

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №70  
2021 წლის 31 მარტი

ქ. თბილისი

## სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 და 9<sup>1</sup> მუხლების საფუძველზე, ვბრძანებ:

### მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესი“.

### მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს 2021 წლის პირველი აპრილიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

## სპეციალური ნებართვის გაცემის წესი

### თავი I

#### ზოგადი დებულებები

#### მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. საქართველოში რეგისტრირებულ ექსპლუატანტს არ აქვს უფლება განახორციელოს ფრენები, რომლებიც მოითხოვს სპეციალურ ნებართვას, თუ მას არ გააჩნია ექსპლუატანტის მოწმობაში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ ასეთი ფრენების განხორციელების უფლებამოსილება (სპეციალური ნებართვა).
2. ეს წესი არეგულირებს საქართველოში რეგისტრირებულ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტისათვის, ან სერტიფიკატის მამიებლისათვის სპეციალური ნებართვის გაცემას და ადგენს მოთხოვნებს, რომელიც გათვალისწინებული უნდა იყოს საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებით.
3. სპეციალური ნებართვით გათვალისწინებული პირობების შეცვლის შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს ყველა შესაბამისი დოკუმენტაცია და ფრენები განახორციელოს მხოლოდ სააგენტოს ახალი ნებართვის საფუძველზე.

#### მუხლი 2. ტერმინთა განმარტებები

1. წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისთვის აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:
  - ა) **ზღვრული დრო** – დადგენილი მანძილი, გამოსახული სათადარიგო აეროდრომამდე წასვლის დროით, მარშრუტის ნებისმიერი წერტილიდან, რომლის ნებისმიერი გაზრდა საჭიროებს სააგენტოს მიერ დამტკიცებას;
  - ბ) **პასიური მტყუნება** – სხ-ის მართვის სისტემის მტყუნება, რომელიც ავტომატურ რეჟიმში დასაფრენად შესვლისას არ ახდენს ზეგავლენას სხ-ის ფრენის ტრაექტორიაზე/ბალანსირებაზე, მაგრამ საჭიროებს ხელით მართვის რეჟიმზე გადასვლას;
  - გ) **სახიფათო ტვირთის მიღების საკონტროლო ბარათი** – ნიშნავს დოკუმენტს, რომელიც გამოიყენება



სახიფათო ტვირთის შეფუთვისა და მისი თანხმლები დოკუმენტების შესამოწმებლად, რათა დადგინდეს შესაბამისობა ტექნიკური ინსტრუქციებით დადგენილ მოთხოვნებთან;

დ) **სპეციალური ნებართვა** – სააგენტოს მიერ ექსპლუატანტისათვის საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებით ნებადართული ფრენების პირობები/სახეები;

ე) **ATS-ის მგრძობიარე ზონა** – ადზ-ის, დაბრკოლებათა შეზღუდვის სიბრტყის, ILS/MLS-ის კრიზისული/მგრძობიარე ზოლის დასაცავად განსაზღვრული ადგილი;

ვ) **RNAV** – ზონალური ნაოსნობა;

ზ) **PBN** – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;

თ) **RNP** – საჭირო სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია;

ი) **MNPS** – მინიმალური სააერნაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია;

კ) **NAT HLA** – ჩრდილო-ატლანტიკურ MNPS-ის სივრცეში იკავს ევროპული ბიუროს დოკუმენტ NAT Doc 007-ით დადგენილი ფრენის წესები;

ლ) **AFM** – სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (სეს);

მ) **FCOM** – ეკიპაჟის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო;

ნ) **DAT Type 2** – სანავიგაციო ინფორმაციის გამცემის სერტიფიკატი, რომელიც გაცემულია ევროკავშირის რეგულაციის (Regulation (EU) 2017/373 შესაბამისად;

ო) **FL** – ფრენის სიმაღლე (ემელონი);

პ) **RVSM** – ვერტიკალური ემელონირების შემცირებული მინიმუმი;

ჟ) **LVO** – ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში – დასაფრენად შესვლა RVR-ის 550მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით და/ან DH-ის 60მ(200ფტ)-ზე დაბალი მნიშვნელობით, ან აფრენა RVR-ის 400მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით;

რ) **RVR** – ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;

ს) **DH** – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

ტ) **EVS** – ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ხედვის სისტემა;

უ) **SVS** – სინთეზირებული ხედვის სისტემა – პილოტის კაბინიდან ხილვადი გარე არეს ციფრული მონაცემების საფუძველზე გენერირებული გამოსახულების ამსახველი სისტემა;

ფ) **CVS** – კომბინირებული ხედვის სისტემა. ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ხედვის (EVS) და სინთეზირებული ხედვის (SVS) სისტემების კომბინაციიდან მიღებული გამოსახულებების ასახვის სისტემა;

ქ) **ILS** – სახელსაწყო დაფრენის სისტემა;

ღ) **MLS** – სახელსაწყო მიკროტალღური დაფრენის სისტემა;

ყ) **FAF** – დასაფრენად შესვლის საბოლოო ეტაპის საკონტროლო წერტილი;

შ) **HUDLS** – „კოლიმატორული ინდიკაციის დასაფრენი სისტემა“ – საბორტო სისტემა, რომლის მეშვეობითაც პილოტი კოლიმატორული ინდიკაციით უზრუნველყოფილია დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან/და შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის დროს;



ბ) ZFTT – ნულოვანი ფრენის დროის ტრენინგი (სხ-ზე დამატებითი ფრენების გარეშე მომზადების პროგრამა);

გ) LVTO – დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა, როდესაც ადრ-ზე ხილვადობის სიშორე არის 400 მეტრზე ნაკლები და 75 მეტრზე მეტი;

დ) EDTO – სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა, როდესაც სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დრო აღემატება 60 წუთს;

წ) NVIS – ღამის ხედვის სისტემა;

ჭ) NVG – ღამის ხედვის სათვალე.

ხ) DG – სახიფათო ტვირთი.

2. „სახიფათო ტვირთს“, „სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებულ საავიაციო შემთხვევას“, „სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებულ ინციდენტს“ და „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ტექნიკურ ინსტრუქციებს“ (ტექნიკური ინსტრუქციები) გააჩნია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესით“ განსაზღვრული განმარტებები.

### მუხლი 3. განცხადება სპეციალური ნებართვის მიღებაზე

1. ექსპლუატანტმა, სპეციალური ნებართვის მოსაპოვებლად, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს ამ წესით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია და დაადასტუროს, რომ აკმაყოფილებს ამ წესის მოთხოვნებს.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია შეინახოს იმ ვადით, რომლის განმავლობაშიც ფრენები შესრულდება სპეციალური ნებართვის საფუძველზე ან მისი ფშს-ით გათვალისწინებული პერიოდით.;

3. საექსპლუატაციო პროცედურები ასახული უნდა იყოს „ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში“, „სხ ტექნომსახურების პროგრამაში“, „მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში“ ან სხვა საექსპლუატაციო დოკუმენტში.

### მუხლი 4. სპეციალურ ნებართვაში ცვლილებების შეტანა

სპეციალური ნებართვით გათვალისწინებული პირობების შეცვლის შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს ყველა შესაბამისი დოკუმენტაცია და ფრენები განახორციელოს მხოლოდ სააგენტოს ახალი ნებართვის საფუძველზე.

### მუხლი 5. სპეციალური ნებართვის მოქმედების ვადა

სპეციალური ნებართვა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით და მოქმედებს, სანამ ექსპლუატანტი ფრენებს ასრულებს სპეციალურ ნებართვაში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად, რომლებიც აღნიშნულია მის „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის“ დანართში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში.

## თავი II

ზონალური ნაოსნობა (RNAV) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) საჭირო სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია (RNP)

### მუხლი 6. ზონალური ნაოსნობის (RNAV/PBN/RNP) საჰაერო სივრცეში ფრენა



RNAV/PBN/RNP-ის საჰაერო სივრცეში ან მარშრუტზე სპეციალური სპეციფიკაციების შესაბამისი ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სააგენტოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

**შენიშვნა:** ზონალური ნაოსნობის დეტალური ინფორმაცია, რომელიც ეხება საჰაერო ხომალდის სანავიგაციო მახასიათებლებს, მოცემულია იკაო-ს Doc 9613 (Performance-based Navigation (PBN) Manual).

### **მუხლი 7. RNAV/PBN/RNP-ით ფრენების შესასრულებლად სპეციალური ნებართვის გაცემა**

RNAV/PBN/RNP-ის მოთხოვნების მიხედვით სპეციალური ნებართვის მისაღებად ექსპლუატანტმა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი №1) და დაუდასტუროს, რომ:

ა) RNAV/PBN/RNP საჰაერო სივრცეში ფრენისათვის სხ-ის აღჭურვილობა აკმაყოფილებს ამ წესით განსაზღვრულ შესაბამის ტექნიკურ მოთხოვნებს;

ბ) დადგენილია შესაბამისი სპეციფიკაციებით ფრენისათვის საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს დოკუმენტ Doc 9613-ში.

გ) დადგენილია საექსპლუატაციო პროცედურები.

### **მუხლი 8. საექსპლუატაციო პროცედურები**

მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (RNAV/PBN/RNP) საექსპლუატაციო პროცედურები უნდა ასახავდეს:

ა) საფრენოსნო, ფრენების უზრუნველყოფის დისპეტჩერის და ტექნიკური პერსონალის საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს და მომზადების პროცედურებს;

ბ) გაფრენისწინა მომზადების მოთხოვნებს, რომელიც მოიცავს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) გამოყენებას;

გ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული (RNAV/PBN/RNP) ნაოსნობის დაწყებამდე;

დ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული (RNAV/PBN/RNP) ნაოსნობის შესრულების დროს;

ე) RNAV/PBN/RNP საჰაერო სივრცეში ფრენისას სტანდარტულ და არასტანდარტულ (გაუთვალისწინებელ) ვითარებაში მოქმედების პროცედურებს;

ვ) RNAV/PBN/RNP სისტემებით ფრენების მონიტორინგს და ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული გაუთვალისწინებელი მოვლენების დროს, მათ შორის ისეთი მნიშვნელოვანი მოვლენების შეტყობინება ექსპლუატანტისთვის და სააგენტოსთვის, როგორცაა:

ვ.ა) სანავიგაციო უზუსტობები, რომელიც არ არის დაკავშირებული ინერციული სანავიგაციო რეჟიმიდან რადიო სანავიგაციო რეჟიმზე გადასვლასთან;

ვ.ბ) მოულოდნელი გადახრები განივი ან ვერტიკალური ფრენის ტრაექტორიიდან, რომელიც მიეკუთვნება არაზუსტ სანავიგაციო მონაცემებს;

ვ.გ) არაზუსტი ინფორმაციის გაცემა სისტემის მიერ, მტყუნების გაფრთხილების გარეშე;

ვ.დ) RNAV/PBN/RNP ნაოსნობის აღჭურვილობის სრული ან მრავალჯერადი მტყუნება;

ვ.ე) მიწისზედა სანავიგაციო მოწყობილობების მტყუნებები, რომლებიც იწვევს მნიშვნელოვან სანავიგაციო უზუსტობებს;



ზ) სანავიგაციო უზუსტობების შეტყობინების აღრიცხვას და ანალიზს იმისათვის, რომ განისაზღვროს, საჭიროა თუ არა გამოსასწორებელი ქმედებების განხორციელება, რაც შესაძლოა მოიცავდეს სანავიგაციო მოწყობილობების/აღჭურვილობის მოდიფიკაციას ან ჩანაცვლებას, ან საექსპლუატაციო პროცედურების შეცვლას. ყველა მაკორექტირებელი ქმედება უნდა იქნეს დოკუმენტირებული;

თ) სანაოსნო ელექტრონულ მონაცემთა ბაზის შექმნის/განახლების და გამოყენების პროცედურებს.

### **მუხლი 9. სანავიგაციო მონაცემთა ელექტრონული ბაზა**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია გამოიყენოს სანავიგაციო მონაცემთა ელექტრონული ბაზები RNAV/PBN/RNP ნაოსნობის ყველა სპეციფიკაციისათვის, გარდა RNAV 10 და RNAV 5-ისა.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დანერგოს პროცედურები, რომლითაც უზრუნველყოფილი იქნება მიმდინარე ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების დროული განახლება და გავრცელება ყველა იმ სხსთვის, რომლისთვისაც ეს საჭიროა. აღნიშნული პროცედურები შეთანხმებული უნდა იყოს სააგენტოსთან.
3. ბაზების განახლების უზრუნველყოფა, უზუსტობების შემოწმებისა და სანავიგაციო მონაცემთა მომწოდებლისთვის შეტყობინებების პროცედურები გაწერილი უნდა იყოს საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოში.
4. ექსპლუატანტს შეუძლია გამოიყენოს მე-2 ტიპის (DAT Type 2) ან ეკვივალენტური სერტიფიკატის მფლობელის მიერ მოწოდებული სანავიგაციო ელექტრონული ბაზების მონაცემები.

### **თავი III**

#### **მინიმალური სააერონაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია (MNPS/ NAT HLA)**

### **მუხლი 10. MNPS/ NAT HLA სივრცეში ფრენა**

1. MNPS/NAT HLA-ის განსაზღვრულ საჰაერო სივრცეში, სპეციალური სპეციფიკაციების მიხედვით ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სააგენტოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

**შენიშვნა 1:** MNPS/NAT HLA საჰაერო სივრცეში ფრენის პროცედურები მოცემულია:

- იკაოს Doc 7030-ში (დამატებითი რეგიონალური პროცედურები);

- იკაოს ევროპული ბიუროს დოკუმენტ NAT Doc 007-ში;

- სააერონაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებულ კრებულებში.

2. MNPS/NAT HLA-ის მოთხოვნების მიხედვით საჭირო სპეციალური ნებართვების მიღებისთვის ექსპლუატანტმა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი №1) და დაადასტუროს, რომ:

ა) სხ-ის სანაოსნო მოწყობილობას გააჩნია MNPS/NAT HLA-ის სივრცეში ფრენისათვის საჭირო მახასიათებლები;

ბ) სხ-ის სანაოსნო ინფორმაციის ასახვის ეკრანები, ინდიკატორები და მართვის ელემენტები ორივე პილოტის მხედველობის არეშია და ხელმისაწვდომია მათი სამუშაო ადგილებიდან;

გ) MNPS/NAT HLA-ის სივრცეში ფრენებში ჩართული საფრენოსნო ეკიპაჟები მომზადებულია დადგენილი პროგრამის შესაბამისად;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს ევროპული ბიუროს დოკუმენტ NAT Doc 007-ში.

დ) დადგენილია საექსპლუატაციო პროცედურები.



## **მუხლი 11. საექსპლუატაციო პროცედურები**

MNPS/NAT HLA-ის სივრცეში ფრენის შესრულების დროს, საექსპლუატაციო პროცედურები უნდა ასახავდეს:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობას, საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს და მომზადების პროცედურებს;

ბ) გაფრენისწინა მომზადების მოთხოვნებს, რომელიც შეიცავს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) გამოყენებას;

გ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული MNPS/NAT HLA-ის სივრცეში ფრენის დაწყებამდე;

დ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული MNPS/NAT HLA-ის სივრცეში ფრენის შესრულების დროს;

ე) სისტემებისთვის სტანდარტულ და არასტანდარტულ (გაუთვალისწინებელ) ვითარებაში მოქმედების პროცედურებს, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ე.ა) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული გაუთვალისწინებელი მოვლენების დროს, მათ შორის ექსპლუატანტისთვის და სააგენტოსთვის ისეთი მნიშვნელოვანი მოვლენების შეტყობინება, როგორცაა:

ე.ა.ა) სანავიგაციო უზუსტობები;

ე.ა.ბ) მოულოდნელი გადახრები განივი ან ვერტიკალური ფრენის ტრაექტორიიდან;

ე.ა.გ) MNPS/NAT HLA-ის ნაოსნობის აღჭურვილობის სრული ან მრავალჯერადი მტყუნება;

ე.ბ) სანავიგაციო უზუსტობების შეტყობინების აღრიცხვას და ანალიზს იმისათვის, რომ განისაზღვროს საჭიროა თუ არა გამოსასწორებელი ქმედებების განხორციელება. ასეთი ქმედებები შეიძლება მოიცავდეს სანავიგაციო მოწყობილობების/აღჭურვილობის მოდიფიკაციას ან ჩანაცვლებას, ან საექსპლუატაციო პროცედურების შეცვლას. ყველა მაკორექტირებელი ქმედებები უნდა იქნეს დოკუმენტირებული.

## **თავი IV**

### **ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმით (RVSM) ფრენის სპეციალური ნებართვის გაცემა**

## **მუხლი 12. ზოგადი მოთხოვნები**

RVSM-ით განსაზღვრულ საჰაერო სივრცეში, სადაც FL 290-ე და FL 410-ე ეშელონს შორის გამოიყენება ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმის 300 მ-იანი (1000 ფუტი) ინტერვალი, ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

## **მუხლი 13. RVSM-ით ფრენისათვის სპეციალური ნებართვების გაცემა**

RVSM-ის მოთხოვნების მიხედვით საჭირო სპეციალური ნებართვების მისაღებად ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი 2) და დაუდასტუროს, რომ:

ა) სხ-ის აღჭურვილობას გააჩნია RVSM-ის სივრცეში ფრენისათვის საჭირო მახასიათებლები;

ბ) დადგენილია, ფრენის განსაზღვრული სიმაღლიდან გადახრის მონიტორინგის და შეტყობინების პროცედურები;

გ) RVSM-ის სივრცეში ფრენებში ჩართული საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა შემუშავებულია და საფრენოსნო ეკიპაჟს გავლილი აქვს შესაბამისი მომზადება;

დ) დადგენილია საექსპლუატაციო პროცედურები;



ე) სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის № 203 ბრძანების 74-ე მუხლის მე-8 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად დადგენილია შემოწმების და კონტროლის გეგმა, რომელშიც გათვალისწინებული უნდა იყოს ექსპლუატანტის სხ-ების პარკის ნაწილის შემოწმება საკონტროლო პუნქტების მიერ.

#### **მუხლი 14. მოთხოვნები საექსპლუატაციო პროცედურების მიმართ**

RVSM-ის სივრცეში ფრენის შესრულების დროს, საექსპლუატაციო პროცედურები უნდა ასახავდეს:

- ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროცედურებს;
- ბ) ფრენის დაგეგმარების და ფრენისწინა მომზადების პროცედურებს, რომელიც უნდა შეიცავდეს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის(MEL) გამოყენებას;
- გ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული RVSM-ის სივრცეში ფრენის დაწყებამდე;
- დ) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნეს განხორციელებული RVSM-ის სივრცეში ფრენის შესრულების დროს;
- ე) ქმედებებს, რომლებიც უნდა იქნას განხორციელებული გათვალისწინებული მოვლენების დროს, მათ შორის ექსპლუატანტისთვის და სააგენტოსთვის ისეთი, მნიშვნელოვანი მოვლენების შეტყობინება, როგორცაა:
  - ე.ა) მოულოდნელი გადახრები ვერტიკალური ფრენის ტრაექტორიიდან;
  - ე.ბ) სიმალიდან გადახრის სიგნალიზაციის სისტემის გაუმართაობა;
  - ე.გ) სიმალის კონტროლის ავტომატურ სისტემის გაუმართაობა;

**შენიშვნა:** RVSM-ის სივრცეში ფრენის შესრულების საექსპლუატაციო პროცედურები მოცემულია:

- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანებით დამტკიცებულ „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებში“ ;
- ICAO Doc 9574
- ICAO Doc 7030
- EUR Doc. 009-ს
- EASA “ Annex V – Specific Approvals – Part-Spa” ; AMC2 SPA.RVSM.105 RVSM operational approval.

#### **მუხლი 15. RVSM -ის სივრცეში ფრენის მონიტორინგი**

1. RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენის დროს, ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) 72 საათის განმავლობაში შეატყობინოს სააგენტოს სხ-ის მოწყობილობის მწყობრიდან გამოსვლის ან საექსპლუატაციო მიზეზების გამო ფრენის სიმალიდან გადახრის შესახებ. შეტყობინება უნდა შეიცავდეს გადახრის გამოწვევი ფაქტორების პირველად ანალიზს და იმ ღონისძიებების ჩამონათვალს, რომლებიც ჩატარდა მისი გამეორების თავიდან ასაცილებლად. შეტყობინება მიეწოდება სააგენტოს, როდესაც:

- ა.ა) სიმალის საშუალო ჯამური ცდომილება (TVE) 90 მ-ს (300 ფუტი) უდრის ან მეტია;
- ა.ბ) სიმალის საზომი სისტემის ცდომილება (ASE) 75 მ-ს (245 ფუტი) უდრის ან მეტია;
- ა.გ) განსაზღვრული აბსოლუტური სიმალიდან გადახრა (AAD) 90 მ-ს (300 ფუტი) უდრის ან მეტია.

ბ) დაუყოვნებლივ მიიღოს ზომები იმ ფაქტორების აღმოსაფხვრელად, რომლითაც იქნა გამოწვეული გადახრები და წარადგინოს სააგენტოში შესაბამისი ანგარიშები.

2. სააგენტო უფლებამოსილია, ექსპლუატანტს, რომელიც ტექნიკური ან საექსპლუატაციო მიზეზების



გამო რეგულარულად არღვევს RVSM -ის ზონაში ფრენის წესებს, შეუჩეროს RVSM -ის ზონაში ფრენის ნებართვა.

1. თუ სიმაღლიდან გადახრები გამოწვეულია ერთ კონკრეტულ სხ-ზე, შესაძლებელია RVSM -ის ზონაში ფრენის უფლება შეუჩერდეს ამ კონკრეტულ სხ-ს.
2. თუ ექსპლუატანტის მიერ მიღებული ზომები არ არის საკმარისი, სიმაღლიდან გადახრის მიზეზების აღმოფხვრისათვის, სააგენტო უფლებამოსილია გააუქმოს RVSM -ის ზონაში ფრენის ნებართვა.

## **თავი V** **დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის (LVO) ნებართვის გაცემა**

### **მუხლი 16. ზოგადი დებულებები**

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.
2. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის მოსაპოვებლად, ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი №3) და დაადასტუროს, რომ:

ა) სხ-ს გააჩნია LVO-ს შესაბამის პირობებში ფრენისათვის საჭირო აღჭურვილობა;

ბ) LVO-ს შესაბამის პირობებში ფრენებში ჩართული საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა შემუშავებულია და საფრენოსნო ეკიპაჟს გავლილი აქვს შესაბამისი მომზადება;

გ) დადგენილია საექსპლუატაციო პროცედურები, რომელშიც განსაზღვრულია შემდეგი:

გ.ა) საბორტო აღჭურვილობა, რომელიც საჭიროა LVO-ს შესაბამის პირობებში ფრენების შესასრულებლად, მასთან მიმართებაში დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვებისა და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის ჩათვლით;

გ.ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა და მისი წევრების კვალიფიკაცია;

გ.გ) ფრენის დაგეგმარების და ფრენისწინა მომზადების პროცედურები;

გ.დ) LVO-ს შესაბამის პირობებში აეროდრომზე მოძრაობის, აფრენის, დასაფრენად შესვლის, მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენის პროცედურები;

გ.ე) ფრენის შემდგომი პროცედურები;

გ.ვ) მოთხოვნები ინციდენტის შეტყობინების შესახებ;

**შენიშვნა:** საექსპლუატაციო პროცედურების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს Doc 9365 და EASA 965/2012 დოკუმენტის, დანართი V, Part SPA.LVO, Subpart E ნაწილში.

დ) მწარმოებლის მიერ დადგენილი მოთხოვნების საფუძველზე შედგენილია ტექნიკური მომსახურების პროგრამა, რომელიც უნდა შეიცავდეს ბორტზე დამონტაჟებული შესაბამისი სისტემების ტექნიკური მომსახურების პროცედურებს.

3. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენების სახეობებია:

ა) დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა (LVTO) – აფრენა RVR-ის 400მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით;

ბ) II კატეგორიის პირობებში დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (CAT II) – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60მ-ზე (200ფუტი) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30მ (100ფტ) და აღზ-ზე ხილვადობის სიშორე არანაკლებ 300მ;

გ) III კატეგორიის პირობებში დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (CAT III) – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30მ-ზე (100ფტ) ნაკლები ან გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლის





შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 300 მ-ზე ნაკლები ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის შეუზღუდავად;

დ) დასაფრენად შესვლა ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის ისეთი სისტემის (EVS, SVS ან CVS) მეშვეობით, რომელთან მიმართებაშიც გამოიყენება ე.წ. „საექსპლუატაციო კრედიტი (შელავათი)“, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გამოქვეყნებული მინიმუმის შემცირება, მაგრამ არაუმეტეს ერთი მესამედით;

ე) დასაფრენად შესვლა კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) გამოყენებით, რომელთან მიმართებაშიც მიეცემა ე.წ. „საექსპლუატაციო კრედიტი (შელავათი)“, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გამოქვეყნებული მინიმუმის შემცირება.

**შენიშვნა:** LVO-ს პირობებში ფრენის სახელმძღვანელო მასალას მოიცავს:

- იკაო-ს Doc. 9365;

- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანებით დამტკიცებული „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ მე-17, 30-ე და 72-ე მუხლები და დანართები №16 და №19.

- ევროკავშირის რეგულაციის (Regulation (EU) 965/2012 AMC6 SPA.LVO.105 ნაწილი.

### **მუხლი 17. თვითმფრინავის საექსპლუატაციო შესაძლებლობების დემონსტრირება**

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის მოსაპოვებლად, ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს საექსპლუატაციო შესაძლებლობების დემონსტრირება:

ა) თუ რამდენად შესაძლებელია სხ-ის შესაბამისი სისტემებით (HUDLS-ის ჩათვლით, თუ ასეთი დამონტაჟებულია) ფრენების შესრულება LVO-ს პირობებში;

ბ) თუ რამდენად ეფექტურია საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის დადგენილი მომზადების პროგრამა და საექსპლუატაციო პროცედურები;

გ) თუ რამდენად ეფექტურია სხ-ის ტექნიკური მომსახურების პროგრამა და სახელმძღვანელოებები.

2. ექსპლუატანტმა უნდა დააკმაყოფილოს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფტ ან მეტია, სხ-ის თითოეულ ტიპზე II/III კატეგორიის სისტემების გამოყენებით შესრულებული უნდა იყოს არანაკლებ 30 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა. თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფტ-ზე ნაკლებია, შესასრულებელია არანაკლებ 100 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, ამასთან:

ა.ა) ექსპლუატანტის სხ-ების მცირე რაოდენობის ან ისეთი ადზ-ების სიმცირის გამო, რომლებზეც გამოიყენება III კატეგორიის პროცედურები, დასაშვებია 100 დაფრენის შემცირება 50%-ით;

ა.ბ) თუ ექსპლუატანტის ერთი და იმავე ტიპის სხ-ის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე გამოიყენება სხ-ის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის ერთი და იგივე ძირითადი სისტემა, ან თუ ერთი და იმავე ტიპის სხ-ზე გამოიყენება სხ-ის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის სხვადასხვა ძირითადი სისტემა, ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადასტუროს, რომ ამ სხვადასხვა ვარიანტებს გააჩნია დამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მახასიათებლები. სააგენტოს ასევე შეუძლია პილოტს შეუმციროს დასაფრენად შესვლის და დაფრენის რაოდენობა არაუმეტეს 50%-ით იმ პირობით, რომ მას გააჩნია სხ-ის იგივე ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე ფრენების და იგივე პროცედურების სხვა ექსპლუატანტთან გამოყენების გამოცდილება;

ა.გ) ერთი და იგივე ადზ-ზე შეიძლება შესრულდეს სადემონსტრაციო ფრენების არაუმეტეს 30%-ისა;

ა.დ) თუ წარუმატებელი დასაფრენად შესვლის (მაგალითად, არადამაკმაყოფილებელი დაფრენა, სისტემის გათიშვები) რაოდენობა 5%-ზე მეტია, შეფასების პროგრამა უნდა გაიზარდოს და გაიყოს ეტაპებად, რომელთაგან თითოეული უნდა შედგებოდეს არანაკლებ 10 დასაფრენად შესვლისა და



დაფრენისაგან, და გაგრძელდეს სანამ წარუმატებლობის რაოდენობა 5%-ზე ნაკლები არ გახდება.

**შენიშვნა:** II/III კატეგორიის სისტემების გამოყენებით დასაფრენად შესვლა და დაფრენის დემონსტრირება შეიძლება განხორციელდეს ნებისმიერი კომერციული ან სხვა სახის ფრენების დროს, რომლებზეც გამოიყენება ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი პროცედურები.

ბ) დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების შესახებ ინფორმაციის შეგროვების მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა შექმნას მონაცემთა რეგისტრაციის ბაზა, რომლის მონაცემები და მოკლე მიმოხილვა მიწოდებული უნდა იქნეს სააგენტოსთვის. ავტომატურ რეჟიმში წარუმატებელი დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა ექვემდებარება სავალდებულო დოკუმენტირებასა და გაანალიზებას, რისთვისაც:

ბ.ა) უნდა შეგროვდეს მონაცემები II/III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ყველა ცდის შესახებ, მიუხედავად იმისა, შეწყვეტილი იქნა დასაფრენად შესვლა, თუ შესრულდა არადამაკმაყოფილებლად, ან წარმატებით.

ბ.ბ) მონაცემები უნდა შეიცავდეს, მინიმუმ, შემდეგ ინფორმაციას:

ბ.ბ.ა) დასაფრენად შესვლის დაწყების შეუძლებლობის დროს იდენტიფიცირებული უნდა იყოს საბორტო მოწყობილობის ის გაუმართაობა, რის გამოც II/III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის დაწყება შეუძლებელი გახდა;

ბ.ბ.ბ) დასაფრენად შესვლისას მეორე წრეზე წასვლის დროს მითითებული უნდა იყოს ადზ-ის ზღურბლის თავზე ის სიმაღლეები, რომელზეც შეწყვეტილი იქნა დასაფრენად შესვლა ან მოხდა ავტომატური დაფრენის სისტემის გათიშვა, აღნიშნულის მიზეზების აღწერით;

ბ.ბ.გ) ადზ-სთან შეხება ან შეხება-გარბენის დროს ანგარიშში აღწერილი უნდა იყოს ის, თუ რამდენად დამაკმაყოფილებლად შესრულდა დაფრენა, შესრულდა ის შეხების არეს ფარგლებში თუ არა, იყო თუ არა შესაძლებელი პილოტის მიერ ან ავტომატური სისტემის მეშვეობით გვერდითი სიჩქარის ან დაფრენის ტრაექტორიის გადახრის კორექტირება ისე, რომ სხ-ის დაფრენა შესრულებულიყო ადზ-ის გვერდითი ზღვრების ფარგლებში. მითითებული უნდა იყოს შეხების წერტილის მიახლოებული გვერდითი და გრძივი მდებარეობა ადზ-ის ღერძულ ხაზთან და შესაბამისად, ადზ-ის ზღურბლთან მიმართებაში. ასევე, ანგარიშში მითითებული უნდა იყოს II/III კატეგორიის სისტემების მუშაობის ის შეფერხებები, რომელთა გამოც პილოტს მოუწია ხელით მართვის რეჟიმზე გადასვლა ადზ-სთან უსაფრთხო შეხების ან შეხება-გარბენის უზრუნველსაყოფად;

ბ.დ) მონაცემთა ანალიზისათვის არ არის საჭირო დასაფრენად შესვლის იმ წარუმატებელი ცდების მითითება, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგ ფაქტორებთან:

ბ.დ.ა) ATS ფაქტორთან, რაც მოიცავს ისეთ გარემოებებს, როდესაც საჰაერო ხომალდი ვექტორირებულია დასაფრენად შესვლის საბოლოო ეტაპის საკონტროლო წერტილთან (FAF) იმდენად ახლოს, რომ შეიძლება ვერ შეძლოს რადიო შუქურის სიგნალის დაჭერა და გლისადაზე გასვლა, ან თუ ILS-ის მგრძობიარე ზოლი დაუცველია, ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანომ გასცა მითითება დასაფრენად შესვლის შეწყვეტის შესახებ;

ბ.დ.ბ) მცდარი სანაოსნო სიგნალებთან, რაც მოიცავს სანაოსნო საშუალებებით (მაგალითად, ILS საკურსო რადიოშუქურით) გაცემული სიგნალის შეფერხებას, როდესაც სიგნალი იხშობა სხვა სხ-ების მიმოსვლის ან სანაოსნო საშუალების (ანტენის) გადაფრენის გამო;

ბ.დ.გ) ანგარიშში ჩართული უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შემჩნეული ნებისმიერი სხვა გარემოებები/ფაქტორები, რომლებსაც უარყოფითი გავლენა ჰქონდათ II/III კატეგორიით დასაფრენად შესვლასა და დაფრენაზე.

## **მუხლი 18. შევუღმფრენის საექსპლუატაციო შესაძლებლობების დემონსტრირება**

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის მოსაპოვებლად, ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს საექსპლუატაციო შესაძლებლობების დემონსტრირება:



- ა) თუ რამდენად შესაძლებელია სხ-ის შესაბამისი სისტემებით (HUDLS-ის ჩათვლით, თუ ასეთი დამონტაჟებულია) ფრენების შესრულება LVO-ს პირობებში;
- ბ) თუ რამდენად ეფექტურია საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის დადგენილი მომზადების პროგრამა და საექსპლუატაციო პროცედურები;
- გ) თუ რამდენად ეფექტურია სხ-ის ტექნიკური მომსახურების პროგრამა და სახელმძღვანელოები.

## 2. ექსპლუატანტმა უნდა დააკმაყოფილოს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) პირველადი შეფასებისას თითოეული ტიპისათვის II/III კატეგორიის სისტემების გამოყენებით შესრულებული უნდა იყოს არანაკლებ 30 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, რომლის დროსაც წარმატებით შესრულებული დასაფრენად შესვლების რაოდენობა უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 95%-ს. დასაფრენად შესვლა წარმატებულად ითვლება, თუ:

ა.ბ) უზრუნველყოფილია ადზ-ზე შესვლის აუცილებელი სიზუსტე;

ა.გ) შვეულმფრენზე დაყენებული სისტემები სათანადოდ ფუნქციონირებს;

ბ) დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების შესახებ ინფორმაციის შეგროვების მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა შექმნას მონაცემთა რეგისტრაციის ბაზა, რომლის მონაცემები და მოკლე მიმოხილვა მიწოდებული უნდა იქნეს სააგენტოსთვის;

გ) ავტომატურ რეჟიმში წარუმარტებელი დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა ექვემდებარება სავალდებულო დოკუმენტირებასა და გაანალიზებას, რისთვისაც:

გ.ა) როდესაც გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფუტზე მეტია უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ დაფიქსირებული სულ მცირე შემდეგი მონაცემები:

გ.ა.ა) გამოყენებული ადზ და „დასაფრენად შესვლის საბოლოო ეტაპის და აფრენის ზონა“ (FATO);

გ.ა.ბ) მეტეოროლოგიური პირობები;

გ.ა.გ) დრო;

გ.ა.დ) გაუმართაობის მიზეზი, რომლებსაც დასაფრენად შესვლის შეწყვეტა მოჰყვა;

გ.ა.ე) დადგენილი სიჩქარის სიზუსტის დაცვა;

გ.ა.ვ) სხ-ის გაწონასწორება ფრენის ავტომატური მართვის სისტემის გამორთვისას;

გ.ა.ზ) ფრენის ავტომატური მართვის სისტემის და სხვა საპილოტაჟო სისტემების მონაცემთა შორის შეთავსებადობა;

გ.ა.თ) ILS/MLS-ით მითითებულ დერძულ ხაზთან შეფარდებით შვეულმფრენის მდგომარეობის ინდიკაცია დაშვებისას 30 მ (100 ფუტი) სიმაღლის გადაკვეთის დროს;

გ.ა.ი) ვერტმფრენის პოზიცია ადზ-სთან შეხების დროს;

გ.ბ) როდესაც გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფუტი ან ნაკლებია საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ რეგისტრირებული მონაცემების გარდა, ანალიზისათვის გამოყენებული უნდა იქნეს საბორტო თვითმწერის ან სხვა მოწყობილობით რეგისტრირებული შემდეგი მონაცემები:

გ.ბ.ა) ILS, MLS-ით მითითებული კურსიდან გადახრა:

გ.ბ.ა.ა) 30 მ-ის (100 ფუტი) სიმაღლეზე;



გ.ბ.ა.ბ) ადზ-სთან შეხების დროს;

გ.ბ.ა.გ) გარბენის კონტროლის სისტემის გათიშვისას;

გ.ბ.ა.დ) ამ წერტილებს შორის მაქსიმალური გადახრის მნიშვნელობები;

გ.ბ.ბ) ვერტიკალური სიჩქარე ადზ-სთან შეხების დროს;

დ) დაფრენის დროს მომხდარი ყველა არასტანდარტული ვითარება უნდა იყოს სრულად გაანალიზებული, ხოლო მისი წარმოქმნის მიზეზები დადგენილი – ყველა არსებული ინფორმაციის გამოყენებით;

ე) თუ ექსპლუატანტის ერთი და იმავე ტიპის სხ-ის სხვადასხვა მოდიფიკაციებზე გამოიყენება სხ-ის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის ერთი და იგივე ძირითადი სისტემა, ან თუ ერთი და იმავე ტიპის სხ-ზე გამოიყენება სხ-ის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის სხვადასხვა ძირითადი სისტემა და იგი დაადასტურებს რომ ამ სხვადასხვა ვარიანტებს გააჩნია დამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მახასიათებლები, საექსპლუატაციო თვისებების სადემონსტრაციო ფრენები შეიძლება შესრულდეს შემოკლებული პროგრამით;

ვ) თუ ექსპლუატანტი იწყებს შვეულმფრენის ისეთი ტიპის ექსპლუატაციას, რომლებიც სხვა ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოების მიერ ადრე უკვე იყო დაშვებული II/III კატეგორიით ფრენებზე, საექსპლუატაციო თვისებების სადემონსტრაციო ფრენები შეიძლება შესრულდეს შემოკლებული პროგრამით. სააგენტოს შეუძლია პილოტს შეუმციროს დასაფრენად შესვლის და დაფრენის რაოდენობა არაუმეტეს 50%-ით იმ პირობით, რომ მას გააჩნია სხ-ის იგივე ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე ფრენების და იგივე პროცედურების სხვა ექსპლუატანტთან გამოყენების გამოცდილება.

## **მუხლი 19. ექსპლუატანტის მიერ ფრენის განუწყვეტელი მონიტორინგი**

1. პირველადი ნებართვის მიღების შემდეგ, ექსპლუატანტს განუწყვეტელი მონიტორინგის ქვეშ უნდა ჰქონდეს ყოველი ფრენა, რისთვისაც გამოყენებული უნდა იქნეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ანგარიშები და თვითმწერის მონაცემები.

2. 12 თვის განმავლობაში შენახვას ექვემდებარება შემდეგი ინფორმაცია:

ა) სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე, II/III კატეგორიების დასაფრენად შესვლის (ფაქტობრივი და საწვრთნელი) საერთო რაოდენობა;

ბ) აეროდრომზე და სხ-ზე რეგისტრირებული მონაცემების მიხედვით, ავტომატურ რეჟიმში წარუმატებელი დასაფრენად შესვლის ან/და დაფრენის შესახებ ანგარიშები შემდეგი ფაქტორების მიხედვით:

ბ.ა) საბორტო მოწყობილობის მტყუნება;

ბ.ბ) მიწისზედა საშუალების არამდგრადი მუშაობა;

ბ.გ) საჰაერო მოძრაობის მართვის (ATC) ორგანოს მიერ გაცემული მითითების საფუძველზე დასაფრენად მეორე წრეზე წასვლა;

ბ.დ) სხვა მიზეზები.

3. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს პროცედურა, რომლის მიხედვითაც განხორციელდება თითოეულ სხ-ზე არსებული დაფრენის ავტომატური სისტემის ან ადზ-სთან შეხებამდე HUDLS-ის სისტემის (თუ ასეთი დაყენებულია) ფუნქციონირების კონტროლი.

## **მუხლი 20. II და III კატეგორიით ფრენებზე დაშვების მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა, რომელსაც არ გააჩნია II კატეგორიით ფრენის გამოცდილება II კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის მისაღებად, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას გააჩნია სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე I კატეგორიით ფრენის მინიმუმ 12 თვის გამოცდილება.



2. ექსპლუატანტმა, რომელმაც განაცხადი შეიტანა III კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის მიღებაზე, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას გააჩნია სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე ფრენის მინიმუმ 6 თვის გამოცდილება და ამ პერიოდის განმავლობაში შესრულებული აქვს II კატეგორიით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა.

3. ექსპლუატანტმა, რომელსაც ადრე ჰქონდა II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება და რომელმაც განაცხადი შეიტანა II ან III კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის აღდგენაზე, სააგენტოს შემოკლებული პროგრამით უნდა წარუდგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას შენარჩუნებული აქვს სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე აღნიშნული კატეგორიებით ფრენის ადრე შეძენილი გამოცდილება.

4. იმ ექსპლუატანტმა, რომელიც დაშვებულია II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლასა და დაფრენაზე როგორც ავტომატურ, ასევე ხელით მართვის რეჟიმში და რომელიც დამატებით გადადის HUDLS-ის სისტემის გამოყენებით II ან III კატეგორიით ხელით მართვის რეჟიმით დაფრენის შესრულებაზე, სათანადო ნებართვის მიღებისთვის უნდა შეასრულოს II ან III კატეგორიით ფრენებზე პირველადი დაშვებისთვის დადგენილი სრული მოცულობის საექსპლუატაციო დემონსტრირება.

5. II/III კატეგორიაზე დაიშვება ეკიპაჟის წევრი, თუ მას კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ნაფრენი აქვს არა ნაკლებ 200 სთ და გაიარა შესაბამისი მომზადება. იმ შემთხვევაში, თუ ეკიპაჟის წევრს ახლად ათვისებულ სხ-ს ტიპამდე ჰქონდა დაშვება CATII/III-ზე, მას შეიძლება მიენიჭოს CAT-II/III ახლად ათვისებულ ტიპზე არანაკლებ 100 სთ ნაფრენის შემდეგ.

## **მუხლი 21. საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება და კვალიფიკაცია**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენებთან დაკავშირებით საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამაში შედიოდეს:

ა) მიწისზედა მომზადება;

ბ) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობაზე (საწაფზე) წვრთნა ან/და სხ-ზე საფრენოსნო მომზადება.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების და კვალიფიკაციის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები და პროცედურები იხილეთ:

- ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართში და Doc 9365-ში

- ევროკავშირის რეგულაციის (Regulation (EU) 965/2012 AMC1 SPA.LVO.120 ნაწილში.

2. მიწისზედა მომზადების დროს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა, მათი გამოცდილების და წინა მომზადების გათვალისწინებით, II და III კატეგორიებით ფრენისათვის უნდა გაიარონ მომზადება ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი და სააგენტოსთან შეთანხმებული მიწისზედა მომზადების პროგრამის შესაბამისად.

3. ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობაზე (საწაფზე) (FSTD) წვრთნა ან/და სხ-ზე საფრენოსნო მომზადების დროს:

ა) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელს მოწყობილობაზე საწაფზე (FSTD) შესრულებული უნდა იყოს მინიმუმ ექვსი დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა, ხოლო HUDLS-ის გამოყენებისას – რვა დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა (EVS-ით ან EVS-ის გარეშე). დასაფრენად რვა შესვლის მოთხოვნა ექვსამდე შეიძლება შემცირდეს ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენების შემთხვევაში;

ბ) სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის შესაფერისი ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის საწაფის (FSTD) არ არსებობის შემთხვევაში, სხ-ის შესაბამის ტიპზე უნდა შესრულდეს დასაფრენად მინიმუმ სამი შესვლა, ხოლო HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებისას – დასაფრენად ხუთი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა. ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენებით, საჭიროა დასაფრენად მინიმუმ სამი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა;

გ) სხ-ზე რაიმე სპეციალური მოწყობილობის გამოყენების საჭიროების შემთხვევაში, ისეთი, როგორცაა კოლიმატორული ინდიკატორი ან გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის



სისტემა, საფრენოსნო ეკიპაჟს უნდა ჩაუტარდეს დამატებითი წვრთნა. როდესაც EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა ხორციელდება ადზ-ზე ხილვადობის 800 მ-ზე ნაკლები სიშორის პირობებში, სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე უნდა შესრულდეს დასაფრენად მინიმუმ ხუთი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა;

დ) მომზადების დასრულების შემდეგ საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა უნდა გაიაროს საფრენოსნო შემოწმება.

#### 4. პერიოდული მომზადების და შემოწმების დროს:

ა) ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერიოდულ საკვალიფიკაციო შემოწმებასთან ერთად, პილოტს შეუმოწმოს ცოდნა და ფრენის ოსტატობა ნებადართული კატეგორიების შესაბამისად, კერძოდ:

ა.ა) შეასრულოს ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობაზე (საწაფზე) მინიმუმ ორი დასაფრენად შესვლა;

ა.ბ) მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებით – ოთხი დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, რომელთა შორის ერთი დაფრენა უნდა შესრულდეს ადზ-ზე ხილვადობის ყველაზე დაბალი ნებადართული სიშორის პირობებში;

**შენიშვნა:** საწაფზე დასაფრენად ერთი შესვლა და, შესაბამისად, HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად ორი შესვლა შეიძლება შეიცვალოს სხ-ზე შესრულებული ერთი დასაფრენად შესვლით და დაფრენით, II ან III კატეგორიებისათვის დადგენილი პროცედურების მიხედვით.

ა.გ) საკვალიფიკაციო შემოწმების პროცესში უნდა შესრულდეს დასაფრენად მეორე წრეზე ერთი წასვლა;

ა.დ) თუ ექსპლუატანტისათვის ნებადართულია დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVTO) ადზ-ზე ხილვადობის 150 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენის შესრულება, საკვალიფიკაციო შემოწმების პროცესში პილოტმა უნდა შეასრულოს დაბალი ხილვადობის პირობებში ყველაზე დაბალი გამოსაყენებელი მინიმუმით, სულ ცოტა, ერთი აფრენა;

ბ) სამი თანმიმდევრული საკვალიფიკაციო შემოწმების პერიოდში, „პასიური მტყუნების“ (HUDLS-ის ჩათვლით) მიმართ მდგრადი მართვის სისტემის მქონე სხ-ებზე, III კატეგორიით ფრენისათვის, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა უნდა შეასრულოს მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა, ავტოპილოტის მტყუნების გამო, გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით ან უფრო დაბალ სიმაღლიდან ადზ-ზე ხილვადობის 300 მ-ის ან ნაკლები სიშორის პირობებში.

#### **მუხლი 22. დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა (LVTO)**

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ადზ-ზე ხილვადობის 400 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენის შესრულების დაშვებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გაიარონ შემდეგი მომზადება:

ა) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში სტანდარტული აფრენა;

ბ) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში აფრენა ძრავის მტყუნებისას;

ბ.ა) თვითმფრინავებთან მიმართებაში, სიჩქარეთა V1-დან V2-მდე (აფრენის უსაფრთხო სიჩქარეები) დიაპაზონში, რამდენადაც ეს უსაფრთხოების თვალსაზრისით შესაძლებელია;

ბ.ბ) შვეულმფრენებთან მიმართებაში, აფრენისას – გადაწყვეტილების მიღების წერტილში (TDP) ან მის შემდეგ;

გ) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში აფრენა, როდესაც ძრავის მტყუნება მოხდა;



გ.ა) თვითმფრინავებთან მიმართებაში, V1 სიჩქარის განვითარებამდე, აფრენის შემდგომი შეწყვეტით;

გ.ბ) შვეულმფრენებთან მიმართებაში, აფრენისას – გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (TDP).

2. ექსპლუატანტმა, რომლისათვის ნებადართულია დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVTO) ადრ-ზე ხილვადობის 150 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენა, უნდა უზრუნველყოს, რომ ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული მომზადება პილოტებს ჩაუტარდეს ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობაზე (საწაფზე (FSTD)). აღნიშნული მომზადების პროცესში გამოიყენებული უნდა იქნეს ყველა სპეციალური პროცედურა და მოწყობილობა.

## თავი VI

### ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) განთავსებისა და გამოყენების სპეციალური ნებართვის გაცემა

**მუხლი 23. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) განთავსებისა და გამოყენების მოთხოვნები**

1. სხ-ზე ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) განთავსება და გამოყენება ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს მხოლოდ სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.  
2. სხ-ზე ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) განთავსებისა და გამოყენების სპეციალური ნებართვის მისაღებად ექსპლუატანტმა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი №4) და დოკუმენტურად დაუდასტუროს, რომ:

ა) დადგენილია EFB-ის განთავსებისა და გამოყენების პროცედურები;

ბ) დადგენილია მონაცემების ბაზის ცვლილებების შეტანის პროცედურები;

გ) დანიშნულია EFB-ის ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელი პირი (ადმინისტრატორი) და ფშს-ში გაწერილია მისი მოვალეობები და პასუხისმგებლობა;

დ) დადგენილია EFB-ის დამუხტვის პროცედურები;

ე) გაფორმებულია შესაბამისი ხელშეკრულება ლიცენზირებულ ორგანიზაციასთან, სანავიგაციო მონაცემების ელექტრონულ ფორმატში მოწოდების შესახებ;

ვ) დადგენილია ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა და ეკიპაჟები მომზადებულია პროგრამის შესაბამისად;

ზ) ექსპლუატანტის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში შეტანილია შესაბამისი ცვლილებები;

თ) შეფასებულია რისკები, რომლებიც დაკავშირებულია ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენებასთან.

**მუხლი 24. მოთხოვნები საექსპლუატაციო პროცედურების მიმართ**

1. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის გამოყენებისათვის ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) შეიმუშაოს სტანდარტულ და არასტანდარტულ (გაუთვალისწინებელ) ვითარებაში მოქმედების პროცედურები;

ბ) განსაზღვროს EFB-ის ფუნქციონალური შესაძლებლობები და მონაცემთა ბაზის მართვის პროცედურები;

გ) დაადგინოს EFB-ის თითოეული ფუნქციის გამოყენებისა და შესაბამისი სწავლების პროცედურები;

დ) განსაზღვროს ფრენის რა ეტაპზე და რა პირობებში იკრძალება EFB-ის გამოყენება;

ე) შეიმუშაოს ერთი ან ორივე EFB-ის მტყუნების შემთხვევაში მოქმედების პროცედურები;

ვ) შეფასებული მოსალოდნელი საექსპლუატაციო რისკ-ფაქტორების საფუძველზე გაატაროს ამ



რისკების მინიმუმამდე დაყვანის ღონისძიებები;

ზ) დაადგინოს EFB-ს ეკრანზე გამოსატანი და მხოლოდ ექსპლუატაციისათვის საჭირო ინფორმაციასთან დაკავშირებული მოთხოვნები.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია კონტროლი გაუწიოს ლითიუმის ელემენტების შემცველი მოწყობილობის გამოყენებას და ტექნიკურ მომსახურებას და გაითვალისწინოს:

ა) ლითიუმის ელემენტების გაჟონვის რისკი;

ბ) ელემენტების გაჟონვის შემთხვევაში, ელექტროლუმელის ან სათანადო კონტეინერის გამოყენება;

გ) სათადარიგო ელემენტების უსაფრთხო შენახვა;

დ) სხ-ზე არსებული მოწყობილობის უწყვეტი დამუხტვის შედეგად ელემენტის გადახურებით გამოწვეული საფრთხე;

ე) EFB-ის მოწყობილობის ელემენტების ტექნიკური მომსახურება, მათი პერიოდული შემოწმება და სათანადო ჩანაცვლება.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ზე დამონტაჟებული ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB) სხ-ზე განთავსებული იყოს საჭირო ხომალდის მწარმოებლის/შემმუშავებლის პროექტის მიხედვით, ან მოდიფიკაციისთვის საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად, ხოლო გადასატანი ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB), თუ მისი კომპონენტები (სამაგრი, კვების წყარო და სხვა) არ საჭიროებს დამონტაჟებას სხ-ზე, სერტიფიცირებული/დაშვებული იყოს რომელიმე ქვეყნის საავიაციო უწყების მიერ და განთავსდეს ეკიპაჟისთვის ხელმისაწვდომ ისეთ ადგილას, რომ ხელს არ უშლიდეს სხ-ის მართვის საშუალებების ვიზუალურ და/ან ფიზიკურ ხელმისაწვდომობას, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სავარძელში ჩაჯდომას ან სავარძლიდან ადგომას და/ან გარე ხედვას.

4. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) სტაციონარული სამაგრი და კვების წყარო სხ-ზე დამონტაჟებული უნდა იყოს მწარმოებლის ან სერტიფიცირებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.

5. ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, რისკების შემცირების მიზნით, რომლებიც დაკავშირებულია ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენებასთან, სპეციალური ნებართვის გაცემიდან 6 თვის განმავლობაში ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, საჭირო ხომალდზე სანავიგაციო დოკუმენტაციის ბეჭდური ვერსიების არსებობა.

**შენიშვნა:** სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის გამოყენების, ფუნქციონირების და სპეციალური ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართში და იკაო-ს Doc 10020-ში, აგრეთვე ევროკავშირის რეგულაციის (Regulation (EU) 965/2012 დანართი IV, Part CAT, CAT.GEN.MPA.141. და დანართი V, Part SPA, SPA.EFB 100. ნაწილებში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 აპრილის ბრძანება №106 - ვებგვერდი, 04.05.2021წ.

## თავი VII

### EDTO წესებით ფრენის სპეციალური ნებართვის გაცემა

#### მუხლი 25. ზოგადი დებულებები

1. EDTO წესებით ფრენის შემთხვევაში, თუ ფრენის დრო, მარშრუტის ნებისმიერი წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე, ერთი ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, აღემატება 60 წუთს, მისი მარშრუტი უნდა იყოს დაგეგმილი ისე, რომ ფრენის დრო სათადარიგო აეროდრომამდე არ აღემატებოდეს დადგენილ ზღვრულ დროს.

2. აკრძალულია ორი ან მეტი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ების ექსპლუატაცია მარშრუტზე, რომელზეც ნებისმიერი წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის ზღვრული დრო სააგენტოს მიერ დადგენილ დროზე მეტია. ზღვრული დრო გამოითვლება:





ა) ორძრავიანი სხ-თვის ერთი უმოქმედო ძრავით სათადარიგო აეროდრომამდე კრეისერული სიჩქარით ფრენისას, სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში;

ბ) ორზე მეტ ძრავიანი სხ-თვის ყველა მოქმედი ძრავით სათადარიგო აეროდრომამდე კრეისერული სიჩქარით ფრენისას, სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში.

3. ზღვრული დრო ადგენს მარშრუტის შესაძლო (დასაშვებ) არეალს. დადგენილია ზღვრული დროის შემდეგი საფეხურები:

-75 წუთიანი,

-120 წუთიანი,

-180 წუთიანი.

4. ზღვრული დროის საფეხურების მინიჭება (გაზრდა) ხორციელდება ეტაპობრივად სააგენტოს მიერ, ექსპლუატანტის EDTO-ს წესებით ფრენების გამოცდილებიდან გამომდინარე შემდეგი წესით:

ა) ზღვრული დრო 75 წთ ენიჭება იმ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატანტს კონკრეტულ თვითმფრინავის ტიპზე ჯერ არა აქვს EDTO-ს წესებით ფრენების სათანადო გამოცდილება;

ბ) ზღვრული დრო 120 წთ ენიჭება იმ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატანტს კონკრეტულ თვითმფრინავის ტიპზე, უკვე აქვს 75 წთ-ნი ზღვრული დროით ფრენების, არანაკლებ 12-თვიანი, გამოცდილება;

გ) ზღვრული დრო 180 წთ ენიჭება იმ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატანტს კონკრეტულ თვითმფრინავის ტიპზე უკვე აქვს 120 წთ-ნი ზღვრული დროით ფრენების, არანაკლებ 12-თვიანი, გამოცდილება.

## **მუხლი 26. EDTO წესებით ფრენების შესრულების მოთხოვნები**

1. EDTO წესებით ფრენები ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს მხოლოდ სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

2. EDTO წესებით ფრენებისთვის სპეციალური ნებართვების მისაღებად ექსპლუატანტმა, სააგენტოში უნდა წარადგინოს განცხადება (დანართი 5) და დაადასტუროს, რომ:

ა) კონკრეტულ სხ-ს გააჩნია ტიპის სერტიფიკატი, რომელიც ადასტურებს სხ-ის EDTO-ს წესებით ფრენების შესაძლებლობას;

ბ) ფშს-ში გაწერილია EDTO-ს წესით ფრენის შესრულების პროცედურები;

გ) ტექნიკური მომსახურების/მართვის სახელმძღვანელოში, გაწერილი EDTO-ს წესებით ფრენებზე დაშვებული სხ-ის და სისტემების მომსახურების საკითხები;

დ) დადგენილია სხ-ბის საიმედოობის პროგრამა;

ე) დადგენილია საფრენოსნო შემადგენლობის და სადისპეტჩერო უზრუნველყოფის სპეციალისტების EDTO-ს წესებით ფრენებზე მომზადების პროგრამა;

ვ) დადგენილია ტექნიკური შემადგენლობის EDTO-ს წესებით ფრენებზე დაშვებული სხ-ბის, მომსახურებაზე მომზადების პროგრამა;

ზ) შეფასებულია რისკები, რაც დაკავშირებულია EDTO-ს წესებით ფრენებთან, რომელიც უნდა ითვალისწინებდეს:

ზ.ა) ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს;

ზ. ბ) სხ-ის საერთო საიმედოობას;



ზ.გ) მუშაობის დროში შეზღუდული ყველა სისტემის საიმედოობას;

ზ.დ) სხ-ის მწარმოებლის შესაბამის ინფორმაციას;

ზ.ე) რისკების მინიმიზაციის კონკრეტულ ზომებს.

## **მუხლი 27. მოთხოვნები საექსპლუატაციო პროცედურების მიმართ**

1. ექსპლუატანტმა, რომელიც ასრულებს მარშრუტის ნებისმიერი წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე 60 წუთზე მეტი ხანგრძლივობის ფრენებს, უნდა:

ა) დაადგინოს მარშრუტებისათვის სათადარიგო აეროდრომები;

**შენიშვნა:** EDTO ფრენის მიზნებისთვის აფრენისა და/ან დანიშნულების აეროდრომები შასადლებელია განხილულ იქნეს როგორც სათადარიგო აეროდრომები.

ბ) მიუთითოს ფშს-ში სათადარიგო აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის მეთოდი. სათადარიგო აეროდრომად არჩეული უნდა იყოს მხოლოდ ისეთი აეროდრომი, რომელზეც ფაქტობრივი ამინდი და/ან ამინდის პროგნოზი მიუთითებს იმაზე, რომ აეროდრომზე მიფრენის სავარუდო დროიდან დაფრენის ყველაზე შესაძლო გვიან დრომდე პლიუს ერთი საათის პერიოდის განმავლობაში, ამინდის პირობები იმ დაგეგმილი მინიმუმის ტოლი ან მასზე უკეთესი იქნება, რომელიც მითითებულია ამ წესის მე-9 დანართში;

გ) უზრუნველყოს ეკიპაჟებისთვის ბოლო ინფორმაციის მიწოდება მარშრუტზე დაგეგმილი სათადარიგო აეროდრომების სტატუსის და მეტეოპირობების ჩათვლით;

დ) დაადგინოს საექსპლუატაციო პროცედურები;

ე) დაადგინოს საექსპლუატაციო კონტროლის და სადისპეტჩერო უზრუნველყოფის პროცედურები;

ვ) ფშს-ში დაადგინოს კრიტიკულად ყველაზე მნიშვნელოვანი სისტემები, რომელთა მტყუნება უარყოფით გავლენას ახდენს EDTO ფრენების შესრულებაზე;

ზ) დაადგინოს ტექნიკური მომსახურების დამატებითი პროგრამა, რომელშიც ასახული უნდა იყოს სხ-ის და მისი სისტემების საიმედოობის გაუმჯობესების საორგანიზაციო-ტექნიკური ღონისძიებები;

თ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) განსაზღვროს სისტემების რეზერვირების საკითხები, რომლებიც დაკავშირებულია EDTO-ს წესებით ფრენებთან.

**შენიშვნა:** EDTO წესებით ფრენების შესრულებასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის C დამატებაში და Doc-10085-ში.

## **თავი VIII**

### **ვერტმფრენის ღამის ხედვის სისტემის (NVIS) გამოყენებით ფრენების სპეციალური ნებართვის გაცემა**

## **მუხლი 28. ზოგადი მოთხოვნები**

1. ღამის ხედვის სისტემის (NVIS) გამოყენებით ვერტმფრენის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

2. ღამის ხედვის სისტემის გამოყენებით სპეციალური ნებართვების მისაღებად ვერტმფრენის ექსპლუატანტმა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება (დანართი 6) და დაუდასტუროს, რომ:

ა) დადგენილია NVIS -ის აღჭურვილობის განთავსებისა და გამოყენების პროცედურები;

ბ) დადგენილია ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა და ეკიპაჟები მომზადებულია პროგრამის შესაბამისად;



**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის № 220 ბრძანებით დამტკიცებული ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების მე-6 დანართში.

- გ) ექსპლუატანტის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში შეტანილია შესაბამისი ცვლილებები;
- დ) დადგენილია ტექნიკური პერსონალის მომზადების პროგრამა;
- ე) დადგენილია საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების პროცედურები;
- ვ) შეფასებულია რისკები, რომლების დაკავშირებულია NVIS -ის გამოყენებასთან.

## **მუხლი 29. საექსპლუატაციო მოთხოვნები**

1. ღამის ხედვის სისტემის გამოყენებით ფრენების შესასრულებლად ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სიმაღლის რადიომზომით, რომელიც NVIS გამოყენებით ფრენის ყველა ეტაპზე გამოსცემს ხმოვან და ვიზუალურ სიგნალს, თუ ვერტმფრენი წინასწარ განსაზღვრულ სიმაღლეზე დაბლა დაეშვება;

ბ) NVIS სისტემასთან შეთავსებადი განათებით, რომელიც მოიცავს:

ბ.ა) სპეციალური ტიპის განათებას, რომელიც უზრუნველყოფს ხელსაწყოების დაფაზე არსებული ყველა ძირითადი საპილოტაჟო ხელსაწყოს განათებას;

ბ. ბ) საერთო განათების ნათურებს;

ბ. გ) პორტატიულ ფანრებს;

გ) NVIS სისტემასთან შეუთავსებადი შიდა ნათურების მოხსნის ან ჩაქრობის საშუალებებს.

2. ვერტმფრენზე დამონტაჟებული უნდა იყოს შემდეგი დამატებითი NVIS აღჭურვილობა:

ა) სარეზერვო ან მეორადი კვების წყარო ღამის ხედვის სათვალეებისათვის (NVG);

ბ) ჩაფხუტი, ღამის ხედვის სათვალის (NVG) მიერთების შესაძლებლობით.

**შენიშვნა: 1.** ვერტმფრენზე არსებული ყველა ღამის ხედვის სათვალე (NVG) უნდა იყოს ღამის ხედვის სისტემის (NVIS) შესაბამისი თაობის, მოდელის და ტიპის.

**შენიშვნა 2:** დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის შემდეგ სახელმძღვანელო მასალებში: SPA.NVIS.110; AMC1 SPA.NVIS.110(b); GM1 SPA.NVIS.110(b); GM1 SPA.NVIS.110(f).

3. NVIS-ის გამოყენებით ფრენის პროცედურები უნდა მოიცავდეს:

ა) ფრენის დაგეგმარების და ფრენისწინა მომზადების პროცედურებს, რომელიც უნდა შეიცავდეს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) გამოყენებას;

ბ) სტანდარტულ და არასტანდარტულ ვითარებებში ფრენების პროცედურებს;

გ) მინიმალურ სიმაღლეს, რომელზეც შესაძლებელია ღამის ხედვის სისტემის გამოყენებით (ან მის გარეშე) ფრენაზე გადასვლა და ამ რეჟიმში ფრენის გაგრძელება.

**შენიშვნა:** ღამის ფრენები არ უნდა განხორციელდეს ექსპლუატაციის ტიპისათვის დადგენილ ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ მინიმუმზე უარეს პირობებში.



დ) შეზღუდვებს, რომლებიც ეხება LED ნათურებით განათებულ წინაღობებს და მასთან დაკავშირებულ:

დ.ა) სტანდარტულ და არასტანდარტულ პროცედურებს, რომლებიც ითვალისწინებენ დაბალ სიმაღლეზე ფრენისას პერიოდულად ფრენის არეალის NVIS-ს გარეშე დათვალიერებას;

დ.ბ) ეკიპაჟის წევრებს შორის კოორდინაციის პროცედურებს;

დ.გ) უსაფრთხო სიმაღლის აღების და დასაფრენად შესვლის პროცედურას, როდესაც წინაღობების განლაგება არ არის ცნობილი.

4. ეკიპაჟის მინიმალური შემადგენლობა უნდა იყოს უდიდესი იმ რაოდენობებს შორის, რომლებიც:

ა) განსაზღვრულია სეს-ში;

ბ) დადგენილია ძირითადი ტიპის საქმიანობისათვის; ან

გ) განსაზღვრულია NVIS-ის გამოყენებით ფრენების შესრულების ნებართვაში.

### **მუხლი 30. საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების მოთხოვნები**

1. საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების პროცედურები უნდა იყოს აღწერილი ტექნომსახურების პროგრამაში და შეიცავდეს ინფორმაციას, რომელიც საჭიროა ვერტმფრენზე დამონტაჟებული NVIS აღჭურვილობის მიმდინარე ტექნომსახურების და შემოწმების ჩასატარებლად, მინიმუმ შემდეგი კომპონენტებისათვის:

ა) ვერტმფრენის საქარე მინა და მისი გამჭვირვალობა;

ბ) NVIS ნათურები;

გ) ღამის ხედვის სათვალე (NVG);

დ) NVIS სხვა დამატებითი აღჭურვილობა, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

2. სხ-ის ნებისმიერი შემდგომი მოდიფიცირება ან ტექნომსახურება უნდა აკმაყოფილებდეს NVIS სისტემის მწარმოებლის მიერ დადგენილ საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის №220 ბრძანებით დამტკიცებული „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ მე-6 დანართში და ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის: SPA.NVIS.140; AMC1 SPA.NVIS.140; GM1 SPA.NVIS.140.

## **თავი IX**

### **ვერტმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურება (HELISKI)**

#### **მუხლი 31. ზოგადი მოთხოვნები**

1. ვერტმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების სამუშაოების შესრულება ხორციელდება სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

2. ვერტმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების სამუშაოების შესასრულებლად ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) შეიმუშაოს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები და შესაბამისი შემოწმების კითხვარები;

ბ) განსაზღვროს შვეულმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

გ) დაადგინოს თოვლზე მოსრიალე პირის საშუალო წონა და წონის დადგენის მეთოდი;

დ) დაადგინოს საჭირო აღჭურვილობა;



ე) დაადგინოს ყველა სახის შეზღუდვები;

ვ) დაადგინოს სხ-ის მეთაურის/ეკიპაჟის წევრების და მიწისზედა მომსახურე პერსონალის ვალდებულებები და მოვალეობები.

ზ) დაადგინოს თოვლზე მოსრიალე პირის უსაფრთხოების პროცედურები (ჩასხდომადგამოსხდომის და ვერტმფრენში ყოფნის დროს);

თ) დაადგინოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომელშიც ასევე გათვალისწინებული უნდა იყოს უკიდურესად დაბალ სიმაღლეზე საფრენად დაშვების და დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან არჩევის საკითხები;

ი) დაადგინოს მოსალოდნელი საექსპლუატაციო რისკების ანალიზი;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა რისკების შეფასების შესახებ მოცემულია იკაო-ს ცირკულარში Cir 338.

კ) შეიმუშაოს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს და მიწისზედა მომსახურე პერსონალს შორის ურთიერთმოქმედების, უსაფრთხოების ზომების დაცვის და ინსტრუქტაჟის მოთხოვნები;

ლ) დაადგინოს და აღწეროს სამუშაო მოედნების განლაგება და მათი თავისებურებები;

მ) დაადგინოს საფრენოსნო ეკიპაჟის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები.

### **მუხლი 32. სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების საკვალიფიკაციო მოთხოვნები**

1. სხ-ის მეთაურს, რომელიც ახორციელებს თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების სამუშაოებს უნდა ჰქონდეს მოქმედი პილოტის მოწმობა და სულ მცირე, 1000 საათი ნაფრენი მეთაურის რანგში, მათ შორის, არანაკლებ 100 საათი შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე;

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს:

ა) გავლილი უნდა ჰქონდეს სწავლება შესასრულებელ სამუშაოებთან დაკავშირებით;

ბ) ფლობდეს ავიასპეციალისტის მოწმობაში შესაბამისი სამუშაოების ოსტატობის აღნიშვნას (საექსპლუატაციო სიმაღლეებზე მუშაობისთვის დაშვება და ა.შ.);

გ) ჰქონდეს საფრენოსნო წიგნში ინსტრუქტორის ჩანაწერი, რომ მან გაიარა შესაბამისი საფრენოსნო მომზადება;

დ) ჰქონდეს შესრულებული ბოლო 12 თვის განმავლობაში ამ სახის სამუშაოებზე სულ მცირე 10 ფრენა;

ე) ჰქონდეს დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან არჩევაზე დაშვება.

### **მუხლი 33. საექსპლუატაციო მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებისთვის დადგენილი ტექნომსახურების სახეები და ინტერვალები აღწეროს ტექნომსახურების პროგრამაში.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურება განახორციელოს მხოლოდ დღისით, ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში და საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების დაცვით;

ბ) თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში გააერთიანოს შემდეგი პროცედურები:

ბ.ა) წინასაფრენოსნო მომზადების პროცედურები, ფრენების დაგეგმარება, რისკების შეფასება და ბრიფინგის პროცედურები;



ბ.ბ) თოვლზე მოსრიალე პირის შვეულმფრენში ჩასხდომა/გადმოსხდომის პროცედურები;

ბ.გ) სამუშაო მოედნების არჩევისა და მომზადების პროცედურები;

ბ.დ) არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციაში მოქმედების პროცედურები;

ბ.ე) კომუნიკაციის პროცედურები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 აპრილის ბრძანება №106 - ვებგვერდი, 04.05.2021წ.

### **მუხლი 34. ვერტმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების უფლების მინიჭება**

ექსპლუატანტმა ვერტმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების (Heliski) უფლების მისაღებად სააგენტოში უნდა წარადგინოს შევსებული „შვეულმფრენით თოვლზე მოსრიალეთა მომსახურების მომსახურების უფლების მინიჭების განცხადება/ფორმა“ (დანართი №7) და თანდართული დოკუმენტაცია.

## **თავი X**

### **ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურება (HEMS)**

#### **მუხლი 35. ზოგადი მოთხოვნები**

1. ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურება ხორციელდება სააგენტოს სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

2. ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HEMS) სამუშაოების შესასრულებლად, ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები და შესაბამისი შემოწმების კითხვარები;

ბ) განსაზღვროს ვერტმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

გ) დაადგინოს საჭირო აღჭურვილობა;

დ) დაადგინოს ყველა სახის შეზღუდვა;

ე) დაადგინოს სხ-ის მეთაურის/ეკიპაჟის წევრების და HEMS-ის ტექნიკური ეკიპაჟის წევრის უფლება-მოვალეობები;

ვ) დაადგინოს ეკიპაჟის წევრების და HEMS-ის ტექნიკური ეკიპაჟის წევრის მომზადების პროგრამა;

**შენიშვნა:** ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების განმახორციელებელი ეკიპაჟის წევრების და ტექნიკური ეკიპაჟის წევრის მომზადების პროგრამის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკავშირის N965/2012 რეგულაციის AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1)-ში.

ზ) გააანალიზოს მოსალოდნელი საექსპლუატაციო რისკები;

**შენიშვნა:** რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ცირკულარში Cir 338 და ევროკავშირის N965/2012 რეგულაციის SPA.HEMS.140 ნაწილში;

თ) შეიმუშაოს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების, HEMS-ის ტექნიკური ეკიპაჟის წევრის და სახმელეთო პერსონალს შორის ურთიერთმოქმედების, უსაფრთხოების ზომების და ინსტრუქტაჟის მოთხოვნები;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს Cir 338-ში და ევროკომისიის N965/2012 რეგულაციის სახელმძღვანელო მასალებში SPA.HEMS.



ი) უზრუნველყოს საექსპლუატაციო ბაზირების პირობები.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა საექსპლუატაციო ბაზირების შესახებ მოცემულია ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის SPA.HEMS.145-ის მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 36. სხ-ის ეკიპაჟის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები**

1. სხ-ის მეთაურს, რომელიც ახორციელებს გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HEMS) ფრენებს უნდა ჰქონდეს მოქმედი „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობა“ (ATPL) და სულ მცირე, 500 საათი ნაფრენი შვეულმფრენის მეთაურის რანგში, მათ შორის, არანაკლებ 100 საათი კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდზე.
2. სხ-ის მეთაურს, რომელიც ახორციელებს გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HEMS) ფრენებს უნდა ჰქონდეს დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან არჩევაზე დაშვება.
3. პილოტს, რომელიც ღამის ფრენებს ასრულებს, ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 20 საათი ღამით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში.
4. საფრენოსნო და HEMS-ის ტექნიკური ეკიპაჟის წევრებს წარმატებით უნდა ჰქონდეთ გავლილი პრაქტიკული მომზადება, ფშს-ში განსაზღვრული HEMS პროცედურების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის №965/2012 რეგულაციის **AMC1** SPA.HEMS.130(f)(1), AMC1 SPA.HEMS.130(f)(2)(ii)(B)-ში.

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს უნდა ჰქონდეთ ავიასპეციალისტის მოწმობაში შესაბამისი სამუშაოებზე დაშვების აღნიშვნა.

### **მუხლი 37. საფრენად ვარგისობის მოთხოვნები**

1. საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების პროცედურები უნდა იყოს აღწერილი ტექნომსახურების პროგრამაში და შეიცავდეს ინფორმაციას, რომელიც საჭიროა შვეულმფრენის და შვეულმფრენზე დამონტაჟებული შესაბამისი აღჭურვილობის მიმდინარე ტექნომსახურების და შემოწმების ჩასატარებლად.
2. შვეულმფრენზე ყველა სამედიცინო აღჭურვილობის დამონტაჟება, შემდგომში მისი ნებისმიერი მოდიფიცირება და ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს მოქმედი ეროვნული რეგულაციების შესაბამისად.

### **მუხლი 38. საექსპლუატაციო მოთხოვნები**

ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HEMS) საექსპლუატაციო პროცედურებში განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობები, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL);

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა და ეკიპაჟის წევრების საკვალიფიკაციო მოთხოვნები;

გ) საფრენოსნო და ტექნიკური ეკიპაჟის წევრების სწავლების ჩამტარებელი პირების დანიშვნის წესი და კვალიფიკაცია;

დ) საფრენოსნო და ტექნიკური ეკიპაჟის წევრების უფლება-მოვალეობები;

ე) საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელთა დაცვა აუცილებელია შვეულმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HEMS) ოპერაციების შესასრულებლად;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის №965/2012 რეგულაციის SPA.HEMS.130-ში;

ვ) სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები;



ზ) საფრენოსნო, ტექნიკური ეკიპაჟის წევრების და ოპერაციებთან დაკავშირებული სხვა პერსონალის ურთიერთქმედების პროცედურები;

თ) საექსპლუატაციო მეტეოროლოგიური მინიმუმები;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის SPA.HERMS.120 HERMS-ის ნაწილში.

ი) შვეულმფრენის საექსპლუატაციო მახასიათებლები;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის SPA.HERMS.125 HERMS-ის ნაწილში.

კ) სამედიცინო მგზავრების და სხვა პერსონალის ინსტრუქტაჟის შესახებ ინფორმაცია;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკავშირის №965/2012 რეგულაციის SPA.HERMS.135 HERMS-ის ნაწილში.

ლ) დაადგინოს და აღწეროს სამუშაო მოედნების განლაგება მათი თავისებურებები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

### **მუხლი 39. გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HERMS) უფლების მინიჭება**

ექსპლუატანტმა ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HERMS) უფლების მისაღებად სააგენტოში უნდა წარადგინოს შევსებული „ვერტმფრენით გადაუდებელი სამედიცინო მომსახურების (HERMS) უფლების მინიჭების განცხადება/ფორმა“ (დანართი №8).

## **თავი XI**

### **სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა**

#### **მუხლი 40. საჰაერო ხომალდით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა**

1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს განახორციელოს საჰაერო ხომალდით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა, მხოლოდ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვის საფუძველზე.

1<sup>1</sup>. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, მოითხოვოს სპეციალური ნებართვის მიღება, მხოლოდ კონკრეტული სახიფათო ტვირთების გადასაზიდად (მაგ., მშრალი ყინული, B კატეგორიის ბიოლოგიური ნივთიერებები, ექსპლუატანტის ტვირთი (COMAT) და გათავისუფლებული ოდენობის სახიფათო ტვირთები)

2. ექსპლუატანტმა, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის უფლების მისაღებად სააგენტოში უნდა წარადგინოს შევსებული „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის უფლების მინიჭების განცხადება/ფორმა“ (დანართი 10).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 21 დეკემბრის ბრძანება №286 - ვებგვერდი, 23.12.2022წ.

#### **მუხლი 41. საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის უფლებამოსილება**

საჰაერო ხომალდით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალური ნებართვის მოსაპოვებლად, ექსპლუატანტი, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აგვისტოს №142 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესით“ გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა, ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს ისეთი საექსპლუატაციო პროცედურები ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში, რომელთა მეშვეობითაც საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ყველა ეტაპზე უზრუნველყოფილი იქნება უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვა. აღნიშნული პროცედურები უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციასა და ინსტრუქციებს:

ა.ა) ექსპლუატანტის პოლიტიკას სახიფათო ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით;





ა.ბ) სახიფათო ტვირთის მიღების, მომსახურების, ჩატვირთვის, განთავსების და განცალკევების მოთხოვნებთან დაკავშირებით;

ა.გ) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვისას სხ-ზე საავიაციო შემთხვევის ან მოვლენის წარმოქმნისას მოქმედების პროცედურებთან დაკავშირებით;

ა.დ) სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული ავარიული ვითარების დადგომისას მოქმედების პროცედურების შესახებ;

ა.ე) დაბინძურების მოშორებასთან დაკავშირებით;

ა.ვ) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვაში ჩართული პერსონალის მოვალეობების აღწერილობის თაობაზე, განსაკუთრებით, სახიფათო ტვირთის მიწაზე და სხ-ზე მომსახურების დროს;

ა.ზ) დაზიანების, გაჟონვის ან დაბინძურების აღმოსაჩენად შემოწმების შესახებ;

ა.თ) სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევის ან მოვლენის შესახებ შეტყობინების წესის შესახებ.

ბ) გააჩნდეს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) ოფიციალური გამოცემა Doc 9284-A N/928-ის (საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის უსაფრთხო გადაზიდვის ტექნიკური ინსტრუქციები) ან საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაციის (იატა) ოფიციალური გამოცემა „სახიფათო ტვირთის რეგულაციების“ განახლებული ეგზემპლარი;

გ) ჰყავდეს სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის საკითხებზე პასუხისმგებელი პირი, რომელსაც უნდა გააჩნდეს, ტექნიკური ინსტრუქციების მოთხოვნების შესაბამისად, სწავლების მე-6 კატეგორიის ვადიანი სერტიფიკატი;

დ) (ამოღებულია - 21.12.2022, №286).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 21 დეკემბრის ბრძანება №286 - ვებგვერდი, 23.12.2022წ.

## **მუხლი 42. სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული ინფორმაცია და დოკუმენტაცია**

ექსპლუატანტი, ტექნიკური ინსტრუქციების შესაბამისად, ვალდებულია:

ა) სხ-ის მეთაურს მიაწოდოს წერილობითი ინფორმაცია:

ა.ა) სხ-ის ბორტზე გადასაზიდი სახიფათო ტვირთის შესახებ;

ა.ბ) ფრენისას წარმოქმნილ ავარიულ ვითარებაში რეაგირების შესახებ.

ბ) გამოიყენოს სახიფათო ტვირთის მიღების საკონტროლო ბარათი;

გ) უზრუნველყოს, რომ საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვისას, სახიფათო ტვირთს თან ახლდეს საჭირო სატრანსპორტო დოკუმენტაცია, რომელიც შედგენილია ტვირთგამგზავნის მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული ინფორმაცია მიეწოდება ელექტრონული ფორმით;

დ) უზრუნველყოს, რომ, თუ სახიფათო ტვირთის სატრანსპორტო დოკუმენტაცია შედგენილია წერილობით, ამ დოკუმენტის ასლი ინახებოდეს მიწაზე ისეთ ადგილას, სადაც იგი ხელმისაწვდომი იქნება გონივრული პერიოდის განმავლობაში მანამ, სანამ სახიფათო ტვირთი საბოლოო დანიშნულების პუნქტში არ იქნება მიწოდებული;

ე) უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მეთაურისათვის მიწოდებული ინფორმაციის ასლი ინახებოდეს მიწაზე და ადვილად ხელმისაწვდომი იყოს ბოლო გამგზავრების და დაგეგმილი დაფრენის აეროდრომებზე მანამ, სანამ არ დასრულდება ის ფრენა, რომელსაც ეს ინფორმაცია ეხება;



ვ) ფრენის დასრულების შემდეგ, მინიმუმ, სამი თვის განმავლობაში შეინახოს სახიფათო ტვირთის მიღების საკონტროლო ბარათი, სატრანსპორტო დოკუმენტაცია და სხ-ის მეთაურისათვის მიწოდებული ინფორმაცია;

ზ) მინიმუმ, სამი წლის განმავლობაში შეინახოს პერსონალის სწავლებასთან დაკავშირებული ჩანაწერები.

