***დანართი №3***

**საწვავის ხარჯვის მონიტორინგის მეთოდები**

1. სხ-ის ექსპლუატანტი, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა იგი იყენებს CERT პროგრამას, უფლებამოსილია აირჩიოს საწვავის ხარჯვის მონიტორინგის ქვემოთ მოყვანილი მეთოდებიდან ერთ-ერთი:

ა) მეთოდი A;

ბ) მეთოდი B;

გ) ხუნდების მოხსნა/დაყენება;

დ) ჩასხმული საწვავი;

ე) საწვავის განაწილება ბლოკ/საათების მიხედვით.

1. **მეთოდი A**

* 1. A მეთოდის მიხედვით საწვავის ხარჯის გამოსათვლელად, სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს შემდეგი ფორმულა:



სადაც:

FN აღნიშნავს მოცემული ფრენის (ფრენა N) შესრულებისას, A მეთოდის გამოყენებით დაანგარიშებული გახარჯული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

TN აღნიშნავს მოცემული ფრენის (ფრენა N) შესრულების მიზნით სხ-ის საწვავით გამართვის შემდეგ სხ-ის საწვავის ავზში არსებული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

TN+1 აღნიშნავს მომდევნო ფრენის (ფრენა N+1) შესრულების მიზნით სხ-ის საწვავით გამართვის შემდეგ სხ-ის საწვავის ავზში არსებული საწვავის ოდენობას (ტონებში); და

UN+1 აღნიშნავს მომდევნო ფრენის (ფრენა N+1) შესრულების მიზნით სხ-ში ჩასხმული საწვავის ჯამურ ოდენობას, რომელიც იზომება მოცულობის ერთეულებში და მრავლდება სიმკვრივის მნიშვნელობაზე (ტონებში).

**შენიშვნა 1:** ჩასხმული საწვავის ოდენობა (UN+1) განისაზღვრება იმ ოდენობით, რომელიც საწვავის მიმწოდებლის მიერ გამოთვლილია თითოეული ფრენისთვის და მითითებულია ზედნადებში ან ინვოისში;

**შენიშვნა 2:** მონაცემების სისრულის უზრუნველსაყოფად, მნიშვნელოვანია სხ-ის ექსპლუატანტს გააჩნდეს როგორც განსახილველი ფრენის (ფრენა N), ასევე მომდევნო ფრენის (ფრენა N+1) მონაცემებიც. აღნიშნულს განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს მაშინ, როდესაც ადგილობრივ ფრენას მოჰყვება საერთაშორისო ფრენა ან პირიქით. მონაცემთა ხარვეზის თავიდან აცილების მიზნით რეკომენდებულია, რომ იმ სხ-თან მიმართებით, რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო ფრენების შესასრულებლად, სხ-ის ექსპლუატანტმა უზრუნველყოს დაყენებული ხუნდების დროს სხ-ის საწვავის ავზში არსებული საწვავის ოდენობასა ან ფრენის მიზნით სხ-ის საწვავით გამართვის შემდეგ სხ-ის საწვავის ავზში არსებული საწვავის ოდენობის შესახებ მონაცემთა შეგროვება. ამავე მიზნით, რეკომენდებულია, რომ სხ-ის ექსპლუატანტმა აწარმოოს თითოეული ფრენისთვის სხ-ში ჩასხმული საწვავის ოდენობის შესახებ მონაცემთა შენახვა მანამ, სანამ დადგინდება აღნიშნული ფრენებიდან რომელი წარმოადგენს საერთაშორისო ფრენას.

* 1. სხ-ის მოკლევადიანი სველი იჯარისას, როდესაც ორი თანმიმდევრული ფრენიდან წინა ან მომდევნო ფრენას, ან ორივე მათგანს ასრულებს მოიჯარე, მან საწვავის ოდენობის შესახებ ინფორმაცია უნდა მიაწოდოს მეიჯარეს და პირიქით. თუ კი ამგვარი ინფორმაციის მიწოდება ვერ განხორციელდა, სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია გამოიყენოს ხუნდების დაყენება/მოხსნის (Block-off/Block-on) მეთოდის მეშვეობით გამოთვლილი საწვავის ოდენობის შესახებ ინფორმაცია.
  2. იმ შემთხვევაში, როცა განსახილველი ფრენისთვის (ფრენა N) ან მომდევნო ფრენისთვის (ფრენა N+1) საწვავით სხ-ის გამართვა არ ხორციელდება, სხ-ის ავზებში საწვავის ოდენობის განსაზღვრა უნდა მოხდეს განსახილველი ფრენის ან მომდევნო ფრენის შემთხვევაში ხუნდების მოხსნის მომენტში სხ-ის ავზში არსებული საწვავის ოდენობით. გამონაკლის შემთხვევაში, შესაძლებელია, რომ მომდევნო ფრენისთვის TN+1 ცვლადი სიდიდის დადგენა ვერ განხორციელდეს. ეს ის შემთხვევაა, როდესაც სხ ჩართულია ფრენის გარდა სხვა მოქმედებებში, მათ შორის როდესაც გადის ძირითად ტექნიკურ შემოწმებას, რომლის დროსაც ხდება საწვავის ავზების დაცლა იმ ფრენის შემდეგ, რომელზეც ვრცელდება საწვავის ხარჯვის მონიტორინგი. ასეთ შემთხვევაში, სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია TN+1 + UN+1 ოდენობა შეცვალოს სხ-ის შემდგომი აქტივობის დაწყებისას ავზში დარჩენილი საწვავის ოდენობით ან ხუნდების დაყენების მომენტში ავზში არსებული საწვავის ოდენობით, რომელიც მითითებულია სხ-ის ტექნიკურ ჟურნალში.

**შენიშვნა:** მეთოდ A-ს გამოყენების პროცესის ამსახველი დიაგრამები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის IV ტომის („ნახშირორჟანგის შემცირებისა და კომპენსირების სქემა საერთაშორისო ავიაციისთვის (CORSIA)“) დანართ C-1-ში და დანართ C-2-ში.

1. **მეთოდი B**

* 1. B მეთოდის მიხედვით საწვავის ხარჯის გამოსათვლელად სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს შემდეგი ფორმულა:

სადაც:

FN აღნიშნავს მოცემული ფრენის (ფრენა N) შესრულებისას, B მეთოდის გამოყენებით დაანგარიშებული გახარჯული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

RN–1 აღნიშნავს წინა ფრენის (ფრენა N–1) დასრულებისას სხ-ის ავზში დარჩენილი საწვავის ოდენობას ხუნდების დაყენების მომენტში, განსახილველი ფრენის დაწყებამდე (ტონებში);

RN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) დასრულებისას სხ-ის ავზში დარჩენილი საწვავის ოდენობას, ფრენის შემდგომ ხუნდების დაყენების მომენტში (ტონებში); და

UN აღნიშნავს განსახილველი ფრენისათვის (ფრენა N) ჩასხმული საწვავის ოდენობას, რომელიც იზომება მოცულობის ერთეულებში და მრავლდება სიმკვრივის მნიშვნელობაზე (ტონებში).

**შენიშვნა 1:** ჩასხმული საწვავის ოდენობა განისაზღვრება იმ ოდენობით, რომელიც საწვავის მიმწოდებლის მიერ გამოთვლილია თითოეული ფრენისთვის და მითითებულია ზედნადებში ან ინვოისში;

**შენიშვნა 2:** მონაცემების სისრულის უზრუნველსაყოფად, მნიშვნელოვანია სხ-ის ექსპლუატანტს გააჩნდეს როგორც განსახილველი ფრენის (ფრენა N), ასევე წინა ფრენის (ფრენა N-1) მონაცემებიც. აღნიშნულს განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს მაშინ, როდესაც ადგილობრივ ფრენას მოჰყვება საერთაშორისო ფრენა ან პირიქით. მონაცემთა ხარვეზის თავიდან აცილების მიზნით რეკომენდებულია, რომ იმ სხ-ისთან მიმართებით, რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო ფრენების შესასრულებლად, სხ-ის ექსპლუატანტმა უზრუნველყოს ფრენის დასრულების შემდგომ სხ-ის საწვავის ავზში დარჩენილი საწვავის ოდენობასა ან სხ-ის საწვავით გამართვის შემდეგ სხ-ის საწვავის ავზში არსებული საწვავის ოდენობის შესახებ მონაცემთა შეგროვება. ამავე მიზნით, რეკომენდებულია, რომ სხ-ის ექსპლუატანტმა აწარმოოს თითოეული ფრენისთვის სხ-ში ჩასხმული საწვავის ოდენობის შესახებ მონაცემთა შენახვა მანამ, სანამ დადგინდება აღნიშნული ფრენებიდან რომელი წარმოადგენს საერთაშორისო ფრენას.

* 1. სხ-ის მოკლევადიანი სველი იჯარისას, როდესაც ორი თანმიმდევრული ფრენიდან წინა ან მომდევნო ფრენას, ან ორივე მათგანს ასრულებს მოიჯარე, მან საწვავის ოდენობის შესახებ ინფორმაცია უნდა მიაწოდოს მეიჯარეს და პირიქით. თუ კი ამგვარი ინფორმაციის მიწოდება ვერ განხორციელდა, სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია გამოიყენოს ხუნდების დაყენება/მოხსნის (Block-off/Block-on) მეთოდის მეშვეობით გამოთვლილი საწვავის ოდენობის შესახებ ინფორმაცია.

* 1. როდესაც სხ არ ასრულებს ფრენას იმ ფრენის წინ, რომელზეც ხორციელდება საწვავის ხარჯვის მონიტორინგი (მაგ., თუ ფრენა მოჰყვება ძირითად დათვალიერებას ან ტექნიკურ მომსახურებას), სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია RN-1 ოდენობა შეცვალოს სხ- წინა აქტივობის დასრულებისას სხ-ის ავზში დარჩენილი საწვავის ოდენობით, რომელიც მითითებულია სხ-ის ტექნიკურ ჟურნალში.

**შენიშვნა:** მეთოდ B-ს გამოყენების პროცესის ამსახველი დიაგრამა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის IV ტომის („ნახშირორჟანგის შემცირებისა და კომპენსირების სქემა საერთაშორისო ავიაციისთვის (CORSIA)“) დანართ C-3-ში.

1. **ხუნდების მოხსნა/დაყენება**

ხუნდების დაყენება/მოხსნა მეთოდის მიხედვით საწვავის ხარჯის გამოსათვლელად, სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს შემდეგი ფორმულა:



სადაც:

FN აღნიშნავს მოცემული ფრენის (ფრენა N) შესრულებისას, ხუნდების მოხსნა/დაყენების მეთოდის გამოყენებით დაანგარიშებული გახარჯული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

TN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) წინ ხუნდების მოხსნის მომენტში სხ-ის ავზში არსებული საწვავის ოდენობას (ტონებში); და

RN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) დასრულებისას ხუნდების დაყენების მომენტში სხ-ის ავზში არსებული საწვავის ოდენობას (ტონებში).

**შენიშვნა:** ხუნდების მოხსნა/დაყენების მეთოდის გამოყენების პროცესის ამსახველი დიაგრამები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის IV ტომის („ნახშირორჟანგის შემცირებისა და კომპენსირების სქემა საერთაშორისო ავიაციისთვის (CORSIA)“) დანართ C-5-ში და დანართ C-6-ში.

1. **ჩასხმული საწვავი**

* 1. იმ ფრენებთან მიმართებით, რომლებისთვისაც ხდება საწვავით გამართვა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მომდევნო ფრენისათვის საწვავით გამართვა არ ხორციელდება, ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენებით, გახარჯული საწვავის ოდენობა სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა გამოთვალოს შემდეგი ფორმულის გამოყენებით:

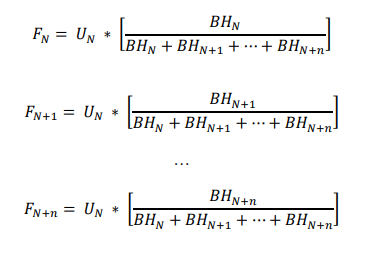


სადაც:

FN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) შესრულებისას, ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენებით დაანგარიშებული გახარჯული საწვავის ოდენობას (ტონებში); და

UN აღნიშნავს განსახილველი ფრენისათვის (ფრენა N) ჩასხმული საწვავის ოდენობას, რომელიც იზომება მოცულობის ერთეულებში და მრავლდება სიმკვრივის მნიშვნელობაზე (ტონებში).

* 1. იმ ფრენებთან მიმართებით, რომელთა შესრულების მიზნით არ ხორციელდება სხ-ის საწვავით გამართვა (ფრენა N+1, …, ფრენა N+n,), წინა ფრენის (ფრენა N) შესასრულებლად სხ-ის საწვავით გამართვისას ჩასხმული საწვავის ოდენობის ბლოკ/საათების პროპორციულად განაწილების მიზნით, სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს შემდეგი ფორმულა:



სადაც:

FN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) შესრულებისას ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენებით დაანგარიშებული გახარჯული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

FN+1 აღნიშნავს მომდევნო ფრენის (ფრენა N+1) შესრულებისას გახარჯული, ჩასხმული საწვავი მეთოდის გამოყენებით გამოთვლილი საწვავის ოდენობას (ტონებში);

FN+n აღნიშნავს შემდგომი ფრენის (ანუ ფრენა N+n) შესრულებისას გახარჯული, ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენებით გამოთვლილი საწვავის ოდენობას (ტონებში);

UN აღნიშნავს განსახილველი ფრენისთვის (ფრენა N) ჩასხმული საწვავის ოდენობას (ტონებში);

BHN აღნიშნავს განსახილველი ფრენის (ფრენა N) ბლოკ-საათების რაოდენობას (საათებში);

BHN+1 აღნიშნავს მომდევნო ფრენის (ფრენა N+1) ბლოკ-საათების რაოდენობას (საათებში); და

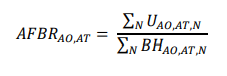
BHN+n აღნიშნავს შემდგომი ფრენის (ფრენის N+n) ბლოკ-საათების რაოდენობას (საათებში).

**შენიშვნა 1:** ჩასხმული საწვავის ოდენობა განისაზღვრება იმ ოდენობით, რომელიც საწვავის მიმწოდებლის მიერ გამოთვლილია თითოეული ფრენისთვის და მითითებულია ზედნადებში ან ინვოისში.

**შენიშვნა 2:** ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენების პროცესის ამსახველი დიაგრამა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის IV ტომის („ნახშირორჟანგის შემცირებისა და კომპენსირების სქემა საერთაშორისო ავიაციისთვის (CORSIA)“) დანართ C-7-ში.

1. **საწვავის განაწილება ბლოკ-საათების მიხედვით**

* 1. საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტის გამოთვლა
     1. სხ-ის ექსპლუატანტი, რომელსაც შეუძლია მკაფიოდ განასხვავოს საერთაშორისო და ადგილობრივი ფრენების შესრულების მიზნით სხ-ის ავზში ჩასხმული საწვავის ოდენობა, ვალდებულია სხ-ის ყოველი ტიპისთვის განახორციელოს საერთაშორისო ფრენებზე მოცემულ წელს საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტის გამოთვლა შემდეგი ფორმულის გამოყენებით:

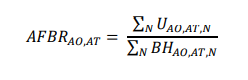


სადაც:

AFBR AO, AT აღნიშნავს მოცემულ წელს საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტს სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით (ტონა/საათში);

UAO, AT, N აღნიშნავს მოცემულ წელს N რაოდენობის საერთაშორისო ფრენების შესასრულებლად სხ-ის ავზში ჯამურად ჩასხმული საწვავის ოდენობას სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის მიხედვით (AT), რომელიც გამოთვლილია ჩასხმული საწვავის მეთოდის გამოყენებით (ტონებში); და

BHAO, AT, N აღნიშნავს მოცემულ წელს N რაოდენობის საერთაშორისო ფრენების ბლოკ-საათების ჯამურ ოდენობას სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის მიხედვით (AT) (საათებში).

* + 1. სხ-ის ექსპლუატანტი, რომელსაც არ შეუძლია მკაფიოდ განასხვავოს საერთაშორისო და ადგილობრივი ფრენების შესრულების მიზნით სხ-ის ავზში ჩასხმული საწვავის ოდენობა, ვალდებულია სხ-ის ყოველი ტიპისთვის განახორციელოს საერთაშორისო ფრენებზე მოცემულ წელს საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტის გამოთვლა შემდეგი ფორმულის გამოყენებით:

სადაც:

AFBR AO, AT აღნიშნავს მოცემულ წელს საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტს სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით (ტონა/საათში);

UAO, AT, N აღნიშნავს მოცემულ წელს N რაოდენობის საერთაშორისო ან ადგილობრივი ფრენების შესრულების მიზნით სხ-ის ავზში ჩასხმული საწვავის ჯამურ ოდენობას სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით, რომელიც იზომება მოცულობის ერთეულებში და მრავლდება სიმკვრივის მნიშვნელობაზე (ტონებში);

BHAO, AT, N აღნიშნავს მოცემულ წელს N რაოდენობის საერთაშორისო და ადგილობრივი ფრენების ბლოკ/საათების ჯამურ ოდენობას სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით (საათებში).

* + 1. სხ-ის ექსპლუატანტის საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტი გამოითვლება ყოველწლიურად, კონკრეტული ანგარიშგების წლისთვის ამავე წლის მონაცემების გამოყენებით. სხ-ის ექსპლუატანტის გამონაბოლქვის ანგარიშში უნდა იყოს ასახული საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტი თითოეული სხ-ის ტიპისთვის.

**შენიშვნა:** სხ-ის ტიპები მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 8643 („საჰაერო ხომალდის ტიპის აღმნიშვნელები“).

* 1. საწვავის ხარჯის გამოთვლა ცალკეული ფრენებისათვის
     1. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია თითოეული საერთაშორისო ფრენისთვის დახარჯული საწვავის ოდენობა გამოითვალოს შემდეგი ფორმულის გამოყენებით:



სადაც:

FN აღნიშნავს განსახილველ საერთაშორისო ფრენაზე (ფრენა N) გახარჯული საწვავის ოდენობას, რომელიც გამოითვლება ბლოკ-საათების მიხედვით საწვავის განაწილების მეთოდით (ტონებში);

AFBR AO, AT აღნიშნავს საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტს სხ-ის ექსპლუატანტისა (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით (ტონა/საათში);

BHAO, AT, N აღნიშნავს განსახილველი საერთაშორისო ფრენის (ფრენა N) ბლოკ/საათების ოდენობას სხ-ის ექსპლუატანტის (AO) და სხ-ის ტიპის (AT) მიხედვით (საათებში).

**შენიშვნა 1:** ჩასხმული საწვავის ოდენობა განისაზღვრება იმ ოდენობით, რომელიც საწვავის მიმწოდებლის მიერ გამოთვლილია თითოეული ფრენისთვის და მითითებულია ზედნადებში ან ინვოისში.

**შენიშვნა 2:** საწვავის ხარჯვის საშუალო კოეფიციენტი (AFBR) ეფუძნება მოცემული ანგარიშგების წლის განმავლობაში შესრულებულ ყველა ფრენას და მრგვალდება მინიმუმ მესამე თანრიგამდე.

**შენიშვნა 3:** ბლოკ/საათების მიხედვით საწვავის განაწილების მეთოდის გამოყენების პროცესის ამსახველი დიაგრამა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის IV ტომის („ნახშირორჟანგის შემცირებისა და კომპენსირების სქემა საერთაშორისო ავიაციისთვის (CORSIA)“) დანართ C-8-ში.