

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №203

2013 წლის 11 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

## თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ

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

### მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები“

### მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალალონია

## თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები

### პრეამბულა

„თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები“ შემუშავებულია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის („საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია“) საფუძველზე და მიზნად ისახავს უზრუნველყოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოება.

### თავი I

#### ზოგადი დებულებები

### მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ (შემდგომ – „წესები“) მოთხოვნები ვრცელდება:

ა) „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში“ რეგისტრირებული თვითმფრინავებით შესრულებულ ფრენაზე;

ბ) საქართველოში სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის (შემდგომ – ექსპლუატანტი) მიერ უცხო სახელმწიფოს რეესტრში რეგისტრირებული თვითმფრინავით შესრულებულ ფრენაზე;

გ) უცხო სახელმწიფოს სხ-ის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოში შესრულებულ ფრენაზე.

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).

### 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;
- ე) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;
- ვ) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;
- ზ) CAT – 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) სზ – 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;

კ) წთ – წუთი;

კ<sup>1</sup>) ფშს – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

კ<sup>2</sup>) ღქსს – ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე;

კ<sup>3</sup>) შმნ – შუქმძლავრი ნათურები;

კ<sup>4</sup>) შმრს – შორეული მიმყვანი რადიოსადგური;

კ<sup>5</sup>) AIP- სააერნაოსნო ინფორმაციის კრებული;

კ<sup>6</sup>) FDR – ფრენის მონაცემების თვითჩამწერი;

კ<sup>7</sup>) ADRS – მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა;

კ<sup>8</sup>) ADS – ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

კ<sup>9</sup>) ADS-C – საკონტრაქტო ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

კ<sup>10</sup>) AEO – ყველა მუშა ძრავა;

კ<sup>11</sup>) AIG – საავიაციო მოვლენების მოკვლევა და თავიდან აცილება;

კ<sup>12</sup>) AIR – ბორტზე მდგომარეობის რეგისტრაციის ვიზუალური სისტემა;

კ<sup>13</sup>) AIRS – ჰაერში კონფიგურაციის ჩამწერი სისტემა;

კ<sup>14</sup>) AOC – საავიაციო ოპერატიული კონტროლი;

კ<sup>15</sup>) AOC – ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;

კ<sup>16</sup>) ASE – სიმაღლის საზომი სისტემის ცდომილება;

კ<sup>17</sup>) ASIA/PAC – აზიის/წყნარი ოკეანის რეგიონი;

კ<sup>18</sup>) CARS – ეკიპაჟის კაბინაში ხმის ჩამწერი სისტემა;

კ<sup>19</sup>) CDL – კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი;

კ<sup>20</sup>) CFIT – გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება;

კ<sup>21</sup>) CPDLC – რადიოკავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“, მონაცემების გადაცემის ხაზით;

კ<sup>22</sup>) CVR – საბორტო სასაუბრო თვითმწერი;



- 3<sup>23</sup>) DA- გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;
- 3<sup>24</sup>) DA/H – გადაწყვეტილების მიღების სრული/ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>25</sup>) D-FIS -საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, მონაცემების გადაცემის ხაზით;
- 3<sup>26</sup>) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>27</sup>) DLR – მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩამწერი;
- 3<sup>28</sup>) DLRS – მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩაწერის სისტემა;
- 3<sup>29</sup>) DME – მანძილის საზომი აღჭურვილობა;
- 3<sup>30</sup>) ECAM – ელექტრონული ცენტრალიზებული საბორტო მონიტორი;
- 3<sup>31</sup>) EDTO – სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა;
- 3<sup>32</sup>) EFIS – სხ-ის საპილოტაჟო აღჭურვილობის ელექტრონული სისტემა;
- 3<sup>33</sup>) EGT – გამონაბოლქვი აირების ტემპერატურა;
- 3<sup>34</sup>) EICAS – ძრავის მუშაობის ინდიკაციისა და ეკიპაჟის გაფრთხილების სისტემა;
- 3<sup>35</sup>) ELT – საავარიო მიმყვანი გადამცემი;
- 3<sup>36</sup>) ELT(AD) – ავტომატურად განშლადი ELT;
- 3<sup>37</sup>) ELT(AF) - ავტომატური სტაციონარული ELT;
- 3<sup>38</sup>) ELT(AP) – ავტომატური მობილური ELT;
- 3<sup>39</sup>) ELT (S) – საავარიო-სამაშველო ELT;
- 3<sup>40</sup>) EPR – ძრავაში წნევის მატების ხარისხი;
- 3<sup>41</sup>) EVS –ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური ხედვის სისტემა;
- 3<sup>42</sup>) FL – ფრენის ეშელონი;
- 3<sup>43</sup>) FRMS – დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა;
- 3<sup>44</sup>) HUD – კოლიმატორული ინდიკატორი;
- 3<sup>45</sup>) QFE – ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>46</sup>) QNH – სრული სიმაღლე;
- 3<sup>47</sup>) DA – გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;
- 3<sup>48</sup>) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;



- 3<sup>49</sup>) MDA/H – დაშვების მინიმალური სრული/ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>50</sup>) MEL – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (ა/კ-ის მიერ დადგენილი);
- 3<sup>51</sup>) MMEL – მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი(სეს-ით);
- 3<sup>52</sup>) NOTAM – შეტყობინება მფრინავთათვის;
- 3<sup>53</sup>) OCA/H – დაბრკოლებების გადაფრენის სრული/ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>54</sup>) PBN – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;
- 3<sup>55</sup>) RCP – კავშირის საჭირო მახასიათებლების ტიპი;
- 3<sup>56</sup>) RNAV – ზონალური ნაოსნობა;
- 3<sup>57</sup>) RVR – ადრ-ზე ხილვადობის სიშორე;
- 3<sup>58</sup>) RVSM – ემელონირების შემცირებული ვერტიკალური მინიმუმი;
- 3<sup>59</sup>) TLS – უსაფრთხოების მისაღწევი დონე;
- 3<sup>60</sup>) TVE – სიმაღლის ჯამური ცდომილება.
- 3<sup>61</sup>) SOP – სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები;
- 3<sup>62</sup>) ILS – ხელსაწყოებით დაფრენის სისტემა;
- 3<sup>63</sup>) TAWS – მიწასთან მიახლოების საშიშროების გამაფრთხილებელი სისტემა;
- 3<sup>64</sup>) TCAS – საჰაერო მოძრაობის ამსახველი და შეჯახების აცილების სისტემა;
- 3<sup>65</sup>) PANS – აერონავიგაციური მომსახურების წესები;
- 3<sup>66</sup>) RNP – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაცია;
- 3<sup>67</sup>) MNPS – მოთხოვნა მინიმალურ სანავიგაციო მახასიათებლებთან;
- 3<sup>68</sup>) NAV – ნავიგაცია;
- 3<sup>69</sup>) UTC – მსოფლიო კოორდინირებული დრო;
- 3<sup>70</sup>) V<sub>D</sub> – პიკირების გათვლილი სიჩქარე;
- 3<sup>71</sup>) V<sub>MC</sub> – მინიმალური ევალუტიური სიჩქარე არამუშა კრიტიკული ძრავით;
- 3<sup>72</sup>) VOR – ყველგანმმართველი ულტრამოკლეტალდიანი რადიოშუქურა;
- 3<sup>73</sup>) V<sub>SO</sub> – ვარდნის სიჩქარე;
- 3<sup>74</sup>) WXR – ამინდის პირობები;



3<sup>75</sup>) 0C – გრადუსი ცელსიუსით;

3<sup>76</sup>) ACAS – ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;

3<sup>77</sup>) AGA – აეროდრომები, საჰაერო ტრასები და სახმელეთო საშუალებები;

3<sup>78</sup>) EUROCAE – ევროპული ორგანიზაცია სამოქალაქო ავიაციის აღჭურვილობისთვის;

3<sup>79</sup>) FDAU – ფრენის მონაცემების შეგროვების მოწყობილობა;

3<sup>80</sup>) GCAS – მიწასთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემა;

3<sup>81</sup>) GNSS – თანამგზავრული ნავიგაციის გლობალური სისტემა;

3<sup>82</sup>) GPWS – მიწასთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა;

3<sup>83</sup>) MOPS – მინიმალური საექსპლუატაციო მახასიათებლების სტანდარტები;

3<sup>84</sup>) ADFR – ავტომატურად მოხსნადი ფრენის მონაცემების თვითჩამწერი;

3<sup>85</sup>) PBC – მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი;

3<sup>86</sup>) PBS – მახასიათებლებზე დაკავშირებული დაკვირვება;

3<sup>87</sup>) RSP – კავშირისათვის საჭირო მახასიათებლები;

3<sup>88</sup>) CAT. I – კატეგორია I;

3<sup>89</sup>) CAT. II – კატეგორია II;

3<sup>90</sup>) CAT. III – კატეგორია III.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 2 ნოემბრის ბრძანება №145 - ვებგვერდი, 03.11.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.*

### **მუხლი 3. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები**

ა) სხ - ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით. ამ წესის მიზნებისათვის სხ გულისხმობს მხოლოდ თვითმფრინავს;

ბ) ადამიანის შესაძლებლობები – საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე მოქმედი, ადამიანის უნარი და მისი შესაძლებლობების ფარგლები;

გ) 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;

დ) 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 მობრუნება;

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

დ.გ) ავტომატური მობილური ELT(AP) – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც უმოძრაოდ 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 გადაარჩენილების მიერ.

ე) აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი – აეროდრომით სარგებლობა იზღუდება:

ე.ა) აფრენისას, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და საჭიროების შემთხვევაში ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ე.ბ) დაფრენისას, დასაფრენად 2D განზომილებაში ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და, საჭიროების შემთხვევაში ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ე.გ) დაფრენისას 3D განზომილებაში ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H), რომელიც გამოიყენება კონკრეტული ფრენის პირობებისათვის.

ვ) ბარომეტრული სიმაღლე - შესაბამისი სიმაღლის სიდიდით გამოხატული (სტანდარტული ატმოსფეროს მიხედვით) ატმოსფერული წნევა;

ზ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე. 3D-ის ფორმატში დასაფრენად სახელსაწყო წესებით შესვლისას დადგენილი სიმაღლე, როდესაც უნდა დაიწყოს მეორე წრეზე წასვლა, თუ მიწისზედა ორიენტირებთან არ არის დამყარებული აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი.

**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-ის ადგილმდებარეობის და ფრენის ნომინალურ 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) გაზრდილი ხანგრძლივობით სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენების შესრულება (EDTO) – ორი ან მეტი აირტურბინული ძრავის მქონე სხ-ის ნებისმიერი ფრენა, როცა მარშრუტიდან სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დრო აღემატება ექსპლუატანტის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ ზღვრულ დროს.

ი) EDTO-ს კრიზისულად მნიშვნელოვანი სისტემა – სხ-ის სისტემა, რომლის მტყუნებამ ან მუშაობის გაუარესებამ შეიძლება მნიშვნელოვნად იმოქმედოს EDTO-თი ფრენის უსაფრთხოებაზე ან რომლის განუწყვეტელ ფუნქციონირებას აქვს განსაკუთრებული კრიზისული მნიშვნელობა ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და დასაფრენად, EDTO-თი ფრენის შესარულებისას.

კ) EDTO-თი ფრენისას საწვავის კრიზისული მარაგი – მარშრუტიდან სათადარიგო აეროდრომამდე საფრენად საჭირო საწვავის ოდენობა, ყველაზე უფრო შეზღუდული დროით მომუშავე სისტემის მარშრუტის ყველაზე უფრო კრიზისულ წერტილში მტყუნების გათვალისწინებით.



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

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

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

მ) დასაფრენად არსებული მანძილი (LDA) – დაფრენის შემდეგ სხ-ის გასარბენად გამოსადეგად გამოცხადებული ადზ-ის სიგრძე.

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

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) (ამოღებულია - 17.07.2015, №120).

ჟ) **დაღლილობა** – ფიზიოლოგიური მდგომარეობა, უძილობის ან ხანგრძლივი სიფხიზლის, დღე-ღამის რიტმის ფაზების ან სამუშაო დატვირთვის (გონებრივი ან/და ფიზიკური საქმიანობისას) შედეგად გამოწვეული გონებრივი ან ფიზიკური შრომისუნარიანობის დაცემა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ეკიპაჟის წევრის აქტიურობის და უნარის გაუარესება, სხ-ს უსაფრთხოდ მართვისას ან სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისას.

რ) **დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS)** – მონაცემებზე დაფუძნებული, დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების (ფრენის უსაფრთხოებისათვის) უწყვეტი კონტროლის სისტემა, მეცნიერულ პრინციპებზე და ცოდნაზე, აგრეთვე, საექსპლუატაციო გამოცდილებაზე დაფუძნებული, რითაც, შესაბამისი პერსონალის მიერ, უზრუნველყოფილია საკუთარი ფუნქციების შერულება აქტიურობის სათანადო დონის მდგომარეობაში.

ს) **დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლე** – სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლისას 2D-ს ფორმატში 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 შემადგენელიდან ან მისი ზღურბლის შემადგენელიდან, თუ ეს შემადგენელი 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემადგენელზე. 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)".

ტ) დიდი სხ-ი – 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ-ი.

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

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

ქ) 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.

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

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

**შენიშვნა:** EVS- არ მოიცავს ღამის ხედვის ვიზუალიზაციის სისტემას.

შ) ზონალური ნაოსნობა (RNAV) – ნაოსნობის მეთოდი, რაც სხ-ს საშუალებას აძლევს იფრინოს ნებისმიერი ტრაექტორიით, სახმელეთო თუ თანამგზავრული სანაოსნო სისტემების მოქმედების ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობებით განპირობებულ ფარგლებში, ან მათი შეხამებით.

ჩ) ზღვრული დრო – ექსპლუატანტის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი მანძილი, გამოსახული ფრენის დროით, რომელიც საჭიროა მარშრუტიდან სათადარიგო აეროდრომამდე მისაღწევად და რომლის ნებისმიერი გადამეტება საჭიროებს ექსპლუატანტის სახელმწიფოს მიერ სპეციალური ნებართვის გაცემას.

ც) იზოლირებული აეროდრომი – დანიშნულების პუნქტის აეროდრომი, რომლისთვისაც არ არის ამ ტიპის სხ-ისათვის გამოსადეგი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი.

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

წ) 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.



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

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) კრეისერული ეშელონი – ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში შენარჩუნებული ეშელონი.

3<sup>1</sup>) მაქსიმალური მასა – მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა.

3<sup>2</sup>) 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<sup>3</sup>) 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<sup>4</sup>) 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<sup>5</sup>) მომსახურე ეკიპაჟის წევრი – ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც, მგზავრების უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, ექსპლუატანტის ან მეთაურის მიერ დაკისრებულ მოვალეობებს ასრულებენ, მაგრამ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები არ არიან.

3<sup>6</sup>) მცირე სხ-ი – 5701 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ-ი.

3<sup>7</sup>) რეგისტრაციის სახელმწიფო – სახელმწიფო, რომლის რეესტრშიაც არის შეტანილი სხ.

3<sup>8</sup>) რემონტი – საავიაციო ტექნიკის დაზიანების ან გაცვეთის შემდეგ მისი საფრენად ვარგისობის აღდგენა სხ-ის შემდგომი შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად მის კონსტრუქციის მოთხოვნებთან, განსაზღვრული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის ნორმებით, რომლებიც გამოიყენებობდნენ შესაბამის სხ-ზე ტიპის სერტიფიკატის გასაცემად .

3<sup>9</sup>) საავიაციო სამუშაოები – სხ-ის გამოყენება ისეთი დარგების მომსახურებისათვის, როგორებიცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ფოტოგადაღება, ტოპოგრაფიული გადაღება, პატრულირება, ძებნა-შველა, საჰაერო რეკლამა და სხვა.

3<sup>10</sup>) საბორტო თვითმწერი – ნებისმიერი თვითმწერი ხელსაწყო, რომელიც ბორტზე მონტაჟდება მონაცემების დამატებითი წყაროს სახით, საავიაციო მოვლენის მოკვლევის მიზნით.

3<sup>11</sup>) საერთო დანიშნულების სხ-ის ფრენა – სხ-ის ფრენა, გარდა კომერციული საჰაერო გადაყვანისა და საავიაციო სამუშაოებისა;



3<sup>12</sup>) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები (დაშვებები) – ექსპლუატანტის სერტიფიკატთან დაკავშირებული და ფშს-ით მოცემულ პირობებზე დამოკიდებული ნებართვები, პირობები და შეზღუდვები.

3<sup>13</sup>) სათადარიგო აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგოებს განეკუთვნება:

3<sup>13</sup> ა) აფრენის – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე, და გაფრენის აეროდრომით სარგებლობა შეუძლებელია;

3<sup>13</sup> ბ) დანიშნულების პუნქტის – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენა;

3<sup>13</sup> გ) მარშრუტის – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას, ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა.

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

3<sup>14</sup>) სათადარიგო აეროდრომზე წასვლის მაქსიმალური დრო – მაქსიმალურად დასაშვები მანძილი მარშრუტის რომელიმე წერტილიდან მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომამდე, საფრენოსნო დროით გამოხატული.

3<sup>15</sup>) სამსახურებრივი მოვალეობები – ნებისმიერი დავალება, რაც ეკიპაჟის წევრმა უნდა შეასრულოს ექსპლუატანტის მითითებით (მაგ: სასამსახურო-საფრენოსნო მოვალეობები, ადმინისტრაციული სამუშაო, მომზადება, სასამსახურო მოვალეობების შესასრულებელ ადგილამდე მისვლა, თადარიგში ყოფნა და სხვა), თუ ამას შეუძლია გამოიწვიოს მისი დაღლილობა.

3<sup>16</sup>) სანაოსნო სპეციფიკაცია – სხ-სა და საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ერთობლიობა, რაც საჭიროა ფრენების უზრუნველსაყოფად მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის პირობებში, დადგენილი საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

3<sup>17</sup>) 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<sup>18</sup>) ზონალური ნაოსნობის სპეციფიკაცია (RNAV) – ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც არ შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე კონტროლის მოთხოვნას, აღინიშნება პრეფიქსით RNAV; მაგ. RNAV 5, RNAV 1.

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

3<sup>19</sup>) 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<sup>20</sup>) 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<sup>21</sup>) საფრენად ვარგისი – სხ-ს, ძრავის, საჰაერო ხრახნის ან ნაწილის მდგომარეობა, რომლის დროსაც ის დადგენილ კონსტრუქციას შეესაბამება და უსაფრთხოდ ექსპლუატაციის უზრუნველყოფა შეუძლია.



3<sup>22</sup>) საფრენოსნო დრო - საერთო დრო, სხ-ის მოძრაობის დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) მის სრულ შეჩერებამდე (ფრენის დასრულებისას).

**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<sup>23</sup>) საფრენად ვარგისი – სხ-ს, ძრავის, საჰაერო ხრახნის ან ნაწილის ისეთი მდგომარეობა, როცა ის დადგენილ აგებულებას შეესაბამება და უსაფრთხო ექსპლუატაციას უზრუნველყოფს.

3<sup>24</sup>) 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<sup>25</sup>) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები (მფრინავები), რომლებსაც, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ს მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრიათ.

3<sup>26</sup>) 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<sup>27</sup>) საფრენოსნო სამუშაო – ეკიპაჟის მიერ საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად ჩატარებული სამუშაო.

3<sup>28</sup>) საფრენოსნო მონაცემების გაანალიზება – რეგისტრირებული საფრენოსნო მონაცემების გაანალიზების პროცესი, ფრენების უსაფრთხოების დონის ამაღლების მიზნით.

3<sup>29</sup>) სახიფათო ტვირთი – ის ნაკეთობები და ნივთიერებები, რომლებმაც, შეიძლება, საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას, გარემოს, და რომლებიც „ტექნიკური ინსტრუქციების“ სახიფათო ტვირთის ჩამონათვალთ არის მითითებული ან ამ ინსტრუქციით არის კლასიფიცირებული.

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

3<sup>30</sup>) 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<sup>31</sup>) სახმელეთო მომსახურება – სხ-ის აეროდრომზე მოსაფრენად და აეროდრომიდან გასაფრენად საჭირო მომსახურება, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გარდა.

3<sup>32</sup>) საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (AOC) – ექსპლუატანტისათვის გარკვეული კომერციული საჰაერო გადაზიდვების უფლების მიმნიჭებელი სერტიფიკატი.

3<sup>33</sup>) საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო 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<sup>34</sup>) საჰაერო ხომალდის მეთაური – ექსპლუატანტის მიერ ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ს მფლობელის მიერ დანიშნული პილოტი, რომელიც ასრულებს მეთაურის მოვალეობებს და ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებაზე პასუხისმგებელი.

3<sup>35</sup>) სიმაღლის საზომი სისტემის ცდომილება (ASE) – სხვაობა სიმაღლის საზომზე აღნიშნულ აბსოლუტურ სიმაღლესა და შეუშვითელებელი წნევის შესაბამის ბარომეტრულ სიმაღლეს შორის, სიმაღლის საზომზე ბარომეტრული წნევის სწორად დაყენების პირობით.

3<sup>36</sup>) სიმაღლის ჯამური ცდომილება (TVE) – გეომეტრიული სხვაობა ვერტიკალურ სიბრტყეში ფაქტობრივ (რომელზედაც სხ იმყოფება) და დასახულ ბარომეტრულ სიმაღლეებს (ფრენის ეშელონს) შორის.

3<sup>37</sup>) 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<sup>38</sup>) 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<sup>39</sup>) 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<sup>40</sup>) 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<sup>41</sup>) უსაფრთხოების მისაღწევი დონე (TLS) – კონკრეტულ პირობებში დასაშვებად მიჩნეული რისკის დონის აღმნიშვნელი ზოგადი ტერმინი.

3<sup>42</sup>) უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა – გარდაუვალი დაფრენა, რომლის დროსაც შეიძლება გვექონდეს საკმაო საფუძველი იმისა, რომ სხეულის დაზიანებას არ მიიღებენ ბორტზე და დედამიწაზე მყოფი პირები.

3<sup>43</sup>) ფრენის გეგმა – საჰაერო მოძრაობის ორგანოსათვის წარდგენილი ცნობები დაგეგმილ ფრენაზე ან მის ნაწილზე.

3<sup>44</sup>) საწაფი – ამ პუნქტის ქვეპუნქტებში მითითებული მოწყობილობები, რომელთა მეშვეობითაც ხმელეთზე ხდება ფრენის პირობების ასახვა:

3<sup>44</sup>ა) მართვის ტექნიკის შესამუშავებელი – მოწყობილობა, რითაც კაბინაში რეალური ვითარების, ხელსაწყოების ჩვენებების, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების მარტივი ფუნქციების, სხ-ს ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვაა უზრუნველყოფილი.



3<sup>44</sup>ბ) სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი – შესაბამისი ხელსაწყოებით აღჭურვილი საწაფი, რითაც სხ-ს სახელსაწყო ფრენა აისახება კაბინაში.

3<sup>44</sup>გ) ფრენის პირობების ამსახველი – მოწყობილობა, რომელიც სხ-ს ტიპის კაბინის ზუსტ ასახვას, აგრეთვე, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების რელური ფუნქციების, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის ჩვეული ვითარების, სხ-ს ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვას უზრუნველყოფს.

3<sup>45</sup>) ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი პილოტი – საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც, მეთაურის ან მეორე პილოტის დაგეგმილი დასვენებისას, ევალება პილოტის მოვალეობების შესრულება ფრენის კრეისერულ ეტაპზე.

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<sup>46</sup>) ფრენების უზრუნველყოფის ავიადისპეტჩერი – 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<sup>47</sup>) 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<sup>48</sup>) ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემა - ფრენების უსაფრთხოებისადმი სისტემური მიდგომა, საორგანიზაციო სტრუქტურის, პასუხისმგებლობის დონეების, სახელმძღვანელო პრინციპებისა და პროცედურების ჩათვლით.

3<sup>49</sup>) ფრენების უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა – ფრენების უსაფრთხოების ასამაღლებლად გამიზნული წესებისა და საქმიანობის ერთობლიობა.

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

3<sup>50</sup>) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო - წესების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების შემცველი დოკუმენტი, რომლითაც ექსპლუატანტის პერსონალი საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას სარგებლობს.

3<sup>51</sup>) ფსიქოაქტიური ნივთიერებები - ალკოჰოლი, ოპოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები, გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები (თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებად არ ითვლება).

3<sup>52</sup>) 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<sup>53</sup>) შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი (ASDA)– ასაფრენად გამოსადეგი ადზ-ის სიგრძე, პლუს დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია.



3<sup>54</sup>) 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<sup>55</sup>) წასვლის ზღვარი – ბოლო გეოგრაფიული წერტილი, საიდანაც სხ-ს ძალუძს ფრენის გაგრძელება დანიშნულების აეროდრომამდე, აგრეთვე – მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომამდე.

3<sup>56</sup>) 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<sup>57</sup>) დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტი (FAS) – ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესვლის მონაკვეთი, რომლის ფარგლებშიც სრულდება ადზ-ს გასწორზე გასვლა და დასაფრენად დაშვება.

3<sup>58</sup>) საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემი (ELT) – იმ აღჭურვილობის მიმართ გამოყენებული ზოგადი ტერმინი, რომელიც განსხვავებულ სიგნალებს გადასცემს გარკვეულ სიხშირეებზე და, გამოყენების სახეობისდა მიხედვით, შეუძლია ავტომატურად ამუშავეს და რეცეპტის შედეგად ან ხელით.

3<sup>59</sup>) საბორტო თვითმწერები - სხ-ზე დამონტაჟებული ნებისმიერი თვითმწერი მოწყობილობა, რომელიც გამოიყენება დამატებითი ინფორმაციის მისაღებად საავიაციო მოვლენების მოკვლევისას. საბორტო თვითმწერის ტიპებია:

3<sup>59</sup> ა) I და IA ტიპის საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერები (FDR) - აღწერენ ფრენის ტრაექტორიის ზუსტ მონაცემებს, სიჩქარეს, სივრცობრივ მდგომარეობას, ძრავის გაწევას, ფრენის კონფიგურაციას და რეჟიმს.

3<sup>59</sup> ბ) II და II A ტიპის საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერები (FDR) - აღწერენ ფრენის ტრაექტორიის ზუსტ მონაცემებს, სიჩქარეს, სივრცობრივ მდგომარეობას, ძრავის წევას და მოწყობილობების კონფიგურაციას, რომლებიც ქმნიან ამწევ ძალას და აეროდინამიკურ წინაღობას.

3<sup>60</sup>) ნებართვა - „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ ან უცხო სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული წერილობითი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს ექსპლუატანტის უფლებას შეასრულოს ამ დოკუმენტში აღნიშნული მოქმედება.

3<sup>61</sup>) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა – სანაოსნო ხელსაწყოების გამოყენებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულება დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის მიხედვით. არსებობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ორი მეთოდი:

ა) დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D) სახელსაწყო შესვლა მხოლოდ გვერდითი მიმართვის გამოყენებით; და

ბ) დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო შესვლა როგორც გვერდითი, ასევე ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით.

**შენიშვნა:** გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის ისეთი მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია შემდეგის მეშვეობით მიწისზედა რადიოსანაოსნო საშუალებით, ან სანაოსნო მონაცემებით, რომლებიც გენერირებულია კომპიუტერით მიწისზედა ან სატელიტური სააერნაოსნო საშუალებებიდან ან მათი კომბინაციიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე.

3<sup>62</sup>) დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება (CDFA) – პილოტირების ტექნიკა, რომელიც გამოიყენება არაზუსტი სისტემით დასაფრენად სტაბილიზირებული შესვლისას განუწყვეტელი დაშვებით (ჰორიზონტალური გასწორების გარეშე). ამ მეთოდით დასაფრენად შესვლა იწყება იმ აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან, რომელიც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის საკონტროლო წერტილის სიმაღლის ტოლი ან მეტია, და გრძელდება ადზ-ს ზღურბლიდან დაახლოებით 15 მეტრის (50 ფუტის) სიმაღლემდე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის დაფრენის წინა გასწორების მანევრი იწყება, ხოლო ამ მეთოდით წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაშვება ხორციელდება დასაფრენად შესვლის მინიმუმამდე (OCA/H წრეზე ფრენა) ან ფრენისას ვიზუალური მანევრის აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლემდე.



3<sup>63</sup>) სინთეზირებული ხედვის სისტემა (SVS) – პილოტის კაბინიდან ხილვადი გარე არეს ხელოვნური, ციფრული მონაცემების საფუძველზე გენერირებული გამოსახულების ამსახველი სისტემა;

3<sup>64</sup>) კომბინირებული ხედვის სისტემა (CVS) – ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის (EVS) და სინთეზირებული ხედვის (SVS) სისტემების კომბინაციიდან მიღებული გამოსახულებების ასახვილი სისტემა;

3<sup>65</sup>) 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;

3<sup>66</sup>) EFB-ის ადმინისტრატორი – ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული პირი, რომელიც პასუხისმგებელია EFB-ის ექსპლუატაციაზე. EFB-ის ადმინისტრატორი წარმოადგენს ექსპლუატანტის საკონტაქტო პირს EFB-ის სისტემის მომწოდებელთან და პასუხისმგებელია მონაცემების სისტემაში სრულად ჩატვირთვაზე, მის სტანდარტებთან შესაბამისობაზე, არალიცენზირებული პროგრამის დაინსტალირების თავიდან აცილებაზე, აგრეთვე EFB-ის განახლებული პროგრამითა და მონაცემთა ბაზით უზრუნველყოფაზე;

3<sup>67</sup>) აეროდრომის სახელმწიფო – სახელმწიფო, რომლის ტერიტორიაზეც მდებარეობს აეროდრომი;

3<sup>68</sup>) საექსპლუატაციო კრედიტი – დასაფრენად შესვლის აკრძალვის თვალსაზრისით, აეროდრომის საექსპლუატაციოდ დადგენილ მინიმუმზე უფრო დაბალი მინიმუმი; ხილვადობის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შემსუბუქება ან მათი დაკმაყოფილება; უფრო ნაკლები მიწისზედა საშუალებები, რომელიც კომპენსირდება სხ-ის ბორტზე არსებული მოწყობილობების შესაძლებლობით;

3<sup>69</sup>) თვითმფრინავის მოდიფიკაცია:

ა) მნიშვნელოვანი მოდიფიკაცია – უკვე სერტიფიცირებული საავიაციო ტექნიკის ტიპის კონსტრუქციული ცვლილება, რომელიც იქონიებს საგრძნობ გავლენას მასის და ბალანსის ზღვრებზე, კონსტრუქციის სიმყარეზე, ძრავას მუშაობაზე, საფრენოსნო და საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე, საიმედოობაზე, ან სხვა მახასიათებლებზე ან თვისებებზე, რომლებიც გავლენას ახდენს საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისიანობის ან ეკოლოგიური მახასიათებლებზე;

ბ) უმნიშვნელო მოდიფიკაცია – მოდიფიკაცია, რომელიც არ არის მნიშვნელოვანი მოდიფიკაცია;

3<sup>70</sup>) თვითმფრინავის რემონტი:

ა) მნიშვნელოვანი რემონტი – საავიაციო ტექნიკის ნებისმიერი რემონტი, რომელიც მნიშვნელოვანად იმოქმედებს კონსტრუქციის სიმყარის, ფრენის შესრულების, ძრავის, საფრენოსნო-საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე და სხვა იმ თვისებებზე, რომლებიც ზეგავლენას მოახდენს საავიაციო ტექნიკის ვარგისობის ან ეკოლოგიურ მახასიათებლებზე;

ბ) უმნიშვნელო რემონტი – რემონტი, გარდა მნიშვნელოვანი რემონტისა;

3<sup>71</sup>) ავტომატურად მოხსნადი ფრენის მონაცემების თვითჩამწერი – სხ-ზე დამონტაჟებული თვითჩამწერი მოწყობილობა, რომელიც ავტომატურად განცალკევდება სხ-ისგან;

3<sup>72</sup>) მახასიათებლებზე დაფუძნებული დაკვირვება – დაკვირვება, რომელიც დაფუძნებულია იმ საჭირო მახასიათებლებზე, რომლებიც გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისთვის;

3<sup>73</sup>) საჰაერო მოძრაობის მომსახურება – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საავიაციო შეტყობინებას, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო, მისადგომის სამეთვალყურეო და/ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას);

3<sup>74</sup>) დაბრუნების წერტილი – ბოლო გეოგრაფიული წერტილი მარშრუტზე, საიდანაც სხ-ს შეუძლია გააგრძელოს ფრენა როგორც დანიშნულების, ასევე სათადარიგო აეროდრომებზე;

3<sup>75</sup>) მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი – კავშირი დაფუძნებული მახასიათებლებზე, რომლებიც გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისთვის;

3<sup>76</sup>) დაკვირვებისთვის საჭირო მახასიათებლების სპეციფიკაცია – მოთხოვნების ჩამონათვალი საჰაერო მოძრაობის უზრუნველყოფისათვის, მიწისზედა, სხ-ის აღჭურვილობის და ოპერაციების მიმართ, რომელიც აყოილებელია მახასიათებლებზე დაფუძნებული საჰაერო დაკვირვების





განსახორციელებლად;

3<sup>77</sup>) საჰაერო ხომალდზე თვალთვალი (Tracking) – ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პროცესი, რომელიც განსაზღვრავს სხ-ის ადგილმდებარეობას სტანდარტიზებული დროის ინტერვალში, ოთხგანზომილებიანი პარამეტრების განახლებას და მის მონიტორინგს;

3<sup>78</sup>) ხელშეკრულების მოკლე შინაარსი - თუ სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და სხვა სახელმწიფოს შორის, ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლით გათვალისწინებული ხელშეკრულების საფუძველზე, ხელშეკრულების მოკლე აღწერილობა წარმოადგენს იკაო-ს საბჭოში დარეგისტრირებული ხელშეკრულების თანდართულ დოკუმენტს, რომელშიც მოკლედ და ნათლად არის განსაზღვრული ფუნქციები და პასუხისმგებლობები, რომლებსაც რეგისტრაციის სახელმწიფო გადასცემს სხვა სახელმწიფოს.

**შენიშვნა:** სხვა სახელმწიფო ნიშნავს ექსპლუატანტ სახელმწიფოს, რომელიც ასრულებს სხ-ის კომერციულ ექსპლუატაციას.

3<sup>79</sup>) დაბინძურებული ადზ – ადზ დაბინძურებულია, თუ მისი ზედაპირის მნიშვნელოვანი ნაწილი (მიუხედავად დაბინძურებული ადგილების განლაგებისა) დაფარულია ერთი ან მეტი ნივთიერებით, რომელიც გათვალისწინებულია ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის აღწერილობის ჩამონათვალით;

**შენიშვნა:** ინფორმაცია ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის აღწერების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართში, ტომი I, განმარტებები.

3<sup>80</sup>) მშრალი ადზ – ადზ მშრალია, თუ მისი ზედაპირი არ არის ნესტიანი და დაბინძურებული;

3<sup>81</sup>) სველი ადზ – ადზ სველია, თუ მისი ზედაპირი დაფარულია ნებისმიერი ხილული ნესტით ან 3 მმ-მდე სიღრმის წყლით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 2 ნოემბრის ბრძანება №145 - ვებგვერდი, 03.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 19 ოქტომბრის ბრძანება №169 - ვებგვერდი, 20.10.2017წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 14 აპრილის ბრძანება №81 - ვებგვერდი, 19.04.2021წ.

#### **მუხლი 4. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და სხ-ის ექსპლუატაციის პროცედურების დაცვა**

1. საქართველოში სერტიფიცირებული სხ-ის ექსპლუატანტი, უცხო ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, ვალდებულია შეასრულოს ამ „წესების“ მოთხოვნები, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ამან შეიძლება იმ სახელმწიფოს კანონების დარღვევა გამოიწვიოს, სადაც ფრენა სრულდება.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს მის უფლება-მოვალეობების შესრულებათან 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. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებელია ექსპლუატანტი ან მის მიერ დანიშნული წარმომადგენელი.

4. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებლობა ეკისრებათ სხ-ის მეთაურს და ფრენების მომზადების დისპეტჩერს, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტის მიერ დამტკიცებული ფრენების წარმოებაზე კონტროლისა და ზედამხედველობის მეთოდი ითვალისწინებს ფრენების მომზადების დისპეტჩერების გამოყენებას.

**შენიშვნა:** საექსპლუატაციო კონტროლის და ფრენების მომზადების ავიადისპეტჩერების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს DOC-ში 8335. ფრენების მომზადების დისპეტჩერების უფლებამოსილების, ვალდებულებების და პასუხისმგებლობების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს DOC-ში 10153. ფრენების მომზადების ავიადისპეტჩერის მოწმობის მიღების მოთხოვნები მოცემულია „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებულ „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესში“.

5. თუ ფრენების მომზადების ავიადისპეტჩერი პირველი იღებს შეტყობინებას ავარიულ სიტუაციაზე, რომლის შედეგადაც წარმოიქმნება ფრენის უსაფრთხოების და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ საშიშროება, მან დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს სიტუაციის არსის და დახმარების აღმოჩენის მოთხოვნის შესახებ, თუ ეს საჭირო გახდება.

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

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

8. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები ლაპარაკობდნენ იმ ენაზე რომელიც გამოიყენება რადიოსატელეფონო კავშირში და ესმოდეთ იმ დონეზე, როგორც ეს აღწერილია ტექნიკურ რეგლამენტში „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესი“.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 28 აპრილის ბრძანება №98 - ვებგვერდი, 02.05.2022წ.

### **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-ის 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. უსაფრთხოების მართვისა და ხარისხის მართვის სისტემა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის №206 ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესით“ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

2. 27 000კვ-ზე მეტი ასაფრენი მასის მქონე სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და შეასრულოს ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა, როგორც ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემადგენელი ნაწილი. ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა არ უნდა ითვალისწინებდეს ვინმეს დასჯას და უნდა შეიცავდეს სათანადო ზომებს ინფორმაციის წყაროს დასაცავად.

**შენიშვნა: 1.** ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამების სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს იკაოს DOC 10000.

**შენიშვნა: 2.** ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, ხელშეკრულების საფუძველზე ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამის შესრულება გადასცეს სხვა პირს. პასუხისმგებლობა პროგრამის შესრულებაზე ეკისრება ექსპლუატანტს.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია ჩამოაყალიბოს ხარისხის მართვის სისტემა, რომელიც უნდა უზრუნველყოფდეს საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების საქმიანობის ადეკვატურობასა და შესაბამისობას სათანადო სტანდარტებთან და საექსპლუატაციო პროცედურებთან.

4. ხარისხის მართვის სისტემა უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის 22-ე დანართში მოცემულ მოთხოვნებს.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 მარტის ბრძანება №17 - ვებგვერდი, 04.03.2016წ.*

## მუხლი 7. სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა

ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა უზრუნველყოს სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესით“ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*

## მუხლი 7<sup>1</sup>. სატვირთო ნაკვეთურების უსაფრთხოება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს სხ-ის სატვირთო ნაკვეთურში ნებისმიერი სახეობის ნივთების გადატანის პოლიტიკა და პროცედურები. პოლიტიკა და პროცედურები უნდა შეიცავდეს ფრენების უსაფრთხოების რისკების სპეციალურ შეფასებას, რომელიც უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) გადასატანი ნივთების თვისებებთან დაკავშირებულ საშიშროებას;

ბ) ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს;

გ) საოპერაციო პირობებს (მაგ: ფრენების არეალი, სათანადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დრო);

დ) სხ-ის და მისი სისტემების მახასიათებლებს (მაგ: სატვირთო ნაკვეთურების ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემების მახასიათებლები და ა.შ.)

ე) გადასატანი ნივთის შესაფუთი მასალის მდგრადობის მახასიათებლებს;

ვ) შეფუთვისა და დაკავშირებულ საკითხებს;

ზ) გადასატანი ნივთების მიწოდების ქსელის უსაფრთხოებას;

თ) გადასატანი სახიფათო ტვირთების რაოდენობასა და განლაგებას.

**შენიშვნა: 1.** სახიფათო ტვირთების გადატანასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო მოთხოვნებს



მოიცავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის მე-14 თავი.

2. სატვირთო ნაკვეთურში საგნების გადატანასთან დაკავშირებული ფრენების უსაფრთხოების რისკების სპეციალური შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9859, ხოლო სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10102.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს სხ-ის სატვირთო ნაკვეთურში ნებისმიერი სახეობის ნივთების გადატანის პოლიტიკა და პროცედურები, რომლითაც უზრუნველყოფილი იქნება გადასატან ნივთებზე ხანძრის გაჩენის შემთხვევაში, თვითმფრინავის უსაფრთხო დაფრენამდე, ხანძრის აღმოჩენა, ჩაქრობა ან შეკავება თვითმფრინავის კონსტრუქციის ელემენტებით, რომლებიც დაკავშირებულია სატვირთო ნაკვეთურის ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემასთან.

**შენიშვნა:** 1. სატვირთო ნაკვეთურის ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემების ელემენტების და მასთან დაკავშირებული სტანდარტების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10102.

2. სხ-ის სატვირთო ნაკვეთურში ნებისმიერი სახეობის ნივთების გადატანის პოლიტიკის და პროცედურების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10102.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **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.

## **მუხლი 8<sup>1</sup>. საჰაერო ხომალდზე თვალთვალი**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სხ-ზე თვალთვალის განხორციელების ტექნიკური შესაძლებლობა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც ფრენებს ასრულებს.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Cir 347.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ავტომატურ რეჟიმში სხ-ის ფრენის მარშრუტის მონაკვეთებზე სულ მცირე 15 წუთის ინტერვალით ადგილმდებარეობის მონაცემების მიღება, როდესაც:

ა) სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 27000 კგ და რომელსაც აქვს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილი.

ბ) საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მიერ მიღებული ინფორმაცია აღემატება 15-წუთიან ინტერვალს.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ავტომატურ რეჟიმში სულ მცირე 15 წუთის ინტერვალში სხ-ის ადგილმდებარეობის მონაცემების მიღება, როდესაც დაგეგმილი ფრენ(ებ)ის მარშრუტის მონაკვეთ(ებ)ი სრულდება „ოკეანური სივრცის“ თავზე, და:

ა) სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 45000 კგ-ს და სამგზავრო ადგილების რაოდენობა 19-ს;

ბ) თუ საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მიერ მიღებული ინფორმაცია აღემატება 15-წუთიან ინტერვალს.



**შენიშვნა 1.** „ოკეანური სივრცის“ თავზე საჰაერო სივრცე ნიშნავს საჰაერო სივრცეს წყლის თავზე, ნებისმიერი სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ.

**შენიშვნა 2.** სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ ინფორმაციის გადაცემის საკითხები, რომლებიც ეხება ქმედებების კოორდინაციას ექსპლუატანტსა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიმწოდებელს შორის, მოცემულია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-11 დანართის მე-2 თავში.

4. ექსპლუატანტის მიერ რისკის შეფასების შედეგებიდან გამომდინარე, სააგენტომ შეიძლება დაუშვას ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით დადგენილი, ავტომატურ რეჟიმში სხ-ის ადგილმდებარეობის მონიტორინგის ინტერვალის შეცვლა. რისკების შეფასების პროცესი უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) ექსპლუატანტის მიერ ფრენის მართვის სისტემის პროცესების კონტროლის შესაძლებლობას, მათ შორის, საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოებთან კომუნიკაციას;

ბ) სხ-ის და სისტემების შესაძლებლობებს;

გ) სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის და კავშირის შენარჩუნების აღჭურვილობას;

დ) ავტომატურ რეჟიმში მონაცემების მიღების სიხშირესა და ხანგრძლივობას;

ე) ადამიანური ფაქტორის ზეგავლენის შედეგებს, რომელიც გამოწვეულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ქმედების ცვლილებით;

ვ) რისკის შემცირების კონკრეტულ ზომებს და ავარიულ სიტუაციაში ქმედების თანმიმდევრობას.

**შენიშვნა:** რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს 347-ე ცირკულარში ( Cir 347)

5. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოსთან შეთანხმებული სხ-ის თვალთვალის მონაცემების შენახვის პროცედურა, რათა საჭიროების შემთხვევაში, სამაშველო სამსახურს მიაწოდოს მონაცემები სხ-ის ბოლო ადგილმდებარეობის დასადგენად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## თავი II. ფრენების შესრულება

### მუხლი 9. საექსპლუატაციო საშუალებები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენა არ იქნეს დაწყებული, ვიდრე არ დარწმუნდება, რომ არსებული სახმელეთო და/ან წყალზე გამოსაყენებელი საექსპლუატაციო საშუალებები, რომლებიც უშუალოდ არის საჭირო ამ ფრენის შესრულებისთვის, სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისა და მგზავრების უსაფრთხოებისათვის, შეესაბამება იმ ექსპლუატაციის პირობებს რომელშიც სრულდება ფრენა.

2. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ფრენა არ დაიწყოს ან არ გაგრძელდეს, ვიდრე ყველა შესაძლო, დასაბუთებული მონაცემებით არ დარწმუნდება, რომ საჰაერო სივრცე, რომელშიც გადის დაგეგმილი მარშრუტი გაფრენის აეროდრომიდან დანიშნულების აეროდრომამდე, მათ შორის, მარშრუტზე სავარაუდოდ გამოსაყენებელი აფრენის, დანიშნულებისა და სათადარიგო აეროდრომები, შეიძლება გამოყენებული იქნეს დაგეგმილი ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებისათვის. თუ ფრენები იგეგმება კონფლიქტის ზონებში ან მათ უშუალო სიახლოვეს, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად უნდა მოხდეს რისკების შეფასება და მიღებული უნდა იქნეს შესაბამისი ზომები რისკების შესამცირებლად.

**შენიშვნა:** 1. „დასაბუთებული მონაცემები“ გულისხმობს ექსპლუატანტის მიერ გაფრენის პუნქტში ან ფრენისას მიღებულ ინფორმაციას, რომელიც გამოქვეყნებულია სააერონავიაციო საინფორმაციო სამსახურების მიერ ან მიღებულია სხვა ხელმისაწვდომი წყაროებიდან.



2. ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს "ფრენების უსაფრთხოების მართვის სახელმძღვანელოში" (Doc 9859).

3. იმ ექსპლუატანტებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ ფრენებს კონფლიქტის ზონებში ან მათ უშუალო სიახლოვეს, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად რისკების შეფასების დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს „სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებით ფრენების შესრულებისას კონფლიქტურ ზონებში რისკების შეფასების სახელმძღვანელოში“ (Doc 10084).

3. აეროდრომები და მათი საექსპლუატაციო საშუალებები ფრენების შესრულების უზრუნველსაყოფად მუდმივად უნდა იყოს გამოსაყენებელ მდგომარეობაში დადგენილი დროის განმავლობაში მათი გამოყენების გამოქვეყნებული პირობების შესაბამისად.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია ავიაკომპანიის ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში ჩაატაროს სავარაუდო სარგებლობის აეროდრომების საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების მიერ უზრუნველყოფილი დაცვის დონის შეფასება, რათა დადგინდეს, რომ ექსპლუატირებული სხ-ისათვის შეიძლება თუ არა ფრენების შესრულება უსაფრთხოდ.

**შენიშვნა:** იკაო-ს მე-19 დანართი შეიცავს ექსპლუატანტებისათვის ფრენების უსაფრთხოების მართვის დებულებებს. დამატებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ფრენების უსაფრთხოების მართვის სახელმძღვანელო“-ში (SMM) (იკაოს DOC 9859).

5. კონკრეტული აეროდრომის საავარიო-სამაშველო სამსახურის მიერ უზრუნველყოფილი დაცვის ის მინიმალური დონე, რომელსაც ექსპლუატანტი მისაღებად თვლის, უნდა იყოს მითითებული ექსპლუატანტის ფშს-ში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

#### **მუხლი 10. სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიცირება და ზედამხედველობა**

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“.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

#### **მუხლი 11. უცხო სახელმწიფოს ექსპლუატანტის მიერ შესრულებულ ფრენებზე ზედამხედველობა**

1. უცხო სახელმწიფოს ექსპლუატანტი უფლებამოსილია შეასრულოს ფრენა საქართველოს ტერიტორიაზე, თუ მას გააჩნია იკაო-ს მე-6 და მე-19 დანართების მოთხოვნების შესაბამისად გაცემული სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი.

2. სააგენტო ახორციელებს ზედამხედველობას უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოს ტერიტორიაზე განხორციელებულ ფრენებზე და სჭიროების შემთხვევაში, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით ატარებს შესაბამის ქმედებებს.

3. უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტი ვალდებულია დაიცვას საქართველოს ტერიტორიაზე და საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების მოთხოვნები.

#### **მუხლი 12. 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 მე-2 დანართში.

### **მუხლი 13. საექსპლუატაციო ინსტრუქცია**

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

2. აკრძალულია სხ-ის მიმოსვლა აეროდრომის მანევრირების ფართზე, თუ იმ ავიასპეციალისტს, რომელიც მართავს სხ-ს:

ა) უფლებამოსილება არ მიუღია სხ-ის ექსპლუატანტის ან ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული აგენტისაგან;

ბ) სათანადოდ არ არის მომზადებული;

გ) არა აქვს რადიოსატელეფონო კავშირით სარგებლობის უფლება;

დ) კომპეტენტური პირისაგან არ მიუღია ცნობები აეროდრომის სქემის, სამიმოსვლო მარშრუტის, მონიშვნის, შუქტექნიკური საშუალებების, საექსპლუატაციო პროცედურების, ფრაზეოლოგიის შესახებ, ასევე არ მიუღია ინსტრუქცია სმმ-ის ორგანოდან უსაფრთხოდ მიმოსვლის უზრუნველსაყოფად.

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.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

### **მუხლი 14. 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 15. 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.

4. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის კითხვარების გამოყენების სწავლება.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

### **მუხლი 16. ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე**



1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს დაადგინოს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჭაერო 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.

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

2. ექსპლუატანტი მიუთითებს მეთოდს, რომლის საშუალებითაც ის აპირებს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრას იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჭაერო 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.

3. მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდს ამტკიცებს სააგენტო.

4. მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდს სააგენტო ამტკიცებს მხოლოდ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე მოქმედი შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინებით:

ა) სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის სიზუსტე და საიმედოობა;

ბ) სიმაღლის საზომების მაჩვენებლების უზუსტობა;

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

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

ე) საერნაოსნო რუკების შესაძლებელი უზუსტობა;

ვ) შეზღუდული საჭაერო სივრცე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

## მუხლი 17. აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმები

1. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი ყველა იმ აეროდრომისათვის, საიდანაც ფრენას ასრულებს. ექსპლუატანტის მიერ კონკრეტული აეროდრომისთვის დადგენილი მინიმუმი არ უნდა იყოს „აეროდრომის სახელმწიფოს“ მიერ დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შესაბამისი აეროდრომის სახელმწიფო გასცემს სპეციალურ ნებართვას.

**შენიშვნა:** თუ ექსპლუატანტი თავად არ განსაზღვრავს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ფრენის შესასრულებლად, მან უნდა ისარგებლოს (მიუთითებს ფშს-ში) აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის კრებულით (AIP) ან სპეციალიზებული ორგანიზაციის (მაგ: Jeppesen) მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციით.

2. თვითმფრინავებისთვის, რომლებიც აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური სისტემებით, კოლიმატორული ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ის სისტემებით, სააგენტო გასცემს საექსპლუატაციო კრედიტების გამოყენების ნებართვას. თუ საექსპლუატაციო კრედიტები ეხება დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენებს, სააგენტო გასცემს სპეციალურ ნებართვას. აღნიშნულმა ნებართვამ არ უნდა მოახდინოს გავლენა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურების კლასიფიკაციაზე.





**შენიშვნა:** 1. დაფრენის ავტომატური მართვის სისტემებით, კოლიმატორული ინდიკატორით (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობით, EVS, SVS ან CVS-ით აღჭურვილ სხ-ებთან მიმართებაში საექსპლუატაციო კრედიტის გამოყენების ინსტრუქცია მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365) და იკავს მე-6 დანართის, პირველი ნაწილის პირველ დამატებაში.

2. ინფორმაცია კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობების შესახებ, მათ შორის RTCA და EUROCAE-ს დოკუმენტებზე მითითებები, მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია გამოსაყენებელი აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრისას სრულად გაითვალისწინოს:

ა) სხ-ის ტიპი, საფრენოსნო-ტექნიკური და მართვის მახასიათებლები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა, კვალიფიკაცია და მათი გამოცდილება;

გ) სავარაუდოდ გამოსაყენებელი ადზ-ს სიგრძე, სიგანე და სხვა მახასიათებლები;

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

ე) სხ-ზე არსებული აღჭურვილობა, რომელიც გამოიყენება სააერნოსნოდ და/ან დასაფრენად შესვლისა და მეორე წრეზე წასვლისას ფრენის ტრაექტორიის შესანარჩუნებლად;

ვ) დაბრკოლებები, დასაფრენად შესვლისა და მეორე წრეზე წასვლის არეში და სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლისას წინააღმდეგობის გადაფრენის აბსოლუტური და ფარდობითი სიმაღლეები;

ზ) მეტეოროლოგიური პირობების განსაზღვრისა და გადაცემის საშუალებები;

თ) დაბრკოლებები სიმაღლის აღების არეში აფრენისას და სიმაღლის აუცილებელი მარაგი წინააღმდეგობის გადაფრენისას.

ი) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებით დადგენილი პირობები;

კ) ნებისმიერი მინიმუმი, რომელიც გამოქვეყნებული შეიძლება იყოს აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ.

4. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის კლასიფიკაცია (ტიპი A, B) ხორციელდება უმცირესი საექსპლუატაციო მინიმუმებიდან გამომდინარე, რომლის დაბლაც დასაფრენად შესვლა გრძელდება მხოლოდ ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტის დამყარების შემდეგ, სადაც:

ა) A ტიპი - არის დაშვების მინიმალური სრული/ფარდობითი სიმაღლე (MDA/MDH), რომელიც ტოლია ან აღემატება 75 მ-ს (250 ფტ-ს);

ბ) B ტიპი - არის (DH) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე, რომელიც 75 მ-ზე (250 ფტ) ნაკლებია და იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

ბ.ა) კატეგორია I (CAT I) – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე არანაკლებ 60მ (200ფტ) და ხილვადობა არანაკლებ 800მ, ან ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 550მ;

ბ.ბ) კატეგორია II(CAT II) – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60მ-ზე (200ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30მ (100ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 300მ;

ბ.გ) კატეგორია III(CAT III) – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30მ-ზე (100ფტ) ნაკლები ან გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა 300 მ-ზე ნაკლები ან ადზ-ზე ხილვადობის შეუზღუდავად.



**შენიშვნა:** თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) სხვადასხვა კატეგორიას განეკუთვნება, დასაფრენად ზუსტი შესვლა ხელსაწყოების მეშვეობით სრულდება უფრო მკაცრი კატეგორიის შესაბამისად. (მაგალითად: დასაფრენად შესვლა DH-მდე CAT III-ით, RVR-ის CAT II-ის დიაპაზონში განიხილება როგორც დასაფრენად შესვლა CAT III-ით ან დასაფრენად შესვლა CAT II-ით DH-მდე, მაგრამ RVR-ის CAT I-ის დიაპაზონში განიხილება, როგორც დასაფრენად შესვლა CAT II-ით). გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც RVR და/ან DH დამტკიცებულია როგორც საექსპლუატაციო კრედიტი.“

5. სააგენტო გასცემს სპეციალურ ნებართვას დაბალი ხილვადობის პირობებში სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლაზე, რომელიც სრულდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია ინფორმაცია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორეზე (RVR).

**შენიშვნა:** დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9365.

6. დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენისათვის RVR-ის მინიმალური მნიშვნელობის სპეციალურ ნებართვას გასცემს სააგენტო.

**შენიშვნა:** ზოგადად, ხილვადობის მნიშვნელობა აფრენისათვის განისაზღვრება RVR-ის პარამეტრებით. შესაძლებელია გამოყენებული იქნეს ეკვივალენტური ჰორიზონტალური ხილვადობა.

7. აკრძალულია სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის დადგენა 800 მ-ზე დაბლა, თუ არ არსებობს ინფორმაცია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორეზე (RVR).

8. სახელსაწყო შესვლის სქემის გამოყენებით, დასაფრენად ორგანოზომილებიანი (2D) სახელსაწყო შესვლისათვის საექსპლუატაციო მინიმუმი განისაზღვრება დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლით (MDH), მინიმალური ხილვადობით და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით.

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

9. საექსპლუატაციო მინიმუმი სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლისათვის, განისაზღვრება გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლით და მინიმალური ხილვადობით, ან ადზ-ს ხილვადობის სიშორით (RVR).

10. აკრძალულია II და III კატეგორიით სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლა, თუ არ არის მიღებული ინფორმაცია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორეზე (RVR).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 18. დასაფრენად ზუსტი შესვლისას ადზ-ს ზღურბლის გადაფრენის სიმაღლე**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს საექსპლუატაციო წესები, რომელიც უზრუნველყოფს დასაფრენად 3D განზომილებაში შესვლისას ადზ-ს ზღურბლის გადაკვეთას უსაფრთხოების უზრუნველმყოფი სიმაღლის მარაგით, როდესაც სხ-ს აქვს დასაფრენი კონფიგურაცია და მდგომარეობა.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს საექსპლუატაციო წესები, რომელიც უზრუნველყოფს დასაფრენად 3D განზომილებაში შესვლისას ადზ-ს ზღურბლის გადაკვეთას უსაფრთხოების



უზრუნველყოფი სიმაღლის მარაგით, როდესაც სხ-ს აქვს დასაფრენი კონფიგურაცია და მდგომარეობა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 19. საწვავისა და ზეთის მარაგის აღრიცხვა**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს საწვავით გამართვის აღრიცხვა, რომელიც სააგენტოს საშუალებას მისცემს დარწმუნდეს, რომ ნებისმიერი ფრენის შესრულებისას ის მოთხოვნები, რომლებიც აღწერილია ამ წესის 26-ე მუხლის და 27-ე მუხლის პირველ პუნქტში დაკმაყოფილებულია.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს ზეთით გამართვის აღრიცხვა, რომელიც სააგენტოს საშუალებას მისცემს დარწმუნდეს, რომ სხ-ის მიერ ზეთის ხარჯვის ტენდენცია არის ისეთი, რომ ყველა ფრენის დასრულებისთვის სხ-ის აქვს საკმარისი ზეთის მარაგი.

3. საწვავისა და ზეთით გამართვის აღრიცხვის დოკუმენტაცია ექსპლუატანტმა უნდა შეინახოს 3 (სამი) თვის განმავლობაში.

## **მუხლი 20. ეკიპაჟი**

1. ექსპლუატანტი ყოველ ფრენაზე ნიშნავს ერთ პილოტს სხ-ის მეთაურის რანგში.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეინახოს აღრიცხვის დოკუმენტაცია ყველა ფრენაზე, რომელიც შესრულებულია 15000 მ-ზე (49000 ფტ) მაღლა, რათა შესაძლებელი იყოს ეკიპაჟის ყველა წევრზე 12 თვის განმავლობაში კოსმოსური რადიაციის ჯამური დოზის ზემოქმედების განსაზღვრა.

## **მუხლი 21. მგზავრები**

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

ა) მისაბმელი ღვედები;

ბ) ავარიული გასასვლელები;

გ) საავარიო 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 სხ-ზე მყოფი ყველა მგზავრი მიბმული იყოს მისაბმელი ღვედებით სავარძელზე აფრენა-დაფრენისას, აგრეთვე როცა ეს ჩაითვლება სავალდებულოდ ტურბულენტობის ან ნებისმიერი ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას.

## **მუხლი 22. საფრენად მომზადება**



1. ფრენა არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ არ იქნება შევსებული გაფრენისწინა მომზადების დოკუმენტაცია და სხ-ის მეთაური არ დარწმუნდება, რომ შემოწმების შედეგები დამაკმაყოფილებელია და რომ:

ა) სხ საფრენად ვარგისია და სათანადო სერტიფიკატები (რეგისტრაციის, ვარგისობის) არის სხ-ზე;

ბ) სხ-ზე ხელსაწყოები და აღჭურვილობა საკმარისი რაოდენობითაა დამონტაჟებული ამ კონკრეტული ფრენის შესასრულებლად MEL-ის შეზღუდვების გათვალისწინებით;

გ) სხ ტექნიკურად შემოწმებულია და მასზე გამოწერილია ტექნომსახურების მოწმობა;

დ) სხ-ის მასა და გაწონასწორება შესაძლებლობას იძლევა მოსალოდნელ პირობებში ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ;

ე) სხ-ის ბორტზე ნებისმიერი ტვირთი სწორად არის განაწილებული და საიმედოდაა დამაგრებული;

ვ) შემოწმებამ აჩვენა, რომ საექსპლუატაციო შეზღუდვები დაგეგმილი ფრენის დროს იქნება დაცული;

ზ) მოთხოვნები ფრენის სამუშაო გეგმის შედგენის თაობაზე დაცულია.

2. გაფრენისწინა მომზადების შევსებული ფორმები ექსპლუატანტმა უნდა შეინახოს 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.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

### **მუხლი 23. ფრენის გეგმის შედგენა**

1. ყოველი დაგეგმილი ფრენისათვის დგება ფრენის გეგმა. ფრენის გეგმას ამტკიცებს და ხელს აწერს სხ-ის მეთაური, ხოლო სადაც ეს მიზანშეწონილია, ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიამეთვალყურე. გეგმის ერთი ეგზემპლარი გადაეცემა ექსპლუატანტს, ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, ხოლო თუ ეს შეუძლებელია, შესაძლებელია გადაეცემა გაფრენის აეროდრომის უფლებამოსილ ორგანოს, ან რეგისტრირდება გაფრენის პუნქტში.

2. ფრენის გეგმის შინაარსი და მისი გამოყენების წესი აღწერილი უნდა იყოს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

### **მუხლი 24. სათადარიგო აეროდრომები**

1. აფრენის სათადარიგო აეროდრომი შეირჩევა და მიეთითება ფრენის სამუშაო გეგმაში იმ შემთხვევაში, როცა მეტეოროლოგიური პირობები გაფრენის აეროდრომზე არის ამ ფრენისთვის ექსპლუატანტის მიერ ამავე აეროდრომზე დასაფრენად დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები ან თუ შეუძლებელია გაფრენის აეროდრომზე დაბრუნება სხვა მიზეზებით.

2. აფრენის სათადარიგო აეროდრომი შეირჩევა გაფრენის აეროდრომიდან სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დროის შემდეგ ფარგლებში:

ა) ორძრავიანი სხ-ის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი განსაზღვრულ კრეისერულ სიჩქარეზე 1 სთ-ის ფრენა ერთი გამორთული ძრავით, რომელიც გამოთვლილია სტანდარტულ ატმოსფეროს



შტილის პირობებში ფაქტობრივი ასაფრენი მასის გათვალისწინებით; ან

ბ) სამი ან მეტი ძრავით სხ-ის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი განსაზღვრულ კრეისერულ სიჩქარეზე 2 სთ-ის ფრენა ყველა მოქმედი ძრავით, რომელიც გამოთვლილია სტანდარტულ ატმოსფეროს შტილის პირობებში ფაქტობრივი ასაფრენი მასის გათვალისწინებით; ან

გ) სხ-ები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას სათადარიგო აეროდრომზე წასვლის გაზრდილი დროის წესით (EDTO), როდესაც არ არსებობს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ და „ბ“ პუნქტებში მითითებული მოთხოვნების შესაბამისი სათადარიგო აეროდრომი, შეირჩევა პირველივე სათადარიგო აეროდრომი, რომელიც მდებარეობს ექსპლუატანტის მიერ მითითებული სათადარიგო აეროდრომზე წასვლის მაქსიმალური დროის ფარგლებში, ფაქტობრივი ასაფრენი მასის გათვალისწინებით.

3. გაფრენის წინ შერჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე მისი გამოყენების სავარაუდო დროისთვის პირობები უნდა შეესაბამებოდეს ან უფრო მაღალი უნდა იყოს ექსპლუატანტის მიერ ამ ფრენისთვის დადგენილი აეროდრომის საექსპლუატაციო მეტეოროლოგიურ მიმინუმზე.

4. ორძრავიანი სხ-ით გაზრდილი დროის წესით ფრენისას შეირჩევა მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი და მიეთითება ფრენის სამუშაო გეგმაში და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ფრენის გეგმაში.

5. სახელსაწყო წესებით შესრულებული ფრენისას, ფრენის სამუშაო გეგმაში შეირჩევა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ფრენის გეგმაში მიეთითება დანიშნულების პუნქტის ერთი სათადარიგო აეროდრომი მაინც, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა:

ა) ფრენის ხანგრძლივობა გაფრენის აეროდრომიდან ან მარშრუტის იმ წერტილიდან, სადაც დანიშნულების პუნქტამდე იცვლება ფრენის გეგმა, განისაზღვრება მეტეოროლოგიური პირობების და ფრენის ოპერატიული ინფორმაციის გათვალისწინებით, რომელიც იძლევა საკმარის გარანტიას, რომ დანიშნულების აეროდრომზე მიფრენის გათვლილი დროისთვის:

ა.ა) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შესაძლებელი იქნება ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში; და/ან

ა.ბ) დანიშნულების აეროდრომზე მიფრენის გათვლილი დროისთვის არსებობს დამოუკიდებელი ადზ-ები, რომელთაგანაც ერთი მაინც არის აღჭურვილი სახელსაწყო წესით დაფრენისთვის; და/ან

ბ) აეროდრომი არის იზოლირებული. (იზოლირებულ აეროდრომებზე ფრენების შესრულება არ საჭიროებს სათადარიგო აეროდრომების შერჩევას და ფრენები იგეგმება ამ წესის 26-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „დ.დ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად).

6. იზოლირებულ აეროდრომზე ყოველი გაფრენისას უნდა განისაზღვროს დაბრუნების ზღვარი; დაბრუნების ზღვრის შემდეგ, იზოლირებულ აეროდრომამდე ფრენა გრძელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა მეტეოპირობების, საჰაერო მოძრაობის და ფრენის სხვა ოპერატიული პირობების შეფასება იძლევა იმის გარანტიას, რომ აეროდრომის გამოყენების გათვლილი დროისთვის შესაძლებელი იქნება განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა

**შენიშვნა:** იზოლირებულ აეროდრომებზე ფრენის დაგეგმვისა და ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო მასალა აღწერილია იკაოს DOC 9976-ში).

7. ფრენის სამუშაო გეგმაში შეირჩევა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ფრენის გეგმაში მიეთითება ორი სათადარიგო აეროდრომი იმ შემთხვევაში, როდესაც დანიშნულების აეროდრომზე:

ა) აეროდრომის გამოყენების გათვლილი დროისთვის მეტეოროლოგიური პირობები არის ექსპლუატანტის მიერ ამ ფრენისთვის დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმზე დაბალი;

ბ) მეტეოროლოგიურ პირობებზე ინფორმაცია არ არსებობს.

8. ექსპლუატანტის მიერ გატარებული ფრენების უსაფრთხოების რისკების შეფასების საფუძველზე,



რომელიც აჩვენებს თუ რა გზით იქნება უზრუნველყოფილი ფრენის უსაფრთხოების შესაბამისი დონე, სააგენტო უფლებამოსილია დაამტკიცოს სათადარიგო აეროდრომის არჩევის პირობების საექსპლუატაციო ვარიანტები. ფრენების უსაფრთხოების რისკების კონკრეტულ შეფასებაში უნდა შედიოდეს შემდეგი:

ა) ექსპლუატანტის მახასიათებლები;

ბ) სხ-ის და მისი სისტემების საერთო ტექნიკური მახასიათებლები;

გ) აეროდრომზე არსებული ტექნიკა, ტექნიკური მახასიათებლები და ინფრასტრუქტურა;

დ) მეტეოროლოგიური ინფორმაციის ხარისხი და უტყუარობა;

ე) სათადარიგო აეროდრომის არჩევასთან და გამოყენებასთან დაკავშირებული ფრენების უსაფრთხოებისთვის გამოვლენილი რისკები და საშიშროებები.

ვ) შედეგების მინიმუმამდე დაყვანის კონკრეტული ღონისძიებები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 25. მეტეოროლოგიური პირობები**

1. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ვფწ-ით, არ შეიძლება დაიწყოს, თუ მიმდინარე მეტეოროლოგიური ინფორმაცია ან მიმდინარე ამინდი და ამინდის პროგნოზი არ მიუთითებს იმაზე, რომ მარშრუტზე ან მარშრუტის იმ მონაკვეთზე, რომელზეც სხ იფრენს, მეტეოროლოგიური პირობები არ იქნება ვფწ-ის ფრენის შესრულების შესაბამისი.

2. სახელსაწყო ფრენის წესებით (სფწ) ფრენისას არ სრულდება:

ა) აფრენა, ვიდრე აფრენის მომენტისთვის მეტეოროლოგიური პირობები არ შეესაბამება ან არ აღემატება გაფრენის აეროდრომზე ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ საექსპლუატაციო მეტეოროლოგიურ მინიმუმებს;

ბ) აფრენა ან ფრენა არ გრძელდება ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილის მიღწევის შემდეგ, ვიდრე დანიშნულების აეროდრომზე ფაქტობრივი და პროგნოზირებადი ამინდის ინფორმაცია არ მიუთითებს იმაზე, რომ მოფრენის გათვლილი დროისთვის მეტეოროლოგიური პირობები შეესაბამება ან აღემატება ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ საექსპლუატაციო მეტეოროლოგიურ მინიმუმებს;

3. ფრენების უსაფრთხოების ადეკვატური დონის უზრუნველყოფის მიზნით, ყველა სათადარიგო აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესაძლებლობის ან შეუძლებლობის განსაზღვრისას, ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს სააგენტოს მიერ ექსპლუატანტისათვის დადგენილი ღრუბლების ქვედა ზღვარის და მხედველობის ნიშნულის დამატებითი მნიშვნელობების დაცვას.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალები, რომელიც ეხება ამ ნიშნულის დამატებით მნიშვნელობებს, მოცემულია იკაოს DOC 9976-ში.

4. სააგენტო ამტკიცებს ექსპლუატანტის მიერ აეროდრომის გამოყენების გამოთვლილი დროის მონაკვეთს.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალები, რომლებიც ეხება აეროდრომის გამოყენების გამოთვლილი დროის მონაკვეთს, მოცემულია იკაოს DOC 9976-ში.

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



6. ფრენა, რომელიც იგეგმება ან მოსალოდნელია შესრულდეს ცნობილი ან სავარაუდო მიწაზე შემოყინვის პირობებში, იწყება მხოლოდ მას მერე, როდესაც სხ შემოწმდა მასზე ყინულის საფარველის აღმოსაჩენად და 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.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 2 ნოემბრის ბრძანება №145 - ვებგვერდი, 03.11.2016წ.

## მუხლი 26. საწვავის მარაგი

1. სხ უნდა იყოს საწვავის საკმარისი მარაგით გამართული ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის და ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახვევის შესაძლებლობისთვის.

2. სხ-ის საწვავის მარაგის გათვლა ეყრდნობა სულ მცირე:

ა) საწვავის გახარჯვის მონიტორინგის სისტემიდან მიღებული კონკრეტული სხ-ის აქტუალურ მონაცემებს;

ბ) სხ-ის დამამზადებლის მონაცემებს, თუ არ არსებობს სხ-ის საწვავის გახარჯვის მონიტორინგის სისტემა.

გ) დაგეგმილი ფრენის საექსპლუატაციო პირობებს, შემდეგი მონაცემების ჩათვლით:

გ.ა) სხ-ის მოსალოდნელი მასა;

გ.ბ) NOTAM;

გ.გ) არსებული მეტეოშეტყობინებები ან არსებული მეტეოშეტყობინებებისა და პროგნოზების ერთობლიობა;

გ.დ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პროცედურები, შეზღუდვები და გაფრენის მოსალოდნელი შეყოვნებები;

გ.ე) ტექნიკური მომსახურების რომელიმე სახეობების ჩატარების დაყოვნების შედეგები და/ან კონფიგურაციიდან გადახრები;

3. გამოსაყენებლად საჭირო საწვავის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) აფრენის წინ სამიმოსვლოდ გახარჯული საწვავის რაოდენობა ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით და დამხმარე ძალური მოწყობილობის საწვავის ხარჯის გათვალისწინებით.

ბ) მარშრუტზე ფრენისთვის საწვავის მარაგის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა ფრენის უზრუნველსაყოფად სხ-ის აფრენიდან ან ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან საფრენად დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენამდე საექსპლუატაციო პირობების გათვალისწინებით;

გ) საწვავის მარაგი გაუთვალისწინებელი ვითარების წარმოქმნის შემთხვევაში, რომელიც საჭიროა გაუთვალისწინებელი ფაქტორების კომპენსაციისთვის შეადგენს მარშრუტზე ფრენისთვის დაგეგმილი საწვავის მარაგის 5%-ს. ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან საწვავის მარაგი არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, რაც გათვალისწინებულია სტანდარტულ პირობებში: 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე, 5 წთ-ის განმავლობაში, დანიშნულების აეროდრომის მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით.

**შენიშვნა:** გაუთვალისწინებელი ფაქტორი არის ისეთი ფაქტორი, რომელსაც შეუძლია ზეგავლენა იქონიოს დანიშნულების აეროდრომზე ფრენის დროს საწვავის გახარჯვაზე, როგორც არის კონკრეტული სხ-ის საწვავის მოსალოდნელი გახარჯვის მაჩვენებლიდან გადახრა, პროგნოზირებადი მეტეოროლოგიური პირობებისგან გადახრა, აფრენის წინ მიმოსვლის დროის გაზრდა და დაგეგმილი



მარშრუტისგან და/ან ფრენის კრეისერული ეშელონისგან გადახრა.

დ) საწვავის მარაგი სათადარიგო აეროდრომზე ფრენისთვის უნდა იყოს მინიმუმ:

დ.ა) იმ შემთხვევაში, როცა დანიშნულების აეროდრომისთვის აუცილებელია სათადარიგო აეროდრომის არჩევა, სხ-ს ესაჭიროება საწვავის მარაგი:

დ.ა.ა) დანიშნულების აეროდრომზე მეორე წრეზე წასასვლელად;

დ.ა.ბ) კრეისერული ფრენის მოსალოდნელი აბსოლუტური სიმაღლის ასაღებად;

დ.ა.გ) მოსალოდნელ მარშრუტზე ფრენისათვის;

დ.ა.დ) დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ საწყის წერტილამდე დასაშვებად;

დ.ა.ე) სათადარიგო აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულებისთვის;

დ.ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა 2 სათადარიგო აეროდრომი, სხ-ის ესაჭიროება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „დ.ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გამოთვლილი საწვავის მარაგი, რომელიც უზრუნველყოფს ფრენის შესრულებას იმ სათადარიგო აეროდრომამდე, რომლისთვისაც საჭიროა მეტი საწვავის მარაგი; ან

დ.გ) იმ შემთხვევაში, როცა ფრენა სრულდება სათადარიგო აეროდრომის გარეშე, ბორტზე უნდა იყოს საწვავის მარაგი, რომელიც მისცემს სხ-ის ფრენის საშუალებას სტანდარტულ პირობებში დანიშნულების აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე 15 წთ-ის განმავლობაში; ან

დ.დ) თუ დანიშნულების აეროდრომი წარმოადგენს იზოლირებულ აეროდრომს, მაშინ:

დ.დ.ა) დღუშპრავიანი სხ-ისთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში ფრენისთვის და დამატებული 15% საფრენსნო დროიდან, რომელიც დაგეგმილია კრეისერულ ეშელონზე ფრენისთვის საწვავის ფინალური რეზერვის ჩათვლით ან 2 სთ-ის განმავლობაში, იმის გათვალისწინებით თუ რომელი უფრო ხანმოკლეა; ან

დ.დ.ბ) აირტურბინიანი სხ-ის საჭიროა საწვავის მარაგი 2 სთ-ის განმავლობაში დანიშნულების აეროდრომის თავზე ნორმალური კრეისერული საწვავის ხარჯვით, საწვავის ფინალური რეზერვის ჩათვლით;

ე) საწვავის ფინალური რეზერვი, რომელიც წარმოადგენს საწვავის მარაგს, გამოთვლილი სათადარიგო აეროდრომზე მიფრენისას დასაფრენი მასის გათვალისწინებით ან დანიშნულების აეროდრომზე მიფრენისას, როდესაც სათადარიგო აეროდრომი არ არის საჭირო:

ე.ა) დღუშპრავიანი სხ-ისთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე სტანდარტულ პირობებში; ან

ე.ბ) აირტურბინიანი სხ-თვის საჭიროა საწვავის მარაგი 30 წთ-ის განმავლობაში აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე სტანდარტულ პირობებში;

ვ) საწვავის დამატებითი მარაგი, რომელიც წარმოადგენს საწვავის დამატებით ოდენობას, რომელიც საჭიროა იმ შემთხვევაში თუ მინიმალური საწვავის მარაგი გამოთვლილი ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“, „გ“, „დ“, „ე“ ქვეპუნქტების შესაბამისად, არ არის საკმარისი, რომ:

ვ.ა) სხ-მა აუცილებლობის შემთხვევაში შეასრულოს დაშვება და გააგრძელოს ფრენა სათადარიგო აეროდრომამდე ძრავის მტყუნების ან ჰერმეტიკობის დარღვევისას, რისთვისაც საჭიროა საწვავის მეტი რაოდენობა იმის გათვალისწინებით, რომ ეს მტყუნება მოხდება მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში იმისთვის, რომ;





ვ.ა.ა) სხ-მა შეასრულოს ფრენა სტანდარტულ პირობებში მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე 15 წთ-ის განმავლობაში;

ვ.ა.ბ) შეასრულოს დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

ვ.ბ) სხ-ს, რომელიც ასრულებს EDTO-ით ფრენას, მისცეს შესაძლებლობა შეასრულოს ეს ფრენა საწვავის იმ კრიტიკული მარაგით (პროცედურა გაწერილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.);

ვ.გ) შეასრულოს დამატებითი მოთხოვნები, რომელიც ზემოთ არ არის მითითებული.

**შენიშვნა:** 1. საწვავის რაოდენობის დაგეგმვამ იმის გათვალისწინებით, რომ მტყუნება შეიძლება მოხდეს მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში, შეიძლება სხ ჩააგდოს ავარიულ სიტუაციაში საწვავის მარაგის თვალსაზრისით ამ წესის 27-ე მუხლის მე-2 პუნქტის გათვალისწინებით.

2. საწვავის კრიტიკული მარაგით EDTO-ით ფრენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.

ზ) დისკრეციული საწვავის მარაგი - საწვავის დამატებითი რაოდენობა, რომელიც აღებულია სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

4. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს საწვავის ფინალური რეზერვის რაოდენობა თავის სხ-ის პარკისა და მათი მოდიფიკაციებისთვის და ეს რაოდენობა დაამრგვალოს ადვილად დასამახსოვრებელ ციფრამდე.

5. ფრენის დაწყება და/ან ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან გაგრძელება არ შეიძლება იმ შემთხვევაში, თუ საწვავის მარაგი არ შეესაბამება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ა) ბ) გ) დ) ე) და საჭიროების შემთხვევაში ვ) ქვეპუნქტების მოთხოვნებს.

6. მიუხედავად ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნისა სააგენტოს შეუძლია, ექსპლუატანტის მიერ ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შეფასების საფუძველზე, რომელმაც აჩვენა ფრენის უსაფრთხოების დონის შენარჩუნების ეკვივალენტური ხერხები, დაამტკიცოს საწვავის მარაგის გათვლის სხვადასხვა ხერხები აეროდრომზე მიმოსვლისთვის, მარშრუტზე ფრენისთვის, გაუთვალისწინებული სიტუაციისთვის, სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენისთვის და საწვავის დამატებითი მარაგისთვის. ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შეფასება შეიცავს:

ა) მარშრუტზე ფრენისთვის საჭირო საწვავის მარაგის გათვლას;

ბ) ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს, რომელიც იძლევა საშუალებას:

ბ.ა) ავტომატიზირებული მეთოდის განსაზღვრის, რომელიც შეიცავს საწვავის ხარჯვის მონიტორინგის პროგრამას და/ან

ბ.ბ) სათადარიგო აეროდრომების გამოყენების თანამედროვე საშუალებების მოხმარების;

გ) შედეგების მინიმიზაციისთვის კონკრეტული ზომების მიღებას. (ფრენის დაგეგმვის და საწვავის ხარჯვის მართვის სახელმძღვანელო იკავს DOC 9976).

7. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ საწვავის მარაგის ხარჯვა განსხვავდება წინასწარდაგეგმილი ფრენის გეგმისაგან, აუცილებელია საწვავის ხარჯვის განმეორებითი ანალიზი და დაგეგმილი ოპერაციის საჭიროებისამებრ კორექტირება.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა საწვავის მარაგის ხარჯვის დაგეგმარების, ანალიზისა და კორექტირების შესახებ მოცემულია იკავს დოკუმენტში Doc-9976.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.



## მუხლი 27. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას

1. ფრენისას საწვავის ხარჯვის მართვის მიზნით ექსპლუატანტი აწესებს და სააგენტო ამტკიცებს საწვავის რაოდენობის კონტროლის პოლიტიკას და პროცედურებს.

2. სხ-ის მეთაური მუდმივად აკონტროლებს, რომ საწვავის მარაგი იყოს არანაკლები იმ რაოდენობაზე, რომელიც საჭიროა აეროდრომამდე ფრენის გასაგრძელებლად სადაც შესაძლებელია უსაფრთხო დაფრენა და დაფრენის შემდეგ საწვავის რაოდენობა უნდა იყოს დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე არანაკლები.

**შენიშვნა:** საწვავის ფინალური რეზერვის დანიშნულებაა უზრუნველყოს უსაფრთხო დაფრენა ნებისმიერ აეროდრომზე, როდესაც გაუთვალისწინებელი პირობებით ვერ ხერხდება დაფრენა დანიშნულების აეროდრომზე. საწვავის მარაგის კორექტირების წესები მოცემულია „ფრენის დაგეგმარებისა და საწვავის მარაგის მართვის სახელმძღვანელოში“ (DOC 9976).

3. სხ-ის მეთაური ითხოვს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურიდან (შემდგომში – სმმ-ის სამსახური) დაყოვნების ინფორმაციას, როდესაც გაუთვალისწინებელმა შემთხვევამ შეიძლება გამოიწვიოს დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენა იმაზე ნაკლები საწვავის მარაგით, რომელიც იქნება ფინალური რეზერვის და იმ საწვავის მარაგის ჯამზე ნაკლები, რომელიც საჭიროა სათადარიგო ან იზოლირებულ აეროდრომამდე ფრენისთვის.

4. სხ-ის მეთაურმა უნდა გადასცეს სმმ-ის სამსახურს შეტყობინება მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ „MINIMUM FUEL“, თუ 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:** შეტყობინება „MINIMUM FUEL“ აძლევს ინფორმაციას სმმ-ს სამსახურს, რომ ამ კონკრეტულ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით. შეტყობინება არ ნიშნავს ავარიულ სიტუაციას, არამედ მიუთითებს, რომ შესაძლებელია წარმოიქმნას ავარიული სიტუაცია, თუ ადგილი აქვს რაიმე დაუგეგმავ დაგვიანებას.

**შენიშვნა 2:** საწვავის მინიმალური მარაგის შეტყობინების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სახელმძღვანელოში FPFM (იკაოს Doc-9976).

5. სხ-ის მეთაური გადასცემს შეტყობინებას საწვავის მარაგთან დაკავშირებული შესაძლო ავარიული სიტუაციის შესახებ „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL“, თუ საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს აეროდრომზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები. (საწვავის დაგეგმილი ფინალური რეზერვის რაოდენობა წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა დაფრენის მომენტისთვის ნებისმიერ აეროდრომზე).

**შენიშვნა 1:** საწვავის მარაგის ფინალური რეზერვი უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გათვლილ რაოდენობას, რომელიც აუცილებელია ნებისმიერ აეროდრომზე დაფრენის მომენტისათვის.

**შენიშვნა 2:** MAYDAY FUEL – ასახავს საფრთხის მდგომარეობის ხასიათს, ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის 5.3.2.1.1b პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა 3:** საწვავის მარაგის ხარჯვის შესახებ ინფორმაცია მოცემულია სახელმძღვანელოში FPFM (იკაოს-ს Doc-9976).



## მუხლი 28. საწვავით გამართვა სხ-ზე მგზავრების ყოფნისას

1. სხ-ის საწვავით გამართვა მგზავრების ჩასხდომისას, მათი ბორტზე ყოფნისას ან მათი სხ-დან ჩამოსვლისას, წარმოებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე იმყოფება მომზადებული პერსონალის სათანადო რაოდენობა, რომლებიც მზად არიან დაიწყონ და უხელმძღვანელონ სხ-ის ევაკუაციას ყველა არსებული საშუალებით და უმოკლეს დროში

**შენიშვნა:** ამ მუხლის პირველი პუნქტი არ ადგენს საწვავის გამართვის წინაპირობად სხ-ზე ჩამონტაჟებული ტრაპების აუცილებელ გამოყენებას ან ავარიული გასასვლელების გაღებას.

2. მგზავრების ჩასხდომისას, მათი ბორტზე ყოფნისას ან მათი სხ-დან ჩამოსვლისას, სხ-ის საწვავით გამართვისას მიწისზედა მომსახურე პერსონალსა და სხ-ის ბორტზე მყოფ მომზადებულ პერსონალს შორის ნარჩუნდება ორმხრივი კავშირი სხ-ის რადიოაღჭურვილობით ან სხვა შესაბამისი საშუალებებით.

**შენიშვნა:** სხ-ის საწვავით გამართვის წესებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომი, ხოლო საწვავით გამართვის უსაფრთხო მეთოდებზე სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელოს 1-ლი და მე-8 ნაწილები (იკავს DOC 9137).

## მუხლი 29. ჟანგბადის მარაგი

1. თუ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტური 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 სხ-ით, ფრენა დაიწყება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ბორტზე ფრენის პირობებიდან გამომდინარე არის საკმარისი ეკიპაჟის ყველა წევრის და მგზავრებისთვის ჰერმეტიკულობის გარღვევის 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-ის არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაემშვას 4 წუთის განმავლობაში ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა შეადგენს 620 ჰპა-ს, სამგზავრო სალონში მყოფი პირებისათვის განსაზღვრული უნდა იყოს ჟანგბადის არანაკლებ 10-წუთიანი მარაგი.

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

აბსოლუტური წნევა	მეტრი	ფუტი
700 ჰპა	3000	10 000
620 ჰპა	4000	13 000
376 ჰპა	7600	25 000

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

## მუხლი 30. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები

1. ფრენა დანიშნულების აეროდრომამდე გრძელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უკანასკნელი ინფორმაციით დაფრენის დროისთვის ამ აეროდრომზე ან სათანადარიგო ერთ აეროდრომზე მაინც დაფრენა განხორციელდება დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმების დაცვით.

2. სახელსაწყო ფრენის წესებით დასაფრენად შესვლისას, აეროდრომის შემადგენლებიდან 300 მ-ზე (1000



ფუტი) დაბლა, ან დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტამდე დასაფრენად შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს, თუ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო ხილვადობის მანძილის (RVR) მნიშვნელობა აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმზე ნაკლებია.

**შენიშვნა:** დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტის კრიტერიუმები მოცემულია იკაოს დოკუმენტში DOC 8168 PANSOPS-ის II ტომში.

3. თუ დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტზე გასვლის ან 300 მ (1000ფ) ქვევით დაშვების შემდეგ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო RVR-ს მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები ხდება, დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე (DA/H ან MDA/H). ნებისმიერ შემთხვევაში აეროდრომზე დასაფრენად შესვლა წყდება იმ წერტილიდან, საიდანაც ამ აეროდრომისთვის დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმების შეზღუდვების დაცვა უზრუნველყოფილი არ არის.

**შენიშვნა:** საკონტროლო RVR ნიშნავს ერთ ან რამდენიმე წერტილში (დაფრენის, ადზ-ს შუა და ბოლო წერტილები) გაზომილ ხილვადობის მნიშვნელობებს, რომელიც გამოიყენება იმის დასადგენად, დაცულია თუ არა დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმები. როდესაც გამოიყენება ინფორმაცია RVR-ზე, საკონტროლო RVR წარმოადგენს RVR-ს დაფრენის წერტილში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### **მუხლი 31. მეტეოროლოგიურ და შემხვედრ სახიფათო პირობებზე დაკვირვება**

1. ხომალდის მეთაური ვალდებულია გადასცეს სპეციალური შეტყობინება (AIREP) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს, თუ ადზ-ს მოჭიდების კოეფიციენტი გადმოცემულზე ნაკლებია.

**შენიშვნა:** ადზ-ს მოჭიდების კოეფიციენტის შესახებ მოხსენების შედგენის პროცედურები მოცემულია PANS-ATM ((Doc 4444) მე-4 თავში და დანართში 1.

2. ფრენისას შემხვედრი სახიფათო პირობების შესახებ, გარდა მეტეოროლოგიური პირობებისა, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს. შეტყობინებაში დეტალურად უნდა იყოს გადაცემული ყველა დეტალი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სხვა სხ-ის უსაფრთხოება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 14 აპრილის ბრძანება №81 - ვებგვერდი, 19.04.2021წ.

### **მუხლი 32. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სამუშაო ადგილი**

1. სხ-ის აფრენის ან დაფრენისას საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებული არიან შეასრულოს თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, უნდა იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე.

2. მარშრუტზე ფრენისას საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებული არიან შეასრულოს თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, იმყოფებიან თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, გარდა იმ პერიოდისა, როდესაც აუცილებელია კაბინის დატოვება სხ-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ მათი მოვალეობის შესასრულებლად ან ბუნებრივი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.

3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი თავის სამუშაო ადგილებზე ყოფნისას უნდა იყოს დაბმული წელის დასაბმელი ქამრებით.

4. საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი, რომელიც იკავებს პილოტის სავარძელს აფრენისა და დაფრენის დროს უნდა გამოიყენოს დასაბმელი სისტემა. ეკიპაჟის სხვა წევრები აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებენ დასაბმელ სისტემას, თუ მხრების დასაბმელი ქამრები უშლის ხელს მოვალეობის შესრულებაში მხრების დასაბმელი ქამრები შესაძლებელია მოხსნილი იყოს, მაგრამ წელის დასაბმელი ქამრები უმდა იყოს დაბმულ მდგომარეობაში.



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

### **მუხლი 33. ჟანგბადით სარგებლობა**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას, უნდა ჰქონდეს სასუნთქი ჟანგბადით უწყვეტად სარგებლობის შესაძლებლობა იმ ვითარებაში, რომლისთვისაც აუცილებელია ჟანგბადის მარაგის გამოყენება ამ წესის 29-ე მუხლის შესაბამისად.

2. ჰერმეტიზირებულ კაბინებიანი სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს, როდესაც ფრენა სრულდება ისეთ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376ჰპა-ზე დაბალია, თავის სამუშაო ადგილებზე აქვთ სწრაფადჩაცმადი ჟანგბადის ნიღბები, რომლებიც საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფენ ჟანგბადის დაუყოვნებლივ მიწოდებას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### **მუხლი 34. ჰერმეტიზებული კაბინის მქონე სხ-ის ბორტგამყოლებისა და მგზავრების დაცვა ჰერმეტიზაციის დარღვევის შემთხვევაში**

ექსპლუატანტი ვალდებულია, მიიღოს ზომები სხ-ის ჰერმეტიზაციის დარღვევის შემთხვევებში ავარიული დაშვებისას ბორტგამყოლების გონების დაკარგვის თავიდან ასაცილებლად. აგრეთვე უზრუნველყოს სხ დაცვის ისეთი საშუალებებით, რომლებიც საშუალებას მისცემს ბორტგამყოლებს, აღმოუჩინონ მგზავრებს პირველადი დახმარება ავარიული დაშვების შემდეგ სტაბილიზირებული ფრენისას. მგზავრების დაცვა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი მოწყობილობებით ან/და ქმედებით, რაც ჰერმეტიზაციის დარღვევის შემთხვევაში, უზრუნველყოფს მათზე ჰიპოქსიის ზემოქმედების თავიდან აცილებას.

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

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### **მუხლი 35. ფრენის დროს გადაცემული ოპერატიული მითითებები**

ფრენის გეგმაში შეტანილ ცვლილებებთან დაკავშირებული ოპერატიული მითითებები თანხმდება შესაბამის საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოსთან მანამდე, სანამ ისინი გადაეცემა სხ-ის ეკიპაჟს.

**შენიშვნა:** იმ შემთხვევაში, როდესაც ზემოაღნიშნული შეთანხმება შეუძლებელია, ოპერატიული მითითებები არ ათავისუფლებს პილოტს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს შესაბამის ნებართვის მიღებისგან მანამდე, სანამ ცვლილება შევა ფრენის გეგმაში.

### **მუხლი 36. სახელსაწყო წესით ფრენის სქემები**

1. ყველა აღჭურვილი ადზ-სა და აეროდრომისათვის, რომლებიც გამოიყენება სახელსაწყო წესით ფრენების შესასრულებლად, სააგენტო ამტკიცებს და აქვეყნებს ერთ ან რამდენიმე სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის სქემას.

**შენიშვნა:** ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია იკაოს დოკუმენტში DOC 8168 (PANS-OPS) I ტომში. სქემების შედგენის კრიტერიუმები ფრენის სქემის შემდგენი პერსონალისათვის მოცემულია იკაოს დოკუმენტის DOC 8168 (PANS-OPS) II ტომში.

2. ყველა სხ, რომლებიც ასრულებს ფრენებს სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად, ვალდებულია არიან დაიცვან იმ სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული სქემები სადაც განლაგებულია აეროდრომი.

**შენიშვნა:** 1. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიკირება 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.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### **მუხლი 37. საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები**

ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები სხ-ისთვის, რომელიც ერთიანი უნდა იყოს ყველა აეროდრომისთვის.

**შენიშვნა:** საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) 1 ტომში.

### **მუხლი 38. სიმაღლის აღების და დაშვების ვერტიკალური სიჩქარეები**

ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს წესები სხ-ებისთვის (სიმაღლის აღებას ან დაშვებას დანიშნულ აბსოლუტურ სიმაღლემდე ან ეშელონამდე, გასაკუთრებით ავტოპილოტის მეშვეობით), მომიჯნავე აბსოლუტურ სიმაღლეებზე ან ეშელონებზე, ან როდესაც უახლოვდებიან მათ, იმისათვის რომ გამოირიცხოს ACAS II-ის მიერ შეჯახების თავიდან აცილების არასაჭირო რეკომენდაციების გაცემა, ბოლო 300 მ-ის (1000ფტ) მონაკვეთზე უნდა შეასრულოს 8მ/წმ-ზე (1500ფტ/წთ) დაბალი ვერტიკალური სიჩქარით სიმაღლის აღების ან დაშვებისას, იმ შემთხვევაში, თუ პილოტს აქვს ინფორმაცია სხვა სხ-ზე რომელიც იმყოფება ან უახლოვდება მომიჯნავე აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ეშელონს.

**შენიშვნა:** ასეთი წესების შემუშავების ინსტრუქციები აღწერილია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) 1 ტომის მე-3 ნაწილის, მე-3 განყოფილების მე-3 თავში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

### **მუხლი 38<sup>1</sup>. სხ-ის დასაფრენად შესვლის და დაფრენის საექსპლუატაციო პროცედურები**

აკრძალულია აეროდრომის დონიდან 300 მეტრზე (1000ft) დაბალ სიმაღლეზე დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, თუ ხომალდის მეთაური, მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, არ არის დარწმუნებული, რომ ადზ-ს საფარის მდგომარეობა და სხ-ის ტექნიკური მახასიათებლები იძლევა უსაფრთხო დაფრენის შესაძლებლობას.

**შენიშვნა:** 1. ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შეფასებისა და ინფორმაციის გადაცემის პროცედურები მოცემულია იკაოს Doc-ში 9981 ( PANS Aerodromes), ხოლო ადზ-ს ზედაპირის შესახებ სხ-ზე მიღებული ინფორმაციის გამოყენების წესები მოცემულია სხ-ის მახასიათებლების სახელმძღვანელოში – Doc 10064.

2. სხ-ის საფრენოსნო ტექნიკური ინფორმაციის მომზადების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc-ში 10064.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 14 აპრილის ბრძანება №81 - ვებგვერდი, 19.04.2021წ.

### **მუხლი 39. სხ-ის მეთაურის ვალდებულებები**

1. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, მგზავრების და ტვირთის უსაფრთხოებაზე სხ-ის კარების დაკეტვის შემდეგ. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია აგრეთვე სხ-ის მართვაზე და უსაფრთხოებაზე აფრენის მიზნით დაძვრის მომენტიდან ფრენის დამთავრების შემდეგ გაჩერების და ძრავების გამორთვის მომენტამდე.



2. სხ-ის მეთაურმა ყველა ზომა უნდა მიიღოს, რათა დეტალურად შესრულდეს შემოწმების კითხვარები.

3. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია იმაზე, რომ კავშირის ყველაზე ხელსაყრელი საშუალებით შეატყობინოს უახლოეს უფლებამოსილ ორგანოს სხ-ზე მომხდარი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ რამაც გამოიწვია ნებისმიერი პირის სხეულის სერიოზული დაზიანება ან სიკვდილი ან სხ-ის ან ქონების მნიშვნელოვანი ზიანი.

4. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის დამთავრების შემდეგ შეატყობინოს ექსპლუატანტს სხ-ზე გამოვლენილი ან სავარაუდო გაუმართაობის შესახებ.

5. სხ-ის მეთაური პასუხს აგებს საბორტო ჟურნალის წარმოებაზე და გენერალური დეკლარაციის შევსებაზე.

6. ხომალდის მეთაური ვალდებულია ფრენისას გამოვლენილი გადამდები დაავადების ან სხვა საზოგადოების ჯანმრთელობისათვის რისკის შემცველი ინფორმაცია დაუყოვნებლივ აცნობოს დანიშნულების აეროდრომის სმმ-ის მეთვალყურეს და გააკეთოს გენერალურ დეკლარაციაში შესაბამისი ჩანაწერები.

7. ხომალდის მეთაურის მიერ სმმ-ის მეთვალყურისათვის გადაცემული ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს:

- ა) თვითმფრინავის საიდენტიფიკაციო ნომერს;
- ბ) გაფრენის და დანიშნულების აეროდრომებს;
- გ) დაფრენის სავარაუდო დროს;
- დ) თვითმფრინავზე მგზავრების რაოდენობას;
- ე) თვითმფრინავზე ინფექციით დაავადებული მგზავრების სავარაუდო რაოდენობას;
- ვ) სავარაუდო რისკ-ფაქტორებს

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

#### **მუხლი 40. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეტჩერის მოვალეობები**

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

ა) უწევს დახმარებას სხ-ის მეთაურს გაფრენისწინა მომზადებაში და უზრუნველყოფს შესაბამისი ინფორმაციით;

ბ) უწევს დახმარებას სხ-ის მეთაურს ოპერატიული სამუშაო გეგმის და ფრენის მართვის ორგანოსთვის (ფმო) მისაწოდებელ ფრენის გეგმის მომზადებაში. როცა ეს მისაღებია, ხელს აწერს და აწვდის ფრენის გეგმას შესაბამის ფმო-ს;

გ) შესაბამისი საშუალებების დახმარებით უზრუნველყოფს სხ-ის მეთაურს ფრენისას ინფორმაციით, რომელიც შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებისთვის;

დ) ატყობინებს შესაბამის საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს იმ შემთხვევაში, როდესაც ვერ დგინდება სხ-ის ადგილმდებარეობა თვალთვალის სისტემის მეშვეობით და შეუძლებელია რადიოკავშირის დამყარება.

2. ავარიულ სიტუაციაში ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი:

ა) ინიცირებას უწევს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებულ პროცედურების შესრულებას, ამასთანავე თავს არიდებს ისეთი ქმედებების გატარებას რაც ეწინააღმდეგება ფრენის მოძრაობის მართვის წესებს;

ბ) გადასცემს სხ-ის მეთაურს ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას, რომელიც



შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხო შესრულებისთვის, აგრეთვე ფრენის გეგმის შეცვლასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ ინფორმაციას, რომლის საჭიროება შესაძლოა წარმოიქმნას ფრენის შესრულების დროს.

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

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

**მუხლი 41. დამატებითი მოთხოვნები აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ით ფრენისათვის, რომლის ფრენის ხანგრძლივობა სათადარიგო აეროდრომამდე აღემატება 60 წუთს, მათ შორის სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობის დროით (EDTO) ფრენის ჩათვლით**

1. ექსპლუატანტი, რომელიც ასრულებს მარშრუტის რომელიმე მონაკვეთიდან სათადარიგო აეროდრომამდე 60 წუთზე მეტი ხანგრძლივობის მარშრუტზე ფრენებს, უზრუნველყოფს, რომ:

ა) განსაზღვრული იყოს მარშრუტზე სათადარიგო აეროდრომები;

ბ) სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟებს მიეწოდებოდეთ უკანასკნელი ინფორმაცია მარშრუტზე დაგეგმილი სათადარიგო აეროდრომების შესახებ, ფრენების შესრულების სტატუსის და მეტეოპირობების ჩათვლით.

გ) ორძრავიანი აირტურბინიანი სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟს მიეწოდება უკანასკნელი ინფორმაცია მასზედ, რომ მარშრუტზე დაგეგმილი სათადარიგო აეროდრომების პირობები შეესაბამება ან მეტია მისი გამოყენების დროისთვის ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ საექსპლუატაციო მინიმუმებს.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის მოთხოვნების შესრულებასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების გარდა, ექსპლუატანტმა უნდა დააკმაყოფილოს ფრენების უსაფრთხოების საერთო დონის შესანარჩუნებელი შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ა) საექსპლუატაციო კონტროლის და ფრენის უზრუნველყოფის სადისპეტჩერო პროცედურები;

ბ) საექსპლუატაციო პროცედურები;

გ) მომზადების პროგრამები.

3. თუ სააგენტოს მიერ არ არის გაცემული ნებართვა EDTO-ზე, აკრძალულია ორი, ან მეტი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ის ექსპლუატაცია ისეთ მარშრუტზე, რომელზეც ნებისმიერი წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის ზღვრული დრო მეტია იმ დროზე, რომელიც გამოთვლილია გაზრდილი ხანგრძლივობის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენისას სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში ორძრავიანი სხ-ის ერთი უმოქმედო ძრავით კრეისერული სიჩქარით და ორზე მეტ ძრავიანი სხ-ის ყველა მოქმედი ძრავით კრეისერული სიჩქარით ფრენისას სათადარიგო აეროდრომამდე. ნებართვა ადგენს შესაბამის ზღვრულ დროს ყოველი სხ-ის კონკრეტული კომბინაციისათვის(სხ/ძრავა).

**შენიშვნა:** 1. თუ სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დრო აღემატება ზღვრულ დროს, ფრენა ითვლება გაზრდილი ხანგრძლივობის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენად (EDTO).

2. ზღვრული დროის სათანადო სიდიდის განსაზღვრის და გაზრდილი ხანგრძლივობის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენების წარმოების ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის C დამატებაში და იკავს Doc-ში 10085.

3. EDTO-თი ფრენის მიზნებისთვის აფრენისა და/ან დანიშნულების აეროდრომები შესაძლებელია განხილული იქნას, როგორც სათადარიგო აეროდრომები.





4. სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენის ნებართვის გაცემის შემთხვევაში, სააგენტო ექსპლუატანტისთვის ადგენს სათადარიგო აეროდრომამდე წასვლის მაქსიმალურ დროს ყოველი სხ-ის კონკრეტული კომბინაციისათვის (სხ/ძრავა).

**შენიშვნა:** სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დროის მანძილში გადაყვანის გამოყენების პირობების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის C დამატებაში და იკავს Doc-ში 10085.

5. ექსპლუატანტის კონკრეტული ტიპის სხ-სათვის, რომელიც ასრულებს EDTO-ს წესებით ფრენას, სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის მაქსიმალური დროის დადგენისას სააგენტო უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) ყველა სხ-ისათვის: არ გადამეტდეს დროში შეზღუდვა, თუ ასეთი არსებობს, EDTO-თი ფრენების შესრულებისას საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში მითითებული კრიტიკულად ყველაზე მნიშვნელოვანი სისტემების მტყუნებისას, რომელიც ეხება მოცემული ტიპის სხ-ებს.

ბ) ორი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-სთვის: სხ არის სერტიფიცირებული EDTO-თი ფრენებისთვის.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის C დამატებაში და იკავს Doc-ში 10085

6. ექსპლუატანტის მიერ შესრულებული ფრენების უსაფრთხოებაზე მოქმედი კონკრეტული რისკის შეფასების საფუძველზე, სააგენტო უფლებამოსილია შეითანხმოს ისეთი ფრენების შესრულება, რომელთა ხანგრძლივობა აღემატება მუშაობის დროში ყველაზე შეზღუდული სისტემის ფუნქციონირების დროს. ფრენების უსაფრთხოების კონკრეტული რისკის შეფასება უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს;

ბ) სხ-ის საერთო საიმედოობას;

გ) მუშაობის დროში შეზღუდული ყველა სისტემის საიმედოობას;

დ) სხ-ის დამამზადებლისგან შესაბამის ინფორმაციას;

ე) შედეგების მინიმუმაციის კონკრეტულ ზომებს.

**შენიშვნა:** ფრენების უსაფრთხოების რისკის კონკრეტული შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის დამატებაში C და იკავს Doc-ში 10085.

7. ყველა სხ-ისთვის, რომლებიც ასრულებენ EDTO-თი ფრენებს, საწვავის დამატებითი მარაგი შეიცავს აგეთვე იმ საწვავს, რომელიც საჭიროა საწვავის კრიტიკული მარაგით EDTO-თი ფრენების შესრულებისთვის.

**შენიშვნა:** ფრენების უსაფრთხოების რისკის კონკრეტული შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის დამატებაში C და იკავს Doc-ში 10085.

8. ზღვრული დროის გადამეტების შემდეგ ფრენა გრძელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ იქნა მარშრუტზე გამოსადეგი სათადარიგო აეროდრომების განმეორებითი შეფასება, ხოლო ყველაზე ბოლო ინფორმაცია მიუთითებს იმაზე რომ, პირობები სათადარიგო აეროდრომებზე მათი სავარაუდო გამოყენების დროისათვის შეესაბამება ან მეტია აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმებზე. თუ გამოვლინდა, რომ არსებობს რამენაირი პირობები, რომელიც ხელს შეუშლის რომელიმე აეროდრომზე მისი სავარაუდო გამოყენების დროისთვის უსაფრთხო დასაფრენად შესვლას და დაფრენას, ამ შემთხვევაში უნდა განისაზღვროს მოქმედების სათადარიგო გეგმა.

9. ორი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ით სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის მაქსიმალური დროის დადგენისას, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საერთო დონის უზრუნველსაყოფად,



გათვალისწინებული უნდა იქნეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის შემდეგი დებულებები:

- ა) ძრავის სისტემის საიმედოობა;
- ბ) EDTO ფრენების შესრულებისთვის სხ-ის ტიპის საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირება;
- გ) EDTO ტექნიკური მომსახურების პროგრამა.

10. (ამოღებულია - 24.08.2020, №137).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 42. ხელბარგი**

ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს სხ-ის საბარგულში და სამგზავრო სალონში გადაზიდული ბარგის სათანადო და საიმედო განთავსება.

## **მუხლი 43. სხ-ის ერთი პილოტით სახელსაწყო ფრენის წესებით (სფწ) ან ღამით ფრენების შესრულების დამატებითი მოთხოვნები**

1. სხ-ის ერთი პილოტით სახელსაწყო ფრენის წესებით ან ღამით ფრენების შესრულების უფლებას იძლევა სააგენტო.
2. სახელსაწყო ფრენის წესებით ან ღამით ფრენები სრულდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ:
  - ა) სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს მიხედვით, სავალდებულო არ არის, ეკიპაჟის შემადგენლობაში შედიოდეს ერთ პილოტზე მეტი;
  - ბ) სხ არის ხრახნიანი;
  - გ) სამგზავრო ადგილების რაოდენობა არ აღემატება 9-ს;
  - დ) სერტიფიცირებული მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება 5700კგ-ს;
  - ე) სხ აღჭურვილია ამ წესების 71-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად;
  - ვ) სხ-ის მეთაურის გამოცდილება, მომზადება, შემოწმება და საფრენოსნო სამუშაო წყვეტის ხანგრძლივობა შეესაბამება ამ წესის 88-ე მუხლის მოთხოვნებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 44. დადლილობის კონტროლი**

1. საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟების წევრების დადლილობის კონტროლის მიზნით სააგენტო ადგენს:
  - ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმებს;
  - ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის (FRMS) მარეგულირებელ ნორმებს.
2. დადლილობასთან დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოების რისკების მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს:



ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ისეთი ნორმები, რომლებიც დადლილობის კონტროლის კუთხით სააგენტოს მიერ დადგენილი წესების მოთხოვნებს შეესაბამება; ან

ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS), რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს ფრენების ყველა სახეობასთან მიმართებაში; ან

გ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS), რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს ცალკეული სახის ფრენებისთვის და მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს ფრენების სხვა დანარჩენი სახეობისათვის.

3. დადლილობასთან დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოების რისკების მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს:

ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმები, რომლებიც შეესაბამება სააგენტოს მიერ დადგენილ მოთხოვნებს; ან

ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS) ფრენის ყველა სახეობისათვის, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს; ან

გ) FRMS მხოლოდ ცალკეული სახის ფრენებისათვის და სხვა დანარჩენი სახეობის ფრენებისათვის მოთხოვნები ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დადლილობის კონტროლთან დაკავშირებული ნორმატიული წესების დაცვა ექსპლუატანტს არ ათავისუფლებს საკუთარი რისკების ფაქტორების (დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების ფაქტორების ჩათვლით) მართვის ვალდებულებისაგან, ექსპლუატანტთან არსებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) გამოყენებით ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

4. თუ ექსპლუატანტი ფრენების ნაწილთან ან ყველა ფრენასთან მიმართებით იყენებს დადლილობის კონტროლის მარეგულირებელ ნორმატიულ წესებს, სააგენტომ გამონაკლის შემთხვევაში, შეიძლება დაამტკიცოს ამ ნორმატიული წესებიდან გადახვევა ექსპლუატანტის მიერ წარდგენილი რისკის შეფასების საფუძველზე. წესებიდან გადახვევის დამტკიცების შემთხვევაში, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

5. სააგენტო FRMS სისტემას ამტკიცებს მანამდე, ვიდრე ექსპლუატანტი მის გამოყენებას დაიწყებს დადლილობის კონტროლთან დაკავშირებული ნორმატიული წესების ან მათი ნაწილის სანაცვლოდ. დამტკიცებული FRMS სისტემის გამოყენებისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

6. სააგენტო ამტკიცებს ექსპლუატანტის FRMS სისტემას, თუ უზრუნველყოფილია უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

7. როდესაც ექსპლუატანტი იყენებს FRMS სისტემას დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, იგი, სულ მცირე:

ა) FRMS სისტემას ქმნის მეცნიერული პრინციპების და ცოდნის გამოყენებით;

ბ) რეგულარულად ახდენს დადლილობასთან დაკავშირებული საფრთხეების და მათ შედეგად წარმოქმნილი რისკების გამოვლენას;

გ) უზრუნველყოფს ისეთი მაკორექტირებელი ქმედებების დაუყოვნებელ ჩატარებას, რომლებიც საჭიროა საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების ეფექტური შემცირებისათვის;



დ) უზრუნველყოფს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების შემცირებას და ამ ქმედებებით მიღწეული რისკების შემცირების მუდმივ მონიტორინგს და შეფასებას;

ე) უზრუნველყოფს FRMS სისტემის საერთო ფუნქციონირების მუდმივ გაუმჯობესებას.

**შენიშვნა 1:** FRMS სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველ ნაწილში.

**შენიშვნა 2:** უსაფრთხოების მონაცემებთან, ინფორმაციასთან და შესაბამისი წყაროების დაცვასთან დაკავშირებული მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში.

8. თუ ექსპლუატანტი იყენებს FRMS სისტემას, ის უნდა იყოს ინტეგრირებული ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან (SMS).

**შენიშვნა:** FRMS სისტემის და SMS სისტემის ინტეგრირების პრინციპები მოყვანილია დადლილობის კონტროლის მექანიზმების ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).

9. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ყველა მისი საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების საფრენოსნო, საფრენოსნო-სასამსახურო, სასამსახურო და დასვენების დროების აღრიცხვა სააგენტოს მიერ განსაზღვრული პერიოდისათვის.

**შენიშვნა:** დადლილობის კონტროლის წესების შემუშავებასა და დანერგვასთან დაკავშირებული ინსტრუქცია მოცემულია დადლილობის კონტროლის მექანიზმების ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

### თავი III

#### სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

##### მუხლი 45. ზოგადი დებულებები

1. საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ების ექსპლუატაციის პირობები უნდა შეესაბამებოდეს საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების (სტმ) ზოგად ნორმებს და ამ თავით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. ერთმრავიანი სხ-ის ექსპლუატაცია დასაშვებია მხოლოდ მითითებულ ამინდისა და განათების პირობებში, მითითებულ მარშრუტებზე და სათანადო გადახრით ამ მარშრუტებიდან, რომლებიც ძრავის მტყუნების შემთხვევაში შესაძლებლობას იძლევა განხორციელდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა. გამონაკლისს წარმოადგენს ამ წესების 48-ე მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევები.

3. სხ-ებზე, რომელთა მიმართ არ გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III A და III B ნაწილის დებულებები, სააგენტომ უნდა მიიღოს ზომები, რათა სტმ-ის დონე, ამ წესების 46-ე მუხლის თანახმად, უზრუნველყოფილი იყოს პრაქტიკული შესაძლებლობის ფარგლებში.

4. ამ თავით დადგენილი ნორმების გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ყველა ის ფაქტორი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს სხ-ის სტმ-ზე (ისეთი ფაქტორები, როგორც არის: სხ-ს მასა, საექსპლუატაციო პროცედურები, ბარომეტრული სიმაღლე, აეროდრომის სიმაღლის გადამეტება, გარე ტემპერატურა, ქარი, ადზ-ის დაქანება და ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობა ადზ-ს გამოყენების დაგეგმილი დროისათვის, ისეთი როგორც არის დათოვლიანება, თოვლჭყაპი, წყალი და/ან ყინული, ჰიდრო სხ-ის შემთხვევაში წყლის ზედაპირის მდგომარეობა, მაგრამ არა მათი შეზღუდვით). ეს ფაქტორები განიხილება, როგორც უშუალო საექსპლუატაციო პარამეტრები, რომლებიც შეიძლება იყოს გათვალისწინებული სხ-ის სტმ-ის დადგენისას ან შეიძლება შედიოდეს იმ საერთო დაზუსტებულ სტმ-ში, რომლის თანახმადაც ექსპლუატაცია ეწევა სხ-ს.



**შენიშვნა:** ადზ-ს ზედპირის მდგომარეობის ინფორმაციის ეკიპაჟის მიერ გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის Doc.10064.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

**მუხლი 46. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III A და III B ნაწილის მოთხოვნების შესაბამისად სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები**

1. სხ-ის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო ვარგისიანობის დებულებების და დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვების ფარგლებში, რომლებიც გაწერილია კონკრეტული სხ-ის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში.
2. სააგენტო იღებს შესამაბის ზომებს, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ფრენების უსაფრთხოების საერთო დონე.
3. ფრენის დაწყება შეიძლება მხოლოდ მაშინ, როდესაც სეს-ში გაწერილი სხ-ის სტმ-ის მონაცემები ან (აუცილებლობის შემთხვევაში) დამატებითი სხვა მონაცემები, შესაბამისობაშია სტმ-ს საერთაშორისო მოთხოვნებთან და ფრენის შესრულების პროცესში აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-4 - მე-10 პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს.
4. სხ-ის ასაფრენი მასა არ უნდა აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ ასფრენ მასას, რომელიც მითითებულია სეს-ში, აეროდრომის ბარომეტრული სიმაღლის და სხვა ნებისმიერი ატმოსფერული პირობების გათვალისწინებით, რომლებიც გავლენას ახდენენ სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის გამოთვლის პროცესში.
5. დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადარიგო აეროდრომზე წინასწარ გათვლილ დროში დაფრენისას სხ-ის გაანგარიშებული დასაფრენი მასა არავითარ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს სეს-ში მითითებულ მაქსიმალურ დასაფრენ მასას, აეროდრომის ბარომეტრული სიმაღლის და სხვა ნებისმიერი ატმოსფერული პირობების გათვალისწინებით, რომლებიც გავლენას ახდენს, სხ-ის მაქსიმალური დასაფრენი მასის გამოთვლის პროცესში.
6. სხ-ის ასაფრენი მასა ან დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენისას დასაფრენი მასა, არავითარ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს შესაბამის მაქსიმალურ მასას, რომლის დროსაც იყო დემონსტრირებული სხ-ის შესაბამისობა ხმაურის სერტიფიცირების სტანდარტებთან. გარდა იმ აეროდრომებისა, რომლებზეც გამონაკლისის სახით არ ვრცელდება ხმაურზე შეზღუდვები.
7. კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, ან ნებისმიერი სხვა მიზეზების გამო სხ-ს უნდა შეეძლოს შეწყვიტოს აფრენა და გაჩერდეს „შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებულ მანძილის“ საზღვრებში, ან გააგრძელოს აფრენა და გადაიფრინოს მიმართულების ხაზზე არსებული ყველა დაბრკოლება, ისეთ ვერტიკალურ ან ჰორიზონტალურ დაშორებებით, სანამ სხ-თვის შესაძლებელი არ იქნება ამ მუხლის მე-8 პუნქტის მოთხოვნების შესრულება. აფრენისას წინ არსებული დაბრკოლებების სრული არეალის დადგენის პროცესში, გათვალისწინებული უნდა იყოს ისეთი პირობები, როგორც არის: სანავიგაციო სიზუსტე და ქარის გვერდითი მდგენელი.

**შენიშვნა:** 1. ჰორიზონტალური და ვერტიკალური დაშორებების განმსაზღვრელი სტანდარტების სახელმძღვანელო მასალები მოცემულია ამ წესის მე-11 დანართში.

2. აფრენისათვის ადზ-ის აუცილებელი-არსებული დისტანციის(მანძილის) განსაზღვრისას, გასათვალისწინებელია ადზ-ს გარკვეული მონაკვეთის გამოკლება, რაც განპირობებულია სხ-ის ადზ-ის ღერძულ ხაზზე გამოყვანასთან.

8. კრიტიკული ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, სხ-ს უნდა შეეძლოს ძირითადი ან დაგეგმილი სათადარიგო მარშრუტის, ნებისმიერი წერტილიდან გააგრძელოს აფრენა, მინიმალურ აბსოლიტურ სიმაღლის შენარჩუნებით, იმ აეროდრომამდე სადაც შესაძლებელი იქნება ამ მუხლის მე-10 პუნქტში მითითებული მოთხოვნების შესრულება.



9. სამი ან მეტ ძრავიანი სხ-ის ფრენა ისეთ მარშრუტებზე სადაც სათადარიგო აეროდრომების განლაგება და ფრენის საერთო მანძილი ისეთია, რომ გასათვალისწინებელია მეორე ძრავის მწყობრიდან გამოსვლა, უსაფრთხოების საერთო დონის შენარჩუნების მიზნით, ნებისმიერი ორი ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, სხ-მა უნდა შეძლოს ფრენის გაგრძელება და დაფრენა, მარშრუტზე არჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე.

10. სხ-მა უნდა შეძლოს დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენა, დაშვების ტრაექტორიის ხაზზე არსებული ყველა დაბრკოლების უსაფრთხო- მინიმალურ სიმაღლეზე გადაფრენის შემდეგ, იმის გარანტიით რომ სხ შეძლებს გაჩერებას (ან ჰიდროსხ-ის შემთხვევაში- შეამციროს სიჩქარე მინიმუმამდე) დაფრენისათვის არსებული დისტანციის ფარგლებში. ამავე დროულად, დასაფრენად შემოსვლის და დაფრენის ეტაპებზე გათვალისწინებული უნდა იყოს პილოტირების ტექნიკაში სავარაუდო განსხვავებები.

#### **მუხლი 47. ინფორმაცია დაბრკოლებების შესახებ**

1. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ინფორმაციით დაბრკოლებების შესახებ, რომელიც ექსპლუატანტს აძლევს შესაძლებლობას შეიმუშაოს წესები ამ წესის 46-ე მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად.

*შენიშვნა:* დაბრკოლებების შესახებ ინფორმაციის წარდგენის მეთოდები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-4 და მე-15 დანართებში.

2. ამ წესის 46-ე მუხლის მე-8 პუნქტის დებულებების მოთხოვნების შეფასებისას ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს რუქების სიზუსტე.

#### **მუხლი 48. ღამის პირობებში და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (სმპ) ფრენების შესრულებისას, ერთი აირტურბინულძრავიანი სხ-ების მიმართ წაყენებული დამატებითი მოთხოვნები**

1. ერთი აირტურბინულძრავიან სხ-ბზე, ღამის პირობებში და/ან სმპ-ში ფრენების წარმოებაზე ნებართვის გაცემა უნდა მოხდეს მხოლოდ იმ სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნია შესაბამისი სერტიფიკატი და ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 და მე-8 დანართების შესაბამისად ფრენების უსაფრთხოების საერთო დონე უზრუნველყოფილი აქვს:

ა) აირტურბინული ძრავის საიმედოობით;

ბ) ფრენების წარმოების პრაქტიკით, ტექნიკური მომსახურების, ფრენის უზრუნველყოფის (დისპეტჩერიზაციის) პროცედურების და ექსპლუატანტის ეკიპაჟის მომზადების პროგრამის დონით;

გ) სხ-ის აღჭურვილობით და სხვა იმ მოთხოვნებით, რომელიც შეესაბამება ამ წესების მე-3 დანართს

2. ერთი აირტურბინულძრავიანი სხ-ბი, რომლებსაც ექსპლუატაცია ეწევა ღამის პირობებში და/ან სმპ-ში, აღჭურვილი უნდა იყოს, ძრავის პარამეტრების კონტროლის სისტემით ხოლო ის სხ-ბი, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი გაცემულია 2005 წლის 1 იანვრიდან, ძრავის პარამეტრების კონტროლის ავტომატური სისტემით.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

### **თავი IV**

#### **საბორტო ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საბორტო დოკუმენტაცია**

#### **მუხლი 49. ზოგადი დებულებები**

1. საფრენად ვარგისობის მოწმობის გასაცემად, მინიმალურად აუცილებელი სახომალდე აღჭურვილობის გარდა, სხ საჭიროებისას, უნდა აღიჭურვოს ხელსაწყოებით და საფრენოსნო დოკუმენტაციით სხ-ის გამოყენების მიხედვით და იმ პირობების გათვალისწინებით, რომელშიც უნდა



განხორციელდეს ფრენა. ამ ხელსაწყოების და აღჭურვილობის ჩამონათვალი უნდა იყოს დამტკიცებული ან შეთანხმებული რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.

2. სხ-ზე წარმოდგენილი უნდა იყოს ოფიციალურად დადასტურებული სხ-ის ექსპლუატანტის მოწმობის ასლი და ამ კონკრეტული სხ-სათვის დადგენილი საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები. თუ ექსპლუატანტის მოწმობა და საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები შედგენილია ეროვნულ ენაზე, თან უნდა ერთოდეს ინგლისურ ენაზე თარგმანი.

3. ფშს-ში შეტანილი უნდა იყოს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომლის საფუძველზეც ხომალდის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას ფრენის დაწყებაზე ან გაგრძელებაზე, ნებისმიერი შუალედური პუნქტიდან, ნებისმიერი აღჭურვილობის, ხელსაწყოების ან სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. თუ ექსპლუატანტი უცხო ქვეყანაში რეგისტრირებულ სხ-ს უწევს ექსპლუატაციას, ვალდებულია სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოადგინოს ისეთი მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომელიც შეესაბამება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ ვარგისობის ნორმებს.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საფრენოსნო, ტექნიკური და მომსახურე პერსონალი ყოველი ექსპლუატირებული სხ-ბიმოქმედი სეს-თი (ყველა შესაძლო ცვლილებებით), რომელშიც ასახულია საფრენოსნო ექსპლუატაციის პროცედურები სტანდარტული, არასტანდარტული და ავარიულ სიტუაციებში. სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს დაწვრილებით ინფორმაციას სხ-ის სისტემებზე და გამოსაყენებელ „შემოწმების კითხვარზე“. სეს-ის შემუშავებისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი.

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

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 49<sup>1</sup>. სხ-ის ექსპლუატაცია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად**

1. თუ სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად, სხ-ზე იყოს რეგისტრაციის და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის დადებული შეთანხმების მოკლე შინაარსის ოფიციალურად დამოწმებული ასლის ელექტრონული ან ბეჭდური ვერსია. თუ შეთანხმება არ არის ინგლისურ ენაზე, მას თან უნდა ერთვოდეს თარგმანი ინგლისურ ენაზე.

**შენიშვნა:** ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განაწილების და მხარებს შორის შეთანხმების მოკლე შინაარსის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10059.

2. ზედამხედველობის განხორციელებისას, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განსაზღვრის მიზნით, ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს უნდა ჰქონდეს წვდომა ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად გაფორმებული შეთანხმების მოკლე შინაარსთან (მაგ. ბაქანზე შემოწმება).

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმების საფუძველზე ექსპლუატირებული სხ-ების ინსპექტირებას, მოცემულია იკაოს Doc 8335-ში.

3. სხ-ის რეგისტრაციის ან ექსპლუატანტი სახელმწიფოს მიერ, ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმება და ამ შეთანხმების მოკლე შინაარსი იგზავნება რეგისტრაციისათვის იკაოს საბჭოში.

**შენიშვნა:** იკაოს საბჭოში რეგისტრირებული ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად დადებულ შეთანხმებასა და შეთანხმების მოკლე შინაარსში უნდა იყოს ყველა იმ სხ-ის ჩამონათვალი,



რომელსაც ეხება ეს შეთანხმება, ხოლო ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრულ ეგზემპლარებში უნდა იყოს მითითებული მხოლოდ ის კონკრეტული სხ, რომელზეც განთავსებულია ეს ასლი.

4. ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად გაფორმებული შეთანხმების მოკლე შინაარსში ასახული უნდა იყოს ინფორმაცია კონკრეტულ სხ-ზე ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის, დამატება 10-ის მე-2 პუნქტით დადგენილი ფორმით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 50. საბორტო აღჭურვილობა**

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

2. სხ უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილებზე განლაგებული აუცილებელი სამედიცინო საშუალებების მარაგით. სამედიცინო საშუალებების მარაგი უნდა შეიცავდეს:

ა.ა) ბორტგამყოლებისათვის გამოსაყენებელ ერთ ან რამდენიმე პირველადი დახმარების კომპლექტს ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესების შემთხვევაში დახმარების გაწევის მიზნით;

ა.ბ) თუ ეკიპაჟის შემადგენლობაში დანიშნულია ერთი ბორტგამყოლო მაინც, ერთი უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი (სხ-ებისათვის, რომლებზედაც ნებადართულია 250 მგზავრზე მეტის გადაყვანა – ორი), ბორტგამყოლებისათვის სავარაუდო ინფექციური დაავადების ან სხეულის თხევად კომპონენტებთან კონტაქტის შედეგად დაავადებით ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესების შემთხვევაში, დახმარების გაწევის მიზნით;

ა.გ) სხ-ებისათვის, რომლებზედაც ნებადართულია 100 მგზავრზე მეტის გადაყვანა ფრენის 2 საათზე მეტი ხანგრძლივობის მონაკვეთზე, სამედიცინო კომპლექტი განკუთვნილი ექიმების ან შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პირების მიერ გამოსაყენებლად ფრენისას გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების გაწევისას.

**შენიშვნა:** სამედიცინო საშუალებების მარაგის შიგთავსის, ტიპების, რაოდენობის, განთავსების ადგილების შესახებ ინსტრუქცია მოცემულია ამ ბრძანების №10 დანართში.

ბ) ისეთი ტიპის მობილური ცეცხლმაქრებით, რომლებიც გამოყენებისას არ წარმოქმნის სხ-ში მომწამლავი აირების საშიშ კონცენტრაციას. თითო ცეცხლმაქრი მაინც უნდა განთავსდეს:

ბ.ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და

ბ.ბ) ყველა სამგზავრო სალონში, რომლებიც გამოყოფილია საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისგან და რომლებშიც ეკიპაჟის წევრებს არ აქვთ პირდაპირი შესვლის შესაძლებლობა.

**შენიშვნა :** ნებისმიერი მობილური ცეცხლმაქრი, განთავსებული სხ-ის საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის შესაბამისად, განიხილება როგორც ამ მოთხოვნის შესაბამისი.

გ) სავარძლით ან საძინებელი ადგილით ყველა ბავშვისთვის, რომელმაც მიაღწია 24 თვის ასაკს;

გ.ა) მისაბმელი ღვედებით ყველა სავარძელზე და შემზღუდი ღვედებით ყოველ საძინებელ ადგილზე;

გ.ბ) მისაბმელი სისტემებით საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე, რომელიც ავტომატურად ზღუდავს პილოტის სხეულის მოძრაობას მკვეთრი დამუხრუჭების შემთხვევაში. მისაბმელი სისტემა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე უნდა შეიცავდეს მოწყობილობას, რომელიც შეზღუდავს პილოტის ჩარევას სხ-ის მართვაში შრომისუნარიანობის უეცარი დაკარგვისას.





**შენიშვნა:** მისაბმელი სისტემა შეიცავს სამხრე და წელის ღვედებს, რომელთა მოხმარებაც შესაძლებელია ცალ-ცალკე.

დ) საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრებისათვის შემდეგი ინფორმაციის და მითითებების შეტყობინებას:

დ.ა) როდის არის აუცილებელი უსაფთხოების ღვედების შეკვრა;

დ.ბ) იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე არის გათვალისწინებული ჟანგბადის აღჭურვილობა, როდის და როგორ უნდა იქნეს ის გამოყენებული;

დ.გ) შეზღუდვა თამბაქოს მოწევის თაობაზე;

დ.დ) სამაშველო ჟილეტების ან ანალოგიური სატივტივე საშუალებების განთავსების ადგილები და მოხმარების წესები იმ სხ-ზე, სადაც ეს არის გათვალისწინებული;

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

ე) მისადგომ ადგილებზე განთავსებული შესაბამისი ზომის სათადარიგო ელექტროდამცავებით (საჭიროებისას ფრენის პროცესში შესაცვლელად).

3. ნებისმიერი ხანძარჩამქრობი შემადგენლობა, რომელიც გამოიყენება სტაციონალურ ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემაში და განთავსებულია სხ-ის თითოეულ საპირფარეშოში პირსახოცების, ქალაღების და ნარჩენებისათვის განკუთვნილ ბუნკერში იმ საჰაერო ხომალდებზე, რომლის ვარგისობის სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2011 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ და ნებისმიერი ხანძარჩამქრობი შემადგენლობა გამოყენებული სხ-ის გადასატან ცეცხლმაქრში, რომელიც გამოიყენება იმ საჰაერო ხომალდებზე, რომლის ვარგისობის სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2018 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ:

ა) შეესაბამება მწარმოებელი სახელმწიფოს მიერ მათ მიმართ დადგენილ აუცილებელ მინიმალურ მახასიათებლებს;

ბ) არ განეკუთვნება ნივთიერებათა ტიპს, რომელიც ჩამოთვლილია 1987 წლის მონრეალის ოქმის „A“. (ჯგუფი II) დანართით განსაზღვრულ ნივთიერებათა ნუსხაში და რომელიც აზიანებს ოზონის შრეს.

**შენიშვნა:** ინფორმაცია ხანძარჩამქრობი შემადგენლობის შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის 6.2.2.1 პუნქტის შენიშვნაში.

4. სხ-ზე უნდა იყოს:

ა) სხ-ის რეგისტრაციის მოწმობა;

ბ) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

გ) ბორტჟურნალი (საფრენოსნო დავალება);

დ) სხ-ის რადიოსაშუალებებით სარგებლობის ნებართვა;

ე) მგზავრების სია, დაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ვ) სატვირთო მანიფესტი, ტვირთზე განსაკუთრებული ინფორმაციის ჩათვლით;

ზ) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალი;

თ) სააგენტოს მიერ დამოწმებული სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასლი და სხ-ის სპეციფიკაციების დანართი;



ი) ხმაურის მოწმობა;

კ) სეს;

ლ) ფშს ან მისი ნაწილი – რაც შესასრულებელ სამუშაოს ეხება;

მ) MEL;

ნ) II და III კატეგორიის მეტეომინიმუმების პირობებში ფრენების სახელმძღვანელო;

ო) შევსებული და რეგისტრირებული ფრენის გეგმა;

პ) NOTAM;

ჟ) ფრენის გეგმის შესაბამისად საჭირო მეტეოინფორმაცია;

რ) დატვირთვისა და გაწონასწორების საბუთები;

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

ტ) ეკიპაჟის ფრენისშემდგომი შეტყობინებების ფორმების ნიმუშები;

უ) საერთაშორისო რეისზე – გენერალური დეკლარაცია (GD);

ფ) საქართველოს და სხვა, ამ ფრენასთან დაკავშირებული, სახელმწიფოს მიერ მოთხოვნილი ნებისმიერი საბუთი;

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

ღ) საკონტროლო ბარათები, რომლებშიც გაწერილია საავარიო ვითარებების დროს მომსახურე ეკიპაჟის მოქმედებების თანამიმდევრობა, საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის კოორდინირებული მოქმედებების გათვალისწინებით;

ყ) ეკიპაჟის წევრების მოქმედი მოწმობები;

შ) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელი პოლის(ებ)ი ეკიპაჟის წევრების, მგზავრების, ტვირთის, ბარგის და მესამე პირების მიმართ;

ჩ) ფრენის სამუშაო გეგმა, რომელშიც უნდა მიეთითოს:

ჩ.ა) სხ-ის რეგისტრაციის ნომერი;

ჩ.ბ) სხ-ის ტიპი;

ჩ.გ) ფრენის თარიღი;

ჩ.დ) რეისის ნომერი;

ჩ.ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სახელი, გვარი და მოვალეობები;

ჩ.ვ) გაფრენის პუნქტი;

ჩ.ზ) გაფრენის დრო (ფაქტობრივი საფრენოსნო დრო, აფრენის დრო)



ჩ.თ) დანიშნულების პუნქტი;

ჩ.ი) ჩაფრენის დრო (ფაქტობრივი დაფრენის დრო)

ჩ.კ) ფრენის სახეობა (ETOPS, VFR, etc)

ჩ.ლ) მარშრუტი და მარშრუტის სეგმენტები საკონტროლო წერტილების, მანძილის, დროისა და ტრასების აღნიშვნით;

ჩ.მ) საკონტროლო წერტილებს შორის კრეისერული სიჩქარე და საფრენოსნო დრო (სავარაუდო და ფაქტობრივი დრო);

ჩ.ნ) უსაფრთხო მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ჩ.ო) გეგმით გათვალისწინებული აბსოლუტური სიმაღლეები;

ჩ.პ) საწვავის გამოთვლისა და კონტროლის ჩანაწერები;

ჩ.ჟ) ძრავების გამშვებისას სხ-ის ბორტზე საწვავის რაოდენობა;

ჩ.რ) გამოსაყენებელი სათადარიგო აეროდრომები: აფრენის აეროდრომისათვის, მარშრუტისა და დანიშნულების აეროდრომებისათვის ამ პუნქტის „ჩ.ლ“, „ჩ.მ“, „ჩ.ნ“ და „ჩ.ო“ ქვეპუნქტების მოთხოვნების გათვალისწინებით;

ჩ.ს) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ დამტკიცებული პირველადი ფრენის გეგმის ცვლილება;

ჩ.ტ) გამოთვლები ფრენისას მარშრუტის ცვლილებისას;

ჩ.უ) მიმდინარე ფაქტობრივი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია.

5. სხ-ის ფუზელაჟის ავარიული გახსნის ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს შემდეგი წესით:

ა) თუ სხ-ის ფუზელაჟზე გათვალისწინებულია ადგილის მარკირება, სადაც ავარიული სიტუაციისას სამაშველო ჯგუფებისთვის მოსახერხებელია ფუზელაჟის მექანიკური გახსნა, მონიშვნა ხდება წითელი ან ყვითელი საღებავით და აუცილებლობის შემთხვევაში საერთო ფონისაგან კონტრასტისათვის შემოიხაზება თეთრი ზოლით.

ბ) თუ კუთხოვანი მარკირების ნიშნებს შორის მანძილი აღემატება 2 მეტრს, მათ შორის დაყვანილი უნდა იქნეს 9x3 სანტიმეტრი ზომის შუალედური ხაზები იმგვარად, რომ მანძილი მომიჯნავე მარკირების ნიშნებს შორის არ აღემატებოდეს 2 მეტრს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 19 ოქტომბრის ბრძანება №169 - ვებგვერდი, 20.10.2017წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## მუხლი 51. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის ხმის თვითმწერები და ხმოვანი გარემოს რეგისტრაციის სისტემები

1. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი თვითმფრინავი, მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით 5700კგ ან ნაკლები, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაცემულია 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს:

ა) FDR, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც



მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში; ან

ბ) AIR ან AIRS C კლასით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს ფრენის ტრაექტორიისა და სიჩქარის პარამეტრები, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების 2.2.3 პუნქტში.

შენიშვნა: AIR ან AIRS კლასიფიკაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების 6.2. პუნქტში.

გ) ADRS, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 7 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-3 ცხრილში.

2. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი თვითმფრინავი, მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით 5700 კგ ან ნაკლები, რომელზეც ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ უნდა აღიჭურვოს:

ა) FDR, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში; ან

ბ) AIR ან AIRS C კლასით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს პილოტ(ებ)ისათვის ასახული ფრენის ტრაექტორიისა და სიჩქარის პარამეტრები, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის მე-8 დამატების 2.2.3 პუნქტში; ან

გ) ADRS-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 7 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-3 ცხრილში.

3. ნებისმიერი 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 32 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

4. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს 27000 კგ მასის ჩათვლით და რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

5. ნებისმიერი აირტურბინულ ძრავალძრავიანი, 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის თვითმფრინავი, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1990 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

6. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრამდე და მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს, იმ სხ-ის გარდა, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-8 პუნქტში, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 5 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

7. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან 1989 წლის 1 იანვრამდე, და მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს, იმ სხ-ის გარდა, რომელიც მითითებულია მე-8 პუნქტში, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 9 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.



8. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან 1989 წლის 1 იანვრამდე, და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

9. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც უნდა აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 5 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში, რათა დადგინდეს:

ა) სხ-ის სივრცობრივი მდებარეობა ფრენის ტრაექტორიაზე;

ბ) ფრენის ტრაექტორიის განმსაზღვრელი, სხ-ზე მოქმედი, ძირითადი ძალები და მათი წარმოშობა.

10. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2005 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 78 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

[11. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს და რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე 82 პარამეტრი, ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილის შესაბამისად. (ამოქმედდეს 2023 წლის 1 იანვრიდან)]

[12. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 82 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში. (ამოქმედდეს 2023 წლის 1 იანვრიდან)]

13. დაუშვებელია FDR-ისა და ADRS-ის მონაცემების ჩაწერა კილიტაზე მექანიკური ან სიხშირული მოდულაციის მეთოდით, ფოტოფირზე ან მექანიკურ ლენტზე.

14. ნებისმიერი FDR უნდა ინახავდეს არანაკლებ ბოლო 25 სთ-ის ჩანაწერს, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, როდესაც FDR-ს კალიბრირების მიზნით უნდა შეეძლოს სულ ცოტა, ბოლო 30 წთ-ის და წინა აფრენის საკმარისი ინფორმაციის ჩანაწერის შენახვა.

14<sup>1</sup>. აირტურბინულძრავიანი, ორპილოტიანი, 2250 კგ-დან 5700 კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ-ი, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე პირველად წარდგენილი იქნა 2016 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით ან CARS-ით.

15. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

16. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CVR-



17. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი 5700-დან 27000 კგ-მდე ჩათვლით მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპებს, რომელთა პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

18. დაუშვებელია CVR-ისა და CARS-ის გამოყენება, რომლებიც ახორციელებენ ჩანაწერებს მაგნიტურ ლენტზე ან მავთულზე.

19. ნებისმიერმა CVR-მა უნდა უზრუნველყოს მუშაობის, სულ ცოტა, ბოლო 2 სთ-ის ჩანაწერის შენახვა.

20. ნებისმიერი 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2022 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით, რომელიც უზრუნველყოფს, სულ მცირე, ბოლო 25 საათის ინფორმაციის შენახვას.

21. კვების სათადარიგო წყარო უნდა ჩაირთოს ავტომატურად და უზრუნველყოს 10 წუთის (+/-1წთ) განმავლობაში CVR-ის მუშაობა იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე წყდება თვითჩამწერზე ელექტროენერჯის მიწოდება, ან ეს ხდება ელექტროენერჯის საშტატო გამორთვის შედეგად ან ნებისმიერი სხვა მიზეზით. კვების სათადარიგო წყარომ ელექტროენერჯით უნდა უზრუნველყოს CVR და მისი მიკროფონები, რომლებიც დამონტაჟებულია ეკიპაჟის კაბინაში. CVR უნდა განლაგდეს კვების წყაროსთან რაც შესაძლებელია ახლოს.

**შენიშვნა 1:** „სათადარიგო“ ნიშნავს ცალკეულ, CVR-ის მიმწოდებელ ელექტროენერჯის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელ წყაროს. სხ-ის აკუმულატორების ან სხვა კვების წყაროს გამოყენება მისაღებია იმ პირობით, რომ ზემოაღნიშნული მოთხოვნები შესრულებულია და საშიშროების ქვეშ არ არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი მომხმარებლების ელექტრომომარაგება ან არ წარმოიქმნება ელექტრომაგნიტური გადატვირთვა.

**შენიშვნა 2:** როდესაც CVR-ის რეგისტრაციის ფუნქცია გაერთიანებულია ერთ ბლოკში სხვა ჩამწერ ფუნქციებთან, ამ შემთხვევაში ნებადართულია ასევე სხვა ფუნქციების ელექტრომომარაგების უზრუნველყოფა.

22. 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა გაცემულია 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ამ მუხლის 21-ე პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის შესაბამისი ელექტროენერჯის სათადარიგო წყაროთი, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებით ძირითად CVR-ს თვითმწერების კომბინირებულად გამოყენების შემთხვევაში.

23. 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ყველა სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაცა 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ამ მუხლის 21-ე პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისი ელექტროენერჯის სათადარიგო წყაროთი, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებით ერთ CVR-ს მაინც.

24. (ამოღებულია - 29.12.2021, №298).

24<sup>1</sup>. ნებისმიერი სხ-ი, რომელიც ექვემდებარება CARS-ით აღჭურვას და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2025 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CARS-ით, რომელიც უზრუნველყოფს, სულ მცირე, ბოლო 2 საათის ინფორმაციის შენახვას.

25. კვების სათადარიგო წყარო უნდა ჩაირთოს ავტომატურად და უზრუნველყოს 10 წუთის (+/-1წთ)განმავლობაში CVR-ის მუშაობა იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის ბორტზე წყდება თვითჩამწერზე ელექტროენერჯის მიწოდება, ან ეს ხდება ელექტროენერჯის საშტატო გამორთვის შედეგად ან ნებისმიერი სხვა მიზეზით. კვების სათადარიგო წყარომ უნდა უზრუნველყოს ელექტროენერჯით CVR და მისი მიკროფონები, რომლებიც დამონტაჟებულია ეკიპაჟის კაბინაში. CVR უნდა განლაგდეს კვების



წყაროსთან რაც შეიძლება ახლოს.

**შენიშვნა 1:** „სათადარიგო“ ნიშნავს ცალკეულ, CVR-ის მიმწოდებელ ელექტროენერჯის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელ წყაროს. სხ-ის აკუმულატორების ან სხვა კვების წყაროს გამოყენება მისაღებია, თუ საშიშროების ქვეშ არ არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი მომხმარებლების ელექტრომომარაგება ან არ წარმოიქმნება ელექტროხაზის გადატვირთვა.

**შენიშვნა 2:** როდესაც CVR-ის რეგისტრაციის ფუნქცია გაერთიანებულია ერთ ბლოკში სხვა ჩამწერ ფუნქციებთან, ნებადართულია ასევე სხვა ფუნქციების ელექტრომომარაგების უზრუნველყოფა.

26. სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომელზეც გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების 5.1.2 პუნქტში მითითებული კავშირის რომელიმე სახეობა, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით და ამ კავშირის ხაზით გადაცემული შეტყობინებები უნდა აღირიცხოს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერით.

27. სხ-ზე, რომელზეც გათვალისწინებულია CVR-ის დამონტაჟება და რომლის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრამდე და მოდიფიცირებულია ჩიკაგოს მე-6 დანართის, პირველი ნაწილის, მე-8 დამატების, 5.1.2 პუნქტში მითითებული ინფორმაციის გადამცემი კავშირის რომელიმე სახეობით, გადაცემული მონაცემები უნდა აღირიცხებოდეს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დამონტაჟებული კავშირის გადამცემი აღჭურვილობა შეესაბამება სხ-ის ტიპის სერტიფიკატს ან მოდიფიკაციას, რომელიც გაიცა ან დამტკიცდა 2016 წლის 1 იანვრამდე.

**შენიშვნა:** B კლასის AIR-ი შეიძლება გამოყენებული იყოს ბორტზე/ბორტიდან მონაცემების გადაცემის ხაზის შეტყობინებების აღრიცხვის საშუალებად, როდესაც მიზანშეუწონელია ან მეტად ძვირია FDR-ზე ან CVR-ზე რეგისტრირება.

28. ჩანაწერის მინიმალური ხანგრძლივობა უნდა იყოს CVR ჩანაწერის ხანგრძლივობის ტოლი.

29. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩანაწერების და კაბინის ხმოვანი გარემოებების ჩანაწერების კორელაცია.

[30. 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერით, რომელიც არეგისტრირებს და ასახავს ინფორმაციას საფრენოსნო ეკიპაჟის ელექტრონულ ეკრანზე ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-8 დამატების შესაბამისად.(**ამოქმედდეს 2023 წლის 1 იანვრიდან**)]

[31. 5700 კგ-ზე მეტი და 27000კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერით, რომელიც არეგისტრირებს და ასახავს ინფორმაციას საფრენოსნო ეკიპაჟის ელექტრონულ ეკრანზე.(**ამოქმედდეს 2023 წლის 1 იანვრიდან**)]

32. „საფრენოსნო ეკიპაჟის და საჰაერო ხომალდის“ ურთიერთქმედების ჩანაწერების რეგისტრაციის ხანგრძლივობა უნდა შეადგენდეს სულ მცირე უკანასკნელ 2 საათს.

33. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს „საფრენოსნო ეკიპაჟის და საჰაერო ხომალდის“ ურთიერთქმედების და საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში ხმოვანი გარემოს ჩანაწერების კორელაცია.

**შენიშვნა 1.** დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერები შედგება ერთი ან რამდენიმე სისტემისგან:

- ფრენის მონაცემების თვითმწერი (FDR);
- საბორტო სასაუბრო თვითმწერი (CVR);
- ბორტზე მდგომარეობის რეგისტრაციის ვიზუალური სისტემა(AIR);



-მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩამწერი (DLR);

ვიზუალური მდგომარეობა და მონაცემების გადაცემის ხაზის მონაცემები შესაძლებელია დარეგისტრირდეს CVR ან FDR.

**შენიშვნა 2:** შემსუბუქებული საბორტო რეგისტრატორები ერთი ან რამდენიმე სისტემისგან:

-მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა (ADRS);

-ეკიპაჟის კაბინაში ხმის ჩამწერი სისტემა (CARS);

-საბორტო ვიზუალური მდგომარეობის რეგისტრაციის სისტემა (AIRS);

- მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩაწერის სისტემა (DLRS);

ვიზუალური მდგომარეობა და მონაცემების გადაცემის ხაზის მონაცემები შესაძლებელია დარეგისტრირდეს CARS ან ADRS.

**შენიშვნა 3:** დაწვრილებითი მოთხოვნები საბორტო თვითმწერებთან მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატებაში.

**შენიშვნა 4:** ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრამდე, მოცემულია EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 და სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

**შენიშვნა 5:** ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრამდე მოცემულია EUROCAE ED-112A, ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

**შენიშვნა 6.** მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩაწერის სისტემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის L დამატებაში.

**შენიშვნა 7:** რეგისტრირებული პარამეტრების ჩამონათვალი მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 და A8-3 ცხრილებში.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 19 თებერვლის ბრძანება №8 - ვებგვერდი, 24.02.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 2 ნოემბრის ბრძანება №145 - ვებგვერდი, 03.11.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 დეკემბრის ბრძანება №298 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 28 აპრილის ბრძანება №98 - ვებგვერდი, 02.05.2022წ.*

## **მუხლი 52. საბორტო თვითმწერები**

1. საბორტო თვითმწერების კონსტრუქცია, განლაგება და დამონტაჟება უნდა უზრუნველყოფდეს მონაცემების ჩანაწერების მაქსიმალურ დაცვას, აღდგენასა და გაშიფვას. საბორტო თვითმწერი უნდა შეესაბამებოდეს დარტყმადეგობისა და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის მიმართ დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს.





2. საბორტო თვითმწერები საფრენოსნო დროის განმავლობაში არ უნდა გამოირთოს.

3. საბორტო თვითმწერის ჩანაწერების შესანარჩუნებლად, საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის შემთხვევაში ის უნდა გამოირთოს საფრენოსნო დროის დასრულებისას. საბორტო თვითმწერი კვლავ არ უნდა ჩაირთოს, ვიდრე არ შესრულდება ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით მითითებული, ჩანაწერების გადაცემის პროცედურა.

**შენიშვნა :** ჩანაწერების ამოღების საჭიროებას განსაზღვრავს იმ ქვეყნის მოკვლევის ორგანო, სადაც ტარდება საავიაციო მოვლენის მოკვლევა მისი სიმძიმის მიხედვით და ექსპლუატაციისათვის შემდგომი შედეგების გათვალისწინებით.

4. თვითმწერის საექსპლუატაციო ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატაციის პერიოდში მოწმდება და ფასდება საბორტო თვითმწერის ჩანაწერები.

**შენიშვნა:** საბორტო თვითმწერების სისტემის შემოწმების პროცედურები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე- 8 დამატებაში.

5. საავიაციო შემთხვევის მოკვლევის უფლებამოსილი ორგანოსათვის ექსპლუატანტის მიერ გადაცემული FDR და ADRS პარამეტრებთან დაკავშირებული საბუთები უნდა იყოს ელექტრონულ ფორმატში, დარგობრივი სპეციფიკაციების გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** დარგობრივი სპეციფიკაციები მოცემულია დოკუმენტში „საბორტო თვითმწერების ელექტრონული დოკუმენტაცია“. (ARINC 647A).

6. ნებისმიერი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც ტიპის სერტიფიკატი გაცემულია 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომელიც აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ითა და FDR-ით, უნდა აღიჭურვოს ასევე, ორი კომბინირებული თვითმწერით.

7. ნებისმიერი, 15000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც ტიპის სერტიფიკატი გაცემულია 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ორი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR), რომელთაგან ერთი თავსდება ეკიპაჟის კაბინასთან რაც შეიძლება ახლოს, ხოლო მეორე – რაც შეიძლება შორს, სხ-ის უკანა ნაწილში.

8. ნებისმიერი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომლის აღჭურვაც საჭიროა CVR-ითა და FDR-ით, შეიძლება აღიჭურვოს ორი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR).

9. ნებისმიერი, რამდენიმე აირტურბინულძრავიანი, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელიც უნდა აღიჭურვოს CVR-ითა და/ან FDR-ით, შეიძლება აღიჭურვოს ერთი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR).

10. ნებისმიერი სხ, რომლის ასაფრენი მასა აღემატება 27000კგ-ს და რომელსაც აქვს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილი და რომელზეც „ ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2021 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს თვითმწერების მონაცემების აღდგენას და დროულად მიწოდებას.

11. საბორტო თვითმწერების მონაცემების დროულად მიწოდების საშუალებების დამტკიცებისას სააგენტო ითვალისწინებს:

ა) ექსპლუატანტის შესაძლებლობას;

ბ) სხ-ის და მისი სისტემების შესაძლებლობას, რომლებიც სერტიფიცირებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს მიერ;

გ) CVR-ის შესაბამისი არხების და FDR-ის მონაცემების აღდგენის საშუალებების საიმედოობას;

დ) გამაფრთხილებელ ზომებს.



**შენიშვნა:** თვითმწერების მონაცემების დროულად მიწოდების საშუალებების დამტკიცების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Doc 10054.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 28 აპრილის ბრძანება №98 - ვებგვერდი, 02.05.2022წ.

### **მუხლი 53. ვფწ-ით ფრენა**

1. ვფწ-ით მფრენი ნებისმიერი სხ-ი უნდა აღიჭურვოს:

ა) მაგნიტური კომპასით;

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

გ) ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებლით;

ე) სხვა ხელსაწყოებით, სააგენტოს მოთხოვნით.

2. ვფწ-ით კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი სხ უნდა აღიჭურვოს ამ წესის 58-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

### **მუხლი 54. საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ახორციელებენ წყლის თავზე ფრენას**

1. ნებისმიერი ჰიდრო სხ, ნებისმიერი ფრენისას, უნდა აღიჭურვოს:

ა) თითო სამაშველო ჟილეტით ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალებით, ბორტზე მყოფი ყოველი პირისათვის; ისინი თავსდება ისე, რომ ადვილი მისაწვდომი იყოს სავარძლიდან ან საძილე ადგილიდან;

ბ) საერთაშორისო წესებით გათვალისწინებული, ზღვაზე ხომალდების შეჯახების თავიდან ასაცილებელი, ხმოვანი სიგნალების გამომცემი აღჭურვილობით (საჭიროებისამებრ);

გ) ერთი საზღვაო ღუზით.

**შენიშვნა:** ჰიდრო სხ-ების კატეგორიაში შედის ჰიდრო სხ-ის მსგავსად მფრენი სხ ამფიბია.

2. საჰაერო ხომალდი უნდა აღიჭურვოს ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილი წესის შესაბამისად, თუ:

ა) ფრენა მიმდინარეობს წყლის თავზე ხმელეთიდან 93 კმ-ზე (50 საზღვაო მილი) მეტი მანძილის დაშორებით და ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ წესის 46-ე მუხლის მე-9 და მე-10 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

ბ) წყლის თავზე მარშრუტზე ფრენისას, ხმელეთამდე მანძილი აღემატება სხ-ის პლანირების რეჟიმში ფრენის სიშორეს, სხვა ნებისმიერი სახმელეთო სხ-ისთვის.

გ) სააგენტოს გადაწყვეტილებით აეროდრომზე, რომლებზეც აფრენა-დაფრენის ტრაექტორია გადის წყლის თავზე და ავარიულ შემთხვევისას არ არის გამორიცხული წყალზე დაფრენა.



3. სახმელეთო სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შედგებოდეს სამაშველო ჟილეტისაგან ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალებისაგან სხ-ზე მყოფი ყველა პირისათვის. ამასთან, ისინი ისე უნდა განთავსდეს, რომ ადვილი მისაწვდომი იყოს სავარძლიდან ან საძილე ადგილიდან;

**შენიშვნა:** 1. ხმელეთზე ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი-ამფიბიები განიხილება როგორც სახმელეთო სხ-ები.

2. თუ ეკიპაჟისთვის განკუთვნილ დასასვენებელ ნაკვეთურში განლაგებული სავარძლები ან საძინებელი ადგილები აფრენისა და დაფრენის დროს გამოსაყენებლად სერტიფიცირებულია, სამაშველო ჟილეტები ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ამ ადგილებიდან.

4. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნებისმიერ სხ-ზე, რომლის მარშრუტი გადის წყლის თავზე და ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთის ზედაპირამდე მისაღწევად ფრენის კრეისერული სიჩქარით საჭიროა 120 წთ, ან მანძილი შეადგენს 740 კმ-ს (400 საზღვაო მილი), უმცირესი მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ასევე, ამ წესის 46-ე მუხლის მე-9 და მე-10 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნებისმიერ სხ-ზე, რომლისთვისაც ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთის ზედაპირამდე მისაღწევად ფრენის კრეისერული სიჩქარით საჭიროა 30 წთ ან მანძილი შეადგენს 185 კმ-ს (100 საზღვაო მილი), უმცირესი მნიშვნელობის გათვალისწინებით, დამატებით უნდა იყოს შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) სხ-ზე მყოფი პირების განსათავსებლად საკმარისი რაოდენობის სამაშველო ტივები, განთავსებული იმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება ავარიულ მდგომარეობაში და ისეთი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობით (სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც ფრენის პირობებს შეესაბამება;

ბ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით განსაზღვრული სასიგნალო რაკეტების გამგების მოწყობილობა.

გ) ყველა სხ-ზე, რომელთა მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა მეტია 27000კგ-ზე, უსაფრთხოების წესების დაცვის მიზნით დამონტაჟებული უნდა იყოს წყალქვეშა მიმყვანი რადიოსადგური, რომელიც მუშაობს 8,8 კჰც სიხშირეზე. რადიოსადგურის მუშაობის მინიმალური ვადა ავტომატურ რეჟიმში შეადგენს 30 დღეს და მისი დამონტაჟება აკრძალულია ფრთის ან კუდის ფრთასხმულობის შიგნით.

**შენიშვნა:** მიმყვანი რადიოსადგურის (ULB) მინიმალური მოთხოვნები მოცემულია AS6254SAE დოკუმენტში ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

5. ყოველი სამაშველო ჟილეტი ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურავი საშუალება უნდა აღიჭურვოს ელექტრონული განათების საშუალებით ძებნის გასაიოლებლად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება ინდივიდუალური საცურავი საშუალება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

### **მუხლი 55. ხმელეთის განსაკუთრებული ან სპეციალური რაიონების თავზე ფრენა**

ხმელეთის იმ რაიონების თავზე ფრენისას, რომელიც დადგენილი წესის შესაბამისად, განსაზღვრულია, როგორც ძებნა-შველისათვის განსაკუთრებულად რთული რაიონი, სხ უნდა აღიჭურვოს ისეთი სასიგნალო საშუალებებით და საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებით (აღამიანების სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც შეესაბამება ფრენის რაიონის პირობებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### **მუხლი 56. მაღლივი ფრენა**



1. ის სხ-ი, რომელიც ფრენს იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინისა და სამგზავრო სალონის ატმოსფერული წნევა 700ჰპა-ზე ნაკლებია, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 29-ე მუხლის პირველი პუნქტით.

2. ის სხ-ი, რომელიც ფრენს იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინისა და სამგზავრო სალონის ატმოსფერული წნევა 700ჰპა-ზე ნაკლებია, მაგრამ აღჭურვილია 700ჰპა-ზე უფრო მაღალი წნევის შენარჩუნების საშუალებით, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 29-ე მუხლის მე-2 პუნქტით.

3. 1962 წლის 1 ივლისამდე ექსპლუატაციაში შესული ჰერმეტიკული სხ-ი, რომელიც ფრენს 376ჰპა-ზე ნაკლები ატმოსფერული წნევის პირობებში, უნდა აღიჭურვოს ჰერმეტიკობის სახიფათო დარღვევაზე პილოტის გამაფრთხილებელი საშუალებით.

4. სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა გაიცა 1998 წლის 9 ნოემბრის შემდეგ და რომელიც ფრენს იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე ნაკლებია ან მეტია მაგრამ 4 წუთის განმავლობაში არ ძალუძს უსაფრთხოდ დაეშვას იმ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, სადაც ატმოსფერული წნევა 620 ჰპა, უნდა აღიჭურვოს ავტომატურად განშლადი ჟანგბადის აღჭურვილობით, რომლის მარაგი განსაზღვრულია ამ წესის 29-ე მუხლის მე-3 პუნქტით. ჟანგბადის ხელსაწყოების რაოდენობა მგზავრებისა და მომსახურე ეკიპაჟის ადგილების რაოდენობას უნდა აღემატებოდეს, სულ ცოტა, 10%-ით.

**შენიშვნა:** გამოყენებული აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობა სტანდარტული ატმოსფეროს პირობებში, დაახლოებით შეესაბამება აბსოლუტური წნევის შემდეგ მნიშვნელობას:

აბსოლუტური წნევა	მეტრი	ფუტი
700 ჰპა	3000	10 000
620 ჰპა	4000	13 000
376 ჰპა	7600	25 000

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

### მუხლი 57. შემოყინვის პირობებში ფრენა

თუ სხ-ი ფრენს იმ პირობებში, სადაც შესაძლებელია შემოყინვა, ის უნდა აღიჭურვოს შესაბამისი, მუდმივი და/ან პერიოდული მოქმედების, შემოყინვის საწინააღმდეგო მოწყობილობით.

### მუხლი 58. სფწ-ით ფრენა

1. სხ, როცა ის სფწ-ით ფრენს, ან მისი სივრცობრივი მდებარეობის შენარჩუნება ერთი ან მეტი საპილოტაჟო ხელსაწყოთა გარეშე შეუძლებელია, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) მაგნიტური კომპასით;

ბ) ზუსტი ქრონომეტრით, რომელიც უჩვენებს საათებს, წუთებს, წამებს;

გ) ორი ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის მზომის ციფრული აღმრიცხველით და დოლურ-ისრიანი მაჩვენებლით ან ექვივალენტური ინდიკაციის მქონე სიმაღლის მზომით;

შენიშვნა. არც სამისრიანი მზომი და არც დოლურ-ისრიანი სიმაღლის მზომის მაჩვენებელი ამ მოთხოვნას არ შეესაბამება;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემით, აღჭურვილი კონდენსაციისა და შემოყინვის საწინააღმდეგო მოწყობილობით;



ე) ბრუნებისა და სრიალის მაჩვენებლით;

ვ) სივრცობრივი მდებარეობის მაჩვენებლით (ავიაჰორიზონტი);

ზ) კურსის მაჩვენებლით (გიროკომპასით);

**შენიშვნა:** "ე-ზ" ქვეპუნქტების მოთხოვნები შეიძლება დაკმაყოფილდეს კომბინირებული ხელსაწყოებით ან კომპლექსური საკომანდო-საპილოტაჟო სისტემების გამოყენებით, იმ პირობით, რომ სრული მტყუნებისისეთივე გარანტია იქნება შენარჩუნებული, რაც თითოეული აღნიშნული ხელსაწყოსათვის არის გათვალისწინებული;

თ) გიროსკოპული ხელსაწყოების ელექტროკვებით უზრუნველყოფის მაჩვენებლით;

ი) კაბინაში დამონტაჟებული ატმოსფერული ჰაერის ტემპერატურის მაჩვენებლით;

კ) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებლით;

ლ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით ან აღჭურვილობით, სააგენტოს მოთხოვნით.

2. 5700კგ-ზე მეტი მასის ყველა სხ-ი უნდა აღიჭურვოს:

ა) სივრცობრივი მდებარეობის მაჩვენებლის ელექტრული ხელსაწყოების კვების საავარიო წყაროთი;

ბ) 5700კგ-ზე მეტი მასის სხ, რომელიც ექსპლუატაციაში შევიდა 1975 წლის 1 იანვრის შემდეგ, ელექტროსისტემის ძირითადი სისტემისაგან დამოუკიდებელი კვების საავარიო წყაროთი, რომელიც, სულ ცოტა, 30წთ-ის განმავლობაში უზრუნველყოფს მეთაურისათვის მკაფიოდ ხილვადი, ავიაჰორიზონტის მუშაობას და განათებას. ეს წყარო ავტომატურად უნდა ჩაირთოს ძირითადი სისტემის სრული მტყუნებისას და სახელსაწყო დაფაზე უნდა მიეთითოს, რომ ავიაჰორიზონტ(ებ)ი იკვებება საავარიო წყაროდან.

3. პილოტ(ებ)ის მიერ გამოყენებული ხელსაწყოები იმგვარად თავსდება, რომ პილოტი მკაფიოდ ხედავდეს მის ჩვენებებს საკუთარი სამუშაო ადგილიდან, სხეულის ჩვეულებრივი მდებარეობის შეუცვლელად, როცა ის ფრენის ტრაექტორიის მიმართულებით იყურება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## მუხლი 59. ღამით ფრენა

სხ-ი, რომელიც ასრულებს ღამის ფრენებს, უნდა აღიჭურვოს:

ა) 58-ე მუხლში მითითებული აღჭურვილობით;

ბ) განათებით, რომელიც გათვალისწინებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით სხ-ის ფრენისას და სამუშაო ფართზე ყოფნისას;

**შენიშვნა:** განათების ტექნიკური მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების №1 დანართში და ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის პირველ დამატებაში. განათების საერთო მახასიათებლები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართში.

გ) ორი დასაფრენი ფარით;

**შენიშვნა:** ის სხ-ი, რომელიც არ არის ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მიხედვით სერტიფიცირებული, და აღჭურვილია ცალკეული კვების მქონე ვარვარის ორმაფიანი ერთი დასაფრენი ფარით, ამ მოთხოვნას აკმაყოფილებს.

დ) სხ-ის უსაფრთხოდ საექსპლუატაციოდ დიდი მნიშვნელობის მქონე ხელსაწყოებისა და აღჭურვილობის შენათებით;



ე) ყველა სამგზავრო სალონის განათებით;

ვ) ელექტრული ფარნით, ეკიპაჟის ყოველი წევრისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 60. სამგზავრო ჰერმეტიკული სხ-ი**

სამგზავრო ჰერმეტიკული სხ-ი უნდა აღიჭურვოს მეტეოროლოგიური ლოკატორით, იმ შემთხვევაში, როცა ის გამოიყენება იმ რაიონში, სადაც მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა, ამინდის სახიფათო მოვლენა, რაც შეიძლება გამოვლინდეს მეტეოლოკატორით ღამით ან სახელსაწყო მეტეოპირობებში.

## **მუხლი 61. რადიაციის დონის მაჩვენებელი 15000 მ-ზე (49000ფ) მეტ სიმაღლეზე მფრენი სხ-ებისათვის**

15000 მ-ზე (49000ფ-ზე) უფრო მეტ სიმაღლეზე მფრენ ყველა სხ-ს უნდა ჰქონდეს კოსმოსური რადიაციის (გალაქტიკური და მზიდან მომავალი იონური და ნეიტრონული რადიაციის საერთო ოდენობა) საერთოდ და ყოველ ფრენაზე მიღებული ჯამური დოზის უწყვეტად საზომი აღჭურვილობა, რომლის ინდიკატორსაც კარგად უნდა ხედავდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ერთერთი წევრი.

**შენიშვნა:** აღჭურვილობის ტარირება ტარდება შესაბამისი ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოსათვის მისაღები დაშვებების საფუძველზე.

## **მუხლი 62. ხმაურის სერტიფიკატი**

სხ-ზე უნდა იყოს ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელი საბუთი. თუ ასეთი საბუთი გაცემულია არა ინგლისურ ენაზე, მას უნდა ახლდეს ინგლისურად თარგმანი.

**შენიშვნა:** ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელ მონაცემებს შეიძლება შეიცავდეს ბორტზე არსებული, რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული, ნებისმიერი საბუთი.

## **მუხლი 63. „მახის“ რიცხვის მაჩვენებელი**

სხ-ი, რომლის სიჩქარის შეზღუდვა „მახის“ რიცხვით გამოისახება, აღჭურვილი უნდა იყოს „მახის“ რიცხვის მაჩვენებლით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 64. სხ-ის დედამიწასთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით (GPWS) აღჭურვა**

1. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის, ან 9-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ, უნდა აღიჭურვოს ხმელეთის ზედაპირთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით, რომელსაც გააჩნია ფრენის მიმართულებით რელიეფის შეფასების ფუნქცია.“

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დანერგოს მონაცემთა ბაზის მართვის პროცედურები, რათა უზრუნველყოს რელიეფისა და დაბრკოლებების შესახებ არსებული მონაცემების დროული განახლება და გავრცელება, რომელსაც გამოიყენებს ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა.

3. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 5700კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის და 5-ზე მეტი (მაგრამ არაუმეტეს 9) სამგზავრო ადგილის მქონე სხ უნდა აღიჭურვოს ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით (GPWS), რომელიც უზრუნველყოფს გამაფრთხილებას ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტების შესაბამისად, და გამაფრთხილებას მიდამოზე სიმაღლის არასაკმარისი მარაგის შესახებ, ასევე, აღჭურვილია დაფრენის მიმართულებით რელიეფის შეფასების ფუნქციით.



4. ნებისმიერი დგუშიანძრავიანი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის, ან 9-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ, უნდა აღიჭურვოს ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით, რომელიც უზრუნველყოფს გაფრთხილებას ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტების შესაბამისად, და გაფრთხილებას მიდამოზე სიმაღლის არასაკმარისი მარაგის შესახებ, ასევე, უნდა გააჩნდეს დაფრენის მიმართულებით რელიეფის შეფასების ფუნქცია.

5. ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელმა სისტემამ უნდა უზრუნველყოს ეკიპაჟისათვის ხმელეთთან სახიფათო მიახლოების შესახებ დროული და მკაფიო გაფრთხილების ავტომატური მიწოდება.

6. ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა უნდა ჩაირთოს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) დაშვების დიდი სიჩქარე;

ბ) ხმელეთთან მიახლოების დიდი სიჩქარე;

გ) დიდი სიმაღლის დაკარგვა, აფრენის შემდეგ ან მეორე წრეზე წასვლისას;

დ) მიდამოზე სიმაღლის არასაკმარისი მარაგი, როცა დასაფრენი კონფიგურაცია ჯერ არ არის უზრუნველყოფილი:

დ.ა) შასი არ არის დაფიქსირებული ჩამოშვებულ მდგომარეობაში;

დ.ბ) ფრთაუკანების მდგომარეობა დასაფრენს არ შეესაბამება.

ე) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის გლისადაზე უფრო დაბლა მეტისმეტად დაშვება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## **მუხლი 65. ბორტგამყოლების ადგილები სამგზავრო სხ-ზე**

1. სხ-ი, რომლის საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1981 წლის 1-ლი იანვრიდან, უნდა იყოს უსაფრთხოების ღვედებით აღჭურვილი, პირით წინ ან უკან მიმართული სავარძლით (სხ-ის გრძივი ღერძისადმი  $15^0$ -მდე კუთხით) საავარიო ევაკუაციაზე პასუხისმგებელი მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის.

**შენიშვნა:** უსაფრთხოების ღვედები მოიცავს სამხრე და მისაბმელ ღვედებს, რომლებით სარგებლობაც შესაძლებელია ცალცალკე.

2. მითითებული სავარძლები თავსდება საავარიო გასასვლელებთან, იატაკის დონეზე.

## **მუხლი 66. საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT) და განსაცდელში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენა**

1. სხ, რომელზეც ნებადართულია 19-ზე მეტი მგზავრის გადაყვანა, აღჭურვილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი ავტომატური ELT ან ორი ნებისმიერი ტიპის ELT, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

2. სხ, რომელზეც ნებადართულია 19-ზე მეტი მგზავრის გადაყვანა და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2008 წლის პირველი ივლისიდან, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სულ მცირე ორი ELT, რომელთაგანაც ერთი ავტომატურია; ან



ბ) სულ მცირე ერთი ELT, რომლის ფუნქციონალური შესაძლებლობა პასუხობს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** თუ ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს პასუხობს სხ-ის სხვა სისტემა, ავტომატური ELT არ მოითხოვება.

3. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევის გარდა ყველა სხ, რომელზეც ნებადართულია 19 ან ნაკლები მგზავრის გადაყვანა, აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ნებისმიერი ტიპის ELT.

4. სხ-ები, რომლებზეც ნებადართულია 19 ან ნაკლები მგზავრის გადაყვანა და რომლებზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2008 წლის პირველი ივლისიდან, აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ავტომატური ELT.

**შენიშვნა:** ELT ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის III ტომში.

5. 27 000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის სხ, რომლის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს სისტემით, რომელიც უზრუნველყოფს ავარიულ სიტუაციაში, სულ მცირე, ერთი წუთის ინტერვალით, ავტონომიურ რეჟიმში, ინფორმაციის გადაცემას, რაც მისცემს ექსპლუატანტს შესაძლებლობას დაადგინოს მისი ადგილსამყოფელი.

6. ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია სხ-ის ადგილმდებარეობაზე სააგენტოს და იმ რაიონის მებნა-შველაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციებს, სადაც არის საფრთხეში მყოფი სხ.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 5 ივნისის ბრძანება №103 - ვებგვერდი, 07.06.2018წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.*

### **მუხლი 67. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS II)**

1. ნებისმიერი ტურბინულძრავიანი, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის ან 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ უნდა აღიჭურვოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACASII).

2. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის (IV ტომის) მოთხოვნებს.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

### **მუხლი 68. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხე**

1. ნებისმიერი სხ-ი უნდა აღიჭურვოს ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის №10 დანართის IV ტომის მოთხოვნებს.

2. (ამოღებულია - 29.07.2014, №117).

3. ნებისმიერი სხ, თუ ის ასრულებს ფრენებს კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში უნდა აღიჭურვოს მონაცემების გადამცემი წყაროთი, რომელიც ბარომეტრულ სიმაღლეს გადასცემს სულ ცოტა, 7,62 მ (25 ფტ)-ის სიზუსტით.

4. S-რეჟიმის მიმღებ-მოპასუხეს უნდა მიეწოდოს მონაცემები "ჰაერში/ხმელეთზე" მდგომარეობის შესახებ, თუ სხ-ი აღჭურვილია ამ მდგომარეობის გამოვლენის ავტომატური საშუალებით.





**შენიშვნა:** მიმღებ-მოპასუხის პასუხებით C-რეჟიმში ყოველთვის გადაიცემა ბარომეტრული სიმაღლე 30,50 მ (100 ფტ)-ის ნამატით, ამოსავალი მონაცემების სიზუსტის მიუხედავად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

## **მუხლი 69. მიკროფონი**

გადასვლის ემელონზე/სრულ სიმაღლეზე დაბლა ფრენისას, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა კავშირი უნდა წარმართონ მიმართული მიკროფონის ან ლარინგოფონის მეშვეობით.

## **მუხლი 70. ტურბორეაქტიული სხ-ი. ქარცვლაზე წინასწარი გაფრთხილების სისტემა**

1. ნებისმიერი ტურბორეაქტიული, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის ან 9-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ-ი, უნდა აღიჭურვოს ქარცვლაზე წინასწარი გაფრთხილების სისტემით.

2. ქარცვლაზე წინასწარი გაფრთხილების სისტემით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პილოტისათვის მნათი და ბგერითი სიგნალის დროული გადაცემა ქარცვლაზე სხ-ს წინ, აგრეთვე - სხვა ინფორმაციის, რაც პილოტს საშუალებას მისცემს, უსაფრთხოდ დაიწყოს და განაგრძოს შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა, მეორე წრეზე წასვლა ან მიიღოს საშიშროების თავიდან ასაცილებელი ზომები. ასევე, სისტემით პილოტს უნდა ეცნობოს დასაფრენად ავტომატური შესვლის აღჭურვილობის სერტიფიცირებისას დადგენილ ზღვრებთან მიახლოება (თუ ასეთი აღჭურვილობა გამოიყენება).

## **მუხლი 71. ერთპილოტიანი სხ-ის ფრენა სფწ-ით ან ღამით**

1. ერთპილოტიანი სხ-ი სფწ-ით ან ღამით ფრენისას უნდა აღიჭურვოს:

ა) გამართული ავტოპილოტით, რომელსაც აქვს, სულ ცოტა, სიმაღლის სტაბილიზაციისა და კურსის ამორჩევის რეჟიმები;

ბ) მიმართულმიკროფონიანი ყურსაცვამით ან მსგავსი მოწყობილობით;

გ) რუკის ასახვის ისეთი საშუალებით, რითაც უზრუნველყოფილია მისი კითხვა განათების ნებისმიერ პირობებში.

2. ერთპილოტიანი სამოქალაქო სხ-ის ღამე ფრენა ნებადართულია მხოლოდ სასწავლო-საწვრთნელი მიზნით და მხოლოდ იმ აეროდრომის რაიონში, რომელიც სადღეღამისო ფრენებისთვის არის განკუთვნილი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

**მუხლი 72. დაფრენის ავტომატური მართვის სისტემებით, კოლიმატორული ინდიკატორით (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობით, ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური ხედვის სისტემით (EVS), სინთეზირებული ხედვის სისტემით (SVS) ან კომბინირებული ხედვის სისტემით (CVS) აღჭურვილი თვითმფრინავები**

„თუ სხ აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური მართვის სისტემებით, კოლიმატორული ინდიკატორით (HUD) ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური ხედვის სისტემით (EVS), სინთეზირებული ხედვის სისტემით (SVS) ან კომბინირებული ხედვის სისტემით (CVS), ან ნებისმიერი ამ სისტემების კომბინაციით ჰიბრიდული სისტემის შემადგენლობაში, მათი გამოყენება ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით ხორციელდება სააგენტოს მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე.“

**შენიშვნა:** ინფორმაცია კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) ან სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობების შესახებ, მათ შორის RTCA და EUROCAE დოკუმენტებზე მითითებები, მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.



სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## მუხლი 72<sup>1</sup>. სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)

1. სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია გამოიყენოს სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB), თუ უზრუნველყოფს სხ-ის მართვასა და საბორტო სისტემების და მოწყობილობების ფუნქციონირებას შეუფერხებლად.
2. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) სხ-ზე გამოყენების ნებართვას გასცემს სააგენტო.
3. ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ზე განათავსოს ორი ერთმანეთისაგან დამოუკიდებელი ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა და, დამატებით, ერთი ბეჭდური ეგზემპლარი ნებართვის მიღებიდან 6 თვის განმავლობაში.
4. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
5. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
6. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
7. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
8. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
9. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).
10. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

## თავი V

### კავშირისა და სანაოსნო საბორტო აღჭურვილობა

#### მუხლი 73. კავშირის აღჭურვილობა

1. სხ-ზე უნდა იყოს კავშირის ისეთი რადიოაღჭურვილობა, რომელსაც შეეძლება:

ა) ორმხრივი კავშირის დამყარება სააეროდრომო სამეთვალყურეო სამსახურთან;

ბ) ჰაერში, ნებისმიერ დროს, მიიღოს მეტეოინფორმაცია;

გ) ჰაერში, ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარება, სულ ცოტა, ერთ საავიაციო სადგურთან და სხვა იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რაც დადგენილი იქნება შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ;

დ) (ამოღებულია - 24.08.2020, №137).

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ კონკრეტული მარშრუტზე კავშირის დამყარება შესაძლებელი იქნება რადიოტალღების გავრცელების ჩვეულ პირობებში.

2. საავიაციო საავარიო სიხშირეზე (121,5 მგჰ) კავშირი ხორციელდება ამ მუხლის პირველი პუნქტით ჩამოთვლილი რადიოაღჭურვილობით.

3. ფრენის შესრულებისას, როდესაც კავშირი ხორციელდება PBC-ის გამოყენებით, რადიოკავშირის აღჭურვილობა უნდა აკმაყოფილებდეს RCP-ის სპეციფიკაციის მოთხოვნებს, რისთვისაც ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების დამატებით:

ა) სხ უნდა აღიჭურვოს კავშირის ისეთი მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენა არსებული RCP-ის სპეციფიკაციის შესაბამისად;

ბ) სხ-ის სეს-ში ან სხვა საბუთებში მითითებული RCP უნდა იყოს დამტკიცებული მწარმოებლის ან



რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.

გ) ინფორმაცია სხ-ის RCP სპეციფიკაციებზე უნდა იყოს შეტანილი MEL-ში.

**შენიშვნა:** ინფორმაციას შეიცავს „კავშირის აუცილებელი მახასიათებლების სახელმძღვანელო“ იკაოს DOC 9869, სადაც ასევე მოცემულია კავშირის სისტემებზე და RCP-ზე სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ მომზადებული საბუთების სარეკომენდაციო სია.

4. თუ დადგენილია კავშირის საჭირო მახასიათებლების ტიპის (RCP) სპეციფიკაციებით ფრენები, მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირისათვის (PBC) ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს:

- ა) სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურები;
- ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟების კვალიფიკაციის და მომზადების მოთხოვნები RCP სპეციფიკაციების შესაბამისად;
- გ) პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ ექსპლუატაციის სახეობებს;
- დ) საფრენოსნო ვარგისობის შესანარჩუნებლად ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, RCP სპეციფიკაციების შესაბამისად.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 2 ნოემბრის ბრძანება №145 - ვებგვერდი, 03.11.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

## **მუხლი 74. სანაოსნო აღჭურვილობა**

1. სხ-ზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომელიც მისცემს სხ-ს შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენა ფრენის სამუშაო გეგმის და სმმ-ს მოთხოვნების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ვფწ-ით ნაოსნობა ხორციელდება მიწისზედა ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარებით.

2. იმ რაიონში/მარშრუტზე ფრენისას, სადაც დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაცია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობისათვის (PBN) ამ მუხლის პირველი პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების გარდა, სხ-ზე უნდა იყოს:

- ა) ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რაც საშუალებას მისცემს სხ-ს ფრენა შეასრულოს დადგენილი სანაოსნო სპეციფიკაციების შესაბამისად; და
- ბ) ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობებზე, რომელიც შეესაბამება სეს-ში მოცემულ სანაოსნო სპეციფიკაციებს, ან სხვა სხ-ის დოკუმენტაციას, რომელსაც ამტკიცებს მწარმოებელი ან რეგისტრაციის სახელმწიფო.
- გ) ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობებზე, რომელიც შეესაბამება MEL-ში გათვალისწინებულ სანაოსნო სპეციფიკაციებს.

3. თუ PBN-სთვის დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაციით ფრენები, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს:

- ა) სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურები;
- ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟების კვალიფიკაციის და მომზადების მოთხოვნები მოცემული სპეციფიკაციების შესაბამისად ;



გ) პერსონალისთვის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ ექსპლუატაციის სახეობებს; და

დ) საფრენოსნო ვარგისობის შესანარჩუნებლად ტექნიკური მომსახურეობის პროცედურები, მოცემული სპეციფიკაციების შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება PBN გამოყენებისას ფრენის უსაფრთხოების რისკებს შეფასებას და მათ შემცირებას (ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად) მოცემულია იკაოს Doc 9997.

**შენიშვნა 2:** სანაოსნო ელექტრონული მონაცემების მართვა წარმოადგენს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურების განუყოფელ ნაწილს.

4. PBN<sup>o</sup> სანავიგაციო სპეციფიკაციებით ფრენებს ამტკიცებს სააგენტო ავტორიზებული მოთხოვნების (AR) საფუძველზე.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება ავტორიზებული მოთხოვნების საფუძველზე PBN სანავიგაციო სპეციფიკაციებით ფრენებს, მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Doc 9997.

5. საჰაერო სივრცის იმ მონაკვეთებზე ფრენისას, სადაც რეგიონული სანაოსნო შეთანხმებით, გათვალისწინებულია MNPS მოთხოვნები, სხ-ზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომლითაც:

ა) ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი იქნება მარშრუტის შენარჩუნების ან მისგან გადახრის უწყვეტი ინდიკაციით, სათანადო სიზუსტით ნებისმიერ წერტილში; და

ბ) სააგენტო გასცემს MNPS ფრენის ნებართვას.

**შენიშვნა:** MNPS ტექნიკური მოთხოვნები და სარგებლობის წესები მოცემულია იკაოს Doc 7030.

6. საჰაერო სივრცის გარკვეულ რაიონებში საფრენად, სადაც, რეგიონული სანაოსნო შეთანხმების საფუძველზე, 290 და 410 (ჩათვლით) ეშელონებს შორის გამოიყენება RVSM (300 მ/1000ფტ)

ა) სხ ისე უნდა იყოს აღჭურვილი, რომ უზრუნველყოს:

ა.ა) ფრენის ეშელონის კაბინაში ინდიკაცია;

ა.ბ) ეშელონის ავტომატურ რეჟიმში შენარჩუნება;

ა.გ) ეშელონიდან გადახრის გაფრთხილება (გაფრთხილების ასახვისას, ზღვრული გადახრა არ აღემატება  $\pm 90$ მ-ს (300ფტ-ს);

ა.დ) აბსოლუტური ბარომეტრული სიმაღლის ავტომატური ინდიკაცია.

ბ) სააგენტო გასცემს RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენის სპეციალურ ნებართვას;

გ) სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შეესაბამებოდეს RVSM ვერტიკალური ნაოსნობის მახასიათებლების ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს.

7. (ამოღებულია - 15.03.2021, №48).

8. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) საკონტროლო სააგენტოებისაგან (საკონტროლო პუნქტები) ანგარიშების მიღება ფარდობითი სიმაღლის მახასიათებლების შენარჩუნებაზე;



ბ) სასწრაფო მაკორექტირებელი ღონისძიებების ჩატარება, რომლებიც ეხება ცალკეულ სხ -ს, ან სხ-ის ტიპებს, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ ფარდობითი სიმაღლის შენარჩუნების მოთხოვნებს იმ საჰაერო სივრცეში ფრენისას, სადაც გამოიყენება RVSM.

9. RVSM-ის სპეციალური ნებართვის მისაღებად, ექსპლუატანტმა სხ-ის ყოველი ტიპისათვის უნდა შეამოწმოს არანაკლებ ორი სხ-ის ფარდობითი სიმაღლის შენარჩუნების მახასიათებლები, სულ მცირე, ორ წელიწადში ერთხელ, ან ყოველი სხ-ს 1000 სთ ნაფრენის შემდეგ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი პერიოდია უფრო მეტი. თუ ექსპლუატანტის სხ-ების ტიპური ჯგუფი ერთ სხ-ს შეიცავს, მისი კონტროლი ხორციელდება იმავე პერიოდში.

10. აკრძალულია საქართველოს საჰაერო სივრცეში RVSM ზონაში სხ-ის ექსპლუატაცია, თუ სხ-ს არ გააჩნია RVSM ზონაში ფრენის სპეციალური ნებართვა.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება RVSM-ის საჰაერო სივრცეში სპეციალური ფრენის ნებართვის გაცემას მოცემულია იკაოს Doc-ში 9574.

11. სხ-ზე უნდა იყოს საკმარისი სანაოსნო აღჭურვილობა, რათა ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე აღჭურვილობის ერთ-ერთი ელემენტის მტყუნებისას, მას შეეძლოს ფრენის გაგრძელება ამ მუხლის პირველი პუნქტის, შესაბამის შემთხვევებში კი ამ მუხლის მე-2, მე-5 და მე-6 პუნქტების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** RVSM გამოყენებით ფრენისთვის საჭირო სხ-ის საბორტო აღჭურვილობის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc 9574.

12. თუ იგეგმება დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში, სხ-ს უნდა ჰქონდეს ისეთი რადიოაღჭურვილობა, რომლის საშუალებითაც მიაღწევს იმ წერტილამდე, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა იქნება შესაძლებელი. ეს აღჭურვილობა იძლევა იმის საშუალებას, რომ დაფრენა განხორციელდეს ნებისმიერ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში და ნებისმიერ დაგეგმილ სათადარიგო აეროდრომებზე.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.*

## **მუხლი 74<sup>1</sup>. თვალთვალის მოწყობილობა**

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

2. იმ ფრენების შესრულებისას, როდესაც თვალთვალის მოწყობილობა უნდა შეესაბამებოდეს PBS მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, სხ აღიჭურვება:

ა) სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები RSP სპეციფიკაციის(ებით) შესაბამისად;

ბ) ინფორმაციით სხ-ის შესაბამისობის შესახებ RSP სპეციფიკაციასთან, რომელიც მოცემულია სეს-ში ან სხ-ის სხვა დოკუმენტში და დამტკიცებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

გ) ინფორმაციით სხ-ის შესაბამისობის შესახებ RSP სპეციფიკაციასთან, რომელიც ასახულია MEL.

**შენიშვნა 1:** სათვალთვალო მოწყობილობაზე ინფორმაციას შეიცავს საავიაციო თვალთვალის სახელმძღვანელო Doc 9924.

**შენიშვნა 2:** ინფორმაცია, რომელიც შეეხება მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP სპეციფიკაციებს



თვალთვალისათვის, მოცემულია კავშირისთვის საჭირო მახასიათებლების სახელმძღვანელოში Doc 9869.

3. იმ ფრენების შესრულებისას, სადაც დადგენილია PBS-ისთვის RSP-ს სპეციფიკაცია, სააგენტო უზრუნველყოფს, რომ ექსპლუატანტმა დაადგინოს და დოკუმენტალურად გააფორმოს:

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

ბ) RSP 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 სპეციფიკაციების შესაბამისად.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილ შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) კონტროლის პროგრამებიდან თვალთვალის მახასიათებლებზე მიღებული ინფორმაციის აღრიცხვა;

ბ) სასწრაფო მაკორექტირებელი ღონისძიებების ჩატარება, რომლებიც ეხება ცალკეულ სხ-ს, ან სხ-ის ტიპებს, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ RSP სპეციფიკაციების მოთხოვნებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## მუხლი 75. აღჭურვილობის დამონტაჟება

კავშირისა და ნაოსნობის აღჭურვილობა ისე უნდა დამონტაჟდეს, რომ მისი რომელიმე ელემენტის მტყუნებამ, მწყობრიდან გამოსვლამ, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირისათვის, ნავიგაციისათვის, თვალთვალისათვის ან ნებისმიერი მათი კომბინაციისათვის, არ გამოიწვიოს სხვა ისეთი ელემენტის მწყობრიდან გამოსვლა, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირისათვის, ნავიგაციისათვის ან თვალთვალისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## მუხლი 76. ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების მართვა

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

**შენიშვნა:** პროცესების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 და RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დანერგოს ისეთი პროცედურები, რითაც უზრუნველყოფილი იქნება უცვლელი ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების დროული გავრცელება ყველა იმ სხ-სათვის, ვისთვისაც ეს საჭიროა. აღნიშნულის გამოყენებაზე ნებართვას გასცემს სააგენტო.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## თავი VI

### სხ-ების ტექნიკური მომსახურება

## მუხლი 77. ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ექსპლუატანტის მოვალეობები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საჭირო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება



რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას იმ საკაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი პირობები:

- ა) თვითმფრინავი არის საფრენად ვარგის მდგომარეობაში;
  - ბ) თვითმფრინავზე არსებული საექსპლუატაციო და ავარიული აღჭურვილობა გამართულია და განლაგებულია სათანადო ადგილას ან, გაუმართაობის შემთხვევაში, ნათლად არის აღწერილი;
  - გ) თვითმფრინავს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;
  - დ) თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურება ჩატარდა და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა თვითმფრინავის გაფრენის წინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;
  - ე) თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურება შესრულებულია ამ წესის 93-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით;
2. საკაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს შესაბამისი საკაერო ხომალდის ტიპის ტექნომსახურებაზე გადამზადებული და გამოცდილების მქონე პირი ან პირთა ჯგუფი.
3. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, ამ წესის 92-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 ტექნომსახურებისას, დასაშვებია ერთჯერადი სამუშაოს შესრულების ხელშეკრულების დადება. ტექნიკური მომსახურების ხელშეკრულება უნდა მოიცავდეს შემდეგ საკითხებს:
- ა) საავიაციო ტექნიკის შესასრულებელი ტექნიკური მომსახურების სახეობები საკაერო ხომალდის ტიპ(ებ)ის და ამოსაცნობი ნიშნების მითითებით, ხოლო ძრავების ტექნომსახურებისას 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 ტექნომსახურების 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) სათანადო 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, თვითმფრინავის 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 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

## მუხლი 78. მოდიფიკაციები და რემონტები

1. საქართველოს სამოქალაქო საკაერო ხომალდების რეესტრში რეგისტრირებულ საკაერო ხომალდებზე



მოდულიზაცია/რემონტი უნდა ჩატარდეს იმ მონაცემების მიხედვით, რომელიც დამტკიცებული იქნება ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების, ან ამ სახელმწიფოს მიერ საჰაერო ხომალდის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, რომელიც საჰაერო ხომალდის მოდიფიკაციის და/ან რემონტის ჩატარებამდე უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.

2. მოდიფიკაციის ან რემონტის მონაცემების დამტკიცება უნდა მოხდეს:

ა) მნიშვნელოვანი მოდიფიკაციის ან რემონტის შემთხვევაში – საჰაერო ხომალდის ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის/საჰაერო ხომალდის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ;

ბ) უმნიშვნელო მოდიფიკაციის/რემონტის შემთხვევაში – საჰაერო ხომალდის დამპროექტებელი 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, საჰაერო ხომალდის და/ან საჰაერო ხომალდის კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.

4. საჰაერო ხომალდის მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა შესრულდეს საჰაერო ხომალდის 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 საჰაერო ხომალდის მესაკუთრის/ექსპლუატანტის მიერ და ასევე უნდა წარედგინოს სააგენტოს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

## **მუხლი 79. თვითმფრინავის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების ამოცანები**

ექსპლუატანტმა თვითმფრინავის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნებისათვის უნდა უზრუნველყოს:

ა) გაფრენისწინა შემოწმება;

ბ) თვითმფრინავის 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) თვითმფრინავის ტიპის სერტიფიკატის გამცემი სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული საფრენად ვარგისობის დირექტივების შესრულება;

ვ) საექსპლუატაციო დირექტივის შესრულება, რომელიც გავლენას ახდენს თვითმფრინავის ფრენის ვარგისობაზე;

ზ) სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული ფრენის ვარგისობის მოთხოვნები;

თ) სააგენტოს მიერ უსაფრთხოების პრობლემაასთან დაკავშირებით დაუყოვნებლივი მოქმედების მოთხოვნის შესრულება;

ი) თვითმფრინავზე რემონტების და მოდიფიკაციების შესრულება ამ წესის 78-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად;

კ) არასავალდებულო მოდიფიკაციებისა და/ან შემოწმებების წესის ჩამოყალიბება;

ლ) შესრულებული ტექნომსახურების შემდეგ თვითმფრინავის საფრენოსნო გამოცდა საჭიროებისას;

მ) თვითმფრინავის აწონვა და გაწონასწორების გაანგარიშება არანაკლებ 4 წლის ინტერვალით. ამ აწონვის ანგარიშების სააგენტოში წარდგენა;

ნ) თვითმფრინავზე ჩატარებული ყველა ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების შემდეგი მონაცემების აღრიცხვა:

ნ.ა) თვითმფრინავის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ტექნომსახურების შესახებ ყველა დეტალური ჩანაწერი. აღნიშნული ჩანაწერები ინახება შესაბამისი ინფორმაციის ახლით ჩანაცვლებამდე, მაგრამ თვითმფრინავის ან კომპონენტის ტექნომსახურების შემდეგ ექსპლუატაციაში დაშვებიდან არაუგვიანეს 36 თვისა;

ნ.ბ) თვითმფრინავის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი





კომპონენტის ნაფრენის საერთო დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები), რომელიც ინახება თვითმფრინავის 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) თვითმფრინავის მიმდინარე მდგომარეობის ტექნომსახურების პროგრამასთან შესაბამისობის მონაცემები. ჩანაწერები ამ შესაბამისობის შესახებ უნდა ინახებოდეს, ვიდრე თვითმფრინავზე არ ჩატარდება რეგლამენტით გათვალისწინებული ეკვივალენტური გეგმური ტექნომსახურება;

ნ.ე) თვითმფრინავისა და მასზე დამონტაჟებული კომპონენტებისათვის გამოქვეყნებული საფრენისად ვარგისობის დირექტივების მიმდინარე მდგომარეობა, თვითმფრინავის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;

ნ.ვ) თვითმფრინავზე 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) თვითმფრინავის სხვა ექსპლუატანტისთვის გადაცემის ან მისი ექსპლუატაციის შეწყვეტისას, თვითმფრინავების ჩანაწერების გადაცემა თვითმფრინავის ახალი ექსპლუატანტის ან მესაკუთრისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

## თავი VII

### საფრენოსნო ეკიპაჟი

#### მუხლი 80. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა

1. სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა უნდა შეესაბამებოდეს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს მოთხოვნებს. ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ ამას მოითხოვს სხ-ის ტიპი, ფრენის მიზნები (დანიშნულება) და ფრენის ხანგრძლივობა იმ აეროდრომამდე, სადაც უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრების შეცვლა.

2. სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობა უნდა ითვალისწინებდეს ერთ წევრს მაინც, რომელსაც აქვს სხ-ის რადიოგადამცემი აღჭურვილობის ექსპლუატაციის უფლება სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი მოწმობის საფუძველზე.

3. თუ სხ-ის კონსტრუქცია ითვალისწინებს ბორტინჟინრისათვის განკუთვნილ(ცალკეულ) სამუშაო ადგილს, ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი ბორტინჟინერი მაინც, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ბორტინჟინრის მოვალეობას ითავსებს ეკიპაჟის სხვა წევრი, რომელსაც გააჩნია ბორტინჟინრის მოწმობა.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტების მიერ განხორციელებული ნაოსნობა, თავიანთი პირდაპირი მოვალეობის შესრულების გამო, ფრენის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, ვერ იქნება საკმარის დონეზე, სააგენტოს გადაწყვეტილებით სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი წევრი მაინც, რომელსაც გააჩნია აერნაოსნის მოწმობა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

#### მუხლი 81. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ის ტიპიდან გამომდინარე, განსაზღვროს საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის ფუნქციები და მოვალეობები, ავარიულ სიტუაციაში ან ისეთ სიტუაციაში, როდესაც საჭირო არის სხ-დან ხალხის ავარიული ევაკუაცია.



2. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი მომზადების პროგრამა, რომელიც არეგულირებს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის, წელიწადში ერთხელ: ფუნქციების და მოვალეობების შესწავლას, სხ-ის ბორტზე არსებული ყველა საავარიო-სამაშველო საშუალებების გამოყენების მეთოდების შესწავლას და სხ-იდან ხალხის ავარიული ევაკუაციის ტრენინგებს.

## **მუხლი 82. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა**

1. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს 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.

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

ა) პირველადი მომზადებას;

ბ) განმეორებით მომზადებას, რომლის დროსაც:

ბ.ა) ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა უნდა გაიაროს ყოველწლიური საფრენოსნო და მიწისზედა მომზადების პერიოდული სწავლება მის მიერ ექსპლუატირებული სხ-ის ტიპის შესაბამისად, საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის განლაგებისა და გამოყენების ჩათვლით;

ბ.ბ) ეკიპაჟის თითოეული წევრი პერიოდულად უნდა მოწმდებოდეს სტანდარტული, არასტანდარტული და ავარიული პროცედურების კვალიფიციურად შესრულებაში.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.FC.230).

გ) გადამზადებას, დამოუკიდებელი ფრენების დაწყებამდე სხ-ის ტიპიდან ტიპზე ან სხვა კომპანიაში გადასვლისას, ექსპლუატანტის გადამზადების სასწავლო კურსი უნდა მოიცავდეს საჰაერო ხომალდის აღჭურვილობის სწავლებას, ეკიპაჟის წევრის ფუნქციების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.FC.220).

დ) კვალიფიკაციის ამაღლებასთან დაკავშირებით მომზადებას;

ე) ფრენებიდან შესვენების შემდეგ მომზადებას;

ვ) გაცნობით მომზადებას;

ზ) სხ-ის მეთაურის მომზადება მარჯვენა სავარძლიდან ფრენისთვის;

თ) განსხვავებების შესწავლას;

ი) მომზადებას ფრენის უსაფრთხოების საკითხებში;

კ) მომზადებას უშიშროების საკითხებში;

ლ) CRM-ის მომზადებას;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (ORO.FC.115; GM1 ORO.FC.115; GM4 ORO.FC.115; GM6 ORO.FC.115).

მ) საავარიო-სამაშველო მომზადებას;

ნ) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის მომზადებას.

3. პროგრამა უნდა შეიცავდეს:

ა) მასწავლებლების, ინსტრუქტორების, სახმელეთო და საფრენოსნო ტრენინგის საშუალებებს (საწაფების ყველა სახეობა და კომპიუტერზე ბაზირებული ტრენინგის ჩათვლით - CBT) და სასწავლო



მასალას, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

ბ) საფრენოსნო შემადგენლობის მიწისზედა და საფრენოსნო მომზადების საკითხებს კონკრეტული სხ-ის ტიპ(ებ)ის შესაბამისად.

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

დ) სივრცობრივი მდგომარეობის დაკარგვის თავიდან აცილების და ამ მდგომარეობიდან გამოსვლის თეორიულ და პრაქტიკულ სწავლებას იკაოს DOC 10011-ის შესაბამისად;

ე) საკითხებს, რომლის 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;

ვ) სწავლების პროცედურებს, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს თავისი ფუნქცია და ამ ფუნქციის კავშირი ეკიპაჟის სხვა წევრების ფუნქციებთან არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში;

ზ) სწავლების და განმეორებითი მომზადების პერიოდულობას სააგენტოს მიერ დადგენილ ვადებში და მომზადების შეფასებას.

**შენიშვნა 1:** საფრენოსნო მომზადება შეიძლება ჩატარდეს იმ საწაფზე, რომელზეც შესაძლებელია ფრენის იმიტირება და რომელიც სერტიფიცირებულია/აღიარებულია ამ მიზნებისთვის სააგენტოს მიერ.

**შენიშვნა 2:** განმეორებითი მომზადების (ტრენინგის) მოცულობა, შეიძლება იყოს შეცვლილი ან არ იყოს ისეთივე სრული, როგორც პირველადი მომზადების პროგრამა კონკრეტულ ტიპზე.

**შენიშვნა 3:** პერიოდული მიწისზედა მომზადება შეიძლება ჩატარდეს კურსების და წერილობითი გამოცდების სახით, ან სააგენტოსთან შეთანხმებული სხვა მეთოდით.

**შენიშვნა 4:** სახიფათო ტვირთების გადატანასთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში და იკაოს დოკუმენტში DOC-9284.

**შენიშვნა 5:** ადამიანის შესაძლებლობებთან, ადამიანურ ფაქტორთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია „ადამიანური ფაქტორის შესწავლის სახელმძღვანელოში“ (იკაოს DOC-9683).

**შენიშვნა: 6.** ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS, ტომი I (იკაოს DOC-8168). ვფწ და სფწ სქემების შედგენისათვის საჭირო კრიტერიები მოცემულია PANS-OPS, ტომი II (იკაოს DOC-8168).

**შენიშვნა: 7.** საფრენოსნო ეკიპაჟების მოსამზადებელი პროგრამების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში – DOC 10153.

**შენიშვნა: 8.** საკვალიფიკაციო შეფასების სახელმძღვანელო მოცემულია იკაოს DOC-9868 მე-2 თავში.

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

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

ბ) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე, გარკვეული პერიოდის შუალედებში ტარდებოდა მზადყოფნის შემოწმებები ამ წესის 87-ე მუხლის თანახმად.

5. აკრძალულია, არასტანდარტული ან ავარიული სიტუაციის იმიტაცია, როდესაც სხ-ის ბორტზე არის



მგზავრები ან ტვირთი.

6. ექსპლუატანტი ადგენს განსხვავებებს მის ექსპლუატაციაში არსებულ საჰაერო ხომალდებსა და გამოსაყენებელ საწაფებს შორის და შეიმუშავებს ამ განსხვავებების დაფარვის მეთოდებს.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია 965/2012 EU რეგულაციაში (ORO.FC.145 (d); AMC1 ORO.FC.145 (d)).

7. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება ხორციელდება სერტიფიცირებულ/ალიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მომზადების პროგრამა და დოკუმენტაცია შეესაბამებოდეს ექსპლუატანტის შესაბამის პროგრამას და დოკუმენტებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 19 ოქტომბრის ბრძანება №169 - ვებგვერდი, 20.10.2017წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 7 ნოემბრის ბრძანება №176 - ვებგვერდი, 08.11.2017წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 დეკემბრის ბრძანება №298 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 28 აპრილის ბრძანება №98 - ვებგვერდი, 02.05.2022წ.

### **მუხლი 83. საფრენოსნო ეკიპაჟების კვალიფიკაცია**

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

### **მუხლი 84. ხმ-ის და მეორე პილოტის გამოცდილების გათვალისწინება**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი არ არის უფლებამოსილი განახორციელოს კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ შეუსრულებია სულ ცოტა სამი აფრენა და დაფრენა ამავე ტიპის სხ-ზე, ან ამ ტიპის სხ-ის საწაფზე. განსაკუთრებულ შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია დაუშვას ამ წესიდან გამონაკლისი, თუ ხორციელდება ერთჯერადი ფრენა საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების მიზნით და მგზავრის გარეშე.

2. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს არ შეუსრულებია ფრენა კონკრეტული სხ-ის ტიპზე 90 დღიდან ერთ წლამდე პერიოდში, იგი ვალდებულია გაიაროს მომზადება საავიაციო კანონმდებლობის, საფრენოსნო საბუთების, სეს-ის შესწავლის მიზნით და საფრენოსნო მომზადება ოთხი ფრენის ოდენობით.

3. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს არ შეუსრულებია ფრენა კონკრეტული სხ-ის ტიპზე ერთიდან სამ წლამდე პერიოდში, იგი ვალდებულია გაიაროს ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი კვალიფიკაციის აღდგენითი (conversion) კურსი.

4. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს არ შეუსრულებია ფრენა კონკრეტული სხ-ის ტიპზე სამ წელზე მეტი ხნის განმავლობაში, იგი ვალდებულია გაიაროს მომზადება საავიაციო კანონმდებლობის, საფრენოსნო საბუთების შესწავლის მიზნით, ასევე თეორიული და საფრენოსნო მომზადება ახალ ტექნიკაზე გადამზადების და მწყობრში შეყვანის პროგრამით.

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს, რომელიც დაშვებულია სხ-ის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე, ან სხვადასხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო მახასიათებლები, ეკრძალება კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ შეუსრულებია ფრენა ამავე ტიპის სხ-ის, ან მისი მოდიფიკაციის, ან შესაბამისი ტიპის საწაფზე.

6. ექსპლუატანტი განსაზღვრავს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ფრენაზე დაშვების პროცედურებს სხ-ის ტიპების და მოდიფიკაციების განსხვავებების გათვალისწინებით და წარუდგენს სააგენტოს



## დასამტკიცებლად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 21 ოქტომბრის ბრძანება №168 - ვებგვერდი, 22.10.2015წ.

### **მუხლი 85. ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი პილოტის გამოცდილება**

1. პილოტს ეკრძალება შეასრულოს შემცვლელი პილოტის მოვალეობა, ფრენის კრეისერულ ეტაპზე, სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე და მოდიფიკაციაზე, თუ მას ბოლო 90 დღის განმავლობაში:

ა) ამ ტიპის სხ-ზე, ფრენის კრეისერულ ეტაპზე არ შეუსრულებია, ხმ-ის, მეორე პილოტის ან შემცვლელი პილოტის მოვალეობა; ან

ბ) საფრენოსნო ოსტატობის შენარჩუნების მიზნით, ამ ტიპის სხ-ზე ან საწაფზე არ გაუვლია ვარჯიში, ფრენის კრეისერული ეტაპზე: სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედების გათვალისწინებით და პრაქტიკულად არ შეუსრულებია დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პროცედურები, თუნდაც არააქტიური პილოტის რანგში.

2. თუ შემცვლელი პილოტი დაშვებულია სხ-ის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე ან სხვადასხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლებით, ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები ვრცელდება ანალოგიურად, შესაბამის სხ-ის ტიპზე და მოდიფიკაციაზე.

### **მუხლი 86. კონკრეტულ მარშრუტებზე და აეროდრომებზე ფრენებისათვის ხმ-ის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები**

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

2. ექსპლუატანტი დარწმუნებული უნდა იყოს, რომ პილოტმა სათანადო დონეზე იცის:

ა) დაგეგმილი მარშრუტი და დანიშნულების აეროდრომი, 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, მათ შორის შორეული ნავიგაციის წესები.

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 აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის, დაფრენისა, მოსაცდელი არეალების და აფრენის შემდეგი სქემები და პროცედურები.

**შენიშვნა:** დასაფრენად შევლისათვის, დაფრენის უზრუნველყოფისათვის არსებული საშუალებების, აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, მოსაცდელი არეალების და აფრენის შემდეგი სქემების და პროცედურების ცოდნა შეიძლება დემონსტრირებული იყოს, ამ მიზნებისათვის განკუთვნილ შესაბამის საწაფზე.



3. ხმ-მა უნდა განახორციელოს დასაფრენად შესვლა და დაფრენა მარშრუტზე დაფრენისათვის დაგეგმილ ყველა აეროდრომზე, იმ შემთხვევაში, როდესაც საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში, ეკიპაჟის წევრის ან დამკვირვებელი პილოტის რანგში იმყოფება პილოტი (ხმ), რომელსაც გავლილი აქვს ამ აეროდრომზე დაფრენისათვის სათანადო მომზადება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) აეროდრომზე დასაფრენად შემოსვლა ხორციელდება ნავიგაციის თვალსაზრისით არა რთულ რელიეფის პირობებში; როდესაც სფწ-ით დასაფრენად შესვლის სქემა, ანალოგიურია იმის, რომელსაც პილოტი კარგად იცნობს; როდესაც დაფრენა ხორციელდება სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ჩვეულებრივ საექსპლუატაციო მინიმუმებით ან როდესაც არსებობს გონივრული გარანტია, რომ აეროდრომზე დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შესაძლებელია ვფწ-ის პირობებში; ან

ბ) დასაფრენად დაშვების დაწყებითი ეტაპი ხორციელდება დღისით, ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში; ან

გ) ხმ მომზადებულია ამ აეროდრომზე დაფრენისთვის, რელიეფის გრაფიკული გამოსახულების გამოყენებით; ან

დ) დანიშნულების აეროდრომი მდებარეობს იმ აეროდრომების მახლობლად, რომელზეც ხმ-ს შეზღუდვების გარეშე შეუძლია განახორციელოს დაფრენა.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია 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 აეროდრომებზე, სადაც ფრენების უსაფრთხო წარმოებისათვის, აუცილებელია განსაკუთრებული უნარი და ცოდნა.

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

### **მუხლი 87. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმებები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს პილოტირების ტექნიკის და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების საკვალიფიკაციო შემოწმება, რათა გამოავლინოს პილოტების კონკრეტული ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ზე ფრენისთვის მზადყოფნა. თუ ფრენები ხორციელდება სფწ-ით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს იმის დემონსტრირება, რომ პილოტი იცავს ამ წესებით ფრენის ნორმებს. შემოწმებების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ უფროს პილოტ-ინსპექტორს (ინსტრუქტორს), ან სააგენტოს წარმომადგენელ შემოწმებელს. ასეთი სახის შემოწმებები უნდა ჩატარდეს წელიწადში ორჯერ, ამასთან, შემოწმებებს შორის პერიოდი არ უნდა იყოს ოთხ თვეზე ნაკლები.

**შენიშვნა:** შემოწმებების ჩატარებისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს საწაფი, თუ ის სერტიფიცირებული ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ და განკუთვნილია ამ მიზნებისათვის.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა 12 თვეში ერთხელ გაიაროს სამარშრუტო შემოწმება ფშს-ში აღწერილი მოთხოვნების შესაბამისად. შემოწმების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ ხომალდის მეთაურ-შემმოწმებელს (LTC). თუ სხ-ზე გათვალისწინებულია დამკვირვებლის სავარძელი შემოწმება უნდა ჩატარდეს დამკვირვებლის სავარძლიდან.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია EU რეგულაციაში 965/2012 (AMC1 ORO.FC.230).



3. თუ სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები დაშვებულია სხ-ის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე ან სხვადასხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლები, ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად ვრცელდება სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 19 ოქტომბრის ბრძანება №169 - ვებგვერდი, 20.10.2017წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 88. ერთპილოტიანი სხ-ბის სახელსაწყო ფრენის წესები (სფწ) ან ღამის ფრენები**

1. ხმ უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ერთპილოტიან სხ-ზე, სფწ-ით ან ღამის ფრენებზე დაიშვება ხმ, თუ მას ამავე კლასის სხ-ზე აქვს ნაფრენი არანაკლებ 50სთ, მათ შორის არანაკლებ 10 სთ ხმ-ის რანგში.

ბ) სფწ-თ ფრენებზე დაიშვება ხმ, თუ მას ამავე კლასის სხ-ზე სფწ-თ ნაფრენი აქვს არანაკლებ 25სთ, რომელიც შეიძლება იყოს ა) პუნქტში მითითებულ 50 სთ-ის შემადგენელი ნაწილი.

გ) ღამის ფრენებზე დაიშვება ხმ, თუ მას უკვე შესრულებული აქვს ღამის ფრენები, არანაკლებ 15 სთ, რომელიც შეიძლება იყოს ა) პუნქტში მითითებულ 50 სთ-ის შემადგენელი ნაწილი.

დ) უნდა ჰქონდეს ერთპილოტიან სხ-ზე სფწ-ით ფრენის შემდეგი გამოცდილება:

დ.ა) შესაბამისი კლასის სხ-ზე, ბოლო 90 დღის განმავლობაში, მართვის ერთპილოტიან რეჟიმში სფწ-ით შესრულებული არანაკლებ 5 ფრენა, მათ შორის, ხელსაწყოებით დასაფრენად გახორციელებული 3 შესვლა.

დ.ბ) ასეთივე სხ-ზე, ბოლო 90 დღის განმავლობაში, ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის პროცესში ჩატარებული შემოწმება.

ე) ბოლო 90 დღის განმავლობაში, სხ-ის მართვის ერთპილოტიან რეჟიმში, ღამის პირობებში უნდა ჰქონდეს შესრულებული, არანაკლებ 3 აფრენა და დაფრენა, შესაბამისი კლასის სხ-ზე.

ვ) გავლილი უნდა ჰქონდეს მომზადების პროგრამა, დამატებით მოიცავს შემდეგ საკითხებს: მგზავრობისათვის ინსტრუქტაჟის ჩატარებას ავარიული ევაკუაციის შემთხვევაში, ავტოპილოტის გამოყენების წესები და საფრენოსნო დოკუმენტაციის გამოყენების გამარტივებული მეთოდი.

2. ხომალდის მეთაურმა, ამ წესის 82-ე და 87-ე მუხლების მოთხოვნების თანახმად, უნდა გაიაროს პირველადი და პერიოდული (განმეორებითი) მომზადებები, პროფესიონალური შემოწმებები, მართვის ერთპილოტიან რეჟიმში, შესაბამისი ტიპის ან კლასის სხ-ზე.

## **მუხლი 89. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების აღჭურვილობა**

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

### **თავი VIII**

#### **ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი**

**მუხლი 90. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**



1. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი, რომელიც თავის ფუნქციებს ასრულებს ფრენების წარმოებაზე თვალყურისა და კონტროლის დამტკიცებული მეთოდით, უნდა ფლობდეს სააგენტოს მიერ გაცემულ მოწმობას.

2. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს შეუძლია შეასრულოს თავისი ფუნქციები მოწმობის გარეშე, იმ შემთხვევაში, თუ ის მომზადებულია ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების მოთხოვნების შესაბამისად და თავის ფუნქციებს ასრულებს სერტიფიცირებული სპეციალისტის მეთვალყურეობის ქვეშ.

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

ა) წარმატებით არ აქვს გავლილი ექსპლუატანტის სპეციალიზირებული სასწავლო კურსი;

**შენიშვნა:** ასეთი სასწავლო კურსის სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს სწავლების სახელმძღვანელო იკაოს 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 სხ-ის 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 დაუდასტურებს ცოდნას:

გ.ა) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს;

გ.ბ) გამოსაყენებელი საბორტო რადიოაღჭურვილობის;

გ.გ) გამოსაყენებელი საბორტო სანავიგაციო აღჭურვილობის.

დ) ექსპლუატანტს არ დაუდასტურა 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 რადიოაღჭურვილობის მიერ რადიოსიგნალის მიღებაზე;

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

დ.დ) სხ-ების დატვირთვის ინსტრუქციაზე.

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

ვ) ექსპლუატანტს არ დაუდასტურა თავისი ვალდებულებების შესრულების უნარი.

4. სამუშაოზე დაშვებული ფრენის მომზადების სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი 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 იკაოს DOC 9683.





5. თუ 12 თვის განმავლობაში ფრენის მომზადების სპეციალისტს/დისპეტჩერს არ შეუსრულებია თავისი მოვალეობები, არ დაიშვება სამუშაოდ, სანამ არ დაკმაყოფილდება ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნები.

6. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერის მომზადების ინსტრუქტორისათვის მინიმალური გამოცდილების და კვალიფიკაციის მოთხოვნები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## თავი IX

### სახელმძღვანელოები, საბორტო ჟურნალები, საადრიცხვო საბუთები

#### მუხლი 91. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მოთხოვნებით გათვალისწინებულ ინფორმაციას.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სეს-ში შეიტანოს ცვლილებები, რომელიც დამტკიცებულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

#### მუხლი 92. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და სააგენტოსთან შეათანხმოს ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, რომლითაც იხელმძღვანელებს საჰაერო ხომალდების 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 ჩამონათვალი, 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 საჰაერო ხომალდების მონაცემები;

გ) ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს მიხედვით ტექნიკური მომსახურების შესრულებაზე პასუხისმგებელ პირთა სია და მათი უფლება-მოვალეობები. ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის სტრუქტურა;

დ) ტექნომომსახურების მართვის უზრუნველყოფაში ცვლილებების შეტანის შესახებ სააგენტოში შეტყობინების წესი. სახელმძღვანელოში ცვლილებების შეტანის პროცედურა;

ე) ექსპლუატანტსა და ტექნიკური მომსახურების საწარმოს შორის ადმინისტრაციული საკითხების მოგვარება;

ვ) მითითებები, ექსპლუატაციაში მყოფი ყოველი თვითმფრინავის ტიპის ტექნომომსახურების პროგრამისათვის;

ზ) თვითმფრინავზე გამოვლენილი გაუმართაობების რეგისტრაციის და აღმოფხვრის უზრუნველყოფის პროცედურების აღწერა. თვითმფრინავის საბორტო ჟურნალის გამოყენება და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის(MEL) მომზადება და გამოყენება;

თ) ექსპლუატანტის მიერ თვითმფრინავის ტექნიკური მონაცემების შეგროვების და შენახვის მეთოდების აღწერა, რომლის საფუძველზეც ხდება თვითმფრინავის შემდეგი მონაცემების (რესურსები და სხვა) კონტროლი და აღრიცხვა:

თ.ა) სხ-ის 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) თვითმფრინავზე და მის კომპონენტებზე ჩატარებული მოდიფიკაციისა და რემონტების შესაბამისი მონაცემები;

თ.დ) თვითმფრინავის 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) თვითმფრინავის მიმდინარე სტატუსი ტექნომსახურების პროგრამის შესაბამისად;

თ.ვ) დეტალური ჩანაწერები, რომლითაც დასტურდება ტექნიკური მომსახურების შემდეგ თვითმფრინავის ექსპლუატაციაში დაშვებისათვის აუცილებელი მოთხოვნების დაკმაყოფილება;

ი) თვითმფრინავის ტექნომსახურების პროგრამ(ებ)ის გამოყენების და ეფექტურობის ანალიზის და ზედამხედველობის სისტემის აღწერა. ტექნომსახურების 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) თვითმფრინავზე ჩასატარებელი რემონტებისა და მოდიფიკაციების მომზადების, დამტკიცების და ჩატარების უზრუნველყოფის პროცედურები, მათ შორის, არასავალდებულო მოდიფიკაციების შესრულების წესი;

მ) 5700კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასით სერტიფიცირებული თვითმფრინავების ექსპლუატაციის შემთხვევაში:

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

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

მ.გ) სხ-ის 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 სააგენტოს შეტყობინების პროცედურების აღწერა;

ო) საავიაციო ტექნიკაზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების ექსპლუატაციაში დაშვების პროცედურა;

პ) პროცედურების აღწერა, რომლებიც დაადასტურებენ თვითმფრინავზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების შესაბამისობას სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექნომსახურების 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 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

### მუხლი 93. ტექნიკური მომსახურების პროგრამა

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



„საავიაციო 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 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 11 აპრილის ბრძანება №45 - ვებგვერდი, 11.04.2016წ.

## **მუხლი 94. 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 95. საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის აღრიცხვა**

ექსპლუატანტი ვალდებულია ჰქონდეს საერთაშორისო ფრენებზე დაკავებული სხ-ის საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის დაწვრილებითი ჩამონათვალი ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისათვის შესატყობინებლად. ინფორმაციაში უნდა მიეთითოს: სამაშველო ტივების, სასიგნალო რაკეტების რაოდენობა, ფერი, ტიპი, საავარიო-სამედიცინო საშუალებების აღწერა, წყლის მარაგის ოდენობა, აგრეთვე, მობილური საავარიო რადიოაღჭურვილობის ტიპი და სიხშირეები.

## **მუხლი 96. 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.

## თავი X

### მომსახურე ეკიპაჟი

#### მუხლი 97. მომსახურე ეკიპაჟის მინიმალური რაოდენობა

ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ-ზე (სხ-ზე მგზავრის არსებობის შემთხვევაში) ყოველ 50 სამგზავრო ადგილზე მინიმუმ ერთი ბორტგამყოლი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ავარიულ სიტუაციაში ან სიტუაციაში, როდესაც აუცილებელია მგზავრების უსაფრთხო და სწრაფი ევაკუაცია, მათი მოვალეობების შეუფრხებელი შესრულება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

#### მუხლი 98. მომსახურე ეკიპაჟის წევრების განლაგება ავარიული ევაკუაციის დროს

მომსახურე ეკიპაჟის წევრი, რომლის მოვალეობაშიც შედის ავარიული ევაკუაციის შემთხვევებში მოქმედება, ვალდებულია აფრენა-დაფრენის პროცესში დაიკავოს ადგილი ამ წესის 65-ე მუხლით დადგენილი წესით ან ხომალდის მეთაურის მითითებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

#### მუხლი 99. მომსახურე ეკიპაჟის წევრის უსაფრთხოება ფრენის დროს

ავრენა-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.** ზემოთ ხსენებული არ გამორიცხავს, რომ ხმ-ს შეუძლია მისცეს მითითება მომსახურე ეკიპაჟს, შეიკრას მხოლოდ უსაფრთხოების ღვედები ნებისმიერ დროს, გარდა აფრენა-დაფრენის ეტაპისა.

#### მუხლი 100. მომსახურე ეკიპაჟის მომზადება

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომზადება უნდა გაიაროს მომსახურე ეკიპაჟის ყველა წევრმა სამუშაოდ დაშვებამდე.

2. ბორტგამყოლებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ პერიოდული მომზადება, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ:

ა) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს ავარიული სიტუაციის ან ევაკუაციის დროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალეობების კვალიფიციურად შესრულება;

ბ) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის გამოყენება (როგორც არის: სამაშველო ჟილეტები, სამაშველო ტივი, გასაბერი ტრაპი, საავარიო გასასვლელები, გადასატანი ცეცხლსაქრობი, ჟანგბადის მიწოდების აღჭურვილობა, პირველადი დახმარების ნაკრები და ელექტრო დეფიბრილიატორი);

გ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს ჟანგბადის უკმარისობის გავლენა ორგანიზმზე დეკომპრესიის შემთხვევაში იმ საჭაერო ხომალდებზე, რომლებიც დაფრინავენ 3000 მეტრის (10000 ფუტი) სიმაღლეზე და უფრო მაღლა;

დ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს მომსახურე ეკიპაჟის სხვა წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში, რათა შეძლოს დროულად შეასრულოს შესაბამისი ქმედებები მათი მოვალეობების შესრულების დროს;



ე) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს სახიფათო ტვირთების ის სახეობები, რომლების გადაზიდვა დაშვებულია ან არ არის დაშვებული სამგზავრო სალონში;

ვ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს ადამიანის შესაძლებლობები, რომელიც დაკავშირებულია ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან სამგზავრო სალონში, ბორტგამყოლების და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების კოორდინაციის ჩათვლით.

**შენიშვნა 1:** სახიფათო ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული ბორტგამყოლთა მომზადების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში "სახიფათო ტვირთების უსაფრთხო გადაზიდვა საჰაერო გზით" და "სახიფათო ტვირთების საჰაერო გზით უსაფრთხო გადაზიდვის ტექნიკური ინსტრუქცია" (Doc. 9284).

**შენიშვნა 2:** საკითხები, რომელიც ეხება ბორტგამყოლის მომზადების პროგრამის შემუშავებას და ითვალისწინებს ადამიანურ ფაქტორსა და შესაძლებლობებს, მოცემულია იკაოს ბორტგამყოლთა უსაფრთხოების მომზადების პროგრამის სახელმძღვანელოში (Doc. 10002).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## **მუხლი 101. მომსახურე ეკიპაჟის სახელმძღვანელო**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს მომსახურე ეკიპაჟის სახელმძღვანელო, რომელიც განკუთვნილია მომსახურე ეკიპაჟის მოვალეობების შესრულებისათვის. სახელმძღვანელო, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სახელმძღვანელოს ეგზემპლარი, ნებისმიერი ცვლილებებით და/ან დამატებებით წარუდგინოს სააგენტოს, განხილვის, შეთანხმების და საჭიროებისას დამტკიცების მიზნით.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელოს სტრუქტურის და შინაარსის მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების მე-5 დანართში.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს მომსახურე ეკიპაჟის ყოველი წევრი პირადი სახელმძღვანელოთი. სახელმძღვანელო უნდა იდოს ყოველ რეისზე და იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი ნებისმიერი ბორტგამყოლისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.

## **თავი XI**

### **საავიაციო უშიშროება**

## **მუხლი 102. შიდა კომერციული ფრენები**

ამ თავით დადგენილი მოთხოვნები ვრცელდება შიდა კომერციულ საჰაერო გადაზიდვებზეც.

## **მუხლი 103. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის უშიშროება**

1. თუ სხ-ზე გათვალისწინებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის კარი, იგი აღჭურვილი უნდა იყოს ჩამკეტი მოწყობილობით. სხ-ის ბორტზე გათვალისწინებული უნდა იყოს საშუალებები, რომლის მეშვეობითაც სამგზავრო სალონში საექვო ქმედების ან უშიშროების ნორმების დარღვევის შემთხვევაში ბორტგამყოლს ექნება საფრენოსნო ეკიპაჟის ინფორმირების შესაძლებლობა.

2. საჰაერო ხომალდი აღჭურვილი უნდა იყოს კაბინის კარით, რომელიც გაუძლებს ცეცხლსასროლი იარაღის ტყვიებს და ხელყუმბარის ნამსხვრევებს, ასევე, გამორიცხავს გარეშე პირის ძალადობრივ შეჭრას კაბინაში. ამასთან, კაბინის კარი უნდა იღებოდეს და იკეტებოდეს პილოტების სამუშაო



ადგილებიდან, თუ სხ-ს გააჩნია:

ა) 54 500კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასა ან

ბ) 45 500კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასა, 19-ზე მეტი მგზავრის ტევადობით, ან

გ) 60-ზე მეტი მგზავრის ტევადობა.

3. (ამოღებულია - 24.08.2020, №137).

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

#### **მუხლი 104. სხ-ის შემოწმების საკონტროლო ბარათი**

1. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს სხ-ის გაფრენისწინა შემოწმების საკონტროლო ბარათის არსებობა, რომლის მიხედვითაც ხორციელდება საჰაერო ხომალდის შემოწმება გაფრენის წინ. ასევე სხ-ზე უნდა იყოს შემოწმების საკონტროლო ბარათი, რომლის მიხედვითაც, მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების შესახებ ინფორმაციის არსებობის შემთხვევაში, განხორციელდება სხ-ის შემოწმება ხმელეთზე/ჰაერში, იარაღის, ასაფეთქებლების და სხვა სახიფათო საგნებისა და ნივთიერებების აღმოჩენის მიზნით.

2. შემოწმების საკონტროლო ბარათს თან უნდა ერთოდეს სახელმძღვანელო მასალა, ეკიპაჟის მიერ ასაფეთქებელი მოწყობილობის ან სხვა საეჭვო საგნების აღმოჩენისას განსახორციელებელი მოქმედებების შესახებ და ინფორმაცია სხ-ზე აღმოჩენილი ასაფეთქებელი მოწყობილობის განთავსების ოპტიმალური ადგილის შესახებ.

3. შემოწმების საკონტროლო ბარათი და გაფრენისწინა შემოწმების საკონტროლო ბარათი შედგენილი უნდა იყოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 3 ივლისის №109 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით შემოწმების, მათ შორის გაფრენისწინა შემოწმების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

#### **მუხლი 105. მომზადების პროგრამა**

1. ექსპლუატანტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა მოიცავდეს საავიაციო უშიშროების სფეროში პერსონალის მომზადების საკითხებს, რომლის მიხედვითაც განხორციელდება მომზადება.

2. ავიასპეციალისტს ეკრძალება მოვალეობების შესრულება, ექსპლუატანტს კი მისი საფრენოსნო ეკიპაჟის ან მომსახურე ეკიპაჟის წევრად და სხ-ის ტექნიკური და საინჟინრო მომსახურებისათვის სამუშაოდ დაშვება, თუ მან არ გაიარა მისთვის განკუთვნილი საავიაციო უშიშროების მომზადების კურსი.

3. ექსპლუატანტის პერსონალის მომზადება უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 20 სექტემბრის №125 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების საკითხებში მომზადების პროგრამის“ მოთხოვნების შესაბამისად.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 ივლისის ბრძანება №117 - ვებგვერდი, 30.07.2014წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*

#### **მუხლი 106. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შეტყობინება**



სხ-ის მეთაური ვალდებულია განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შემდეგ დაუყოვნებლივ მიაწოდოს წერილობითი შეტყობინება, როგორც სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ ასევე, იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოებს, რომლის ტერიტორიაზეც განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედობა.

## მუხლი 107. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

## თავი XII

### გათავისუფლება

#### მუხლი 108. 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 (მაგ. ჰიდროსხ-ი, ზებგერითი სხ, აეროსტატი და სხვა) 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 მოთხოვნებისაგან 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 ფაქტობრივ 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 გათავისუფლება 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-ის ბორტზე.

17. თუ სააგენტო გადაწყვეტს 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.

