

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №161

2023 წლის 14 აგვისტო

ქ. თბილისი

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე- მუხლის პირველი ნაწილის და მე-12 მუხლის მე-2 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი“.

მუხლი 2

ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 მარტის №52 ბრძანება.

მუხლი 3

ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელოს დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 28 ივნისის №59 ბრძანება.

მუხლი 4

1. ეს ბრძანება, გარდა ამ ბრძანებით დამტკიცებული წესის მე-11 მუხლის მე-3 პუნქტისა და 116-ე მუხლის მე-3 პუნქტისა ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

2. ამ ბრძანებით დამტკიცებული წესის მე-11 მუხლის მე-3 პუნქტი და 116-ე მუხლის მე-3 პუნქტი ამოქმედდეს 2024 წლის პირველი დეკემბრიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

თავი I

ზოგადი მოთხოვნები

მუხლი 1. წესის მიზანი

„საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი“ (შემდგომში – წესი) მიზნად ისახავს საქართველოს საჰაერო სივრცეში, ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო, და საქართველოს საჰაერო აეროდრომებზე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტიანობის უზრუნველყოფას, ამ მომსახურების მიმართ შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.

მუხლი 2. რეგულირების სფერო

წინამდებარე წესი ვრცელდება სააერონავთო მომსახურების საწარმოზე, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველოს საჰაერო სივრცეში ან მის ნაწილში, ასევე ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

მუხლი 3. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **აბსოლუტური სიმაღლე** – ვერტიკალური მანძილი ზღვის საშუალო დონიდან (MSL) განსაზღვრულ სასურველ დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე;

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



გ) ადამიანური ფაქტორის ასპექტები – პრინციპები, რომლებიც გათვალისწინებულია ავიაციის სფეროში დაპროექტების, სერტიფიცირების, პერსონალის მომზადებისა და საექსპლუატაციო საქმიანობის პროცესში და გამიზნულია ადამიანსა და სისტემის კომპონენტებს შორის უსაფრთხო ურთიერთქმედების უზრუნველსაყოფად, ადამიანის შესაძლებლობების სათანადო გათვალისწინებით;

დ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები;

ე) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურება (ATIS) – განსაზღვრულ საათებში ან დღე-ღამის განმავლობაში დადგენილი მიმდინარე ინფორმაციის მიწოდება მოსაფრენი და გასაფრენი სხ-ებისათვის, უწყვეტი განმეორებადი რადიოგადაცემების სახით, რომელიც იყოფა შემდეგ მომსახურებებად:

ა) მონაცემთა ხაზებით ავტომატური ინფორმაციის გადაცემის მომსახურება (D-ATIS). ATIS მომსახურების წარმოება მონაცემთა გადაცემის საშუალებებით;

ბ) ხმოვანი ხაზებით ავტომატური ინფორმაციის გადაცემის მომსახურება (Voice-ATIS). ATIS მომსახურების წარმოება განმეორებითი და მუდმივი ხმოვანი საშუალებების გამოყენებით;

გ) ავარიულობის სტადია – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: გაურკვეველობის სტადიას, განგაშის სტადიას ან გასაჭირის სტადიას;

ზ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების ხელშეკრულება (ADS-C) – სახმელეთო სისტემასა და სხ-ს შორის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ADS-C შეთანხმების პირობების გაცვლის საშუალება, სადაც კონკრეტულადაა ინიცირებული ADS-C შეტყობინებების გადაცემის პირობები და მონაცემები, რომელიც აისახება ამ შეტყობინებებში.

შენიშვნა: შემოკლებული ტერმინი „ADS-C“ ჩვეულებრივ გამოიყენება ADS-შეტყობინებების მოვლენის გადაცემის ხელშეკრულების, ADS-შეტყობინებების მოთხოვნის მიხედვით გადაცემის ხელშეკრულების, ADS-შეტყობინებების პერიოდული გადაცემის ხელშეკრულების ან საგანგებო რეჟიმის მიმართ;

თ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მაუწყებლობა (ADS-B) – საშუალება, რომლითაც სხ-ებს, სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალებებს და სხვა ობიექტებს, მონაცემთა გადაცემის ხაზით, სამაუწყებლო რეჟიმში შეუძლიათ ავტომატურად გადასცენ ან/და მიიღონ მონაცემები, როგორცაა საიდენტიფიკაციო ნომერი, ადგილმდებარეობა და, საჭიროების შემთხვევაში, სხვა დამატებითი მონაცემები;

ი) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი (ადზ) – სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი, სხ-ების ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი, მართკუთხა ფართი;

კ) ბაქანზე მომსახურების ორგანიზება – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქანზე სხ-ებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისა და საქმიანობის რეგულირებას;

ლ) ბაქანი – სახმელეთო აეროდრომის დადგენილი ფართობი სხ-ების განსალაგებლად, მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გაწვობის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით;

მ) ბექდვითი კავშირი – კავშირის სახეობა, რომელიც უზრუნველყოფს მუდმივ ბექდურ ჩანაწერს ყოველი წრედის ყველა სადგურზე, სადაც ხდება ინფორმაციის გადაცემა;

ნ) ინფორმაციის ბრმად გადაცემა – ინფორმაციის გადაცემა ორ სადგურს შორის, როდესაც ვერ ხერხდება ორმხრივი ხმოვანი კავშირის დამყარება, მაგრამ სავარაუდოა, რომ მიმღებ სადგურს შეუძლია ინფორმაციის მიღება;



ო) **ბრუნი დაფრენის სწორზე** – ბრუნი, რომელსაც სხ ასრულებს დასაფრენად შესვლის საწყის ეტაპზე დაშორების მიმართულების ხაზის დაბოლოებასა და დასაფრენად შესვლის შუალედური ან დასკვნითი ეტაპის მიმართულების ხაზის დასაწყისს შორის. გზის ეს ხაზები არ არის ურთიერთსაწინააღმდეგოდ მიმართული.

შენიშვნა: დაფრენის სწორზე ბრუნი შეიძლება შესრულდეს ჰორიზონტალურად ფრენისას, ან დაშვებისას ყოველი კონკრეტული პროცედურით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად;

პ) **გადამცემი პუნქტი** – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტი, რომელიც სხ-ის სამეთვალყურეო მომსახურების პასუხისმგებლობას გადასცემს მარშრუტზე სმმ-ის მომდევნო სამეთვალყურეო პუნქტს;

ჟ) **გამოცხადებული გამტარუნარიანობა** – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების სისტემის ან ქვესისტემების ან შესაბამისი სამეთვალყურეო პუნქტის სხ-თვის გაწეული მომსახურების შესაძლებლობის გაზომვა ნორმალურ პირობებში. გამოცხადებული გამტარუნარიანობა გამოიხატება როგორც საჰაერო სივრცის კონკრეტულ ნაწილში სხ-ის გარკვეული რაოდენობის ამინდის, სამეთვალყურეო პუნქტის კონფიგურაციის, პერსონალის და აღჭურვილობის ხელმისაწვდომობის და სხვა გარემოებების გათვალისწინებით, რომელმაც შეიძლება მოახდინოს ზეგავლენა მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვაზე;

რ) **განგაშის სტადია** – ვითარება, როდესაც არსებობს საფრთხე სხ-ს და მასზე მყოფი მგზავრის უსაფრთხოების მიმართ.

შენიშვნა: აღნიშნული ვითარების დადგომის დროს გამოიყენება კოდური სიტყვა „ALERFA“;

ს) **განსაცდელის სტადია** – ვითარება, როდესაც არის დასაბუთებული ეჭვი იმისა, რომ სხ-ს და მასზე მყოფ პირებს ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე ან ესაჭიროებათ დაუყოვნებელი დახმარება.

შენიშვნა: აღნიშნული ვითარების დადგომის დროს გამოიყენება კოდური სიტყვა „DETRESFA“;

ტ) **გაურკვევლობის სტადია** – მდგომარეობა, როდესაც გაურკვეველია, ემუქრება ხიფათი სხ-ს და მასზე მყოფ მგზავრს თუ არა. კოდური სიტყვა (INCERFA) გამოიყენება ამ ვითარების დადგომის დროს. აღნიშნული ვითარების დადგომის დროს გამოიყენება კოდური სიტყვა „INCERFA“;

უ) **დაბრკოლება** – ყველა უძრავი (დროებითი ან მუდმივი) და მოძრავი ობიექტი ან მათი ნაწილები, რომლებიც:

უ.ა) განლაგებულია სხ-ების მიწისზედა მოძრაობისთვის განკუთვნილ არეში;

უ.ბ) კვეთს სხ-ების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად განკუთვნილ დადგენილ ზედაპირს, ან

უ.გ) მდებარეობს ამ განსაზღვრული ზედაპირების მიღმა და შეფასებიდან გამომდინარე წარმოადგენს საფრთხეს ჰაერნაოსნობისათვის;

ფ) **დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთი** – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის ნაწილი, რომელიც იწყება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთის დადგენილ საკონტროლო წერტილში ან ასეთი წერტილის არარსებობის შემთხვევაში:

ფ.ა) უკანასკნელი სტანდარტული ბრუნის, „იპოდრომის“ ტიპის პროცედურაში დასაფრენ სწორზე ბრუნის ან მიახლოების გზის ხაზზე ბრუნის ბოლოს, თუ ამგვარი გათვალისწინებულია, ან

ფ.ბ) დასაფრენად შესვლის პროცედურის ბოლო სწორზე გასვლის წერტილში და მთავრდება აეროდრომის რაიონის იმ წერტილში, საიდანაც:

ფ.ბ.ა) შეიძლება შესრულდეს დაფრენა;



ფ.ბ.ბ) დაწყებულია მეორე წრეზე წასვლა;

ქ) **დაღლილობა** – ფიზიოლოგიური მდგომარეობა, უძილობის ან ხანგრძლივი სიფხიზლის, დღე-ღამის რიტმის ფაზების ან სამუშაო დატვირთვის (გონებრივი ან/და ფიზიკური საქმიანობისას) შედეგად გამოწვეული გონებრივი ან ფიზიკური შრომისუნარიანობის დაცემა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურის აქტიურობის და სხვადასხვა უნარის გაუარესება, სხ-ის უსაფრთხოდ მომსახურებისას ან სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისას;

ღ) **დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS)** – მონაცემებზე დაფუძნებული, დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების (ფრენის უსაფრთხოებისათვის) უწყვეტი კონტროლის სისტემა, რომელიც თავის მხრივ ეფუძნება მეცნიერულ პრინციპებს, ცოდნას და საექსპლუატაციო გამოცდილებას და რითაც შესაბამისი პერსონალის მიერ უზრუნველყოფილია საკუთარი ფუნქციების შესრულება აქტიურობის სათანადო დონის მდგომარეობაში;

ყ) **დონე** – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შეეხება მფრენი სხ-ის მდებარეობას ვერტიკალურ სიბრტყეში და, შესაბამის შემთხვევებში, ნიშნავს ფარდობით სიმაღლეს, აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ფრენის ეშელონს;

შ) **ინფორმაცია AIRMET** – მეტეოროლოგიური თვალთვალის ორგანოს მიერ გამოშვებული ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე, ისეთი ფაქტობრივი ან მოსალოდნელი ამინდის პირობების შესახებ, რომლებსაც ფრენების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედების მოხდენა დაბალ სიმაღლეებზე შეუძლიათ;

ჩ) **ინფორმაცია SIGMET** – მეტეოროლოგიური თვალთვალის ორგანოს ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე, ისეთი ფაქტობრივი ან მოსალოდნელი ამინდის პირობების შესახებ, რომლებსაც ფრენების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედების მოხდენა შეუძლიათ;

ც) **კავშირი „ჰაერი-მიწა“** – ორმხრივი კავშირი სხ-სა და ხმელეთზე მდებარე სადგურებს ან პუნქტებს შორის;

ძ) **კავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“ მონაცემთა გადაცემის ხაზით (CPDLC)** – კავშირგაბმულობის საშუალება, მონაცემთა გადაცემის ხაზის გამოყენებით, მეთვალყურესა და პილოტს შორის საჭაერო მოძრაობის მართვის უზრუნველყოფად;

წ) **კონტროლირებადი ფრენა** – ნებისმიერი ფრენა, რომელიც ხორციელდება სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით;

ჭ) **მართვის გადაცემის წერტილი** – სხ-ფრენის ტრაექტორიის გარკვეული წერტილი, სადაც სხ-სამეთვალყურეო მომსახურების პასუხისმგებლობა ერთი სამეთვალყურეო პუნქტიდან ან სამეთვალყურეო სამუშაო ადგილიდან გადაეცემა მეორეს;

ხ) **მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი (PBC)** – საჭაერო მოძრაობის მომსახურებაში გამოყენებული მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი.

შენიშვნა: მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებელი (RCP) მოიცავს კავშირის მახასიათებლების მოთხოვნებს, რომლებიც დადგენილია სისტემის კომპონენტების მიმართ, გასაწევი მომსახურების სახეობასთან მიმართებით, და მასთან დაკავშირებული მონაცემების მიწოდების დროს, უწყვეტობას, ქმედუნარიანობას, მთლიანობას, უსაფრთხოებასა და მოწყობილობების ფუნქციურობას, შემოთავაზებული საექსპლუატაციო გარემოსთვის კონკრეტული საჭაერო სივრცის კონცეფციის კონტექსტში/ფარგლებში;

ჯ) **მახასიათებლებზე დაფუძნებული სარადიოლოკაციო სისტემა (PBS)** – საჭაერო მოძრაობის მომსახურებაში გამოყენებული მახასიათებლებზე დაფუძნებული სარადიოლოკაციო სისტემა.

შენიშვნა: მახასიათებლებზე დაფუძნებული სარადიოლოკაციო სისტემის მოთხოვნები, რომლებიც დადგენილია სისტემის კომპონენტების მიმართ, გასაწევი მომსახურების სახეობასთან მიმართებით და მასთან დაკავშირებული მონაცემების მიწოდების დრო, უწყვეტობა, ქმედუნარიანობა, მთლიანობა,



სიზუსტე, უსაფრთხოება და მოწყობილობების ფუნქციურობა, კონკრეტული საჰაერო სივრცის კონცეფციის კონტექსტში;

3) **მეთვალყურის არასამუშაო დრო** – განსაზღვრული დრო, მორიგეობის შესრულების დრომდე ან /და დროის შემდეგ, რომლის განმავლობაშიც მეთვალყურე თავისუფალია მოვალეობებისგან;

3¹) **მეორეული რადიოლოკატორი (მრლ)** – დაკვირვების რადიოლოკაციური სისტემა, რომელშიც გამოიყენება გადამცემები/მიმღებები და მიმღებ-მოპასუხეები;

3²) **მეტეოროლოგიური სამსახური** – სამსახური, რომელიც განკუთვნილია საერთაშორისო და ადგილობრივი სააერონავიგაციო მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფისთვის;

3³) **მიმართულების ხაზი** – სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის პროექცია ხმელეთზე, რომლის მიმართულებაც მის ნებისმიერ წერტილში გამოისახება ჩრდილოეთის მიმართულებიდან (გეოგრაფიული, მაგნიტური ან პირობითი მერიდიანები) ათვლილი კუთხის გრადუსებით;

3⁴) **მიმღები პუნქტი** – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების შემდგომი პუნქტი, რომელიც ახორციელებს სხ-ს კონტროლს;

3⁵) **მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება** – დამფრენი ან ამფრენი სხ-ების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;

3⁶) **მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი** – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია იმ სხ-ების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, რომლებიც დასაფრენად შედიან ერთ ან რამდენიმე აეროდრომზე ან ასრულებენ აფრენას ამ აეროდრომებიდან;

3⁷) **მრლ-ის კოდი** – A ან C რეჟიმში მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული პასუხის კონკრეტული მრავალმპულსური სიგნალისთვის მინიჭებული ნომერი;

3⁸) **მრლ-ის რეჟიმი** – მრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული მოთხოვნის სიგნალების სპეციფიკური პირობითი იდენტიფიკატორი, რომლებიც მითითებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართში: A, C, S, და შერეული რეჟიმი;

3⁹) **მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებელი** – განაცხადი მახასიათებლების მოთხოვნების შესახებ ოპერატიული კომუნიკაციებისთვის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების კონკრეტული ფუნქციებისთვის მხარდასაჭერად;

3¹⁰) **მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებლის (მკმ) ტიპი** – აღწერა (მაგ., მკმ 240), რომელიც წარმოადგენს დონეს მოთხოვნილი კომუნიკაციის მახასიათებლის პარამეტრების მიმართ კომუნიკაციის გადაცემის დროის, ხანგრძლივობის, ხელმისაწვდომობის და მთლიანობის შესახებ;

3¹¹) **მონაცემთა გაცვლის ხაზი** – კავშირგაბმულობის სახეობა, რომელიც განკუთვნილია შეტყობინებების გასაცვლელად მონაცემთა გაცვლის ხაზით;

3¹²) **მოძრაობის შესახებ ინფორმაცია** – სმმ-ის პუნქტის მიერ, შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით, სხ-ის ეკიპაჟის გასაფრთხილებლად გადაცემული ინფორმაცია, მის ადგილმდებარეობასთან ახლოს ან ფრენის დასახულ მარშრუტზე სხვა სხ-ების არსებობის შესახებ;

3¹³) **ნებართვის მოქმედების საზღვარი** – პუნქტი, სადამდეც მოქმედებს სხ-ზე გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვა;

3¹⁴) **ნოტამი (NOTAM)** – ელექტროკავშირის საშუალებებით შეტყობინება, გადაცემული ნებისმიერი სააერონავიგაციო მოწყობილობის მწყობრში შესვლის, მდგომარეობის ცვლილების, მომსახურებისა და წესების შესახებ, ან ინფორმაცია საფრთხის შესახებ, რომლის დროულ შეტყობინებას დიდი



მნიშვნელობა აქვს ფრენებთან დაკავშირებული პერსონალისათვის;

3¹⁵) პირველადი რადიოლოკატორი – დაკვირვების რადიოლოკაციური სისტემა, რომელშიც გამოიყენება ასახული სიგნალები;

3¹⁶) პირველადი რადიოლოკატორის ნიშნული – სხ-ს ადგილმდებარეობის არასიმბოლური ფორმით ასახვა საჰაერო მდგომარეობის ინდიკატორზე, რომელიც მიიღება პირველადი რადიოლოკატორის მეშვეობით;

3¹⁷) პროგნოზი (ამინდის) – მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობების აღწერა განსაზღვრულ არეში ან საჰაერო სივრცის ნაწილში, გარკვეულ დროს ან დროის მონაკვეთში;

3¹⁸) რადიოლოკაციური ამოცნობა – ვითარება, როდესაც კონკრეტული სხ-ს რადიოლოკაციური ადგილმდებარეობა ჩანს საჰაერო მდგომარეობის ინდიკატორზე და ერთმნიშვნელოვნად ამოცნობილია საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მიერ;

3¹⁹) რადიოტელეფონია – კავშირის სახე, განკუთვნილი სამეტყველო ფორმით ინფორმაციის გასაცვლელად;

3²⁰) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება – სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურება;

3²¹) რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია თავის დაქვემდებარებაში არსებულ შესაბამის სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

3²²) სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (RR S1.32) – მობილური მომსახურება სააერნაოსნო სადგურებსა და საბორტო სადგურებს ან საბორტო სადგურებს შორის, სადაც შეიძლება შევიდეს სამაშველო სადგურები; ეს მომსახურება ასევე შეიძლება მოიცავდეს ავარიის ადგილის ინდიკატორ-რადიომუქურებს, რომლებიც მუშაობენ განსაცდელის და ავარიულ სიხშირეებზე;

3²³) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმო (შემდგომში – საწარმო) – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ სერტიფიცირებული საწარმო, რომელიც პასუხისმგებელია სმმ-ის უზრუნველყოფაზე დადგენილ საჰაერო სივრცის ფარგლებში;

3²⁴) სააერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურება – კავშირგაბმულობის მომსახურება განსაზღვრულ ფიქსირებულ პუნქტებს შორის, რომელიც ძირითადად განკუთვნილია სააერნაოსნო უსაფრთხოების, ასევე საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების, ეფექტურობისა და ეკონომიურობის უზრუნველსაყოფად;

3²⁵) სააეროდრომო მოძრაობა – ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო არეზე და ყველა სხ-ს ფრენა აეროდრომის რაიონში;

შენიშვნა: სხ ფრენას ასრულებს აეროდრომის რაიონში, როდესაც ის შედის ან გამოდის სააეროდრომო ფრენის წრიდან ან მდებარეობს მის ფარგლებში.

3²⁶) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება – სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;

3²⁷) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი – პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას;

3²⁸) საავარიო მომსახურება – მომსახურება, გაწეული შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინების მიზნით, იმ სხ-ის შესახებ, რომელიც საჭიროებს საძებნ-სამაშველო დახმარებას და საჭიროებისამებრ ამ ორგანიზაციების ხელშეწყობა;



329) საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი – სამსახური, რომელიც პასუხისმგებელია ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირებაში, ძებნა-შველის რაიონის საზღვრებში ძებნა-შველის სამსახურების/დანაყოფების სამუშაოების ეფექტურად ჩატარების ხელშეწყობასა და საჭიროების შემთხვევაში, ორგანიზებაში;

330) სადგურის (გა)დახრა – ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა (VOR) (გა)დახრა წაყენებული ნულოვანი გეოგრაფიული ჩრდილოეთიდან, რომელიც განისაზღვრება წრმ-ის სადგურის დაკალიბრებისას;

331) სათადარიგო აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. ამგვარი აეროდრომი უნდა იყოს ხელმისაწვდომი გამოსაყენებლად, ასევე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საჭირო ხომალდის მახასიათებლების გათვალისწინებით შესაბამისი სერვისით და მომსახურებებით. სათადარიგოებს განეკუთვნება:

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

ბ) მარშრუტის – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა;

გ) დანიშნულების პუნქტის – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენა.

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

332) საკონფერენციო კავშირი – საკომუნიკაციო საშუალება, რომლითაც შესაძლებელია ორ ან მეტ პოზიციას შორის პირდაპირი კავშირი დამყარდეს ერთდროულად;

333) საკრეისერო ემელონი – ემელონი, რომელსაც სხ ინარჩუნებს ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში;

334) სამანევრო არე – აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის;

335) სამეთვალყურეო პუნქტზე მუშაობის დრო – დროის ის მონაკვეთი, როდესაც საჭირო მოძრაობის მეთვალყურე ასრულებს პუნქტზე მოწმობის შესაბამისად მასზე დაკისრებულ საოპერაციო მოვალეობას;

336) სამეთვალყურეო ნებართვა ფრენის მიმართულებით – სხ-ის პირობითი სამეთვალყურეო ნებართვა, გაცემული საჭირო მოძრაობის იმ პუნქტის მიერ, რომელიც აღნიშნულ დროს არ ახორციელებს ამ სხ-ის მართვას;

337) სამიმოსვლო არე – აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის;

338) სანავიგაციო მომსახურება – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს სხ-ის ეფექტური და უსაფრთხო სახელმძღვანელო ინფორმაციით ან პოზიციის შესახებ მონაცემებით, ერთი ან მეტი სანავიგაციო საშუალების გამოყენებით;

339) სარადიოლოკაციო დამიზნება – სარადიოლოკაციო სისტემის მონაცემების საფუძველზე, კონკრეტული კურსების მითითებით სხ-ების სანაოსნო დამიზნების უზრუნველყოფა;



3) სარადიოლოკაციო სისტემის მოთხოვნილი მახასიათებლების სპეციფიკაცია – საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფისა და მასთან დაკავშირებული სახმელეთო მოწყობილობების, სხ-ის ტექნიკური შესაძლებლობებისა და ღონისძიებების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების ერთობლიობა, რომელიც საჭიროა მახასიათებლებზე დაფუძნებული საჰაერო მოძრაობის დაკვირვების უზრუნველსაყოფად;

3⁴¹) **სასწავლო კურსი** – თეორიული ან/და პრაქტიკული გაკვეთილების ერთობლიობა, რომელიც უზრუნველყოფს მსმენელს, შესაბამისი ცოდნის შეძენით, უნარ-ჩვევების გამომუშავებით და საქმისადმი მიდგომების ჩამოყალიბებით;

3⁴²) **სასწავლო პროგრამა** – დოკუმენტი, რომელშიც აღწერილია სწავლების მიზნები, შედეგები, კრედიტები, მსმენელთა შეფასების სისტემა, სასწავლო კურსები, სწავლების მეთოდები, გაკვეთილის გეგმა, სასწავლო პროცესის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა, იმ პერსონალის მინიმალური საკვალიფიკაციო მოთხოვნები, რომლებიც ახორციელებენ სწავლების ჩატარებას და ამ პროგრამით გათვალისწინებული სწავლებების ეფექტურობის შეფასების სისტემა;

3⁴³) **საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტი** – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

3⁴⁴) **საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება (FIS)** – მომსახურება, გაწეული რეკომენდაციების და მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მიწოდების მიზნით, უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების განსახორციელებლად;

3⁴⁵) **საჰაერო მოძრაობა** - ჰაერში და აეროდრომის სამანევრო არეზე მყოფი ყველა სხ-ის მოძრაობა;

3⁴⁶) **საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მორიგეობა** - სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს ნებისმიერი დავალება რომელიც უნდა შეასრულოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ. აღნიშნული დავალება მოიცავს, როგორც მისი სამეთვალყურეო პუნქტზე მუშაობა ასევე ადმინისტრაციულ სამუშაოს და ტრენინგს;

3⁴⁷) **საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე (მეთვალყურე)** – „საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობისა“ და მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნების (დოა-ს ჩათვლით) მფლობელი, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას;

3⁴⁸) **საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების (შემდგომ – მეთვალყურეების) ცვლ(ებ)ის განრიგი** - გეგმა, წარმოდგენილი ცვლ(ებ)ის განრიგის სახით, რომელიც ასახავს გარკვეული პერიოდის განმავლობაში (კვირა, თვე), საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მორიგეობას და არასამუშაო დროს;

3⁴⁹) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურება (სმმ)** – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო – საინფორმაციო მომსახურებას, საავარიო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება);

3⁵⁰) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შეტყობინების პუნქტი** – პუნქტი, რომელიც შექმნილია სმმ-ის შესახებ საავიაციო მოვლენების შეტყობინებების და გაფრენის წინ ფრენის გეგმის მიღების მიზნით.

შენიშვნა: საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტი შეიძლება შექმნას როგორც ცალკეული პუნქტი ან დაემატოს არსებულ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტს ან სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეულის;

3⁵¹) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ-ის) პუნქტი** – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს, საფრენოსნო – საინფორმაციო ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შეტყობინების პუნქტს;



352) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების სარადიოლოკაციო სისტემა (შემდგომ – სარადიოლოკაციო სისტემა) ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების-მაუწყებლობის, პირველადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორის, მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის ან რაიმე შედარებით მსგავს სისტემას, რომელიც იძლევა სხ-ის ამოცნობის შესაძლებლობას;

353) საჭაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება – სააერონავიგაციო მომსახურების სახეობა (ფუნქცია), რომელიც მიზნად ისახავს საჭაერო მოძრაობის ნაკადების იმგვარად ორგანიზებას, რომ საჭაერო მოძრაობა იყოს უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამტარუნარიანობის (შესაძლებლობის) მაქსიმალური ათვისება და საჭაერო მოძრაობის მოცულობის თავსებადობა სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს მიერ გამოცხადებულ გამტარუნარიანობასთან;

354) საჭაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება – მომსახურება საკონსულტაციო საჭაერო სივრცეში, სფწ-ით ფრენისას სხ-ების შეძლებისდაგვარად ოპტიმალური ემელონირების უზრუნველსაყოფად;

355) საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება – მომსახურება, რომელიც გაწეულია შემდეგი მიზნებისთვის:

ა) შეჯახების თავიდან ასაცილებლად:

ა.ა) სხ-ებს შორის და;

ა.ბ) სხ-ებსა და სამანევრო არეზე არსებულ დაბრკოლებებს შორის;

ბ) საჭაერო მოძრაობის დაჩქარებისა და თანმიმდევრობის შენარჩუნებისთვის;

356) საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების (სამეთვალყურეო) პუნქტი – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს;

357) საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო ნებართვა (შემდგომში – ნებართვა) – სხ-ისათვის გაცემული მითითება, იმოქმედოს საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად.

შენიშვნა 1: ტერმინი „საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო ნებართვა“ ტექსტში მოიხსენიება შემოკლებით – „ნებართვა“, შესაბამის კონტექსტში.

შენიშვნა 2: შემოკლებული ტერმინი „ნებართვა“ ფრენის მონაკვეთის აღსანიშნავად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს შემდეგ განმარტებით სიტყვებთან ერთად: „მიმოსვლის“, „აფრენის“, „გაფრენის“, „მარშრუტზე ფრენის“, „დასაფრენად შესვლის“, „დაფრენის“;

358) საჭაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურება – ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს უშუალოდ სარადიოლოკაციო სისტემის მეშვეობით მომსახურების უზრუნველყოფას;

359) საჭაერო ხომალდი (სხ) – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაეროვან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

360) სხ-ის ოპერატორი (ექსპლუატანტი) – ექსპლუატანტი, პირი, ორგანიზაცია ან საწარმო, რომელიც ახორციელებს სხ-ის ექსპლუატაციას ან სთავაზობს მომსახურებას ამ სფეროში;

361) სიზუსტე – სავარაუდო ან გაზომილი მნიშვნელობებისა და ჰემმარიტ მნიშვნელობას შორის შესაბამისობის ხარისხი;



362) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი – ასოთა, ციფრთა ჯგუფი ან მათი ერთობლიობა, რომელიც იდენტიფიცირებას ახდენს კოდირებულად ეკვივალენტურია სხ-ის მოსახმობთან, რომელიც გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისას სხ-ის ამოსაცნობად ჰაერი - მიწა ან მიწა-მიწა კავშირის დროს;

363) ფარდობითი სიმაღლე – ვერტიკალური მანძილი განსაზღვრული საწყისი დონიდან აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე;

364) შეტყობინებათა გადაცემის პუნქტი – განსაზღვრული გეოგრაფიული ორიენტირი, რომლის მიმართაც შეიძლება სხ-ის ადგილმდებარეობის შეტყობინება;

365) შეჯახების აცილების რეკომენდაცია – სმმ-ის პუნქტის რეკომენდაციები სხ-ის მანევრებზე პილოტის დასახმარებლად, შეჯახების აცილების მიზნით;

366) ჰაერში მიმოსვლა – შვეულმფრენის/ვერტიკალური აფრენა-დაფრენის სხ-ების მოძრაობა აეროდრომის ზედაპირის თავზე, ჩვეულებრივ, მიწის ეფექტის მოქმედების პირობებში, როგორც წესი, 37 კმ/სთ-ზე (20 კვანძი) ნაკლები სიჩქარით.

შენიშვნა: ფაქტობრივი ფარდობითი სიმაღლე შეიძლება იცვლებოდეს და ზოგიერთი შვეულმფრენისთვის მოთხოვნა ჰაერში მიმოსვლაზე შეიძლება იყოს 8 მ-ზე (25 ფუტი) მეტ სიმაღლეზე მიწის ზედაპირიდან, მიწის მოქმედებით წარმოქმნილი ტურბულენტობის შემცირების მიზნით ან სიმაღლის მარაგის უზრუნველსაყოფად გარე საკიდელზე დამაგრებული ტვირთისათვის.

367) სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახური (შემდგომში – ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახური) – სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეული, რომელიც ჰაერნაოსნობის უსაფრთხოების, ეფექტიანობისა და რეგულარობის მიზნით უზრუნველყოფს ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ოპერირების ქმედუნარიანობას, საიმედოობას, უწყვეტობასა და მთლიანობას;

368) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგური – სადგური, რომელიც გამოყენებულია საავიაციო კავშირგაბმულობის მომსახურებაში;

369) რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმება – იკავს საბჭოს მიერ დამტკიცებული შეთანხმება, რომელიც შემუშავებულია რეგიონალურ სააერნაოსნო შეხვედრებზე და ადგენს სავალდებულოდ შესასრულებელ რეგიონალურ დამატებით მოთხოვნებს, რომელიც არ არის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დანართებში არსებული სტანდარტების, რეკომენდირებული პრაქტიკის და პროცედურებში.

შენიშვნა: რეგიონული შეთანხმება (ევროპის რეგიონი) იხილეთ ICAO doc 7754 „სააერნაოსნო გეგმა“ და ICAO doc 7030 „რეგიონული დამატებითი პროცედურები“.

370) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება ხელშეკრულების (ADS-C) შეთანხმება – შეტყობინების გეგმა, რომელიც განსაზღვრავს ADS-C მონაცემების გადაცემის პირობებს (ანუ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის საჭირო მონაცემები და ADS-C შეტყობინებების გადაცემის სიხშირე, რაც შეთანხმებული უნდა იქნეს ADS-C მომსახურების გაწევამდე).

შენიშვნა: სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო ხომალდს შორის შეთანხმების პირობებზე ინფორმაციის გაცვლა განხორციელდება ხელშეკრულების ან რიგი ხელშეკრულებების საფუძველზე.

371) კურსი – მიმართულება, რომლის გასწვრივაც მდებარეობს სხ-ის გრძივი ღერძი და რომელიც ჩვეულებრივ გამოსახულია ჩრდილოეთის მიმართულებიდან (გეოგრაფიული, მაგნიტური, საკომპასო ან პირობითი მერიდიანების) ათვლილი კუთხის გრადუსებით.

მუხლი 4. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამოცანები
საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამოცანებია:



- ა) სხ-ებს შორის შეჯახების თავიდან აცილება;
- ბ) სამანევრო არეზე მყოფი სხ-ების და ამავე არეზე არსებულ დაბრკოლებებთან შეჯახების თავიდან აცილება;
- გ) საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის აჩქარება და შენარჩუნება;
- დ) უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების უზრუნველსაყოფად საჭირო კონსულტაციების გაწევა და ინფორმაციის მიწოდება;
- ე) შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინება იმ სხ-ების შესახებ, რომლებიც საჭიროებს საძებნ-სამაშველო მომსახურებას, და ამ ორგანიზაციების შესაძლო ხელშეწყობა.

მუხლი 5. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სახეები

საჰაერო მოძრაობის მომსახურება იყოფა შემდეგ სახეებად:

ა) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება, რომელიც ხორციელდება ამ წესის მე-4 მუხლის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად, რომელიც იყოფა შემდეგ ნაწილებად:

ა.ა) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება: კონტროლირებადი ფრენის სამეთვალყურეო მომსახურება, რომელიც ხორციელდება ამ წესის მე-4 მუხლის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად, გარდა ამგვარი ფრენის იმ ნაწილისა, რომელიც მითითებულია წინამდებარე მუხლის „ა.ბ“ და „ა.გ“ ქვეპუნქტებში;

ა.ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება: კონტროლირებადი ფრენის იმ ნაწილის სამეთვალყურეო მომსახურება, რომელიც უკავშირდება მოფრენას ან გაფრენას, მე-4 მუხლის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად;

ა.გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება: სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება მე-4 მუხლის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად, გარდა ფრენის იმ ნაწილისა, რომელიც მოცემულია ამ მუხლის „ა.ბ“ ქვეპუნქტში.

ბ) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, რომელიც ხორციელდება მე-4 მუხლის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად.

გ) საავარიო მომსახურება, რომელიც ხორციელდება ამ წესის მე-4 მუხლის „ე“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად.

მუხლი 6. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების განსაზღვრა

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების კვლევა უნდა განხორციელდეს საჰაერო სივრცეში, რომელიც გამოყენებული უნდა იყოს სამოქალაქო ავიაციის მიერ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაში.

შენიშვნა: საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების კვლევა შეიძლება გაკეთდეს, სააერონავოსნო მომსახურების საწარმოს ან/და აეროდრომის/ვერტოდრომის მფლობელის მიერ, გარდა იმ შემთხვევების, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროება განისაზღვრება მთავრობის დადგენილებით.

2. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების კვლევა მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ა) შესავალს;

ბ) საოპერაციო გარემოს აღწერას, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების და საჰაერო ხომალდის ტიპების;

ბ.ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოცულობას;

ბ.გ) მეტეოროლოგიურ პირობებს;



ბ.დ) გეოგრაფიულ ადგილმდებარეობას და მის ზეგავლენას ახლო მდებარე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტზე და ობიექტზე;

გ) დასკვნითი ნაწილს, რომელიც წარმოადგენილი იქნება შეჯამების სახით და მოცემული იქნება დასკვნა, საჭიროებს თუ არა შესაბამისი საჰაერო სივრცე/აეროდრომი/ვერტოდრომი საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას და რომელს.

3. სხ-ის ჰაერში შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის (ACAS) აღჭურვილობა არ წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების განსაზღვრის ფაქტორს კონკრეტული რაიონისთვის, ამასთან, არ წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჭიროების განსაზღვრის ფაქტორს.

4. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება უნდა განხორციელდეს:

ა) აეროდრომზე, სადაც სრულდება მგზავრთა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა;

ბ) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რაოდენობიდან გამომდინარე უსაფრთხოების მიზნით, საჭიროა ეშელონირების უზრუნველყოფა;

გ) საჰაერო სივრცეში/აეროდრომზე სადაც ხორციელდება სახელსაწყო და ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენები.

5. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება უნდა განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, თუ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ხორციელდება შიდა საჰაერო გადაყვანა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ფრენების რაოდენობა არ აღემატება კვირაში 15 ფრენას; და

ბ) ფრენები ხორციელდება 5700 კგ და ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის ან არაუმეტეს 19 სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილის მქონე საჰაერო ხომალდის გამოყენებით.

6. იმ შემთხვევაში, თუ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ხორციელდება მგზავრთა გადაყვანა 5700 კგ და ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის ან არაუმეტეს 19 სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილის მქონე საჰაერო ხომალდის მეშვეობით ან აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ფრენების რაოდენობა არ აღემატება კვირაში 15 ფრენას, აეროდრომი/ვერტოდრომი აღჭურვილი უნდა იყოს საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურით, რომელიც არ წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სახეობას და რომლითაც უზრუნველყოფილი იქნება მიწა-ჰაერი ან/და ჰაერი-ჰაერი კავშირი.

7. აეროდრომის/ვერტოდრომის ან/და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმო ვალდებულია საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურთან დაკავშირებული ინფორმაცია გამოაქვეყნოს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის კრებულში, რომელიც სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ა) აეროდრომის იკაოს საიდენტიფიკაციო კოდს, მისი არსებობის შემთხვევაში;

ბ) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურის ადგილმდებარეობას და მოსახმობს, მისი არსებობის შემთხვევაში;

დ) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურის სამუშაო საათებს;

ე) საავიაციო რადიოკავშირისას გამოსაყენებელ ენას;

ვ) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურის მომსახურების ფარგლებს და შეზღუდვებს;

ზ) ფრენის პროცედურებს; და

თ) სხვა საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურთან დაკავშირებულ ინფორმაციას.



8. საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგური, რომელიც არ წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სადგურს, იდენტიფიცირებული უნდა იყოს:

ა) აეროდრომის/ვერტოდრომის დასახელებით, რომლისთვისაც უზრუნველყოფილია სადგურის მომსახურება, ან ახლოს მდებარე ქალაქის დასახელებით, ან ახლოს მდებარე გეოგრაფიული ღირსშესანიშნაობის დასახელებით, ან იმ ორგანიზაციის სახელით, რომელიც ოპერირებს აეროდრომზე;

გ) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურის მოსახმობს თან უნდა ახლდეს სუფიქსი „RADIO“, იკავოს მე-10 დანართის, მე-2 ნაწილის 5.2.1.7.1.2 ქვეთავის შესაბამისად.

მუხლი 7. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის განსაზღვრა

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურების და საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტიდან.

2. საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურების პუნქტი იქმნება საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული მომსახურება ხორციელდება შესაბამისი აღჭურვილობით, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ.

3. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტი იქმნება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო, საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად სამეთვალყურეო რაიონში, სამეთვალყურეო არეებში და კონტროლირებად აეროდრომზე.

მუხლი 8. ჰაერსანაოსნო მონაცემები

საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ჰაერსანაოსნო მონაცემების შესაბამისობა საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბრის №471 დადგენილებით დამტკიცებულ ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესთან.

მუხლი 9. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დრო

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტმა უნდა ისარგებლოს შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროით, რომელიც აითვლება შუალამიდან (ლამის 12 საათიდან), გამოისახება 24-საათიანი ინტერვალით და იზომება საათებით და წუთებით, აუცილებლობის შემთხვევაში – წამებით (ზუსტი დრო).

2. სმმ-ის პუნქტი უნდა აღიჭურვოს საათით, რომელიც აჩვენებს დროს საათებში, წუთებსა და წამებში და კარგად ჩანს შესაბამისი პუნქტის ყოველი სამუშაო ადგილიდან.

3. სმმ-ის პუნქტის საათისა და დროის აღრიცხვის სხვა მოწყობილობები, უნდა აჩვენებდეს დროს ± 30 წამის სიზუსტით შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროის მიმართ. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის პუნქტი უზრუნველყოფილია მონაცემთა გაცვლის ხაზის გამოყენებით დრო და დროის ჩამწერი მოწყობილობები უნდა შემოწმდეს პერიოდულად დროის მონაცემის 1-წამიანი სიზუსტის უზრუნველყოფის მიზნით.

4. ზუსტი დრო მიიღება სტანდარტული დროის სადგურიდან. ან, ისეთი სხვა პუნქტის დროის სადგურიდან, რომელმაც მიიღო ზუსტი დრო ასეთი სადგურიდან.

5. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი, სხ-ის მიმოსვლის დაწყებამდე, პილოტს აცნობებს ზუსტ დროს, თუ გათვალისწინებული არ არის პილოტის მიერ აღნიშნული ინფორმაციის მიღება სხვა წყაროდან. სმმ-ის პუნქტი სხ-ს მოთხოვნისას აცნობებს ზუსტ დროს. დროის გადაცემა ხორციელდება უახლოეს 30 წმ-მდე სიზუსტით.

6. საწარმო ვალდებულია დროის შემოწმების და კორექტირების პროცედურა ასახოს სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში.

მუხლი 10. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხე

„საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის დამტკიცების შესახებ“



საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 28 დეკემბრის №660-ე დადგენილებით განსაზღვრული საჰაერო სივრცის კონკრეტული არეებისთვის, საჭიროებისამებრ, საწარმო ვალდებულია განსაზღვროს სხ-ის ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხის აღჭურვის შესახებ მოთხოვნა, კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

მუხლი 11. დადლილობის მართვა

1. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს, დანერგოს და მონიტორინგი გაუწიოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების ცვლ(ებ)ის დაკომპლექტების სისტემას, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს შრომის კოდექსს და „სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 12 ივნისის ბრძანება №119-ის 43-ე მუხლის მე-2 პუნქტს.

2. პერსონალის ცვლის სისტემის დანერგვისას, საწარმო ვალდებულია განსაზღვროს:

- ა) მორიგეობის თანმიმდევრული დღეების მაქსიმალური რაოდენობა;
- ბ) სამუშაო დროის მაქსიმალური საათობრივი ხანგრძლივობა;
- გ) მუშაობის მაქსიმალური დრო შესვენების გარეშე;
- დ) სამუშაო დროისა და დასვენებების თანაფარდობა მოვალეობის შესრულებისას;
- ე) დასვენების მინიმალური დრო;
- ვ) ღამის მორიგეობების მაქსიმალური თანმიმდევრული დღეების რაოდენობა, საჭიროებისამებრ, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის სამუშაო დროების გათვალისწინებით;
- ზ) ღამის მორიგეობის შემდეგ მინიმალური დასვენების დრო;
- თ) მინიმალური დასვენების დრო ცვლის ციკლებს შორის.

შენიშვნა: აღნიშნული მოთხოვნა ვრცელდება არაკომპლექსურ საწარმოზეც, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას.

3. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS).

4. საწარმო ვალდებულია განსაზღვროს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის პოლიტიკა უნდა:

- ა) ადგენდეს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მოქმედების საზღვრებს;
- ბ) ადგენდეს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის უსაფრთხოების მიზნები;
- გ) ხელმოწერილი უნდა იყოს ორგანიზაციის ანგარიშვალდებული აღმასრულებელი პირის მიერ;
- დ) ეცნობოს ორგანიზაციის ყველა დარგის წარმომადგენელს;
- ე) ითვალისწინებდეს საწარმოს ვალდებულებას უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეტყობინების ეფექტურ სისტემასთან მიმართებით;
- ვ) ითვალისწინებდეს საწარმოს ვალდებულებას დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის განხორციელებისათვის საჭირო რესურსებით უზრუნველყოფასთან მიმართებით;
- ზ) ითვალისწინებდეს საწარმოს ვალდებულებას დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მუდმივ გაუმჯობესებასთან მიმართებით;
- თ) ითვალისწინებდეს პასუხისმგებლობის გადანაწილებას საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეებსა და



სხვა ჩართულ პირებს შორის და;

ი) ითვალისწინებდეს პერიოდულ გადახედვას, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მისი შესაბამისობა არსებულ მოთხოვნებთან.

5. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და აწარმოოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის პროცედურები, რომელიც აღწერს:

ა) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მიზნებს და პოლიტიკას;

ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის პროცესებს და პროცედურებს;

გ) პროცესების და პროცედურების დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე პასუხისმგებელ და ანგარიშვალდებულ პირებს;

დ) მენეჯმენტის, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების და ყველა სხვა პერსონალის ჩართვის მექანიზმებს;

ე) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის სასწავლო პროგრამებს, სწავლების მოთხოვნებს და დასწრების ჩანაწერებს;

ვ) გრაფიკით განსაზღვრულ, მიმდინარე მოვალეობის შესრულების, არასამუშაო და შესვენების პერიოდებს, პუნქტზე მუშაობის შუალედში მოვალეობის შესრულებისას მნიშვნელოვან გადახრას და მიზეზს ამ პერიოდიდან გადახრისა; და

ზ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის შედეგებს, რომლებიც მოიცავს და აღწერს ნაკლოვანებებს შეგროვილი ინფორმაციიდან, ასევე რეკომენდაციებს და შემდგომ განსახორციელებელ ქმედებებს.

შენიშვნა: მნიშვნელოვანი გადახრა აღწერილია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9966- „დადლილობის მართვის ზედამხედველობის სახელმძღვანელო“.

6. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და მუდმივად აწარმოოს დადლილობასთან დაკავშირებული საფრთხის იდენტიფიცირების პროცედურა, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ა) პროგნოზირებადი: პროგნოზირების პროცესს, რომელმაც საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების ცვლიანობის გრაფიკის შემოწმებით უნდა გამოავლინოს დადლილობის საფრთხეები, რაც ითვალისწინებს ისეთ ფაქტორებს, რომლებიც გავლენას ახდენს ძილსა და დადლილობაზე, აგრეთვე მათ ზეგავლენას მეთვალყურეების მუშაობაზე. შემოწმების მეთოდები მინიმუმ შეიძლება მოიცავდეს:

ა.ა.) საწარმოების ან ინდუსტრიის გამოცდილებას და შეგროვილ მონაცემებს მსგავსი საწარმოებიდან ან სხვა ინდუსტრიისგან, რომლებიც ოპერირებენ ცვლებში ან 24 საათი;

ა.ბ) ფაქტებზე დაყრდნობილ ცვლიანობის პრაქტიკას; და

ა.გ) ბიო-მათემატიკურ მოდელს;

ბ) პროაქტიული: პროაქტიულ პროცესს, რომელმაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიმდინარე ოპერაციებში უნდა გამოავლინოს დადლილობის საფრთხეები. შემოწმების მეთოდები მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა) დადლილობის საფრთხეების თვითშეტყობინებას;

ბ.ბ) დადლილობის შესახებ გამოკითხვას;

ბ.გ) შესაბამისი საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მუშაობის შესახებ ინფორმაციას;



ბ.დ) უსაფრთხოების მონაცემთა ბაზებსა და მეცნიერულ კვლევებს;

ბ.ე) რეალურ და დაგეგმილ სამუშაო საათებს შორის განსხვავებების ანალიზსა და დაკვირვებას;

ბ.ვ) დაკვირვებებს ნორმალური ოპერირების დროს ან სპეციალური შეფასებების პერიოდში;

გ) რეაქტიული: რეაქტიულ პროცესს, რომელმაც უნდა გამოავლინოს დადლილობის საფრთხის წვლილი იმ მოვლენების მიმართ, რომლებიც დაკავშირებულია უსაფრთხოების შესაძლო უარყოფით შედეგებთან, რათა დადგინდეს, თუ როგორ შეიძლება დადლილობის ზემოქმედების შემცირება. რეაქტიული პროცესის დაწყება შესაძლებელია განხორციელდეს ერთ-ერთი ქვემოთ ჩამოთვლილი საფუძვლით:

გ.ა) დადლილობის შეტყობინებით;

გ.ბ) ნებაყოფლობითი შეტყობინებით;

გ.გ) აუდიტის დასკვნით; და

გ.დ) საავიაციო მოვლენით.

7. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დანერგოს საფრთხის შეფასების პროცედურა, რათა განსაზღვროს, როდის არის საჭირო საფრთხის შემცირება. საფრთხის შეფასების პროცედურამ უნდა უზრუნველყოს დადლილობის საფრთხეების იდენტიფიცირება და დაუკავშიროს ისინი:

ა) სამუშაო პროცესებს;

ბ) მათ ალბათობას;

გ) შესაძლო შედეგებს; და

დ) არსებული პრევენციული ღონისძიებისა და ოპერირების ჩვეულ რეჟიმში დაბრუნებისთვის მიღებული ზომების ეფექტურობას.

8. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დანერგოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკის შემცირების პროცედურები, რომლებიც:

ა) აირჩევს რისკების შემცირების მიზნით შესაბამის ქმედებებს;

ბ) დანერგავს შერჩეულ შესაბამის ქმედებას; და

გ) განხორციელებს რისკის შემცირების ქმედებების ეფექტურობის დაკვირვებას.

9. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და შეინარჩუნოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცესი, რათა:

ა) უზრუნველყოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მუშაობის უწყვეტი მონიტორინგი, ტენდენციების ანალიზი და შეფასება, რათა გადამოწმდეს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის ეფექტურობა. მონაცემთა წყაროები მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ა.ა) რისკების შეტყობინებას და მოკვლევებს;

ა.ბ) აუდიტებსა და გამოკითხვებს; და

ა.გ) დადლილობის შესწავლასა და განხილვას;

ბ) უზრუნველყოს ცვლილების მართვის ფორმალური პროცესი, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:



ბ.ა) სამუშაო გარემოს ცვლილების იდენტიფიცირებას, რომელმაც შეიძლება ზეგავლენა მოახდინოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემაზე;

ბ.ბ) ორგანიზაციული ცვლილების იდენტიფიცირებას, რომელმაც შეიძლება ზეგავლენა მოახდინოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემაზე;

ბ.გ) ცვლილებების განხორციელებამდე ყველა იმ მექანიზმის განხილვას, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მუშაობის შესანარჩუნებლად ან გასაუმჯობესებლად; და

გ) უზრუნველყოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესება, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

გ.ა) არსებული პრევენციული ღონისძიებების და ოპერირების ჩვეულ რეჟიმში დასაბრუნებლად მისაღები ზომების გაუქმებას ან/და ცვლილებას, რომლებსაც მოჰყვა გაუთვალისწინებელი შედეგები, ან რომლებიც აღარ არის საჭირო სამუშაო გარემოს ან საორგანიზაციო სახის ცვლილებებიდან გამომდინარე;

გ.ბ) ობიექტების, ტექნიკური საშუალებების, დოკუმენტებისა და პროცედურების პერიოდულ შეფასებას; და

გ.გ) ახალი პროცესების და პროცედურების აუცილებლობის განსაზღვრას, დადლილობასთან დაკავშირებული საფრთხეების შემცირების მიზნით.

10. საწარმო, აღნიშნული სისტემის ფარგლებში, ვალდებულია დანერგოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის შესახებ ცნობიერების ამაღლების პროცესი, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა) სასწავლო პროგრამებს, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მენეჯმენტის, საკაერო მოძრაობის მეთვალყურეების და ყველა სხვა პერსონალის კომპეტენცია მათი პასუხისმგებლობების შესაბამისად; და

ბ.ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის ეფექტური კომუნიკაციის გეგმას, რომელშიც:

ბ.ბ.ა) განმარტებული იქნება დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის პოლიტიკა, პროცედურები და თითოეული დაინტერესებული მხარის პასუხისმგებლობები; და

ბ.ბ.ბ) აღწერილი იქნება დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეგროვება და მისი გავრცელების გზები.

11. საწარმოს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა ინტეგრირებული უნდა იყოს საწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემაში და შეთანხმებული სააგენტოსთან.

მუხლი 12. უსაფრთხოების მართვა

1. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის №206 ბრძანებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

2. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს ცვლილებებთან დაკავშირებული პროცესები სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 13 ნოემბრის №185 ბრძანებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 13. ჰაერსაფრთხოების საერთო ათვლის სისტემა

საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ჰაერსაფრთხოების საერთო ათვლის სისტემის შესაბამისობა „ჰაერსაფრთხოების მონაცემების და ჰაერსაფრთხოების ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსაფრთხოების მონაცემების და ჰაერსაფრთხოების ინფორმაციის მიწოდების წესის



მუხლი 14. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმოს საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა

1. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დაინტერესებულ პირებისთვის ხელმისაწვდომი გახადოს საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა, თავის პასუხისმგებლობის ქვეშ არსებულ საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების და მასთან დაკავშირებული სხვა მომსახურების შეყვების ან შესაძლო შეფერხების შემთხვევებისთვის.
2. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის შემუშავება უნდა განხორციელდეს მეზობელ სახელმწიფოს საწარმოებთან და სხვა დაინტერესებულ საჰაერო სივრცის მომხმარებლებთან კოორდინაციით.
3. საწარმოს საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის შემუშავება, გამოქვეყნება და შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ამ წესის №1 დანართში.

შენიშვნა: საგანგებო ვითარებაში გეგმის შემუშავების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკონტროლის „Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services (including Service Continuity)“ გამოცემა 2.0 06/04/2009 სახელმძღვანელოში .

4. ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა უნდა გადაიხედოს პერიოდულად.

თავი II

მოთხოვნები პერსონალის მიმართ

მუხლი 15. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებაში ჩართული პერსონალი

1. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გაწევაში ჩართული პერსონალი უნდა ფლობდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემულ საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობას, რომელსაც გააჩნია მოქმედი სამეთვალყურეო პუნქტზე დაშვება.
2. დაუშვებელია საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულება, თუ ის იმყოფება ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ.
3. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უსაფრთხოდ უზრუნველყოფის მიზნით, საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს ობიექტური, გამჭვირვალე და არადისკრიმინაციული პროცედურა ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენების შემოწმების შესახებ.

შენიშვნა: ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ჩამონათვალი მოცემულია საქართველოს კანონში „ნარკოტიკული საშუალებების, ფსიქოტროპული ნივთიერებების, პრეკურსორებისა და ნარკოლოგიური დახმარების შესახებ“.

4. ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენების შემოწმების პროცედურის შემუშავებისას საწარმო ვალდებულია გაითვალისწინოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეთა პერსონალური მონაცემების დაცვა, საქართველოს კანონმდებლობა რანდომიზებული კვლევის ჩატარების შესახებ და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 20 ოქტომბრის №234 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის/მეთვალყურე-შეგირდის და მათი სასწავლო დაწესებულებების სერტიფიცირების წესის“ მე-9 მუხლის მოთხოვნები.

5. ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენების შემოწმების პროცედურა მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

- ა) პროცედურის დაწყების მექანიზმს და პასუხისმგებლობებს;
- ბ) შემოწმების დროს და ადგილმდებარეობას;
- გ) შემოწმებაზე პასუხისმგებელი პირი/სამსახური;
- დ) შემოწმების პროცესს;
- ე) ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენების საზღვრებს;



ვ) საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურის მიერ ფსიქოაქტიური ნივთიერების გამოყენების დადგენის შემდგომ ქმედებებს;

ზ) გასაჩივრების პროცედურას.

6. ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენებასთან დაკავშირებით საწარმო ვალდებულია:

ა) ჩაატაროს პერიოდული სწავლებები ან მიაწოდოს საგანმანათლებლო მასალა საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურეებს, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავს შემდეგ საკითხებს:

ა.ა) ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გავლენა ადამიანზე და საჭაერო მოძრაობის მომსახურებაზე;

ა.ბ) ფსიქოაქტიურ ნივთიერებებთან დაკავშირებით საწარმოში დადგენილი პროცედურები; და

ა.გ) მეთვალყურეების ინდივიდუალური პასუხისმგებლობა „ნარკოტიკული საშუალებების, ფსიქოტროპული ნივთიერებების, პრეკურსორებისა და ნარკოლოგიური დახმარების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად;

ბ) უზრუნველყოს ფსიქოაქტიურ ნივთიერებებზე დამოკიდებული საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურეების შესაბამისი დახმარება;

გ) წახალისოს ის საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურეები, რომლებსაც მიაჩნიათ რომ მათ შეიძლება აქვთ ფსიქოაქტიურ ნივთიერებებზე დამოკიდებულება, რათა მათ მოიძიონ და მიიღონ დახმარება, რომელიც უზრუნველყოფილი იქნება საწარმოს მიერ;

დ) უზრუნველყოს, საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურეების მიმართ თანმიმდევრული, სამართლიანი და თანასწორი მიდგომა ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენებასთან დაკავშირებით; და

ე) საავიაციო მოვლენის მოკვლევის პროცედურების განსაზღვრა, რომელიც ითვალისწინებს ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენებას, როგორც ხელშემწყობ ფაქტორად.

7. საწარმო ვალდებულია ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენების შემოწმების პროცედურა ასახოს სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველი ნაწილში.

მუხლი 16. საჭაერო მოძრაობის მომსახურების გაწევაში ჩართული პერსონალი

1. საწარმო ვალდებულია დაადგინოს საკვალიფიკაციო მოთხოვნები და უზრუნველყოს დადგენილი კვალიფიკაციის შენარჩუნება/ამაღლება იმ პერსონალის მიმართ, რომელიც ეწევა საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საფრენოსნო მონაცემების დამუშავებას და საჭაერო მოძრაობის მეთვალყურეთა უშუალო ხელმძღვანელობას ცვლაში (ფრენების ხელმძღვანელი, უფროსი მეთვალყურე).

2. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დანერგოს ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული პერსონალის სასწავლო პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს პერსონალის მომზადებას და კვალიფიკაციის შენარჩუნებას/ამაღლებას მათზე დაკისრებული ფუნქციების შესასრულებლად.

3. სასწავლო პროგრამის შინაარსი და მოცულობა უნდა შეესაბამებოდეს თითოეული პერსონალის ფუნქციური დატვირთვის მოცულობას საჭაერო მოძრაობის მომსახურებაში.

4. სასწავლო პროგრამა მორგებული უნდა იყოს ცალკეული პერსონალის საჭიროებებთან და მათ ფუნქციებთან საჭაერო მოძრაობის მომსახურების ფარგლებში.

5. სმმ-ის გაწევაში ჩართული პერსონალის სათანადო კვალიფიკაციის მისაღებად საწარმოს სასწავლო პროგრამა უნდა მოიცავდეს:

ა) პირველად სწავლებას, რომელიც ასევე მოიცავს პრაქტიკულ სწავლებას (სამუშაო ადგილზე სწავლება), რომელიც ტარდება შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პირის ზედამხედველობის ქვეშ, რომელსაც თავის მხრივ გავლილი აქვს ამ პუნქტით განსაზღვრული სწავლებები. პრაქტიკული სწავლება მიმართული უნდა იყოს საწყისი სწავლების დროს მიღებული ცოდნის სამუშაო გარემოში



ათვისებისკენ და უზრუნველყოს პერსონალის დამოუკიდებლად მუშაობის შესაძლებლობა;

ბ) განმეორებით სწავლებას, რომელიც ტარდება მინიმუმ სამ წელიწადში ერთხელ და მიმართულია კვალიფიკაციის შენარჩუნებისკენ. განმეორებითი სწავლება უნდა მოიცავდეს ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის მომსახურებას, ტექნიკური საშუალებების მტყუნების შემთხვევაში მომსახურების უზრუნველყოფას, საგანგებო ვითარებაში მოქმედებას და ადამიანურ ფაქტორებს;

გ) სპეციალიზებულ სწავლებას, რომელიც მიმართულია ახალი ან შეცვლილი ფუნქციების, წესების, პროცედურების, მოწყობილობების და სისტემების ათვისებისკენ.

6. საწარმომ ვალდებულია განახორციელოს სწავლების ჩატარების საჭიროების ანალიზი, რომელიც შედგება შემდეგი საფეხურებისაგან:

ა) საწარმოს პერსონალის სწავლების სამიზნე ჯგუფების განსაზღვრა საჭირო მოძრაობის მომსახურებაში მათი ფუნქციების შესაბამისად;

ბ) იმ ცოდნისა და პროფესიული დონის განსაზღვრა, რომელიც საჭიროა მომსახურებასთან დაკავშირებული ყოველი მოვალეობის შესასრულებლად და მოეთხოვება პერსონალის თითოეულ ჯგუფს;

გ) ანალიზის ჩატარება პერსონალის არსებული უნარების, ცოდნის და მომსახურებასთან დაკავშირებული მოვალეობების ეფექტური განხორციელებისათვის საჭირო უნარებსა და ცოდნას შორის სხვაობის დასადგენად;

დ) თითოეული ჯგუფისათვის უნარებისა და ცოდნის შექმნისადმი მიდგომის შემუშავება ისეთი სასწავლო პროგრამის შედგენის მიზნით, რომელიც მორგებული იქნება მომსახურების მართვაში ჩართულ თითოეულ პირსა ან ჯგუფზე. სასწავლო პროგრამაში ასევე გასათვალისწინებელია პერსონალის მიმდინარე ცოდნა მომსახურების კუთხით და პროფესიული დონის ამდლების აუცილებლობა, რომელიც, როგორც წესი, ხორციელდება სპეციალიზებული სწავლების მეშვეობით.

7. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის გაწევაში ჩართული პერსონალისთვის უზრუნველყოს პერიოდულად კომპეტენციის შეფასება.

8. პერსონალის სათანადო კვალიფიკაციის შესანარჩუნებლად, საწარმო შეიმუშავებს სმმ-ის პერსონალის სასწავლო გეგმას და უზრუნველყოფს მის პერიოდულ განახლებას.

9. პერსონალის სწავლების წლიური გეგმა უნდა მოიცავდეს:

ა) იმ პერსონალის (თანამდებობების) ჩამონათვალს, ვისაც ესაჭიროება სწავლება;

ბ) სწავლების ხანგრძლივობას;

გ) სასწავლო კურსის ტიპს.

10. საწარმო ვალდებულია აწარმოოს პერსონალის სწავლების რეესტრი, რომელშიც, მინიმუმ, ასახული უნდა იყოს პერსონალის სახელი და გვარი, ყველა გავლილი სწავლების დასახელება, სწავლების ჩატარების თარიღი და შეფასება.

11. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს სმმ-ის პერსონალის სწავლების შედეგების შენახვა პერსონალის დასაქმების მთელი პერიოდის განმავლობაში.

12. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს პროცედურა, რომელიც აღწერს სწავლების განმახორციელებელი პერსონალის პირველადი კომპეტენციის შეფასების და მათი შემდგომი კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესს.



საჯერო მოძრაობის მომსახურების სახელმძღვანელო

მუხლი 17. საჯერო მოძრაობის მომსახურების სახელმძღვანელო

1. საჯერო ვალდებულია შეიმუშაოს და აწარმოოს საჯერო მოძრაობის მომსახურების სახელმძღვანელო (შემდგომში „სმმ-ის სახელმძღვანელო“), სადაც აისახება საჯეროს პროცესები და პროცედურები.

2. საჯერომ სმმ-ის სახელმძღვანელოს შემუშავებისას, უნდა იხელმძღვანელოს იკაოს ოფიციალური გამოცემებით:

ა) Doc.4444- „საჯერო მოძრაობის ორგანიზების სახელმძღვანელო“;

ბ) Doc.7030- „დამატებითი რეგიონული სახელმძღვანელო“;

გ) Doc.9426- „საჯერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელო“ .

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჯერო მომსახურებას უზრუნველყოფს რამდენიმე ადგილიდან/პუნქტიდან, სმმ-ის სახელმძღვანელო უნდა გამოქვეყნდეს ორ ნაწილად:

ა) სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველი ნაწილი შეეხება საჯერო მოძრაობის მომსახურების ყველა ერთეულს, სადაც საჯერო ახორციელებს მომსახურებას;

ბ) სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილი (პუნქტის სპეციფიკური პროცედურები) შეეხება სმმ-ის ცალკეულ პუნქტს და მოიცავს მხოლოდ ამ პუნქტის მიერ გამოსაყენებელ პროცედურებს.

4. იქ, სადაც საჯერო მომსახურებას უზრუნველყოფს მხოლოდ ერთი ადგილიდან, სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველი და მეორე ნაწილების კომპონენტები შეიძლება გაერთიანდეს ერთ დოკუმენტად.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჯერო გამოსცემს სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილს, სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილი უნდა გამოიცეს სმმ-ის ყოველი პუნქტისთვის.

6. სახელმძღვანელო უნდა დამტკიცდეს საჯეროს ხელმძღვანელის მიერ.

მუხლი 18. საჯერო მოძრაობის მომსახურების სახელმძღვანელოს შინაარსი

1. სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველი ნაწილი მინიმუმ უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) სახელმძღვანელოს შინაარსს პუნქტების მიხედვით, ყოველი პუნქტის საწყისი გვერდის ნომრის (საჭიროების შემთხვევაში, ფურცლების რაოდენობის) მითითებით;

ბ) საჯეროს ორგანიზაციული სტრუქტურის აღწერას, ძირითადი თანამდებობების და საჯეროს მიერ განსახორციელებელი ფუნქციების მითითებით;

გ) სამეთვალყურეო შემადგენლობის მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობებს ორგანიზაციული სტრუქტურის ფარგლებში;

დ) პროცედურას, რომლის მიხედვითაც საჯერო ახორციელებს პერსონალის რაოდენობის შესწავლას, მათი ფუნქციების, სწავლების, ყოველწლიური შვებულების და სამუშაო დატვირთვის გათვალისწინებით, საკმარისი რაოდენობის კადრებით უზრუნველყოფის მიზნით;

ე) საჯერო მოძრაობის მომსახურების ჩამონათვალს, რომელსაც უზრუნველყოფს საჯერო;

ვ) საჯერო მოძრაობის ყოველი მომსახურების უზრუნველყოფის საათებს;

ზ) ჩანაწერს, რომლის მიხედვითაც საჯერო მოძრაობის ყოველი მომსახურებისთვის განისაზღვრება კონკრეტული საჯერო სივრცე;

თ) ჩანაწერს, რომლის მიხედვითაც განისაზღვრება ადგილი (ახალი სამუშაო ადგილი), საიდანაც განხორციელდება საჯერო მოძრაობის მომსახურება;



ი) თუ საწარმო უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას კონტროლირებად აეროდრომზე;

ი.ა) აეროდრომის სამანევრო არის აღწერას;

ი.ბ) აეროდრომის საექსპლუატაციო სახელმძღვანელოდან საგანგებო ვითარებაში გასაწევ მომსახურებასთან მიმართებით სამოქმედო გეგმის ნაწილს;

ი.გ) ნაწილს აეროდრომის საექსპლუატაციო სახელმძღვანელოდან, აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე პირების ან საგნების უნებართვო შეღწევის აღმოფხვრის პროცედურებთან დაკავშირებით; და

ი.დ) აეროდრომის საექსპლუატაციო სახელმძღვანელოში მოცემულ, სამიმოსვლო არეზე ან მის უშუალო სიახლოვეს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების მართვის პროცედურების ასლს;

კ) დებულებას ყოველი სამუშაო ადგილის პასუხისმგებლობების და ფუნქციების შესახებ;

ლ) საწარმოს მიერ განხორციელებული ან დაგეგმილი ღონისძიებების აღწერას, რომელიც აჩვენებს, რომ მას შეუძლია ყოველდღიურ საფუძველზე მიიღოს საჭირო ინფორმაცია მის მიერ მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

მ) საწარმოს მიერ განხორციელებული ან დაგეგმილი ღონისძიებების აღწერას, რომელიც აჩვენებს, რომ მას შეუძლია განაგრძოს მის მიერ საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდება სხვა ისეთი მხარისთვის, რომლის ფუნქციების განსახორციელებლად მიზანშეწონილია ამგვარი ინფორმაციის მიღება (მათ შორის, ძებნა-შველის სამსახურის შეტყობინება);

ნ) საწარმოს დოკუმენტებისა და ჩანაწერების აღრიცხვის სისტემის აღწერას;

ო) იმ პროცედურების აღწერას, რომლებიც უზრუნველყოფს პერსონალისთვის შესაბამისი წესებისა და პროცედურების გაცნობას;

პ) იმ პროცესებისა და დოკუმენტაციის აღწერას, რომლებიც უზრუნველყოფს პერსონალს ოპერატიული (სამუშაო) ინსტრუქციებით;

ჟ) პროცედურების აღწერას, რომლებიც უნდა დაიცვას პერსონალმა და რომლებიც უზრუნველყოფს, რომ ამავე პერსონალს გააჩნდეს ინფორმაცია ნებისმიერი საექსპლუატაციო ცვლილების შესახებ, რომელიც განხორციელდა მათ მიერ ბოლოს ოპერატიული მოვალეობების შესრულების შემდეგ;

რ) საწარმოს სასწავლო და საგამოცდო პროგრამების აღწერას;

ს) ახალი აღჭურვილობის, მოწყობილობის და მომსახურების ექსპლუატაციაში გაშვების პროცედურების აღწერას;

ტ) სახელმძღვანელოს გადახედვის პროცედურებს.

2. სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილი მინიმუმ უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) ინფორმაციას მომსახურების უზრუნველყოფის საათების შესახებ, სმმ-ის მომსახურების და ნებისმიერი გარდამავალი ღონისძიებების დაწესების შესახებ;

ბ) დოკუმენტაციის კონტროლის პროცედურები;

გ) იმ სისტემებსა და პროცედურებს ზოგადი ინფორმაციის მოთხოვნებთან დაკავშირებით, რომლებმაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს სმმ-ის მომსახურებაზე;

დ) აღჭურვილობის საექსპლუატაციო სტატუსის შესახებ შეტყობინების პროცედურებს;

ე) სისტემებს და პროცედურებს, რომლებიც შეეხება სმმ-ის პერსონალის მიერ მეტეოროლოგიური ინფორმაციის და შეტყობინების გადაცემას;



- ვ) პროცედურებს სამორიგეო ჟურნალების შენახვასთან დაკავშირებით;
- ზ) პროცედურებს ადამიანური რესურსების დაგეგმვასთან დაკავშირებით, მათ შორის, ადმინისტრაციულ გადაადგილებას, შრომითი რესურსის დაგეგმვის მეთოდოლოგიას და შრომითი რესურსის დაგეგმვის მართვას;
- თ) პროცედურებს დაღლილობის ეფექტის შესამცირებლად;
- ი) პროცედურებს მართვაზე პასუხისმგებლობის შესახებ;
- კ) სისტემებსა და პროცედურებს კოორდინაციის მოთხოვნებთან დაკავშირებით;
- ლ) საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმას, წინამდებარე წესის მოთხოვნების შესაბამისად;
- მ) პროცედურებს საავიაციო მოვლენებთან დაკავშირებით;
- ნ) ჩანაწერების შენახვისა და მართვის სისტემებს და პროცედურებს;
- ო) პროცედურებს მომსახურების შეწყვეტასთან დაკავშირებით;
- პ) სამეთვალყურეო ნებართვების გაცემის და სწორად მიღების დადასტურების პროცედურებს და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას;
- ჟ) სისტემებსა და პროცედურებს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;
- რ) სისტემებსა და პროცედურებს სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;
- ს) პირველრიგობის პროცედურებს;
- ტ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მართვის პროცედურებს;
- უ) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების უზრუნველყოფის პროცედურებს;
- ფ) სისტემებს და პროცედურებს სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით;
- ქ) სისტემებსა და პროცედურებს საავარიო შეტყობინების მომსახურების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით;
- ღ) პროცედურებს ფრენის გეგმის პროცესებთან დაკავშირებით;
- ყ) პროცედურებს დროის სისტემასთან და მის სიზუსტესთან დაკავშირებით;
- შ) რადიოსატელეფონო კავშირის პროცედურებს;
- ჩ) არსებობის შემთხვევაში, პროცედურებს სარადიოლოკაციო მომსახურების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით;
- ც) პროცედურებს სხ-ის ავარიულ მდგომარეობასთან დაკავშირებით;
- ძ) ფრენისას, საგანგებო ვითარებაში, სხ-ის მიერ სამოქმედო პროცედურებს;
- წ) ღონისძიებებს სმმ-ის პუნქტების სააერონოსნო ინფორმაციით უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით;



ქ) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურებაში გამოყენებულ სისტემებსა და პროცედურებს.

მუხლი 19. სმმ-ის სახელმძღვანელოს ფორმატი და წარმოება

1. სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ფურცელზე უნდა აისახოს დოკუმენტის დამტკიცების თარიღი და ნებისმიერი შემდგომი შესწორების თარიღი. გარდა ამისა, ყოველ ფურცელზე უნდა მიეთითოს:

ა) გამომცემი საწარმოს სახელწოდება;

ბ) ფურცლის ნომერი;

გ) პარაგრაფი; და

დ) ნაწილის ნომერი.

2. სმმ-ის სახელმძღვანელოში ცვლილება უნდა შევიდეს რეგულარულად შესაბამისი სამსახურის მიერ ფურცლების შეცვლით, როგორც ეს აღწერილია საწარმოს მართვის სისტემის სახელმძღვანელოში.

3. შეცვლილი ფურცლის შესახებ მითითება უნდა გაკეთდეს ვერტიკალური ხაზის გამოყენებით, ფურცლის გარე მინდორზე, შემდეგნაირად:

ა) ვერტიკალური ხაზი ტექსტის ან დიაგრამის გვერდით მიუთითებს შესწორებული პუნქტის შესახებ;

ბ) არ მიეთითება გარკვეული სარედაქციო ან ტიპოგრაფიული ცვლილება;

გ) ვერტიკალური ხაზი შეუვსებელ ადგილზე ტექსტებს შუა მიუთითებს პუნქტის ამოღების შესახებ; და

დ) შესწორების ნომერი უნდა აისახოს ფურცლის თარიღის ქვევით.

4. სასწრაფოდ განსახორციელებელი ცვლილებები ან დროებითი პროცედურები უნდა გავრცელდეს დამატებითი პროცედურების გამოცემით, რომლებიც განიხილება როგორც ძირითადი ტექსტის ნაწილი, სანამ არ შევა ჩვეული შესწორების სახით ან არ გაუქმდება. დამატებითი პროცედურები ინახება სპეციალურ ნაწილში, სახელმძღვანელოს ბოლოს, მანამ, სანამ იქნება მისი საჭიროება.

5. არანაირი ცვლილება არ შედის სმმ-ის სახელმძღვანელოს პროცედურებში, გარდა შესწორებისა ან დამატებითი პროცედურებისა. ნებისმიერი შესწორება სანქცირებული უნდა იყოს:

ა) საწარმოს მოქმედი სმმ-ის ხელმძღვანელი პირის მიერ, როდესაც შესწორებები შედის სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში; ან

ბ) სმმ-ის შესაბამისი პუნქტის ხელმძღვანელი პირის მიერ, როდესაც შესწორებები შედის სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში;

6. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს სახელმძღვანელოში შესწორებების შეტანა მოთხოვნის შესაბამისად ისე, რომ მასში უზრუნველყოფილი იყოს საწარმოს ორგანიზაციული მოწყობის, მომსახურების და საშუალებების მიმდინარე აღწერა.

მუხლი 20. თანამდებობრივი ინსტრუქციები

საწარმო ვალდებულია დაადგინოს სმმ-ის პერსონალის თანამდებობრივი ინსტრუქციები.

მუხლი 21. ობიექტური კონტროლის მიზნით ინფორმაციის აღრიცხვა

1. ობიექტური კონტროლის უზრუნველყოფის მიზნით, საწარმო ვალდებულია ყოველი სმმ-ის პუნქტისთვის ბეჭდვითი ან ელექტრონული სახით აღრიცხოს შემდეგი სახის ინფორმაცია:

ა) საავიაციო მოვლენები, მიუხედავად იმისა, საჭიროა თუ არა ამ მოვლენაზე ცალკე მოხსენების წარდგენა;



ბ) მონაცემები ადუ-სა და სამიმოსვლო ბილიკზე მიმდინარე სამუშაოების შესახებ და სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ;

გ) ტექნიკური საშუალებების სტატუსისა და პროცედურების შეცვლა.

2. ინფორმაციის აღრიცხვაზე პასუხისმგებელი პირი განისაზღვრება სახელმძღვანელო დოკუმენტით.

3. ბეჭდვითი სახით ინფორმაციის აღრიცხვის შემთხვევაში საწარმომ სათანადო ჟურნალებით უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული და სმმ-ის სახელმძღვანელოში განსაზღვროს ჟურნალის წარმოების და შენახვის წესი.

მუხლი 22. საწარმოს ბიბლიოთეკა

1. საწარმო ვალდებულია შექმნას ბაზა (ბიბლიოთეკა), რომელიც უზრუნველყოფს ყველა შესაბამის სტრუქტურულ ერთეულს მოქმედი კანონმდებლობით, წესებითა და პროცედურებით. არსებული ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა იყოს 24 საათის განმავლობაში.

2. საწარმომ პერიოდულად უნდა შეამოწმოს ყველა გამოცემის მონაცემები, თავის დაქვემდებარებაში არსებულ პუნქტთან მიმართებით და დაიწყოს მოქმედება გამოქვეყნებული მონაცემების სიზუსტის და მთლიანობის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესაბამისად. პერიოდულ შემოწმებასთან დაკავშირებული პროცედურები უნდა გამოქვეყნდეს სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში.

მუხლი 23. სმმ-ის პუნქტის დირექტივები

1. საწარმო ვალდებულია გამოაქვეყნოს ინფორმაცია საოპერაციო პერსონალისთვის დირექტივის სახით, რათა პერსონალი ინფორმირებული იყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შესახებ.

2. საწარმოს დირექტივები გამოიცემა შემდეგი სახით:

ა) ოპერატიული ბარათები ან ოპერატიული ხასიათის ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც ძალაშია ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში (ერთი წელი და მეტი). ოპერატიული ბარათები უნდა დაინომროს თანმიმდევრულად;

ბ) ოპერატიული ბიულეტენები ან ოპერატიული ხასიათის ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც არის დროებითი და ხანმოკლე ხასიათის და ძალაშია 3 თვის ან ნაკლები პერიოდის განმავლობაში. ოპერატიული ბიულეტენები უნდა დაინომროს თანმიმდევრულად;

გ) პერსონალის ჩანაწერები ან ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც არის მხოლოდ ადმინისტრაციული ან ინფორმაციული ხასიათის.

3. საწარმოს დირექტივა უნდა გაუქმდეს, როდესაც მასში მოცემული ინფორმაცია აღარ არის მოქმედი ან ამოწურა მოქმედების ვადა. საწარმოს მიმდინარე დირექტივების (ოპერატიული ბარათები, ოპერატიული ბიულეტენები და პერსონალის ჩანაწერები) აღრიცხვა უნდა განხორციელდეს ცალ-ცალკე.

მუხლი 24. შეთანხმებები

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს შეთანხმებების გაფორმება სმმ-ის მოსაზღვრე პუნქტებს შორის კოორდინაციის თაობაზე, შესაბამის საწარმოსთან. შეთანხმებებში უნდა აღიწეროს დამატებითი პროცედურები, სიტყვიერი კოორდინაციის მინიმუმამდე დასაყვანად და სმმ-ის მოსაზღვრე პუნქტებს შორის პროცედურების შეთავსების უზრუნველყოფის მიზნით. სმმ-ის მოსაზღვრე პუნქტებს შორის შეთანხმებები დამტკიცებული და ხელმოწერილი უნდა იყოს ორივე საწარმოს ხელმძღვანელის მიერ.

2. ყველა შეთანხმების ასლი უნდა ინახებოდეს სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში.

3. შეთანხმება შესაბამისად უნდა მოიცავდეს:

ა) პასუხისმგებლობების არეებს და საერთო ინტერესების, საჰაერო სივრცის სტრუქტურის და საჰაერო სივრცის კლასიფიკაციის აღწერას და განსაზღვრას;

ბ) სმმ-ის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობის ნებისმიერი სახის დელეგირებას;



- გ) ფრენის გეგმის და სამეთვალყურეო მონაცემების გაცვლის პროცედურებს, მათ შორის ავტომატიზებული და სიტყვიერი კოორდინაციის შეტყობინებებს;
- დ) კავშირის საშუალებებს;
- ე) ნებართვების მიღებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებსა და პროცედურებს;
- ვ) მართვის გადაცემის ძირითად წერტილებს, ეშელონებს ან დროს;
- ზ) კავშირის გადაცემის ძირითად წერტილებს, ეშელონებს ან დროს;
- თ) მართვის გადაცემის და მიღების პირობებს;
- ი) სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემების კოორდინაციის პროცედურებს;
- კ) მრლ-ის კოდის დაწესების პროცედურებს;
- ლ) პროცედურებს გამფრენი საჰაერო მოძრაობის ნაკადებისთვის;
- მ) პროცედურებს მომფრენ საჰაერო მოძრაობის ნაკადისთვის და მოცდის დადგენილ საკონტროლო წერტილებს;
- ნ) საგანგებო ვითარებაში მოქმედების პროცედურებს;
- ო) სხვა ნებისმიერ პირობებს ან ინფორმაციას, რომელიც დაკავშირებულია ფრენის მართვის კოორდინაციასა და გადაცემასთან.

თავი IV კოორდინაცია

მუხლი 25. ზოგადი მოთხოვნები

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს კოორდინაცია სმმ-ის პუნქტსა და ქვემოთ ჩამოთვლილ სუბიექტებს შორის:
 - ა) საავიაციო კავშირგაბმულობის, სანავიგაციო და სარადიოლოკაციო მომსახურების სამსახური;
 - ბ) ფრენის პროცედურის დიზაინის სამსახური;
 - გ) მეტეოროლოგიური სამსახური;
 - დ) ჰაერსანაოსნო მომსახურების სამსახური;
 - ე) სხ-ების ექსპლუატანტები (ექსპლუატანტის მოთხოვნით);
 - ვ) ორგანო, რომელთა საქმიანობამ შესაძლოა გავლენა იქონიოს სამოქალაქო სხ-ების ფრენებზე;
 - ზ) საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი; და
 - თ) იმ შემთხვევაში, თუ სმმ-ის პუნქტი არის სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი ან სააეროდრომო საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურების პუნქტი, საწარმომ უნდა უზრუნველყოს კოორდინაცია:
 - თ.ა) აეროდრომის ექსპლუატანტთან;
 - თ.ბ) ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახურთან, თუ აღნიშნულ მომსახურებას არ ახორციელებს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი.

2. საწარმო ვალდებულია დანერგოს პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფს, რომ შეთანხმებები:



- ა) დეტალურად აღწერდეს მხარეებს შორის ეფექტური კოორდინაციისთვის აუცილებელ საკითხებს;
- ბ) იყოს მოქმედი;
- გ) იყოს ხელმოწერილი მონაწილე მხარეების შესაბამისი პასუხისმგებლობის მქონე პირების მიერ;

3. კავშირის გაადვილების მიზნით, საწარმო ვალდებულია ტექნიკური საშუალებებით აღჭურვოს შესაბამისი სამუშაო პოზიციები.

მუხლი 26. კოორდინაცია მეტეოროლოგიურ სამსახურსა და საწარმოს შორის

სხ-ების მიერ უახლესი მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მისაღებად, მეტეოროლოგიურ სამსახურსა და საწარმოს შორის, (თუ მეტეოროლოგიური ინფორმაციის სამსახური არ წარმოადგენს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურულ ერთეულს), უნდა არსებობდეს შეთანხმება, რათა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პერსონალმა:

ა) გარდა ინდივიდუალური ხელსაწყოების მაჩვენებლებისა, გადასცეს სხვა მეტეოროლოგიური ელემენტები, რომელთა მიმართებითაც შეიძლება არსებობდეს შეთანხმება, თუ აღნიშნულს აკვირდება სმმ-ის პერსონალი ან მათი გადაცემა მოხდა სხ-ის მიერ;

ბ) შეძლებისდაგვარად სწრაფად აცნობოს მეტეოროლოგიურ სამსახურს საექსპლუატაციო მნიშვნელობის მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ, რომლებიც არ შევიდა აეროდრომის მიმდინარე რეგულარულ მეტეოროლოგიურ ცნობაში და აღნიშნულს აკვირდება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პერსონალი ან მათი გადაცემა მოხდა სხ-ის მიერ;

გ) შეძლებისდაგვარად სწრაფად გადასცეს შესაბამის მეტეოროლოგიურ სამსახურს სათანადო ინფორმაცია ვულკანური აქტივობის შესახებ, რომელიც წინ უსწრებს ვულკანის ამოფრქვევას, ვულკანის ამოფრქვევის შესახებ, ასევე ინფორმაცია ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ. გარდა ამისა, რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტები და საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტები ინფორმაციას წარუდგენენ მეტეოროლოგიური დაკვირვების შესაბამის ორგანოებს და ვულკანური ფერფლის შესახებ საკონსულტაციო ცენტრებს.

შენიშვნა1: ვულკანური ფერფლის შესახებ საკონსულტაციო ცენტრი ინიშნება რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმების შესაბამისად, როგორც ეს მითითებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის, მე-3 თავის 3.5.1 პუნქტში.

შენიშვნა2: NOTAM-ის და SIGMET-ის შეტყობინებებში ვულკანური ფერფლის შესახებ ინფორმაციის გაერთვაროვნების მიზნით, ხორციელდება მჭიდრო კოორდინაცია რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებს, საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტებსა და მეტეოროლოგიური დაკვირვების შესაბამის პუნქტს შორის.

მუხლი 27. მოქმედებათა კოორდინაცია ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურებსა და საწარმოს შორის
ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურის მიერ უახლესი ფრენისწინა ინფორმაციის უზრუნველყოფისა და საფრენოსნო ინფორმაციის საჭიროების დაკმაყოფილების მიზნით, ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურებსა და საწარმოს შორის უნდა გაფორმდეს შეთანხმება(თუ ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახური არ წარმოადგენს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურულ ერთეულს), რათა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტმა დაუყოვნებლივ აცნობოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს:

- ა) ინფორმაცია აეროდრომზე არსებული პირობების შესახებ;
- ბ) ინფორმაცია შესაბამისი მოწყობილობების, მომსახურების და სააერონავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ, საკუთარი პასუხისმგებლობის რაიონში;
- გ) ინფორმაცია ვულკანური მოქმედების შესახებ, რომელიც შენიშნა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პერსონალმა ან გადაიცა სხ-ის მიერ;
- დ) ნებისმიერი სხვა ფრენებისთვის აუცილებელი ინფორმაცია.



შენიშვნა 1: სააერონავიგაციო სისტემაში (მაგ: სტანდარტული სახელსაწყო გაფრენის და სტანდარტული სახელსაწყო მოფრენის პროცედურები) ცვლილებების განხორციელებამდე, მსგავს ცვლილებებზე პასუხისმგებელი სამსახურები ითვალისწინებენ დროს, რომელიც საჭიროა ჰაერსაანავიგაციო მომსახურების სამსახურისთვის გამოსაქვეყნებლად განკუთვნილი შესაბამისი მასალების მოსამზადებლად, გასაფორმებლად და გამოსაცემად. ამდენად, ჰაერსაანავიგაციო მომსახურების სამსახურისთვის აღნიშნული მონაცემების დროულად წარდგენის უზრუნველსაყოფად, აუცილებელია მჭიდრო კოორდინაცია დაინტერესებულ სამსახურებს შორის.

შენიშვნა 2: საწარმო, რომელიც პასუხისმგებელია ჰაერსაანავიგაციო მომსახურების სამსახურისთვის საწყისი ინფორმაციის/მონაცემების წარდგენაზე, ითვალისწინებს მოთხოვნებს ჰაერსაანავიგაციო მონაცემების სიზუსტესა და სისრულეზე, რომლებიც მოცემულია „ჰაერსაანავიგაციო მონაცემების და ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის მიწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსაანავიგაციო მონაცემების და ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბერის №471 დადგენილებაში.

შენიშვნა 3: NOTAM-ის, SNOWTAM-ის და ASHTAM-ის გამოქვეყნების მიმართ ტექნიკური მოთხოვნები მოცემულია სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 2 თებერვლის №24 ბრძანებაში „ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციით მომსახურების წესის“ დამტკიცების შესახებ.

შენიშვნა 4: შეტყობინება ვულკანური მოქმედების შესახებ ინფორმაცია, აღწერილია ტექნიკური რეგლამენტის "საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის" დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებაში.

შენიშვნა 5: AIRAC-ის ინფორმაცია ვრცელდება სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურის მიერ, AIRAC-ის სისტემით ძალაში შესვლის თარიღამდე სულ მცირე 42 დღით ადრე, რათა მიმღებმა ინფორმაცია მიიღოს ძალაში შესვლის თარიღამდე სულ მცირე 28 დღით ადრე.

მუხლი 28. მოქმედებათა კოორდინაცია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებსა და საწარმოს შორის

1. ექსპლუატანტის მოთხოვნით, მას ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად, შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ წარედგინება სმმ-ის პუნქტის მიერ მიღებული შეტყობინება მათი ხელმძღვანელობით მიმდინარე ფრენის შესახებ (მათ შორის, სხ-ის ადგილმდებარეობა).

შენიშვნა: საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტები, საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას, სათანადოდ ითვალისწინებენ მათი მოვალეობებიდან გამომდინარე ექსპლუატანტის მოთხოვნებს, რომლებიც მითითებულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის №203 ბრძანებაში და საჭიროებისას, ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს წარუდგენენ არსებულ ინფორმაციას.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცხადი ხდება მომფრენი სხ-ის დაგვიანება, ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, შეძლებისდაგვარად უნდა ეცნობოთ აღნიშნულზე და მუდმივად უნდა იყვნენ ინფორმირებულნი ამგვარი მოსალოდნელი დაგვიანების ნებისმიერი ცვლილების შესახებ.

მუხლი 29. მოქმედებათა კოორდინაცია საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმოს შორის

1. საწარმო ვალდებულია მჭიდრო თანამშრომლობა დაამყაროს და შეინარჩუნოს საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შესაბამის უფლებამოსილ ერთეულთან, რომლის საქმიანობამ შესაძლოა გავლენა იქონიოს სამოქალაქო სხ-ების ფრენებზე.

2. სხ-ის გზის გადაჭრის შემთხვევაში, კოორდინაცია უნდა განხორციელდეს „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის“ დამტკიცების შესახებ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 სექტემბერის №428 დადგენილების შესაბამისად.

მუხლი 30. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებისთვის პოტენციური საფრთხის შემცველი საქმიანობის კოორდინაცია

1. სამოქალაქო სხ-ებისთვის პოტენციური საფრთხის შემცველი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გამოქვეყნება უნდა მოხდეს „ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციით მომსახურების წესის" დამტკიცების შესახებ



სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 2 თებერვლის №24 ბრძანების შესაბამისად.

2. სამოქალაქო სხ-ებისთვის პოტენციური საფრთხის შემცველი საქმიანობის კოორდინაცია უნდა განხორციელდეს „საქართველოს საჰაერო სივრცეში სარაკეტო-საარტილერიო სროლის, ასაფეთქებელი და სხვა სახის სამუშაოების უსაფრთხო წარმოების წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 19 ნოემბრის №692 დადგენილების შესაბამისად.

3. იმ შემთხვევაში, თუ საწარმოსთვის ცნობილი ხდება სამოქალაქო სხ-ების პოტენციური საფრთხის შემცველი საქმიანობის შესახებ, საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს აღნიშნული საქმიანობის უსაფრთხოების შეფასება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების უზრუნველყოფა.

შენიშვნა: შემარბილებელი ღონისძიებები შეიძლება მოიცავდეს, მაგრამ არ შემოიფარგლებოდეს, საჰაერო სივრცის ან დადგენილი საჰაერო მარშრუტების ან მათი მონაკვეთის დროებითი შეზღუდვით.

თავი V საწარმოს აღჭურვილობა

მუხლი 31. სმმ-ის პუნქტის აღჭურვილობა

1. საწარმო ვალდებულია ამ თავის მოთხოვნების შესაბამისად აღჭურვოს ის პუნქტები, რომლებიც მითითებულია საწარმოს სახელმძღვანელოში.

2. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) აგებულია და განლაგებულია ისე, რომ:

ა.ა) უზრუნველყოფილია სააეროდრომო მოძრაობის მაქსიმალურად შესაძლო ხედვა; და

ა.ბ) დაცულია თვალისმომჭრელი სინათლის ან ანარეკლის ზემოქმედებისგან; და

ა.გ) დაცულია ხმაურისგან;

ბ) დაცულია ნებისმიერი პროცესისგან, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს წინამდებარე მუხლის მეორე პუნქტის ა) ქვეპუნქტის მოთხოვნებზე; და

გ) უზრუნველყოფილია:

გ.ა) საპირფარეოს სანიტარიულ-ჰიგიენური მოწყობილობებით, რათა მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაძლო შეფერხება ან შეწყვეტა; და

გ.ბ) საკვებისა და სასმლის შესანახი და მოსამზადებელი საშუალებებით; და

დ) უზრუნველყოფილია ორმხრივი სამეტყველო კავშირით:

დ.ა) ნებისმიერ სხ-თან, საწარმოს პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ ან მოსაზღვრე საჰაერო სივრცეში; და

დ.ბ) ნებისმიერ სხ-თან, სატრანსპორტო საშუალებასთან და პირთან სამანევრო არეზე ან მის სიახლოვეს; და

ე) უზრუნველყოფილია შემდეგი მინიმალური აღჭურვილობით:

ე.ა) სისტემებით, რომლებიც აჩვენებს მიმდინარე და მოსალოდნელ სააეროდრომო მოძრაობას, ინდივიდუალური სხ-ის შესახებ დამხმარე ინფორმაციასთან ერთად;

ე.ბ) კვების წყაროთი;

ე.გ) შესაბამისი საავიაციო და სხვა სახის რუკებით



ე.დ) ქოგრიტით;

ე.ე) საათებით;

ე.ვ) მორიგეობის მიღება-გადაბარების სისტემით;

ე.ზ) გარე ტემპერატურის ინდიკატორით;

ე.თ) ბარომეტრული (აბსოლუტური) სიმაღლის საზომის ინდიკატორით;

ე.ი.) სასიგნალო ნათურით (სანათით) მწვანე, წითელი და თეთრი ფერის ფუნქციებით, რომელიც იძლევა დაუყოვნებლივ გამოყენების საშუალებას;

ე.კ) სატელეფონო კავშირით;

ე.ლ) დასაფრენად შესვლის და დაფრენის საშუალებების და ნებისმიერი საგზაო, საზღვაო და სარკინიგზო სასიგნალო მოწყობილობის მდგომარეობის მონიტორებით, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ადზ-ს გამოყენებაზე;

ე.მ) საავარიო აღჭურვილობით;

ე.ნ) ხილვადობის და ღრუბლების სიმაღლის მზომი მაჩვენებლით;

ე.ო) ხმის და შესაბამისი მონაცემების ჩამწერი მოწყობილობით;

ე.პ) ქარის მიმართულების და სიჩქარის მაჩვენებლით. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება რამდენიმე გადამცემი, გარკვევით უნდა აღინიშნოს დისპლეი, რომელსაც ისინი უკავშირდებიან ყოველი გადამცემის მიერ კონტროლირებადი ადზ-ს და ადზ-ს მონაკვეთის იდენტიფიცირების მიზნით;

ე.ჟ) სახანძრო განგაშის ხმოვანი სისტემით;

ე.რ) საავიაციო ფიქსირებული კავშირგაბმულობის ქსელის (AFTN) სადგურით, ან თუ აღნიშნულს ითვალისწინებს სმმ-ის შეთანხმებები, ალტერნატიული საშუალებებით, ჩვეულებრივ, AFTN-ით გადასაცემი ინფორმაციის მისაღებად და გადასაცემად;

ე.ს) აეროდრომის განათების მართვის პულტით;

ე.ტ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მაჩვენებლით, როდესაც იგი იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს; და

ე.უ) აეროდრომები, სადაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს;

ე.ფ) საევაკუაციო გასასვლელით.

3. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი, საფრენოსნო საინფორმაციო პუნქტი და მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი:

ა) აღჭურვილი იყოს ორმხრივი სამეტყველო კავშირის და/ან მონაცემთა გადაცემის საშუალებებით ნებისმიერ სხ-თან, პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ ან მოსაზღვრე საჰაერო სივრცეში; და



ბ) უზრუნველყოფილი იყოს შემდეგი მინიმალური აღჭურვილობით:

ბ.ა) ასახვის სისტემით ან სისტემებით, რომლებიც აგებულია ისე, რომ აჩვენებს მიმდინარე და მოსალოდნელ საჭაერო მოძრაობას, ინდივიდუალური სხ-ის შესახებ დამხმარე ინფორმაციასთან ერთად;

ბ.ბ) კვების წყაროთი;

ბ.გ) შესაბამისი საავიაციო და სხვა სახის რუკებით;

ბ.დ) საათით;

ბ.ე) მორიგეობის მიღება-გადაბარების სისტემით;

ბ.ვ) აუცილებლობისას, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის საშუალებების მდგომარეობის ინდიკატორით;

ბ.ზ) სატელეფონო კავშირით;

ბ.თ) ხმის და მონაცემების ჩამწერი მოწყობილობით;

ბ.ი) AFTN-ის სადგურით;

ბ.კ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტისთვის, სახელსაწყო დაფრენის სისტემის/მიკროტალღური დაფრენის სისტემის მდგომარეობის ინდიკატორით, შესაბამისი აეროდრომისთვის;

ბ.ლ) იმ დასაფრენად შესვლის მართვის სამეთვალყურეო ადგილისთვის, რომელიც პასუხისმგებელია სხ-ის მართვაზე დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე და დაფრენისას და აფრენისას, ქარის მიმართულების და სიჩქარის ინდიკატორით, რომელიც დაკავშირებულია იმავე წყაროსთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის შესაბამისი მოწყობილობაა დაკავშირებული.

4. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს წინამდებარე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით მოთხოვნილი საავიაციო კავშირგაბმულობის მოწყობილობების ექსპლუატაცია განხორციელდეს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 თებერვალს ბრძანება №47 დამტკიცებული „სააერონაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის“ შესაბამისად.

5. საწარმომ ვალდებულია უზრუნველყოს საჭაერო მოძრაობის მომსახურებისას გამოყენებული ინფორმაციის ასახვის სისტემის განთავსება იმგვარად, რომ იგი პერსონალისთვის იქნეს ადვილად აღსაქმელი.

6. წინამდებარე მუხლის მე-2 პუნქტის დ) და ე) ქვეპუნქტებით და მე-3 პუნქტის ა) და ბ) ქვეპუნქტებით მოთხოვნილ მოწყობილობებს უნდა გააჩნდეს საიმედოობის, ხელმისაწვდომობის და მთლიანობის ისეთი დონე, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი მტყუნების, გამოუსადეგარობის ან ტექნიკური მახასიათებლების მნიშვნელოვანი გაუარესების შესაძლებლობა.

7. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფს წინამდებარე მუხლის მე-2 პუნქტის ე.ლ) და მე-3 პუნქტის ბ.ვ) და ბ.ი) ქვეპუნქტებით მოთხოვნილი მდგომარეობის ინდიკატორების აღჭურვას:

ა) ხმოვანი სიგნალით, მდგომარეობის ცვლილების ასახვის მიზნით; და

ბ) მიმდინარე მდგომარეობის ვიზუალური ასახვით.

მუხლი 32. ხმის და სარადიოლოკაციო მონაცემების ავტომატური ჩაწერა

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს სამუშაო კომუნიკაციის და სარადიოლოკაციო მონაცემების ჩაწერა. ჩანაწერებზე წვდომა უნდა ჰქონდეთ მხოლოდ იმ პირებს, რომლებიც ჩართულნი არიან საავიაციო მოვლენების მოკლევადიან მოვლაში.



2. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) ხმის ჩაწერის კარგი ხარისხი და დროში თანაფარდობის სისწორე;

ბ) ჩანაწერების სათანადოდ დარეგისტრირება, თარიღის და დროის მითითებით; და

გ) საჭაერო მოძრაობის მომსახურებისას საუბრების და სარადიოლოკაციო მონაცემების ჩანაწერების შენახვა მინიმუმ 30 დღის განმავლობაში.

3. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის ყველა პუნქტი აღჭურვოს სამუშაო ადგილზე საუბრის და ხმოვანი ფონის ჩამწერი მოწყობილობებით, რომლებსაც შეუძლია ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა, სულ მცირე, ბოლო 24 საათის განმავლობაში.

მუხლი 33. მოთხოვნები საჭაერო მოძრაობის მომსახურების სარადიოლოკაციო სისტემის მიმართ

1. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემებს უნდა გააჩნდეს მაღალი ქმედუნარიანობის, საიმედოობის, უწყვეტობისა და მთლიანობის დონე. სისტემის მტყუნების ან მისი მახასიათებლების არსებითი გაუარესების ალბათობა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს მომსახურების სრული ან ნაწილობრივი შეჩერება, უნდა იყოს უმნიშვნელო. აუცილებელია სარეზერვო საშუალებების უზრუნველყოფა.

2. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემებს უნდა გააჩნდეს შესაძლებლობა მიიღოს, გადაამუშაოს და ინტეგრირებული ფორმით ასახოს ყველა წყაროს მონაცემები.

3. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემებს უნდა გააჩნდეს სმმ-ის უზრუნველყოფისას გამოყენებულ სხვა ავტომატიზებულ სისტემებთან ურთიერთქმედების შესაძლებლობა და ავტომატიზაციის შესაბამისი დონე, მეთვალყურის მონიტორზე მონაცემების სიზუსტის ამაღლების და დროულად ასახვის მიზნით, ასევე, მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტებთან და სამუშაო პოზიციებთან მოქმედებათა კოორდინაციის დროს მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვის და ინფორმაციის სიტყვიერი გაცვლის შესამცირებლად.

4. საწარმო ვალდებულია ხელი უნდა შეუწყოს სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემებით მიღებული ინფორმაციის გაცვლას, რათა მოხდეს დაკვირვების გაფართოვება და გაუმჯობესება მოსაზღვრე სამეთვალყურეო არეში.

5. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ინფორმაციის ავტომატიზებული გაცვლა იმ სხ-ების შესახებ, რომლებიც უზრუნველყოფილნი არიან სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემის მომსახურებით და უნდა დაამტკიცოს ავტომატიზებული კოორდინაციის წესები.

6. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემები, როგორცაა პირველადი რადიოლოკატორი, მეორადი რადიოლოკატორი, ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობა და მულტილატერალური დაკვირვების საშუალება, საჭაერო მოძრაობის მომსახურებისას, მათ შორის სხ-ების ემელონირებისას, შეიძლება გამოყენებული იყოს დამოუკიდებლად ან კომბინაციაში იმ პირობით, რომ:

ა) აღნიშნული რაიონის საზღვრებში უზრუნველყოფილია საიმედო დაფარვა;

ბ) დამაკმაყოფილებელია სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემ(ებ)ით სხ-ის ამოცნობის ალბათობა, სიზუსტე და მონაცემების მთლიანობა.

7. პირველადი სარადიოლოკაციო სისტემა გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის სხვა სარადიოლოკაციო სისტემები, რომლებიც გამოიყენება დამოუკიდებლად, ვერ უზრუნველყოფს სმმ-ის მოთხოვნებს.

8. მეორადი სარადიოლოკაციო სისტემა, განსაკუთრებით ის, რომელიც იყენებს მონოპულსურ მეთოდებს ან გააჩნია S-რეჟიმის შესაძლებლობები ან მულტილატერალური დაკვირვების საშუალება, გამოყენებული შეიძლება იყოს დამოუკიდებლად, მათ შორის სხ-ების ემელონირების უზრუნველყოფისას, მხოლოდ იმ პირობით, როდესაც:

ა) აღნიშნული რაიონის საზღვრებში სავალდებულოა სხ აღჭურვილი იყოს მრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით;



და

ბ) განხორციელებულია და შენარჩუნებულია სხ-ის ამოცნობა.

9. ADS-B გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ADS-B-შეტყობინებაში ინფორმაციის ხარისხი აღემატება საწარმოს მიერ დადგენილ დონეს.

10. ADS-B შეიძლება გამოყენებული იყოს დამოუკიდებლად, მათ შორის სხ-ების ეშელონირების უზრუნველსაყოფად, იმ პირობით, რომ:

ა) განხორციელდა და შენარჩუნებულია ADS-B-ით აღჭურვილი სხ-ის ამოცნობა;

ბ) ADS-B-შეტყობინებებში მონაცემთა მთლიანობა მაჩვენებელი მისაღებია ეშელონირების მინიმუმის უზრუნველსაყოფად;

გ) არ არსებობს მოთხოვნა იმ სხ-ის ამოცნობის მიმართ, რომელიც არ გადასცემს ADS-B-ინფორმაციას; და

დ) არ არსებობს მოთხოვნა სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენის მიმართ, სხ-ის სააერნაოსნო სისტემის ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი ელემენტებისგან დამოუკიდებლად.

11. საჰაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურება უნდა შემოიფარგლოს ზუსტად განსაზღვრული გადაფარვის არეებით და უნდა ვრცელდებოდეს საწარმოს მიერ დაწესებული სხვა შეზღუდვები. საწარმო ვალდებულია ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოაქვეყნოს ინფორმაცია ექსპლუატაციის იმ მეთოდების შესახებ, ასევე საექსპლუატაციო პრაქტიკის და/ან მოწყობილობების შეზღუდვების შესახებ, რომლებიც უშუალო გავლენას ახდენს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებაზე.

12. საწარმო ვალდებულია შეზღუდოს საჰაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურება იმ შემთხვევაში, როდესაც ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემების ხარისხი უარესდება საწარმოს მიერ დადგენილ დონესთან შედარებით.

13. იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია პირველადი რადიოლოკატორის-და მრლ-ის ერთობლივი გამოყენება, პირველადი რადიოლოკატორის მტყუნების შემთხვევაში იმ ამოცნობილი სხ-ების ეშელონირებისთვის, რომლებიც აღჭურვილია მიმდებ-მოპასუხით, შეიძლება გამოყენებული იყოს მხოლოდ მრლ, იმ პირობით, რომ მრლ-ის მიერ ასახული სხ-ის ადგილმდებარეობა შემოწმებულია დაკვირვების მოწყობილობით ან სხვა საშუალებით.

მუხლი 34. საჰაერო ვითარების ასახვა

1. საჰაერო ვითარების ამსახველ სისტემაზე, სულ მცირე, უნდა აისახოს:

ა) მონაცემები სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ;

ბ) საავიაციო რუკები, რომლებიც აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურების-ის შესასრულებლად ; და

გ) ინფორმაცია სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი და ფრენის ეშელონის შესახებ.

2. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს მუდმივად განახლებად ინფორმაციას, მათ შორის სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ.

3. სხ-ების ადგილმდებარეობა შეიძლება გამოისახოს შემდეგი სახით:

ა) ადგილმდებარეობის ცალკეული სიმბოლოებით, მაგალითად, პირველადი რადიოლოკატორი, მრლ, ADS-B ან MLAT სიმბოლოებით ან მათი კომბინაციით;

ბ) პირველადი რადიოლოკატორის ბლიპით; და



გ) მრლ-ის პასუხებით.

4. შესაბამის შემთხვევებში გამოიყენება განმასხვავებელი სიმბოლოები, რათა გამოისახოს:

ა) დუბლირებული მრლ-ის კოდები და/ან სხ-ის უნებლიედ დუბლირებული სხ-ს ამოსაცნობი ინდექსები;

ბ) სხ-ის პროგნოზირებადი ადგილმდებარეობა;

გ) პლოტის და მიმართულების ხაზის მონაცემები.

5. სარადიოლოკაციო მონაცემების ხარისხის გაუარესების შემთხვევაში, მეთვალყურეს უნდა მიეწოდოს სიტუაციის შესახებ ინფორმაცია სიმბოლოებით ან სხვა საშუალებებით.

6. მრლ-ის კოდები 7500, 7600 და 7700, „ამოცნობის“ რეჟიმი, ADS-B-ს საავარიო და/ან გადაუდებლობის რეჟიმი, ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შეტყობინებები და გაფრთხილებები, ასევე ინფორმაცია ავტომატიზებული კოორდინაციის შესახებ წარედგინება გასაგები და განსხვავებული ფორმით, რაც უზრუნველყოფს ადვილად ამოცნობას.

7. საწარმო ვალდებულია გამოიყენოს სხ-ის ფორმულარები, შესაბამისი ინფორმაციის ასოთ-ციფრული ფორმით წარსადგენად, რომლებიც მიღებულია დაკვირვების საშუალებებისგან და აუცილებლობისას საფრენოსნო ინფორმაციის დამუშავების სისტემიდან.

8. სხ-ის ფორმულარის ინფორმაცია, სულ მცირე, მოიცავს მრლ-ის კოდს ან სხ-ის ამოსაცნობ ინდექსს და, თუ არსებობს ბარომეტრული სიმაღლის საფუძველზე მიღებულ ინფორმაციას ფრენის სიმაღლის შესახებ. ამ ინფორმაციის მიღება შეიძლება მრლ-ის A-რეჟიმში, მრლ-ის C-რეჟიმში, მრლ-ის S-რეჟიმში და/ან ADS-B-დან.

9. სხ-ის ფორმულარი დაკავშირებულია სათანადოდ ასახული სხ-ის ადგილმდებარეობასთან ისე, რომ გამოირიცხოს შეცდომა ამოცნობისას ან გაურკვევლობა მეთვალყურის მხრიდან. სხ-ის ფორმულარის ინფორმაცია უნდა იყოს გასაგები და მცირე ფორმის.

მუხლი 35. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ავტომატიზებული სისტემები

საწარმო ვალდებულია:

ა) უზრუნველყოს, რომ ინფორმაცია მოწყობილობების მახასიათებლების შესახებ, რომელიც მიღებულია საფრენოსნო შემოწმების და სამუშაო მახასიათებლების ხარისხის შემოწმების შედეგად, ხელმისაწვდომი იყოს სამეთვალყურეო შემადგენლობისთვის, ასევე, შეიმუშაოს პროცედურები, რომლებიც ასახავს ინფორმაციას სმმ-ის ავტომატიზებული სისტემების მდგომარეობასთან დაკავშირებით.

ბ) შეიმუშაოს პროცედურები სმმ-ის პუნქტებს შორის გაცვლილი საფრენოსნო მონაცემების ერთიანობის უზრუნველსაყოფად. აღნიშნული პროცედურები უნდა მოიცავდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ბ.ა) უნდა გადაიგზავნოს მხოლოდ გადამოწმებული საფრენოსნო მონაცემები;

ბ.ბ) პუნქტმა უნდა მოიპოვოს სათანადო ინფორმაცია, თუ სხვა პუნქტისგან მიღებული საფრენოსნო მონაცემები არასრული ან დაუმუშავებელია; და

ბ.გ) პუნქტმა უნდა განსაზღვროს კოორდინაციის პროცედურები, რათა აცნობოს სამეთვალყურეო პუნქტს შემოწმებული ან არასრული საფრენოსნო მონაცემების შესახებ.

მუხლი 36. რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა

1. რადიოლოკაციური მართვის გადაცემის შემთხვევაში, საწარმომ სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ და მე-2 ნაწილებში უნდა გამოაქვეყნოს გამოსაყენებელი პროცედურები და აუცილებლობისას, სხვა პუნქტებთან კოორდინაციით უნდა უზრუნველყოს:

ა) ყოველ სამუშაო პუნქტზე საიმედო რადიოლოკაციური გადაფარვა, რომელიც მართვის გადაცემის



წერტილიდან საკმარის მანძილზე მეტი იქნება;

ბ) რადიოლოკატორის მონაცემები მართვის გადაცემის არეში, დასაშვები სიზუსტით; და

გ) მართვის გადაცემის წერტილებისა და ნებისმიერი განსაკუთრებული პირობების და პროცედურების განსაზღვრა.

2. საწარმოს მიერ არ გამოიყენება ვერბალური კოორდინაცია იმ შემთხვევაში, თუ ამის შესახებ მეზობელ პუნქტებთან გაფორმებულია შეთანხმება, რომელიც მოიცავს შესაბამის პროცედურებს.

მუხლი 37. ავტომატიზებული სისტემების მტყუნება

საწარმომ ვალდებული უზრუნველყოს, რომ ავტომატიზებული სისტემების მეშვეობით დაუყოვნებლივ ეცნობოს ოპერატიულ პერსონალს ავტომატიზებული სისტემის ნებისმიერი კომპონენტის მტყუნების შესახებ, რამაც შეიძლება შეზღუდოს მათი გამოყენება.

მუხლი 38. სააერონავიგაციო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფაში გამოყენებული საშუალებების მიერ წარმოებული მომსახურების დროებითი შეწყვეტა

საწარმომ უნდა დანერგოს და სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში გამოაქვეყნოს პროცედურები, რომლებიც აღწერს იმ ვითარებებს, როდესაც შესაძლებელია სააერონავიგაციო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფაში გამოყენებული საშუალებების მიერ წარმოებული მომსახურების დროებითი შეწყვეტა.

მუხლი 39. სამეთვალყურეო პუნქტის დახურვა ან გახსნა

1. საწარმომ სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ და მე-2 ნაწილებში უნდა ასახოს პროცედურები სამეთვალყურეო პუნქტის დახურვასა და გახსნასთან დაკავშირებით.

2. პროცედურების სამეთვალყურეო პუნქტის დახურვასთან და გახსნასთან დაკავშირებული საკითხები მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc 9426 „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელოს“ მე-3 ნაწილის მე-2 სექციაში.

მუხლი 40. სახანძრო უსაფრთხოება და ობიექტის ევაკუაცია

საწარმო ვალდებულია:

ა) მოამზადოს და სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში გამოაქვეყნოს ხანძარსა და სხვა სახის საფრთხის დონის დიაგრამები და უსაფრთხოების გეგმა და უზრუნველყოს, რომ პერსონალმა იცოდეს ხანძრის გამოვლენის, განგაშის სიგნალის და ხანძრის ქროზის სისტემების საექსპლუატაციო მახასიათებლები;

ბ) შეიმუშაოს და სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში გამოაქვეყნოს შესაბამისი პროცედურები, რათა სმმ-ის პუნქტის იძულებითი ევაკუაციის შემთხვევაში უზრუნველყოს:

ბ.ა) ყველა სხ იმ მინიმალური მომსახურებით, რომელიც აუცილებელია ფრენის უსაფრთხოების შესანარჩუნებლად;

ბ.ბ) პერსონალის უსაფრთხო ევაკუაცია;

ბ.გ) ევაკუაციის გეგმისა და პროცედურების ქმედითობა; და

ბ.დ) საევაკუაციო გეგმის პერიოდული შემოწმება და ნებისმიერი საჭირო შესწორების და ცვლილების შეტანა.

გ) პერიოდულად ჩაატაროს სწავლება ავარიული ევაკუაციის საკითხებში. ასეთი საცდელი წვრთნა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ხელი არ შეეშალოს სმმ-ის ჩვეულ ფუნქციონირებას.

თავი VI

სმმ-ის გამტარუნარიანობა და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირება

მუხლი 41. გამტარუნარიანობის მართვა



1. საწარმო ვალდებულია დაადგინოს გამოცხადებული გამტარუნარიანობა, რომელიც ითვალისწინებს საჭაერო მოძრაობის როგორც ჩვეულ, ისე პიკურ (მაქსიმალურ) დონეს.
2. გამტარუნარიანობის ასამაღლებელი ზომების მიღებისას, საწარმო ვალდებულია გაითვალისწინოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა,
3. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საჭაერო მოძრაობის მომსახურების დროს სხ-ების რაოდენობა არ აღემატებოდეს იმ რიცხვს, რომლის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა შეუძლია სმმ-ის პუნქტს ჩვეულ პირობებში.
4. სმმ-ის გამტარუნარიანობა განისაზღვრება იმ სხ-ების მაქსიმალური რაოდენობით, რომელთა მართვაც ხორციელდება მოცემულ საჭაერო სივრცეში ან შესაბამის აეროდრომზე, დროის გარკვეულ პერიოდში.

შენიშვნა: გამტარუნარიანობის ყველაზე მისაღებ საზომს წარმოადგენს ერთ საათში მომსახურებელი საჭაერო მოძრაობის ნაკადი. საათში გამტარუნარიანობის მნიშვნელობა შეიძლება გარდაისახოს, მაგალითად, სადღეღამისო, თვიურ ან წლიურ მნიშვნელობაში.

მუხლი 42. გამტარუნარიანობის შეფასება

საწარმომ, გამტარუნარიანობის შეფასებისას, მინიმუმ, უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი ფაქტორები:

- ა) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების ტიპი და დონე;
- ბ) სამეთვალყურეო რაიონის, სამეთვალყურეო არის და აეროდრომის სტრუქტურული სირთულე;
- გ) მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვა, მათ შორის განსახორციელებელი მართვისა და კოორდინაციის ამოცანები;
- დ) კავშირგაბმულობის, ნავიგაციის და სარადიოლოკაციო სისტემების ტიპების, მათი ტექნიკური საიმედოობა და ქმედუნარიანობის, ასევე სათადარიგო სისტემების ქმედუნარიანობის დონე ან/და დამატებითი პროცედურები;
- ე) სმმ-ის სისტემები, რომლებიც საშუალებას აძლევს მეთვალყურეს განახორციელოს დამხმარე და გამაფრთხილებელი ფუნქციები;
- ვ) სხვა ნებისმიერი ფაქტორი ან ელემენტი, რომელიც განაპირობებს მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვას.

შენიშვნა: მეთვალყურის სამუშაო პუნქტის გამტარუნარიანობის გაანგარიშების მეთოდებზე ინფორმაცია მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9426-„საჭაერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელო“.

მუხლი 43. საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამტარუნარიანობის და საჭაერო მოძრაობის მოცულობის რეგულირება

1. საჭაერო მოძრაობის ნაკადების არსებული ან მოსალოდნელი საჭიროების დაკმაყოფილების მიზნით, საწარმო ვალდებულია დაწეროს პროცედურები პუნქტების ან სამუშაო ადგილების რაოდენობის ცვლილებასთან დაკავშირებით.
2. იმ შემთხვევაში, როცა კონკრეტული მოვლენები უარყოფითად მოქმედებს საჭაერო სივრცის ან აეროდრომის გამოცხადებულ გამტარუნარიანობაზე, ამ აეროდრომის ან საჭაერო სივრცის გამტარუნარიანობა უნდა შემცირდეს დროის საჭირო პერიოდში.
3. იმ შემთხვევაში, როცა საჭაერო სივრცეში ან აეროდრომზე მოსალოდნელია საჭაერო მოძრაობის ნაკადების ისეთი ზრდა, რომელიც აღემატება საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამოცხადებულ გამტარუნარიანობას, ფრენის უსაფრთხოებისთვის, რისკების გამორიცხვის მიზნით, მიიღება ზომები საჭაერო მოძრაობის მოცულობის დასარეგულირებლად.

მუხლი 44. საჭაერო მოძრაობის ნაკადების გამტარუნარიანობის ამაღლება



1. საწარმო ვალდებულია:

- ა) მინიმუმ 4 წელიწადში ერთხელ განახორციელოს საჭიერო მოძრაობის მომსახურების გამტარუნარიანობის შეფასება, საჭიერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნის გათვალისწინებით; და
- ბ) განახორციელოს საჭიერო მოძრაობის მომსახურების გამტარუნარიანობის შეფასება იმ შემთხვევაში, როცა დაგეგმილია ისეთი ცვლილება, რომელიც ზეგავლენას ახდენს სმმ-ის არსებულ გამტარუნარიანობაზე;
- გ) უზრუნველყოს საჭიერო სივრცის მოქნილად გამოყენება, ფრენების წარმოების ეფექტურობისა და გამტარუნარიანობის ამაღლების მიზნით.

2. იმ შემთხვევაში, როცა საჭიერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნა რეგულარულად აღემატება საჭიერო მოძრაობის ნაკადების გამტარუნარიანობას, რაც განაპირობებს ნაკადების შეფერხებას ან აშკარაა, რომ საჭიერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნა გადააჭარბებს არსებულს, საწარმომ, რამდენადაც არსებობს პრაქტიკული შესაძლებლობა, უნდა:

- ა) მიიღოს ზომები არსებული სისტემის გამტარუნარიანობის მაქსიმალურად გამოსაყენებლად; და
- ბ) შეიმუშაოს გამტარუნარიანობის გაზრდის გეგმა, რომელიც გათვლილი იქნება არსებულ და პროგნოზირებულ მოთხოვნებზე.

მუხლი 45. საჭიერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება

1. საჭიერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა განხორციელდეს იმ საჭიერო სივრცეში, სადაც საჭიერო მოძრაობის მოთხოვნა ზოგჯერ აჭარბებს ან სავარაუდოა, რომ გადააჭარბებს საწარმოს მიერ გამოცხადებულ გამტარუნარიანობას.

2. საჭიერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა დაინერგოს რეგიონული სააერონაოსნო შეთანხმებების შესაბამისად ან მრავალმხრივი შეთანხმებების საფუძველზე. ასეთ შეთანხმებებში უნდა აღიწეროს გამტარუნარიანობის განსაზღვრის შეთანხმებული პროცედურები და მეთოდები.

3. იმ შემთხვევაში, როცა საჭიერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტისთვის ცხადი ხდება, რომ შეუძლებელია დროის მოცემულ პერიოდში კონკრეტულ ადგილზე ან კონკრეტულ რაიონში მათი პასუხისმგებლობის ქვეშ არსებული საჭიერო მოძრაობის ნაკადების დამატებითი საჭიერო მოძრაობის მომსახურებით უზრუნველყოფა ან მათი მომსახურება შეიძლება მხოლოდ გარკვეული თანმიმდევრობით, აღნიშნულზე სამეთვალყურეო პუნქტმა უნდა აცნობოს:

- ა) საჭიერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების სამსახურს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, და შესაბამის პუნქტს;
- ბ) სხ-ის ეკიპაჟს, რომელიც ფრენას ახორციელებს აღნიშნული ადგილის ან რაიონის მიმართულებით და ასევე, შესაბამის სხ-ის ექსპლუატანტს მოსალოდნელი შეფერხების ან შეზღუდვების შესახებ.

შენიშვნა: შესაბამის სხ-ის ექსპლუატანტებს, როგორც წესი, შეძლებისდაგვარად წინასწარ უნდა ეცნობოთ საჭიერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების სამსახურის მიერ შემოღებული შეზღუდვების შესახებ.

4. საჭიერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების ორგანიზების ზომები არ ვრცელდება შემდეგ საჭიერო ხომალდებზე:

- ა) სამთავრობო ფრენებზე (STS/HEAD);
- ბ) სამებნ-სამაშველო ფრენებზე (STS/SAR);
- გ) სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან საევაკუაციო ფრენებზე (STS/MEDEVAC);
- დ) საჭიერო ხომალდები, რომლებიც ჩართულნი არიან ხანძრის ქრობაში (STS/FFR); და
- ე) სხვა სახელმწიფოს მიერ უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვით ფრენის გეგმაში მითითებული



მუხლი 46. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების პროცედურები

საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირება უნდა განხორციელდეს შემდეგ სამ ეტაპად: სტრატეგიული დაგეგმვა, პრეტაქტიკური დაგეგმვა და ტაქტიკური ოპერაციები.

შენიშვნა: ინფორმაცია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების პროცედურებთან დაკავშირებით მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc4444 3.2 პუნქტში.

თავი VII

საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებისას საგანგებო ვითარებაში მოქმედების პროცედურები

მუხლი 47. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებისას ვითარებაში მოქმედების გეგმა

საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს საგანგებო ვითარებაში მოქმედების პროცედურები, რომლებიც უნდა ითვალისწინებდეს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების და მასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის ალბათობის მინიმუმამდე დაყვანას, რომელიც შეესაბამება ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს და სამეთვალყურეო პუნქტის ტექნიკურ აღჭურვილობას.

მუხლი 48. საგანგებო ვითარება რადიოკავშირის წარმოების დროს

1. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების მიზნებისთვის გამოყენებული სახმელეთო რადიომოწყობილობების სრული მტყუნების შემთხვევაში, მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) იმ შემთხვევაში თუ სხ-ს მოეთხოვება ავარიული 121,5 მჰც სიხშირის მოსმენა, შეეცადოს, კავშირი დაამყაროს აღნიშნულ სიხშირეზე;

ბ) დაუყოვნებლივ აცნობოს მტყუნების შესახებ ყველა მომიჯნავე სმმ-ის პუნქტს;

გ) ამავე სამეთვალყურეო პუნქტებს ან სამუშაო პოზიციებს აცნობოს საჰაერო მოძრაობის არსებული ვითარება;

დ) აუცილებლობისას, მოითხოვოს ხელშეწყობა იმ სხ-ების ემელონირების და მომსახურების უზრუნველყოფაში, რომლებსაც შეუძლია კავშირის დამყარება ამ მომიჯნავე სმმ-ის ან სამეთვალყურეო პუნქტიდან;

ე) მითითება მისცეს მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტებს ან სმმ-ის შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტებს, დააყოვნონ ან მიმართონ კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო პუნქტის პასუხისმგებლობის რაიონის ფარგლებს გარეთ, სადაც მოხდა რადიომოწყობილობის შეფერხება, სანამ არ აღდგება მომსახურება.

2. საბორტო გადამცემის მიერ სამეთვალყურეო სიხშირის უნებლიე დაბლოკვის შემთხვევაში, მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) შეეცადოს შესაბამისი სხ-ის ამოცნობა;

ბ) იმ შემთხვევაში, როცა ამოცნობილია სიხშირის დამბლოკავი სხ, უნდა შეეცადოს კავშირის დამყარებას აღნიშნულ სხ-თან, შესაბამის შემთხვევებში, სხ-ის ექსპლუატანტი კომპანიის სიხშირეზე ან საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ „ჰაერი-ჰაერი“ კავშირისთვის გამოსაყენებლად დადგენილ ნებისმიერ მეტად მაღალ სიხშირეზე (VHF) ან კავშირის სხვა ნებისმიერი საშუალების გამოყენებით, ხოლო თუ სხ იმყოფება ხმელეთზე -პირდაპირი კონტაქტის მეშვეობით.

გ) იმ შემთხვევაში, როცა დამყარებულია კავშირი შესაბამის სხ-თან, საფრენოსნო ეკიპაჟს უნდა მიეცეს მითითება შესაბამის სამეთვალყურეო სიხშირეზე უნებლიე გადაცემების დაუყოვნებლივ შეწყვეტის შესახებ.

3. როდესაც ადგილი აქვს ცრუ და შეცდომაში შემყვან გადაცემებს, რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას სხ-ის ფრენას, მეთვალყურემ უნდა:

ა) განახორციელოს ნებისმიერი ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი მითითების ან ნებართვის კორექტირება;



ბ) განახორციელოს შესაბამის სიხშირე(ებ)ზე ყველა სხ-ის გაფრთხილება ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი მითითებების ან ნებართვების გადაცემის შესახებ;

გ) შესაბამისი სიხშირე(ებ)ის მეშვეობით გადასცეს მითითება ყველა სხ-ს, რათა მოქმედებების დაწყებამდე შეამოწმონ მითითება და ნებართვა;

დ) აუცილებლობისას, მიუთითოს სხ-ებს შეცვალონ სიხშირე; და

ე) შეძლებისდაგვარად, აცნობოს ყველა შესაბამის სხ-ს ცრუ და შეცდომაში შემყვანი მითითებების ან ნებართვების გადაცემის შეწყვეტის შესახებ.

4. პილოტმა სმმ-ის შესაბამის საწარმოსთან უნდა გადაამოწმოს ან დააზუსტოს მის მიერ მიღებული ნებისმიერი მითითება ან ნებართვა, რომელიც მისი აზრით შეიძლება იყოს ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი.

5. ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი გადაცემების გამოვლენის შემთხვევაში, სმმ-ის პუნქტი მიმართავს საჭირო ზომებს გადამცემის დასადგენად და გადაცემების შესაწყვეტად.

მუხლი 49. კონფლიქტური ვითარების შესახებ გაფრთხილების პროცედურა

1. კონფლიქტური ვითარების შესახებ გაფრთხილების (STCA) ფუნქციის გამოყენებასთან დაკავშირებით პროცედურაში უნდა მიეთითოს:

ა) ფრენის ტიპები, რომლისთვისაც აუცილებელია გაფრთხილების გენერირება;

ბ) საჰაერო სივრცის სექტორები ან რაიონები, სადაც რეალიზებულია STCA-ფუნქცია;

გ) მეთვალყურის მონიტორზე STCA-ს ასახვის მეთოდი;

დ) გაფრთხილების გაცემის პარამეტრები ზოგადი სახით, ასევე გაფრთხილების დრო;

ე) საჰაერო სივრცის ის მოცულობა, სადაც STCA შეიძლება შერჩევით აიკრძალოს და პირობები, რომლის დროსაც იგი ნებადართულია;

ვ) პირობები, როდესაც კონკრეტული გაფრთხილების გადაცემა შეიძლება აიკრძალოს ცალკეული სხ-ებისთვის;

ზ) იმ საჰაერო სივრცის მოცულობის ან სხ-ების მიმართ გამოყენებული წესი, რომელთა მიმართებითაც აკრძალულია STCA-ს ან კონკრეტული გაფრთხილების გადაცემა.

2. კონტროლირებად ფრენასთან მიმართებით STCA-ს გაცემის შემთხვევაში, მეთვალყურე დაუყოვნებლივ მიმართავს ქმედებებს ვითარების შესაფასებლად და, აუცილებლობისას, ეშელონირების მიღებული მინიმუმის დარღვევის აღმოსაფხვრელად ან ეშელონირების მინიმუმის აღსადგენად.

3. საწარმო ვალდებულია შეინახოს ყველა გაცემული გაფრთხილების ელექტრონული ჩანაწერი. ყოველ გაფრთხილებასთან დაკავშირებული მონაცემი და გარემოება უნდა გაანალიზდეს გაფრთხილების მართებულობის განსაზღვრის მიზნით. დაუსაბუთებელი გაფრთხილებები, (მაგალითად ვიზუალურ ეშელონირებასთან მიმართებით), უნდა იყოს უგულებელყოფილი. უნდა განხორციელდეს დასაბუთებული გაფრთხილებების სტატისტიკური ანალიზი, საჰაერო სივრცის დიზაინის და საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პროცედურებში შესაძლო ხარვეზების გამოვლენის, ასევე ფრენის უსაფრთხოების საერთო დონის დაკვირვების მიზნით.

მუხლი 50. მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის შესახებ გაფრთხილების პროცედურა

1. მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლე (MSAW) ფუნქციის გამოყენებასთან დაკავშირებით პროცედურაში უნდა მიეთითოს:

ა) ფრენის ტიპები, რომლისთვისაც აუცილებელია მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის შესახებ გაფრთხილების გენერირება;



ბ) საჰაერო სივრცის სექტორები ან რაიონები, რომელთათვისაც განსაზღვრულია მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლე და ამოქმედებულია MSAW-ფუნქცია;

გ) დადგენილი MSAW მნიშვნელობები;

დ) მეთვალყურის მონიტორზე MSAW-ის ასახვის მეთოდი;

ე) MSAW-ის გადაცემის პარამეტრები, ასევე გაფრთხილების დრო;

ვ) პირობები, რომლებშიც MSAW-ფუნქციის გამოყენება შეიძლება აიკრძალოს სხ-ის მიმართულების ცალკეული ხაზებისთვის;

ზ) ასევე, პროცედურები იმ ფრენებთან მიმართებით, რომელთაც აეკრძალებათ MSAW-ფუნქცია.

შენიშვნა: მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლესთან მიმართებით გაფრთხილების (MSAW) გენერირება წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მართვის რადიოლოკაციური მონაცემების დამუშავების სისტემის ფუნქციას. MSAW-ფუნქციის გამოყენებისას, ხორციელდება ბარომეტრული სიმაღლის გადაცემის შესაძლებლობის მქონე სხ-ების მიერ შეტყობინებული ეშელონის შედარება დადგენილ მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლესთან. იმ შემთხვევაში, როდესაც დადგენილია ან სავარაუდოა, რომ სხ-ის ფრენის ეშელონი ნაკლებია დადგენილ მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლეზე, მეთვალყურეს, რომლის პასუხისმგებლობის რაიონშიც იმყოფება სხ, გადაეცემა ხმოვანი ან/და ვიზუალური გაფრთხილება.

2. კონტროლირებად ფრენებთან მიმართებით MSAW-ის ფუნქციის ამოქმედების შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ მიიღება შემდეგი ზომები:

ა) იმ შემთხვევაში, თუ უზრუნველყოფილია სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნება, მას ეძლევა მითითება დაუყოვნებლივ აიღოს სიმაღლე მინიმალურ უსაფრთხო ეშელონამდე და მიწასთან შეჯახების აღკვეთის აუცილებლობის შემთხვევაში, მიეთითება ახალი კურსი;

ბ) სხვა შემთხვევებში, საფრენოსნო ეკიპაჟს დაუყოვნებლივ ეცნობება, რომ გაცემულია გაფრთხილება მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლესთან დაკავშირებით და მიეცემა მითითება შეამოწმოს სხ-ის ფრენის ეშელონი.

მუხლი 51. შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის (ACAS) გამოყენება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტი იტყობინება ACAS-ის რეკომენდაციის მიღებას შეჯახების ასაცილებლად (RA), მეთვალყურე არ უნდა შეეცადოს შეცვალოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, სანამ პილოტი არ აცნობებს მიმდინარე სამეთვალყურეო მითითების ან ნებართვის შესაბამისად ფრენის განახლებაზე და უნდა მოაწოდოს ინფორმაცია მოძრაობის შესახებ.

2. თუ საჰაერო ხომალდი გადაუხვევს სამეთვალყურეო ნებართვისგან ან ინსტრუქციისგან შეჯახების აცილების რეკომენდაციის (RA) შესაბამისად, ან მფრინავი ატყობინებს მეთვალყურეს შეჯახების აცილების რეკომენდაციის შესახებ, მეთვალყურე აღარ არის პასუხისმგებელი ამ სხ -ს ეშელონირებაზე, მანამ სანამ:

ა) მეთვალყურე ადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟისგან შეტყობინების მიღებას იმის თაობაზე, რომ სხ კვლავ ახორციელებს ფრენას მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის შესაბამისად; ან

ბ) მეთვალყურე ადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟისგან შეტყობინების მიღებას იმის თაობაზე, რომ სხ აახლებს მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის შესრულებას და გასცემს ალტერნატიულ ნებართვას, რომლის მიღებასაც ადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟი.

3. ACAS-ს სისტემასთან დაკავშირებული შემთხვევის შემდეგ, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ ვალდებულია შეავსოს საავიაციო მოვლენის შეტყობინების შესაბამისი ფორმა, სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 52. ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემა

ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის არსებობის



შემთხვევაში, სმმ-ის პუნქტისთვის უნდა არსებობდეს პროცედურები იმ ვითარებაში სამოქმედოდ, როდესაც მეთვალყურეს ეცნობება ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის მიერ გაფრთხილების გაცემის შესახებ, ასევე, ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის გაუმართაობის შემთხვევაში, მისი გათიშვის პროცედურები.

შენიშვნა 1: ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის მიერ გაფრთხილების გაცემა წარმოადგენს დაკვირვების მონაცემებზე დაფუძნებულ ფუნქციას. ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის აღნიშნული ფუნქციის მიზანია საფრენოსნო ეკიპაჟების და სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების ხელშეწყობა, ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის შემთხვევების აღკვეთაში, ადზ-ზე შესაძლო საფრთხის შესახებ უშუალო გაფრთხილების დროულად გაცემის გზით, რაც უსაფრთხოს გახდის მას შესვლის, გადაკვეთის ან აფრენის შესასრულებლად.

შენიშვნა 2: ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემა ფუნქციონირებს საჰაერო მოძრაობის მართვის სისტემისგან დამოუკიდებლად. გაფრთხილება გადაეცემა პილოტებსა და სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებს.

შენიშვნა 3: ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემის აღწერა და ინფორმაცია მისი გამოყენების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის A-დამატებაში.

მუხლი 53. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მოქმედების წესი ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ შეტყობინების ან პროგნოზის შემთხვევაში

1. საჰაერო სივრცეში ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ შეტყობინების მიღების ან პროგნოზის შემთხვევაში, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) დაუყოვნებლივ გადასცეს სათანადო ინფორმაცია შესაბამისი სხ-ების საფრენოსნო ეკიპაჟებს, რათა მათ ჰქონდეთ ცნობა ფერფლის ღრუბლების არსებულ და მოსალოდნელ ადგილმდებარეობასა და ფრენის იმ ეშელონების შესახებ, რომლებსაც ეს შეეხება;

ბ) შეძლებისდაგვარად დააკმაყოფილოს მარშრუტის ან ეშელონის ცვლილების მოთხოვნა;

გ) პილოტის მოთხოვნით ან როდესაც ამას აუცილებლად მიიჩნევს მეთვალყურე, რეკომენდაცია მისცეს მარშრუტის შეცვლაზე, იმ რაიონის დატოვების ან გვერდის ავლის მიზნით, სადაც შეტყობინების შესაბამისად გამოჩნდა ან მოსალოდნელია გამოჩნდეს ფერფლის ღრუბლები;

დ) შესაძლებლობის შემთხვევაში, თუ სხ-ის მარშრუტი გადის პროგნოზირებული ფერფლის ღრუბლებზე ან მის სიახლოვეს, მოსთხოვოს სხ-ს სპეციალური შეტყობინების გაკეთება და გადასცეს იგი პროცედურით გათვალისწინებულ მეტეოროლოგიურ სამსახურს.

შენიშვნა 1: ფერფლის ღრუბლებში მოხვედრილი სხ-ისთვის რეკომენდებულ მანევრს წარმოადგენს კურსის შეცვლა და დაშვების დაწყება, თუ რელიეფი იძლევა ამის საშუალებას. თუმცა, პასუხისმგებლობა საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებაზე აკისრია სხ-ის მეთაურს, როგორც ეს მითითებულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc 9691 „ვულკანური ფერფლის, რადიაქტიური მასალების და ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების შემცველი ღრუბლების შესახებ სახელმძღვანელო“-ს 5.2.4.1 პუნქტში.

შენიშვნა 2: ფერფლის ღრუბლების შესახებ მიღებული შეტყობინების ან პროგნოზის საფუძველზე, მისი გვერდის ავლის ან ღრუბლებში გავლის შესახებ საბოლოო გადაწყვეტილებაზე უფლებამოსილება გააჩნია სხ-ის მეთაურს, როგორც ეს გაწერილია სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანებაში "საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების" დამტკიცების შესახებ.

2. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟი აცნობებს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტს, რომ სხ შემთხვევით მოხვდა ვულკანური ფერფლის ღრუბლებში, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ:

ა) უნდა გაატაროს ისეთი ზომები, როგორც ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის მიმართ; და



ბ) დაიწყოს დასახული მარშრუტის ან ეშელონის ცვლილება, მხოლოდ პილოტის მოთხოვნით ან როდესაც აღნიშნული განპირობებულია საჰაერო სივრცის მოთხოვნებით ან საჰაერო მოძრაობის პირობებით.

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია ვულკანური ფერფლის ზემოქმედებასა და ვულკანური ფერფლის გავლენაზე ოპერატიული და დამხმარე საავიაციო სამსახურების მუშაობაზე მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc 9691 „ვულკანური ფერფლის, რადიაქტიური მასალების და ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების შემცველი ღრუბლების შესახებ სახელმძღვანელო“-ს მე-4 და მე-5 თავებში.

თავი VIII

მოთხოვნები საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების მიმართ

მუხლი 54. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამოყენება

საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

ა) ყველა ფრენა სფწ-ით A, B, C, D და E კლასის საჰაერო სივრცეში;

ბ) ყველა ფრენა ვფწ-ით B, C და D კლასის საჰაერო სივრცეში;

გ) ყველა სპეციალური ფრენა ვფწ-ით;

დ) ყველა სახის სააეროდრომო მოძრაობა კონტროლირებად აეროდრომებზე.

მუხლი 55. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფა

საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემდეგი ერთეულების მიერ:

ა) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება:

ა.ა) რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ; ან

ა.ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ სამეთვალყურეო ზონაში ან შეზღუდული ზომების სამეთვალყურეო რაიონში, რომელიც ძირითადად განსაზღვრულია მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, ასევე იქ, სადაც არ არის შექმნილი რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი.

ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება:

ბ.ა) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ან რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ, როდესაც აუცილებელი ან სასურველია მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის ფუნქციები გაერთიანდეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების ან რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების ფუნქციებთან;

ბ.ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ, იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელი ან სასურველია ცალკე პუნქტის შექმნა.

გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება: სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.

შენიშვნა: ბაქანზე გათვალისწინებული მომსახურების, მაგალითად ბაქანზე საქმიანობის მართვის უზრუნველყოფა შეიძლება დაევალოს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს ან ცალკე პუნქტს.

მუხლი 56. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება

1. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების მიზნით, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტი:

ა) იღებს ინფორმაციას ყოველი სხ-ის სავარაუდო მოძრაობის ან მისი მოძრაობის ცვლილების შესახებ; ასევე, უახლეს ინფორმაციას ყოველი სხ-ის ფაქტობრივი ფრენის შესახებ;

ბ) მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, განსაზღვრავს იმ სხ-ების ერთმანეთის მიმართ შედარებით ადგილმდებარეობას, რომელთა შესახებაც იყო ინფორმირებული;



გ) გასცემს ნებართვას და ინფორმაციას მის მიერ კონტროლირებად სხ-ებს შორის შეჯახების აცილების მიზნით, ასევე საჭირო მოძრაობის ნაკადის ასაჩქარებლად და მოწესრიგებული მოძრაობის შესანარჩუნებლად;

დ) აუცილებლობისას, ნებართვებს ათანხმებს სხვა სმმ-ის პუნქტთან:

დ.ა) როდესაც სხ-მა შესაძლოა კონფლიქტური ვითარება შექმნას იმ სხ-ებთან მიმართებით, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ სხვა პუნქტის კონტროლირებად საჭირო სივრცეში;

დ.ბ) სხვა ასეთი სმმ-ის პუნქტისთვის სხ-ის კონტროლის გადაცემის წინ.

2. ინფორმაცია სხ-ების მოძრაობის შესახებ, აღნიშნული სხ-ებისთვის გაცემულ სამეთვალყურეო ნებართვებთან ერთად, უნდა აისახოს ისე, რომ გაადვილდეს ანალიზის ჩატარება, რომელიც აუცილებელია საჭირო მოძრაობის ოპტიმალური ნაკადის შესანარჩუნებლად, სხ-ებს შორის საკმარისი ეშელონირების უზრუნველყოფისას.

3. საჭირო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი უნდა აღიჭურვოს მოწყობილობებით, რომლებიც ჩაიწერს მეთვალყურის სამუშაო ადგილზე ნებისმიერ ხმას და რომელსაც შეუძლია ჩაწერილი ინფორმაციის სულ მცირე, უკანასკნელი 24 საათის განმავლობაში შენახვა. აღნიშნული ჩანაწერები გამოიყენება მხოლოდ მოკვლევის მიზნით და მათზე წვდომის უფლება უნდა გააჩნდეს მხოლოდ მომკვლევს.

4. სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ ნებართვის გაცემის გზით ხორციელდება ეშელონირება შემდეგ საჭირო სივრცის კლასებში:

ა) ყველა იმ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ A და B კლასის საჭირო სივრცეში;

ბ) სხ-ებს შორის, რომლებიც ახორციელებენ სფწ-ით ფრენებს C, D და E კლასის საჭირო სივრცეში;

გ) სხ-ებს შორის, რომლებიც ახორციელებენ სფწ-ით და ვფწ-ით ფრენებს C კლასის საჭირო სივრცეში;

დ) სფწ-ით ფრენებსა და ვფწ-ით სპეციალურ ფრენებს შორის;

ე) ვფწ-ით სპეციალურ ფრენებს შორის, როდესაც ეს დაწესებულია საწარმოს მიერ;

ვ) ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შემსრულებელ სხ-ებს შორის, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ-ის მოთხოვნით და საწარმოს გადაწყვეტილებით, ამ მუხლის ბ) ქვეპუნქტში მითითებული შემთხვევებისთვის, D და E კლასის საჭირო სივრცესთან მიმართებით, აღნიშნულ სხ-ს შეიძლება მიეცეს ნებართვა არ განახორციელოს ეშელონირება ფრენის კონკრეტულ მონაკვეთზე, სადაც ფრენა ხორციელდება ვიზუალურ მეტეოპირობებში.

5. სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ ეშელონირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთ-ერთი შემდეგი მეთოდით:

ა) ვერტიკალური ეშელონირებით, რომელიც მიიღწევა სხვადასხვა ეშელონების მითითებით, რომლებიც შეირჩევა:

ა.ა) საკრეისერო ეშელონების შესაბამისი ცხრილიდან, რომელიც გამოქვეყნებულია სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანებაში „საქართველოს საჭირო სივრცეში ფრენის წესების“ დამტკიცების თაობაზე; ან

ა.ბ) საკრეისერო ეშელონების შეცვლილი ცხრილიდან, ფრენის 410 ეშელონზე (FL) ზემოთ მიმდინარე ფრენებისთვის; აღნიშნულ დანართში მითითებული ეშელონების შეფარდება მიმართულების ხაზთან არ გამოიყენება, თუ სამეთვალყურეო ნებართვაში სხვაგვარადაა მითითებული.

ბ) ჰორიზონტალური ეშელონირებით, რომელიც უზრუნველყოფილია:



ბ.ა) გასწვრივი ეშელონირებით – ერთსა და იმავე შემხვედრ ან გამლად საჰაერო ხაზებზე მფრენ სხ-ებს შორის დროის ან მანძილის მიხედვით ინტერვალის დაცვით; ან

ბ.ბ) გვერდითი ეშელონირებით – განსხვავებულ მარშრუტებზე ან სხვადასხვა გეოგრაფიულ რაიონებში სხ-ების ფრენების უზრუნველყოფით.

გ) კომბინირებული ეშელონირებით, რომელიც წარმოადგენს ვერტიკალური ეშელონირების და ამ მუხლის მე-5 პუნქტის ბ) ქვეპუნქტში მითითებული ეშელონირების კომბინაციას და უზრუნველყოფილია შესაბამისი მინიმუმების გამოყენებით, რომლებიც შეიძლება შემცირდეს, მაგრამ არაუმეტეს ინდივიდუალურად გამოყენებადი მინიმუმის ნახევრით. კომბინირებული ეშელონირება გამოიყენება მხოლოდ რეგიონული სააერონაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე.

6. იმ შეთხვევაში როდესაც გამოიყენება მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებლების/სარადიოლოკაციო სისტემის მოთხოვნილი მახასიათებლების (RCP / RSP) სპეციფიკაციები უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ინფრასტრუქტურის და მონაწილე თვითმფრინავების ოპერირების მონიტორინგი შესაბამისი RCP ან/და RSP სპეციფიკაციების შესაბამისად, იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ოპერირება შესაბამის საჰაერო სივრცეში აკმაყოფილებდეს უსაფრთხოების მიზნებს.

7. მონიტორინგის პროგრამა უნდა იყოს ადეკვატური მოთხოვნილი კავშირის/სარადიოლოკაციო სისტემის მოთხოვნილი მახასიათებლების სპეციფიკაციების შესამოწმებლად.

8. რეგიონებს შორის შეთანხმების პირობებში უნდა შემუშავდეს პროცედურები მონიტორინგის პროგრამების მონაცემების გაზიარების მიზნით.

მუხლი 57. პასუხისმგებლობა მართვაზე

1. საწარმო ვალდებულია სამეთვალყურეო პუნქტისთვის განსაზღვროს პასუხისმგებლობის რაიონი. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მართვის ერთ პუნქტში არსებობს მეთვალყურის რამდენიმე სამუშაო ადგილი, ყოველი მეთვალყურის მოვალეობა და პასუხისმგებლობა უნდა განისაზღვროს სამეთვალყურეო პუნქტის პროცედურებში.

2. ყოველი კონტროლირებადი ფრენის მართვა დროის ნებისმიერ მონაკვეთში უნდა ხორციელდებოდეს მხოლოდ ერთი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.

3. საჰაერო სივრცის კონკრეტული ნაწილის საზღვრებში ყველა სხ-ის ფრენის მართვაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ერთ სამეთვალყურეო პუნქტს. სხ-ის და სხ-ების ჯგუფის მართვა შეიძლება გადაეცეს სხვა სამეთვალყურეო პუნქტს, ყველა ამ პუნქტს შორის კოორდინაციის უზრუნველყოფის პირობით.

მუხლი 58. საჰაერო ხომალდის მართვის პასუხისმგებლობის გადაცემა

1. სხ-ის მართვაზე პასუხისმგებლობა სამეთვალყურეო რაიონის რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ უნდა გადაეცეს მოსაზღვრე სამეთვალყურეო რაიონის რაიონულ სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს, სამეთვალყურეო რაიონების საერთო საზღვრის გადაკვეთისას, დროის იმ მომენტში, რომელიც გაანგარიშებულია იმ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ, რომელიც ახორციელებს აღნიშნული სხ-ის მართვას, ან სხვა ისეთ წერტილში, ისეთ ეშელონზე ან ისეთ დროს, რომელიც შეთანხმებულია ამ ორ პუნქტს შორის.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება და მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის მართვის სხვადასხვა პუნქტის მიერ, სხ-ის მოძრაობის მართვაზე პასუხისმგებლობა რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველმყოფი პუნქტის მიერ უნდა გადაეცეს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველმყოფ პუნქტს და პირიქით, იმ წერტილში ან დროის იმ მომენტში, რომელიც შეთანხმებულია ამ ორ პუნქტს შორის.

3. გარდა იმ ფრენებისა, რომლებიც უზრუნველყოფილნი არიან მხოლოდ სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებით, მომფრენი და გამფრენი სხ-ების კონტროლირებადი ფრენების მართვაზე პასუხისმგებლობა უნდა განაწილდეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტსა და მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს შორის, შემდეგნაირად:



ა) მომფრენი სხ-ის მართვა მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ უნდა გადაეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს, როდესაც ეს სხ:

ა.ა) იმყოფება აეროდრომის შემოგარენში და

ა.ა.ა) ითვლება, რომ მას შეუძლია დაასრულოს დაფრენა ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირების მიხედვით; ან

ა.ა.ბ) შევიდა მდგრადი ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების არეში; ან

ა.ბ) იმყოფება დაწესებულ წერტილზე ან დაწესებულ სიმაღლეზე, შეთანხმების ან ადგილობრივი ინსტრუქციის შესაბამისად, ან

ა.გ) უკვე განახორციელებს დაფრენას.

4. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მეთვალყურეს კავშირი უნდა გადაეცეს ისეთ წერტილში, ისეთ ეშელონზე ან ისეთ დროს, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-ს დროულად მიეცეს დაფრენის ნებართვა ან სხვა მითითება, ასევე ინფორმაცია ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ.

შენიშვნა: მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის არსებობის შემთხვევაშიც კი, შესაძლებელია გარკვეული ფრენების მართვა უშუალოდ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გადაეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და პირიქით, როდესაც არსებობს დაინტერესებულ პუნქტებს შორის წინასწარი შეთანხმება მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების შესაბამისი ნაწილის რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი უფრო შესაფერისია ამა თუ იმ შემთხვევაში.

5. გამფრენი სხ-ის მართვა სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ გადაეცემა მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს:

ა) როდესაც აეროდრომის რაიონში არის ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები:

ა.ა) სხ-ის მიერ აეროდრომის შემოგარენის დატოვებამდე,

ა.ბ) სხ-ის მიერ სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენაზე გადასვლამდე, ან

ა.გ) როდესაც სხ იმყოფება დადგენილ წერტილში ან სიმაღლეზე შეთანხმების ან ადგილობრივი ინსტრუქციის შესაბამისად.

ბ) როდესაც აეროდრომის რაიონში არსებობს სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები:

ბ.ა) მიწის ზედაპირიდან სხ-ის მოწყვეტის შემდეგ, ან

ბ.ბ) როდესაც სხ იმყოფება დადგენილ წერტილში ან სიმაღლეზე, შეთანხმების ან ადგილობრივი ინსტრუქციის შესაბამისად.

6. სმმ-ის ერთი და იმავე პუნქტის ერთი სამეთვალყურეო სამუშაო ადგილის მიერ მეორე სამეთვალყურეო სამუშაო ადგილისთვის სხ-ის მართვის პასუხისმგებლობის გადაცემა უნდა განხორციელდეს იმ წერტილში, იმ სიმაღლე ან იმ დროს, რომელიც განსაზღვრულია სმმ-ის სახელმძღვანელოში.

მუხლი 59. მართვის გადაცემის კოორდინაცია

1. სხ-ის მართვაზე პასუხისმგებლობა საჰაერო მოძრაობის მართვის ერთი პუნქტის მიერ მეორეს არ უნდა გადაეცეს მიმღები პუნქტის თანხმობის გარეშე. ამასთან, გადაცემა უნდა განხორციელდეს ამ მუხლის მე-3, მე-4, მე-5, და მე-6 პუნქტების შესაბამისად.

2. მართვის გადამცემი პუნქტი მიმღებ პუნქტს, კაცნობოს მოთხოვნისამებრ გადასცემს მიმდინარე



ფრენის გეგმის შესაბამის ნაწილს და ნებისმიერ ინფორმაციას მართვის გადაცემასთან დაკავშირებით.

3. სარადიოლოკაციო მონაცემების ან ADS-B-ს მონაცემების გამოყენებით, მართვის გადაცემის განხორციელებისას, გადაცემასთან დაკავშირებული ინფორმაცია მოიცავს ინფორმაციას ადგილმდებარეობის შესახებ და აუცილებლობისას, სხ-ის მიმართულების ხაზის და სიჩქარის შესახებ, სარადიოლოკაციო მონაცემების ან ADS-B-მონაცემების შესაბამისად, რომელიც მიიღება უშუალოდ მართვის გადაცემამდე.

4. ADS-C მონაცემების გამოყენებით კონტროლის გადაცემის განხორციელებისას, აღნიშნულ გადაცემასთან დაკავშირებული სამეთვალყურეო ინფორმაცია მოიცავს ადგილმდებარეობის მონაცემებს ოთხ განზომილებაში და სხვა ინფორმაციას, საჭიროების მიხედვით.

5. მიმღები სამეთვალყურეო პუნქტი ვალდებულია:

ა) განაცხადოს საკუთარი შესაძლებლობის შესახებ მიიღოს სხ-ის მოძრაობის მართვა, გადამცემი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მითითებული პირობებით, თუ ორ შესაბამის პუნქტს შორის წინასწარ დადებული შეთანხმება არ ითვალისწინებს, რომ ნებისმიერი მსგავსი განცხადების არარსებობა განიხილება როგორც თანხმობა მითითებულ პირობებზე, ან განაცხადოს ამ პირობების ნებისმიერი საჭირო ცვლილების შესახებ.

ბ) მიუთითოს ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია ან ნებართვა ფრენის შემდგომ ნაწილთან დაკავშირებით, რომელიც, მისი აზრით, აუცილებელია სხ-ს გააჩნდეს მართვის გადაცემის მომენტში.

6. მიმღებმა სამეთვალყურეო პუნქტმა გადამცემ სამეთვალყურეო პუნქტს უნდა აცნობოს შესაბამის სხ-თან ორმხრივი სამეტყველო კავშირის და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზით კავშირის დამყარების და მისი მოძრაობის მართვის მიღების შესახებ, თუ ორ შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტს შორის გაფორმებული შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

7. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში განსაზღვროს სმმ-ის ერთი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მეორე სამეთვალყურეო პუნქტისთვის მართვის გადაცემის და მიღების პროცედურები.

მუხლი 60. პირთა და სატრანსპორტო საშუალებების მართვა

1. აეროდრომის სამანევრო არეზე პერსონალისა და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებისას, მათ შორის, სხ-ის ბუქსირებისას, მართვა უნა განხორციელოს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა, მათ ან იმ სხ-ების მიმართ საფრთხის აცილების მიზნით, რომლებიც ახორციელებენ დაფრენას, მიმოსვლას ან აფრენას.

2. სამანევრო არეზე შესვლამდე, პირებს, მათ შორის ყველა სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს აუცილებელია მიეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვა. მიუხედავად ასეთი ნებართვის არსებობისა, ადზ-ზე ან საფრენ ზოლზე შესვლა ან საქმიანობის ნებადართული სახის შეცვლა საჭიროებს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის დამატებით ნებართვას.

3. სხ-ის მიერ აფრენის ან დაფრენის შესრულებისას, სატრანსპორტო საშუალებას არ უნდა მიეცეს ნებართვა იმყოფებოდეს გამოსაყენებელ ადზ-თან იმაზე ახლოს, ვიდრე:

ა) ადზ-ს და სხ-ს გადაკვეთის ადგილთან მოცდის შემთხვევაში, ადზ-ს მოცდის ადგილია; და

ბ) ნებისმიერ სხვა ისეთ ადგილზე მოცდის შემთხვევაში, რომელიც არ წარმოადგენს ადზ-ს და სხ-ს კვეთას, ადზ-ს მოცდის ადგილის ტოლი მანძილია.

4. შეზღუდული ხილვადობის პროცედურების მოქმედების დროს:

ა) აეროდრომის სამანევრო არეზე მყოფი პირებისა და სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა უნდა შეიზღუდოს მინიმუმამდე და დამატებით უნდა იქნეს გათვალისწინებული მოთხოვნები სახელსაწყო/მიკროტალღური დაფრენის სისტემის მგრძობიარე არეების დაცვის მიმართ, II ან III კატეგორიის მიხედვით სფწ-ით დასაფრენად ზუსტი შესვლისას;



ბ) ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნების დაცვით, სატრანსპორტო საშუალებებსა და მიმოსვლის შემსრულებელ სხ-ებს შორის უნდა შენარჩუნდეს საწარმოს მიერ არსებული ტექნიკური საშუალებების საფუძველზე დადგენილი მინიმალური მანძილი;

გ) სახელსაწყო დაფრენის სისტემის და მიკროტალღური დაფრენის სისტემის ერთობლივი გამოყენებისას, ერთსა და იმავე ადრ-ზე II ან III კატეგორიის მიხედვით სფრ-ით დასაფრენად ზუსტი შესვლის მუდმივი განხორციელებისას, სახელსაწყო დაფრენის სისტემის და მიკროტალღური დაფრენის სისტემის კრიტიკული და მგრძობიარე არეები მკაცრად უნდა იყოს დაცული.

შენიშვნა: შეზღუდული ხილვადობის პირობებში გათვალისწინებული წესების მოქმედების ვადა უნდა განისაზღვროს საწარმოს პროცედურების თანახმად. დამატებითი ინფორმაცია შეზღუდული ხილვადობის პირობებში აეროდრომზე ოპერაციების შესრულებასთან დაკავშირებით მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9476-„სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების სახელმძღვანელო“.

5. საავარიო-სამაშველო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც მიემართება გასაჭირში მყოფი სხ-ის დასახმარებლად, სარგებლობს უპირატესი უფლებით ყველა სხვა სახის სახმელეთო მოძრაობის მიმართ.

6. წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტის დაცვის პირობით, სამანევრო არეზე მყოფმა სატრანსპორტო საშუალებამ უნდა დაიცვას შემდეგი წესები:

ა) სატრანსპორტო საშუალება და სხ-ის ბუქსირზე ამყვანი სატრანსპორტო საშუალება გზას უთმობს დაფრენის, აფრენის ან მიმოსვლის შემსრულებელ სხ-ს;

ბ) სატრანსპორტო საშუალება გზას უთმობს სხ-ის ბუქსირზე ამყვან სატრანსპორტო საშუალებას;

გ) სატრანსპორტო საშუალება გზას უთმობს სხვა სატრანსპორტო საშუალებებს, საწარმოს პროცედურების შესაბამისად;

დ) მიუხედავად ამ მუხლის მე-6 პუნქტის ა), ბ) და გ) ქვეპუნქტების მოთხოვნებისა, სატრანსპორტო საშუალებები და სხ-ის ბუქსირზე ამყვანი სატრანსპორტო საშუალებები იცავენ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მითითებებს.

7. კონტროლირებადი აეროდრომის სამანევრო არეზე მყოფ ყველა სატრანსპორტო საშუალებას უნდა გააჩნდეს ორმხრივი კავშირი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სამიმოსვლო არეზე სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება მხოლოდ დროგამოშვებით და:

ა) მოძრაობს სხვა სატრანსპორტო საშუალების თანხლებით, რომელიც აღჭურვილია კავშირის მოთხოვნილი საშუალებებით; ან

ბ) აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალება გამოიყენება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან შეთანხმებული, წინასწარ შედგენილი გეგმის მიხედვით.

8. იმ შემთხვევაში, როდესაც საკმარისად ითვლება კავშირი ვიზუალური სიგნალების მეშვეობით, ასევე კავშირის მტყუნების შემთხვევაში, გამოიყენება ქვემოთ მოცემული სიგნალები:

სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ
გადაცემული შუქსიგნალი

მნიშვნელობა

მწვანე ფერის ციმციმა ნათება

ნებადართულია დასაფრენი მოედნის გადაკვეთა ან სბ-ზე
გასვლა

წითელი ფერის მუდმივი გამოსხივება

სდექ

წითელი ფერის ციმციმა ნათება

დასაფრენი მოედნიდან ან სბ-დან გასვლა და სხ-ს არიდება



9. ავარიულ ვითარებაში ან იმ შემთხვევაში, როდესაც არ ხდება ამ მუხლის მე-8 პუნქტით მითითებული სიგნალების დაცვა, შუქსასიგნალო სისტემით აღჭურვილ ადზ-ზე ან სბ-ზე გადაიცემა ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, მითითებული მნიშვნელობით:

შუქსიგნალი	მნიშვნელობა
ადზ-ს ან სბ-ს სანათების ციმციმი	ადზ-ს განთავისუფლება და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მიწოდებულ შუქსიგნალების თვალყურის დევნება

10. იმ შემთხვევაში, როდესაც სამშენებლო ან ტექნიკური მომსახურების პერსონალი დასაქმებულია წინასწარ შედგენილი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან შეთანხმებულის გეგმის შესაბამისად, ჩვეულებრივ, ასეთ პერსონალს არ მოეთხოვება შეეძლოს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან ორმხრივი რადიოკავშირის წარმართვა.

11. საწარმომ სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში უნდა გამოაქვეყნოს პროცედურები სამანევრო არეზე პირებისა და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების შესახებ, რომელთაც გააჩნიათ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვა და არიან სათანადო კონტროლქვეშ, მათი უსაფრთხოებისა და დამფრენი, გამფრენი ან მიმოსვლის შემსრულებელი სხ-ების მიმართ საფრთხის აცილების მიზნით.

მუხლი 61. სარადიოლოკაციო და ADS-B სისტემების გამოყენება

სარადიოლოკაციო და სახმელეთო ADS-B სისტემებმა უნდა უზრუნველყოს ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შეტყობინებების და გაფრთხილებების ასახვა, მათ შორის გაფრთხილება კონფლიქტური ვითარების შესახებ, კონფლიქტური ვითარების პროგნოზირება, გაფრთხილება მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის დარღვევის და მრლ-ის კოდების უნებლიე დუბლირების შესახებ.

მუხლი 62. სახმელეთო მოძრაობის რადიოლოკატორის გამოყენება

სამანევრო მოედნის ან მისი ნაწილის ვიზუალური ხედვის არარსებობისას ან ვიზუალური დაკვირვების გაუძღობესების მიზნით, საწარმო ვალდებულია გამოიყენოს სახმელეთო მოძრაობის რადიოლოკატორი (SMR), “ტექნიკური რეგლამენტის – სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის №87 დადგენილების შესაბამისად ან დაკვირვების სხვა შესაბამისი მოწყობილობა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას:

- ა) სამანევრო არეზე სხ-ებისა და სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლი;
- ბ) აუცილებლობისას, პილოტების და სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების ინფორმირება მოძრაობის მიმართულების შესახებ;
- გ) სამანევრო არეზე, სხ-ებისა და სატრანსპორტო საშუალებების დახმარება და მათთვის რეკომენდაციების მიცემა, მათი უსაფრთხო და ეფექტური მოძრაობის უზრუნველსაყოფად.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა SMR-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემებში: Doc 9476-„სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების სახელმძღვანელო“, Doc 9830-„სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების



თავი IX

საჭაერო მოძრაობის მომსახურებისას სარადიოლოკაციო სისტემების გამოყენება

მუხლი 63. საჭაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურების ფუნქციები

1. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემებით უზრუნველყოფილი ინფორმაცია, რომელიც აისახება საჭაერო ვითარების ინდიკატორზე, გამოყენებული უნდა იქნას საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებისას შემდეგი ფუნქციების განსახორციელებლად:

ა) საჭაერო უზრუნველყოფა, საჭაერო სივრცის სრულყოფილად გამოყენების, შეფერხებების შემცირების, პირდაპირი მარშრუტების და ფრენის ოპტიმალური პროფილის შეთავაზების მიზნით, ასევე ფრენის უსაფრთხოების ასამაღლებლად;

ბ) გამფრენი სხ-ების სარადიოლოკაციო დამიზნება, გამფრენი სხ-ების დაჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების ხელშეწყობის და საკრეისერო ემელონამდე სიმაღლის აღების დაჩქარების მიზნით;

გ) სხ-ების სარადიოლოკაციო დამიზნება, შესაძლო კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის მიზნით;

დ) მომფრენი სხ-ების სარადიოლოკაციო დამიზნება, დასაფრენად შესული სხ-ების აჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების მიზნით;

ე) სარადიოლოკაციო დამიზნების უზრუნველყოფა ნაოსნობის განხორციელებაში საფრენოსნო ეკიპაჟების ხელშეწყობის მიზნით;

ვ) გადაფარვის არეალში ემელონირების უზრუნველყოფა და ჩვეული მოძრაობის ნაკადის შენარჩუნება, სხ-ზე კავშირის მტყუნების შემთხვევაში.

ზ) სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის მონიტორინგი.

შენიშვნა: თუ საწარმოს მიერ არსებობს დაშვება მიმართულების ხაზის, სიჩქარის ან დროის შენარჩუნებასთან დაკავშირებით, მაშინ აღნიშნული დაშვების ფარგლებში გადახრა არ ითვლება არსებითად.

თ) საჭაერო მოძრაობის მიმდინარეობაზე დაკვირვება, რათა მოხდეს საპროცედურო კონტროლის მეთვალყურის უზრუნველყოფა:

თ.ა) დაზუსტებული ინფორმაციით მის კონტროლქვეშ არსებული სხ-ების ადგილმდებარეობის შესახებ;

თ.ბ) დამატებითი ინფორმაციით სხვა მოძრაობის შესახებ; და

თ.გ) ინფორმაციით, რომელიც შეეხება სხ-ების ნებისმიერ გადახრას სამეთვალყურეო ნებართვებით მითითებული პირობებიდან, მათ შორის ნებადართული მარშრუტებიდან და შესაბამის შემთხვევებში, სიმაღლიდან.

2. საჭაერო მოძრაობის ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების-მაუწყებლობის უზრუნველყოფისას, სხ-ების რიცხვი არ უნდა აღემატებოდეს სრული დატვირთვის პირობებში დასაშვებ უსაფრთხოდ კონტროლირებად სხ-ების რიცხვს. ამასთან გასათვალისწინებელია:

ა) შესაბამისი სამეთვალყურეო რაიონის სტრუქტურული სირთულე;

ბ) შესაბამის სამეთვალყურეო რაიონში განსახორციელებელი ფუნქციები;

გ) მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვა, სხვადასხვა სხ-ების შესაძლებლობების და შესაბამისი



სამეთვალყურეო პუნქტის გამტარუნარიანობის გათვალისწინებით;

დ) კავშირის, ნაოსნობის და სარადიოლოკაციო, როგორც საბორტო, ისე სახმელეთო ძირითადი და სარეზერვო სისტემების ქმედუნარიანობა და მათი ტექნიკური საიმედოობის ხარისხი.

3. „ჰაერი-მიწა“ კავშირი უნდა დამყარდეს სმმ-ის სარადიოლოკაციო მომსახურების უზრუნველყოფამდე, გარდა ავარიული ვითარებისა.

მუხლი 64. სარადიოლოკაციო სისტემის შემოწმება

1. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში განსაზღვროს მოთხოვნები საჰაერო ვითარების ინდიკატორების მახასიათებლების შემოწმების მიმართ, მათ შორის სრული ან ნაწილობრივი გათიშვის შეტყობინების წესი.

2. სარადიოლოკაციო სისტემის გამოყენება უნდა შეიზღუდოს იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემების ხარისხი უარესდება საწარმოს მიერ დადგენილ დონესთან შედარებით.

3. მეთვალყურე ვალდებულია ყოველი გამოყენების წინ გამართოს საჰაერო ვითარების ამსახველი ინდიკატორ(ებ)ი და განახორციელოს მათი სიზუსტის სათანადო შემოწმება, სმმ-ის სახელმძღვანელოში შესაბამისი მოწყობილობისთვის გაწერილი პროცედურების შესაბამისად.

4. მეთვალყურე უნდა დარწმუნდეს, რომ სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემების ფუნქციური შესაძლებლობები, ასევე საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე ასახული ინფორმაცია, საკმარისია შესაბამისი ფუნქციების განსახორციელებლად.

5. სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში გაწერილი პროცედურების შესაბამისად, მეთვალყურე ვალდებულია აცნობოს შესაბამის პირებს მოწყობილობის ნებისმიერი მტყუნების ან ნებისმიერი საავიაციო მოვლენის შესახებ, რომელიც საჭიროებს მოკვლევას, ან ნებისმიერი ვითარების შესახებ, რომელიც ართულებს ან შეუძლებელს ხდის სარადიოლოკაციო მომსახურების უზრუნველყოფას.

მუხლი 65. მრლ-ის კოდების განაწილება და მინიჭება

1. მრლ-ის კოდების 7700 (ავარიული ვითარება სხ-ზე), 7600 (რადიოკავშირის მტყუნება) და 7500 (უკანონო ჩარევის აქტი) რეზერვირება ხორციელდება საერთაშორისო დონეზე, რათა პილოტებს შესაძლებლობა ჰქონდეთ ისარგებლონ შესაბამისად ავარიულ ვითარებაში, რადიოკავშირის მტყუნებისას ან უკანონო ჩარევის დროს.

2. საწარმო ვალდებულია მრლ-ის კოდების განაწილება და მინიჭება განახორციელოს შემდეგი პრინციპების შესაბამისად:

ა) კოდების განაწილება უნდა მოხდეს რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე და მეზობელ რაიონებში საჰაერო სივრცის რადიოლოკაციური გადაფარვის არეების გათვალისწინებით;

ბ) საწარმო ვალდებულია შეადგინოს გეგმა და განსაზღვროს სმმ-ის პუნქტებისთვის კოდების განაწილების წესი;

გ) აღნიშნული გეგმა და წესები შესაბამისობაში უნდა იყოს მეზობელი სახელმწიფოების გეგმებსა და წესებთან;

დ) კოდების განაწილებისას, უნდა გამოირიცხოს დროის დადგენილი პერიოდით ამ კოდების გამოყენება სხვა რაიმე დანიშნულებით, ერთი მრლ-ის მოქმედების არეში;

ე) პილოტისა და მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვის შესამცირებლად, ასევე ჰაერი-მიწა კავშირის საჭიროების შესამცირებლად, კოდების ცვლილების რაოდენობა, რომელსაც ახორციელებს პილოტი, უნდა დავიდეს მინიმუმამდე;

ვ) სხ-ებს კოდები უნდა მიენიჭოთ საწარმოს მიერ დადგენილი წესებისა და გეგმის შესაბამისად;

ზ) სხ-ის ინდივიდუალური ამოცნობის აუცილებლობის შემთხვევაში, ყოველ სხ-ს უნდა მიენიჭოს დისკრიქტული კოდი, რომელიც შეიძლებისდაგვარად უნდა შენარჩუნდეს სრული ფრენის



განმავლობაში;

თ) გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, კარგავს კავშირს ან ხდება უკანონო ჩარევის ობიექტი და თუ სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული რეგიონული სააერონაოსნო შეთანხმებებით ან საჰაერო მოძრაობის მართვის გადამცემ და მიმღებ პუნქტს შორის არსებული შეთანხმებით, გადამცემმა პუნქტმა კონტროლირებად სხ-ს, კავშირის გადაცემამდე, უნდა მიანიჭოს კოდი A2000.

შენიშვნა: ტერმინი „სამედიცინო დანიშნულების სხ“ გულისხმობს სხ-ს, რომელიც დაცულია ჟენევის 1949 წლის კონვენციებით და 1949 წლის 12 აგვისტოს ჟენევის კონვენციის დამატებითი ოქმით (პროტოკოლით) „საერთაშორისო შეიარაღებული კონფლიქტის მსხვერპლთა დაცვის შესახებ“ (ოქმი 1).

მუხლი 66. სარადიოლოკაციო სისტემის მტყუნება

1. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემების სრული მტყუნების შემთხვევაში, „ჰაერი-მიწა“ კავშირის შენარჩუნებისას, მეთვალყურე ადგენს ყველა ამოცნობილი სხ-ის ადგილმდებარეობას, მიმართავს საჭირო ქმედებებს სხ-ებს შორის პროცედურული ეშელონირების უზრუნველსაყოფად და, აუცილებლობისას, ზღუდავს იმ სხ-ების რიცხვს, რომელთაც ნებართვა აქვთ შევიდნენ აღნიშნულ რაიონში.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია ეშელონირების სტანდარტული პროცედურების უზრუნველყოფა, საგანგებო ზომის სახით დროებით დასაშვებია ფრენის ისეთი ეშელონების გამოყენება, რომელთა შორის ინტერვალი ვერტიკალური ეშელონირების მიღებული მინიმუმის ნახევრის ტოლია.

მუხლი 67. სახმელეთო რადიომოწყობილობების მტყუნება

საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ და მე-2 ნაწილებში დეტალურად ასახოს მეთვალყურის მიერ გასატარებელი ზომები სმმ-ის სარადიოლოკაციო მომსახურების მიზნით გამოყენებული სახმელეთო „მიწა-ჰაერი“ რადიოკავშირის სრული მტყუნების შემთხვევაში, გარდა იმ შემთხვევაში როდესაც არსებობს სარადიოლოკაციო მონაცემები სხვა საშუალებების გამოყენებით აღნიშნული პროცედურები მოიცავს:

ა) ყველა მეზობელი სამეთვალყურეო პოზიციის ან სმმ-ის პუნქტების დაუყოვნებლივ ინფორმირებას მტყუნების შესახებ;

ბ) საგანგებო ვითარებაში გასატარებელ ზომებს, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს პორტატული რადიოკავშირის გამოყენებას ან სატრანსპორტო საშუალების აღჭურვას რადიოკავშირით და ასევე, კოორდინაციის პროცედურებს;

გ) სამეთვალყურეო პუნქტის ინფორმირებას მიმდინარე საჰაერო ვითარების შესახებ;

დ) იმ სამეთვალყურეო პუნქტების ხელშეწყობის თხოვნას სხ-ების რადიოლოკაციური ან ურადიოლოკაციო ეშელონირების უზრუნველყოფასა და მართვის შენარჩუნებაში, რომლებთან კავშირზეც შესაძლოა იმყოფებოდნენ აღნიშნული სხ-ები;

ე) მეზობელი სამეთვალყურეო პუნქტების ან სმმ-ის პუნქტების მიმართ მითითების გაცემას, უზრუნველყონ ყველა კონტროლირებადი ფრენის შეკავება იმ სამეთვალყურეო პოზიციის ან სმმ-ის პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ არსებული რაიონის გარეთ, სადაც მოხდა კავშირის მტყუნება, ან ამ რაიონის გვერდის ავლა, სანამ კვლავ არ აღდგება ჩვეული მომსახურება.

მუხლი 68. ინფორმაცია არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ

1. არახელსაყრელ მეტეოროლოგიურ პირობებში სხ-ის შესაძლო შესვლის შესახებ ინფორმაცია საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ პილოტს უნდა გადასცეს წინასწარ, რათა პილოტს შეეძლოს გადაწყვეტილების მიღება შესაბამისი ზომების გასატარებლად, მათ შორის, რეკომენდაციის მოთხოვნა არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების გამო, აღნიშნული რაიონის გვერდის ავლის მიზნით საუკეთესო ვარიანტის შესარჩევად.

2. არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების გამო, ნებისმიერი რაიონის გვერდის ავლის მიზნით,



სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნებისას, მეთვალყურე უნდა დარწმუნდეს, რომ შესაძლებელი იქნება სხ-ის დაბრუნება ფრენის დასახულ ან დანიშნულ ტრაექტორიაზე, სარადიოლოკაციო სისტემის გადაფარვის არეში. წინააღმდეგ შემთხვევაში, აღნიშნულზე მან უნდა აცნობოს პილოტს.

3. საწარმო ვალდებულია:

ა) განსაზღვროს პროცედურები, რომლის მიხედვითაც მეთვალყურის მიერ უნდა მოხდეს არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება სხ-ისა და მეტეოროლოგიური სამსახურისათვის;

ბ) უზრუნველყოს სარადიოლოკაციო მომსახურების მეთვალყურის მიერ ამინდის შესახებ ინფორმაციის ასახვასთან მიმართებით სარადიოლოკაციო შეზღუდვის ცოდნა.

მუხლი 69. სარადიოლოკაციო მომსახურების შეფერხება ან შეჩერება

1. სხ-ს, რომლისთვისაც ცნობილია, რომ ხორციელდება მისი რადიოლოკაციური მომსახურება, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს აღნიშნული მომსახურების რაიმე მიზეზით შეფერხების ან შეჩერების შესახებ.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სარადიოლოკაციო მომსახურების მეთვალყურე მართვას გადასცემს პროცედურული კონტროლის მეთვალყურეს, მართვის გადაცემის წინ, მართვის გადამცემმა მეთვალყურემ ამ სხ-სა და ნებისმიერ სხვა კონტროლირებად სხ-ს შორის უნდა უზრუნველყოს ურადიოლოკაციო ემელონირების მინიმუმი.

თავი X

სამეთვალყურეო ნებართვა

მუხლი 70. ზოგადი მოთხოვნები სამეთვალყურეო ნებართვის მიმართ

1. სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა გაიცეს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

2. სმმ-ის პუნქტი ვალდებულია გასცეს სამეთვალყურეო ნებართვა, რომელიც აუცილებელია შეჯახების საფრთხის თავიდან აცილების, ასევე საჰაერო მოძრაობის ნაკადების აჩქარების და მოწესრიგებული ნაკადის შენარჩუნების მიზნით.

3. სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა გაიცეს წინასწარ და დროულად, რათა სხ-ს, რომელსაც ის გადაეცა, საკმარისი დრო ჰქონდეს მის შესასრულებლად.

4. თუ სხ-ის მეთაურს არ აკმაყოფილებს სამეთვალყურეო ნებართვა, საფრენოსნო ეკიპაჟს შეუძლია მოითხოვოს და, თუ შესაძლებელია, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ უნდა გასცეს შეცვლილი სამეთვალყურეო ნებართვა.

მუხლი 71. სამეთვალყურეო ნებართვის შინაარსი

სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ამოსაცნობ ინდექსს;

ბ) ნებართვის მოქმედების საზღვარს;

გ) ფრენის მარშრუტს;

დ) ფრენის ემელონ(ებ)ს მთელი მარშრუტის ან მისი ნაწილისთვის და, საჭიროებისას, ემელონის ცვლილებას.

შენიშვნა: თუ ემელონებთან მიმართებით ნებართვა მოიცავს მარშრუტის მხოლოდ ნაწილს, მაშინ მნიშვნელოვანია, რომ სმმ-ის პუნქტმა მიუთითოს პუნქტი, სადა მდეგ მოქმედია ნებართვის მოცემული ნაწილი ემელონებთან დაკავშირებით.

ე) ნებისმიერ საჭირო მითითებებსა და ინფორმაციას სხვა საკითხებზე, მაგალითად, დასაფრენად შესვლის ან გაფრენის მანევრის, კავშირის და ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვის შესახებ.



შენიშვნა: ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვის დრო აღნიშნავს დროს, რომლის შემდეგ ნებართვა ავტომატურად უქმდება, თუ ფრენა არ არის დაწყებული.

მუხლი 72. ზებგერითი ფრენის სამეთვალყურეო ნებართვა

1. ზებგერითი სიჩქარით ფრენისას, სამეთვალყურეო ნებართვა ბგერასთან მიახლოებული აჩქარებით ფრენის ეტაპთან მიმართებით მოქმედია, სულ მცირე, ამ ეტაპის დასრულებამდე.

2. საკრეისერო რეჟიმში ზებგერითი სიჩქარით ფრენიდან ბგერამდელი სიჩქარით ფრენაზე გადასვლისას, სხ-ის შენელებისას ან დაშვებასთან დაკავშირებით გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უწყვეტი დაშვება, სულ მცირე, ბგერასთან მიახლოებული სიჩქარით ფრენის ეტაპზე.

3. ბგერასთან მიახლოებული ან ზებგერითი სიჩქარით ფრენის ეტაპზე, მინიმუმამდე უნდა იყოს დაყვანილი ნებართვაში ცვლილებების შეტანა და ამასთან, გასათვალისწინებელია სხ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვები ფრენის ამ ეტაპებზე.

მუხლი 73. სამეთვალყურეო ნებართვების და ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გამეორება

1. საფრენოსნო ეკიპაჟმა საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს უნდა გაუმეოროს სამეტყველო კავშირით გადაცემული სამეთვალყურეო ნებართვების ნაწილი და მითითებები ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით. ყოველთვის უნდა გამეორდეს ქვემოთ ჩამოთვლილი შეტყობინებები:

ა) მარშრუტზე ფრენის სამეთვალყურეო ნებართვა;

ბ) დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, აფრენის, დაფრენის შემდეგ გარბენისას მოცდის, მოქმედი ადზ-ს გადაკვეთის ან უკან მოხვევის ნებართვები და მითითებები;

გ) მოქმედი ადზ-ის, სიმაღლის საზომის დაყენების, მრლ-ის კოდების, სიმაღლის კურსის და სიჩქარის შესახებ მითითებები, აგრეთვე, იმ შემთხვევაში, როდესაც მეთვალყურის მიერ არის გადაცემული ან აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურების სარადიომაუწყებლო შეტყობინებებშია მოცემული-გადასვლის ეშელონები.

2. სხვა ნებართვები ან მითითებები, მათ შორის პირობითი ნებართვები, მეორდება ან დასტურდება იმგვარად, რომ ეჭვგარეშე იყოს მათი გაგება და სამოქმედოდ მიღება.

3. მეთვალყურე ვალდებულია მოისმინოს გამეორება, რათა დარწმუნდეს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟმა/სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა სწორად დაადასტურა ნებართვა ან მითითება და უნდა მიმართოს დაუყოვნებელ ქმედებებს გამეორებისას გამოვლენილი ნებისმიერი განსხვავების აღმოსაფხვრელად.

4. საჭირო არ არის CPDLC-შეტყობინებების სიტყვიერი გამეორება, თუ აღნიშნულზე არ არის საწარმოს მითითება.

შენიშვნა: CPDLC-შეტყობინებების მიმოცვლის და ამ შეტყობინებების დადასტურების პროცედურები და მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომში და იკავს ოფიციალური გამოცემის Doc.4444 „საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების სახელმძღვანელოში“.

მუხლი 74. სამეთვალყურეო ნებართვების კოორდინაცია

1. სხ-ის სრულ მარშრუტთან ან ამ მარშრუტის მითითებულ ნაწილთან დაკავშირებით გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა შეთანხმდეს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს შორის.

2. სხ-ს ნებართვა უნდა მიეცეს ფრენის სრულ მარშრუტზე, პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე:

ა) როდესაც სხ-ის აფრენამდე შესაძლებელია აღნიშნული ნებართვის შეთანხმება ყველა იმ პუნქტთან, რომლის მართვის ქვეშაც იქნება აღნიშნული სხ; ან

ბ) როდესაც ყველა პუნქტს შორის, რომელთა მართვის ქვეშაც გადავა სხ, განხორციელდება წინასწარი



შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც ნებართვა გაიცემა ფრენის საწყის ეტაპთან დაკავშირებით მხოლოდ გამფრენი სხ-ების მოძრაობის ასაჩქარებლად, მომდევნო ნებართვა მარშრუტზე უნდა იყოს ისეთი, როგორც ეს მითითებულია ზემოთ, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომი მდებარეობს სხვა და არა იმ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ, რომელმაც გასცა მარშრუტზე ფრენის ნებართვა.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული კოორდინაცია არ განხორციელებულა ან მისი განხორციელება არ არის მოსალოდნელი, სხ-ს ნებართვა უნდა მიეცეს მხოლოდ იმ პუნქტამდე, სადაც გონივრულ ვადებში უზრუნველყოფილი იქნება ასეთი კოორდინაცია; ამ პუნქტის მიღწევამდე ან ამ პუნქტში სხ-მა უნდა მიიღოს შემდგომი ნებართვა. ამასთან, აუცილებლობისას, სხ-ს უნდა მიეცეს მოცდის არეში ფრენის მითითება.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს განსაზღვრულია საწარმოს მიერ, ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის მისაღებად, სხ-მა მართვის გადაცემის წერტილამდე კავშირი უნდა დაამყაროს ფრენის მიმართულებით მდებარე საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტთან.

ა) ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებისას, სხ-მა ორმხრივი კავშირი უნდა შეინარჩუნოს საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტთან, რომლის კონტროლქვეშაც იმყოფება მოცემულ მომენტში.

ბ) სამეთვალყურეო ნებართვა, რომელიც გაცემულია როგორც სამეთვალყურეო ნებართვა ფრენის მიმართულებით, პილოტისთვის უნდა იყოს გარკვევით ამოცნობადი.

გ) თუ სხვა რამ არ არის შეთანხმებული, გაცემული ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვა გავლენას არ უნდა ახდენდეს სხ-ის ფრენის თავდაპირველ მარშრუტზე ნებისმიერ საჰაერო სივრცეში, გარდა იმ საჰაერო სივრცისა, რომლის სმმ-ის პუნქტი პასუხისმგებელია ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის გადაცემაზე.

შენიშვნა: ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვების გადაცემის შესახებ მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომში. დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9694-„საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით მონაცემთა გადაცემის ხაზით სარგებლობის სახელმძღვანელო“.

დ) იქ, სადაც შესაძლებელია და ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის გადასაცემად გამოიყენება მონაცემთა გადაცემის ხაზი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი სამეტყველო კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის იმ პუნქტს შორის, რომელიც გასცემს სამეთვალყურეო ნებართვას ფრენის მიმართულებით.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც სავარაუდოა, რომ სხ აფრენას განხორციელებს ერთ სამეთვალყურეო რაიონში მდებარე აეროდრომიდან და შევა მეორე სამეთვალყურეო რაიონში 30 წუთის განმავლობაში ან დროის სხვა ისეთ კონკრეტულ მონაკვეთში, რომელიც შეთანხმებულია შესაბამის რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის, კოორდინაცია მომდევნო რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებთან უნდა განხორციელდეს გაფრენაზე სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემამდე.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ აპირებს სამეთვალყურეო რაიონის საზღვრებიდან გასვლას არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ფრენის შესასრულებლად, შემდგომში ამავე ან სხვა სამეთვალყურეო რაიონში შესვლით, შეიძლება გაიცეს სამეთვალყურეო ნებართვა გაფრენის პუნქტიდან პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე. ასეთი ნებართვა ან მასში შეტანილი ცვლილება მოქმედი უნდა იყოს მხოლოდ ფრენის იმ ნაწილისთვის, რომელიც ხორციელდება კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის საზღვრებში.

თავი XI

ემელონირების მეთოდები და მინიმუმები

მუხლი 75. ემელონირების მინიმუმები



1. ემელონირების მინიმუმები უნდა შეირჩეს მოსაზღვრე საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელ საწარმოებთან კონსულტაციებით, როდესაც:

ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადები კვეთენ მომიჯნავე საჰაერო სივრცეს;

ბ) მარშრუტები გადის მეზობელ საჰაერო სივრცესთან საერთო საზღვრიდან ისეთ მანძილზე, რომელიც ემელონირების მინიმუმზე ნაკლებია.

2. ემელონირების შერჩეული მინიმუმებისა და მათი გამოყენების არეების შესახებ საწარმომ მონაცემები უნდა აცნობოს:

ა) სმმ-ის პუნქტებს; და

ბ) პილოტებსა და სხ-ის ექსპლუატანტებს, ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულის მეშვეობით, იმ შემთხვევაში, როდესაც ემელონირების საფუძველს წარმოადგენს სხ-ების მიერ სპეციალური სააერნაოსნო საშუალებების და მეთოდების გამოყენება.

მუხლი 76. სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემის მეშვეობით გამოყენებული ემელონირების მინიმუმები

1. თუ ამ მუხლის მე-2, მე-3, მე-4 პუნქტების ან სხ-ის დასაჯდომად პარალელური შესვლისათვის სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, სარადიოლოკაციო და/ან ADS-B და/ან მულტილატერული დაკვირვების სისტემების გამოყენებაზე დაფუძნებული ჰორიზონტალური ემელონირების მინიმუმი უნდა შეადგენდეს 5 საზღვაო მილს.

2. წინამდებარე მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული სარადიოლოკაციო ემელონირების მინიმუმი შეიძლება შემცირდეს, მაგრამ არანაკლებ:

ა) 3 საზღვაო მილს ქვემოთ, თუ მოცემულ ადგილას სარადიოლოკაციო და/ან ADS-B და/ან მულტილატერული დაკვირვების სისტემების შესაძლებლობები იძლევა ამის განხორციელების საშუალებას;

ბ) 2.5 საზღვაო მილს ქვემოთ, ერთიმეორის მიყოლებით მფრენ სხ-ებს შორის, რომლებიც იმყოფებიან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთის ერთსა და იმავე მიმართულების ხაზზე, ადზ-ის ზღურბლიდან 10 საზღვაო მილის ტოლ მანძილზე. 2.5 საზღვაო მილამდე შემცირებული ემელონირების მინიმუმის მიღება შესაძლებელია იმ პირობით, რომ:

ბ.ა) სტატისტიკური ანალიზის, მაგალითად მონაცემთა შეგროვების, მეშვეობით და თეორიულ მოდელზე დაფუძნებული მეთოდების გამოყენებით დადგენილია, რომ დამფრენი სხ-ის მიერ ადზ-ის დაკავების საშუალო დრო არ აღემატება 50 წმ-ს;

ბ.ბ) არსებული ინფორმაციით, აღინიშნება დამუხრუჭების კარგი ეფექტი და ადზ-ის დაკავების პერიოდში უარყოფით გავლენას არ ახდენს ადზ-ის ზედაპირის დაბინძურება, მაგალითად, ჭყაპი, თოვლი ან ყინული;

ბ.გ) სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემა, რომელსაც გააჩნია გარჩევის შესაბამისი შესაძლებლობა აზიმუტის და სიშორის მიხედვით და რომლის ინფორმაციის განახლების სიჩქარე 5 წამი ან ნაკლებია, გამოიყენება შესაფერის ინდიკატორებთან ერთად;

ბ.დ) სააეროდრომო მოძრაობის მეთვალყურეს გააჩნია შესაძლებლობა ვიზუალურად ან საფრენი მინდვრის მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SMR) , MLAT ან სახმელეთო მოძრაობის მეთვალყურეობისა და მართვის სისტემების (SMGCS) მეშვეობით დააკვირდეს გამოსაყენებელ ადზ-ს და შესაბამის გამოსაყვან ან შესაყვან სამიმოსვლო ბილიკებს;

ბ.ე) არ გამოიყენება კვალზე ტურბულენტობასთან დაკავშირებული მანძილზე დაფუძნებული ემელონირების მინიმუმები;

ბ.ვ) მეთვალყურე ყურადღებით აკვირდება სხ-ების დასაფრენად შესვლის სიჩქარეს და, აუცილებლობისას, ახორციელებს მის კორექტირებას, რათა ემელონირების ინტერვალი არ იყოს დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები;



ბ.ზ) სხ-ის ექსპლუატანტები და პილოტები სრულად არიან ინფორმირებულნი ადზ-ის სწრაფად გათავისუფლების აუცილებლობის შესახებ იმ შემთხვევაში, როდესაც დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე მიღებულია ემელონირების შემცირებული მინიმუმები; და

ბ.თ) ემელონირების შემცირებული მინიმუმების გამოყენების წესი გამოქვეყნებულია საქართველოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში.

3. სარადიოლოკაციო საშუალებებზე და/ან ADS-B და/ან მულტილატერული დაკვირვების სისტემებზე დაფუძნებული ემელონირების გამოსაყენებელ მინიმუმს ან მინიმუმებს აწესებს საწარმო, სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემის ან სენსორების შესაძლებლობების გათვალისწინებით, ზუსტად განსაზღვრონ სხ-ის ადგილმდებარეობა ადგილმდებარეობის სიმბოლოს, პირველადი რადიოლოკატორის ნიშნულის ან მრლ-ის მიერ გენერირებული პოზიციის ცენტრის მიმართ, ასევე იმ ფაქტორების გათვალისწინებით, რომლებმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემის მეშვეობით მიღებული ინფორმაციის სიზუსტეზე, როგორცაა სხ-ების დაშორება რადიოლოკატორის ნიშნულიდან და საჰაერო ვითარების ინდიკატორის მასშტაბი.

4. ამ წესის მე-2 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, დასაფრენად შესვლის და გაფრენის ეტაპებზე, სხ-ების მიმართ, რომლებიც უზრუნველყოფილნი არიან სარადიოლოკაციო მომსახურებით, გამოყენებული უნდა იქნეს კვალზე ტურბულენტობასთან დაკავშირებული, მანძილზე დაფუძნებული ემელონირების მინიმუმები.

5. წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტით მითითებული მინიმუმები გამოყენებული უნდა იქნეს ყოველთვის, როდესაც:

ა) სხ ფრენას ახორციელებს უშუალოდ მეორე სხ-ის უკან, იმავე აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან 1000 ფუტზე ნაკლები მანძილით ქვემოთ; ან

ბ) ორივე სხ იყენებს ერთსა და იმავე ადზ-ს ან პარალელურ ადზ-ებს, რომლებიც ერთმანეთისგან დაშორებულნი არიან 760 მ-ზე (2500 ფუტზე) ნაკლები მანძილით; ან

გ) სხ კვეთს მეორე სხ-ის კვალს იმავე აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან 1000 ფუტზე ნაკლები მანძილით ქვემოთ.

მუხლი 77. ემელონირების შემცირებული მინიმუმები სამხედრო საჰაერო ხომალდების მოძრაობასთან მიმართებით

სამხედრო აუცილებლობით და სხვა საგანგებო ვითარებიდან გამომდინარე, საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტმა უნდა განაცხადოს თანხმობა ემელონირების მინიმუმების შემცირებაზე, მხოლოდ იმ უფლებამოსილი ორგანოს წერილობითი მომართვის საფუძველზე, რომლის იურისდიქციის ქვეშაც იმყოფება შესაბამისი სხ-ები. ამ შემთხვევაში, შემცირებული მინიმუმების გამოყენება უნდა მოხდეს მხოლოდ ამ სხ-ებთან მიმართებით. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოში გამოაქვეყნოს პროცედურები, სადაც სრულად იქნება ასახული ემელონირების ეს შემცირებული მინიმუმები.

თავი XII

საჰაერო ხომალდების მომსახურება საგანგებო და ავარიულ ვითარებებში

მუხლი 78. ზოგადი მოთხოვნები

1. სანამ სხ არ გასცდება სმმ-ის დაკვირვების სისტემების მოქმედების არეს, უნდა განხორციელდეს ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის ფრენის კონტროლი და, შესაძლებლობის შემთხვევაში, საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე დაკვირვება. ამასთან, ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ უნდა გადაეცეს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ყველა პუნქტს, რომლებსაც შეუძლია სხ-ის დახმარება. შესაბამის შემთხვევებში უნდა განხორციელდეს ასევე მართვის გადაცემა მეზობელი სამეთვალყურეო სექტორებისთვის.

2. თუ ავარიულ ვითარებაში მყოფ სხ-ის პილოტს მანამდე ჰქონდა სამეთვალყურეო პუნქტის მითითება მრლ-ის მიმდებ-მოპასუხის კონკრეტული კოდის და/ან ADS-B სისტემის ავარიული რეჟიმის შერჩევაზე, ჩვეულებრივ უნდა გაგრძელდეს ამ კოდის/რეჟიმის გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა განსაკუთრებულ ვითარებაში პილოტი იღებს სხვაგვარ გადაწყვეტილებას ან მას ეძლევა სხვა მითითება. იმ შემთხვევაში, როცა არ იყო სამეთვალყურეო პუნქტის მითითება კოდის ან ავარიული



რეჟიმის დაყენებასთან დაკავშირებით, პილოტი მიმღებ-მოპასუხის A რეჟიმში ირჩევს კოდს 7700 და/ან ADS-B სისტემის შესაბამის ავარიულ რეჟიმს.

3. როდესაც საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე აღინიშნება ADS-B სისტემის განგაშის სიგნალი ზოგადი ხასიათის ავარიული ვითარების შესახებ და არ აისახება სხვა მითითება ავარიული ვითარების კონკრეტული ხასიათის შესახებ, მეთვალყურემ უნდა მიმართოს შემდეგ ქმედებებს:

ა) ეცადოს დაუკავშირდეს სხ-ს ავარიული ვითარების ხასიათის შემოწმების მიზნით; ან

ბ) სხ-ისგან პასუხის არარსებობის შემთხვევაში ეცადოს დარწმუნდეს, რომ სხ-ს შეუძლია მიიღოს სმმ-ის პუნქტის გადაცემები, მიუთითებს მანევრის შესრულებაზე, რომლის დაკვირვებაც შეიძლება საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე.

მუხლი 79. საჰაერო ხომალდის ავარიულ ვითარებაში მომსახურება

1. სხ-ს, რომლის შესახებაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ იმყოფება ავარიულ მდგომარეობაში, მათ შორის წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს, უნდა მიექცეს მაქსიმალური ყურადღება, გაეწიოს დახმარება და მიექცეს პრიორიტეტი სხვა სხ-ებთან მიმართებით, კონკრეტული ვითარებიდან გამომდინარე.

შენიშვნა: იმის მისათითებლად, რომ იგი იმყოფება ავარიულ მდგომარეობაში, სხ-ს, რომელიც აღჭურვილია მონაცემთა გადაცემის ხაზებით და/ან მეორადი რადიოლოკატორის მიმღებ-მოპასუხით, შეუძლია ამ მოწყობილობის გამოყენება შემდეგნაირად:

ა) A რეჟიმში დააყენოს კოდი 7700, ან

ბ) A რეჟიმში დააყენოს კოდი 7500, რათა კონკრეტულად მიეთითოს, რომ იგი წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს; და/ან

გ) გამოიყენოს ADS-B ან ADS-C-ს შესაბამისი შესაძლებლობები, რომელიც ითვალისწინებს ავარიული და/ან სასწრაფო შეტყობინების გადაცემას; და/ან

დ) გადასცეს შესაბამისი ავარიული შეტყობინება CPDLC-ს მეშვეობით.

2. ავარიული ვითარების წარმოქმნისას, სმმ-ის პუნქტსა და სხ-ებს შორის კავშირის წარმოებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი.

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია ადამიანური ფაქტორის შესახებ მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9683-„ადამიანური ფაქტორების სწავლების სახელმძღვანელო“.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადგილი აქვს ან სავარაუდოა, რომ სხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი, სმმ-ის პუნქტმა დაუყოვნებლივ უნდა უპასუხოს აღნიშნული სხ-ის მოთხოვნებს. ასეთ შემთხვევაში, უნდა გაგრძელდეს უსაფრთხო ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გადაცემა და განხორციელდეს საჭირო ქმედებები ფრენის ყველა ეტაპის დასრულების დასაჩქარებლად, განსაკუთრებით დაფრენის მონაკვეთი.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადგილი აქვს ან სავარაუდოა, რომ სხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი, სმმ-ის პუნქტებმა, პროცედურების შესაბამისად, დაუყოვნებლივ უნდა შეატყობინონ სახელმწიფოს მიერ დანიშნულ შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსა და საჭირო ინფორმაცია გაცვალონ სხ-ის ექსპლუატანტთან ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელთან.

მუხლი 80. საწვავის ჰაერში ჩამოსხმა

1. თუ სხ, რომელიც ფრენას ახორციელებს კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, საჭიროებს საწვავის ჩამოსხმას და აღნიშნულის შესახებ საფრენოსნო ეკიპაჟი აცნობებს მეთვალყურეს, იგი ვალდებულია საფრენოსნო ეკიპაჟთან შეათანხმოს:

ა) ფრენის მარშრუტი, რომელმაც, შეძლებისდაგვარად, უნდა გაიაროს დიდი ქალაქების და დასახლებების გვერდის ავლით, სასურველია წყლის სივრცის თავზე და იმ რაიონების გვერდის ავლით, სადაც ადგილი აქვს ან მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი;



ბ) გამოსაყენებელი ეშელონი, რომელიც არ უნდა იყოს 1800 მ-ზე (6000 ფუტზე) ნაკლები;

გ) საწვავის ჩამოსხმის ხანგრძლივობა.

შენიშვნა: ავარიულ ვითარებაში ან სხვა არასტანდარტულ მდგომარეობაში უსაფრთხო დაფრენის განხორციელების მიზნით, სხ შეიძლება საჭიროებდეს საწვავის ჩამოსხმას, მაქსიმალური დასაფრენი მასის შესამცირებლად.

2. უნდა განხორციელდეს სხვა ცნობილი სხ-ების დამორება იმ სხ-ისგან, რომელიც ახორციელებს საწვავის ჩამოსხმას:

ა) სულ მცირე, 10 საზღვაო მილით ჰორიზონტალურად, მაგრამ არა საწვავის ჩამომსხმელი სხ-ის უკან;

ბ) ვერტიკალური ეშელონირებით, საწვავის ჩამომსხმელი სხ-ის უკან, ფრენის დროის 15 წუთის განმავლობაში ან 50 საზღვაო მილის მანძილზე:

ბ.ა) სულ მცირე 1000 ფუტით, საწვავის ჩამომსხმელი სხ-ის თავზე ყოფნისას; და

ბ.ბ) სულ მცირე 3000 ფუტით, საწვავის ჩამომსხმელი სხ-ის ქვემოთ ყოფნისას.

შენიშვნა: იმ რაიონის ჰორიზონტალური საზღვრები, რომლის ფარგლებშიც სხვა სხ-ებისთვის საჭიროა შესაბამისი ვერტიკალური ეშელონირების ინტერვალი, გადის საწვავის ჩამომსხმელი სხ-ის მიმართულების ხაზის ორივე მხრიდან 10 საზღვაო მილის დამორებით, წინ – 10 საზღვაო მილით, უკან – 50 საზღვაო მილით ან საფრენოსნო დროის 15 წუთის მანძილზე აღნიშნული სხ-ის მიმართულების ხაზიდან (ბრუნების ჩათვლით).

3. თუ სხ საწვავის ჩამოსხმის განმავლობაში შეინარჩუნებს რადიო დუმილს, მაშინ აუცილებელია სიხშირის, რომელსაც გააკონტროლებს საფრენოსნო ეკიპაჟი, და რადიო დუმილის შეწყვეტის დროის შეთანხმება.

4. არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ს შესაბამის სიხშირეზე უნდა მიეცეს გაფრთხილება დარჩეს შესაბამისი რაიონის საზღვრებს მიღმა. საჰაერო მოძრაობის მართვის მეზობელ პუნქტებს უნდა ეცნობოს საწვავის ჩამოსხმის შესახებ და ეთხოვოს შესაბამის სიხშირეზე გადასცენ სათანადო გაფრთხილება სხვა სხ-ებს, შესაბამისი რაიონის საზღვრებს მიღმა დარჩენის შესახებ.

5. საწვავის ჩამოსხმის დასრულების შემდეგ საჰაერო მოძრაობის მართვის მეზობელ პუნქტებს უნდა ეცნობოს ჩვეული ოპერაციების განახლების შესახებ.

მუხლი 81. ვფწ-ით მფრენი საჰაერო ხომალდების მიერ ორიენტაციის დაკარგვა და ვფწ ფრენები არახელსაყრელ მეტეოროლოგიურ პირობებში

1. ვფწ-ით მფრენი სხ, რომელიც იტყობინება, რომ გაურკვეველია მისი ადგილმდებარეობა ან აღმოჩნდა არახელსაყრელ მეტეოროლოგიურ პირობებში, ითვლება, რომ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში და მის მიმართ უნდა ამოქმედდეს აღნიშნული შემთხვევისთვის დადგენილი პროცედურები. ამ ვითარებაში, მეთვალყურე კავშირი უნდა აწარმოოს გარკვევით, ლაკონურად და მშვიდად და ეცადოს პილოტს არ დაუსვას შეკითხვა მის მიერ რაიმე შეცდომის ან დაუდევრობის შესახებ, რომელიც შესაძლოა მას დაეშვა საფრენად მომზადებისას ან ფრენის შესრულებისას. ვითარების გათვალისწინებით და ეფექტური ხელშეწყობის მიზნით, პილოტს უნდა მიეცეს მითითება, წარადგინოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) სხ-ის ფრენის პირობები;

ბ) ადგილმდებარეობა (თუ ცნობილია) და ეშელონი;

გ) საჰაერო სიჩქარე და კურსი ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობიდან, აუცილებლობისას;

დ) პილოტის გამოცდილება;

ე) ბორტზე არსებული სააერნაოსნო საშუალებები და მიღებულია თუ არა სააერნაოსნო საშუალების რაიმე სიგნალი;



ვ) შესაბამის შემთხვევაში, შერჩეული მრლ-ის რეჟიმი და კოდი;

ზ) ADS-B სისტემის შესაძლებლობები;

თ) გაფრენის და დანიშნულების აეროდრომები;

ი) ბორტზე მყოფ პირთა რიცხვი;

კ) ფრენის ხანგრძლივობა.

2. იმ შემთხვევაში, როცა კავშირი სხ-სთან არასტაბილური ან დარღვეულია, სმმ-ის პუნქტმა სხ-ს უნდა შესთავაზოს სიმაღლის აღება უფრო მაღალ ეშელონამდე, თუ ეს დასაშვებია მეტეოროლოგიური პირობებიდან ან სხვა მდგომარეობიდან გამომდინარე.

3. პილოტისათვის სააერნაოსნო დახმარება, სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის მიზნით, შეიძლება განხორციელდეს სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემების, პელენგატორის, სააერნაოსნო საშუალებების გამოყენებით ან სხვა სხ-ების მიერ მისი ორიენტირებით. სააერნაოსნო დახმარების გაწევისას საჭიროა თვალყურის დევნება, რათა სხ არ შევიდეს ღრუბლებში.

შენიშვნა: აუცილებელია იმის გათვალისწინება, რომ ვფწ-ით მფრენმა სხ-მა შესაძლოა ორიენტაცია დაკარგა არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების შედეგად.

4. პილოტს უნდა გადაეცეს შეტყობინება ან ინფორმაცია სიახლოვეს არსებული მისაღები აეროდრომების შესახებ, ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებით.

5. თუ პილოტი მოახსენებს, რომ მისთვის რთულია ან არ შეუძლია ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში დარჩენა, მას უნდა ეცნობოს იმ არეში ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე, სადაც იმყოფება ან სავარაუდოა იმყოფებოდეს სხ. თუ სხ იმყოფება ქვევით, ვიდრე აღნიშნული დონეა და მისი ადგილმდებარეობა დადგენილია საკმარისი ხარისხის ალბათობით, მაშინ პილოტს შეიძლება მიეცეს მითითება მიმართულების ხაზის ან კურსის ან სიმაღლის აღების შესახებ, სხ-ის უსაფრთხო დონეზე გასაყვანად.

6. ვფწ-ით მფრენი სხ-ის დახმარება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სმმ-ის დაკვირვების სისტემების გამოყენებით, მოთხოვნისას ან პილოტის თანხმობით. მომსახურება, წინასწარ უნდა შეთანხმდეს პილოტთან.

7. არახელსაყრელ მეტეოროლოგიურ პირობებში მსგავსი მომსახურების უზრუნველყოფისას, ძირითად მიზანს უნდა წარმოადგენდეს, სხ-ის რაც შეიძლება სწრაფად გადაყვანა ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში. საჭიროა სიფრთხილის გამოჩენა, რათა სხ არ შევიდეს ღრუბლებში.

8. თუ ვითარებიდან გამომდინარე, პილოტს არ შეუძლია გვერდი აუაროს სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენას, მაშინ საჭიროა შემდეგი პრინციპებით ხელმძღვანელობა:

ა) სხვა სხ-ებს, რომლებიც კავშირზე იმყოფებიან საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტთან სიხშირეზე, მაგრამ არ შეუძლიათ დახმარების აღმოჩენა, შეიძლება მიეცეთ მითითება გადავიდნენ სხვა სიხშირეზე, რათა არ დაირღვეს კავშირი აღნიშნულ სხ-თან; ან სხ-ს, რომელსაც გაეწევა დახმარება, შეიძლება მიეთითოს სხვა სიხშირეზე გადასვლის თაობაზე;

ბ) შეძლებისდაგვარად, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს აღნიშნული სხ-ის ნებისმიერი ბრუნის განხორციელება ღრუბლებს გარეთ;

გ) საჭიროა თავის არიდება ისეთი მითითების მიცემისგან, რომელიც ითვალისწინებს მკვეთრ მანევრს;

დ) მითითება ან წინადადება ფრენის სიჩქარის შემცირების ან დაფრენის შასის გამოშვებაზე, სხ-ს, შეიძლებისდაგვარად, უნდა მიიღოს ღრუბლებს გარეთ.



მუხლი 82. ორიენტაციადაკარგული ან ამოუცნობი საჰაერო ხომალდი

1. როგორც კი სმმ-ის პუნქტისთვის ცნობილი გახდება ორიენტაციადაკარგული ან ამოუცნობი სხ-ის შესახებ, სხ-ის დასახმარებლად და მისი უსაფრთხო ფრენის უზრუნველსაყოფად, სმმ-ის პუნქტმა უნდა მიმართოს ყველა საჭირო ქმედებას, მოქმედი წესებისა და მოთხოვნების შესაბამისად.

2. თუ აღნიშნული სხ-ის ადგილმდებარეობა უცნობია, სმმ-ის პუნქტი ვალდებულია:

ა) შეეცადოს დაამყაროს ორმხრივი კავშირი სხ-სთან, თუ ასეთი კავშირი ჯერ არ დამყარებულა;

ბ) გამოიყენოს ყველა არსებული საშუალება მისი ადგილმდებარეობის დასადგენად;

გ) აცნობოს სმმ-ის სხვა პუნქტებს, რომელთა რაიონშიც შეიძლება შესულიყო ან შეიძლება შევიდეს სხ ორიენტაციის დაკარგვის შედეგად, ყველა იმ ფაქტორის გათვალისწინებით, რომელმაც შეიძლება გავლენა იქონიოს აღნიშნულ პირობებში სხ-ის ფრენის მართვაზე;

დ) შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად, აცნობოს სამხედრო ორგანოებს და უზრუნველყოს ისინი აღნიშნულ შემთხვევასთან დაკავშირებული ფრენის გეგმით და ორიენტაციადაკარგულ სხ-სთან დაკავშირებული სხვა მონაცემებით;

ე) ითხოვოს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის გ) და დ) ქვეპუნქტებში მითითებული ყველა პუნქტის და ფრენების შემსრულებელი სხვა სხ-ების ყოველმხრივი დახმარება აღნიშნულ ხომალდთან კავშირის დასამყარებლად და მისი ადგილმდებარეობის დასადგენად.

3. როდესაც მოხდება სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენა, სმმ-ის პუნქტი ვალდებულია:

ა) აცნობოს სხ-ს მისი ადგილმდებარეობა და განსახორციელებელი მაკორექტირებელი ღონისძიებები; და

ბ) აუცილებლობისას, სმმ-ის პუნქტებს და შესაბამის სამხედრო პუნქტებს წარუდგინოს სათანადო ინფორმაცია ორიენტაციადაკარგული სხ-ის და მისთვის მიცემული ნებისმიერი რეკომენდაციის შესახებ.

4. როგორც კი სმმ-ის პუნქტისთვის ცნობილი გახდება, რომ მის რაიონში იმყოფება ამოუცნობი სხ, მან უნდა ეცადოს დაადგინოს სხ-ის კუთვნილება ყოველთვის, როდესაც ეს აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველსაყოფად ან როდესაც ამას ითხოვს შესაბამისი სამხედრო პუნქტი შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად. ამ მიზნით, სმმ-ის პუნქტმა უნდა მიმართოს ქვემოთ ჩამოთვლილთაგან მოცემული ვითარებისთვის შესაბამის ზომას:

ა) ეცადოს დაამყაროს ორმხრივი კავშირი აღნიშნულ სხ-სთან;

ბ) შეაგროვოს ცნობები აღნიშნული ფრენის შესახებ სმმ-ის სხვა პუნქტებისგან, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საზღვრებში და მოითხოვოს მათი დახმარება სხ-თან ორმხრივი კავშირის დასამყარებლად;

გ) შეაგროვოს ცნობები აღნიშნული ფრენის შესახებ სმმ-ის პუნქტებისგან, რომლებიც ახორციელებენ მეზობელი რაიონების საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურებას და მოითხოვოს მათი დახმარება სხ-სთან ორმხრივი კავშირის დასამყარებლად;

დ) ეცადოს მიიღოს ინფორმაცია ამ რაიონში არსებული სხვა სხ-ებისგან.

5. როგორც კი მოხდება სხ-ის ამოცნობა, საწარმომ, აუცილებლობისას, აღნიშნულის შესახებ უნდა აცნობოს შესაბამის სამხედრო ორგანოებს.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის პუნქტი ჩათვლის, რომ ორიენტაციადაკარგული ან ამოუცნობი სხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი, ამის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრულ შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, ადგილობრივი პროცედურების გამოყენებით.



მუხლი 83. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გზის გადაჭრა

საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს მეთვალყურის მიერ შესასრულებელი პროცედურები იმ შემთხვევაში, როდესაც ცნობილი ხდება სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ.

შენიშვნა: სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრის წესები განსაზღვრულია საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 სექტემბერის №428 დადგენილებაში „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის დამტკიცების შესახებ“.

მუხლი 84. ზონალური ნაოსნობის სისტემის მახასიათებლების გაუარესება ან მტყუნება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ ზონალური ნაოსნობის სისტემის მტყუნების ან მახასიათებლების გაუარესების მიზეზით, ვერ აკმაყოფილებს ზონალური ნაოსნობის მარშრუტებზე ან პროცედურებზე ფრენის მოთხოვნებს, პილოტის მოთხოვნის შემთხვევაში მეთვალყურემ უნდა უზრუნველყოს ფრენის ნებართვის შეცვლა.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ ვერ აკმაყოფილებს იკაოს ოფიციალური გამოცემა Doc 7030- „დამატებითი რეგიონული წესების“ 6.6.3.2 პუნქტის მოთხოვნებს ზონალური ნაოსნობის სისტემის მტყუნების ან მახასიათებლების გაუარესების მიზეზით, რომელიც გამოვლინდა იმ აეროდრომიდან გაფრენამდე, სადაც გაუმართაობის აღმოფხვრა შეუძლებელია, მაშინ აღნიშნულ სხ-ს მეთვალყურემ ფრენის ნებართვა უნდა მისცეს უახლოეს შესაფერის აეროდრომამდე, სადაც შესაძლებელი იქნება სისტემის გაუმართაობის აღმოფხვრა. ასეთი სხ-სთვის ნებართვის გაცემისას, მეთვალყურემ უნდა გაითვალისწინოს საჰაერო მოძრაობის არსებული ან მოსალოდნელი ვითარება და შეუძლია შეცვალოს დაგეგმილი გაფრენის დრო, ემელონი ან მარშრუტი. ფრენის განმავლობაში შეიძლება საჭირო გახდეს შემდგომი შესწორებები.

3. ზონალური ნაოსნობის სისტემის მტყუნების ან მახასიათებლების გაუარესების შემთხვევაში, სხ-ის ფრენისას სმმ-ის ისეთ მარშრუტზე, სადაც აუცილებელია საბაზისო ზონალური ნაოსნობის სისტემის (B-RNAV) გამოყენება:

ა) მეთვალყურემ სხ-ები უნდა მიმართოს VOR/DME-ს საშუალებებით დადგენილ სმმ-ის მარშრუტებზე; ან

ბ) ასეთი დადგენილი მარშრუტების არარსებობისას, მეთვალყურემ სხ-ები მარშრუტებზე უნდა მიმართოს ჩვეული სააერონავიგაციო საშუალებებით; (სანავიგაციო საშუალებებიდან - საშუალებამდე);

გ) თუ შეუძლებელია ამ პუნქტით დადგენილი პროცედურების გამოყენება, მეთვალყურემ პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, უნდა უზრუნველყოს აღნიშნული სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნება მანამ, სანამ იგი არ განაახლებს ნაოსნობას საკუთარი საშუალებებით.

შენიშვნა: ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ა) და ბ) ქვეპუნქტების შესაბამისად სხ-ების მარშრუტებზე ფრენისას, თუ არსებობს პრაქტიკული შესაძლებლობა, საჰაერო მოძრაობის მართვის შესაბამისი პუნქტის მხრიდან შეიძლება საჭირო გახდეს მუდმივი სარადიოლოკაციო კონტროლი.

4. ზონალური ნაოსნობის სისტემის მტყუნების ან მახასიათებლების გაუარესების შემთხვევაში, როდესაც სხ ფრენას ახორციელებს მოფრენის ან გაფრენის ისეთ პროცედურებზე, სადაც მოითხოვება ზონალური ნაოსნობის გამოყენება:

ა) მეთვალყურემ უნდა უზრუნველყოს სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნება მანამ, სანამ იგი არ შეძლებს ნაოსნობის განაახლებას საკუთარი საშუალებებით; ან

ბ) მიმართოს სხ მარშრუტზე ჩვეული სააერონავიგაციო საშუალებებით, როგორცაა მაგალითად VOR/DME.

მუხლი 85. არაკოორდინირებული ფრენები ღია ზღვის თავზე

საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში ასახოს პროცედურები ღია ზღვის თავზე არაკოორდინირებულ ფრენებთან (რომლის შესახებ საწარმოს ინფორმაცია არ გააჩნია) დაკავშირებით, როგორც RVSM-ით, ისე RVSM-ის გარეშე.

მუხლი 86. უკანონო ჩარევა და საჰაერო ხომალდის აფეთქების საფრთხე

1. სმმ-ის პერსონალი უნდა იყო მზად სხ-ის მიმართ უკანონო ჩარევის ნებისმიერი ნიშნის ამოცნობად.



2. როდესაც საექვოა, რომ სხ განიცდის უკანონო ჩარევას და როდესაც არ ხდება მრლ-ის A რეჟიმში 7500 და 7700 კოდების ასახვა, მეთვალყურე უნდა შეამოწმოს უკანონო ჩარევის პოტენციური მცდელობა A რეჟიმში მრლ-ის დეკოდერის გადართვით, ჯერ კოდზე 7500, შემდეგ კი კოდზე- 7700.

შენიშვნა: სავარაუდოა, რომ სხ, რომელიც აღჭურვილია მრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით, მიმღებ-მოპასუხეს გამოიყენებს A რეჟიმში 7500 კოდის გადასაცემად, რათა კონკრეტულად მიუთითოს, რომ წარმოდგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს. აღნიშნულ სხ-ს მიმღებ-მოპასუხის გამოყენება შეუძლია A რეჟიმში 7700 კოდის გადასაცემად, რათა მიუთითოს, რომ მას ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და დაუყოვნებლივ საჭიროებს დახმარებას. სხ-ს, რომელიც აღჭურვილია დაკვირვების სხვა სისტემების გადამცემებით, მათ შორის ADS-B და ADS-C-ით, შეუძლია გადასცეს ავარიული სიგნალი და/ან გადაუდებლობის სიგნალი, გამოიყენებს რა ამისათვის ყველა არსებულ საშუალებას.

3. როდესაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ განიცდის უკანონო ჩარევას ან მიღებულია გაფრთხილება მისი აფეთქების მუქარით, სმმ-ის პუნქტებმა დაუყოვნებლივ უნდა უპასუხონ აღნიშნული სხ-ის თხოვნას და, შესაძლებლობისას, დააკმაყოფილონ მისი მოთხოვნა, მათ შორის შესაბამისი ინფორმაციის მიწოდებაზე სააერონოსო საშუალებების შესახებ, ასევე მომსახურების სახეებსა და წესებზე ფრენის მარშრუტთან და დაფრენის სავარაუდო აეროდრომთან მიმართებით, და მიმართონ საჭირო ქმედებებს ყველა ეტაპზე ფრენის დაუბრკოლებლად შესრულების მიზნით.

4. მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) გადასცეს და გააგრძელოს ინფორმაციის გადაცემა უსაფრთხო ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებით, სხ-ისგან პასუხის მიღების ლოდინის გარეშე;

ბ) აკონტროლოს ფრენის მიმდინარეობა და განახორციელოს მისი რეგისტრაცია ამისათვის ყველა არსებული საშუალების გამოყენებით, ასევე განახორციელოს მართვის გადაცემის კოორდინაცია სმმ-ის მეზობელ პუნქტებთან, სხ-ისგან შეტყობინების გადაცემის ან სხვა საპასუხო ქმედებების განხორციელების მოთხოვნის გარეშე, თუ ამ სხ-სთან არ არის ჩვეული კავშირი;

გ) ინფორმაცია მიაწოდოს სმმ-ის შესაბამის პუნქტებს, მათ შორის საფრენოსო ინფორმაციის მეზობელ რაიონებში განთავსებულ სმმ-ის პუნქტებს, რომელთაც შესაძლოა შეეხოს აღნიშნული ფრენის მიმდინარეობა, და განაგრძოს მათი მუდმივი ინფორმირება.

დ) აცნობოს:

დ.ა) ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს;

დ.ბ) შესაბამის საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს, საავარიო შეტყობინების შესაბამისი წესების შესაბამისად;

დ.გ) სახელმწიფოს მიერ დანიშნულ შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს.

ე) განახორციელოს უკანონო ჩარევასთან დაკავშირებული შესაბამისი შეტყობინებების გადაცემა, სხ-სა და დანიშნულ უფლებამოსილ ორგანოს შორის.

5. ამ პუნქტით დადგენილი შეტყობინებები მოიცავს სულ მცირე შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საწყისი შეტყობინება ინციდენტის შესახებ;

ბ) დაზუსტებული შეტყობინება ინციდენტის ადგილის შესახებ;

გ) შეტყობინება გადაწყვეტილების მიღების თაობაზე შესაბამისი პასუხისმგებელი პირების მიერ;

დ) შეტყობინება პასუხისმგებლობის გადაცემის შესახებ;

ე) შეტყობინება პასუხისმგებლობის მიღების შესახებ;



ვ) შეტყობინება, რომლის მიხედვითაც კონკრეტულ პუნქტს მეტად აღარ ეხება ინციდენტი;

ზ) შეტყობინებას ინციდენტის დასრულების შესახებ.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია ინფორმაცია ცნობილ სხ-ზე ნაღმის ან სხვა ასაფეთქებელი მოწყობილობის განთავსების შესახებ, მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) სხ-ებთან პირდაპირ კავშირზე ყოფნისას, დაუყოვნებლივ მიაწოდოს ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს საფრთხის და ამ საფრთხესთან დაკავშირებული ვითარების შესახებ; ან

ბ) სხ-ებთან პირდაპირი კავშირის არარსებობისას, საფრენოსნო ეკიპაჟს მიაწოდოს ინფორმაცია ყველაზე სწრაფი საშუალებით, სმმ-ის სხვა პუნქტების მეშვეობით ან სხვა არხებით.

7. სმმ-ის პუნქტი, სხ-ებთან კავშირზე ყოფნისას, უნდა დარწმუნდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის განზრახვაში და აცნობოს ამის შესახებ სმმ-ის სხვა პუნქტებს, რომელთაც შეიძლება შეეხოს აღნიშნული ფრენა.

8. ამ მუხლით გათვალისწინებულ სხ-თან მიმართებით, მეთვალყურემ უნდა განახორციელოს დაუყოვნებლივი მოძიებები და, რამდენადაც, შესაძლებელია, უნდა გაითვალისწინოს სხვა სხ-ების ფრენის უსაფრთხოება, ასევე ადამიანების და შენობა-ნაგებობების დაზიანების რისკი.

9. სხ-ს, რომელიც ახორციელებს ფრენას, დაუყოვნებლივ ეძლევა დანიშნულების დადგენილ პუნქტამდე ფრენის ახალი ნებართვა. პირველივე შესაძლებლობისას უნდა დაკმაყოფილდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი თხოვნა სიმაღლის აღების ან დაშვების შესახებ, რათა გათანაბრდეს ან შემცირდეს სხვაობა გარე ატმოსფერულ წნევასა და ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ ატმოსფერულ წნევას შორის.

10. მიწაზე მყოფ სხ-ს უნდა მიეცეს მითითება, რაც შეიძლება შორს დარჩეს სხვა სხ-ებისა და შენობა-ნაგებობებისგან და, აუცილებლობისას, გაათავისუფლოს ადუ. პუნქტის პროცედურების შესაბამისად, სხ-ს მეთვალყურემ უნდა მისცეს მითითება, განახორციელოს მიმოსვლა პროცედურებით განსაზღვრულ ან იზოლირებულ სადგომზე. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟი სასწრაფო წესით ახორციელებს მგზავრების და ეკიპაჟის გადმოსხმას, სხვა სხ-ები, სატრანსპორტო საშუალებები და ადამიანები უნდა იმყოფებოდნენ უსაფრთხო მანძილზე საფრთხის ქვეშ მყოფი სხ-სგან.

11. სმმ-ის პუნქტმა არანაირი რეკომენდაცია ან წინადადება არ უნდა გასცეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ, ასაფეთქებელ მოწყობილობასთან მიმართებით განსახორციელებელ ქმედებებზე.

12. სხ-ს, რომელიც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს ან რომლის იზოლირება და ჩვეული მოძრაობიდან გაყვანა რაიმე მიზეზით აუცილებელია, ეძლევა მითითება დაიკავოს მითითებული იზოლირებული სადგომი. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის მითითებული ასეთი იზოლირებული სადგომი ან მითითებული ადგილი დაკავებულია, სხ-ს ნებართვა ეძლევა დაიკავოს ადგილი აეროდრომის ექსპლუატანტთან წინასწარი შეთანხმებით შერჩეული ზონის ფარგლებში. მიმოსვლის ნებართვაში უნდა მიეთითოს მიმოსვლის მარშრუტი, რომლითაც სხ-მა უნდა იმოძრაოს სადგომამდე. ეს მარშრუტი შეირჩევა ისე, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ნებისმიერი საფრთხე ადამიანების, სხვა სხ-ების და აეროდრომის შენობა-ნაგებობების მიმართ.

მუხლი 87. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის მტყუნება

1. საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში გამოაქვეყნოს პროცედურები, საბორტო ან სახმელეთო რადიოსადგურებით ორმხრივი კავშირის დამყარების შეუძლებლობის შემთხვევაში მოქმედების შესახებ. აღნიშნული პროცედურები უნდა მოიცავდეს კავშირის მტყუნების შემთხვევაში სხ-ის მიერ განსახორციელებელ ქმედებებს.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სამეთვალყურეო პუნქტს არ შეუძლია ორმხრივი კავშირის დამყარება სხ-სთან, რომელიც ფრენას ახორციელებს სამეთვალყურეო რაიონში ან სამეთვალყურეო არეში, მან უნდა განახორციელოს ამ მუხლით დადგენილი ქმედებები.

3. როგორც კი ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, საჭიროა ისეთი ქმედებების გატარება, რომლებიც დაადგენს, შეუძლია თუ არა სხ-ს სამეთვალყურეო პუნქტის გადაცემების მიღება. აღნიშნული შესაძლოა განხორციელდეს სხ-სთვის მითითების მიცემით ისეთი მანევრის შესრულების



თაობაზე, რომელზე დაკვირვებაც შეიძლება სმმ-ის დაკვირვების სისტემებით, ან შესაძლებლობის შემთხვევაში, მიღებული სიგნალის დადასტურების თაობაზე.

შენიშვნა: პირველი თაობის საბორტო ADS-B მოწყობილობით აღჭურვილ ზოგიერთ სხ-ს არ შეუძლია გადასცეს „ამოცნობის“ სიგნალი ავარიული რეჟიმის და/ან გადაუდებლობის რეჟიმის შერჩევას.

4. თუ სხ არ მიუთითებს, რომ შეუძლია მიიღოს და დაადასტუროს გადაცემები, მაშინ ეშელონირება იმ სხ-ს, რომელთანაც დარღვეულია კავშირი, და სხვა სხ-ებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს იმ გათვლით, რომ აღნიშნული სხ მიმართავს შემდეგ ქმედებებს:

ა) ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას:

ა.ა) გააგრძელებს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

ა.ბ) განახორციელებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე; და

ა.გ) კავშირის ყველაზე სწრაფი საშუალებებით აცნობებს შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტის ადგილზე დაფრენის შესახებ; ან

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ან იმგვარ პირობებში ფრენისას, რომლებიც ნაკლებ სავარაუდოს ხდის, რომ პილოტი დაასრულებს ფრენას ამ მუხლის ა) ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, სხ-მა:

ბ.ა) საჰაერო სივრცეში, სადაც ხორციელდება პროცედურული ეშელონირება, უნდა შეინარჩუნოს ბოლოს დასახული სიჩქარე და ეშელონი ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე, თუ ამ უკანასკნელის მნიშვნელობა მეტია, 20 წუთის განმავლობაში მას შემდეგ, რაც სხ-ის ეკიპაჟმა სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში ვერ შეძლო საკუთარი ადგილმდებარეობის გადაცემა, ხოლო შემდგომ განახორციელოს ეშელონის და სიჩქარის კორექტირება ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამისად; ან

ბ.ბ) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება სმმ-ის სარადიოლოკაციო სისტემის მეშვეობით, უნდა შეინარჩუნოს ბოლოს დასახული სიჩქარე და ეშელონი ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე, თუ ის მეტია, 7 წუთის განმავლობაში ამ პუნქტის „ბ.ბ.ა“; „ბ.ბ.ბ“ და „ბ.ბ.გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული შემთხვევიდან, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი დადგა უფრო გვიან, რის შემდეგაც სხ ახორციელებს ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამისად:

ბ.ბ.ა) ბოლოს დასახული ეშელონის ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის მიღწევიდან; ან

ბ.ბ.ბ) მიმღებ-მოპასუხის კოდ 7600-ზე დაყენებიდან ან „ჰაერი-მიწა“ კავშირის დაკარგვის შესახებ მონაცემების გადასაცემად ADS-B მოწყობილობის გადამცემის დაყენებიდან; ან

ბ.ბ.გ) მას შემდეგ, რაც სხ-ის ეკიპაჟმა ვერ შეძლო საკუთარი ადგილმდებარეობის გადაცემა სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში;

ბ.გ) სარადიოლოკაციო დამიზნებისას ან სამეთვალყურეო პუნქტის მითითებისას განეხორციელებინა წანაცვლება ზონალური ნაოსნობის სისტემის გამოყენებით დაწესებული შეზღუდვების გარეშე, ფრენა განახორციელოს ყველაზე სწორი შესაძლო ტრაექტორიით, რათა მომდევნო ძირითად წერტილამდე დაიკავოს ფრენის მიმდინარე გეგმით გათვალისწინებული მარშრუტი. ამასთან, გასათვალისწინებელია ფრენის გამოსაყენებელი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ბ.დ) უნდა გააგრძელოს ფრენა მარშრუტზე, ფრენის მიმდინარე გეგმის შესაბამისად მითითებულ სათანადო სააერონაოსნო საშუალებამდე ან დანიშნულების აეროდრომის საკონტროლო წერტილამდე და იმ შემთხვევაში, როცა საჭიროა წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტის ბ.ე) ქვეპუნქტის მოთხოვნების დაცვა, დაშვების დაწყებამდე განახორციელოს ფრენა მოცდის რეჟიმში ამ საშუალების ან საკონტროლო წერტილის თავზე;



ბ.ე) უნდა დაიწყოს დაშვება წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტის ბ.დ) ქვეპუნქტში მითითებული სააერნაოსნო საშუალებიდან ან საკონტროლო წერტილიდან დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ დროს, რომელიც მიღებული და დადასტურებულია ბოლო კავშირის დროს ან, შემდგომისდაგვარად, რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან; ან იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის მიღებული და არც დადასტურებული დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო – დაიწყოს დაშვება ფრენის მიმდინარე გეგმით მითითებულ მიფრენის გაანგარიშებულ დროს ან რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან;

ბ.ვ) უნდა განახორციელოს ფრენა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ჩვეული პროცედურით, რომელიც გათვალისწინებულია დადგენილი სააერნაოსნო საშუალებების ან საკონტროლო წერტილისთვის;

ბ.ზ) შემდგომისდაგვარად, უნდა განახორციელოს დაფრენა, მიფრენის გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის განმავლობაში, როგორც ეს მოცემულია წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტის ბ.ე) ქვეპუნქტში ან დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროს, რომელიც დადასტურებულია ბოლო შეტყობინებით, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი დგება უფრო გვიან.

შენიშვნა: მასში აღწერილი მეტეოროლოგიური პირობების შესაბამისად, ამ მუხლის მე-4 პუნქტის ა) ქვეპუნქტი შეეხება ყველა კონტროლირებად ფრენას, მაშინ როდესაც ბ) ქვეპუნქტი შეეხება მხოლოდ სფწ-ით მიმდინარე ფრენებს.

5. ემელონირებასთან დაკავშირებული მოქმედებები, ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, უნდა შეწყდეს, თუ:

ა) დადგენილია, რომ სხ მიმართავს ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებულისგან განსხვავებულ ქმედებებს; ან

ბ) სამეთვალყურეო პუნქტები ელექტრონული ან სხვა საშუალებით ადგენენ, რომ შეიძლება მიღებული იყოს ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებულისგან განსხვავებული ზომები, ფრენის უსაფრთხოებისთვის ზიანის მიყენების გარეშე; ან

გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომ სხ-მა განახორციელა დაფრენა.

6. როგორც კი ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, არსებულ სიხშირეებზე, რომლებსაც სავარაუდოდ უსმენს სხ-ები, მათ შორის, არსებულ რადიო და სააერნაოსნო საშუალებების ან დასაფრენად შესვლის საშუალებების სამეტყველო კავშირის სიხშირეებზე, ამ სხ-ებისთვის უნდა განხორციელდეს სათანადო ინფორმაციის ბრმად გადაცემა, სადაც მიეთითება სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მიღებული ზომები ან მითითებები, რომლებიც გამართლებულია ნებისმიერ ავარიულ ვითარებაში. უნდა გადაიცეს ასევე ინფორმაცია, რომელიც შეეხება:

ა) მეტეოროლოგიურ პირობებს, რომლებიც ხელსაყრელია ღრუბლების გარღვევის წესის გამოსაყენებლად იმ რაიონებში, სადაც შესაძლებელია ინტენსიური მოძრაობის არიდება;

ბ) მეტეოროლოგიურ პირობებს შესაფერისი აეროდრომების რაიონში.

7. სათანადო ინფორმაცია უნდა გადაეცეს სხვა სხ-ებს, რომლებიც იმყოფებიან იმ სხ-ის მოსალოდნელი ადგილმდებარეობის სიახლოვეს, რომელთან კავშირიც დარღვეულია.

8. როგორც კი ცნობილი ხდება სხ-სთან, რომელიც ფრენას ახორციელებს სმმ-ის რომელიმე პუნქტის პასუხისმგებლობის რაიონში, რადიოკავშირის მტყუნების შესახებ, აღნიშნული სმმ-ის პუნქტი რადიოკავშირის მტყუნების შესახებ აცნობებს ფრენის მარშრუტზე არსებულ ყველა შესაბამის სმმ-ის პუნქტს. რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი, რომლის რაიონშიც განთავსებულია დანიშნულების აეროდრომი, მიმართავს ზომებს, რათა მიიღოს ინფორმაცია სათადარიგო აეროდრომ(ებ)ის შესახებ და სხვა აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც მითითებულია ფრენის წარდგენილ გეგმაში.

9. თუ ვითარება მიუთითებს, რომ კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი სხ, რომელთან კავშირიც დარღვეულია, შეიძლება გაფრინდეს ფრენის გეგმით მითითებულ სათადარიგო აეროდრომზე, მაშინ სამეთვალყურეო პუნქტს, რომელიც ემსახურება აღნიშნულ სათადარიგო აეროდრომს და სხვა ნებისმიერ სამეთვალყურეო პუნქტებს, რომლებიც შეიძლება ჩართულნი იყვნენ აღნიშნულ პროცესში



ფრენის მარშრუტის შესაძლო შეცვლის მიზეზით, უნდა ეცნობოთ კავშირის მტყუნების ვითარებაზე და ეთხოვოთ კავშირი დაამყარონ ამ სხ-სთან იმ დროს, როდესაც სხ შესაძლებელია იმყოფებოდეს კავშირის შესაბამისი საშუალებების მოქმედების არეში. ასეთ ზომებს უნდა მიმართონ განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ექსპლუატანტთან ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელთან შეთანხმებით, სხ-ს ბრმად გადაეცა სათადარიგო აეროდრომზე გაფრენის ნებართვა, ან იმ შემთხვევაში, როდესაც სავარაუდო დაფრენის აეროდრომზე მეტეოროლოგიური პირობები იმგვარია, რომ მოსალოდნელია მარშრუტის ცვლილება და ერთ-ერთ სათადარიგო აეროდრომზე გაფრენა.

10. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ზე კავშირის მტყუნების შემდეგ, სამეთვალყურეო პუნქტს ეცნობება კავშირის აღდგენის ან სხ-ის მიერ დაფრენის განხორციელების შესახებ, აღნიშნულმა პუნქტმა ინფორმაცია უნდა მიაწოდოს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების იმ პუნქტს, რომლის რაიონშიც სხ-მა დაკარგა კავშირი, ასევე მარშრუტზე ფრენის სხვა დაინტერესებულ სმმ-ის პუნქტებს და თუ სხ აგრძელებს ფრენას, წარუდგინოს ცნობები მისი ფრენის შესახებ.

11. თუ სხ არ გადის კავშირზე 30 წუთის განმავლობაში, მას შემდეგ დადგა, რაც:

- ა) პილოტის მიერ წარდგენილი მიფრენის გაანგარიშებული დრო;
- ბ) რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გამოთვლილი მიფრენის გაანგარიშებული დრო; ან
- გ) ბოლო შეტყობინებაში დადასტურებული დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო,

იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი დადგა უფრო გვიან, შესაბამისი ინფორმაცია სხ-ის შესახებ უნდა გადაეცეს სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, ასევე ნებისმიერი დაინტერესებული სხ-ის მეთაურს და მათი სურვილის შესაბამისად, უნდა განახლდეს საჰაერო მოძრაობის ჩვეული მართვა. ფრენის ჩვეულ შესრულებაზე გადასვლის გადაწყვეტილებაზე ან სხვა ქმედებების მიღებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, ასევე სხ-ის მეთაურს.

მუხლი 88. საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემთა წყაროს მახასიათებლების გაუარესება

სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემთა წყაროს მახასიათებლების გაუარესებით გამოწვეული შედეგების შემცირების მიზნით, (გლობალური სააერონავიგაციო სისტემისთვის (GNSS) გამოყენებული დიფერენციული კორექტირების სათანამგზავრო სისტემის (SBAS) მტყუნების ან სხვა შემთხვევაში), საწარმო ვალდებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში განსაზღვროს საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო პროცედურები, რომლებიც სავალდებულოა შესასრულებლად სამეთვალყურეო პუნქტების მიერ მონაცემთა ხარისხის გაუარესების შემთხვევაში.

მუხლი 89. ავარიული დაშვება

მას შემდეგ, რაც დადგინდება, რომ სხ ახორციელებს ავარიულ დაშვებას, მეთვალყურის მიერ დაუყოვნებლივ უნდა იქნეს მიღებული შემდეგი ზომები:

- ა) ავარიული სარადიომალწიფებლო შეტყობინების გადაცემა;
- ბ) სხ-ებისთვის, რომლებსაც შეეხებათ აღნიშნული დაშვება, ინფორმაციის და/ან მითითებების გადაცემა საჰაერო მოძრაობის შესახებ;
- გ) შეტყობინების გადაცემა ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის და ფრენის შესრულების არეში სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ; და
- დ) სმმ-ის სხვა პუნქტების ინფორმირება, რომლებსაც შესაძლოა შეეხოს აღნიშნული დაშვება.

მუხლი 90. ემელონირება ავარიული ვითარების დროს

საწარმო ვალდებულია დანერგოს პროცედურები საავარიო ემელონირებასთან დაკავშირებით, შემდეგის გათვალისწინებით:

- ა) იმ შემთხვევაში, როდესაც ავარიულ ვითარებაში შეუძლებელია ჰორიზონტალური ემელონირების გამოსაყენებელი ინტერვალის შენარჩუნება, შეიძლება იმ საავარიო ემელონირების გამოყენება,



რომელიც შეესაბამება გამოსაყენებელი ვერტიკალური ემელონირების მინიმუმის ნახევარს ანუ 150 მ-ს (500 ფუტი) სხ-ებს შორის იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც ვერტიკალური ემელონირების მინიმუმი 300 მ-ის (1000 ფუტის) ტოლია, და 300 მ-ს (1000 ფუტი) სხ-ებს შორის იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც ვერტიკალური ემელონირების მინიმუმი 600 მ-ია (2000 ფუტი);

ბ) საავარიო ემელონირების გამოყენებისას, შესაბამის საფრენოსნო ეკიპაჟებს უნდა ეცნობოთ აღნიშნულის და ფაქტობრივად გამოსაყენებელი მინიმუმის შესახებ. გარდა ამისა, ყველა შესაბამის საფრენოსნო ეკიპაჟს უნდა წარედგინოს ინფორმაცია საჰაერო მოძრაობის შესახებ.

მუხლი 91. ავარიული ვითარება ბორტზე საწვავის მარაგთან დაკავშირებით და საწვავის მინიმალური მარაგი

როდესაც პილოტი აკეთებს შეტყობინებას ბორტზე საწვავის მინიმალური მარაგის შესახებ, მეთვალყურემ რაც შეიძლება სწრაფად უნდა აცნობოს პილოტს ნებისმიერი მოსალოდნელი შეფერხების ან მისი არარსებობის შესახებ.

შენიშვნა 1: შეტყობინებით „MINIMUM FUEL“ (საწვავის მინიმალური მარაგი), საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო სამსახურს ეძლევა ინფორმაცია, რომ გამოსაყენებლად დაგეგმილი ყველა აეროდრომი გამოირიცხა, გარდა დასაფრენად დასახული კონკრეტული აეროდრომისა. გაცემულ ნებართვაში ცვლილებამ შესაძლოა გამოიწვიოს დაფრენა საწვავის გათვლილ მინიმალურზე ნაკლები ოდენობით. აღნიშნული ვითარება არ წარმოადგენს საავარიო მდგომარეობას, მაგრამ არის მანიშნებელი იმისა, რომ შეყოვნებისას შეიძლება დადგეს ავარიული მდგომარეობა.

შენიშვნა 2: ბორტზე საწვავის მარაგთან დაკავშირებით ავარიულ ვითარებაში მყოფი ან საწვავის მინიმალური მარაგის მქონე სხ-სთან დაკავშირებით, სმმ-ის გადამცემ და მიმღებ პუნქტებს შორის კოორდინაციის წესები მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc.4444 „საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების სახელმძღვანელო“-ს 10.2.5 პუნქტში.

შენიშვნა 3: ფრაზა MAYDAY FUEL გადმოსცემს გასაჭირის მდგომარეობის ხასიათს, ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის 5.3.2.1.1b) 3 პუნქტის შესაბამისად.

მუხლი 92. საჰაერო ხომალდზე მრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმღებ-მოპასუხის მტყუნებას ადგილი აქვს სხ-ის გაფრენის შემდეგ, რომელიც ახორციელებს ან აპირებს ფრენას არეში, სადაც სავალდებულოა სხ-ზე კონკრეტული შესაძლებლობების გამართული მიმღებ-მოპასუხის არსებობა, სმმ-ის პუნქტის მიერ მიღებული უნდა იქნეს ზომები აღნიშნული სხ-ის ფრენის გაგრძელების მიზნით, დაფრენის პირველ დაგეგმილ აეროდრომამდე, ფრენის გეგმის შესაბამისად. გარკვეულ ვითარებაში შეიძლება შეუძლებელი იყოს აეროდრომის არეში ან მარშრუტებზე ფრენის გაგრძელება, კერძოდ, როდესაც მიმღებ-მოპასუხის მტყუნებას ადგილი აქვს მალევე, აფრენის შემდეგ. ასეთ შემთხვევებში, შეიძლება საჭირო გახდეს სხ-ის დაბრუნება გაფრენის აეროდრომზე ან დაფრენა უახლოეს გამოსადეგ აეროდრომზე.

2. თუ მიმღებ-მოპასუხის მტყუნების ფაქტი სხ-ის გაფრენამდე გამოვლინდა აეროდრომზე, სადაც შეუძლებელია მისი შეკეთება, მაშინ შესაბამის სხ-ს უფლება ეძლევა განაგრძოს ფრენა ყველაზე პირდაპირი შესაძლო მარშრუტით უახლოეს გამოსადეგ აეროდრომამდე, სადაც შესაძლებელი იქნება მიმღებ-მოპასუხის შეკეთება. ასეთი სხ-ისთვის აფრენის ნებართვის გაცემისას, სმმ-ის პუნქტმა უნდა გაითვალისწინოს არსებული და პროგნოზირებული საჰაერო ვითარება და საჭიროებისას შეცვალოს გაფრენის დრო, ფრენის დაგეგმილი ემელონი ან მარშრუტი. ცვლილებები შესაძლოა საჭირო გახდეს ფრენის მსვლელობისასაც.

თავი XIII

საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

მუხლი 93. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

1. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ყველა სხ, რომლის ფრენაზე შესაძლოა გავლენა იქონიოს აღნიშნულმა ინფორმაციამ და რომელიც:

ა) უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით; ან

ბ) მის შესახებ ცნობილია სმმ-ის პუნქტისთვის.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის პუნქტის მიერ ერთდროულად უზრუნველყოფილია როგორც საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, ისე საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება,



მაშინ ყოველთვის, როდესაც არსებობს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების საჭიროება, აღნიშნულ მომსახურებას ენიჭება პრიორიტეტი.

შენიშვნა: გარკვეულ ვითარებაში დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, აფრენის ან სიმაღლის აღების განხორციელებისას, სხ-ები შეიძლება დაუყოვნებლივ საჭიროებდნენ მნიშვნელოვან ინფორმაციას, რომელიც განსხვავდება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით უზრუნველყოფილი ინფორმაციისგან.

მუხლი 94. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების უზრუნველყოფა

საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემდეგნაირად:

- ა) საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში: საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტის მიერ, თუ ასეთი მომსახურების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა არ აკისრია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტს, რომელსაც გააჩნია სათანადო საშუალებები მსგავსი ფუნქციების განსახორციელებლად;
- ბ) კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებში და კონტროლირებად აეროდრომებზე: საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.

მუხლი 95. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების საზღვრები

1. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება მოიცავს შესაბამისი ინფორმაციით უზრუნველყოფას:

- ა) ინფორმაცია SIGMET და AIRMET;
- ბ) ინფორმაცია ამოფრქვევის წინმსწრები ვულკანური მოქმედების, ვულკანის ამოფრქვევის, ასევე ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ;
- გ) ინფორმაცია ატმოსფეროში რადიაქტიური ან ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების გაფრქვევის შესახებ;
- დ) ინფორმაცია სანავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მზადყოფნის ცვლილებებზე;
- ე) ინფორმაცია აეროდრომების და მათთან დაკავშირებული საშუალებების მდგომარეობის ცვლილებაზე, მათ შორის ინფორმაცია აეროდრომის სამიმოსვლო არის მდგომარეობის შესახებ, როდესაც იგი დაფარულია თოვლით, ყინულით ან წყლის მნიშვნელოვანი ფენით;
- ვ) ინფორმაცია უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ; ან
- ზ) ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, რომელმაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ფრენის უსაფრთხოებაზე.

2. გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული ინფორმაციისა, საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება დამატებით მოიცავს ფრენების უზრუნველყოფას შემდეგი ინფორმაციით:

- ა) შეტყობინებული ან პროგნოზირებული ამინდის პირობები გაფრენის, დანიშნულების და სათადარიგო აეროდრომებზე;
- ბ) ინფორმაცია შეჯახების საფრთხის შესახებ იმ სხ-ებისთვის, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ C, D, E, F და G კლასის საჰაერო სივრცეში; ან
- გ) პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში და პილოტის მოთხოვნით, წყლის ზედაპირის თავზე ფრენების განსახორციელებლად უნდა წარედგინოს ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია, მაგალითად, აღნიშნულ რაიონში წყალზედა ხომალდების ამოსაცნობი ინდექსი, ადგილმდებარეობის, მიმართულების გეოგრაფიული ხაზის, სიჩქარის და ა.შ. შესახებ.

შენიშვნა: ამ მუხლის მე-2 პუნქტის ბ) ქვეპუნქტით მითითებული ინფორმაცია, რომელიც შეეხება მხოლოდ ცნობილ სხ-ებს და რომელთა ყოფნამ შესაძლოა შეჯახების საფრთხე შეუქმნას ინფორმირებულ სხ-ებს, ზოგჯერ იქნება არასრული და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს არ შეუძლიათ პასუხისმგებლობა აიღონ მის მუდმივ გამოცემაზე ან სიზუსტეზე.



3. იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია შეჯახების საფრთხის შესახებ ამ მუხლის მე-2 პუნქტის ბ) ქვეპუნქტის შესაბამისად წარდგენილი ინფორმაციის დამატება ან დროებით შეწყვეტილია საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, გარკვეულ საჰაერო სივრცეში შეიძლება გამოყენებული იყოს სხ-ების მიერ სარადიომაუწყებლო გადაცემები მოძრაობის შესახებ.

4. სმმ-ის პუნქტმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა გადასცეს სხ-დან მიღებული სპეციალური შეტყობინება სხვა შესაბამის სხ-ებს, შესაბამის მეტეოროლოგიურ სამსახურს და სმმ-ის სხვა შესაბამის პუნქტს. სხ-ებისთვის გადაცემები უნდა გაგრძელდეს დროის იმ პერიოდით, რომელიც განისაზღვრება მეტეოროლოგიურ სამსახურსა და საწარმოს შორის მიღწეული შეთანხმებით.

5. გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული ინფორმაციისა, ვფწ-ით მფრენი სხ-ების საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება მოიცავს არსებულ ინფორმაციას ნაკადების მოძრაობაზე და ამინდის შესახებ ინფორმაციას ფრენის მარშრუტზე, სადაც ვფწ-ით ფრენა შესაძლოა შეუძლებელი აღმოჩნდეს.

6. სხ-ისთვის გადაცემული SIGMET ინფორმაცია შეეხება მარშრუტის იმ მონაკვეთს, რომელიც მოიცავს სხ-ის წინ 2-საათიანი ფრენის მანძილს.

7. აეროდრომის შესახებ კორექტირებული პროგნოზი სხ-ს უნდა გადაეცეს დანიშნულების აეროდრომამდე 60 წუთის განმავლობაში, თუ ინფორმაცია მიწოდებული არ იყო სხვა წყაროდან.

მუხლი 96. პასუხისმგებლობის გადაცემა საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების უზრუნველყოფაზე

საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა უნდა გადაეცეს საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის სმმ-ის პუნქტის მიერ მოსაზღვრე საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის სმმ-ის პუნქტს, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საერთო საზღვრის გადაკვეთისას. იმ შემთხვევაში, როცა საჭიროა კოორდინაციის განხორციელება წინამდებარე წესის შესაბამისად, მაგრამ არ არსებობს კავშირის სათანადო საშუალებები, სმმ-ის პირველმა პუნქტმა პრაქტიკული შესაძლებლობის შესაბამისად უნდა უზრუნველყოს სხ-ის საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება მანამ, სანამ აღნიშნული სხ არ დაამყარებს ორმხრივ კავშირს სმმ-ის შესაბამის პუნქტთან საფრენოსნო ინფორმაციის იმ რაიონში, სადაც იგი შედის.

მუხლი 97. ინფორმაციის გადაცემის საშუალებები

1. სხ-ს ინფორმაცია უნდა გადაეცეს საწარმოს მიერ განსაზღვრული შემდეგი ერთი ან რამდენიმე საშუალებით:

ა) სმმ-ის პუნქტის მიერ, სხ-ისთვის ინფორმაციის გადაცემა მიღების სავალდებულო დადასტურებით (ინფორმაციის გადაცემის ოპტიმალური საშუალება/მეთოდი) ან

ბ) საერთო გამოძახება, ყველა შესაბამისი სხ-ისადმი მიღების დადასტურების გარეშე გადაცემები; ან

გ) სარადიომაუწყებლო გადაცემები; ან

დ) მონაცემთა გადაცემის ხაზები.

2. საერთო გამოძახება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია რამდენიმე სხ-ს დაუყოვნებლივ გადაეცეს მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, მაგალითად სახიფათო მოვლენების მოულოდნელ წარმოშობაზე, გამოსაყენებელი ადზ-ს ცვლილებაზე ან დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ძირითადი საშუალებების მტყუნებაზე.

მუხლი 98. ინფორმაციის გადაცემა

1. შესაბამისი SIGMET და AIRMET ინფორმაცია, ასევე სპეციალური შეტყობინება საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც არ გამოიყენება SIGMET ინფორმაციის მოსამზადებლად, სხ-ებს უნდა გადაეცეს რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებების საფუძველზე. სპეციალური შეტყობინება საჰაერო ხომალდიდან სხ-ებს უნდა გადაეცეს 60 წუთის განმავლობაში მათი გამოცემიდან.

2. სპეციალური შეტყობინება საჰაერო ხომალდიდან, SIGMET და AIRMET ინფორმაცია, რომელიც გადაეცემა სხ-ებს სახმელეთო სამსახურების მიერ, უნდა მოიცავდეს მარშრუტის ნაწილს სხ-ის ფრენის მიმართულებით, საფრენოსნო დროის 1 სთ-ის ფარგლებში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც



რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე დადგენილია დროის სხვა პერიოდი.

3. ინფორმაცია ამოფრქვევის წინმსწრები ვულკანური მოქმედების, ვულკანის ამოფრქვევის, ასევე ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ (ღრუბლების ადგილმდებარეობა და ფრენის ეშელონები, რომელსაც ის შეეხება) სხ-ებს უნდა გადაეცეს რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე.

4. სხ-ებს უნდა გადაეცეს ინფორმაცია ატმოსფეროში რადიაქტიური ან ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების გაფრქვევის შესახებ, რამაც შეიძლება გავლენა იქონიოს სმმ-ის პასუხისმგებლობის არეში არსებულ საჰაერო სივრცეზე.

5. განსაკუთრებული ცნობები კოდურ ფორმატში „SPECI“ და კორექტირებული აეროდრომის პროგნოზები უნდა გადაეცეს მოთხოვნისას, რომელსაც უნდა დაემატოს:

ა) სმმ-ის პუნქტის მიერ შერჩეული განსაკუთრებული ცნობების და კორექტირებული აეროდრომის პროგნოზის პირდაპირი გადაცემა, ფრენის გეგმაში მითითებული გაფრენის, დანიშნულების და სათადარიგო აეროდრომებისთვის; ან

ბ) საერთო გამოძახება შესაბამის სიხშირეებზე, შესაბამისი სხ-ებისთვის უპასუხოდ დატოვებული განსაკუთრებული ცნობების და კორექტირებული აეროდრომის პროგნოზის გადასაცემად; ან

გ) აეროდრომზე მიმდინარე რეგულარული მეტეოროლოგიური ცნობებიდან აეროდრომის პროგნოზის უწყვეტი ან დროის მცირე შუალედებით განმეორებადი გადაცემა რადიომალწყობლობის ან მონაცემთა გადაცემის ხაზების მეშვეობით, იმ რაიონებთან მიმართებით, რომლებიც დადგენილია რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებებით და სადაც ეს აუცილებელია მოძრაობის დიდი ინტენსივობიდან გამომდინარე.

6. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამისი პუნქტების მიერ სხ-სთვის აეროდრომის კორექტირებული პროგნოზის გადაცემა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ ფრენის იმ ეტაპზე, როდესაც სხ იმყოფება დანიშნულების აეროდრომიდან ფრენის განსაზღვრული დროის ფარგლებში. ამასთან, ეს დრო უნდა განისაზღვროს რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე.

7. სხ-ებს უნდა გადაეცეს შესაბამისი ინფორმაცია მძიმე და საშუალო უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ.

8. შესაბამის რაიონულ სამეთვალყურეო ან საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტებს გააჩნიათ შემდეგი ინფორმაცია აეროდრომების შესახებ, რომლებიც დადგენილია რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე და ამ ინფორმაციას მოთხოვნისას გადასცემენ ზებგერით საჰაერო ხომალდებს, საკრეისერო რეჟიმში დამუხრუჭების დაწყებამდე / დაშვების შემდეგ:

9. სიჩქარის შენელების / დაშვების დაწყებამდე:

ა) მიმდინარე მეტეოროლოგიური ცნობები და პროგნოზები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც რადიოტალღების ცუდი გავრცელების პირობებში გართულებულია კავშირი. გადასაცემი ინფორმაცია შეიძლება შემოიფარგლოს მხოლოდ შემდეგი ელემენტებით:

ა.ა) მიწისპირა ქარის საშუალო მნიშვნელობა და სიჩქარე (მათ შორის შემოქროლვა);

ა.ბ) ხილვადობა ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;

ა.გ) ღრუბლების რაოდენობა და ქვედა საზღვრის სიმაღლე;

ა.დ) სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაცია;

ა.ე) ინფორმაცია მოსალოდნელ ცვლილებებზე, თუ მიზანშეწონილია;

ბ) საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ინფორმაცია გამოსაყენებელ ადზ-სთან დაკავშირებული საშუალებების, მათ შორის დასაფრენად ზუსტი შესვლის საშუალებების



მდგომარეობის შესახებ, როდესაც შეუძლებელია მოცემული ადზ-სთვის გამოქვეყნებული დაბალი კატეგორიით დასაფრენად შესვლის პროცედურების გამოყენება;

გ) სათანადო ინფორმაცია ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ, რათა შესაძლებელი იყოს აღნიშნულ ადზ-ზე დამუხრუჭების ეფექტურობის შეფასება.

მუხლი 99. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

1. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებაში შემავალი რადიოსანავიგაციო მომსახურების და აეროდრომების შესახებ მეტეოროლოგიური და ოპერატიული ინფორმაციის წარდგენა უნდა განხორციელდეს გაერთიანებული ფორმით.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც გაერთიანებულ ოპერატიულ საფრენოსნო ინფორმაციას უნდა გადაეცეს სხ-ს, მისი გადაცემა უნდა განხორციელდეს მითითებული კონტენტით/შინაარსით, და თუ მითითებულია, შესაბამისი თანმიმდევრობით, ფრენის სხვადასხვა ეტაპისთვის.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება უზრუნველყოფილია სარადიომაუწყებლო გადაცემებით, იგი უნდა შედგებოდეს შეტყობინებებისგან, რომლებიც მოიცავს გაერთიანებულ ინფორმაციას ცალკეულ საექსპლუატაციო და მეტეოროლოგიურ ელემენტებზე, ფრენის სხვადასხვა ეტაპებისთვის. აღნიშნული რადიომაუწყებლობა უნდა განხორციელდეს სამი ძირითადი სახით: მაღალ სიხშირეზე (HF), მეტად მაღალ სიხშირეზე (VHF) და აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურების სიხშირეზე.

4. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას (OFIS), პილოტის მოთხოვნით, სმმ-ის პუნქტი ვალდებულია გადასცეს შესაბამისი ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (OFIS) შეტყობინება.

მუხლი 100. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობა

1. საწარმო ვალდებულია ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, უზრუნველყოს მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობა იმ შემთხვევაში, თუ რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით დადგენილია მისი საჭიროება.

2. როდესაც უზრუნველყოფილია მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობა, საწარმო ვალდებულია დააკმაყოფილოს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ინფორმაცია უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნებს და, აგრეთვე, რეგიონულ სააერნოსნო შეთანხმებას;

ბ) აეროდრომები, რომელთა მიმართ აუცილებელია ცნობებისა და პროგნოზების გადაცემა, განსაზღვრული უნდა იყოს რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით;

გ) რადიომაუწყებლობაში მონაწილე სადგურების მუშაობის თანმიმდევრობა შესაბამისობაში უნდა იყოს რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით განსაზღვრულ თანმიმდევრობასთან;

დ) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების დროს (OFIS) მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობისას, სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობა არ უნდა აღემატებოდეს აღნიშნული მიზნებისთვის რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით დადგენილ ხანგრძლივობას. ამასთან, ყურადღება უნდა გამახვილდეს, რათა გადაცემების სიჩქარემ არ გამოიწვიოს მიღების ხარისხის გაუარესება;

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია ადამიანის შესაძლებლობების შესახებ მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9683-„ადამიანური ფაქტორების სწავლების სახელმძღვანელო“.

ე) აეროდრომის შესახებ ყოველ შეტყობინებაში უნდა მიეთითოს იმ აეროდრომის დასახელება, რომელსაც მიეკუთვნება ინფორმაცია;

ვ) იმ შემთხვევაში, როდესაც რადიომაუწყებლობის დროისთვის ინფორმაცია არ არის მიღებული, უნდა გადაიცეს უკანასკნელი არსებული ინფორმაცია, მისი დაკვირვების დროის მითითებით;



ზ) მთლიანი შეტყობინების სარადიომაუწყებლო გადაცემა, შესაძლებლობისას, უნდა განმეორდეს დარჩენილ დროში, რომელიც გამოყოფილია აღნიშნული რადიომაუწყებლობის სადგურისთვის;

თ) რადიომაუწყებლობით გადასაცემი ინფორმაცია უნდა განახლდეს დაუყოვნებლივ, არსებითი ცვლილების შემთხვევაში; და

ი) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების შეტყობინება უნდა მომზადდეს და გავრცელდეს შესაბამისი საწარმოს მიერ.

3. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების გადაცემები, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისთვის განსაზღვრული აეროდრომებისთვის, უნდა წარიმართოს ინგლისურ ენაზე.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობის გადაცემები წარმოებს რამდენიმე ენაზე, ყოველი ენისთვის უნდა გამოიყოს ცალკე არხი.

5. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობის შეტყობინებები უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანმიმდევრობით ან რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმებებით განსაზღვრული თანმიმდევრობით:

ა) ინფორმაცია მარშრუტზე ამინდის შესახებ: მარშრუტზე ამინდის განსაკუთრებული მოვლენების შესახებ ინფორმაცია უნდა გადაიცეს SIGMET-ის ფორმატით, ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების მიხედვით;

ბ) ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ, მათ შორის:

ბ.ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ.ბ) დაკვირვების დრო;

ბ.გ) მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

ბ.დ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე; თუ მიზანშეწონილია, ქარის მაქსიმალური სიჩქარე;

ბ.ე) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;

ბ.ვ) მიმდინარე ამინდი;

ბ.ზ) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის-გროვა ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში, ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები; და

ბ.თ) აეროდრომის პროგნოზი.

შენიშვნა: *ბ.ე), *ბ.ვ) და *ბ.ზ) ქვეპუნქტებში მითითებული ელემენტები იცვლება ტერმინით CAVOK, იმ შემთხვევაში, თუ აკმაყოფილებს ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების 74-ე მუხლის მოთხოვნებს.

მუხლი 101. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას მეტად მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობა

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს მეტად მაღალ სიხშირეზე რადიომაუწყებლობა ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, იმ შემთხვევაში, თუ რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმებებით დადგენილია მათი საჭიროება.



2. სააერონავიგაციო მომსახურების და აეროდრომების შესახებ მეტეოროლოგიური და ოპერატიული ინფორმაცია, რომელსაც მოიცავს საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, შეძლებისდაგვარად უნდა წარედგინოს საექსპლუატაციო თვალსაზრისით გაერთიანებული ფორმით.

3. პილოტის მოთხოვნით, სმმ-ის პუნქტი გადასცემს მოცემულ შემთხვევაში გამოსაყენებელ ოპერატიულ საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (OFIS) შეტყობინებებს.

4. ყოველთვის, როდესაც უზრუნველყოფილია მსგავსი სარადიომალაქობით გადაცემები:

ა) აეროდრომები, რომელთა მიმართ აუცილებელია ცნობებისა და პროგნოზების გადაცემა, განსაზღვრული უნდა იყოს რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმებებით;

ბ) აეროდრომის შესახებ ყოველ შეტყობინებაში უნდა მიეთითოს იმ აეროდრომის დასახელება, რომელსაც მიეკუთვნება ინფორმაცია;

გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც რადიომალაქობის დროისთვის ინფორმაცია არ არის მიღებული, უნდა გადაიცეს უკანასკნელი არსებული ინფორმაცია, მისი დაკვირვების დროის მითითებით;

დ) სარადიომალაქობით გადაცემები უნდა წარიმართოს უწყვეტად და განმეორებით;

ე) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, VHF-სარადიომალაქობით გადაცემებში გასათვალისწინებელია ადამიანის შესაძლებლობები. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სარადიომალაქობით გადაცემების ხანგრძლივობამ არ უნდა გადააჭარბოს 5 წუთს. ამასთან, ყურადღება უნდა გამახვილდეს, რათა გადაცემების სიჩქარემ არ გამოიწვიოს მიღების ხარისხის გაუარესება.

შენიშვნა: ადამიანის შესაძლებლობებთან დაკავშირებული დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9683-„ადამიანური ფაქტორების სწავლების სახელმძღვანელო“.

ვ) რადიომალაქობა უნდა განახლდეს რეგულარულად, რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმებების შესაბამისად. გარდა ამისა, საჭიროა მისი დაუყოვნებლივ განახლება არსებითი ცვლილების შემთხვევაში; და

ზ) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების VHF-შეტყობინება უნდა მომზადდეს და გავრცელდეს საწარმო(ებ)ის მიერ.

5. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების VHF-შეტყობინება, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისთვის განსაზღვრული აეროდრომებისთვის, უნდა წარიმართოს ინგლისურ ენაზე.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების VHF-სარადიომალაქობით გადაცემები წარმოებს რამდენიმე ენაზე, ყოველი ენისთვის უნდა გამოიყოს ცალკე არხი.

7. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, VHF-სარადიომალაქობით გადაცემების შეტყობინებები უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანმიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) დაკვირვების დრო;

გ) დასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ;

დ) განსაკუთრებული პირობები ადზ-ს ზედაპირზე და, თუ მიზანშეწონილია, დამუხრუჭების მახასიათებელი;

ე) სააერონავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილება, თუ მიზანშეწონილია;

ვ) მოცდის არეში დაყოვნება, თუ მიზანშეწონილია;



- ზ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე; თუ მიზანშეწონილია, ქარის მაქსიმალური სიჩქარე;
- თ) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;
- ი) მიმდინარე ამინდი;
- კ) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; გროვა-საწვიმარი ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობისას – ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;
- ლ) ჰაერის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);
- მ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);
- ნ) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად ზღვის დონემდე დაყვანილი წნევის მიხედვით (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);
- ო) დამატებითი ინფორმაცია ამინდის ბოლო მოვლენების შესახებ, რომლებიც გავლენას ახდენს ფრენებზე, და აუცილებლობისას, ქარის წანაცვლების შესახებ;
- პ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, არსებობის შემთხვევაში; და
- ჟ) მიმდინარე SIGMET-შეტყობინებები.

შენიშვნა: თ), ი) და კ) ქვეპუნქტებში მითითებული ელემენტები იცვლება ტერმინით CAVOK, თუ აკმაყოფილებს ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების 74-ე მუხლის მოთხოვნებს.

მუხლი 102. აეროდრომის რაიონში ხმოვანი ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურება

1. სმმ-ის ორმხრივი „ჰაერი-მიწა“ კავშირის VHF-არხების დატვირთვის შემცირების მიზნით, საწარმო უფლებამოსილია აეროდრომის რაიონში უზრუნველყოს ხმოვანი ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურება (სამეტყველო-ATIS), რომელიც უნდა მოიცავდეს:

- ა) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, მომფრენი სხ-ებისთვის; ან
- ბ) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, გამფრენი სხ-ებისთვის; ან
- გ) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის; ან
- დ) ორ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, შესაბამისად მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის იმ აეროდრომებზე, სადაც სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობა მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის საკმაოდ დიდია.

2. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამეტყველო-ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემებისთვის გამოყენებული უნდა იყოს VHF-დიაპაზონის დისკრეტული სიხშირე. თუ შეუძლებელია დისკრეტული სიხშირის გამოყენება, გადაცემები დასაშვებია განხორციელდეს აეროდრომის რაიონში ყველაზე შესაფერისი სააერნაოსნო საშუალებ(ებ)ის სამეტყველო არხ(ებ)ით, სასურველია VOR-ის არხით, იმ პირობით, რომ მას გააჩნია მოქმედების საკმარისი არე და უზრუნველყოფს სიგნალის მიღების საჭირო ხარისხს და ამავე სანავიგაციო საშუალების აღნიშვნა მონაცვლეობს აღნიშნულ გადაცემასთან ისე, რომ ეს უკანასკნელი არ გადაიტვირთოს.

3. სამეტყველო-ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემები არ უნდა წარმოებდეს სახელსაწყო დაფრენის სისტემის სამეტყველო არხით.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც სამეტყველო-ATIS-ი უზრუნველყოფილია სამეტყველო რადიომაუწყებლობის გადაცემებით, იგი უნდა იწარმოებოდეს უწყვეტად და განმეორებით.



5. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმდინარე სარადიომალწიფებლო გადაცემების ინფორმაცია არ მზადდება სმმ-ის პუნქტის მიერ, ეს ინფორმაცია დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ-ის იმ პუნქტს, რომელიც სხ-ს უზრუნველყოფს დასაფრენად შესვლის, დაფრენასა და გაფრენასთან დაკავშირებული ინფორმაციით.

შენიშვნა: მოთხოვნები სამეტყველო-ATIS-ის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით, როგორც სამეტყველო-ATIS-ის, ისე D-ATIS-ის მიმართ, მოცემულია ამ წესის 104-ე მუხლში.

6. სამეტყველო-ATIS-ის სარადიომალწიფებლო გადაცემები უნდა წარიმართოს ინგლისურ ენაზე.

7. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამეტყველო-ATIS-ის სარადიომალწიფებლო გადაცემების ხანგრძლივობა არ უნდა აღემატებოდეს 30 წმ-ს და, ამასთან, გადაცემების სიჩქარემ ან ATIS-ის გადაცემაში გამოყენებულმა სააერნაოსნო საშუალების ამოსაცნობმა სიგნალმა არ უნდა გამოიწვიოს ATIS-ის შეტყობინებების ხარისხის გაუარესება.

8. ATIS-ის სარადიომალწიფებლო შეტყობინების შედგენისას გასათვალისწინებელია ადამიანის შესაძლებლობები.

შენიშვნა: ადამიანის შესაძლებლობებთან დაკავშირებული დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9683 - „ადამიანური ფაქტორების სწავლების სახელმძღვანელო“.

მუხლი 103. აეროდრომის რაიონში მონაცემთა გადაცემის ხაზის გამოყენებაზე დაფუძნებული ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც D-ATIS წარმოადგენს არსებული სამეტყველო ATIS-ის დამატებას, ინფორმაციის შინაარსი და ფორმატი უნდა იყოს სამეტყველო ATIS-ის სარადიომალწიფებლო გადაცემების იდენტური.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მოცემულია რეალურ დროში, მაგრამ მონაცემები რჩება არსებითი ცვლილებების კრიტერიუმის ფარგლებში, იმავე ინდექსის შენარჩუნების მიზნით შინაარსი უნდა ჩაითვალოს იდენტურად.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც D-ATIS წარმოადგენს არსებული სამეტყველო-ATIS-ის დამატებას და ATIS-ი საჭიროებს მოდერნიზებას, მაშინ სამეტყველო-ATIS-ის და D-ATIS-ის მოდერნიზება უნდა განხორციელდეს ერთდროულად.

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია D-ATIS-სთან მიმართებით მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9694 - „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნებისთვის მონაცემთა გადაცემის ხაზებით სარგებლობის სახელმძღვანელო“. ტექნიკური მოთხოვნები D-ATIS-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-3 ტომის პირველი ნაწილის მე-3 თავში.

მუხლი 104. აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის (სამეტყველო კავშირის არხებით და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებით) მომსახურება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია სამეტყველო – ATIS-ი და/ან D-ATIS-ი:

ა) გადასაცემი ინფორმაცია უნდა ეხებოდეს ერთ აეროდრომს;

ბ) არსებითი ცვლილებებისას, დაუყოვნებლივ უნდა განხორციელდეს გადასაცემი ინფორმაციის განახლება;

გ) ATIS-ის შეტყობინებების მომზადებასა და გავრცელებაზე პასუხისმგებლობა აკისრია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტს;

დ) ATIS-ის ცალკეული შეტყობინება უნდა აღინიშნოს ინდექსით, იკაოს ფონეტიკური ანბანის ასოს სახით. ATIS-ის შემდგომ შეტყობინებებს ინდექსები უნდა მიენიჭოს ანბანური თანმიმდევრობით;

ე) სხ-ებმა უნდა დაადასტურონ ინფორმაციის მიღება სმმ-ის იმ პუნქტთან კავშირის დამყარების შემდეგ, რომელიც შესაბამისად უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას;



ვ) სმმ-ის შესაბამისმა პუნქტმა, რომელიც პასუხობს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში მითითებულ შეტყობინებას, მომფრენ სხ-ებთან დაკავშირებით ან სხვა ისეთ დროს, რომელიც შეიძლება დააწესოს საწარმომ, სხ-ები უნდა უზრუნველყოს მიმდინარე მონაცემებით სიმაღლის საზომის დასაყენებლად;

ზ) მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღება უნდა განხორციელდეს ადგილობრივი რეგულარული ან სპეციალური მეტეოროლოგიური ცნობებიდან.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სწრაფად ცვალებადი მეტეოროლოგიური პირობების გამო მიზანშეწონილი არ არის ATIS-ის გადაცემებში მეტეოროლოგიური ცნობების ჩართვა, მაშინ ATIS-ის შეტყობინებაში უნდა მიეთითოს, რომ შესაბამისი ინფორმაციის გადაცემა მოხდება სმმ-ის პუნქტთან საწყისი კავშირის დამყარებისას.

3. ATIS-ის მიმდინარე გადაცემებში შემავალი ინფორმაცია, რომლის მიღებაც უნდა დადასტურდეს შესაბამისი სხ-ის მიერ, აუცილებელი არ არის შევიდეს ამ სხ-ისთვის მიმართულ გადაცემებში, გარდა სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემებისა, რომელთა წარდგენაც უნდა მოხდეს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

1. თუ სხ ადასტურებს იმ ATIS-ის გადაცემების მიღებას, რომლებიც უკვე მოძველებულია, მაშინ ინფორმაციის ნებისმიერი ელემენტი, რომელიც საჭიროებს განახლებას, დაუყოვნებლივ უნდა გადაეცეს აღნიშნულ სხ-ს.

2. ATIS-ის გადაცემები უნდა იყოს რაც შეიძლება მოკლე. გარდა ამ მუხლის მე-6, მე-7 და მე-8 პუნქტებში მოცემული ინფორმაციისა (მაგალითად ინფორმაცია, რომელიც უკვე არსებობს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის კრებულში და NOTAM-ის შეტყობინებები) დამატებითი ინფორმაცია ATIS-ის გადაცემებში უნდა შევიდეს მხოლოდ მაშინ, როდესაც ეს გამართლებულია განსაკუთრებული ვითარებით.

3. ATIS-ის შეტყობინება, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას როგორც მომფრენი, ისე გამფრენი სხ-ებისთვის, უნდა მოიცავდეს შემდეგ ელემენტებს, მითითებული თანმიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) მოფრენის და/ან გაფრენის მაჩვენებელი;

გ) კონტრაქტის სახეობა, თუ კავშირი წარმოებს D-ATIS-ის მეშვეობით;

დ) ინდექსი;

ე) დაკვირვების დრო, თუ მიზანშეწონილია;

ვ) დასაფრენად სავარაუდო შესვლის სახეობა;

ზ) გამოსაყენებელი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში;

თ) ადზ-ზე განსაკუთრებული პირობები და, თუ მიზანშეწონილია, დამუხრუჭების მახასიათებელი;

ი) დაყოვნება მოცდის არეში, თუ მიზანშეწონილია;

კ) გადასვლის ეშელონი, შესაბამის შემთხვევაში;

ლ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

მ) მიწისპირა ქარის მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტურ მერიდიანთან მიმართებით)



და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომლებიც დაყენებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტი მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე და, იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს ხილვადობის/ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გადამცემები, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ამ ინფორმაციას ითხოვს ექსპლუატანტი, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ო) მიმდინარე ამინდი;

პ) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; გროვა-წვიმის ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობისას ვერტიკალური ხილვადობა, როდესაც არსებობს ასეთი მონაცემები;

ჟ) ჰაერის ტემპერატურა;

რ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

ს) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად;

ტ) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ, დასაფრენად შესვლის და სიმაღლის აღების არეში, მათ შორის, ქარის წანაცვლება და ბოლო ინფორმაცია ამინდის მოვლენების შესახებ, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე;

უ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს; და

ფ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.

შენიშვნა: „ნ“, „ო“ და „პ“ ქვეპუნქტებში მითითებული ელემენტები იცვლება ტერმინით CAVOK, თუ აკმაყოფილებს „ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების 74-ე მუხლის მოთხოვნებს.

4. მომფრენი სხ-ებისთვის ATIS-ის გადაცემები უნდა მოიცავდეს შემდეგ ელემენტებს, მითითებული თანმიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) მოფრენის მაჩვენებელი;

გ) კონტრაქტის სახეობა (თუ გადაცემები ხორციელდება D-ATIS-ით);

დ) ინდექსი;

ე) მიზანშეწონილობისას, დაკვირვების დრო;

ვ) დასაფრენად სავარაუდო შესვლის სახეობა;

ზ) ძირითადი დასაფრენი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში;

თ) განსაკუთრებული პირობები ადზ-ს ზედაპირზე და, თუ მიზანშეწონილია, დამუხრუჭების მახასიათებელი;

ი) დაყოვნება მოცდის არეში, თუ მიზანშეწონილია;



კ) გადასვლის ეშელონი, შესაბამის შემთხვევებში;

ლ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

მ) მიწისპირა ქარის მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტური მერიდიანის მიმართ) და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) ხილვადობა და მიზანშეწონილობისას, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე, და ხილვადობის/ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გადამცემების არსებობის შემთხვევაში, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და როცა ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ო) მიმდინარე ამინდი;

პ) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; გროვა-წვიმის ღრუბლები, სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;

ჟ) ჰაერის ტემპერატურა;

რ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

ს) სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები;

ტ) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებულ მეტეოროლოგიურ მოვლენებზე, რომლებიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე;

უ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს; და

ფ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.

შენიშვნა: „ნ“, „ო“ და „პ“ ქვეპუნქტებში მითითებული ელემენტები იცვლება ტერმინით CAVOK, თუ აკმაყოფილებს ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების 74-ე მუხლის მოთხოვნებს.

5. ATIS-ის გადაცემები, მხოლოდ გამფრენი სხ-ებისთვის უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანმიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) გაფრენის მაჩვენებელი;

გ) ხელშეკრულების ტიპი (თუ გადაცემები ხორციელდება D-ATIS-ის მეშვეობით);

დ) ინდექსი;

ე) დაკვირვების დრო, საჭიროების შემთხვევაში;

ვ) ასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში;

ზ) განსაკუთრებული პირობები ასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ-ის ზედაპირზე და საჭიროების



შემთხვევაში, დამუხრუჭების მახასიათებელი;

თ) გაფრენის დაყოვნება, თუ მიზანშეწონილია;

ი) გადასვლის ემელონი, თუ მიზანშეწონილია;

კ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

ლ) მიწისპირა ქარის მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტური მერიდიანის მიმართ) და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

მ) ხილვადობა და, თუ მიზანშეწონილია, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე და ხილვადობის/ ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გადამცემების არსებობისას, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და თუ ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) მიმდინარე ამინდი;

ო) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; გროვა-წვიმის ღრუბლები, სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;

პ) ჰაერის ტემპერატურა;

ჟ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

რ) სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები;

ს) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებულ მეტეოროლოგიურ მოვლენებზე, რომლებიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე, მათ შორის ქარის წანაცვლება;

ტ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, არსებობის შემთხვევაში; და

უ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.

შენიშვნა: „მ“, „ნ“ და „ო“ ქვეპუნქტებში მითითებული ელემენტები იცვლება ტერმინით CAVOK, თუ აკმაყოფილებს ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების 74-ე მუხლის მოთხოვნებს.

მუხლი 105. სარადიომაუწყებლო გადაცემები VOLMET და მომსახურება D-VOLMET

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს მაღალი სიხშირის და/ან მეტად მაღალი სიხშირის სარადიომაუწყებლო გადაცემები VOLMET და/ან მომსახურება D-VOLMET.

შენიშვნა: სარადიომაუწყებლო გადაცემების VOLMET და/ან D-VOLMET მომსახურების შესახებ ინფორმაცია მოცემულია ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებაში.

2. სარადიომაუწყებლო გადაცემებში VOLMET გამოყენებული უნდა იყოს რადიოსატელეფონო კავშირის ფრაზეოლოგია.

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია რადიოსატელეფონო კავშირის სტანდარტული ფრაზეოლოგიის შესახებ, რომელიც გამოიყენება სარადიომაუწყებლო გადაცემებში VOLMET, მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc 9377 „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტს, სააერნაოსნო



ინფორმაციის სამსახურებსა და საავიაციო მეტეოროლოგიურ სამსახურებს შორის კოორდინაციის სახელმძღვანელოს“ პირველ დამატებაში.

თავი XIV

სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

მუხლი 106. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

საწარმო ვალდებულია:

ა) მიღებული ინფორმაციის და ვიზუალური დაკვირვების საფუძველზე, განსაზღვროს ცნობილი სხ-ების ურთიერთმდებარეობა; და

ბ) უზრუნველყოს ინფორმაციის გადაცემა, მათ შორის, გამოსაყენებელი ადზ-ის შესახებ, ქვემოთ ჩამოთვლილი სხ-ების უსაფრთხო და ეფექტური ოპერირების მიზნით:

ბ.ა) აეროდრომის რაიონში მფრენი სხ-ების; და

ბ.ბ) სამანევრო არეზე მოძრავი სხ-ების; და

ბ.გ) დამფრენი და გამფრენი სხ-ების; და

ბ.დ) სამანევრო არეზე მყოფი სხ-ების, სატრანსპორტო საშუალებების და პერსონალის; და

ბ.ე) სამანევრო არეზე მყოფი სხ-ების და ამავე ფართობზე არსებული დაბრკოლებების.

გ) უზრუნველყოს, რომ გამოსაყენებელ ადზ იყოს ყველაზე შესაფერისი კონკრეტული ოპერირებისთვის.

მუხლი 107. ზოგადი მოთხოვნები სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების მიმართ

1. AFIS საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს სასარგებლო ინფორმაცია ფრენის უსაფრთხო და ეფექტური განხორციელების მიზნით სააეროდრომო საფრენოსნო საინფორმაციო არეში და მის სიახლოვეს. მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, პილოტმა უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება, იმოქმედოს შესაბამისად, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

2. AFIS-ის მომსახურება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს აეროდრომზე განთავსებული პუნქტის მიერ, რომელიც აღინიშნება როგორც „AFIS-ის პუნქტი“. AFIS-ის პუნქტმა სააეროდრომო მოძრაობა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო-საინფორმაციო და საავიაციო შეტყობინებით.

3. AFIS-ის პუნქტი დაკავშირებული უნდა იყოს საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამის პუნქტებთან ან რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტთან და აუცილებლობისას, იმ მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან, რომელიც ემსახურება მოსაზღვრე სამეთვალყურეო არეს, ან მოსაზღვრე აეროდრომის სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან, და აგრეთვე:

ა) აეროდრომის საავიაციო და სამაშველო სამსახურთან;

ბ) მეტეოროლოგიურ სამსახურთან, რომელიც ემსახურება აეროდრომს; და

გ) ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურთან რომელიც ემსახურება აღნიშნულ აეროდრომს.

4. AFIS-ის პუნქტსა და შესაბამისად აღჭურვილ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ AFIS-ის აეროდრომიდან 45 კმ-ის (25 საზღვაო მილის) ფარგლებში, „ჰაერი-მიწა“ კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი, სწრაფი, უწყვეტი და ორმხრივი კავშირი,

5. პირდაპირი სამეტყველო კავშირის ყველა საშუალება AFIS-ის პუნქტსა და სმმ-ის პუნქტებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ჩაწერის საშუალებებით.

მუხლი 108. მოთხოვნები პერსონალის მიმართ

საწარმო ვალდებულია განსაზღვროს AFIS-ის პერსონალის მიმართ საკვალიფიკაციო მოთხოვნები.



მუხლი 109. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო პუნქტის ოფიცრის პასუხისმგებლობები

1. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტის ოფიცერი (FISO) უნდა განახორციელოს აეროდრომზე ან მის სიახლოვეს მიმდინარე ყველა ფრენის, ასევე სამიმოსვლო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების და პერსონალის ვიზუალური დაკვირვება.

2. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტის ოფიცერი (FISO) გასცემს ინსტრუქციებს სამანევრო არეზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებების და პერსონალის მიმართ, ასევე:

ა) გამფრენ სხ-ს, რომელიც აპირებს ან მოძრაობს ბაქანზე და სამანევრო არეზე ასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ-ს მოცდის პუნქტისკენ და მოცდის პუნქტთან;

ბ) მომფრენ სხ-ს, რომელიც დაფრენის შემდგომ გარბენის შემდეგ მოძრაობს სამანევრო არესა და ბაქანზე;

გ) ყველა სხვა მიმოსვლის შემსრულებელ სხ-ს, რომელიც აპირებს ან მოძრაობს ბაქანსა და სამანევრო არეზე, მათ შორის რომელიც კვეთს ადზ-ს;

დ) შვეულმფრენს, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მიმოსვლას გამოსაყენებელი ადზ-ის მოცდის პუნქტისკენ და მოცდის პუნქტში ან აეროდრომის სხვა ადგილისკენ, საიდანაც შვეულმფრენი განახორციელებს გაფრენას;

ე) შვეულმფრენს, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მიმოსვლას დაფრენის დასრულებისას ან რომელმაც მიაღწია დაკიდების წერტილს საჰაერო მიმოსვლის დაწყებამდე.

3. გარდა ამ მუხლის მეორე პუნქტით გათვალისწინებული ადგილმდებარეობისა (სამანევრო არე) უნდა განხორციელდეს:

ა) სხ-ების და სმმ-ის სხვა ნებისმიერი მოსაზღვრე პუნქტის ინფორმირება აეროდრომის შესახებ მნიშვნელოვანი ინფორმაციით და სხვა შესაბამისი ინფორმაციით (მაგალითად, მეტეოროლოგიური ინფორმაციით);

ბ) საავარიო შეტყობინების უზრუნველყოფის შესახებ ინფორმაციის გადაცემა.

მუხლი 110. ინფორმაციით უზრუნველყოფა

AFIS-ის პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

ა) მეტეოროლოგიური ინფორმაციით;

ბ) აეროდრომზე არსებული პირობების და მასთან დაკავშირებული საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციით;

გ) სანავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციით;

დ) უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ ინფორმაციით.

მუხლი 111. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო პუნქტის მოსახმობი

იმ შემთხვევაში, როდესაც ხორციელდება სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, გამოყენებული უნდა იყოს სუფიქსი „ინფორმაცია“.

მუხლი 112. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტის სახელმძღვანელო

საწარმო ვალდებულია პერსონალი უზრუნველყოს სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელოთი, რომელიც შეესაბამება ამ წესის მოთხოვნებს.

მუხლი 113. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტის აღჭურვილობები

AFIS-ის პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემდეგი აღჭურვილობებით:

ა) ყურსასმენებით ან შესაფერისი ხმამაღლა მოლაპარაკით, მიკროფონით და რადიო მიმღებ-გადაცემის სელექტორული პანელით; და



ბ) სატელეფონო სელექტორით/ყურსასმენ(ებ)ით, საზოგადოებრივი სატელეფონო ქსელის შემთხვევაში; და

გ) კვების ძირითადი წყაროთი; და

დ) სასიგნალო ნათურით; და

ე) ქარის სიჩქარის და მიმართულების ინდიკატორით; და

ვ) ბარომეტრული სიმაღლის საზომით/დასაფრენი ბარომეტრით ან სიმაღლის დასაყენებელი სხვა საშუალებებით; და

ზ) საათით (შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროის მიხედვით); და

თ) აეროდრომის განათების პანელით (არსებობის შემთხვევაში); და

ი) სააერნაოსნო საშუალებების მონიტორინგის პანელით (სააერნაოსნო საშუალებების არსებობისას); და

კ) შიდა, მათ შორის საავარიო განათებით; და

ლ) ოპერატიული ჟურნალით ან სხვა შესაბამისი საშუალებით, AFIS-ის საქმიანობის ჩასაწერად;

მ) საფრენოსნო მონაცემების დისპლეით; და

ნ) საქაღალდე/დისპლეით (NOTAM-თვის); და

ო) ჭოგრით; და

პ) ჰაერის გარე ტემპერატურის გასაზომი სისტემით; და

ჟ) საპირფარეშოს სანიტარულ-ჰიგიენური მოწყობილობებით; და

რ) ელექტრონული ჩამწერი მოწყობილობებით; და

ს) საყოფაცხოვრებო სახანძრო სიგნალიზაციით და ცეცხლსაქრობით; და

ტ) მზის სხივებისგან დამცავით; და

უ) კონდიციონერის/გათბობა/გაგრილების სისტემით;

ფ) ხმის ჩამხშობი საფარით (იატაკის/ კედლებისთვის).

მუხლი 114. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო საწარმოს ადგილმდებარეობა

AFIS-ის პუნქტი უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს სრული ხედი აეროდრომზე, მიმდებარე არეზე, სამანევრო არეზე, ადზ-ის ჩათვლით, და დასაფრენად შესვლის მონაკვეთზე.

მუხლი 115. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია

სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტის ოფიცერმა (FISO), მოთხოვნისას, პილოტი უნდა უზრუნველყოს შემდეგი მეტეოროლოგიური ინფორმაციით:

ა) ინფორმაცია SIGMET;

ბ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე;

გ) სათანადო მონაცემები ბარომეტრული სიმაღლის საზომის დასაყენებლად;

დ) ჰაერის გარე ტემპერატურა;



ე) ხილვადობა;

ვ) მიმდინარე ამინდი;

ზ) მონაცემები ღრუბლიანობის შესახებ.

თავი XV საავარიო მომსახურება

მუხლი 116. საავარიო მომსახურებით უზრუნველყოფა

1. საწარმო ვალდებულია საავარიო მომსახურებით უზრუნველყოს:

ა) ყველა სხ, რომელიც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით;

ბ) ყველა სხვა სხ, რომელმაც წარადგინა ფრენის გეგმა ან რომლის შესახებ სმმ-ის პუნქტისთვის ცნობილია სხვა წყაროდან; და

გ) ნებისმიერი სხ, რომლის მიმართაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს.

2. საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტები ან რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტები უნდა წარმოადგენდნენ ინფორმაციის შეგროვების მთავარ პუნქტს იმ სხ-ების შესახებ, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამისი რაიონის ან სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში და იმყოფებიან ავარიულ ვითარებაში, და ამ ინფორმაციას გადასცემენ საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს.

3. საწარმო ვალდებულია ICAO-ს საოპერაციო ბაზაში (OPS Control Directory) მუდმივად ქონდეს წარდგენილი განახლებული ფრენების ხელმძღვანელის საკონტაქტო ინფორმაცია შესაბამისი რაიონული სამეთვალყურეო ან საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტის შესახებ.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ან მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მართვის ქვეშ მყოფ სხ-ზე წარმოიშობა ავარიული ვითარება, აღნიშნულმა პუნქტმა დაუყოვნებლივ უნდა შეატყობინოს აღნიშნულზე საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამის პუნქტს ან რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს, რომელიც თავის მხრივ ატყობინებს საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის, საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტის ან საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის შეტყობინება არ არის საჭირო, თუ ავარიული ვითარება ისეთი ხასიათისაა, რომ მსგავსი შეტყობინების საჭიროება არ არსებობს.

5. ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც ეს დაუყოვნებლივ საჭიროა შექმნილი ვითარებიდან გამომდინარე, შესაბამისმა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა ან მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტმა თავდაპირველად უნდა შეატყობინოს ყველა საავარიო-სამაშველო სამსახურს, რომლებსაც შეუძლიათ დაუყოვნებლივ დახმარების აღმოჩენა, და მიმართოს სხვა საჭირო ზომებს მათ ასამოქმედებლად.

მუხლი 117. საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის შეტყობინება

1. სმმ-ის პუნქტი, გარდა ამ წესის 116-ე მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული შემთხვევისა, ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს, როგორც კი სხ მიიჩნევს, რომ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, ქვემოთ ჩამოთვლილის შესაბამისად:

ა) გაურკვევლობის სტადია, როდესაც:

ა.ა) სხ-ისგან არ არის არანაირი შეტყობინება იმ დროიდან 30 წუთის გასვლის შემდეგ, როდესაც მოსალოდნელი იყო შეტყობინების მიღება, ან ასეთ სხ-თან პირველი წარუმატებელი კავშირის დამყარების შემდეგ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი დადგა უფრო ადრე; ან როდესაც

ა.ბ) სხ არ მიფრინდა მიფრენის იმ გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის გასვლის შემდეგ, რომელზეც ეცნობა ბოლო გადაცემისას ან რომელიც გათვლილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის მიერ, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მათგანი დგება უფრო გვიან,



გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არ არსებობს არანაირი ექვი სხ-ის და მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით.

ბ) განგაშის სტადია, როდესაც:

ბ.ა) დადგა გაურკვევლობის სტადია და მას შემდგომ სხ-თან კავშირის დამყარების მომდევნო მცდელობის ან სხვა შესაბამისი წყაროებიდან ცნობების შეგროვების გზით ვერ მოხერხდა რაიმე მონაცემის მიღება სხ-ის შესახებ; ან როდესაც

ბ.ბ) სხ-მა, რომელმაც მიიღო დაფრენის ნებართვა, არ განახორციელა დაფრენა დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან 5 წუთის განმავლობაში და აღნიშნულ სხ-თან კავშირი კვლავ ვერ მყარდება; ან როდესაც

ბ.გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის გაუარესებაზე, მაგრამ არა იმდენად, რომ მან განახორციელოს იძულებითი დაფრენა,

გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არსებობს მონაცემები სხ-ის და მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების აღმოფხვრასთან დაკავშირებით; ან როდესაც

ბ.დ) ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი.

გ) განსაცდელის სტადია, როდესაც:

გ.ა) დადგა განგაშის სტადია და მას შემდგომ დამატებითი წარუმატებელი მცდელობა, კავშირი დაამყარონ სხ-თან და ფართომასშტაბიანი უშედეგო ძიება მიუთითებს იმის ალბათობაზე, რომ სხ გასაჭირშია; ან როდესაც

გ.ბ) ითვლება, რომ ბორტზე საწვავის მარაგი ამოწურულია ან არასაკმარისია უსაფრთხო ადგილამდე მისაღწევად; ან როდესაც

გ.გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის იმდენად გაუარესებაზე, რომ მან შესაძლოა განახორციელოს იძულებითი დაფრენა; ან როდესაც

გ.დ) მიღებულია ინფორმაცია ან არსებობს სარწმუნო საფუძველი ვარაუდისა, რომ სხ აპირებს ან განახორციელა იძულებითი დაფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არსებობს ვარაუდის საფუძველი, რომ სხ-ს და მასზე მყოფ პირებს არ ემუქრებათ სერიოზული და უშუალო საფრთხე და არ საჭიროებენ დაუყოვნებელ დახმარებას.

2. შეტყობინება უნდა მოიცავდეს ქვემოთ მოცემულ ინფორმაციას, მითითებული თანმიმდევრობით:

ა) სიტყვას „INCERFA, ALERFA ან DETRESFA“, ავარიულობის სტადიის მიხედვით;

ბ) ინფორმაციის მიმწოდებელ საწარმოს ან პირის ვინაობას;

გ) ავარიული ვითარების ხასიათს;

დ) მნიშვნელოვან ინფორმაციას ფრენის გეგმიდან, კონკრეტული საავარიო ვითარების შესაბამისად;

ე) სმმ-ის პუნქტს, რომელმაც ბოლოს დაამყარა კავშირი, კავშირის დროს და გამოყენებულ საშუალებას;

ვ) ბოლო შეტყობინებას ადგილმდებარეობის შესახებ და ამ უკანასკნელის განსაზღვრის მეთოდს;

ზ) სხ-ის შეფერილობას და განმასხვავებელ მარკირებას;

თ) საჰაერო ტვირთის სახით გადასაზიდ სახიფათო ტვირთებს;



ი) შეტყობინების გადამცემი პუნქტის მიერ განხორციელებულ ნებისმიერ ქმედებას; და

კ) სხვა, სათანადო ინფორმაციას.

3. სმმ-ის პუნქტი უნდა ეცადოს, ინფორმაციის ის ნაწილი, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტში და რომელიც არ არსებობდა საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისთვის შეტყობინების გადაცემის მომენტში, მოიპოვოს გასაჭირის სტადიის გამოცხადებამდე, თუ არსებობს სარწმუნო საფუძველი, რომ ეს სტადია დადგება.

4. გარდა ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული შეტყობინებისა, საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი დაუყოვნებლივ უნდა იყოს უზრუნველყოფილი:

ა) ნებისმიერი დამატებითი ინფორმაციით, განსაკუთრებით ავარიული ვითარების ცვლილების თაობაზე, სტადიის მიხედვით; ან

ბ) ინფორმაციით ავარიული ვითარების გაუქმების შესახებ.

მუხლი 118. კავშირგაბმულობის საშუალებების გამოყენება

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტმა, უნდა გამოიყენოს კავშირგაბმულობის ყველა სხვა არსებული საშუალება, ავარიულ ვითარებაში მყოფ სხ-თან კავშირის დასამყარებლად და შესანარჩუნებლად, აგრეთვე აღნიშნული სხ-ის შესახებ ცნობების მოსაპოვებლად.

2. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და სახანძრო დეპოსა შორის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კავშირის დისკრეტული სისტემა.

3. კავშირის დისკრეტული სისტემის გამართულობა და მისი ტექნიკური მომსახურება უნდა განხორციელდეს საწარმოს და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის შეთანხმების საფუძველზე.

4. საწარმოს და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის შეთანხმება დისკრეტულ კავშირთან დაკავშირებით უნდა მოიცავდეს დეტალურ აღწერას ტექნიკური საშუალებების შექმნის, შენახვის, მისი ცვლილების და მუდმივი ექსპლუატაციის პროცედურებს.

მუხლი 119. ავარიულ ვითარებაში მყოფი საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დატანა რუკაზე

1. თუ სხ განიხილება როგორც ავარიულ ვითარებაში მყოფი, მაშინ აღნიშნული სხ-ის შემდგომი სავარაუდო ადგილმდებარეობის განსაზღვრის და ბოლო ცნობილი ადგილიდან დაცილების მიზნით, საავიაციო ან/და სხვა სახის რუკაზე უნდა განხორციელდეს მისი ფრენის მარშრუტის დატანა. საავიაციო ან/და სხვა სახის რუკაზე უნდა დაიტანებოდეს, ასევე, სხვა სხ-ების მარშრუტები, რომელთა შესახებ ცნობილია, რომ ისინი იმყოფებიან შესაბამისი სხ-ის სიახლოვეს, რათა განისაზღვროს მათი სავარაუდო ადგილმდებარეობა და ფრენის მაქსიმალური ხანგრძლივობა.

2. საწარმო ვალდებულია ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული პროცედურები ასახოს სმმ-ის სახელმძღვანელოში.

მუხლი 120. ექსპლუატანტის ინფორმაციით უზრუნველყოფა

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი ან საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტი ჩათვლის, რომ სხ იმყოფება გაურკვევლობის სტადიაში ან განგაშის სტადიაში, მან პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისათვის შეტყობინებამდე, აღნიშნულზე უნდა აცნობოს სხ-ს ექსპლუატანტს.

შენიშვნა: თუ სხ იმყოფება განსაცდელის სტადიაში, აუცილებელია საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის დაუყოვნებლივ შეტყობინება, ამ წესის 117-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად.

2. რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის ან საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტის მიერ საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისთვის გადაცემული სრული ინფორმაცია, შეძლებისდაგვარად, დაუყოვნებლივ უნდა გადაეცეს ასევე სხ-ის ექსპლუატანტს.

მუხლი 121. ავარიულ ვითარებაში მყოფი საჰაერო ხომალდის სიახლოვეს ფრენის განმახორციელებელი საჰაერო ხომალდების ინფორმირება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი დაადგენს, რომ სხ იმყოფება



ავარიულ ვითარებაში, სხვა სხ-ებს, რომელთა შესახებ ცნობილია, რომ იმყოფებიან აღნიშნული სხ-ის სიახლოვეს, შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოთ ავარიული ვითარების ხასიათზე, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით მითითებული შემთხვევისა.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭირო მოძრაობის მომსახურების პუნქტისთვის ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს, „ჰაერი-მიწა“ კავშირის არხებით გადაცემული სმმ-ის შეტყობინებებში არ უნდა მიეთითოს ავარიული ვითარების ხასიათი, თუ აღნიშნულზე პირველი არ მიუთითებს ამგვარი სხ და თუ სავარაუდოა, რომ ასეთი მითითება გააუარესებს მდგომარეობას.

მუხლი 122. მოთხოვნები სმმ-ის პუნქტების მიმართ ავარიული ვითარებისას

1. საძებნ-სამაშველო ოპერაციების დაწყებამდე საწარმო ვალდებულია საძებნ-სამაშველო ოპერაციების ჩატარების რაიონის გვერდითი და ვერტიკალური საზღვრების შესახებ ინფორმაცია, ნოტამის გამოქვეყნების მიზნით აცნობოს სააგენტოს.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის მიერ შეტყობინების წარდგენის დაგეგმილი ან გაანგარიშებული დროის დადგომიდან გონივრული დროის განმავლობაში (რომლის ხანგრძლივობა შეიძლება კონკრეტულად განისაზღვროს რეგიონული სააერონავიაციო შეთანხმებების საფუძველზე) მიღებული არ არის მსგავსი შეტყობინება, სმმ-ის პუნქტი ვალდებულია 30 წუთიანი დროის პერიოდში მიმართოს ზომებს ასეთი შეტყობინების მისაღებად, რათა ვითარებიდან გამომდინარე, მას შეეძლოს იმოქმედოს „გაურკვევლობის სტადიის“ შესახებ მოთხოვნების შესაბამისად.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა საავარიო მომსახურება იმ ფრენასთან მიმართებით, რომელიც მიმდინარეობს რამდენიმე საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ან სამეთვალყურეო რაიონის გავლით და როდესაც საეჭვოა აღნიშნული სხ-ის ადგილმდებარეობა, ასეთი მომსახურების კოორდინაციის პასუხისმგებლობა ეკისრება საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ან სამეთვალყურეო რაიონის სმმ-ის პუნქტს:

ა) რომლის ფარგლებშიც სხ ახორციელებდა ფრენას ბოლო „ჰაერი-მიწა“ კავშირის დროს;

ბ) სადაც სხ აპირებდა შესვლას ბოლო „ჰაერი-მიწა“ კავშირის დროს, საფრენოსნო ინფორმაციის ორი რაიონის ან ორი სამეთვალყურეო რაიონის საზღვარზე ყოფნისას ან მის სიახლოვეს;

გ) რომლის ფარგლებშიც მდებარეობს ამ სხ-ის შუალედური გაჩერების ან დანიშნულების პუნქტი:

გ.ა) თუ სხ აღჭურვილი არ არის ორმხრივი რადიოკავშირის შესაბამისი მოწყობილობით; ან

გ.ბ) აუცილებელი არ არის გადაიცეს შეტყობინება ადგილმდებარეობის შესახებ.

4. სმმ-ის პუნქტი, რომელიც წინამდებარე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად პასუხისმგებელია საავარიო მომსახურებაზე, ვალდებულია:

ა) მასთან დაკავშირებული ძებნა-შველის ცენტრის შეტყობინების გარდა, ავარიულობის სტადია ან სტადიები აცნობოს იმ პუნქტებს, რომლებიც უზრუნველყოფენ საავარიო მომსახურებას საფრენოსნო ინფორმაციის სხვა შესაბამის რაიონებსა და სამეთვალყურეო რაიონებში;

ბ) გამოიყენოს ყველა სათანადო საშუალება რომელიც მითითებულია ამ თავში, რათა ითხოვოს ამ პუნქტების დახმარება ნებისმიერი სასარგებლო ინფორმაციის მოსაპოვებლად იმ სხ-თან დაკავშირებით, რომელიც სავარაუდოდ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში;

გ) შეკრიბოს ავარიულობის ყოველ სტადიაზე დაგროვილი ინფორმაცია და, სავალდებულო დაზუსტების შემდეგ, გადასცეს იგი საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს;

დ) გარემოებების შესაბამისად, გამოაცხადოს ავარიული ვითარების გაუქმება.

შენიშვნა: ამ წესის 117-ე მუხლის მე-3 პუნქტით მოთხოვნილი ინფორმაციის მიღებისას, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს საავიაციო ძებნა-შველის შესაბამისი საკოორდინაციო ცენტრის შეტყობინებაში მითითებულ საავარიო სიხშირეებზე, რომლებითაც



თავი XVI

კავშირთან დაკავშირებული მოთხოვნები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმოს მიმართ მუხლი 123. სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“)

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს კავშირი „ჰაერი-მიწა“ რადიოსატელეფონო ქსელით და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებით.

შენიშვნა: მოთხოვნები სმმ-ის პუნქტების 121,5 მჰც ავარიული არხით უზრუნველყოფისა და მათ მიერ აღნიშნული არხის მუდმივი მოსმენის მიმართ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 და მე-5 ტომებში.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნაზე დამატებით მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებლების არსებობის შემთხვევაში, სმმ-ის პუნქტები უნდა აღიჭურვონ ისეთი საშუალებებით, რომელთა გამოყენებით უზრუნველყოფილი იქნება საჰაერო მოძრაობის მომსახურება დადგენილი მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებლების ტიპების მიხედვით.

შენიშვნა: ინფორმაცია მოთხოვნილი კავშირის მახასიათებლებთან და შესაბამის პროცედურებთან დაკავშირებით, ასევე სახელმძღვანელო მასალა პროცედურების დამტკიცებასთან დაკავშირებით, მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc. 9869 - „სახელმძღვანელო კავშირის მოთხოვნილი მახასიათებლების შესახებ“.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად გამოიყენება ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირი „პილოტი-მეთვალყურე“ ან მონაცემთა გადაცემის ხაზები, მაშინ „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის ყველა ასეთი არხი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ჩაწერის საშუალებებით.

4. კავშირის არხების ყველა ჩანაწერი, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნის შესაბამისად, უნდა ინახებოდეს, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ხორციელდება ინფორმაციის გაანალიზება ან მოკვლევა. ასეთ შემთხვევაში, ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს მანამ სანამ იარსებებს მათი საჭიროება.

მუხლი 124. სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებები უნდა იძლეოდეს ორმხრივი კავშირის დამყარების შესაძლებლობას საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების პუნქტსა და შესაბამისად აღჭურვილ იმ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში.

2. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას, „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი ოპერატიული, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი კავშირი.

მუხლი 125. სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებები უნდა იძლეოდეს ორმხრივი კავშირის განხორციელების შესაძლებლობას რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტსა და შესაბამისად აღჭურვილ იმ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში.

2. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას, „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი ოპერატიული, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი კავშირი.

3. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას გამოიყენება „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის მოწყობილობების ხმოვანი არხები, საჭიროებისას, უნდა იქნას მიღებული შესაბამისი ზომები „პილოტი-მეთვალყურე“ პირდაპირი სამეტყველო კავშირის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 126. სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი



ოპერატიული, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი კავშირი მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტსა და მისი მართვის ქვეშე მყოფ, სათანადოდ აღჭურვილ სხ-ს შორის.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტი ფუნქციონირებს როგორც ცალკე სამეთვალყურეო პუნქტი, ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“ უნდა იწარმოოს კავშირის არხებით, რომლებიც გამოყოფილია მხოლოდ მისი სარგებლობისთვის.

მუხლი 127. სააერონავთო მობილური მომსახურება (ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი ოპერატიული, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი კავშირი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტსა და შესაბამისად აღჭურვილ სხ-ს შორის, რომელიც ფრენას ახორციელებს შესაბამისი აეროდრომიდან 45 კმ-ის (25 საზ. მილის) ფარგლებში ნებისმიერ მანძილზე.

2. საწარმო ვალდებულია, საჭიროების შემთხვევაში, სამანევრო არეზე მოძრაობის მართვის მიზნით, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოს ცალკე არხებით.

მუხლი 128. სააერონავთო ფიქსირებული მომსახურება (კავშირი „მიწა-მიწა“)

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით, გამოყენებული უნდა იყოს „მიწა-მიწა“ კავშირგაბმულობის პირდაპირი სამეტყველო კავშირი და/ან კავშირი მონაცემთა გადაცემის ხაზებით.

შენიშვნა 1: კავშირის საჭირო არხების ტიპის განსასაზღვრად, კავშირგაბმულობის სამსახურისთვის მოცემულია კავშირის დამყარების სიჩქარის მაჩვენებელი დროის პერიოდი. მაგალითად, სიტყვა „წამიერი“ აღნიშნავს ისეთ კავშირს, რომელიც შეიძლება დამყარდეს მეთვალყურესთან ფაქტობრივად დაუყოვნებლივ; „თხუთმეტი წამი“ მიუთითებს კომპუტატორით სარგებლობის შესაძლებლობაზე და „ხუთი წუთი“ აღნიშნავს მეთოდს, რომელიც მოიცავს რეტრანსლირებას.

შენიშვნა 2: მოთხოვნები საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურში ყველა შეტყობინების ავტომატური ჩანაწერის შენახვის მიმართ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის 3.5.1.5 პუნქტში.

მუხლი 129. კავშირი „მიწა-მიწა“ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში

1. საფრენოსნო საინფორმაციო პუნქტს უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები იმ პუნქტებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მისი პასუხისმგებლობის რაიონში:

ა) რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტთან, თუ ისინი განთავსებულნი არ არიან ერთად;

ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან;

გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან.

2. რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს, საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტებთან კავშირის გარდა, რომელიც დადგენილია ამ მუხლის პირველი პუნქტით, უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები შემდეგ პუნქტებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მისი პასუხისმგებლობის რაიონში:

ა) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან;

ბ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან;

გ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ მონაცემთა შეგროვების პუნქტთან, იმ შემთხვევაში, თუ იგი შექმნილია ცალკე.

3. გარდა ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტით დადგენილი კავშირისა, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს, უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები შესაბამის სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან და საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ შეტყობინებების შეგროვების შესაბამის პუნქტთან, თუ ასეთი პუნქტები შექმნილია ცალკე.

4. გარდა ამ მუხლის პირველი და მე-2 და მე-3 პუნქტით დადგენილი კავშირისა, სააეროდრომო



სამეთვალყურეო პუნქტს უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ შეტყობინებების შეგროვების შესაბამის პუნქტთან თუ ასეთი პუნქტები შექმნილია ცალკე.

5. საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტს და რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს უნდა გააჩნდეთ კავშირის საშუალებები შემდეგ სუბიექტებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მათი პასუხისმგებლობის შესაბამის რაიონებში:

ა) შესაბამის სამხედრო ორგანოსთან;

ბ) მეტეოროლოგიურ სამსახურთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ პუნქტს;

გ) საავიაციო კომუნიკაციის სადგურთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ პუნქტს;

დ) ექსპლუატანტის შესაბამის წარმომადგენელთან;

ე) საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრთან ან, მისი არარსებობისას, სხვა ნებისმიერ შესაბამის საავიაციო-სამაშველო სამსახურთან;

ვ) NOTAM ოფისთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ პუნქტს.

6. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს უნდა გააჩნდეთ კავშირის საშუალებები შემდეგ სუბიექტებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მათი პასუხისმგებლობის შესაბამის რაიონებში:

ა) შესაბამის სამხედრო ორგანოსთან;

ბ) საავიაციო-სამაშველო სამსახურებთან (მათ შორის, სასწრაფო დახმარების სამსახურთან, ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურთან და ა.შ.);

გ) მეტეოროლოგიურ სამსახურთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ პუნქტს;

დ) საავიაციო კავშირგაბმულობის სადგურთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ პუნქტს;

ე) ბაქანზე საქმიანობის ორგანიზების პუნქტს, იმ შემთხვევაში, როდესაც ის შექმნილია ცალკე.

7. კავშირის საშუალებებით, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა“ და მე-6 პუნქტის „ა“, ქვეპუნქტებით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ოპერატიული და საიმედო კავშირი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტსა და იმ სამხედრო ორგანოებს შორის, რომლებიც პასუხისმგებელი არიან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამ პუნქტის პასუხისმგებლობის რაიონში გზის გადაჭრის ოპერაციების მართვაზე.

8. კავშირის საშუალებებით, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3, მე-4 პუნქტებით, მე-5 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით, მე-6 პუნქტის „ა“, „ბ“, „გ“ ქვეპუნქტებით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

ა) პირდაპირი სამეტყველო კავშირი, რომელიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, რომლის მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად შეიძლება დამყარდეს წამიერად რადიოლოკატორის ან ADS-B-სისტემის გამოყენებით, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის შეიძლება დამყარდეს, როგორც წესი, 15 წმ-ის განმავლობაში;

ბ) ბეჭდვითი კავშირი, იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა ჩანაწერი; ასეთი კავშირის წარმოებისას, შეტყობინების გატარების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 5 წუთს.

9. ყველა სხვა შემთხვევაში, რომელსაც არ ითვალისწინებს ამ მუხლის მე-8 პუნქტი, კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:



ა) პირდაპირი სამეტყველო კავშირი, ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, რომელიც, როგორც წესი, შეიძლება დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში; და

ბ) ბეჭდვითი კავშირი, იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა ჩანაწერი; ასეთი კავშირის წარმოებისას შეტყობინების გატარების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 5 წუთს.

10. ყოველთვის, როდესაც ხორციელდება მონაცემთა ავტომატური გაცვლა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს/სამუშაო ადგილებს (კომპიუტერი) შორის, გამოიყენება ამ მონაცემების ავტომატური ჩაწერის საშუალებები.

11. კავშირის საშუალებები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3, მე-4, მე-5, მე-6, და მე-7 პუნქტებით, აუცილებლობისას, დამატებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სხვა სახის ვიზუალური ან ხმოვანი კავშირით, მაგალითად, ჩაკეტილი სატელევიზიო სისტემით ან ინფორმაციის დამუშავების ცალკეული სისტემით.

12. კავშირის საშუალებები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით, უნდა მოიცავდეს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის საშუალებებს, რომლებიც იძლევა საშუალებას განხორციელდეს საკონფერენციო კავშირი.

13. კავშირის საშუალებები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით, უნდა მოიცავდეს საშუალებებს, რომლებიც, როგორც წესი, უზრუნველყოფს პირდაპირ სამეტყველო კავშირს 15 წმ-ის განმავლობაში და იძლევა საშუალებას განხორციელდეს საკონფერენციო კავშირი.

14. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს შორის და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებსა და სხვა პუნქტებს შორის პირდაპირი სამეტყველო კავშირის ყველა საშუალება ან მონაცემთა გადაცემის ხაზები, რომლებიც მითითებულია ამ მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ავტომატური ჩაწერის საშუალებით.

15. მონაცემებისა და შეტყობინებების ჩანაწერები, ამ მუხლის მე-10 და მე-14 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად, უნდა ინახებოდეს, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 130. კავშირი „მიწა-მიწა“ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონებს შორის

1. საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტებსა და რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებს უნდა გააჩნდეთ კავშირის საშუალებები ყველა მეზობელ საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტსა და რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტთან.

2. კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შეტყობინების გადაცემა, ხანგრძლივი შენახვისთვის მოსახერხებელი ფორმით, და მიწოდება შეტყობინების გატარების იმ დროის შესაბამისად, რომელიც დადგენილია რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით.

3. თუ სხვაგვარად არ არის დადგენილი რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით, მოსაზღვრე სამეთვალყურეო რაიონების სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის კავშირის საშუალებები, გარდა იმისა, რომ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის და, შესაბამის შემთხვევებში, მონაცემთა გადაცემის ხაზებით კავშირის საშუალებებით, დამატებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ავტომატური ჩაწერის საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად რადიოლოკატორის, ADS-B ან ADS-C-სისტემების მონაცემების გამოყენებით, შეიძლება დამყარდეს მომენტალურად, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის, როგორც წესი, შეიძლება დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში.

4. სხვა სახელმწიფოებთან დადებული შეთანხმებების შესაბამისად (ამგვარის არსებობისას), დასახული კურსიდან გადახვევის შემთხვევაში, გზის გადაჭრის საჭიროების აცილების ან შემცირების მიზნით, მეზობელ საფრენოსნო საინფორმაციო პუნქტებს ან რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის კავშირის საშუალებები, გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტისა, უნდა მოიცავდეს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის საშუალებებს, რომლებიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებთან ერთად. ამასთან, კავშირის საშუალებები უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ავტომატური ჩაწერის საშუალებით.

5. კავშირის საშუალებებით, რომლებიც მითითებულია ამ მუხლის მე-4 პუნქტში, კავშირი უნდა



დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში.

6. განსაკუთრებული გარემოების დრო, სმმ-ის მეზობელ პუნქტებს შორის, ყოველთვის უნდა არსებობდეს კავშირი.

შენიშვნა: განსაკუთრებული გარემოება შეიძლება დადგეს მოძრაობის ნაკადების სიმჭიდროვის, სხ-ების ფრენის ტიპის და/ან საჰაერო სივრცის ორგანიზების კონკრეტული მეთოდის გამოყენების შედეგად და იმ შემთხვევაშიც კი, თუ სამეთვალყურეო რაიონები და/ან სამეთვალყურეო არეები არ არიან მოსაზღვრე ან (ჯერ) არ შექმნილან.

7. ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე, თუ საჭიროა სხ-ისთვის გაფრენამდე მეზობელ სამეთვალყურეო რაიონში ფრენის ნებართვის მიცემა, უნდა დამყარდეს კავშირი, ერთის მხრივ, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტსა და/ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და მეორეს მხრივ, მეზობელი რაიონის სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის.

8. კავშირის საშუალებები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-6 და მე-7 პუნქტებით, უნდა მოიცავდეს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის უზრუნველყოფის საშუალებებს, რომლებიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, ავტომატური ჩაწერის საშუალებებით, რომლის მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად რადიოლოკატორის, ADS-B ან ADS-C-სისტემების მონაცემების გამოყენებით, შეიძლება დამყარდეს მომენტალურად, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის, როგორც წესი, შეიძლება დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში.

9. ყოველთვის, როდესაც საჭიროა მონაცემების ავტომატური გაცვლა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების კომპიუტერებს შორის, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ავტომატური ჩაწერის შესაბამისი საშუალებები.

10. მონაცემებისა და შეტყობინებების ჩანაწერები, ამ მუხლის მე-9 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, უნდა ინახებოდეს, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 131. პირდაპირი სამეტყველო კავშირის წარმოების წესები

საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს წესები პირდაპირი სამეტყველო კავშირის უზრუნველყოფისთვის, რომლითაც სასწრაფო გამოძახების მიზნით შესაძლებელი იქნება დაუყოვნებლივ კავშირის დამყარება, რომელიც შეეხება სხ-ების ფრენის უსაფრთხოებას და, აუცილებლობისას, მოცემული მომენტისთვის გადაცემული ნაკლებად სასწრაფო გამოძახების შეწყვეტა.

მუხლი 132. კონტროლირებადი აეროდრომის სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვის მიზნით კავშირის უზრუნველყოფა

1. სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვის მიზნით სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც დასაშვებია კავშირის ვიზუალური სიგნალებით დამყარება.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს გამართლებულია არსებული გარემოებით, სამიმოსვლო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ცალკე არხით. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ყველა ასეთი არხის ავტომატური ჩაწერა.

3. შეტყობინებების ჩანაწერები, ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, უნდა ინახებოდეს, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 133. სარადიოლოკაციო მონაცემების ავტომატური ჩაწერა

1. საწარმო ვალდებულია განახორციელოს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფაში გამოყენებული პირველადი და მეორადი რადიოლოკაციური სისტემის ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სხვა სისტემების (მაგალითად, ADS-B, ADS-C) მონაცემების ავტომატური ჩაწერა, მათი საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის, ძებნა-შველის ჩატარების, სარადიოლოკაციო სისტემების შეფასების და პერსონალის მომზადების მიზნით.

2. ავტომატური ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს ჩანაწერები შეეხება საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევას, მათი შენახვა უნდა მოხდეს უფრო ხანგრძლივი პერიოდით.



ინფორმაციასთან დაკავშირებული მოთხოვნები სააერნოსნო მომსახურების საწარმოს მიმართ მუხლი 134. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია. ზოგადი მოთხოვნები

1. ამ წესით განსაზღვრული მიზნის მისაღწევად საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ამ თავით დადგენილი მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღება, რომელსაც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად აწვდის მეტეოროლოგიური სამსახური. საჭირო მოძრაობის მომსახურების პუნქტები უზრუნველყოფილი უნდა იყვნენ ინფორმაციით ფაქტიური და პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ ისეთი ფორმით, რომ საჭირო მოძრაობის მომსახურე პერსონალის მხრიდან საჭირო იყოს მინიმალური ინტერპრეტირება და ისეთი პერიოდულობით, რომელიც შეესაბამება საჭირო მოძრაობის მომსახურების შესაბამისი ორგანოების მოთხოვნებს და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დაცვით.

2. საჭირო მოძრაობის მომსახურების პუნქტები უზრუნველყოფილნი უნდა იყვნენ აეროდრომის რაიონში, განსაკუთრებით სიმაღლის ალების და დასაფრენად შესვლის არეებში არსებული დეტალური ინფორმაციით ყოველგვარი მეტეოროლოგიური მოვლენის ადგილმდებარეობის, ვერტიკალური განფენილობის, მიმართულებისა და გადაადგილების სიჩქარის შესახებ, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას საჭირო სხ-ების ფრენებს.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭირო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს წარედგინებათ ციფრულ ფორმატში დამუშავებული კომპიუტერული მონაცემები ატმოსფეროს ზედა ფენების შესახებ, გადაცემის შინაარსი, ფორმატი და თანამიმდევრობა უნდა შეთანხმდეს მეტეოროლოგიურ სამსახურისა და საწარმოს შორის.

მუხლი 135. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია საფრენოსნო-საინფორმაციო პუნქტებისა და რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტებისთვის

საწარმო ვალდებულია:

ა) საფრენოსნო საინფორმაციო პუნქტები და რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტები უზრუნველყოს მეტეოროლოგიური ინფორმაციით, ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325-ე დადგენილების 113-ე მუხლის შესაბამისად. ამასთან, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს მიმდინარე ან მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური ინფორმაციის ელემენტების გაუარესებაზე ასეთის არსებობისას. აღნიშნული ცნობები და პროგნოზები უნდა მოიცავდეს საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონს ან სამეთვალყურეო რაიონს და სხვა ისეთ რაიონებს, რომლებიც განსაზღვრულია რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით.

შენიშვნა: წინამდებარე დებულების მიზნებისთვის, ზოგიერთი მეტეოროლოგიური პირობის ცვლილება განიხილება როგორც მეტეოროლოგიური ელემენტის გაუარესება, თუმცა ჩვეულებრივ პირობებში აღნიშნული ამგვარად არ განიხილება. მაგალითად, ტემპერატურის მატებამ შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ზოგიერთი ტიპის სხ-ის ფრენაზე;

ბ) საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტები და რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი დროის სათანადო ინტერვალებით უზრუნველყოფილნი უნდა იყვნენ მიმდინარე მონაცემებით წნევის შესახებ, სიმაღლის საზომის დასაყენებლად იმ ადგილთან მიმართებით, რომელიც მითითებულია საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტის ან რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.

მუხლი 136. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტისათვის

1. მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტებს მეტეოროლოგიური ინფორმაცია უნდა წარედგინოს, ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325-ე დადგენილების 112-ე მუხლის შესაბამისად, საკუთარი იურისდიქციის ქვეშ მყოფ საჭირო სივრცესა და აეროდრომებზე. სპეციალური ცნობები და პროგნოზის ცვლილება უნდა გადაეცეს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს, აუცილებლობისას, დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად, მომდევნო ცნობის ან პროგნოზის ლოდინის გარეშე. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება რამდენიმე ანემომეტრი, გარკვევით უნდა აღინიშნოს დისპლეი, რომელსაც ისინი უკავშირდებიან, რათა მოხდეს თითოეული ანემომეტრის მიერ კონტროლირებადი ადზ-ის და ადზ-ის მონაკვეთის იდენტიფიცირება.



2. მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მიმდინარე მონაცემებით წნევის შესახებ სიმაღლის საზომის დასაყენებლად, იმ ადგილებთან მიმართებით, რომლებიც მითითებულია მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ.

3. პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას, აღჭურვილი უნდა იყოს მიწისპირა ქარის დისპლეთ. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეია დაკავშირებული, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

4. პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას აეროდრომებზე, სადაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეთით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეია დაკავშირებული, ასეთი სადგურის არსებობის შემთხვევაში.

5. პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას აეროდრომებზე, სადაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეთით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეია დაკავშირებული, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

6. დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტს უნდა წარედგინოს ინფორმაცია ქარის წანაცვლების შესახებ, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ების დასაფრენად შესვლის და აფრენის ტრაექტორიაზე ან დასაფრენად წრეზე შესვლისას.

შენიშვნა: მოთხოვნები ქარის წანაცვლების შესახებ გაფრთხილების და შეტყობინების გამოცემაზე და სმმ-ის მიმართ მოთხოვნები მეტეოროლოგიურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით მოცემულია ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებაში.

მუხლი 137. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტისთვის

1. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მეტეოროლოგიური ინფორმაციით, ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325-ე დადგენილების 111-ე მუხლის შესაბამისად, საკუთარი იურისდიქციის ქვეშ მყოფ აეროდრომებთან მიმართებით. სპეციალური ცნობები და პროგნოზის ცვლილება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტებს უნდა გადაეცეს აუცილებლობისდა მიხედვით, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მომდევნო ცნობის ან პროგნოზის ლოდინის გარეშე.

2. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მიმდინარე მონაცემებით წნევის შესახებ, სიმაღლის საზომის დასაყენებლად, შესაბამის აეროდრომთან მიმართებით.

3. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი აღჭურვილი უნდა იყოს მიწისპირა ქარის დისპლეთით. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეია დაკავშირებული, თუ ასეთი სადგური არსებობს. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება რამდენიმე გადამცემი, გარკვევით უნდა აღინიშნოს დისპლეი, რომელსაც ისინი უკავშირდებიან, რათა მოხდეს თითოეული გადამცემის მიერ კონტროლირებადი ადზ-ის და ადზ-ის მონაკვეთის იდენტიფიცირება.

4. აეროდრომებზე, სადაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უნდა აღიჭურვოს დისპლეთით, რომელიც საშუალებას იძლევა



გამოითვალოს ადზ-ზე ხილვადობის სიმორის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლემი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლემია დაკავშირებული, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

5. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი აეროდრომზე, სადაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლემით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლემი დაკავშირებული უნდა იყოს დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლემია დაკავშირებული, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

6. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტებს უნდა წარედგინოს ინფორმაცია ქარის წანაცლების შესახებ, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ებზე დასაფრენად შესვლის ან აფრენის ტრაექტორიაზე ან დასაფრენად წრეზე შესვლისას და სხ-ებზე ადზ-ზე დაფრენის შემდგომ გარბენის ან აფრენისას გაქანის შესრულებისას.

7. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტებს და/ან სხვა შესაბამის პუნქტებს უნდა გადაეცეთ გაფრთხილება აეროდრომთან დაკავშირებით.

შენიშვნა: მეტეოროლოგიური პირობები, რომელთა მიმართებითაც გამოიცემა გაფრთხილება აეროდრომთან დაკავშირებით, მოცემულია ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილების მე-100 მუხლში.

მუხლი 138. მეტეოროლოგიური ცნობების და პროგნოზების კავშირის სადგურები

საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურების მიზნით, საწარმო ვალდებულია განსაზღვროს სმმ-ს პუნქტები, სადაც უნდა მიეწოდოს მიმდინარე მეტეოროლოგიური ცნობები და პროგნოზები. ამ ცნობების და პროგნოზების ეგზემპლარი ეგზავნება საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტს ან რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს. საწარმო ვალდებულია დანერგოს აღნიშნული პროცედურები და გამოაქვეყნოს ისინი სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში.

მუხლი 139. ინფორმაცია აეროდრომზე არსებული პირობების და მასთან დაკავშირებული საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ

საწარმო ვალდებულია სააეროდრომო სამეთვალყურეო და მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტები უზრუნველყოს მიმდინარე ინფორმაციით საკუთარ დაქვემდებარებაში არსებული აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე საექსპლუატაციო თვალსაზრისით განსაკუთრებული პირობების, მათ შორის დროებითი საფრთხეების და ნებისმიერი სააეროდრომო საშუალების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ.

მუხლი 140. ინფორმაცია სანავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ სმმ-ის პუნქტს მუდმივად მიეწოდება მიმდინარე ინფორმაცია საკუთარი პასუხისმგებლობის რაიონში აფრენის, გაფრენის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ოპერაციებისთვის მნიშვნელოვანი სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ, ასევე სახმელეთო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად საჭირო სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების შესახებ.

2. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ინფორმაცია სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და საექსპლუატაციო მდგომარეობაში ნებისმიერი ცვლილების შესახებ დროულად წარედგინება სმმ-ის პუნქტს შესაბამისი მომსახურების ან საშუალების გამოყენების გათვალისწინებით.

შენიშვნა: დამატებითი ინფორმაცია სმმ-ის პუნქტის უზრუნველყოფაზე ვიზუალური და არავიზუალური სააერონოსნო საშუალებების შესახებ ინფორმაციით, მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9426 – „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელო“. ტექნიკური მოთხოვნები ვიზუალური საშუალებების მდგომარეობის კონტროლთან დაკავშირებით განსაზღვრულია საქართველოს კანონმდებლობით, ხოლო შესაბამისი პროცედურები – იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc 9157 „აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელო“ მე-5 ნაწილში. ტექნიკური მოთხოვნები სააერონოსნო საშუალებების მდგომარეობაზე კონტროლთან მიმართებით



მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის პირველ ტომში.

მუხლი 141. ინფორმაცია უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ

უპილოტო უმართავი აეროსტატების ექსპლუატანტებმა უნდა აცნობონ სმმ-ის შესაბამის საწარმოს დეტალური მონაცემები უპილოტო უმართავი აეროსტატების ფრენის შესახებ, „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების“ დამტკიცების თაობაზე სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანების შესაბამისად.

მუხლი 142. ინფორმაცია ვულკანური მოქმედების შესახებ

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ სმმ-ის პუნქტს, ადგილობრივი შეთანხმებების შესაბამისად, ეცნობება ამოფრქვევის წინმსწრები ვულკანური აქტივობის და ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ, როდესაც აღნიშნულმა შეიძლება მოიცვას საჰაერო სივრცე მათ მიერ კონტროლირებადი რაიონის ფარგლებში, სადაც ხორციელდება ფრენები.

2. საწარმო ვალდებული უზრუნველყოს, რომ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტები და საფრენოსნო საინფორმაციო პუნქტები უზრუნველყოფილნი არიან საკონსულტაციო ინფორმაციით ვულკანური ფერფლის შესახებ, რომელიც გამოცემულია შესაბამისი ვულკანური ფერფლის შესახებ საკონსულტაციო ცენტრის მიერ.

შენიშვნა: ვულკანური ფერფლის შესახებ საკონსულტაციო ცენტრს უნდა დაინიშნოს რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმების შესაბამისად, როგორც ეს მითითებულია ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებაში.

მუხლი 143. ინფორმაცია რადიაქტიური და ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერების შემცველი ღრუბლების შესახებ

საწარმო ვალდებული უზრუნველყოს, რომ სმმ-ის პუნქტებს, ადგილობრივი შეთანხმების შესაბამისად, ეცნობება ატმოსფეროში რადიაქტიური ნივთიერების ან ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერების გაფრქვევის შესახებ, როდესაც აღნიშნულმა შეიძლება მოიცვას საჰაერო სივრცე მათ მიერ კონტროლირებადი რაიონის ფარგლებში, სადაც ხორციელდება ფრენები.

თავი XVIII ჩანაწერები

მუხლი 144. კავშირგაბმულობის ჩანაწერები

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს საავიაციო კავშირგაბმულობის ყოველ სადგურზე ხორციელდებოდეს კავშირგაბმულობის ჟურნალის წარმოება, ხელნაწერი ან ავტომატური ჩაწერა.

2. ხელნაწერ ჟურნალებში ჩანაწერები უნდა განხორციელდეს მხოლოდ მორიგე ოპერატორის მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მესამე პირს, რომელიც ინფორმირებულია ჩანაწერთან დაკავშირებულ ფაქტზე, შეუძლია დაადასტუროს ჟურნალში ოპერატორის ჩანაწერის სიზუსტე.

3. ყველა ჩანაწერი უნდა იყოს სრული, მკაფიო, სწორი და გასაგები. ჟურნალში არ უნდა გაკეთდეს ზედმეტი ნიშანი ან აღნიშვნა.

4. ხელნაწერ ჟურნალში ნებისმიერი საჭირო შესწორება უნდა განხორციელოს პირმა, რომელმაც გააკეთა საწყისი ჩანაწერი. შესწორება უნდა შესრულდეს არასწორი ჩანაწერის ერთი ხაზით გადახაზვით, შესწორების ინიციატორის, თარიღის და დროის მითითებით. სწორი ჩანაწერი უნდა გაკეთდეს ბოლო ჩანაწერის შემდეგ სტრიქონში.

5. კავშირგაბმულობის ხელნაწერი ან ავტომატური ჩანაწერების ჟურნალი უნდა ინახებოდეს ამ წესის 145-ე მუხლში მითითებული ვადით. ჟურნალი, რომელიც შეეხება თხოვნას ან მოკვლევას, უნდა ინახებოდეს უფრო ხანგრძლივი ვადით, მანამ, სანამ აშკარად აღარ იარსებებს მისი საჭიროება.

6. ხელნაწერი ჟურნალი უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სადგურის სახელწოდებას;



ბ) სადგურის ამოსაცნობ ნიშანს;

გ) თარიღს;

დ) სადგურის გახსნის და დახურვის დროს;

ე) ყოველი ოპერატორის ხელმოწერას, მორიგეობის მიღების და გადაცემის დროის მითითებით;

ვ) გასაკონტროლებელ სიხშირეებს და მორიგეობის სახეს (მუდმივს თუ გრაფიკის მიხედვით), რომელიც უნდა განხორციელდეს ყოველ სიხშირეზე;

ზ) შუალედური მექანიკური რეგისტრაციის სადგურის გარდა, სადაც აუცილებელი არ არის წინამდებარე პუნქტის მოთხოვნების დაცვა, ყოველი კავშირის, სატესტო გადაცემის ან საცდელი კავშირის ჩანაწერს, რომელიც ასახავს კავშირის ტექსტს, კავშირის დასრულების დროს, გადამცემ სადგურ(ებ)ს და გამოყენებულ სიხშირეს;

თ) ყველა საავარიო კავშირს და სათანადო მოქმედებებს;

ი) კავშირის პირობების და გართულებების მოკლე აღწერას, მათ შორის, არასასურველ დაბრკოლებებს. აღნიშნული ჩანაწერი, პრაქტიკული შესაძლებლობისას, უნდა მოიცავდეს დროს, რომლის განმავლობაშიც ადგილი ჰქონდა დაბრკოლებებს, დაბრკოლების სიგნალის ხასიათს, რადიოსიხშირეს და ამოსაცნობს;

კ) მოწყობილობის მტყუნების ან სხვა გაუმართაობის მიზეზით კავშირის შეწყვეტის მოკლე აღწერას, შეწყვეტის ხანგრძლივობას და გატარებულ ზომებს; და

ლ) დამატებით ინფორმაციას, რომელიც შესაძლოა მნიშვნელოვანი იყოს ოპერატორისთვის, როგორც სადგურის ექსპლუატაციის შესახებ ჩანაწერის ნაწილს.

მუხლი 145. დოკუმენტების შენახვა

1. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს შემდეგი დოკუმენტაციის/მონაცემების შენახვა:

ა) სწავლებასთან დაკავშირებული ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს პერსონალის დასაქმების შეწყვეტამდე:

ბ) ხმოვანი/მონაცემების ჩანაწერები:

ბ.ა) ხმოვანი ჩანაწერები – 30 დღე;

ბ.ბ) მონაცემების ჩანაწერები – 30 დღე.

გ) სამეთვალყურეო პუნქტების მონაცემები:

გ.ა) სტრიპები – 30 დღე;

გ.ბ) ოპერატიული ჟურნალი – 5 წელი.

დ) კავშირგაბმულობის ჩანაწერები:

დ.ა) კავშირგაბმულობის ჟურნალი (ხელნაწერი ან ავტომატური) – 30 დღე.

2. საწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) ერთეულის ოპერატიული ჟურნალების ფორმების და დოკუმენტების რეგისტრირება და შენახვა ყოველდღიურად (ადგილობრივი დროის მიხედვით) შემდეგნაირად:

ა.ა) ბლანკები, შეტყობინებები, ანგარიშები და ა.შ. უნდა დაჯგუფდეს ტიპის მიხედვით, დაკომპლექტდეს და გაკეთდეს მარკირება, სადაც მიეთითება ადგილის დასახელება, წელი, თვე და



რიცხვი;

ა.ბ) მონაცემთა სტრიპები უნდა შეიფუთოს ცალკე ყოველი ადგილმდებარეობისათვის;

ა.გ) მაგნიტოფონის ლენტები, დისკები, კასეტები ან სხვა მსგავსი ელექტრომატარებლები ელექტრონული სისტემების ციფრული მონაცემების შესანახად, უნდა შეიფუთოს ცალკე; და

ა.დ) შიდა და საერთაშორისო მომსახურების ფინანსური დოკუმენტები უნდა დაჯგუფდეს ცალკე გრძელვადიანი შენახვისთვის.

ბ) ოპერატიული ჟურნალების მასალები, რომელშიც წარმოდგენილია ინციდენტის ან სმმ-ის პუნქტის დარღვევების შედეგები, უნდა იქნას დაცული მანამ, სანამ არ დასრულდება მოკვლევა ან გატარდება ქმედითი ღონისძიებები. მსგავსი მასალების განადგურება შეიძლება მხოლოდ სააგენტოსთან შეთანხმებით;

გ) ერთეულებში, სადაც ხორციელდება ელექტრონული აღრიცხვა, უნდა არსებობდეს შესაბამისი პროცედურები, რათა ყოველდღიურად განხორციელდეს მონაცემების სარეზერვო კოპირება.

მუხლი 146. სმმ-ის ჩანაწერთან დაშვება

საწარმო ვალდებულია აცნობოს სმმ-ის ყველა პუნქტს შეზღუდვებზე, რომლებიც შეეხება აუდიო და ვიდეო ჩანაწერთან დაშვებას.

მუხლი 147. ფრენის სტრიპების შევსების პროცედურები

საწარმომ სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირველ ნაწილში დეტალურად უნდა აღწეროს ფრენის სტრიპების შევსების პროცედურები, როგორც ქალაქის, ისე ელექტრონული ფორმატისთვის.

