

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №84  
2023 წლის 2 მაისი

ქ. თბილისი

**„აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონალურ სისტემაში დაგეგმილი ცვლილების განხორციელების და შეთანხმების წესის“ დამტკიცების შესახებ**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 9<sup>1</sup> მუხლის პირველი ნაწილის და „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის №196 ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ მე-19 მუხლის საფუძველზე, ვბრძანებ

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს „აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონალურ სისტემაში დაგეგმილი ცვლილების განხორციელების და შეთანხმების წესი“.

**მუხლი 2**

ბრძანება ამოქმედდეს 2023 წლის პირველი ივლისიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

**აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონალურ სისტემაში დაგეგმილი ცვლილების განხორციელების და შეთანხმების წესი**

**მუხლი 1. წესის მიზანი და რეგულირების სფერო**

1. „აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონალურ სისტემაში დაგეგმილი ცვლილების განხორციელების და შეთანხმების წესის“ (შემდგომში – წესი) მიზანია აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონალურ სისტემაში დაგეგმილი და განსახორციელებელი ცვლილებების ინიცირების, განხორციელებისა და სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან (შემდგომ – სააგენტო) შეთანხმების გზით, დადგენილი უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება.

2. წესი ვრცელდება სერტიფიცირებული აეროდრომის/ვერტოდრომის (შემდგომში – აეროდრომის/ვერტოდრომის) ექსპლუატანტზე და აეროდრომის/ვერტოდრომის ტერიტორიაზე მოქმედ სხვა საავიაციო საწარმოზე, რომლის საქმიანობაზეც შესაძლოა ზეგავლენა იქონიოს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმილმა ცვლილებამ.

**მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები**

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

ა) **შემამსუბუქებელი ღონისძიება** – რისკის მოხდენის ალბათობით და/ან სიმძიმით გამოწვეული შედეგის შემცირებისკენ მიმართული ქმედება;

ბ) **საავიაციო საწარმო** – იურიდიული პირი, რომლის საქმიანობაზე ზეგავლენას ახდენს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმილი ცვლილება;

გ) **უსაფრთხოების არგუმენტი** – იმის დემონსტრირება და მტკიცებულება, რომ ფუნქციონალური სისტემის შემოთავაზებული ცვლილება შეიძლება განხორციელდეს იმ მიზნების და სტანდარტების ფარგლებში, რომელიც დადგენილია არსებული ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზის და უსაფრთხოების ნორმების მოთხოვნების გათვალისწინებით;

დ) **ფრენების უსაფრთხოებასთან უშუალოდ დაკავშირებული აეროდრომის/ვერტოდრომის მოწყობილობა** - აეროდრომის ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობის ქვეშ არსებული ნებისმიერი ინსტრუმენტი, აღჭურვილობა, მექანიზმი, აპარატი, ხელსაწყო, პროგრამული უზრუნველყოფა ან



აქსესუარი, რომელიც გამოიყენება ან უშუალოდ განკუთვნილია აეროდრომზე/ვერტოდრომზე საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ექსპლუატაციის ხელშესაწყობად;

ე) ფუნქციონალური სისტემა – პროცესები, პროცედურები, ადამიანური რესურსები, ინფრასტრუქტურა (ვიზუალური საშუალებები და ნიშანდების ჩათვლით) და მოწყობილობები (ტექნიკური და პროგრამული უზრუნველყოფის ჩათვლით), რომელიც ერთიანობაში განკუთვნილია აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად.

### მუხლი 3. შეთანხმებას დაქვემდებარებული ცვლილებები

1. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი ვალდებულია, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 4 მარტის №32 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირებისა და საფრენი მოედნების რეგისტრაციის და აღრიცხვის წესით“ გათვალისწინებული ნებისმიერი ცვლილება შეთანხმოს სააგენტოსთან.

2. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის გათვალისწინებით, ცვლილება საჭიროებს სააგენტოსთან წინასწარ შეთანხმებას, თუ იგეგმება:

ა) აეროდრომის/ვერტოდრომის სასერტიფიკაციო მოთხოვნებიდან გათავისუფლება;

ბ) აეროდრომის/ვერტოდრომის სასერტიფიკაციო მოთხოვნების და/ან პირობების ცვლილება;

გ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული აეროდრომის/ვერტოდრომის ფუნქციონალური სისტემის და მოწყობილობების ცვლილება;

დ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემის ნებისმიერი ელემენტის მნიშვნელოვანი ცვლილება;

ე) საავარიო-სამამშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონის უზრუნველსაყოფად არსებული აღჭურვილობების, საშუალებების და პერსონალის რაოდენობის ცვლილება;

ვ) შეზღუდული ხილვადობის დროს ექსპლუატაციის პროცედურების ცვლილება;

ზ) აეროდრომზე მაღალი კოდის მქონე საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

თ) ბაქანზე საქმიანობის მართვის სისტემის ან პროცედურების ცვლილება;

ი) ფრენის პროცედურების ცვლილება, რომელიც გამოიწვევს აეროდრომის ექსპლუატანტის საქმიანობაზე ზეგავლენას;

კ) სარეაბილიტაციო/სარეკონსტრუქციო სამუშაოები სამიმოსვლო არეში;

ლ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციების მიერ მიწოდებული სერვისის მნიშვნელოვანი ცვლილებები, რომელსაც უშუალო ზეგავლენა აქვს ფრენების უსაფრთხოებაზე.

3. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა ფუნქციონალურ სისტემაში იმ ცვლილების დაგეგმვისას, რომელიც საჭიროებს წინასწარ შეთანხმებას, უნდა გაითვალისწინოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 20 სექტემბრის №196 ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ მე-19 მუხლის მოთხოვნები.

4. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი, იმ ცვლილებას რომელიც საჭიროებს წინასწარ შეთანხმებას, ახორციელებს სააგენტოსთან შეთანხმების შემდეგ, რომელშიც ასევე გათვალისწინებული უნდა იყოს აეროდრომის/ვერტოდრომის უსაფრთხო ექსპლუატაციის პირობები ცვლილების დანერგვის პერიოდში.

5. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი იმ ცვლილების განხორციელებამდე, რომელიც სააგენტოსთან საჭიროებს წინასწარ შეთანხმებას:

ა) განსაზღვრავს, აეროდრომზე/ვერტოდრომის ტერიტორიაზე მოქმედ საავიაციო საწარმოების



არსებულ/დაგეგმილ პროცესებზე ან მიწოდებულ პროდუქტზე შესაძლო ზეგავლენას და უზრუნველყოფს შეფასების პროცესში მათ ჩართვას/საკითხის კოორდინაციას;

ბ) ცვლილების პროცესში ჩართულ საავიაციო საწარმოსთან ერთად ადგენს დასაშვებ პირობებს და შემამსუბუქებელ ქმედებებს.

6. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ცვლილების განხორციელებისთვის არსებობდეს დოკუმენტირებული, სრულყოფილი და ვალიდური არგუმენტი, მტკიცებულება და უსაფრთხოების კრიტერიუმები, რათა უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით განხორციელებულ იქნას სათანადო შეფასება.

7. იმ ცვლილების დაგეგმვისას, რომელიც საჭიროებს სააგენტოსთან წინასწარ შეთანხმებას, აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს უსაფრთხოების შეფასება ამ წესის მე-7 მუხლის შესაბამისად.

8. იმ შემთხვევაში, თუ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე იგეგმება საჰაერო ხომალდის ისეთი ტიპის/მოდელის ექსპლუატაცია, რომლის პარამეტრები არ არის თავსებადი აეროდრომის/ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლებთან, უსაფრთხოების შეფასება ასევე უნდა მოიცავდეს ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად განხორციელებულ თავსებადობის კვლევას.

#### **მუხლი 4. საავიაციო საწარმოს ვალდებულება**

საავიაციო საწარმო, რომელზეც ზეგავლენას ახდენს ან შესაძლებელია ზეგავლენა იქონიოს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმილმა ცვლილებამ, ვალდებულია აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტთან კოორდინირებულად შეაფასოს და გამოავლინოს არსებული რისკები და ერთობლივად დანერგოს რისკების შემცირებისთვის გასატარებელი ღონისძიებები/ქმედებები.

#### **მუხლი 5. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ ცვლილების განხორციელებამდე გასატარებელი ქმედებები**

აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა ფუნქციონალურ სისტემაში წინასწარ შეთანხმებას დაქვემდებარებული ცვლილების განხორციელებამდე სააგენტოში უნდა წარადგინოს:

ა) წერილობითი განცხადება, ცვლილების გამომწვევი მიზეზის დასაბუთებით. განცხადებაში მოცემული უნდა იყოს იმ საავიაციო საწარმოების ნუსხა, რომლებზეც ზეგავლენას ახდენს ან შესაძლოა ზეგავლენა მოახდინოს ცვლილებამ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

ბ) უსაფრთხოების შეფასების დოკუმენტი;

გ) სხვა ყველა საჭირო დოკუმენტაცია, რომელიც გამოყენებული იქნება უსაფრთხოების არგუმენტის ვალიდურობის დასადგენად.

#### **მუხლი 6. სააგენტოს მიერ ცვლილების განხილვა და გადაწყვეტილების გამოტანა**

1. სააგენტო ანალიზებს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ წარმოდგენილ უსაფრთხოების შეფასებას და ამოწმებს:

ა) სათანადო კოორდინაციის არსებობას აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტსა და საავიაციო საწარმოს შორის, რომლის საქმიანობაზეც გავლენას ახდენს ცვლილება;

ბ) დოკუმენტირებული არგუმენტის საფუძველზე, რისკების სათანადოდ იდენტიფიცირებას და შეფასებას (მაგ: შესწავლილი ფიზიკური ან ადამიანური ფაქტორები, წინა საავიაციო მოვლენების და ინციდენტების ანალიზი);

გ) დადგენილი საფრთხეების, რისკების და შემამსუბუქებელი ღონისძიებების შესაბამისობას;

დ) დაგეგმილი ცვლილების დანერგვისთვის იდენტიფიცირებული ვადების გონივრულობას.

2. უსაფრთხოების შეფასების ანალიზის დასრულების შემდეგ:

ა) სააგენტო ითანხმებს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ წარმოდგენილ



უსაფრთხოების შეფასებას;

ბ) თუ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ შეფასების პროცესში ვერ იქნა გამოვლენილი რაიმე არსებული/სავარაუდო საფრთხე/რისკი, სააგენტო ატყობინებს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს აღნიშნულის შესახებ და მოითხოვს შეფასების დოკუმენტის ცვლილებას;

გ) თუ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ ვერ იქნა სათანადოდ დასაბუთებული უსაფრთხოების არგუმენტის ვალიდურობა, სააგენტო უარყოფს აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმილ ცვლილებას;

დ) სააგენტო საჭიროებისამებრ უზრუნველყოფს დამატებითი პირობების დადგენას.

3. სააგენტო უზრუნველყოფს იმ მდგომარეობების შეთანხმებას ან/და შეზღუდვების დადგენას, რომელშიც აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი ექსპლუატაციას განახორციელებს ცვლილების დანერგვის განმავლობაში.

4. ცვლილების შეთანხმების ან შეთანხმებაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილებას სააგენტო იღებს განცხადების მიღებიდან არაუმეტეს 2 თვის ვადაში.

5. სააგენტოს გადაწყვეტილება წერილობით ეცნობება აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 დღის ვადაში.

6. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე წინასწარ შეთანხმებას დაქვემდებარებული ცვლილების განხორციელებისას, სააგენტოს მხრიდან აღნიშნული ქმედება განიხილება, როგორც აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიკატის შეზღუდვის, გაუქმების ან შეჩერების საკითხი.

## **მუხლი 7. უსაფრთხოების შეფასება**

1. უსაფრთხოების შეფასება მოიცავს 4 ძირითად ეტაპს:

ა) უსაფრთხოების პრობლემის იდენტიფიცირება და ნორმატიულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენა;

ბ) საფრთხის იდენტიფიცირება და ანალიზი;

გ) რისკის შეფასება და შემამსუბუქებელი ღონისძიებების შემუშავება;

დ) შემამსუბუქებელი ღონისძიებების დანერგვის გეგმის შემუშავება და შეფასების დასკვნის შედგენა.  
**შენიშვნა:** უსაფრთხოების შეფასების პროცესის დიაგრამა მოცემულია ამ წესის №1 დანართში.

2. უსაფრთხოების შეფასებაში, საჭიროებისამებრ, გათვალისწინებული უნდა იქნას შეფასებას დაქვემდებარებული შემდეგი ფაქტორები:

ა) აეროდრომის/ვერტოდრომის სქემა (ადზ-ს, სამიმოსვლო ბილიკის, სამიმოსვლო ზოლის და ბაქნის კონფიგურაციების ჩათვლით), სამგზავრო გასასვლელები, ტელესკოპური ტრაპები, ვიზუალური საშუალებები, სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების ინფრასტრუქტურა და საშუალებები;

ბ) იმ საჰაერო ხომალდების ტიპები, ფიზიკური და ტექნიკური მახასიათებლები, რომელთა ექსპლუატაცია იგეგმება აეროდრომზე/ვერტოდრომზე;

გ) საჰაერო მოძრაობის სიმჭიდროვე და განაწილება;

დ) აეროდრომის/ვერტოდრომის სახმელეთო მომსახურება;

ე) „მიწა-ჰაერი“ კომუნიკაცია და დროის პარამეტრები, ხმოვანი და მონაცემთა გადაცემის ციფრული კომუნიკაციისათვის;



ვ) სამეთვალყურეო სისტემების ტიპი, შესაძლებლობები და საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების მხარდასაჭერად და გასაფრთხილებლად განკუთვნილი სისტემების ხელმისაწვდომობა;

ზ) სახელსაწყო ფრენის პროცედურების ცვლილება და მასთან დაკავშირებული სააეროდრომო აღჭურვილობის/პროცედურების შესაბამისობა;

თ) კომპლექსური საექსპლუატაციო პროცედურები, ისეთი, როგორცაა გადაწყვეტილების კოლექტიური მიღება;

ი) აეროდრომის/ვერტოდრომის ტექნიკური დანადგარები, როგორცაა სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემები (SMGCS, მათ შორის გაუმჯობესებული სისტემები A-SMGCS) ან სხვა სააერონავიგაციო საშუალებები;

კ) დაბრკოლებები და სახიფათო საქმიანობები აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს;

ლ) აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ან მის მიმდებარედ დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოები ან საფრთხის შემცველი აქტივობები;

მ) ნებისმიერი, ადგილობრივი ან რეგიონული სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები (როგორცაა, ქარის წანაცვლება და სხვა);

ნ) საჰაერო სივრცის კომპლექსურობა, საჰაერო მოძრაობის მართვის (ATS) მარშრუტის სტრუქტურა და საჰაერო სივრცის კლასიფიკაცია, რომელმაც შეიძლება შეცვალოს ფრენის სქემა ან იმავე საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობა.

## **მუხლი 8. უსაფრთხოების პრობლემის იდენტიფიცირება და ნორმატიულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენა**

1. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი გამოვლენილი პრობლემა უნდა იქნეს დეტალურად აღწერილი, სადაც ასახული უნდა იქნას დროის მონაკვეთები, დაგეგმილი/სავარაუდო ფაზები, ადგილმდებარეობა, მონაწილე ან ზემოქმედების ქვეშ მყოფი დაინტერესებული მხარეები (საავიაციო საწარმოები), ასევე, უსაფრთხოების პრობლემების პოტენციური გავლენა კონკრეტულ პროცესებზე, პროცედურებზე, სისტემებსა და საექსპლუატაციო გარემოზე.

2. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემის გამოვლენისას, უპირველეს ყოვლისა, უნდა გაანალიზდეს და დადგინდეს, პრობლემა ექვემდებარება შენარჩუნებას თუ უარყოფას. უარყოფის შემთხვევაში გამოვლენილი ხარვეზი უნდა იყოს დასაბუთებული და დოკუმენტურად გაფორმებული.

3. პირველადი შეფასება უნდა განხორციელდეს და დოკუმენტალურად გაფორმდეს მოქმედ ნორმატიულ მოთხოვნებთან მიმართებაში.

4. უსაფრთხოების შეფასების დაწყებამდე ყველა შესაბამის დაინტერესებულ მხარესთან ერთობლივად ხორციელდება უსაფრთხოების საკითხის/სფეროების დადგენა.

5. თუ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე, ადრე განხორციელებულ იქნა უსაფრთხოების შეფასება და ამავდროულად იგეგმება მსგავსი საკითხის შეფასების განხორციელება, სადაც მოცემულია იგივე მახასიათებლები და პროცედურები, აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს შეუძლია გამოიყენოს და დაეყრდნოს უკვე განხორციელებული შეფასების გარკვეულ ინფორმაციას და ელემენტებს, თუმცა აუცილებელია გაანალიზდეს აღნიშნული მონაცემების გამოყენების შესაძლებლობა.

## **მუხლი 9. საფრთხის იდენტიფიცირება და ანალიზი**

1. აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურასთან, სისტემებთან ან საექსპლუატაციო პროცედურებთან დაკავშირებული საფრთხეების პირველადი იდენტიფიცირება ხდება ისეთი მეთოდების გამოყენებით, როგორცაა განხილვა (მსჯელობა), ექსპერტთა მოსაზრება, ინდუსტრიის ცოდნის/გამოცდილების გაზიარება და საექსპლუატაციო კუთხით მსჯელობა. საფრთხეების იდენტიფიცირებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს შემდეგი:

ა) საავიაციო შემთხვევის გამომწვევი ფაქტორები და კრიტიკული მოვლენები, რომელთა დადგენა ეფუძნება საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მონაცემთა ბაზების მიზეზშედეგობრივ



ანალიზს;

ბ) მოვლენები, რომლებიც შეიძლება მომხდარიყო ანალოგიურ გარემოებებში ან რომლებიც მოსდევს ანალოგიური უსაფრთხოების პრობლემის გადაჭრას;

გ) ახალი, პოტენციური საფრთხეები, რომლებიც შეიძლება წარმოიშვას დაგეგმილი ცვლილებების განხორციელების პროცესში ან მის შემდეგ.

2. წინა საფეხურების განხორციელების შემდეგ ხდება თითოეულ გამოვლენილ საფრთხესთან დაკავშირებული ყველა პოტენციური შედეგის განსაზღვრა.

3. უსაფრთხოების მიზანი თითოეული ტიპის საფრთხისათვის უნდა იყოს განსაზღვრული და დეტალურად აღწერილი შემდეგნაირად:

ა) აღიარებულ სტანდარტებსა და/ან პრაქტიკულ ნორმებზე მითითებით;

ბ) არსებული სისტემის უსაფრთხოების მახასიათებლებზე მითითებით;

გ) სხვა მსგავს აღიარებულ სისტემაზე მითითებით;

დ) მკვეთრად გამოკვეთილი უსაფრთხოების რისკის დონეების გამოყენებით.

4. უსაფრთხოების მიზნები გამოიხატება რაოდენობრივი (მაგ: რიცხვითი ალბათობის იდენტიფიცირება) ან ხარისხობრივი (მაგ: შედარება არსებულ ვითარებასთან) სახით. უსაფრთხოების მიზნის შერჩევა ხდება უსაფრთხოების გაუმჯობესების კუთხით, აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის პოლიტიკის მიხედვით და მისი მიზანშეწონილობის დადგენა ხდება კონკრეტული საფრთხის შესაბამისად.

### **მუხლი 10. რისკის შეფასება და შემამსუბუქებელი ღონისძიებების შემუშავება**

1. რისკის შეფასების საფუძველზე ხდება თითოეული გამოვლენილი პოტენციური შედეგის რისკის დონის განსაზღვრა. რისკის შეფასების მეშვეობით ხდება შედეგის სიმძიმის (ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის) და შედეგის დადგომის ალბათობის განსაზღვრა, რომელიც უნდა ეფუძნებოდეს როგორც გამოცდილებას, ისე ნებისმიერ ხელმისაწვდომ მონაცემებს (მაგ: საავიაციო შემთხვევების მონაცემთა ბაზას, შეტყობინებებს საავიაციო მოვლენის შესახებ).

**შენიშვნა 1:** რისკების გააზრება არის საფუძველი იმ შემამსუბუქებელი ღონისძიებების, საექსპლუატაციო პროცედურებისა და საექსპლუატაციო შეზღუდვების შემუშავებისთვის, რომლებიც შესაძლოა საჭირო გახდეს აეროდრომის/ვერტოდრომის უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად;

**შენიშვნა 2:** რისკის შეფასების მეთოდი დამოკიდებულია საფრთხის ხასიათზე. თავად რისკის შეფასება ეფუძნება ორი სიდიდის – მისი შედეგების სიმძიმისა და შედეგის დადგომის ალბათობის – კომბინაციას.

2. თითოეული საფრთხის იდენტიფიცირების, საფრთხის გამომწვევი მიზეზების ანალიზის, სიმძიმისა და მოხდენის ალბათობის შეფასების შედეგად უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საფრთხესთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადოდ მართვის შესაძლებლობა.

3. რისკის შემსუბუქებისკენ მიმართული ყველა ღონისძიების შეფასება ხდება რისკის მართვის შესაძლებლობების ეფექტურობის მიხედვით. **შენიშვნა:** მოცემული რისკის შემამსუბუქებელი ღონისძიების შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას გასათვალისწინებელია მისი საერთო გარემოზე ზეგავლენა (მაგ, ცვლილების ხანგრძლივობა, საჭირო დრო შემამსუბუქებელი ქმედების განხორციელებამდე).

4. ზოგიერთ შემთხვევაში შესაძლებელია როგორც რაოდენობრივი მიდგომის, ასევე, ხარისხობრივი უსაფრთხოების მიზნების გამოყენება. სხვა შემთხვევებში, როგორცაა, საექსპლუატაციო გარემოს ან პროცედურების ცვლილება, ხარისხობრივი ანალიზი უფრო მიზანშეწონილი შეიძლება იყოს.



**შენიშვნა 1:** ხარისხობრივი მიდგომის მაგალითია დაცვის ისეთივე დონის უზრუნველყოფისკენ მიმართული მიზანი, როგორსაც სთავაზობს კონკრეტულ საჰაერო ხომალდს კოდურ აღნიშვნასთან/პარამეტრებთან თავსებადი ინფრასტრუქტურა;

**შენიშვნა 2:** აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის თითოეულ ნაწილთან დაკავშირებული ტიპური გამოწვევების ჩამონათვალი და შემოთავაზებული პოტენციური გადაწყვეტილებები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავში.

5. რისკის შეფასება უნდა განხორციელდეს ამ წესის №2 დანართში მოცემული რისკის შეფასების მეთოდის შესაბამისად.

6. რიგ შემთხვევაში, რისკის შეფასების შედეგი შეიძლება იყოს ისეთი, რომ უსაფრთხოების მიზნები შესრულდეს რაიმე დამატებითი შემამსუბუქებელი ღონისძიებების გარეშე.

**მუხლი 11. დანერგვის გეგმის შემუშავება**

1. უსაფრთხოების შეფასების პროცესის ბოლო ფაზა არის დადგენილი შემამსუბუქებელი ღონისძიებების დანერგვის გეგმის შემუშავება.
2. დანერგვის გეგმა უნდა მოიცავდეს შესრულების ვადებს, შემამსუბუქებელ ღონისძიებებთან დაკავშირებულ პასუხისმგებლობებს, ასევე, იმ მაკონტროლებელ ზომებს, რომლებიც განსაზღვრული და განხორციელებული შეიძლება იყოს შემამსუბუქებელი ღონისძიებების ეფექტურობის მონიტორინგის მიზნით.

**მუხლი 12. ცვლილებების მონაცემთა ბაზა**

აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი უნდა აწარმოოს ცვლილებების ერთიანი მონაცემთა ბაზა, რომელშიც აისახება შემდეგი ინფორმაცია:

- ა) დაგეგმილი, შეთანხმების/დანერგვის პროცესში მყოფი, დანერგილი ან გაუქმებული ცვლილება;
- ბ) სააგენტოსთვის მიწოდებული განცხადების ასლები;
- გ) სააგენტოს მიერ ცვლილების განხილვის შემთხვევაში, ცვლილებასთან დაკავშირებული ყველა დოკუმენტი.

**მუხლი 13. ცვლილების მართვის პროცედურა**

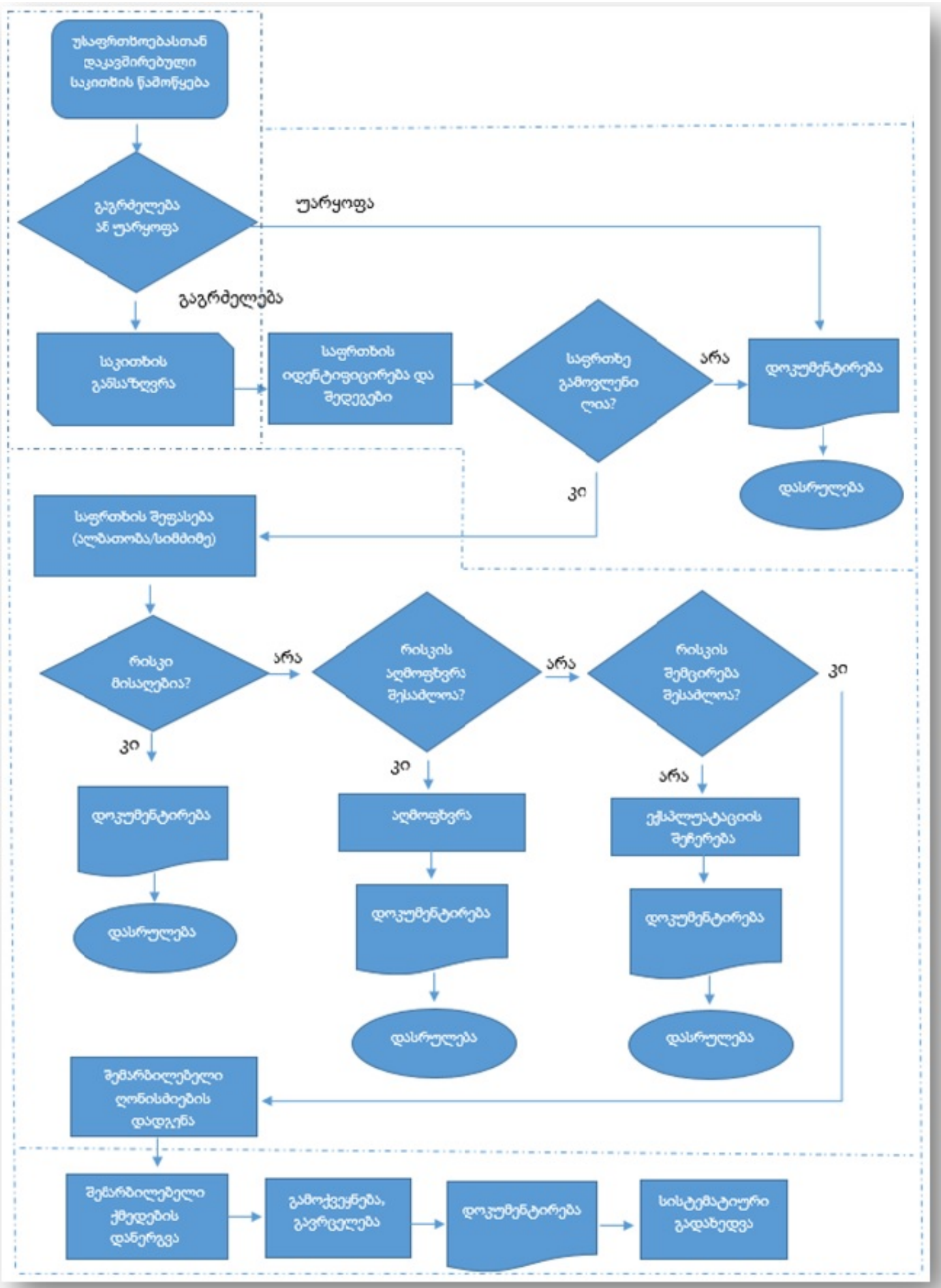
1. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი ვალდებულია, უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში, შეიმუშაოს და სააგენტოს შესათანხმებლად წარუდგინოს ცვლილების მართვის პროცედურა.
2. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად შეთანხმებულ ცვლილების მართვის პროცედურაში შეტანილი ყველა ცვლილება თანხმდება სააგენტოსთან.
3. ცვლილების მართვის პროცედურა უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2022 წლის 20 სექტემბრის №196 ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ მე-19 მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნებს.

**მუხლი 14. უსაფრთხოების ინფორმაციის გასაჯაროება**

1. აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი განსაზღვრავს დაინტერესებული მხარეებისთვის უსაფრთხოების ინფორმაციის გადასაცემად კომუნიკაციის შესაფერის მეთოდს და უზრუნველყოფს მათთვის უსაფრთხოების შეფასებასთან დაკავშირებული ყველა დასკვნის სათანადო მიწოდებას.
2. დაინტერესებული მხარეებისთვის ინფორმაციის სათანადო გავრცელების უზრუნველსაყოფად, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია, საჭიროებისამებრ, ექვემდებარება:

- ა) გასაჯაროებას ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტის (IAIP) შესაბამის ნაწილში ან აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) მეშვეობით;
- ბ) გამოქვეყნებას აეროდრომის/ვერტოდრომის საინფორმაციო-საკომუნიკაციო შესაბამისი საშუალებების მეშვეობით.







**დანართი №2. უსაფრთხოების შეფასების მეთოდოლოგია**

რისკის შესაბამისად მართვის მიზნით, შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს შემდეგი სამი მეთოდი:

**ა) პირველი მეთოდი** – რიგი საფრთხეებისთვის რისკების შეფასება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული კონკრეტული საჭაერო ხომალდის ან/და სისტემის მახასიათებლებზე. აღნიშნულ შემთხვევაში რისკის დონე დამოკიდებულია საჭაერო ხომალდის/სისტემის მახასიათებლებზე (მაგ., სანავიგაციო შესაძლებლობებზე), მომსახურების ხარისხზე და ინფრასტრუქტურის მახასიათებლებზე. აღნიშნულ შემთხვევაში, რისკის შეფასება შეიძლება იყოს დამოკიდებული საჭაერო ხომალდის ტექნიკურ პარამეტრებზე და ვალიდაციაზე, სერტიფიცირებაზე, სიმულაციის შედეგებზე და საავიაციო მოვლენების/ინციდენტების ანალიზზე;

**ბ) მეორე მეთოდი** – სხვა საფრთხეებისთვის რისკების შეფასება არ არის დამოკიდებული საჭაერო ხომალდების ან/და სისტემების მახასიათებლებზე, თუმცა შესაძლებელია წარმოქმნილი იყოს არსებული მახასიათებლების გაზომვებიდან. აღნიშნულ შემთხვევაში რისკების შეფასება შესაძლებელია ეფუძნებოდეს საექსპლუატაციო ან ინციდენტების ანალიზის სტატისტიკას (მაგ., გადახრები). ზოგადი, ხარისხობრივი რისკის მოდელის შემუშავება შესაძლებელია კარგად იყოს გამოყენებული;

**გ) მესამე მეთოდი** – აღნიშნულ შემთხვევაში „რისკის შეფასების კვლევის“ განხორციელება არ არის საჭირო. მარტივი ლოგიკური არგუმენტი შესაძლებელია იყოს საკმარისი ინფრასტრუქტურის, სისტემის ან პროცედურის მოთხოვნების მისათითებლად, რაიმე დამატებითი მასალის მოპოვების მოლოდინის გარეშე (მაგ., ახალი საჭაერო ხომალდის სერტიფიცირების შედეგები ან არსებული საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სტატისტიკური მონაცემები).

**რისკის შეფასების მეთოდი**

1. რისკის შეფასება ითვალისწინებს საფრთხის მოვლენის ალბათობას და მისი შედეგის სიმძიმის შეფასებას. რისკი ფასდება მოვლენის ორი მნიშვნელობის – ალბათობისა და სიმძიმის შერწყმით.
2. თითოეული იდენტიფიცირებული საფრთხე უნდა კლასიფიცირდეს მოვლენის ალბათობისა და ზეგავლენის სიმძიმის მიხედვით. აღნიშნული პროცესი აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს მისცემს შესაძლებლობას, დაადგინოს კონკრეტული საფრთხის მიერ წარმოქმნილი რისკის დონე. ალბათობის და სიმძიმის კლასიფიკაცია დაკავშირებულია პოტენციურ მოვლენასთან.
3. სიმძიმის კლასიფიცირება მოიცავს ხუთ დონეს – „კატასტროფულიდან“ (კლასიფიცირება A) „უმნიშვნელო“ (კლასიფიცირება E) დონემდე კლასიფიცირებას (იხ. ცხრილი 1).
4. მოვლენის სიმძიმის კლასიფიცირება უნდა ეფუძნებოდეს „მოსალოდნელი შემთხვევის“ და არა „ყველაზე უარესი შემთხვევის“ სცენარს. „მოსალოდნელი შემთხვევის“ შედეგი არის შედეგი, რომელიც შესაძლებელია დადგეს ფაქტობრივ პირობებში (მოვლენის სავარაუდო მიმდინარეობა), ხოლო „ყველაზე უარესი შემთხვევის“ შედეგი შესაძლებელია იყოს მოსალოდნელი ექსტრემალურ პირობებში ან/და დამატებითი და ნაკლებად სავარაუდო საფრთხეების კომბინაციის შემთხვევაში. თუ ყველაზე უარესი შემთხვევების არაპირდაპირი დახერგვაა საჭირო, მაშინ საჭიროა დაბალი, შესაბამისი სიხშირის შეფასება.

**ცხრილი 1. სიმძიმის კლასიფიცირების ცხრილი მაგალითებით**

სიმძიმე	განმარტება	მნიშვნელობა	მაგალითი
კატასტროფული	- აღჭურვილობის განადგურება - მრავლობითი სიკვდილი	A	- აფრენის ან დაფრენის ეტაპზე საჭაერო ხომალდთან და/ან სხვა ობიექტთან შეჯახება
	- უსაფრთხოების დონის მნიშვნელოვანი დაქვეითება, ან ისეთი სამუშაო დატვირთვა,		- ადრ-ზე არასანქცირებული შეჭრა, რომელსაც გააჩნია საავიაციო მოვლენის მოხდენის მნიშვნელოვანი პოტენციალი, საჭიროა



საფრთხის შემცველი	<p>როცა ექსპლუატანტი ვერ განახორციელებს საქმიანობას ზუსტად და სრულყოფილად</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- სერიოზული დაშავებები</li> <li>- აღჭურვილობების მნიშვნელოვანი დაზიანება</li> </ul>	B	<p>მყისიერი რეაგირება შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- აფრენის/დაფრენის მცდელობა დახურულ ან/და დაკავებულ ადრ-ზე</li> <li>- აფრენისას/დაფრენისას მომხდარი ინციდენტები, როგორცაა ადრ-დან გადაცდენა ან ადრ-მდე დაფრენა</li> </ul>
მნიშვნელოვანი	<p>- უსაფრთხოების დონის საგრძნობი დაქვეითება, ექსპლუატანტის იმ უნარის დაქვეითება, რომლითაც თავს ართმევს რთულ პირობებში ექსპლუატაციას, რაც იწვევს სამუშაო დატვირთვის გაზრდას და ეფექტურობის დაქვეითებას.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- სერიოზული ინციდენტი</li> <li>- პერსონალის დაშავება</li> </ul>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ადრ-ზე არასანქცირებული შეჭრა, საკმარისია დრო და მანძილი (შეჯახების ალბათობის არარსებობა)</li> <li>- ბაქანზე/სხ-ის სადგომზე დაბრკოლებასთან შეჯახება (ძლიერი შეჯახება)</li> <li>- პიროვნების მაღალი სიმაღლიდან ჩამოვარდნა</li> <li>- დაფრენისას ხმელეთზე ფრთის ბოლოს შეხების შემდეგ მეორე წრეზე წასვლა</li> <li>- საწვავის მნიშვნელოვანი დაღვრა სხ-ის მახლობლად, როდესაც მგზავრები იმყოფებიან სხ-ში</li> </ul>
მცირე	<ul style="list-style-type: none"> <li>- უსამოვნებები</li> <li>- საექსპლუატაციო შეზღუდვები</li> <li>- საგანგებო ვითარების პროცედურების გამოყენება</li> <li>- უმნიშვნელო ინციდენტები</li> </ul>	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ძლიერი დამუხრუჭება დაფრენისას ან მიმოსვლისას</li> <li>- ჭავლის შედეგად დაზიანება (ობიექტის)</li> <li>- სახარჯო მასალები განლაგებულია სადგომის გარშემო</li> <li>- სატრანსპორტო გზებზე სპეცტექნიკების შეჯახება</li> <li>- საბუქსირე საშუალების დაზიანება კუდით უკან ბუქსირების დროს (საჰაერო ხომალდის დაზიანება)</li> <li>- მაქსიმალური ასაფრენი მასის მცირედით გადაჭარბება, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შედეგის გარეშე</li> <li>- საჰაერო ხომალდის ჩასხდომის ხიდაზე მიწოლა, სხ-ის დაზიანების გარეშე</li> <li>- ორკაპა ჩამტვირთავი დახრადი მხარით</li> <li>- სხ-ის მიმოსვლის კომპლექსური პროცედურა/მითითება</li> </ul>
უმნიშვნელო	<ul style="list-style-type: none"> <li>- უმნიშვნელო შედეგები</li> </ul>	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>- დამუხრუჭების მანძილის მცირედით გაზრდა</li> <li>- ძლიერი ქარის გამო დროებით შემოღობვის დაზიანება</li> <li>- საბარგო ურიკიდან ბარგის ჩამოვარდნა</li> </ul>

5. ალბათობის კლასიფიცირება მოიცავს ხუთ დონეს – „პრაქტიკულად შეუძლებელი“-დან (კლასიფიცირება 1) „ხშირი“-მდე (კლასიფიცირება 5), როგორც მოცემულია მე-2 ცხრილში.  
6. მე-2 ცხრილში მოცემული ალბათობის კლასიფიცირება განისაზღვრება რაოდენობრივი ზღვრით.



აღნიშნულის მიზანი არ არის სიხშირის რაოდენობრიობის შეფასება, ციფრული მნიშვნელობების მიზანია, მხოლოდ ხარისხობრივი განმარტება და საექსპერტო დასკვნის თანმიმდევრობის მხარდაჭერა/გამყარება.

## ცხრილი 2. ალბათობის კლასიფიცირების ცხრილი

ალბათობის კლასიფიკაცია	მნიშვნელობა
5 ხშირი	შესაძლებელია მოხდეს ბევრჯერ (ხშირად ხდება)
4 შესაძლოა	შესაძლებელია მოხდეს რამდენჯერმე (არ ხდება ხშირად)
3 სავარაუდო	შესაძლებელია მოხდეს (იშვიათად ხდება)
2 ნაკლებად სავარაუდო	ნაკლებად სავარაუდოა მოხდეს (უცნობია, რომ ადგილი ჰქონდა როდესმე მოხდენას)
1 პრაქტიკულად შეუძლებელი	თითქმის შეუძლებელია რომ მოხდეს

7. აღნიშნული კლასიფიცირება უკავშირდება მოვლენის მოხდენის ალბათობას გარკვეული პერიოდის განმავლობაში და შესაძლოა დაეფუძნოს შემდეგ არგუმენტებს:

ა) აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ბევრი საფრთხე არ არის დაკავშირებული სხ-ის მიმოსვლასთან;  
 ბ) საფრთხის მოხდენის ალბათობის შეფასება შესაძლებელია ეფუძნებოდეს ექსპერტის დასკვნას რაიმე დამატებითი გაანგარიშების გარეშე.

8. რისკის შეფასების მატრიცის (შემდგომში – მატრიცა) მიზანია უსაფრთხოების რისკის ინდექსის მნიშვნელობის მიღება. ინდექსი შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს იმის დასადგენად, თუ რამდენად მიესადაგება რისკი ორგანიზაციის მიდგომას, ასევე იმის უზრუნველსაყოფად, რომ პრიორიტეტულად იქნას დაყოფილი შესაბამისი ქმედებები და რისკის დონე იქნეს მისაღები.

9. იმის გათვალისწინება, რომ პრიორიტეტულობა დამოკიდებულია მოვლენის, როგორც ალბათობაზე, ასევე სიმძიმეზე, პრიორიტეტულობის კრიტერიუმში იქნება ორმნიშვნელიანი. მე-3 ცხრილში განსაზღვრულია საფრთხის შემცირების სამი პრიორიტეტულობა:

- ა) საფრთხე მაღალი პრიორიტეტულობით (წითელი ფერი) – მიუღებელი;
- ბ) საფრთხე საშუალო პრიორიტეტულობით (ყვითელი ფერი) – დასაშვები;
- გ) საფრთხე დაბალი პრიორიტეტულობით (მწვანე ფერი) – მისაღები.

10. რისკის შეფასების მატრიცას არ გააჩნია დასაშვები რისკის ფიქსირებული ზღვარი, არამედ იგი არის მუდმივად ცვალებადი და წანაცვლებადი, სადაც რისკს ენიჭება პრიორიტეტულობა საჭარო ხომალდის ექსპლუატაციაზე ზემოქმედების გათვალისწინებით. აღნიშნულიდან გამომდინარე, პრიორიტეტულობის კლასიფიცირება არ არის მკაფიოდ გამოყოფილი ალბათობისა და სიმძიმის კლასიფიკაციით იმის უზრუნველსაყოფად, რომ გათვალისწინებულ იქნეს არაზუსტი შეფასება.

## ცხრილი 3. რისკის შეფასების მატრიცა პრიორიტეტულობის კლასიფიცირებით

რისკის ალბათობა		რისკის სიმძიმე				
		კატასტროფული A	საფრთხის შემცველი B	მნიშვნელოვანი C	მცირე D	უმნიშვნელო E
ხშირი	5	5A	5B	5C	5D	5E
შესაძლოა	4	4A	4B	4C	4D	4E
სავარაუდო	3	3A	3B	3C	3D	3E
ნაკლებად სავარაუდო	2	2A	2B	2C	2D	2E
პრაქტიკულად შეუძლებელი	1	1A	1B	1C	1D	1E

## დანართი №3. აეროდრომის/ვერტოდრომის თავსებადობა

### მუხლი 1. ზოგადი მოთხოვნები

1. აღნიშნული დანართის მიზანია, იმ მეთოდოლოგიის და პროცედურის განსაზღვრა, რომელიც საჭიროა საჭარო ხომალდის ექსპლუატაციისა და ინფრასტრუქტურის ფიზიკურ მახასიათებლებს შორის თავსებადობის დასადგენად და იმ გარემოების შესაფასებლად, როდესაც აეროდრომი/ვერტოდრომი ემსახურება იმ საჭარო ხომალდს, რომლის პარამეტრებიც აღემატება



აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირებულ მახასიათებლებს.

2. თავსებადობის კვლევა უნდა განხორციელდეს საჰაერო ხომალდის მომსახურების პროცესში ჩართულ ყველა პირთან ერთობლივად, რომლებიც წარმოადგენენ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს, მიწისზედა მომსახურების სამსახურს და სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებელ ორგანიზაციას.

3. ქვემოთ მოცემული ქმედებები აღწერს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს და აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს შორის ურთიერთმოქმედებას აეროდრომზე ახალი საჰაერო ხომალდის ტიპის/ქვეტიპის მომსახურების უზრუნველსაყოფად:

ა) საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი წარადგენს მოთხოვნას აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტთან საჰაერო ხომალდის ახალი ტიპის/ქვეტიპის აეროდრომზე ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით;

ბ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი განსაზღვრავს სხ-ის ტიპის/ქვეტიპის მიღების შესაძლებლობას, სამიმოსვლო არეზე (სამუშაო მოედანი) დაშვების ჩათვლით და თუ აუცილებელია, ახორციელებს ფინანსური და ეკონომიკური მიზანშეწონილობის შესწავლას აეროდრომის/ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლების გასაახლებლად;

გ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა და საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა უნდა განიხილონ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის შეფასება, საჰაერო ხომალდის ტიპის/ქვეტიპის აეროდრომის/ვერტოდრომის გამოყენების შესაძლებლობა და თუ დადგინდა, რომ მისაღებია აღნიშნული ხომალდის ექსპლუატაცია, ასევე განიხილება მომსახურების პირობებიც და გარემოებები.

4. აეროდრომის/ვერტოდრომის თავსებადობის კვლევა უნდა მოიცავდეს შემდეგ პროცესებს:

ა) საჰაერო ხომალდის ფიზიკური და საექსპლუატაციო მახასიათებლების განსაზღვრას (იხ. ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავის A, B და D დამატებები);

ბ) შესაბამისი ნორმატიული მოთხოვნების დადგენას;

გ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის და საშუალებების თავსებადობის დადგენას ახალი საჰაერო ხომალდის მოთხოვნებთან (იხ. ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავის დანართი);

დ) აეროდრომთან დაკავშირებული ცვლილებების განსაზღვრას;

ე) თავსებადობის კვლევის დოკუმენტირებას;

ვ) თავსებადობის კვლევის დროს გამოვლენილი საკითხების უსაფრთხოების შეფასების განხორციელებას, ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** თავსებადობის კვლევა შესაძლებელია ასევე მოიცავდეს აეროდრომის/ვერტოდრომის რაიონის და შესაბამისი დაბრკოლებების შემზღვეველი ზედაპირების შეფასებასაც, რომლის დროსაც გათვალისწინებული უნდა იქნეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 18 მაისის №111 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო აეროდრომის/ვერტოდრომის რაიონის დადგენისა და ამ რაიონში ობიექტის დასაშვები სიმაღლის განსაზღვრის წესის“ მოთხოვნები, ხოლო დაბრკოლებების იდენტიფიცირების და შესაბამისი ინფორმაციის წარდგენის შემთხვევაში, საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბრის №471 დადგენილებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლებამოსილების და ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესის“ მოთხოვნები.

**შენიშვნა 2:** იმ აეროდრომებზე, სადაც გამოიყენება დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის პროცედურები, შესაძლებელია დადგენილ იქნეს დამატებითი პროცედურები, რათა დაცული იყოს სხ-ის უსაფრთხოდ ექსპლუატაცია. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა დაბალი ხილვადობის პირობებში ექსპლუატაციისთვის მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9137 მე-8 ნაწილში, Doc 9476-ში და Doc 9830-ში.

**შენიშვნა 3:** დასაფრენად, ინსტრუმენტალურად შესვლის სისტემებით აღჭურვილი აეროდრომის/ვერტოდრომისთვის, დამატებით უნდა შეფასდეს რადიო/სანავიგაციო სისტემებით გამოცემული სიხშირეების დაცვის საკითხებიც.



5. განხორციელებული თავსებადობის კვლევის შედეგი უნდა იძლეოდეს გადაწყვეტილების მიღების შესაძლებლობას და უნდა უზრუნველყოს:

ა) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტისთვის საჭირო ინფორმაციის მიწოდება იმისათვის, რომ მიღებულ იქნეს გადაწყვეტილება კონკრეტული ტიპის სხ-ის აეროდრომზე დაშვებისთვის;

ბ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტისთვის საჭირო ინფორმაციის მიწოდება იმისათვის, რომ მიღებულ იქნეს გადაწყვეტილება აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის და საშუალებების ცვლილებასთან დაკავშირებით, უსაფრთხო ექსპლუატაციის და აღნიშნულის სამომავლო განვითარების გეგმასთან თავსებადობის გათვალისწინებით;

გ) სააგენტოსთვის საჭირო ინფორმაციის მიწოდება, რომელიც საჭიროა ზედამხედველობის განსახორციელებლად და აეროდრომის/ვერტოდრომის სასერტიფიკაციო მოთხოვნებთან შესაბამისობის მუდმივი მონიტორინგისთვის.

**შენიშვნა 1:** თითოეული თავსებადობის შესწავლა თავისებურად ინდივიდუალურია საოპერაციო კონტექსტის და საჭირო ხომალდის ტიპის გათვალისწინებით;

**შენიშვნა 2:** სხ-ის ექსპლუატანტის ვალდებულებებთან დაკავშირებით, იხილეთ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის I ტომის მე-4 თავი;

**შენიშვნა 3:** თავსებადობის კვლევიდან გამომდინარე, ის ინფორმაცია, რომელიც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია, ექვემდებარება გავრცელებას საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის №87 დადგენილებით დამტკიცებული „ტექნიკური რეგლამენტის - სამოქალაქო აეროდრომის/ვერტოდრომის/ვერტოდრომის პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების“ მე-17 მუხლის შესაბამისად.

## **მუხლი 2. საჭირო ხომალდის მახასიათებლების ზეგავლენა აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურაზე**

1. ახალი საჭირო ხომალდის მიღების დაგეგმვამ, შესაძლებელია ზემოქმედება იქონიოს აეროდრომის/ვერტოდრომის საშუალებებზე და სერვისზე, უფრო ზუსტად იმ საჭირო ხომალდებმა, რომელთა პარამეტრები აღემატება აეროდრომის/ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის პარამეტრებს.

2. აეროდრომის/ვერტოდრომის პროექტირებისას, პარამეტრები დგინდება საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის №87 დადგენილებით დამტკიცებული „ტექნიკური რეგლამენტის – სამოქალაქო აეროდრომის/ვერტოდრომის/ვერტოდრომის პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების“ შესაბამისად, რომელიც ადგენს აეროდრომის/ვერტოდრომის კოდურ აღნიშვნას საჭირო ხომალდის მახასიათებლებიდან გამომდინარე აეროდრომის/ვერტოდრომის საშუალებების გამოყენებას. აეროდრომის/ვერტოდრომის კოდური აღნიშვნა წარმოადგენს თავსებადობის შეფასების საწყის წერტილს და შეიძლება არ იყოს ერთადერთი საშუალება, აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ ანალიზის ინიცირებისათვის და სააგენტოს მიერ ზედამხედველობის განსახორციელებლად.

3. საჭირო ხომალდის ფიზიკურმა მახასიათებლებმა შესაძლებელია ზეგავლენა იქონიოს აეროდრომის პარამეტრებზე, საშუალებებზე და სამიმოსვლო არეში სერვისის მიწოდებაზე. აღნიშნული პარამეტრები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავის A დამატებაში.

4. აეროდრომის/ვერტოდრომის თავსებადობის კვლევის სრულფასოვნად შეფასებისთვის, შეფასების პროცესი ასევე უნდა მოიცავდეს საჭირო ხომალდის საფრენოსნო მახასიათებლებსაც. საფრენოსნო მახასიათებლები შესაძლებელია მოიცავდეს საჭირო ხომალდისთვის ინფრასტრუქტურის მოთხოვნებს და ასევე მიწისზედა მომსახურების საშუალებებს. აღნიშნული პარამეტრები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავის B დამატებაში.

5. აეროდრომის/ვერტოდრომის თავსებადობის კვლევის სრულფასოვნად შეფასებისთვის, აეროდრომის/ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლები, ასევე მოცემული უნდა იყოს შეფასების პროცესში. აღნიშნული მახასიათებლები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 9981 PANS Aerodromes მე-4 თავის დანართში.

