) საწვავით გამართვის პროცესში დამყარებული უნდა იქნეს მუდმივი ორმხრივი კომუნიკაცია ვერტმფრენის ინტერკომუნიკაციის ან მსგავსი სისტემის მეშვეობით, საწვავით გამართვის პროცედურაზე ზედამხედველ სახმელეთო პერსონალსა და ვერტმფრენზე მყოფ შესაბამისი კვალიფიკაციის პერსონალს შორის;

შენიშვნა: რადიოკავშირის გამოყენებისას დაცული უნდა იყოს სიფრთხილის ზომები, რადგან თავიდან იქნეს აცილებული გრიგალური დენებისა და ელექტრომაგნიტური ინდუქციის შედეგად წარმოქმნილი ძაბვის საფრთხე.

გ) ძრავების საავარიო გათიშვის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟი უნდა დარწმუნდეს, რომ ვერტმფრენის გარეთ მყოფი პერსონალი ან/და მგზავრები არიან მზიდი ხრახნის ბრუნვის უსაფრთხო არეალში.

3. ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს პროცედურები და გაწეროს ის გარემოებები, რომლის დროსაც შესრულდება საწვავით შევსების ამ მუხლით გათვალისწინებული პროცედურები.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა, ექსპლუატანტი უნდა დარწმუნდეს, რომ დაცულია შემდეგი უსაფრთხოების ზომები:

ა) საწვავით გამართვის მხარეს ვერტმფრენის შესასვლელი კარები დახურულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ის წარმოადგენს ერთადერთ საევაკუაციო გასასვლელს;

ბ) ხელსაყრელ ამინდში საწვავით გამართვის საპირისპირო მხარეს ვერტმფრენის შესასვლელი კარები უნდა იყოს ღია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სეს-ში განსაზღვრულია სხვა წესი;

გ) შესაბამისი მოცულობის ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებები ისე უნდა იყოს განლაგებული, რომ ხანძრის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ ხელმისაწვდომი იყოს;

დ) თუ დაფიქსირდება საწვავის ორთქლის მოხვედრა ვერტმფრენზე, ან სხვა რაიმე საფრთხის აღმოჩენა საწვავით გამართვის დროს, საწვავით გამართვის პროცესი დაუყოვნებლივ უნდა შეწყდეს;

ე) თავისუფალი უნდა იყოს საავარიო ევაკუაციისთვის განკუთვნილი გასასვლელების გარშემო არე ხმელეთზე და ბორტზე;

ვ) უსაფრთხოების ღვედები უნდა იყოს გახსნილ მდგომარეობაში დაუყოვნებლივი ევაკუაციის ხელშესაწყობად;

ზ) ხრახნის ბრუნვის დროს, ბორტზე მხოლოდ ის მგზავრები უნდა იყვნენ, რომლებიც აგრძელებენ ფრენას.

5. აკრძალულია ვერტმფრენის გამართვა საავიაციო ბენზინით (aviation gasoline) ან სხვა ადვილად აალებადი საწვავით ან ამ ტიპების საწვავის ნარევით, როდესაც ბორტზე იმყოფებიან მგზავრები.

6. ვერტმფრენიდან არ შეიძლება მოხდეს საწვავის ჩამოსხმა, როდესაც:

ა) მგზავრები არიან ბორტზე;



ბ) მიმდინარეობს მგზავრების ჩასხდომა ან გადმოსხდომა;

გ) მიმდინარეობს ჟანგბადით გამართვა.

შენიშვნა: 1. საწვავით გამართვის პირობები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველ ტომში, აგრეთვე საწვავით გამართვის უსაფრთხო პრაქტიკის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროპორტების მომსახურების სახელმძღვანელო“ (Doc 9137), პირველ და მე-8 ნაწილებში.

2. დამატებითი სიფრთხილის ზომები მოითხოვება, როდესაც საწვავით გამართვა მიმდინარეობს საავიაციო ნავთისგან განსხვავებული საწვავით, ან საწვავით გამართვის შედეგად მიიღება საავიაციო ნავთისა და საავიაციო ტურბინული საწვავის ნარევი, ან გამოიყენება გამართვის გახსნილი მეთოდი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 27. ჟანგბადის მარაგი

1. თუ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტურ სიმაღლე არის ისეთი, რომელზეც ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა-ზე დაბალ ზღვარს, ფრენა უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ბორტზე არის საკმარისი:

ა) ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და მგზავრების 10%-სთვის იმ 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევამ უნდა შეადგინოს 700-დან 620 ჰპა-მდე.

ბ) ეკიპაჟის წევრისთვის და მგზავრებისთვის ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევა იქნება 620 ჰპა-ზე დაბალი.

2. თუ დაგეგმილი ფრენა უნდა შესრულდეს ჰერმეტიკული ვერტმფრენით, დაიწყება ხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ბორტზე ფრენის პირობებიდან გამომდინარე არის საკმარისი ეკიპაჟის ყველა წევრის და მგზავრებისთვის ჰერმეტიკულობის დარღვევის შემთხვევაში ნებისმიერი დროის განმავლობაში, თუ ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა-ზე დაბალ ზღვარს.

3. თუ სხ ასრულებს ფრენას ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე დაბალი ან მაღალია და სხ-ს არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაემგას 4 წუთის განმავლობაში ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა შეადგენს 620 ჰპა-ს, სამგზავრო სალონში მყოფი პირებისათვის განსაზღვრული უნდა იყოს ჟანგბადის არანაკლებ 10 წუთიანი მარაგი.

4. ამ მუხლში გამოყენებულ აბსოლუტური სიმაღლეები სტანდარტულ ატმოსფეროში შეესაბამება მიახლოებით აბსოლუტური წნევის შემდეგ მნიშვნელობებს:

ა) 700 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 3 000 ფტ - 10 000 მ;

ბ) 620 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 4 000 ფტ - 13 000 მ;

გ) 376 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 7 600 ფტ - 25 000 მ.

მუხლი 28. ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები

1. ფრენა დანიშნულების ვერტოდრომამდე გრძელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უკანასკნელი ინფორმაციით დაფრენის დროისთვის ამ ვერტოდრომზე ან სათადარიგო ერთ ვერტოდრომზე მაინც დაფრენა განხორციელდება ამ წესის მე-16 მუხლით დადგენილ საექსპლუატაციო მინიმუმების დაცვით.

2. დასაფრენად ზუსტი შესვლისას გარე მარკერით აღნიშნული საკონტროლო წერტილიდან სახელსაწყო ფრენის წესებით ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის თავზე 300მ-ის (1000ფ) ქვევით დასაფრენად შესვლა არ გრძელდება თუ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო ადზ-ზე ხილვადობის მანძილის (RVR) მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია.

3. თუ დასაფრენად ზუსტი შესვლისას გარე მარკერით აღნიშნული საკონტროლო წერტილის ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის თავზე 300მ-ის (1000ფ) ქვევით დაშვების შემდეგ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო RVR-ის მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები



ხდება, დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე (DA/H ან MDA/H). ნებისმიერ შემთხვევაში ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლა წყდება იმ წერტილიდან, საიდანაც ამ ვერტოდრომისთვის დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმების შეზღუდვების დაცვა უზრუნველყოფილი არ არის.

მუხლი 29. მეტეოროლოგიური დაკვირვება

ვერტმფრენის მეთაურმა ფრენისას მეტეოროლოგიური დაკვირვება, აგრეთვე მათი რეგისტრაცია და მოხსენების გადაცემა უნდა განახორციელოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის, PANS-ATM (Doc 4444) და შესაბამისი დამატებითი რეგიონალური წესების (Doc7030) შესაბამისად.

მუხლი 30. შემხვედრი სახიფათო პირობები ფრენისას

ფრენისას შემხვედრი სახიფათო პირობების შესახებ, გარდა მეტეოპირობებისა, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს კავშირზე მყოფ მეთვალყურეს, ან დისპეტჩერს. ამგვარ შეტყობინებაში დეტალურად უნდა იყოს გადმოცემული ყველა წვრილმანი რათა უზრუნველყოფილი იყოს სხვა ვერტმფრენების უსაფრთხოება.

მუხლი 31. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სამუშაო ადგილი

1. აფრენა და დაფრენის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებულნი არიან შეასრულონ თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, უნდა იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე.
2. მარშრუტზე ფრენისას, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებულნი არიან შეასრულონ თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, იმყოფებიან თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, გარდა იმ პერიოდისა, როდესაც აუცილებელია კაბინის დატოვება ვერტმფრენის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ მათი მოვალეობის შესასრულებლად ან ბუნებრივი მოთხოვნილობების დასაკმაყოფილებლად.
3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი თავის სამუშაო ადგილებზე ყოფნისას უნდა იყვნენ დაბმულნი წელის დასაბმელი ქამრებით.
4. საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი რომელიც იკავებს პილოტის სავარძელს აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებს დასაბმელ სისტემას. ეკიპაჟის სხვა წევრები აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებენ დასაბმელ სისტემას, თუ მხრების დასაბმელი ქამრები არ უშლით მათ თავისი მოვალეობის შესრულებაში და თუ უშლით, მხრების დასაბმელი ქამრები შესაძლებელია მოხსნილი იყოს მაგრამ წელის დასაბმელი ქამრები უნდა იყოს შეკრული.

შენიშვნა: დასაბმელი სისტემა შედგება წელისა და მხრების დასაბმელი ქამრებისაგან, რომლის გამოყენება შეიძლება ცალ-ცალკე.

მუხლი 32. ჟანგბადით სარგებლობა

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი ფრენისას სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველყოფისთვის თავისი მოვალეობების შესრულებისას, როდესაც წარმოიქმნება ისეთი გარემოება, რომლისთვისაც საჭიროა ჟანგბადის დამატებითი მარაგი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს თვითმფრინავზე საკმარისი ჟანგბადის მარაგი.

მუხლი 33. ჰერმეტიზირებული კაბინებიანი ვერტმფრენის ბორტგამყოლებისა და მგზავრების დაცვა ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევაში

ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს ზომები ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევაში ავარიული დაშვებისას ბორტგამყოლების გონების დაკარგვის თავიდან ასაცილებლად. აგრეთვე აღჭურვოს სხ დაცვის ისეთი საშუალებებით, რომლებიც საშუალებას მისცემს ბორტგამყოლებს აღმოუჩინონ პირველი დახმარება მგზავრებს ავარიული დაშვების შემდეგ ჰორიზონტალური ფრენისას. მგზავრების დაცვა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი მოწყობილობებით ან საექსპლუატაციო წესებით, რომლებიც ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევაში საშუალებას მისცემს მათ თავიდან აიცილონ ჰიპოქსიის სიცოცხლისთვის საშიში ზემოქმედება.

შენიშვნა: გათვალისწინებული უნდა იყოს ის გარემოება, რომ ბორტგამყოლებმა ავარიული დაშვებისას შესაძლებელია ყველა შემთხვევაში ვერ აღმოუჩინონ საჭირო დახმარება მგზავრებს



მუხლი 34. სახელსაწყო წესით ფრენის სქემები

1. ყველა აღჭურვილი ადრ-ს და ვერტოდრომისთვის, რომლებიც გამოიყენება სახელსაწყო წესით ფრენების შესასრულებლად, სააგენტო ამტკიცებს და აქვეყნებს ერთს ან რამდენიმე სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის სქემებს, რომლებიც შედგენილია სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიცირების შესაბამისად.
2. ყველა სხ, რომლებიც ასრულებენ ფრენებს სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად, ვალდებული არიან დაიცვან იმ სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული სქემები სადაც განლაგებულია ვერტოდრომი.

შენიშვნა: 1. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიცირება მოცემულია განმარტებებში.

2. სახელსაწყო წესებით ფრენასთან დაკავშირებული პერსონალისთვის რეკომენდირებული საექსპლუატაციო წესები აღწერილია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168)-ის 1 ტომში.

3. სპეციალისტებისთვის განკუთვნილი სახელსაწყო წესით ფრენის სქემების შედგენის კრიტერიუმები აღწერილია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168)-ის მე-2 ტომში.

მუხლი 35. საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები

ექსპლუატანტმა უნდა მიიღოს ყველა ზომები იმისთვის, რომ აფრენის და დაფრენის პროცედურებში გათვალისწინებული იყოს ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები.

მუხლი 35¹. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას

1. ფრენის დროს საწვავის შემოწმებისა და მართვის პროცესის უზრუნველსაყოფად, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს პოლიტიკა და დანერგოს პროცედურები ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ხომალდის მეთაურმა მონიტორინგი უნდა გაუწიოს ბორტზე დარჩენილ გამოყენებად საწვავის მარაგს და დარწმუნდეს, რომ საწვავის რაოდენობა ფრენის უსაფრთხო დასრულებისათვის საკმარისია და გათვალისწინებულია წინასწარ დაგეგმილი საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგიც.
3. მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს სმმ-ის სამსახურს შეტყობინებას MINIMUM FUEL, როდესაც მან უნდა შეასრულოს დაფრენა კონკრეტულ აეროდრომზე და თვლის, რომ ამ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით.

შენიშვნა: 1. დეკლარირება „Minimum Fuel“ საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს აწვდის ინფორმაციას, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა ერთ კონკრეტულ დასაფრენ მოედნამდე და წინასწარ განსაზღვრული ნებისმიერი უსაფრთხო დასაფრენი მოედანი მიუწვდომელია. ნებისმიერმა ცვლილებამ დაფრენის ნებართვას ან სხვა საჰაერო მოძრაობის შეყოვნების გამო, შეიძლება გამოიწვიოს დაგეგმილ საბოლოო სარეზერვო მარაგზე ნაკლები საწვავით დაფრენა. ეს არ არის საავიაციო სიტუაცია, მაგრამ მიუთითებს იმაზე, რომ შესაძლოა გადაიზარდოს საავიაციო სიტუაციაში ნებისმიერი დამატებითი დაგვიანების შემთხვევაში.

2. წინასწარ განსაზღვრულ ნებისმიერ უსაფრთხო დასაფრენ მოედნად იგულისხმება დაგეგმილი დაფრენის მოედნისგან განსხვავებული მოედანი, რომელზეც შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა არსებული საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგის მოხმარებით.

4. საწვავის მარაგით გამოწვეული ავარიული სიტუაციის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს შეტყობინებას – MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL, როდესაც საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

შენიშვნა: 1. დაგეგმილი საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგი არის გამოთვლილი მნიშვნელობა და წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა ნებისმიერ დასაფრენ მოედნამდე



დაფრენისთვის. დეკლარირება: „Mayday Mayday Mayday Fuel“, ატყობინებს საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს ინფორმაციას, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა ერთ კონკრეტულ დასაფრენ მოედნამდე და საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დასაფრენად.

2. ხომალდის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ უახლოეს უსაფრთხო მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება ნაკლები, ვიდრე გათვლილი საბოლოო სარეზერვო მარაგი, ფრენის არეალის მეტეოპირობებისა და ფრენასთან დაკავშირებული სხვა გარემოებების გათვალისწინებით.

3. სიტყვები – „Mayday Fuel“ აღნიშნავენ იმ არასტანდარტულ მდგომარეობებს, რომლებიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 5.3.2.1.1 პუნქტის „b“ ქვეპუნქტში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 36. ვერტმფრენის მეთაურის ვალდებულებები

1. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, მგზავრების და ტვირთის უსაფრთხოებაზე ვერტმფრენის ძრავ(ებ)ის გაშვების მომენტიდან მის გაჩერებამდე ფრენის დამთავრებისას და ძრავ(ებ)ის და ლოპოტების გაჩერებამდე. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია აგრეთვე ვერტმფრენის მართვაზე და უსაფრთხოებაზე.

2. ვერტმფრენის მეთაურმა ყველა ზომა უნდა მიიღოს, რათა დეტალურად შესრულდეს ამ წესის მე-14 მუხლით გათვალისწინებული შემოწმების კითხვარები.

3. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია იმაზე, რომ კავშირის ყველაზე ხელსაყრელი საშუალებით შეატყობინოს უახლოეს უფლებამოსილ ორგანოს ვერტმფრენზე მომხდარი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ რამაც გამოიწვია ნებისმიერი პირის სერიოზული სხეულის დაზიანება ან სიკვდილი ან ვერტმფრენზე და ქონებაზე მიყენებულ მნიშვნელოვან ზიანზე.

შენიშვნა. განმარტება ტერმინისა - სხეულის სერიოზული დაზიანება მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართში.

4. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის დამთავრების შემდეგ შეატყობინოს ექსპლუატანტს ვერტმფრენზე გამოვლენილი ან სავარაუდო გაუმართაობის შესახებ.

5. ვერტმფრენის მეთაური პასუხს აგებს საბორტო ჟურნალის წარმოებაზე ან გენერალური დეკლარაციის შევსებაზე.

მუხლი 37. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეტჩერის მოვალეობები

1. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი, როდესაც ახორციელებს ფრენების კონტროლსა და დაკვირვებას, ასრულებს შემდეგ მოვალეობებს:

ა) დახმარებას უწევს ვერტმფრენის მეთაურს გაფრენისწინა მომზადებაში და უზრუნველყოფს შესაბამისი ინფორმაციით.

ბ) უწევს დახმარებას ვერტმფრენის მეთაურს სამუშაო გეგმის და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მისაწოდებელ ფრენის გეგმის (FPL) მომზადებაში. როცა ეს მისაღებია, ხელს აწერს და აწვდის შესაბამის საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს.

გ) შესაბამისი საშუალებების დახმარებით უზრუნველყოფს ვერტმფრენის მეთაურს ფრენისას ინფორმაციით, რომელიც შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებისთვის.

2. ავარიულ სიტუაციაში ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი:

ა) ინიცირებას უწევს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებული პროცედურების შესრულებას, ამასთანავე თავს არიდებს ისეთი ქმედებების გატარებას, რომელიც ეწინააღმდეგება საჰაერო მოძრაობის მართვის პროცედურებს;

ბ) გადასცემს ვერტმფრენის მეთაურს ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას, რომელიც შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხო შესრულებისთვის, აგრეთვე ფრენის გეგმის



შეცვლასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ ინფორმაციას, რომლის საჭიროება შესაძლოა წარმოიქმნას ამ ფრენის შესრულების დროს.

შენიშვნა: მნიშვნელოვანია, რომ ავარიულ ვითარებაში სხ-ის მეთაურმა ანალოგიური ინფორმაცია გადასცეს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 38. ხელბარგი

ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს გადასაზიდი ბარგის ვერტმფრენის ბორტზე, სამგზავრო სალონში სათანადოდ და საიმედოდ განთავსება.

მუხლი 38¹. დადლილობის მართვა

1. დადლილობის მართვის მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს წესები და პროცედურები, რომელიც დაფუძნებული უნდა იყოს:

ა) სააგენტოს მიერ დადგენილ რეგულაციებზე საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის შეზღუდვების, აგრეთვე ფრენისწინა დასვენების დროის მოთხოვნების შესახებ;

ბ) FRMS რეგულაციებზე, ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის მე-6 დამატების მიხედვით, თუ ექსპლუატანტი იყენებს დადლილობის რისკების მართვის სისტემას.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაიცვას ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნები და დადლილობასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რისკების სამართავად დანერგოს ჩამოთვლილთაგან ერთ-ერთი:

ა) საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის შეზღუდვები, აგრეთვე დასვენების დროის მოთხოვნები, რომლებიც დადგენილია სააგენტოს მიერ;

ბ) დადლილობის რისკების მართვის სისტემა ყველა სახის ფრენისათვის, რომელიც შესაბამისობაში უნდა იყოს სააგენტოს მიერ დადგენილ FRMS მოთხოვნებთან;

გ) დადლილობის რისკების მართვის სისტემა განსაზღვრული სახის ფრენისათვის, რომელიც შესაბამისობაში უნდა იყოს სააგენტოს მიერ დადგენილ FRMS მოთხოვნებთან.

შენიშვნა: ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში დადგენილი მოთხოვნების შესრულება არ ათავისუფლებს ექსპლუატანტს რისკების, მათ შორის, დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების, მართვის პასუხისმგებლობიდან, რომელიც უნდა იმართებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მიხედვით შედგენილი უსაფრთხოების მართვის სისტემით.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის, აგრეთვე დასვენების დროის ჩანაწერების შენარჩუნება ეკიპაჟის წევრებისთვის სააგენტოს მიერ დადგენილი ვადით.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს დადლილობის მართვაში ჩართული პერსონალის სწავლება მათი პასუხისმგებლობისა და დადლილობის მართვის პრინციპების შესახებ.

5. ექსპლუატანტს შეუძლია თვითონ შეიმუშაოს დადლილობის მართვის სისტემა და შეათანხმოს სააგენტოსთან, თუ ეს არ იწვევს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებით გათვალისწინებული უსაფრთხოების დონის დაქვეითებას.

6. თუ ექსპლუატანტი ნერგავს დადლილობის რისკების მართვის სისტემას მისი მომსახურების სრული ან ნაწილობრივი მოცულობისთვის, მაშინ ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) უზრუნველყოს FRMS პროცესების ინტეგრირება უსაფრთხოების მართვის სისტემაში;



ბ) დაადგინოს მაქსიმალური საფრენოსნო, საფრენოსნო სასამსახურო და სასამსახურო დროის, აგრეთვე დასვენების მინიმალური დროის მნიშვნელობები;

გ) მიიღოს ნებართვა სააგენტოდან FRMS ამოქმედებამდე.

შენიშვნა: – დადლილობის მართვის რეგულაციების დაფუძნებისა და დანერგვის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია დადლილობის მართვის ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

თავი III

საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

მუხლი 39. ვერტმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

1. ვერტმფრენების ექსპლუატაცია ხორციელდება საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ნორმების შესაბამისად, რომელიც დადგენილია სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა. საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ნორმები ასახავს, როგორც ფრენის სხვადასხვა ეტაპებს, ასევე საექსპლუატაციო პირობებს. ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის დამატება A-ში მოყვანილია სახელმძღვანელო მასალა საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ნორმების დადგენისათვის.

2. იმ პირობებში, როდესაც ფრენის უსაფრთხოდ გაგრძელება არ არის უზრუნველყოფილი კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, ვერტმფრენების ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ისეთი მეთოდით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ვერტმფრენის იძულებითი დაფრენა.

3. იმ შემთხვევაში, როცა სააგენტოს მიერ ნებადართულია III - კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენების ფრენა სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში, ფრენები უნდა განხორციელდეს ამ წესის 42-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად.

4. როდესაც ვერტმფრენების ექსპლუატაცია ხორციელდება შეზღუდულ არახელსაყრელ პირობებში, საქართველოს ფარგლებში, სააგენტო ადგენს მოთხოვნებს და უზრუნველყოფს, რომ ფრენები განხორციელდეს ისეთნაირად, რომ ძრავის მტყუნებასთან დაკავშირებული რისკები იყოს გათვალისწინებული

მუხლი 40. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მე-IV ნაწილის მოთხოვნების შესაბამისად სერტიფიცირებული ვერტმფრენების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

1. სტანდარტები და მოთხოვნები რომლებიც მითითებულია ამ მუხლში გამოიყენება ვერტმფრენებისთვის, რომლებიც სერტიფიცირებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის ნაწილი IV-ის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს უსაფრთხოების ისეთი ზომები, რომლებიც უზრუნველყოფენ, ამ მუხლით გათვალისწინებული უსაფრთხოების საერთო დონის შენარჩუნებას ექსპლუატაციის ყველა მოსალოდნელ პირობებში.

3. ფრენის დაწყება შეიძლება მხოლოდ მაშინ, როდესაც სეს-ში გაწერილი ვერტმფრენის სტმ-ის მონაცემები ან (აუცილებლობის შემთხვევაში) დამატებითი სხვა მონაცემები მიუთითებენ, რომ დაგეგმილ ფრენისას ამ მუხლის მე-4 - მე-8 პუნქტების მოთხოვნები იქნება შესრულებული.

4. ამ მუხლში მითითებული სტანდარტების გამოყენებისას მხედველობაში უნდა იყოს მიღებული ყველა ის ფაქტორი (როგორც არის: სხ-ს მასა, საექსპლუატაციო პროცედურები, ვერტოდრომის ბარომეტრული და აბსოლუტური სიმაღლე, გარე ტემპერატურა, ქარი, ვერტოდრომის დაქანება და ზედაპირის მდგომარეობა.), რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ ვერტმფრენის სტმ-ზე. ეს ფაქტორები გაითვალისწინება, როგორც უშუალო საექსპლუატაციო პარამეტრები, ან ირიბად, როგორც დაშვებული შეზღუდვების ფარგლებში, რომლებიც შეიძლება იყოს გათვალისწინებული სხ-ის სტმ-ის



დადგენისას ან შეიძლება შედიოდეს იმ საერთო დაზუსტებულ სტმ-ში, რომლის თანახმადაც ექსპლოატაცია ეწევა ვერტმფრენს.

5. აფრენის წინ ვერტმფრენის ასაფრენი მასა არ აღემატება იმ მასას, რომლითაც აღნიშნულია სტმ-ს ნორმებით, ფრენის განმავლობაში მასის მოსალოდნელი შემცირების და საწვავის მიზანმიმართული დაღვრის გათვალისწინებით.

6. ვერტმფრენის ასაფრენი მასა არავითარ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ ასფრენ მასას, რომელიც მითითებულია სეს-ში, ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებული ფაქტორების გათვალისწინებით.

7. დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სათადარიგო ვერტოდრომზე წინასწარ გათვლილ დროში დაფრენისას სხ-ის გაანგარიშებული დასაფრენი მასა არავითარ შემთხვევაში არ ენდა აღემატებოდეს სეს-ში მითითებულ მაქსიმალურ დასაფრენ მასას, ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებული ფაქტორების გათვალისწინებით.

8. სხ-ის ასაფრენი მასა ან დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სათადარიგო ვერტოდრომზე დაფრენისას დასაფრენი მასა, არავითარ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს შესაბამის მაქსიმალურ მასას, რომლითაც დემონსტრირებული იყო ვერტმფრენის შესაბამისობა ხმაურის სერთიფიცირების სტნდარტებთან, როგორც ითვალისწინებს მე-16 დანართის I ტომი. გარდა იმ დასაფრენი მოედნებისა, რომლებზეც ეს, გამონაკლისის სახით, დაშვებულია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც განლაგებულია ვერტოდრომი და არ ვრცელდება ხმაურზე შეზღუდვები.

შენიშვნა. საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შემუშავებისას გამოიყენება რისკების შეფასების მეთოდოლოგია, მოყვანილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის დამატება A-ში.

9. I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე ან ამ წერტილზე, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს შეწყვიტოს აფრენა და უსაფრთხოდ გაჩერდეს შეწყვეტილი ფრენის არსებული ზონის ფარგლებში, ან თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილზე, ან ამ წერტილის შემდეგ ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გააგრძელოს აფრენა, გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნას.

10. II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (DPATO) შემდეგ, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს აფრენის გაგრძელება, გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნას. კრიტიკული ძრავის მტყუნებამ გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (DPATO), შეიძლება გამოიწვიოს კონტროლირებადი ავარიული დაფრენა; ამ შემთხვევაში უნდა იყოს გამოყენებული ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა.

11. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ძრავის მტყუნების შემთხვევაში ავარიული დაფრენა უნდა შესრულდეს ამ წესების 39-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად.

12. I და II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას მერშუტზე ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ვერტმფრენმა უნდა გააგრძელოს ფრენა ისეთ ადგილამდე სადაც უზრუნველყოფილი იქნება ამ მუხლის მე-14 პუნქტის პირობები I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის და ამ მუხლის მე-15 პუნქტის პირობები II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის, ისე რომ ფრენის არცერთ ეტაპზე არ მოხდეს უსაფრთხო სიმაღლეზე დაბლა ფრენა.

შენიშვნა: როდესაც მარშუტზე ფრენა ხორციელდება არახელსაყრელი ზედაპირის თავზე და სათადარიგო ვერტოდრომამდე მისაღწევად საჭიროა 2 საათზე მეტი, ასეთ ფრენებზე ნებართვის მიღებისათვის აუცილებელია რისკების შეფასება, რომლებიც დაკავშირებულია მეორე ძრავის



13. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები: ყველა ძრავის მუშა მდგომარეობაში, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გააგრძელოს ფრენა დაგეგმილ მარშრუტზე ან დაგეგმილი მარშრუტიდან გადახრისას ფრენის უსაფრთხო სიმაღლეების დაცვით. ძრავის მტყუნება ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე გამოიწვევს ავარიულ დაფრენას, ამ შემთხვევაში უნდა იყოს გამოყენებული ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა.

14. I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები: თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება დაფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გადაუფრინოს უსაფრთხო სიმაღლეზე ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც იმყოფება დასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ და განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში, ან განახორციელოს მეორე წრეზე წასვლა და გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-9 პუნქტის მოთხოვნებს. იმ შემთხვევაში, როდესაც ძრავის მტყუნება ხდება გადაწყვეტილების მიღების წერტილის შემდეგ ვერტმფრენმა უნდა შეეძლოს დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში.

15. II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, დასაფრენად შესვლის გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (DPBL) კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გადაუფრინოს უსაფრთხო სიმაღლეზე ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც იმყოფება დასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ და განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში, ან განახორციელოს მეორე წრეზე წასვლა და გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით, სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნებს. ძრავის მტყუნებამ დაფრენაზე შესვლის გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (DPBL) შემდეგ, შეიძლება გამოიწვიოს ავარიული დაფრენა. ამ შემთხვევაში გამოყენებული უნდა იყოს ამ წესის 39-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნები.

მუხლი 41. ინფორმაცია დაბრკოლებების შესახებ

ავრენის, სიმაღლის აღების, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პროცედურების შემუშავებისას, ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს დაბრკოლებების შესახებ მის ხელთარსებული ყველა მონაცემები სტმ-ის ნორმების გათვალისწინებით.

მუხლი 42. დამატებითი მოთხოვნები სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობებში ფრენისას III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენებისთვის, გარდა სპეციალური ვიზუალური ფრენებისა

1. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის ფრენები სფწ-თი ნებადართულია ისეთი რელიეფის თავზე, რომელიც მისაღებია იმ ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებისთვის, სადაც ხორციელდება ფრენები.

2. იმისათვის რომ სააგენტომ გასცეს ნებართვა III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობებში ფრენისათვის, აუცილებელია რომ ვერტმფრენი იყოს სერტიფიცირებული სფწ-თი ფრენისთვის და ფრენის უსაფრთხოების დონე შეესაბამებოდეს იკაოს მე-6 და მე-8 დანართის მოთხოვნებს:

ა) ძრავ(ებ)ის საიმედოობა.

ბ) ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, ექსპლუატაციის მეთოდები, ექსპლუატაციის პირობები, საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა.

გ) აღჭურვილობა და დამატებითი მოთხოვნები აღწერილია ამ წესების მე-4 დანართში.

3. ექსპლუატანტები რომლებიც ფრენენ III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებით სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ვალდებული არიან იქონიონ ძრავის მონიტორინგის სისტემა, აგრეთვე გამოიყენონ მხოლოდ ძრავის და ვერტმფრენის მწარმოებლის მიერ რეკომენდირებული ხელსაწყოები, სისტემები და აღჭურვილობა. აგრეთვე გამოიყენონ მწარმოებლის მიერ დადგენილი ტექნიკური



მომსახურების მოთხოვნები რათა განხორციელდეს ძრავების სრული მონიტორინგი.

4. იმისათვის რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი მექანიკური აგრეგატების მტყუნება, III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები, რომლებიც ფრენას ასრულებენ სახელსაწყოო მეტეოროლოგიურ პირობებში, უნდა იყვნენ აღჭურვილი ტრანსმისიის ვიბრაციის მონიტორინგის სისტემით.

თავი IV

საბორტო ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია

მუხლი 43. ზოგადი დებულებები

1. საფრენად ვარგისობის მოწმობის გასაცემად მინიმალური აუცილებელი სახომალდე აღჭურვილობის გარდა, საჭიროების შემთხვევაში სხ-ის ბორტზე უნდა იყოს ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია ქვემოთ ჩამოთვლილი პუნქტების შესაბამისად, ვერტმფრენის გამოყენების სახეობებიდან და ფრენის პირობებიდან გამომდინარე. ზემოთ ხსენებული ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და მათი დამონტაჟება უნდა იყოს შეთანხმებული/დამტკიცებული ვერტმფრენის რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან.

2. სხ-ზე უნდა იყოს ოფიციალურად დამოწმებული ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასლი და ამ ვერტმფრენის ტიპისათვის განკუთვნილი და დადგენილი საექსპლუატაციო სპეციფიკაციების ეგზემპლარი. იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტის სერტიფიკატი და სპეციფიკაციები არის შედგენილი ეროვნულ ენაზე, სავალდებულოა იყოს ინგლისურენოვანი თარგმანიც.

3. ექსპლუატანტის ფშ-ში შეტანილი უნდა იყოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), დამტკიცებული სააგენტოს მიერ, რომლის საფუძველზეც ხომალდის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას ფრენის დაწყებაზე ან გაგრძელებაზე, ნებისმიერი შუალედური პუნქტიდან, ნებისმიერი აღჭურვილობის, ხელსაწყოების ან სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. თუ ექსპლუატანტის სახელმწიფო და რეგისტრაციის სახელმწიფო განსხვავებულია, მაშინ სააგენტო უნდა დარწმუნდეს, რომ MEL არ ეწინააღმდეგება ვერტმფრენის შესაბამისობას რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ ვარგისობის მოთხოვნებთან.

შენიშვნა: MEL-თან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალები მოცემულია ამ წესის მე-5 დანართში.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საფრენოსნო, ტექნიკური და მომსახურე პერსონალი ფშ-ით, რომელშიც ასახულია იმ სხ-ების ტიპები, რომლებსაც უწევს ექსპლუატაცია. ფშ-ში შეტანილი უნდა იყოს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში ქმედებების პროცედურები, რომელიც დაკავშირებულია საფრენოსნო ექსპლუატაციასთან. სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას სხ-ის სისტემებზე და გამოსაყენებელ "შემოწმების კითხვარზე". ფშ-ის შემუშავებისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი. ფშ ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის ფრენის დროს.

შენიშვნა: ინფორმაცია ადამიანური ფაქტორის შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 9683.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 44. ვერტმფრენის ფრენის წესები

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს იმ ხელსაწყოებით, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟს მისცემს შესაძლებლობას აკონტროლოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, შეასრულოს დადგენილი მანევრები და დაიცვას ექსპლუატაციის სავარაუდო პირობებისათვის განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

2. ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე განთავსებულ სამედიცინო საშუალებებით და უნდა შეიცავდეს:

ა.ა) პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტს.

ა.ბ) როდესაც ბორტზე გათვალისწინებულია ბორტგამგოლების ყოფნა, ვერტმფრენზე უნდა იყოს



უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი, რომელიც გამოყენებული იქნება ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებისას, დაკავშირებული ინფექციურ ან გადამდებ დაავადებებთან.

შენიშვნა. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტის და უნივერსალური უსაფრთხოების კომპლექტის შემადგენლობა მითითებულია ამ წესების მე-3 დანართში.

ბ) მობილური ცეცხლსაქრობებით, რომლებიც გამოყენების შემთხვევაში არ წარმოქმნიან მომწამლავი აირის საშიშ კონცენტრაციას ვერტმფრენში. ცეცხლმაქრობები უნდა განთავსდეს სულ ცოტა ერთი:

ბ.ა) ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ.ბ) ყოველ სამგზავრო სალონში, რომელიც გამოყოფილია საფრენოსნო ეკიპაჟიდან და არაა ხელმისაწვდომი საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის.

შენიშვნა: ნებისმიერი მობილური ცეცხლმაქრი, რომელიც განთავსებულია კონკრეტულ ვერტმფრენზე საფრენოსნო ვარგისობის შესაბამისად, ითვლება, რომ აკმაყოფილებს ამ მოთხოვნებს.

ბ.გ) დიფტორქლორბრომმეთანით (Halon 1211 ან CBrCLF₂) ან ტოლფასოვანი საქრობი შემადგენლობით გაწყობილი ერთი ცეცხლსაქრობი მაინც, რომელიც ეკიპაჟის კაბინაში ხელმისაწვდომ ადგილზე უნდა განთავსდეს.

გ) შესაკრავი ღვედები:

გ.ა) სავარძელი ან საძილე ადგილი ორი და ორ წელზე მეტი ასაკის ყველა პირისათვის;

გ.ბ) ყველა სავარძლისათვის წელზე შესაკრავი ღვედებით და საძილე ადგილისათვის დამჭერი ღვედით.

გ.გ) მისაბმელი სისტემები საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე. მისაბმელი სისტემა უნდა შეიცავდეს ისეთ მოწყობილობას, რომელიც მკვეთრი დამუხრუჭების შემთხვევაში ავტომატურად შეაკავებს ეკიპაჟს.

დ) მგზავრების ინფორმაციის და ინსტრუქციების მიწოდების საშუალებებით:

დ.ა) როდის უნდა იყოს შეკრული უსაფრთხოების ღვედები;

დ.ბ) თუ ვერტმფრენზე გათვალისწინებულია ჟანგბადის აღჭურვილობა, მისი მოხმარების წესები;

დ.გ) შეზღუდვა თამბაქოს მოწევის თაობაზე;

დ.დ) სამაშველო ჟილეტების ან ანალოგიური სატივტივე საშუალებების განთავსების ადგილები და მოხმარების

წესები, იმ სხ-ბზე სადაც ეს არის გათვალისწინებული;

დ.ე) საავარიო გასასვლელების განთავსების ადგილები და გაღების წესები.

ე) ფრენის დროს შესაცვლელად მისადგომ ადგილას განთავსებული, შესაბამისი სათადარიგო ელექტროდამცავებით.

3. სტაციონარული ცეცხლმაქრი, რომლის აღჭურვილობა დამონტაჟებულია პირსახოცების, ქალაღების და სხვა ნარჩენებისათვის განკუთვნილ ბუნკერებში და განლაგებულია იმ სხ-ებზე, რომლების ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაცემულია 2011 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ და ნებისმიერი გადასატანი ცეცხლმაქრის შემადგენლობა, რომლებიც გამოიყენება იმ სხ-ბზე, რომლების ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაიცემა 2016 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ:

ა) უნდა შეესაბამებოდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მახასიათებლებს.



ბ) არ შედის ჩამოთვლილ ნივთიერებათა ნუსხაში, რომელიც მოცემულია მონრეალის ოქმში (1987 წ.) დანართი A (ჯგუფი II).

4. ფრენისას ვერტმფრენზე უნდა იყოს:

ა) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო, ან მისი ის ნაწილი, რომელსაც კავშირი აქვს ფრენების შესრულებასთან;

ბ) ვერტმფრენის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც შეიცავენ საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მონაცემებს ან ნებისმიერ სხვა ინფორმაციას, რომელიც საჭიროა ვერტმფრენის ექსპლუატაციისათვის მისი საფრენოსნო ვარგისობის მოწმობის შესაბამისად;

გ) მოქმედი და ადვილად გამოყენებადი რუკები, რომლებიც მოიცავს დაგეგმილ ფრენის მარშრუტებს და იმ ნებისმიერ მარშრუტებს, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იქნეს ძირითადი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 45. სახომალდე საბუთები

1. აკრძალულია სამოქალაქო სხ-ის ფრენა, თუ მასზე არ არის შემდეგი საბუთები:

ა) ფშს, ან მისი შემადგენელი ნაწილები, რომელიც ეხება ფრენების შესრულებას;

ბ) ვერტმფრენის სეს, ან სხვა აუცილებელი საბუთები, რომელიც შეიცავს სტმ-ის მოთხოვნებს და სხვა საექსპლუატაციო ინფორმაციას, რომელიც არ არის ასახული სეს-ში;

გ) ფრენის მარშრუტების რუკები და დიაგრამები, ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახრების გათვალისწინებით;

დ) სხ-ის რეგისტრაციის მოწმობა;

ე) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

ვ) ბორტჟურნალი (საფრენოსნო დავალება);

ზ) სხ-ის რადიოსაშუალებებით სარგებლობის ნებართვა;

თ) მგზავრების სია;

ი) სატვირთო დოკუმენტაცია;

კ) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალი;

ლ) სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ოფიციალურად დამოწმებული ასლი;

მ) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები;

ნ) ხმაურის სერტიფიკატი;

ო) MEL;

პ) შევსებული და რეგისტრირებული ფრენის სამუშაო გეგმა;

ჟ) NOTAM;

რ) ფრენის გეგმის შესაბამისად საჭირო მეტეოინფორმაცია;



ს) დატვირთვისა და გაწონასწორების საბუთები;

ტ) საჰაერო მოვლენების შეტყობინების ფორმების ნიმუშები;

უ) საერთაშორისო რეისზე - საბაჟო დეკლარაცია;

ფ) ავარიული და სამაშველო აღჭურვილობის საკონტროლო ფურცელ(ებ)ი და მისი გამოყენების ინსტრუქცია;

ქ) საკონტროლო ფურცლები, რომლებშიც გაწერილია საავარიო ვითარებების დროს მომსახურე ეკიპაჟის მოქმედებების თანამიმდევრობა, საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის კოორდინირებული მოქმედებების გათვალისწინებით.

2. სხ-ის მეთაური ვალდებულია, საავიაციო ხელისუფლების უფლებამოსილი პირის მოთხოვნისთანავე, შეუფერხებლად წარუდგინოს მას სხ-ზე არსებული ნებისმიერი საბუთი.

მუხლი 46. ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა

1. თუ ფიუზელაჟზე გათვალისწინებულია იმ ადგილების მონიშვნა, სადაც სამაშველო ჯგუფს შეუძლია ფიუზელაჟის მექანიკური გახსნა, მონიშვნა უნდა მოხდეს წითელი ან ყვითელი საღებავით, აუცილებლობის შემთხვევაში შემოხაზვა ხდება თეთრი კანტით კონტრასტისათვის.

2. თუ მანძილი ორ კუთხოვან ნიშანს შორის აღემატება 2მ-ს, დამატებით უნდა იყოს მონიშნული შუალედური ხაზი 9სმ x 3 სმ ზომის, იმის გათვლით, რომ მანძილი არ აღემატებოდეს 2მ-ს.

შენიშვნა. 1. ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნის წესი მოცემულია ამ წესის

მე-2 დანართში.

2. ამ მუხლში მოცემული სტანდარტი არ ნიშნავს, რომ ყველა ტიპის სხ-ზე უნდა იყოს გათვალისწინებული ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილები.

მუხლი 47. საბორტო თვითჩამწერები

1. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ფრენის მონაცემების თვითჩამწერით, რომელიც ჩაიწერს სულ მცირე იმ პირველ 48 პარამეტრს, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

2. 7000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილით აღჭურვილი ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ფრენის მონაცემების თვითჩამწერით, რომელიც ჩაიწერს სულ მცირე იმ პირველ 30 პარამეტრს, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

3. ვერტმფრენი, რომლის ასაფრენი მასა აღემატება 3175 კგ-ს და აღწევს 7000კგ-ს, აგრეთვე რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ფრენის მონაცემების თვითჩამწერით, რომელიც ჩაიწერს სულ მცირე იმ პირველ 15 პარამეტრს, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

4. ტურბინული ძრავის მქონე ვერტმფრენი, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 2250კგ-ს და აღწევს 3175კგ-ს და რომელზეც განაცხადი ტიპის სერტიფიკატისთვის წარდგენილი იქნა 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს:



- ა) ფრენის მონაცემების თვითჩამწერით, რომელიც ჩაიწერს სულ მცირე იმ პირველ 48 პარამეტრს, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში; ან
- ბ) C კლასის AIR-ით ან AIRS-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს მფრინავების დისპლეიზე ასახული, სულ მცირე, ფრენის ტრაექტორიისა და სიჩქარის პარამეტრები, როგორც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-3 ცხრილში; ან
- გ) ADRS-ით, რომელიც ჩაიწერს ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-3 ცხრილში მოცემულ პირველ 7 პარამეტრს.

შენიშვნა: AIR და AIRS კლასიფიკაციები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების 4.1 თავში.

5. ვერტმფრენი, რომლის ასაფრენი მასა აღემატება 3175 კგ-ს და ტიპის სერტიფიკატზე განაცხადს წარადგენს 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ფრენის მონაცემების თვითჩამწერით, რომელიც ჩაიწერს სულ მცირე იმ პირველ 53 პარამეტრს, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

6. FDR, ADRS, AIR ან AIRS-ში არ უნდა იყოს გამოყენებული ფოლგაზე მექანიკური ჩაწერის, სიხშირულ მოდულაციის რეგისტრაციის, ფოტოგრაფიულ ფირზე ან მაგნიტურ ლენტზე ჩაწერის მეთოდები.

7. ყველა ტიპის FDR-ს, რომელიც გამოიყენება ვერტმფრენზე უნდა შეეძლოს მუშაობის სულ მცირე, ბოლო 10 სთ-ის ჩანაწერის შენახვა.

8. ვერტმფრენი, რომლის ასაფრენი მაქსიმალური მასა აღემატება 7000 კგ-ს აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

9. ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრის შემდეგ და მისი ასაფრენი მაქსიმალური მასა აღემატება 3175 კგ-ს, აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

10. CVR და CARS სისტემები არ უნდა იყოს აღჭურვილი მაგნიტური ლენტით ან მავთულით.

11. ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით, რომელსაც შეუძლია შეინახოს ჩაწერილი ინფორმაციის სულ მცირე ბოლო 2 საათი.

12. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ და აღჭურვილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების მე-5 თავის პირველი მუხლის მე-2 პუნქტში მოცემული მონაცემთა კავშირის ხაზიანი კომუნიკაციის საშუალებებიდან ერთ-ერთით და CVR-ით, მონაცემთა კავშირის ხაზიანი კომუნიკაციის საშუალებით გადაცემული შეტყობინებები, უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამდე საბორტო თვითჩამწერზე.

13. ვერტმფრენზე, რომელიც მოდიფიცირებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის მე-4 დამატების მე-5 თავის პირველი მუხლის მე-2 პუნქტში მოცემული მონაცემთა კავშირის ხაზიანი კომუნიკაციის საშუალებებიდან რომელიმეს პროგრამულად გამართვისა და გამოყენებისთვის 2016 წლის 1-ლი იანვრის შემდეგ, და ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას, მონაცემთა კავშირის ხაზიანი კომუნიკაციის საშუალებით გადაცემული შეტყობინებები უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამდე საბორტო თვითჩამწერზე.

შენიშვნა: B კლასის AIR შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მონაცემთა კავშირის ხაზიანი კომუნიკაციის საშუალებით გადაცემული და მიღებული შეტყობინებების შესანახად, თუ მათი შენახვა FDR-სა და CVR-ზე არაპრაქტიკული ან მატერიალურად გაუმართლებელია.



14. მონაცემთა კავშირის ხაზიანი საშუალებების შეტყობინებების ჩაწერის ხანგრძლივობის მინიმალური მოცულობა უნდა იყოს CVR-ის ჩაწერის ხანგრძლივობის მოცულობის ტოლი.

15. მონაცემთა კავშირის ხაზიანი საშუალებების შეტყობინებების ჩაწერის შესაძლებლობა უნდა იყოს კაბინის აუდიოჩანაწერების თანაფარდი.

16. საბორტო თვითჩამწერების აგებულება, მათი განლაგება და მონტაჟი უნდა უზრუნველყოფდეს მონაცემების ჩანაწერების მაქსიმალურად დაცვის, აღდგენის და გაშიფრვის შესაძლებლობას. საბორტო თვითჩამწერი უნდა შეესაბამებოდეს დარტყმამდეგობისა და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის ტექნიკურ მოთხოვნებს.

17. საბორტო თვითჩამწერები არ უნდა გამოირთოს ფრენის დროის განმავლობაში.

18. საბორტო თვითჩამწერის ჩანაწერების შესანარჩუნებლად, ის უნდა გამოირთოს ფრენის დროის დასრულებისას, თუ ადგილი აქვს საავიაციო ინციდენტს, ან საავიაციო შემთხვევას. საბორტო თვითჩამწერი კვლავ არ უნდა ჩაირთოს, ვიდრე არ შესრულდება, ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით გათვალისწინებული ჩანაწერების გადაცემის პროცედურა.

შენიშვნა: საბორტო თვითჩამწერის ჩანაწერების ამოღების საჭიროებას განსაზღვრავს მოკვლევის ჩამტარებელი ქვეყნის უფლებამოსილი ორგანო, საავიაციო შემთხვევის სიმძიმის მიხედვით.

19. თვითჩამწერის საექსპლუატაციო ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად, ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საექსპლუატაციო შემოწმებები და შეფასებები საბორტო თვითჩამწერების ჩანაწერებზე.

შენიშვნა: საბორტო თვითჩამწერი სისტემების შემოწმების პროცედურები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის მე-4 დამატებაში.

20. ექსპლუატანტის მიერ მოკვლევის უფლებამოსილი ორგანოსათვის გადაცემული FDR-ის პარამეტრებთან დაკავშირებული საბუთები შეიძლება იყოს ელექტრონულ ფორმატში, ამასთან, გათვალისწინებული უნდა იყოს დარგობრივი სპეციფიკაციები.

შენიშვნა: დარგობრივი სპეციფიკაციები მოცემულია ARINC 647A-ში „საბორტო თვითჩამწერის ელექტრონული საბუთებში“ ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 48. სახელსაწყო და ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენისას საჭირო ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, როგორც დღისით ასევე ღამით

1. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს დღისით ვფწ-ით უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) მაგნიტური კომპასით;

ბ) ზუსტი საათით, საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით;

გ) ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებლით;

ე) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით.

2. ყველა ვერტმფრენი რომელიც ასრულებს ღამით ფრენებს ვფწ-ით უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ყველა იმ აღჭურვილობით რაც ჩამოთვლილია ამ მუხლის პირველ პუნქტში;

ბ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებლით ყოველი პილოტისთვის და პლიუს მინიმუმ 1 სათადარიგო სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებლით;



გ) სრიალის მაჩვენებელით;

დ) კურსის მაჩვენებელი (ჰიროკომპასით);

ე) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებელით;

ვ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;

აგრეთვე, შემდეგი განათებით:

ზ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით მითითებული განათებით ჰაერში და ვერტოდრომის სამანევრო სივრცეში მყოფ სხ-თვის.

თ) ორი დასაფრენი ფართით;

ი) ვერტმფრენის უსაფრთხოდ ექსპლუატაციისათვის დიდი მნიშვნელობის მქონე ხელსაწყოებისა და აღჭურვილობის განათებით;

კ) ყველა სამგზავრო სალონის განათებით;

ლ) ელექტრული ფარნით, ეკიპაჟის ყოველი წევრის ადგილზე.

3. ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს სფწ-ით, ან როდესაც შეუძლებელია სივრცეში სასურველი მდგომარეობის შენარჩუნება ერთი ან რამდენიმე საპილოტაჟო ხელსაწყო გარეშე, უნდა აღიჭურვოს:

ა) მაგნიტური კომპასით;

ბ) ზუსტი საათით, საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით;

გ) ორი ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემით, რომელიც აღჭურვილია კონდენსაციის ან შემოყინვის საწინააღმდეგო სისტემით;

ე) სრიალის მაჩვენებელით;

ვ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით ყოველი პილოტისთვის და პლიუს მინიმუმ 1 სათადარიგო სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით;

ზ) კურსის მაჩვენებელი (ჰიროკომპასით);

თ) აღჭურვილობა რომელიც იძლევა საშუალებას მოხდეს მონიტორინგი ელექტრო წყაროზე რომელიც კვებავს ჰიროსკოპულ ხელსაწყოებს;

ი) გარე ტემპერატურის მაჩვენებელით, რომელიც დამონტაჟებულია პილოტების კაბინაში;

კ) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებელით;

ლ) სტაბილიზაციის სისტემით, გარდა იმ შემთხვევებისა როდესაც ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიცირებაზე პასუხისმგებელი ორგანოს მიერ დადასტურებულია, რომ კონკრეტული ტიპის ვერტმფრენი არის დამაკმაყოფილებლად მდგრადი სტაბილიზაციის სისტემის გარეშე;

მ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;

ნ) თუ ფრენა ხორციელდება ღამით, განათებით რომლებიც მოხსენებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტში.



4. ყველა ვერტმფრენი რომელიც ასრულებს ფრენას სფწ-ით უნდა აღიჭურვოს ელექტრო სისტემის ძირითადი სისტემისაგან დამოუკიდებელი კვების საავარიო წყაროთი, რომელიც სულ ცოტა 30 წთ-ის განმავლობაში უზრუნველყოფს მეთაურისთვის მკაფიოდ ხილვადი ხელოვნური ჰორიზონტის ხელსაწყო კვებას და განათებას. ეს წყარო ავტომატურად უნდა ირთვებოდეს ძირითადი ელექტრო სისტემის მტყუნებისას და უნდა მიუთითებდეს რომ კვება ხორციელდება საავარიო წყაროდან.

შენიშვნა: საფრენოსნო აღჭურვილობას რომელსაც მოითხოვს ეს მუხლი შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს სხვადასხვა აღჭურვილობის კომბინაციით ან ელექტრონული დისპლეებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 49. წყლის თავზე ფრენის წესები

1. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც გამოიყენება ან გამიზნულია წყლის თავზე ფრენისთვის გამოსაყენებლად, უნდა იყოს აღჭურვილი მუდმივი ან სწრაფად გასაშლელი საცურაო მოწყობილობებით, რათა საჭიროების შემთხვევაში განახორციელონ წყალზე უსაფრთხო დაფრენა როდესაც :

ა) ისინი ასრულებენ ფრენებს ან სამუშაოებს წყლის თავზე; ან

ბ) I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენები ასრულებენ ფრენას წყლის თავზე, ამავდროულად ფრენა სრულდება არა ხელსაყრელ პირობებში და ხმელეთამდე მისაღწევად ნორმალურ კრეისერულ სიჩქარეზე საჭიროა 10 წუთზე მეტი; ან

შენიშვნა: ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს წყლის თავზე, უნდა იყოს სერტიფიცირებული ან გათვლილი წყლის ზედაპირზე უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის მოთხოვნების შესაბამისად.

გ) I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენი როდესაც ფრენას ასრულებს წყლის თავზე ნორმალურ პირობებში ხმელეთიდან შესაბამის საავიაციო ხელისუფლების მიერ დადგენილ მანძილზე; ან

დ) III კლასის ვერტმფრენები როდესაც ფრენას ასრულებენ ისეთ მანძილზე ხმელეთიდან რომ შეუძლებელია ავტოროტაციის ან უსაფრთხო ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთამდე მიღწევა.

2. I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენები რომელიც ასრულებს ფრენებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ერთი სამაშველო ჟილეტით ან ექვივალენტური საცურაო მოწყობილობით ყოველი პირისთვის რომლებიც იმყოფებიან ბორტზე და უნდა იყოს განლაგებული ისეთ ადგილებზე რომ ყოველთვის იყოს ხელმისაწვდომი ვისთვისაც არის გათვალისწინებული. წყლის თავზე მუშაობისას სამაშველო ჟილეტი უნდა იქნეს ჩაცმული მუდმივად გარდა იმ შემთხვევებისა როცა პირები იყენებენ ინტეგრირებულ სამაშველო კოსტიუმებს რომლებიც ისედაც ასრულებს სამაშველო ჟილეტის ფუნქციას.

ბ) სამაშველო ტივებით, რომლებიც საკმარისი უნდა იყოს ბორტზე მყოფი ყველა პირისათვის და განთავსებული უნდა იყოს ისე, რომ მათი სწრაფი და იოლი გამოყენება შესაძლებელი იყოს საჭიროებისას. სამაშველო ტივებზე უნდა იყოს საჭირო ავარიული სამაშველო მარაგი, რათა შესაძლებელი გახდეს ადამიანების გადარჩენა არსებულ ვითარებაში. თუ ვერტმფრენზე განთავსებულია ორი სამაშველო ტივი, შესაძლებელი უნდა იყოს ბორტზე მყოფი ყველა ადამიანის განთავსება ერთ ტივზე გადატვირთულ რეჟიმში.

შენიშვნა: სამაშველო ტივის უსაფრთხო ზღვარი, გადაჭარბებული დატვირთვის შემთხვევაში, მისი სრული მოცულობის 1.5-ჯერ დიდი მოცულობის ტოლია.

გ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით განსაზღვრული სასიგნალო რაკეტების გაშვების მოწყობილობა.

3. თუ III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენი ფრენას ასრულებს ისეთ მანძილზე ხმელეთიდან, რომლიდანაც შეუძლებელია ავტოროტაციისას ხმელეთამდე მიღწევა, მაგრამ ფრენა სრულდება შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლების მიერ დადგენილი მანძილის ფარგლებში, ვერტმფრენი



აღჭურვილი უნდა იყოს ერთი სამაშველო ჟილეტით ან ეკვივალენტური საცურაო მოწყობილობით ყოველი პირისთვის, რომლებიც იმყოფებიან ბორტზე. აღჭურვილობა განლაგებული უნდა იყოს ისე, რომ ადვილად ხელმისაწვდომი იყოს იმათთვის, ვისი გამოყენებისთვისაც არის განკუთვნილი.

შენიშვნა: ხმელეთიდან მანძილის განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იყოს გარემო პირობები და სამძებრო-სამაშველო საშუალებების ხელმისაწვდომობა.

4. წყლის თავზე სამუშაოებისას როდესაც ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მიღწევა შეუძლებელია, სამაშველო ჟილეტი უნდა იქნეს ჩაცმული მუდმივად გარდა იმ შემთხვევებისა როცა პირები იყენებენ ინტეგრირებულ სამაშველო კოსტიუმებს რომლებიც ისედაც ასრულებენ სამაშველო ჟილეტის ფუნქციას.

5. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები როდესაც ასრულებენ ფრენას უფრო მეტ მანძილზე, ვიდრე ეს მოცემულია ამ მუხლის მე-3 პუნქტში, უნდა აღიჭურვონ ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად.

6. როდესაც II ან III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები ახორციელებენ აფრენას ან დაფრენას ისეთ ადგილას სადაც გაუმართაობის შემთხვევაში შეიძლება შეიქმნას აუცილებლობა წყალზე ავარიული დაფრენის განხორციელებისა, ვერტმფრენები უნდა აღიჭურვოს სულ ცოტა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

7. ყოველი სამაშველო ჟილეტი თუ ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალება, უნდა იყოს აღჭურვილი ელექტრული განათების საშუალებით რათა გაადვილდეს ადამიანების აღმოჩენა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 50. ზღვის სპეციალურად აღნიშნული რაიონების თავზე ფრენა

1. როდესაც ფრენა სრულდება ზღვის სპეციალურად მონიშნული რაიონის თავზე, სადაც სამძებრო-სამაშველო სამუშაოების შესრულება განსაკუთრებით გართულებულია, ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს ისეთი სამაშველო აღჭურვილობით (ადამიანების გადასარჩენი საშუალებების ჩათვლით), რომელიც შეესაბამება ფრენის შესრულების რაიონს.

2. წყლის თავზე ფრენების შესრულებისას, სამაშველო კოსტიუმები უნდა ეცვას ვერტმფრენზე მყოფ ყველა პირს, როდესაც წყლის ტემპერატურა 10 გრადუსზე ნაკლებია ცელსიუსის შკალით, ან როდესაც სამაშველო ოპერაციის დრო გადააჭარბებს გამოთვლილს. როდესაც ჰორიზონტიდან მზის სიმაღლისა და სიმძლავრის შედეგად გვევლინება მაღალი ტემპერატურის საფრთხე, საფრენოსნო ეკიპაჟი თავისუფლდება ამ რეკომენდაციისგან.

შენიშვნა: სამაშველო ოპერაციის დროის დადგენისას გათვალისწინებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირის მდგომარეობა და ბუნებრივი განათების პირობები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 51. ხმელეთის განსაკუთრებით აღნიშნული რაიონებში ფრენის წესები

იმ რაიონების თავზე ფრენისას, სადაც ძებნა და შველა გართულებულია, ვერტმფრენზე უნდა იყოს ისეთი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა (სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით) და სასიგნალო მოწყობილობა, რაც ფრენის პირობებს შეესაბამება.

მუხლი 52. საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT)

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელსაც გააჩნია I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT-ით. როდესაც ფრენა ხორციელდება ამ წესის 49-ე მუხლის პირველი პუნქტის ა) ქვეპუნქტის მიხედვით ერთი ავტომატური ELT-ით და სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე ELT (S)-ით.

2. ნებისმიერი ვერტმფრენი რომელსაც გააჩნია III კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT-ით. როდესაც ფრენა ხორციელდება ამ წესის 49-ე მუხლის პირველი პუნქტის ბ) ქვეპუნქტის მიხედვით ერთი ავტომატური ELT-ით და სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე ELT (S)-ით.



3. ELT-ბი რომლებიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების მოთხოვნას, გამოყენებული უნდა იქნას ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-3 ტომის თანახმად.

მუხლი 53. ფრენები მაღალ სიმაღლეზე

1. ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს ფრენას იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინაში და სამგზავრო სალონში ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 27-ე მუხლის პირველი პუნქტით.

2. ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს ფრენას იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინაში და სამგზავრო სალონში ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, მაგრამ აღჭურვილია 700 ჰპა-ზე უფრო მაღალი წნევის შენარჩუნების საშუალებით, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 27-ე მუხლის მე-2 პუნქტით.

3. ვერტმფრენი, რომელიც განკუთვნილია ფრენებისათვის იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე ნაკლებია, ან იმ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე მეტია, საიდანაც 4 წუთის განმავლობაში არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაემშვას იმ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, სადაც ატმოსფერული წნევა 620ჰპა-ია და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა გაცა 1998 წლის 9 ნოემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ავტომატურად განშლადი ჟანგბადის აღჭურვილობით, ამ წესის 27-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად. ჟანგბადის მოწყობილობის რაოდენობა უნდა აღემატებოდეს მგზავრებისა და მომსახურე ეკიპაჟის ადგილების რაოდენობას სულ მცირე 10%-ით.

4. (ამოღებულია - 31.03.2021, №68).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 54. ფრენა შემოყინვის პირობებში

ყველა ვერტმფრენი, როდესაც ფრენს იმ პირობებში, სადაც შესაძლებელია შემოყინვა, უნდა აღიჭურვოს შესაბამისი, მუდმივი და/ან პერიოდული მოქმედების შემოყინვის საწინააღმდეგო მოწყობილობით.

მუხლი 55. ამინდის განსაკუთრებული პირობების გამოვლენა სამგზავრო გადაზიდვისას

ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს სამგზავრო გადაზიდვებს სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ან ღამით იმ რაიონებში, სადაც მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ამინდის სახიფათო მოვლენა, აღჭურვილი უნდა იყოს მეტეოროლოგიური ლოკატორით ან სხვა მსგავსი მოწყობილობით, რომელც საშუალებას იძლევა გამოავლინოს სახიფათო მეტეოროლოგიური მოვლენები.

მუხლი 56. ვერტმფრენის ხმაურის სერტიფიკატი

ვერტმფრენზე, რომელიც ექვემდებარება სერტიფიცირებას ხმაურზე, უნდა იყოს ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელი საბუთი. თუ ასეთი საბუთი გაცემული არ არის ინგლისურ ენაზე, მას უნდა ახლდეს ოფიციალურად დამოწმებული ინგლისური თარგმანი.

შენიშვნა: ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელ მონაცემებს შეიძლება შეიცავდეს ბორტზე არსებული, რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული, ნებისმიერი საბუთი, რომელიც ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის 1-ლი ტომის მოთხოვნების შესაბამისია.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 57. ბორტგამყოლთა ადგილები სამგზავრო ვერტმფრენზე

1. ის სამგზავრო ვერტმფრენები, რომლებზეც გათვალისწინებულია ბორტგამყოლი უნდა აღიჭურვოს პირით წინ ან უკან მიმართული (სხ-ის გრძივი ღერძისადმი 15⁰-იანი კუთხით), უსაფრთხოების ღვედებით აღჭურვილი, სავარძლებით, საავარიო ევაკუაციაზე პასუხისმგებელი მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის ამ წესის 81-ე მუხლის შესაბამისად.

შენიშვნა 1. უსაფრთხოების ღვედებიანი სავარძელი უნდა იყოს უზრუნველყოფილი ყველა დამატებითი მომსახურე ეკიპაჟის წევრისთვის.

2. მისაბმელი სისტემა მოიცავს სამხრე და წელის ღვედებს, რომლებით სარგებლობაც შესაძლებელია



2. ბორტგამყოლის სავარძლები თავსდება საავარიო გასასვლელებთან, იატაკის დონეზე.

მუხლი 58. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების მიმღებ-გადამცემი მოპასუხე

თუ არ არის გაცემული შესაბამისი ნებართვა, ნებისმიერი ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც მოქმედებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის IV ტომის დებულებების შესაბამისად.

მუხლი 59. კავშირის წარმართვა მიკროფონით

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა, ეკიპაჟის კაბინაში სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას კავშირი უნდა წარმართოს მიმართული მიკროფონების ან ლარინგოფონების მეშვეობით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 60. ვიზრაციის მონიტორინგის სისტემა

2020 წლის 1 იანვრიდან ვერტმფრენი, რომლის ასაფრენი მასა 3175 კილოგრამს ან სამგზავრო ადგილების რაოდენობა 9-ს აღემატება, უნდა აღიჭურვოს ჯანმრთელობისთვის მავნე ვიზრაციის მონიტორინგის სისტემით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 61. დაფრენის ავტომატური სისტემით, კოლიმატორული (HUD) ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე სისტემებით (EVS), სინთეზირებული ვიზუალიზაციის სისტემებით (SVS) და/ან ვიზუალიზაციის კომბინირებული სისტემებით (CVS) აღჭურვილი ვერტმფრენები

1. თუ ვერტმფრენი აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური სისტემით, HUD ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ით ან მათი ნებისმიერი კომბინაციით, მათი გამოყენება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა: 1. HUD-ის და ეკვივალენტური ინდიკატორების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის მაკავშირებელი მონაცემები RTCA და EUROCAE დოკუმენტებთან მოცემულია „ნებისმიერ ამინდში ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში“ (DOC 9365).

2. ავტომატური დაფრენის სისტემა უზრუნველყოფს ავტომატურ რეჟიმში დასაფრენად შესვლას საბორტო სისტემების გამოყენებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტრაექტორიის ავტომატურ კონტროლს იმ წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია ვიზუალურად უსაფრთხო დაფრენის განხორციელება ავტომატური სისტემების გამოყენების გარეშე.

2. ავტომატური დაფრენის სისტემით, HUD-ით ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ის საექსპლუატაციო ნებართვის მიღებისათვის, ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს მტკიცებულება, რომ:

ა) აღჭურვილობა ვარგისობის სერტიფიცირების სტანდარტებს შეესაბამება;

ბ) ექსპლუატანტს შეფასებული აქვს ფრენის ის რისკები, რომელიც დაკავშირებულია ავტომატური დაფრენის სისტემის, HUD-ის ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS სისტემების გამოყენებასთან;

გ) ექსპლუატანტს დანერგილი და დოკუმენტირებული აქვს ავტომატური დაფრენის სისტემის, HUD-ის ან ეკვივალენტური ინდიკატორების, EVS, SVS ან CVS სისტემების გამოყენების პროცედურები და სასწავლო მოთხოვნები.

შენიშვნა: 1. რისკის შეფასების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია უსაფრთხოების მართვის სახელმძღვანელოში DOC (9859).

2. ამ მუხლით გათვალისწინებული სისტემების ექსპლუატაციის ნებართვის მიღების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს მე-6 დანართის III ტომის დამატებაში „G“.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.



მუხლი 61¹. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)

თუ ვერტმფრენზე გამოიყენება პორტატული ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB), ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მან უარყოფითი ზეგავლენა არ იქონიოს ვერტმფრენის სისტემების, აღჭურვილობის ან ვერტმფრენის მართვის მახასიათებლებზე. EFB-ის გამოყენება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა EFB აღჭურვილობის, ფუნქციების და საექსპლუატაციო აღიარების/დამტკიცების შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 10020 EFB-ის სახელმძღვანელო.

მუხლი 62. ვერტმფრენის კავშირის, სანაოსნო და თვალთვალის საბორტო აღჭურვილობა

1. ვერტმფრენის რადიოაღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) ორმხრივი კავშირის დამყარებას სავერტოდრომო სამეთვალყურეო სამსახურთან;

ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს მეტეოინფორმაციის მიღებას;

გ) ფრენის ნებისმიერ დროს ორმხრივი კავშირის დამყარებას, სულ ცოტა, ერთ საავიაციო სადგურთან და სხვა იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რაც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

შენიშვნა: ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ კავშირის დამყარება შესაძლებელი იქნება რადიოტალღების გავრცელების იმ პირობებით, რომელიც კონკრეტულ მარშრუტზე ნორმალური და ჩვეულებრივია.

2. საავიაციო საავარიო სიხშირეზე (121,5მგჰ) კავშირი ხორციელდება ამ მუხლის პირველ პუნქტში მოთხოვნილი რადიოაღჭურვილობის საშუალებით.

3. საჰაერო სივრცის იმ რაიონში ან მარშრუტზე ფრენისას, სადაც კავშირის მოწყობილობა უნდა აკმაყოფილებდეს RCP სპეციფიკაციას მახასიათებლებზე დაფუძნებული კომუნიკაციისთვის (PBC), ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის გარდა:

ა) ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს კავშირის იმ საშუალებებით, რაც საშუალებას მისცემს, იფრინოს დადგენილი ტიპის RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად;

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში უნდა იყოს შეტანილი ინფორმაცია ვერტმფრენის RCP სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია RCP სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით, შეტანილი უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

შენიშვნა: კავშირისა და თვალთვალის შესახებ ინფორმაცია და სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9869.

4. ფრენებისათვის, რომელთათვისაც PBC ტიპის კომუნიკაციისთვის დადგენილია RCP სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურა;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია და გამოცდილების მოთხოვნები შესაბამისი RCP სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) პერსონალის სასწავლო პროგრამა;



დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად, საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

5. ვერტმფრენისთვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული კომუნიკაციის საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) კომუნიკაციის საშუალებების მახასიათებლების დასაკვირვებლად, ანგარიშების მიღება, მონიტორინგის პროგრამის ჩარჩოში, ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის, თავ 3.3.5.2-ის შესაბამისად;

ბ) ანგარიშების შედეგად გამოვლენილ RCP სპეციფიკაციის მოთხოვნებიდან გადახვევის შემთხვევაში, ცალკეული ვერტმფრენებისათვის ან ვერტმფრენთა ტიპებისათვის დაუყოვნებლივი გამოსასწორებელი ღონისძიებების მიღება.

6. ვერტმფრენის სანაოსნო აღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ფრენას:

ა) ფრენის სამუშაო გეგმის შესაბამისად; და

ბ) სმმ-ის მოთხოვნების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, (თუ უფლებამოსილი ორგანო არ კრძალავს), როცა ვფწ-ით ნაოსნობა ხორციელდება მიწისზედა ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარებით.

7. იმ რაიონში/მარშრუტზე ფრენისას, სადაც დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაცია PBN-ისათვის, ამ მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა:

ა) ვერტმფრენზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომელიც საშუალებას მისცემს ფრენა შესრულდეს დადგენილი სანაოსნო სპეციფიკაციების შესაბამისად; და

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში შეტანილი უნდა იყოს ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით ასახული უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

შენიშვნა: დოკუმენტაცია, რომელიც ეხება ვერტმფრენის სანავიგაციო აღჭურვილობის მახასიათებლებს მოცემულია იკაოს Doc-ში 9613.

8. ფრენებისათვის, რომელთათვისაც PBN ტიპის ნაოსნობისთვის დადგენილია სანავიგაციო სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტებში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის გაუთვალისწინებელ ვითარებებში მოქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია და გამოცდილების მოთხოვნები შესაბამისი სანავიგაციო სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) პერსონალის სასწავლო პროგრამები;

დ) სანავიგაციო სპეციფიკაციის შესაბამისად ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

შენიშვნა: 1. ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დართის შესაბამისად PBN ფრენებით გამოწვეული რისკების შეფასებისა და შემცირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის სახელმძღვანელოში – Doc 9997.



2. ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების მართვა სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურების ინტეგრირებული ნაწილია.

9. PBN ტიპის ნაოსნობით ფრენების განხორციელება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა: PBN-ით ფრენებზე ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc 9997.

10. ვერტმფრენი უნდა იყოს სანაოსნო ხელსაწყოებით აღჭურვილი ისე, რომ ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ერთი მათგანის მტყუნებისას, დანარჩენის მეშვეობით შეეძლოს გააგრძელოს ფრენა ამ მუხლის მე-6 და/ან მე-7 პუნქტების შესაბამისად.

11. თუ დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში იგეგმება, ვერტმფრენს უნდა ჰქონდეს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომლის საშუალებითაც მიაღწევს იმ წერტილში, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა იქნება შესაძლებელი დანიშნულების ან ნებისმიერ სათადარიგო ვერტოდრომზე.

12. ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც აძლევს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მოთხოვნების შესაბამისად.

13. იმ ფრენების შესრულებისას, როდესაც სათვალთვალო მოწყობილობა უნდა შეესაბამებოდეს PBS მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP-ს სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, ამ მუხლის პირველ პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა, დამატებით:

ა) ვერტმფრენი აღიჭურვება სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები დადგენილი RSP-ს სპეციფიკაციით(ებით) შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატანტი ფლობს ინფორმაციას ვერტმფრენის RSP-ს სპეციფიკაციის შესაძლებლობაზე, რომელიც მოცემულია სეს-ში ან სხ-ს სხვა დოკუმენტაციაში, და რომელიც დამტკიცებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

გ) MEL-ში შეტანილია ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობაზე შეესაბამებოდეს RSP-ს სპეციფიკაციას.

შენიშვნა: 1. სათვალთვალო მოწყობილობაზე ინფორმაციას მოცემულია საავიაციო თვალთვალის სახელმძღვანელოში Doc 9924.

2. PBS-სთვის თვალთვალის RSP-ს სპეციფიკაციები მოცემულია Doc 9869.

14. იმ ფრენების შესრულებისას, სადაც დადგენილია PBS-ისთვის RSP-ს სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურები, გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების ჩათვლით;

ბ) RSP-ს სათანადო სპეციფიკაციების შესაბამისად, საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციისა და მომზადების დონის მოთხოვნები;

გ) შესაბამისი პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ საქმიანობას;

დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად სათანადო RSP-ს სპეციფიკაციების შესაბამისად.

15. ვერტმფრენისათვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-13 პუნქტით განსაზღვრული თვალთვალის საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის მე-3 თავის 3.3.5.2 პუნქტის შესაბამისად დადგენილი კონტროლის პროგრამებიდან მიღებულ თვალთვალის მახასიათებლებზე ანგარიშების მიღება;

ბ) დაუყოვნებელი მაკორექტირებელი ზომების მიღება კონკრეტულ სხ-ებთან ან სხ-ების ტიპებთან



მიმართებაში, რომლების აღნიშულია ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ ანგარიშებში, როგორც RSP-ს სპეციფიკაციების მოთხოვნებთან შეუსაბამო.

16. კავშირის, ნაოსნობის და თვალთვალის აღჭურვილობა ისე უნდა დამონტაჟდეს, რომ მისი რომელიმე ელემენტის მტყუნებამ, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირის, ნავიგაციის, თვალთვალის ან ნებისმიერი მათი კომბინაციისათვის არ გამოიწვიოს სხვა ისეთი ელემენტის მწყობრიდან გამოსვლა, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირის, ნავიგაციის ან თვალთვალისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 62¹. ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზის მართვა

ექსპლუატანტს არ აქვს უფლება ისარგებლოს ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზით, რომელიც გამოიყენება სხ-ზე ან მიწაზე, თუ მას არა აქვს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მონაცემთა ბაზის შესაბამისობას სტანდარტებთან და გამოსაყენებელ აღჭურვილობასთან.

შენიშვნა: ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სამოქალაქო ავიაციის აღჭურვილობის ევროპული ორგანიზაციის დოკუმენტებში RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 და RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 63. ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი პირობები:

- ა) ვერტმფრენი არის საფრენად ვარგის მდგომარეობაში;
- ბ) ვერტმფრენზე არსებული საექსპლუატაციო და ავარიული აღჭურვილობა გამართულია და განლაგებულია სათანადო ადგილას ან, გაუმართაობის შემთხვევაში, ნათლად არის აღწერილი;
- გ) ვერტმფრენს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;
- დ) ვერტმფრენს ტექნიკური მომსახურება ჩაუტარდა და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა ვერტმფრენის გაფრენისწინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;
- ე) ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურება შესრულებულია ამ წესის 77-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით.

2. ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს ვერტმფრენის შესაბამისი ტიპის ტექნომომსახურებაზე გადამზადებული და გამოცდილების მქონე პირი ან პირთა ჯგუფი.

3. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, ამ წესის 76-ე მუხლის შესაბამისად.

4. თუ ექსპლუატანტს არ გააჩნია თავისი სერტიფიცირებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო და სხ-ის ტექნიკურ მომსახურება ხდება სხვა სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, ექსპლუატანტმა სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს ამ საწარმოსთან გაფორმებული ტექნიკური მომსახურების ხელშეკრულება. ხელშეკრულებას, ასევე მის ყველა ცვლილებას ამტკიცებს სააგენტო. გამონაკლისის სახით, არაგეგმური ოპერატიული ტექნომომსახურებისას, დასაშვებია ერთჯერადი სამუშაოს შესრულების ხელშეკრულების დადება. ტექნიკური მომსახურების ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი საკითხები:

- ა) საავიაციო ტექნიკის შესასრულებელი ტექნიკური მომსახურების სახეობები საჰაერო ხომალდის ტიპ(ებ)ის და ამოსაცნობი ნიშნების მითითებით, ხოლო ძრავების ტექნომომსახურებისას ამ ძრავების ტიპები;
- ბ) ადგილმდებარეობა, სადაც სრულდება საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება. ამ ადგილმდებარეობაზე ტექნიკური მომსახურების შესრულება ნებადართული უნდა იყოს საწარმოს სერტიფიკატით;
- გ) სხვა საწარმოს მიერ ტექნომომსახურების სამუშაოების შესრულება;
- დ) ხელშეკრულებით განსაზღვრული საავიაციო ტექნიკისათვის დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამების, მწარმოებლის სახელმძღვანელოებისა და სხვა ტექნიკური დოკუმენტების



გამოყენება;

- ე) საწარმოზე ექსპლუატანტის მიერ ხარისხის უზრუნველყოფის ზედამხედველობა;
 - ვ) უცხო სერტიფიკატის გამცემი კომპეტენტური ორგანოს და სააგენტოს ჩართულობა;
 - ზ) ექსპლუატანტის მიერ საავიაციო ტექნიკაზე შესრულებული საფრენად ვარგისობის დირექტივების, მოდიფიკაციების, ბიულეტენების და სხვა სამუშაოების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება;
 - თ) სათადარიგო ნაწილების და სხვა სახარჯი მასალების მიწოდება;
 - ი) ტექნომსახურების სამუშაოების შესრულებისათვის საჭირო დოკუმენტების სამუშაო პაკეტის მომზადება;
 - კ) საავიაციო ტექნიკის ტექნომსახურების შემდეგ საფრენოსნო ან სტენდზე გამოცდა;
 - ლ) საავიაციო ტექნიკის ექსპლუატაციაში დაშვება;
 - მ) ტექნომსახურების ჩანაწერების მომზადება;
 - ნ) ექსპლუატანტსა და ტექნომსახურების საწარმოს წარმომადგენლებს შორის ინფორმაციის გაცვლის და ტექნომსახურებისას წამოჭრილი საკითხების განხილვა.
5. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროცედურების დაცვით, სხ-ის ტექნიკური მომსახურებისას გამოვლენილი გაუმართაობის, მტყუნების, დეფექტის, ან სხვა შემთხვევის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს და სხ-ის ტიპის შემუშავებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 63¹. ვერტმფრენის მოდიფიკაცია და რემონტი

1. საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში რეგისტრირებულ ვერტმფრენებზე მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა ჩატარდეს იმ მონაცემების მიხედვით, რომელიც დამტკიცებული იქნება ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების, ან ამ სახელმწიფოს მიერ ვერტმფრენის დამპროექტებული სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, რომელიც ვერტმფრენის მოდიფიკაციის და/ან რემონტის ჩატარებამდე უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.
 2. მოდიფიკაციის ან რემონტის მონაცემების დამტკიცება უნდა მოხდეს:
 - ა) მნიშვნელოვანი მოდიფიკაციის ან რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის/ვერტმფრენის დამპროექტებული სერტიფიცირებული ორგანიზაციის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ;
 - ბ) უმნიშვნელო მოდიფიკაციის/რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის დამპროექტებული სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, შესაბამისი სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლებასთან შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად.
 3. რემონტისა და/ან მოდიფიკაციისათვის საჭირო ნაწილები და ხელსაწყოები უნდა იყოს დამზადებული მათი წარმოების მონაცემების საფუძველზე, ვერტმფრენის და/ან ვერტმფრენის კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.
 4. ვერტმფრენის მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა შესრულდეს ვერტმფრენის და/ან კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.
 5. ყოველი რემონტის და მოდიფიკაციის შესრულების შესახებ ინფორმაცია (ნახაზი, ტესტი, ანგარიში, ინსტრუქციები და შეზღუდვები), კლასიფიკაციის დასაბუთება და, საჭიროების შემთხვევაში, მტკიცებულება პროექტის დამტკიცების შესახებ, უნდა ინახებოდეს ვერტმფრენის მესაკუთრის/ექსპლუატანტის მიერ და ასლები უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 63². ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების ამოცანები

- ექსპლუატანტმა ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნებისათვის უნდა უზრუნველყოს:
- ა) გაფრენისწინა შემოწმება;
 - ბ) ვერტმფრენის აღმოჩენილი გაუმართაობის ან დაზიანების აღმოფხვრა მწარმოებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის მოთხოვნების შესაბამისად, ან გაუმართაობისა და დაზიანების სწორად აღრიცხვა და კონტროლი, თუ ამას ითვალისწინებს მინიმალური აღჭურვილობის ან კონფიგურაციიდან დასაშვები გადახრების ჩამონათვალი;
 - გ) ტექნიკური მომსახურების ჩატარება სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნომსახურების პროგრამის მიხედვით;
 - დ) სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნომსახურების პროგრამის ეფექტურობის ანალიზის წარმოება;
 - ე) ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიკატის გამცემი სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული საფრენად ვარგისობის დირექტივების შესრულება;



- ვ) საექსპლუატაციო დირექტივის შესრულება, რომელიც გავლენას ახდენს ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობაზე;
- ზ) სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული ფრენის ვარგისობის მოთხოვნები;
- თ) სააგენტოს მიერ უსაფრთხოების პრობლემაასთან დაკავშირებით დაუყოვნებლივი მოქმედების მოთხოვნის შესრულება;
- ი) ვერტმფრენზე რემონტების და მოდიფიკაციების შესრულება ამ წესის 63¹ მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად;
- კ) არასავალდებულო მოდიფიკაციებისა და/ან შემოწმებების წესის ჩამოყალიბება;
- ლ) შესრულებული ტექნომსახურების შემდეგ ვერტმფრენის საფრენოსნო გამოცდა საჭიროებისას;
- მ) ვერტმფრენის აწონვა და გაწონასწორების გაანგარიშება არანაკლებ 4 წლის ინტერვალით. ამ აწონვის ანგარიშების სააგენტოში წარდგენა;
- ნ) ვერტმფრენზე ჩატარებული ყველა ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების შემდეგი მონაცემების აღრიცხვა:
- ნ.ა) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ტექნომსახურების შესახებ ყველა დეტალური ჩანაწერი. აღნიშნული ჩანაწერები ინახება შესაბამისი ინფორმაციის ახლით ჩანაცვლებამდე, მაგრამ ვერტმფრენის ან კომპონენტის ტექნომსახურების შემდეგ ექსპლუატაციაში დაშვებიდან არაუგვიანეს 36 თვისა;
- ნ.ბ) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ნაფრენის საერთო დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები), რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
- ნ.გ) ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე კომპონენტის ნაფრენის დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები) ბოლო ტექნომსახურების შემდეგ, რომელიც ინახება რეგლამენტით გათვალისწინებული შემდეგი ტექნომსახურების ჩატარებამდე;
- ნ.დ) ვერტმფრენის მიმდინარე მდგომარეობის ტექნომსახურების პროგრამასთან შესაბამისობის მონაცემები. ჩანაწერები ამ შესაბამისობის შესახებ უნდა ინახებოდეს, ვიდრე ვერტმფრენს არ ჩაუტარდება რეგლამენტით გათვალისწინებული ეკვივალენტური გეგმური ტექნომსახურება;
- ნ.ე) ვერტმფრენისა და მასზე დამონტაჟებული კომპონენტებისათვის გამოქვეყნებული საფრენისად ვარგისობის დირექტივების მიმდინარე მდგომარეობა, ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
- ნ.ვ) ვერტმფრენზე და მასზე დამონტაჟებულ კომპონენტებზე ჩატარებული მიმდინარე მოდიფიკაციებისა და რემონტის შესახებ ჩანაწერები, რომლებიც ინახება მათი ექსპლუატაციიდან სამუდამო მოხსნის შემდეგ მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
- ო) ჩანაწერები შენახვა და დაცვა, რათა არ მოხდეს მათი დაზიანება, შეცვლა და მოპარვა;
- პ) კომპიუტერული სისტემის გამოყენებისას სარეზერვო მონაცემების შენახვა სამუშაო მონაცემებისგან მოშორებით დაცულ ადგილას;
- ჟ) ვერტმფრენის სხვა ექსპლუატანტისთვის გადაცემის ან მისი ექსპლუატაციის შეწყვეტისას, ვერტმფრენის ჩანაწერების გადაცემა ვერტმფრენის ახალი ექსპლუატანტის ან მესაკუთრისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

თავი V

ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟი

მუხლი 64. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა

- ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა და რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ფრენის სახელმძღვანელოს მოთხოვნებს. ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ ამას მოითხოვს, ვერტმფრენის ტიპი, ფრენის მიზნები(დანიშნულება) და ფრენის ხანგრძლივობა იმ ვერტოდრომამდე სადაც უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრების შეცვლა.
- ვერტმფრენის ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი წევრი მაინც, რომელსაც გააჩნია სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი მოწმობა, რომლის თანახმადაც, მას უფლება ეძლევა ექსპლუატაცია გაუწიოს სხ-ზე არსებულ რადიოგადამცემ აღჭურვილობას.

მუხლი 65. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში

- ექსპლუატანტი ვალდებულია ვერტმფრენის ტიპიდან გამომდინარე, განსაზღვროს საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის ფუნქციები და მოვალეობები, ავარიულ სიტუაციაში ან ისეთ სიტუაციაში, როდესაც საჭირო არის ვერტმფრენიდან ხალხის ავარიული ევაკუაცია.
- ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი მომზადების პროგრამა, რომელიც არეგულირებს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის, წელიწადში ერთხელ:



ა) ფუნქციების და მოვალეობების შესწავლას;

ბ) ვერტმფრენის ბორტზე არსებული ყველა საავარიო-სამაშველო სამუალებების გამოყენების მეთოდების შესწავლას;

გ) ვერტმფრენიდან ხალხის ავარიული ევაკუაციის ტრენინგებს.

მუხლი 66. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს საფრენოსნო ეკიპაჟების სახმელეთო და საფრენოსნო მომზადების პროგრამა, დამტკიცებული სააგენტოს მიერ, რომლის შესრულებაც იძლევა იმის გარანტიას, რომ ეკიპაჟის ყველა წევრი მასზედ დაკისრებულ მოვალეობას ასრულებს სათანადო დონეზე. მომზადების პროგრამა არის ფშს-ს ნაწილი და შეიცავს:

ა) მასწავლებლების, ინსტრუქტორების, სახმელეთო და საფრენოსნო ტრენინგის სამუალებებს (საწაფების ყველა სახეობა და კომპიუტერზე ბაზირებული ტრენინგის ჩათვლით - CBT) და სასწავლო მასალას, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

ბ) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე, საფრენოსნო შემადგენლობის მიწისზედა და საფრენოსნო მომზადების საკითხებს.

გ) ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთირეთქმედების საკითხებს, ავარიულ და არასტანდარტულ სიტუაციებში, რომლებიც შეიძლება გამოწვეული იყოს: ძრავის, მზიდი და მიმართულების ხრახნების, ვერტმფრენის და მისი სისტემების მტყუნების, ხანძრის ან სხვა უარყოფითი ფაქტორების გამო.

დ) საკითხებს, რომელის მიზანია: ვფწ-ით და სფწ-ით, ფრენების წარმოების სავარაუდო არეალში გამოცდილებისა და ცოდნის გაღრმავება, ადამიანის შესაძლებლობის მახასიათებლების, კონტროლის ფაქტორისა და შეცდომების დაშვების გამორიცხვის გათვალისწინება, სახიფათო ტვირთების გადატანა და ფრენის პროცედურები სპეციფიკურ პირობებში.

ე) სწავლების პროცედურებს, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს თავიანთი პასუხისმგებლობის ფუნქციები და ამ ფუნქციების კავშირი სხვა ეკიპაჟის წევრების ფუნქციების მიმართ არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებშიც.

ვ) სისტემების გამოყენება როგორცაა HUD ან EVS თუ ასეთს გამოიყენებს ექსპლუატანტი.

ზ) სწავლების, ტრენინგების პერიოდულობის და მზადყოფნის შეფასების კრიტერიუმს, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა არის ფშს-ს ნაწილი და შეიცავს:

ა) პირველადი მომზადებას;

ბ) განმეორებითი მომზადებას;

გ) გადამზადებას (სხ-ის ტიპიდან ტიპზე ან სხვა კომპანიაში გადასვლისას);

დ) კვალიფიკაციის ამაღლებასთან დაკავშირებით მომზადებას;

ე) ფრენებიდან შესვენების შემდეგმომზადებას;

ვ) გაცნობითი მომზადებას;

ზ) სხ-ის მეთაურის მომზადება მარჯვენა სავარძლიდან ფრენისთვის;

თ) განსხვავებების შესწავლას;

ი) მომზადებასფრენის უსაფრთხოების საკითხებში;



კ) მომზადებას უშიროების საკითხებში;

ლ) CRM-ის მომზადებას;

მ) საავარიო-სამაშველო მომზადებას;

ნ) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის მომზადებას.

შენიშვნა: 1. აკრძალულია, არასტანდარტული ან ავარიული სიტუაციის იმიტაცია, როდესაც სხ-ის ბორტზე არის მგ ზავრები ან ტვირთი.

2. საფრენოსნო მომზადება შეიძლება ჩატარდეს იმ საწაფებზე, რომლებზეც შესაძლებელია ფრენის იმიტირება და რომლებიც დამტკიცებულია/აღიარებულია ამ მიზნებისთვის სააგენტოს მიერ.

3. ამ წესების 65-ე და 66-ე მუხლებში მითითებული ტრენინგის მოცულობა, განმეორების შემთხვევაში შეიძლება იყოს შეცვლილი ან არ იყოს ისეთივე სრული, როგორც პირველადი მომზადების პროგრამა კონკრეტულ ტიპზე.

4. პერიოდული მიწისზედა მომზადება, შეიძლება ჩატარდეს, კურსების და წერილობითი გამოცდების სახით ან სააგენტოსთან შეთანხმებული სხვა მეთოდით.

5. სახიფათო ტვირთების გადატანასთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია იკაოს მე-18 დანართში და DOC-9284-ში.

6. ადამიანის შესაძლებლობებთან, ადამიანურ ფაქტორთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია „ადამიანური ფაქტორის შესწავლის სახელმძღვანელო“-ში (DOC-9683)

7. ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS-ის (Doc-8168) I ტომში. ვფწ და სფწ სქემების შედგენისათვის საჭირო კრიტერიები მოცემულია PANS-OPS-ის (Doc-8168) II ტომში. დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიები და სქემები შეიძლება განსხვავდებოდეს სხვადასხვა სახელმწიფოებს შორის და ასეთი განსხვავებების ცოდნა ფრენის უსაფრთხოების თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია.

8. საფრენოსნო ეკიპაჟების მოსამზადებელი პროგრამების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc-9376-ში.

9. საკვალიფიკაციო შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc-9868-ის მე-2 თავში.

3. კონკრეტული სხ-ის ტიპზე განმეორებითი საფრენოსნო მომზადება ითვლება ჩატარებულად, თუ:

ა) მომზადების პროცესში გამოყენებული იყო საწაფი, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ; ან

ბ) კონკრეტული ვერტმფრენის ტიპზე, გარკვეული პერიოდის შუალედებში ტარდებოდა მზადყოფნის შემოწმებები.

მუხლი 67. საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია

ვერტმფრენის სხვადასხვა ტიპზე ფრენის შემთხვევაში საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადება უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტიპის ვერტმფრენით ფრენისათვის საჭირო კვალიფიკაციასა და გამოცდილებას იკაოს DOC-9379-ის შესაბამისად.

მუხლი 68. ვერტმფრენის მეთაურის და მეორე პილოტის გამოცდილების გათვალისწინება

1. ხმ-ს ან მეორე პილოტს ეკრძალება კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, აფრენა და დაფრენის ეტაპებზე, თუ ყოველ მათგანს, ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ განუხორციელებიათ სულ ცოტა 3 აფრენა და დაფრენა, ასეთივე ტიპის სხ-ზე ან ამ ტიპის სხ-ის საწაფზე.

2. თუ ხმ ან მეორე პილოტი დაშვებულია ვერტმფრენის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა



მოდულიკაციაზე ან სხვადასხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლები, ეკრძალებათ კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, აფრენა დაფრენის ეტაპებზე, თუ ყოველ მათგანს, ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ განუხორციელებიათ ფრენა კონკრეტული სხ-ის ტიპის, მოდიფიკაციის ან შესაბამისი ტიპის საწაფზე.

3. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს ხმ-ის ან მეორე პილოტის ფრენაზე დაშვების პროცედურები, გამომდინარე სხ-ის ტიპების და მოდიფიკაციების განსხვავებების გათვალისწინებით და წარუდგინოს სააგენტოს დასამტკიცებლად.

მუხლი 69. ხმ-ის კვალიფიკაციისადმი წაყენებული მოთხოვნები

1. ექსპლუატანტს ეკრძალება გამოიყენოს პილოტი ხმ-ის რანგში, იმ სახის ფრენებზე, რომლებზეც მას არ გაუვლია მომზადება ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტი დარწმუნებული უნდა იყოს, რომ პილოტს სათანადო დონეზე შესწავლილი აქვს:

ა) დაგეგმილი ფრენების სახეობა. მათ შორის:

ა.ა) რელიეფი და მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლეები;

ა.ბ) სეზონური მეტეოროლოგიური პირობები;

ა.გ) მარშრუტზე არსებული მეტეოროლოგიური მომსახურების, ტექნიკური საშუალებები და კავშირგაბმულობის პროცედურები.

ა.დ) საავარიო სამაშველო პროცედურები;

ა.ე) კონკრეტულ მარშრუტზე არსებული სანავიგაციო საშუალებები და პროცედურები.

ბ) მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებში და ინტენსიურ საჰაერო მიმოსვლის არეალებში ფრენის ტრაექტორიის დაგეგმვის წესები, დაბრკოლებების განლაგება, რაიონის ტოპოგრაფიული მონაცემები, არსებული შუქსასიგნალო აღჭურვილობა, დასაფრენად შესვლისათვის და დაფრენის უზრუნველყოფისათვის არსებული საშუალებები, ასევე ვერტოდრომზე სფწ-თი დასაფრენად შესვლის, დაფრენისა, აფრენის, მოსაცდელი არეალების პროცედურების და გამოყენებადი საექსპლუატაციო მინიმუმები.

შენიშვნა: ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის, სფწ-თი დაფრენის, მოსაცდელი არეალების პროცედურების და გამოყენებადი საექსპლუატაციო მინიმუმების ცოდნა შეიძლება დემონსტრირებული იყოს, ამ მიზნებისათვის განკუთვნილ შესაბამის საწვრთნელ მოწყობილობებზე.

3. ხმ-მა უნდა განახორციელოს ფრენა, რომელიც შეესაბამება დადგენილი სამუშაოების სახეობას, რომელიც აუცილებლად შეიცავს დაფრენას შესაბამის ვერტოდრომზე, იმ პილოტის ზედამხედველობის ქვეშ, რომელსაც აქვს ამ სახეობის სამუშაოებისათვის სათანადო კვალიფიკაცია.

4. ექსპლუატანტი ვლდებულია აწარმოოს პილოტის შესაბამისი კვალიფიკაციის აღრიცხვა და კონტროლი, რომელიც აკმაყოფილებს სააგენტოს მოთხოვნებს.

5. ექსპლუატანტს ეკრძალება გამოიყენოს პილოტი ხმ-ის რანგში, თუ ბოლო 12 თვის განმავლობაში მას არ განუხორციელებია ერთი ფრენა მაინც, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის, შემმოწმებლის ან დამკვირვებელი პილოტის რანგში, ექსპლუატანტის ან სააგენტოს მიერ განსაზღვრულ მარშრუტებზე და ვერტოდრომებზე, სადაც ფრენების უსაფრთხო წარმოებისათვის, აუცილებელია განსაკუთრებული უნარი და ცოდნა.

6. იმ შემთხვევაში, თუ ხმ-ს ბოლო 12 თვის განმავლობაში არ შეუსრულებია არცერთი ფრენა ზემოთხსენებულ მარშრუტებზე და ვერტოდრომებზე ან შესაბამისი დანიშნულების საწაფზე, მისი დაშვება შესაბამის მარშრუტზე და ვერტოდრომზე ხმ-ის რანგში, შესაძლებელია მხოლოდ ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით განსაზღვრული მოთხოვნების ხელმეორედ გავლის შემდეგ.



მუხლი 70. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმებები

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, პილოტირების ტექნიკის და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების შემოწმება, რომელიც გამოავლენს პილოტების კონკრეტული ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ზე ფრენებისათვის მზადყოფნას. იმ შემთხვევაში, როდესაც ფრენები ხორციელდება სფწ-ით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს იმის დემონსტრირება, რომ პილოტი იცავს ამ წესებით ფრენის ნორმებს.

2. შემოწმებების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ პილოტ-ინსპექტორს (ინსტრუქტორს) ან სააგენტოს წარმომადგენელ შემოწმებელს. ასეთი სახის შემოწმებები უნდა ჩატარდეს წლიწადში ორჯერ, ამასთან შემოწმებებს შორის პერიოდი არ უნდა იყოს ოთხ თვეზე ნაკლები.

შენიშვნა: ზემოთ აღნიშნული შემოწმებების ჩატარებისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს საწაფი, თუ ის აღიარებულია სააგენტოს მიერ და განკუთვნილია ამ მიზნებისათვის.

3. თუ სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები დაშვებულია სხ-ის კონკრეტული ტიპის სხვა და სხვა მოდიფიკაციაზე ან სხვა და სხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლები, ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად ვრცელდება სხ-ბის კონკრეტულ ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე.

მუხლი 71. მხედველობის მაკორექტირებელი ლინზები

საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს, რომელსაც შესაბამისი მოწმობის თანახმად, უფლება აქვს გამოიყენოს(ატაროს) მხედველობის მაკორექტირებელი ლინზები(სათვალები), ვალდებულია იქონიოს სათადარიგო მაკორექტირებელი ლინზები(სათვალები), რომლებიც უნდა ინახებოდეს ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე.

მუხლი 72. ფრენის დრო, საფრენოსნო სასამსახურო დრო და დასვენების პერიოდი

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ მოვალეობების სათანადო დონეზე შესრულების მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სააგენტოს მიერ გამოცემული ნორმატიული აქტის მოთხოვნების დაცვა ეკიპაჟის წევრებისათვის, რომელიც განსაზღვრავს - საფრენოსნო დროის, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის, სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმებს.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო, სასამსახურო-საფრენოსნო, სასამსახურო და დასვენების დროის აღრიცხვა ყოველი თანმიმდევრული დღე-ღამის, 28 დღის და 365 დღის პერიოდში.

მუხლი 73. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი

1. თუ ექსპლუატანტს ჰყავს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი და ის თავის ფუნქციებს ასრულებს ფრენების წარმოებაზე თვალყურისა და კონტროლის დამტკიცებული მეთოდით, მას უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობა.

2. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს შეუძლია შეასრულოს თავისი ფუნქციები მოწმობის გარეშე, იმ შემთხვევაში, თუ ის არის მომზადებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მოთხოვნების შესაბამისად და თავის ფუნქციებს ასრულებს ლიცენზირებული სპეციალისტის მეთვალყურეობის ქვეშ.

3. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი არ დაიშვება სამუშაოდ, თუ მან:

ა) წარმატებით არ გაიარა ექსპლუატანტის სპეციალიზირებული სასწავლო კურსი;

შენიშვნა: ასეთი სასწავლო კურსის სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს სწავლების სახელმძღვანელო Doc 7192-ს D-3 ნაწილი „ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი“.

ბ) განვლილი 12 თვის განმავლობაში არ შეასრულა ერთი საკვალიფიკაციო ფრენა მაინც ნებისმიერ რაიონში, რომლის ფარგლებშიც ის არის უფლებამოსილი განახორციელოს ფრენების კონტროლი, ერთი მიმართულებით ვერტმფრენის პილოტების კაბინაში.

შენიშვნა: საკვალიფიკაციო ფრენის მიზნებისთვის, ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს უნდა შეეძლოს აწარმოოს საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის, რადიოკავშირის საშუალებების და ეკიპაჟის წევრების მოქმედებაზე მონიტორინგი.



გ) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა ცოდნა:

გ.ა) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს;

გ.ბ) გამოსაყენებელი საბორტო რადიოაღჭურვილობის;

გ.გ) გამოსაყენებელი საბორტო სანავიგაციო აღჭურვილობის.

დ) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა ცოდნა იმ საკითხებში, რომლებიც ეხება იმ ფრენებს რომელზეც ის პასუხისმგებელია და რაიონებს რომლის ფარგლებში უფლებამოსილია აკონტროლოს ფრენები:

დ.ა) სეზონურ მეტეოროლოგიურ პირობებზე და მეტეოინფორმაციის მიღების წყაროებზე;

დ.ბ) მეტეოპირობების ზემოქმედებაზე საბორტო რადიო აღჭურვილობის მიერ რადიოსიგნალის მიღებაზე;

დ.გ) ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებული ყველა ნავიგაციური სისტემის თავისებურებაზე და შეზღუდვებზე;

დ.დ) ვერტმფრენების დატვირთვის ინსტრუქციაზე.

ე) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა ცოდნა და უნარი ფრენის მომზადების სპეციალისტთან/ავიადისპეჩერთან მიმართებაში ადამიანური შესაძლებლობების სფეროში.

ვ) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა თავისი ვალდებულებების შესრულების უნარი.

4. სამუშაოზე დაშვებული ფრენის მომზადების სპეციალისტი/ავიადისპეჩერი მუდმივად უნდა ინარჩუნებდეს ყველა იმ საექსპლუატაციო თავისებურებების ცოდნის დონეს, რომელსაც კავშირი აქვს მის საქმიანობასთან, ადამიანის შესაძლებლობის სფეროში ცოდნისა და უნარის ჩათვლით.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალას, რომელიც ეხება ადამიანის შესაძლებლობის სფეროში ცოდნისა და უნარის დაუფლების პროგრამის შემუშავებას, შეიცავს Doc 9683.

5. თუ 12 თვის განმავლობაში ფრენის მომზადების სპეციალისტს/ავიადისპეჩერს არ შეუსრულებია თავისი მოვალეობები არ დაიშვება სამუშაოდ, სანამ არ დაკმაყოფილდება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნები.

თავი VI

სახელმძღვანელოები, საბორტო ჟურნალები, საადრიცხვო საბუთები

მუხლი 74. საადრიცხვო საბუთები

ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს შემდეგი საადრიცხვო საბუთები:

ა) საწვავით და ზეთით გამართვის საადრიცხვო საბუთი;

ბ) ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურების ჩანაწერები ამ წესის 63-ე მუხლის თანახმად;

გ) ფრენის დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და დასვენების პერიოდის საადრიცხვო საბუთები;

დ) ფრენისათვის მომზადების საბუთების ფორმები;

ე) ფრენის სამუშაო გეგმა;

ვ) გარკვეული მარშრუტებზე და სამუშაოების სახეობებზე მეთაურის მზადყოფნის დონის საადრიცხვო საბუთები.



მუხლი 75. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს სეს-ი ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის შესაბამისად.
2. საქართველოში რეგისტრირებული სხ-თვის სააგენტო ამტკიცებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (სეს) და მასში ცვლილებების შეტანას.

მუხლი 76. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და სააგენტოსთან შეათანხმოს ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, რომლითაც იხელმძღვანელებს ვერტმფრენების საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პერსონალი მოვალეობების შესრულებისას. სახელმძღვანელო, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოში წარმოადგინოს სახელმძღვანელოს ერთი ეგზემპლარი, მასში შეტანილი ყველა რევიზიითა და ცვლილებით და შეიტანოს იმ სავალდებულო დოკუმენტების ჩამონათვალში, რომელიც უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
3. ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს და მასში შეტანილ ყველა ცვლილებას ითანხმებს სააგენტო.
4. სახელმძღვანელოში ასახული უნდა იქნეს შემდეგი ინფორმაცია:
 - ა) ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის მოკლე აღწერა;
 - ბ) ექსპლუატაციაში მყოფი ვერტმფრენების მონაცემები;
 - გ) ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს მიხედვით ტექნიკური მომსახურების შესრულებაზე პასუხისმგებელ პირთა სია და მათი უფლება-მოვალეობები. ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის სტრუქტურა;
 - დ) ტექმომსახურების მართვის უზრუნველყოფაში ცვლილებების შეტანის შესახებ სააგენტოსათვის შეტყობინების წესი. სახელმძღვანელოში ცვლილებების შეტანის პროცედურა;
 - ე) ექსპლუატანტსა და ტექნიკური მომსახურების საწარმოს შორის ადმინისტრაციული საკითხების მოგვარება;
 - ვ) მითითებები, ექსპლუატაციაში მყოფი ყოველი ვერტმფრენის ტიპის ტექმომსახურების პროგრამისათვის;
 - ზ) ვერტმფრენზე გამოვლენილი გაუმართაობების რეგისტრაციის და აღმოფხვრის უზრუნველყოფის პროცედურების აღწერა. ვერტმფრენის საბორტო ჟურნალის გამოყენება და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის(MEL) მომზადება და გამოყენება;
 - თ) ექსპლუატანტის მიერ ვერტმფრენის ტექნიკური მონაცემების შეგროვების და შენახვის მეთოდების აღწერა, რომლის საფუძველზეც ხდება ვერტმფრენის შემდეგი მონაცემების (რესურსები და სხვა) კონტროლი და აღრიცხვა:
 - თ.ა) ვერტმფრენის და შეზღუდული რესურსის მქონე კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის საერთო დრო (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და სხვა);
 - თ.ბ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) შესრულების მიმდინარე სტატუსი;
 - თ.გ) ვერტმფრენზე და მის კომპონენტებზე ჩატარებული მოდიფიკაციისა და რემონტების შესაბამისი მონაცემები;
 - თ.დ) ვერტმფრენის და მისი კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის დრო ბოლო რემონტის ჩატარების შემდეგ (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და ა.შ.), თუ დადგენილია ექსპლუატაციის რესურსები;
 - თ.ე) ვერტმფრენის მიმდინარე სტატუსი ტექმომსახურების პროგრამის შესაბამისად;
 - თ.ვ) დეტალური ჩანაწერები, რომლითაც დასტურდება ტექნიკური მომსახურების შემდეგ ვერტმფრენის ექსპლუატაციაში დაშვებისათვის აუცილებელი მოთხოვნების დაკმაყოფილება;
 - ი) ვერტმფრენის ტექმომსახურების პროგრამ(ებ)ის გამოყენების და ეფექტურობის ანალიზის და ზედამხედველობის სისტემის აღწერა. ტექმომსახურების პროგრამაში ცვლილებების შეტანის და დამტკიცების პროცედურა;
 - კ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) მოთხოვნების შესრულების და კონტოლის პროცედურების აღწერა;



ლ) ვერტმფრენზე ჩასატარებელი რემონტებისა და მოდიფიკაციების მომზადების, დამტკიცების და ჩატარების უზრუნველყოფის პროცედურები, მათ შორის, არასავალდებულო მოდიფიკაციების შესრულების წესი;

მ) 3175კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასით სერტიფიცირებული ვერტმფრენის ექსპლუატაციის შემთხვევაში:

მ.ა) ტექნოლოგიების და საექსპლუატაციო გამოცდილების მონიტორინგის, შეფასებისა და სააგენტოში ანგარიშების წადგენის პროცედურა;

მ.ბ) ვერტმფრენის ფრენის ვარგისიანობაზე უარყოფითი ზეგავლენის გამომწვევი ხარვეზების, გაუმართაობის, დეფექტების და სხვა შემთხვევების შესახებ ინფორმაციის მიწოდების სისტემის აღწერა ამ ვერტმფრენის ტიპის შემმუშავებაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციისადმი და საფრენად ვარგისობაზე პასუხისმგებელი საავიაციო ხელისუფლებისადმი;

მ.გ) ვერტმფრენის ტიპის შემმუშავებლისაგან მიღებული საფრენად ვარგისობის ინფორმაციის და რეკომენდაციების შეფასების და იმ ღონისძიებების განხორციელების პროცედურების აღწერა, რომლებიც სააგენტოსთვის მისაღები პროცედურების შესაბამისად განხორციელებული შეფასების შედეგად დადგენილია სავალდებულოდ;

ნ) ექსპლუატაციის დროს მომხდარი შემთხვევების შესახებ სააგენტოსათვის შეტყობინების პროცედურის აღწერა;

ო) საავიაციო ტექნიკაზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების ექსპლუატაციაში დაშვების პროცედურა;

პ) პროცედურების აღწერა, რომლებიც დაადასტურებენ ვერტმფრენზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების შესაბამისობას სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექნოლოგიების პროგრამასთან;

ჟ) ექსპლუატანტის მიერ დაქირავებული ტექნიკური საინჟინრო პერსონალისათვის სწავლების პროგრამის აღწერა, მათზე დაკისრებული უფლება-მოვალეობების შესაბამისად;

რ) ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემის აღწერა.

5. სახელმძღვანელოს შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:

ა) სახელმძღვანელოს ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;

ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობით მასალის აღქმას;

გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);

დ) სახელმძღვანელო დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იქნეს მისი გამოყენების გარემოს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 77. ტექნიკური მომსახურების პროგრამა

1. ექსპლუატანტმა სხ-ის „ტექნიკური მომსახურების პროგრამა“ უნდა შეიმუშაოს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის №53 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „სავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.

2. ტექნიკური მომსახურების პროგრამის შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:

ა) ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;

ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობით მასალის აღქმას;

გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);

დ) დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების გარემოს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 11 აპრილის ბრძანება №44 - ვებგვერდი, 11.04.2016წ.

მუხლი 78. საბორტო ჟურნალი

1. საბორტო ჟურნალი უნდა შეიცავდეს შემდეგ თავებს, შემდეგი ნუმერაციით:

ა) თავი I. ეროვნული კუთვნილება და სხ-ის რეგისტრაცია

ბ) თავი II. თარიღი



გ) თავი III. ეკიპაჟის წევრების გვარები

დ) თავი IV. ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები

ე) თავი V. გაფრენის პუნქტი

ვ) თავი VI. დაფრენის პუნქტი

ზ) თავი VII. გაფრენის დრო.

თ) თავი VIII. დაფრენის დრო.

ი) თავი IX. ფრენის დრო

კ) თავი X. ფრენის სახეობა (კერძო, საავიაციო სამუშაოები, რეგულარული თუ არარეგულარული რეისი)

ლ) თავი XI. ინციდენტები, დაკვირვების მონაცემები

მ) თავი XII. პასუხისმგებელი პირის ხელმოწერა

2. საბორტო ჟურნალში ჩანაწერები უნდა გაკეთდეს დაუყოვნებლივ, მელნიტ ან წაუშლელი ფანქრით.

3. შევსებული საბორტო ჟურნალი უნდა ინახებოდეს 6 თვის განმავლობაში.

მუხლი 79. საბორტო საავიაციო-სამაშველო აღჭურვილობის აღრიცხვა

ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისათვის შესატყობინებლად, ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს საერთაშორისო ფრენებზე დაკავებული ვერტმფრენის საბორტო საავიაციო-სამაშველო აღჭურვილობის დაწვრილებითი ჩამონათვალი. ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს: სამაშველო ტივების, სასიგნალო რაკეტების რაოდენობას, ფერს, ტიპს, საავიაციო-სამედიცინო საშუალებების, წყლის მარაგის აღწერას, აგრეთვე, მობილური საავიაციო რადიოაღჭურვილობის ტიპს და სიხშირეებს.

მუხლი 80. საბორტო თვითმწერების ჩანაწერები

საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტისას, ექსპლუატანტი უნდა შეინახოს ამ ფრენასთან დაკავშირებული თვითმწერების ჩანაწერები და საჭიროებისას თვითმწერებიც საიმედო ადგილზე, როგორც ეს გათვალისწინებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით.

მუხლი 81. მომსახურე ეკიპაჟის მოვალეობების განაწილება ავარიულ სიტუაციაში

1. ექსპლუატანტმა შვეულმფრენზე განთავსებული სამგზავრო ადგილებისა ან გადასაყვანი მგზავრების რაოდენობის გათვალისწინებით უნდა დაადგინოს თითოეული ტიპის შვეულმფრენისთვის ბორტგამყოლების საჭირო რაოდენობა, რომელიც არ უნდა იყოს სერტიფიცირების პროცესში დადგენილ რაოდენობაზე ნაკლები, რათა უზრუნველყოფილი იყოს როგორც სწრაფი და უსაფრთხო ევაკუაცია, ისე იმ აუცილებელი ფუნქციების შესრულება, რომლებიც საჭიროა საგანგებო ვითარებაში ან ევაკუაციის დროს. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ავარიულ სიტუაციაში ბორტგამყოლთა ფუნქციები თითოეული ტიპის შვეულმფრენისთვის.

2. ბორტგამყოლების რაოდენობა შეთანხმებული უნდა იყოს სააგენტოსთან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 82. მომსახურე ეკიპაჟის წევრის უსაფრთხოება ფრენის დროს

აფრენა-დაფრენის დროს, მომსახურე ეკიპაჟის ყოველი წევრი ვალდებულია იმყოფებოდეს საკუთარ სამუშაო ადგილზე, ან ხმ-ის მითითებით განკუთვნილ სხვა ადგილზე და იყოს უსაფრთხოების



ღვედებით (სისტემით) მიბმული.

შენიშვნა: ზემოთხსენებული არ გამოირიცხავს, რომ ხმ-ს შეუძლია მისცეს მითითება მომსახურე ეკიპაჟს, შეიკრას მხოლოდ უსაფრთხოების ღვედები ნებისმიერ დროს გარდა აფრენა-დაფრენის ეტაპისა.

მუხლი 83. მომსახურე ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს მის მიერ შედგენილი და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომსახურე ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა უნდა გაიაროს მომზადება მის ბორტგამყოლად დაშვებამდე. მომსახურე ეკიპაჟის წევრებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ გადამზადების პროგრამა, რაც იძლევა იმის გარანტიას, რომ ყოველ მათგანმა:

ა) შეძლოს ავარიულ სიტუაციაში, რომლის დროსაც აუცილებელია ავარიული ევაკუაცია, შეასრულოს უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის დაკავშირებული მოვალეობები და ფუნქციები.

ბ) შეძლოს გამოიყენოს სხ-ის ბორტზე არსებული საავარიო-სამაშველო საშუალებები, ისეთები როგორც არის: სამაშველო ჟილეტები, სამაშველო ტივები, ავარიული ტრაპები(დარი), ავარიული გასასვლელელები, გადასატანი ცეცხლმაქრები, ჟანგბადის აღჭურვილობა, უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტები, პირველადი დახმარების კომპლექტები და ავტომატური გარე გამოყენების დეფიბრილიატორები;

გ) სხ-ბზე რომლებიც ასრულებენ ფრენებს 3000მ (10 000ფტ)-ზე მაღლა, მუშაობისას ერკვეოდეს ჟანგბადის უკმარისობით გამოწვეულ შედეგებში. ჰერმოკაბინიანი სხ-ბზე მუშაობისას, ერკვეოდეს ჰერმეტიზაციის დარღვევით გამოწვეულ ფიზიოლოგიურ მოვლენებში.

დ) უნდა იცოდეს, ავარიულ სიტუაციაში ეკიპაჟის სხვა წევრების მოვალეობები და ფუნქციები იმ დონეზე, რაც საჭიროა თავისი მომსახურე ეკიპაჟის წევრის ფუნქციების შესრულებისათვის.

ე) უნდა იცოდეს იმ სახიფათო ტვირთების ჩამონათვალი (ტიპები), რომლების გადატანა დასაშვებია ან აკრძალულია სხ-ით.

ვ) უნდა იცოდეს, ადამიანური ფაქტორის გათვალისწინებით სხ-ის სალონში უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შესაძლებლობები, ასევე საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებს შორის კორდინაციის საკითხები.

2. მომსახურე ეკიპაჟის პროგრამა უნდა შეიცავდეს მასწავლებლების, ინსტრუქტორების, სახმელეთო და საფრენოსნო ტრენინგის საშუალებებს (საწაფების ყველა სახეობა და კომპიუტერზე ბაზირებული ტრენინგის ჩათვლით - CBT) და სასწავლო.

შენიშვნა: 1. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში და DOC-9284-ში.

2. საკითხები, რომელიც ეხება პერსონალის მომზადების პროგრამის შემუშავებას და ითვალისწინებს ადამიანურ ფაქტორსა და შესაძლებლობებს, მოცემულია DOC-9683-ში.

მუხლი 84. მომსახურე ეკიპაჟის ფრენის დრო, მოვალეობის შესრულების დრო და დასვენების პერიოდი

მომსახურე ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის, სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმების უნდა შეესაბამებოდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის დროის ნორმების მოთხოვნებს, რომელიც მოცემულია ამ წესების 72-ე მუხლში.

თავი VII

საავიაციო უშიშროება

მუხლი 85. ვერტმფრენის შემოწმების საკონტროლო ჩამონათვალი

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს ვერტმფრენის ბორტზე შემოწმების საკონტროლო ჩამონათვალის არსებობა, რომლის მიხედვით, მოსალოდნელი მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების შესახებ ინფორმაციის არსებობის შემთხვევაში განხორციელდება შემოწმება,



ბორტზე იარაღის, ასაფეთქებლების და სხვა სახიფათო ნივთებისა და ნივთიერებების აღმოჩენის მიზნით.

2. შემოწმების საკონტროლო ჩამონათვალს თან უნდა ერთვოდეს სახელმძღვანელო მასალა, ეკიპაჟის მიერ ასაფეთქებელი მოწყობილობის ან სხვა საექვო საგნების აღმოჩენისას განსახორციელებელი მოქმედებების შესახებ.

მუხლი 86. მომზადების პროგრამა

1. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შემუშავებული და სააგენტოსთან შეთანხმებული საავიაციო უშიშროების საკითხებში ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს ეკიპაჟების მომზადებას, რათა მათ შეძლონ მოახდინონ ადეკვატური რეაგირება ბორტზე მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის განხორციელების შემთხვევაში.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშავოს საავიაციო უშიშროების სფეროში მომზადების პროგრამა და უზრუნველყოს ამ პროგრამის მიხედვით პერსონალის მომზადება. პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს მგზავრებთან, ბარგთან, ტვირთთან, ბორტკვებასთან, აღჭურვილობასთან, საბორტო მარაგთან დაკავშირებით პრევენციული ღონისძიებების გაცნობას მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის თავიდან აცილების მიზნით.

მუხლი 87. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შეტყობინება

ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის შემდეგ დაუყოვნებლივ მიაწოდოს წერილობითი შეტყობინება როგორც სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს, ასევე იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოებს, რომლის ტერიტორიაზეც განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედობა.

თავი VIII

გათავისუფლება

მუხლი 88. ამ წესების მოთხოვნებისაგან გათავისუფლება

1. გამონაკლის შემთხვევებში, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია მიმართოს სააგენტოს ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნებისაგან გათავისუფლების თხოვნით, თუ მოთხოვნების შესრულების შეუძლებლობას განაპირობებს აეროდრომის ინფრასტრუქტურა, მისი გადაულახავი გეოგრაფიული ან ფიზიკური მახასიათებლები, კონსტრუქციული თუ სტმ-ის თავისებურებები და ნაკლოვანებები შესაძლებელია აღმოიფხვრას ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებისაგან გათავისუფლებით ან მაკომპენსირებელი ზომების/კორექტივების დადგენით.

2. მოთხოვნებისაგან გათავისუფლება არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის დანართების მოთხოვნებს და უნდა შეიცავდეს მყარ და დოკუმენტალურად დადასტურებულ რეგულირების მექანიზმებს. ამ მექანიზმების გამოყენება არის გამონაკლისი და არა ნორმა.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია თავისი ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში შეიმუშაოს მოთხოვნებისაგან გათავისუფლებისაგან შესაძლო რისკის ანალიზის მეთოდიკა და წარუდგინოს სააგენტოს.

4. მოთხოვნებისაგან გათავისუფლების თხოვნით სააგენტოსთვის მიმართვის შემთხვევაში, ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია იმ პირობების დაცვაზე, რა პირობითაც გაიცემა გათავისუფლება. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოს ნებართვის საფუძველზე, გამოიყენოს ფრენის ისეთი (დამტკიცებული) სტანდარტები, რაც არსებულ მოთხოვნებზე არანაკლები უსაფრთხოების დონეს უზრუნველყოფს.

5. ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნებისგან გათავისუფლების უფლება აქვს სააგენტოს, რომელიც გასცემს განსაკუთრებულ ნებართვას და ექსპლუატანტს არა აქვს უფლება განახორციელოს დადგენილ მოთხოვნებისაგან განსხვავებული ქმედება, თუ მას სააგენტოსგან ნებართვა არ მიუღია.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია გათავისუფლებაზე განაცხადი სააგენტოში წარადგინოს სავარაუდო გამოყენების თარიღიდან 30 დღით ადრე, რათა სააგენტოს ჰქონდეს საკითხის სათანადოდ განხილვის შესაძლებლობა.

7. განაცხადი უნდა შეიცავდეს:



ა) ექსპლუატანტის დასახელებას;

ბ) ექსპლუატანტის დარეგისტრირებულ და ფაქტიურ მისამართს, თუ განსხვავდება;

გ) ტელეფონის და ფაქსის ნომერს;

დ) ელექტრონულ მისამართს;

ე) დეტალურად აღწერილ განაცხადის მიზანს;

ვ) მოთხოვნებისაგან გათავისუფლებისაგან შესაძლო რისკის ანალიზს;

ზ) წესების მუხლის მოთხოვნების მითითება, რისგანაც ექსპლუატანტი ითხოვს გათავისუფლებას და ამ გათავისუფლების ციტირება;

თ) ექსპლუატაციის სახეობის აღწერა, რომელიც განხორციელდება მოთხოვნილი გათავისუფლების პირობებში;

ი) გათავისუფლების სავარაუდო ხანგრძლივობა;

კ) განმარტება იმისა, თუ როგორ აისახება გათავისუფლება საზოგადოებრივ ინტერესებზე და რა შედეგს მოიტანს ეს გათავისუფლება;

ლ) ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის დადგენილი მოთხოვნების ალტერნატიული მეთოდების მედეტალური აღწერა იმისა, თუ როგორ შენარჩუნდება უსაფრთხოების დადგენილი დონე;

მ) დადგენილი მოთხოვნებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ყველა ცნობილი პრობლემის განხილვა და შეფასება, მათ შორის ექსპლუატანტისთვის ცნობილი აღნიშნულთან დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის შესახებ ინფორმაცია, ან სხვა ქვეყანის მიერ გაცემული გათავისუფლების გამოყენების შესახებ პოზიტიური ინფორმაცია;

ნ) თუ ექსპლუატანტი აპირებს შეზღუდვების გამოყენებით ექსპლუატაციას საქართველოს ფარგლებს გარეთ, ექსპლუატანტმა უნდა მიუთითოს, ეწინააღმდეგება თუ არა გათავისუფლება იმ ქვეყნის მიერ დადგენილ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წესებს.

8. თუ განმცხადებელი ექსპლუატანტი არ არის საქართველოში დარეგისტრირებული, მან განაცხადში უნდა მიუთითოს გათავისუფლების გაცემის პირობების დაცვაზე დანიშნული პასუხისმგებელი პირი.

9. თუ ექსპლუატანტი ითხოვს გათავისუფლების დაუყოვნებლივ მიღებას, მან უნდა წარმოადგინოს არგუმენტები, თუ რატომ არ იყო გათავისუფლება მოთხოვნილი თავისდროულად და სასწრაფო მოთხოვნის მიზეზი. გათავისუფლების თავისდროულად არ მოთხოვნა სააგენტომ შეიძლება განიხილოს როგორც უარის თქმის საფუძველი.

10. თუ სააგენტო დარწმუნდება, რომ გათავისუფლების მოთხოვნა შეესაბამება და არ ეწინააღმდეგება ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, სააგენტო აგრძელებს განაცხადის შემდგომ განხილვას ნებართვის გაცემის ან უარის თქმის მიზნით.

11. თუ სააგენტო დარწმუნდება, რომ გათავისუფლების მოთხოვნა არ შეესაბამება და ეწინააღმდეგება ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, სააგენტო წყვეტს განაცხადის შემდგომ განხილვას, მანამდე, სანამ ექსპლუატანტი არ დააკმაყოფილებს ამ მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს.

12. პირველადი განხილვის შემდეგ, თუ გათავისუფლების მოთხოვნა ჩაითვლება მისაღებად, სააგენტომ უნდა განსაზღვროს და შეაფასოს შემდეგი:

ა) დაიცავს თუ არა გათავისუფლება საზოგადოებრივ ინტერესებს;

ბ) გათავისუფლების შემდეგ რამდენად იქნება შენარჩუნებული ფრენების უსაფრთხოების



უზრუნველყოფის ამ წესებით დადგენილი უსაფრთხოების დონე;

შენიშვნა: თუ სააგენტო მიიჩნევს, რომ გათავისუფლების თხოვნის ტექნიკური შეფასება სააგენტოს ადამიანური და ტექნიკური რესურსებით შეუძლებელია, სააგენტო უფლებამოსილია უარი უთხრას ექსპლუატანტს გათავისუფლებაზე.

გ) თუ ექსპლუატანტი აპირებს გათავისუფლების გამოყენებით ექსპლუატაციას საქართველოს ფარგლებს გარეთ, ეწინააღმდეგება თუ არა გათავისუფლება იმ ქვეყნის მიერ დადგენილ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წესებს;

დ) გათავისუფლების ნებართვის გაცემის შემთხვევაში, რამდენად იქნება დაცული დაინტერესებული მხარეების ინტერესები;

ე) რეკომენდაციები, პირობები და შეზღუდვები რომლებიც იქნებიან გათავისუფლების გაცემის პირობების შემადგენელი ნაწილი.

13. სააგენტო წერილობით აწვდის ექსპლუატანტს დაწვრილებით ანგარიშს გათავისუფლების გაცემის ან უარის შესახებ. ანგარიში საზღვრავს გათავისუფლების მოქმედების პერიოდს და ამ გათავისუფლების პირობებს და შეზღუდვებს.

14. თუ განაცხადი გათავისუფლების შესახებ ეხება გადაუდებელ დახმარების აღმოჩენას, სააგენტო განხილვის შემდეგ რაც შეიძლება მოკლე დროში აწვდის ექსპლუატანტს თავის გადაწყვეტილებას.

15. თუ გათავისუფლებამ შესაძლებელია გავლენა იქონიოს სხ-ების სხვს ექსპლუატანტების საქმიანობაზე, ანგარიში ეგზავნება დაინტერესებულ ექსპლუატანტებს.

16. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს რომ, გათავისუფლებაზე გაცემული ნებართვა სხვა საბორტო დოკუმენტაციასთან ერთად იყოს სხ-ს ბორტზე.

17. თუ სააგენტო გადაწყვიტავს გათავისუფლების გაცემას, უნდა გავრცელდეს რომელიმე სხვა დაინტერესებულ პირს ან ექსპლუატანტს შეუძლია მიმართოს სააგენტოს ამ გათავისუფლების მათ საქმიანობაზე გავრცელების თაობაზე;

18. მიმართვის ფორმა უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-7 პუნქტის მოთხოვნებს;

19. თუ ექსპლუატანტი მიმართავს სააგენტოს არსებული ნებადართული გათავისუფლების მოქმედების ვადის გაგრძელების თხოვნით და სააგენტო არაა წინააღმდეგი, სააგენტო წერილობით ატყობინებს ექსპლუატანტს ნებართვის მოქმედების ვადის და თუ ეს საჭიროა, დამატებითი პირობების შესახებ, რომელიც არ იყო განსაზღვრული ნებართვის პირველადი გაცემისას.

