

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №28

2024 წლის 2 თებერვალი

ქ. თბილისი

## ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის 1-ელი ნაწილის, 9<sup>1</sup> და 21<sup>2</sup> მუხლების საფუძველზე, ვბრძანებ:

### მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესი“.

### მუხლი 2

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 25-ე მუხლის საფუძველზე, ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 17 ივლისის №142 ბრძანება.

### მუხლი 3

ბრძანება ამოქმედდეს 2024 წლის 1 თებერვლიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

## ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესი

### თავი I

#### ზოგადი ნაწილი

#### მუხლი 1. რეგულირების სფერო

ეს წესი ადგენს მოთხოვნებს ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების მიმართ და განსაზღვრავს მათი იდენტიფიკაციის, აღრიცხვის, მოდიფიკაციის და ექსპლუატაციის წესებსა და პირობებს.

#### მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

1. ამ წესში მოცემულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ბაზირების ადგილი** – ზსხ-ის სადგომის ადგილმდებარეობა, სადაც ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში შემოწმების მიზნით უნდა წარადგინოს საჰაერო ხომალდი;

ბ) **ლოკალური ფრენა** – უწყვეტი ფრენა, რომლის დაწყების და დასრულების ადგილი იდენტურია და რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდი, აფრენის წერტილს 40 კმ-ზე მეტი მანძილით არ შორდება;

გ) **მაქსიმალური ცარიელი მასა** – ზსხ-ის ცარიელი მასის მაქსიმალური დასაშვები ოდენობა;

დ) **მაქსიმალური ასაფრენი მასა** – ზსხ-ის აფრენისას დასაშვები მაქსიმალური მასა;

ე) **მაქსიმალური სიმძლავრე** – ძრავის მუხლა ლილვის მაქსიმალური სიმძლავრე, რომელიც შესაძლებელია გამოიმუშაოს ძრავამ, ზღვის დონეზე სტანდარტული ატმოსფეროს პირობებში, საექსპლუატაციო ლიმიტების ფარგლებში მუშაობისას;

ვ) **მზიდი ხრახნის დატვირთვა** – გამოითვლება ზსხ-ის მასის (M) შეფარდებით მისი მზიდი ხრახნის ფართობთან (A) (ფორმულა: ( )). მზიდი ხრახნის ფართობი გამოითვლება მზიდი ხრახნის დიამეტრის კვადრატის ( $d^2$ ) ნამრავლით  $\pi/4$ -ზე (ფორმულა: ( ));



ზ) **საიდენტიფიკაციო ზსხ** – სერიული წარმოების სხვა ზსხ-ებთან მიმართებაში, მწარმოებლის მიერ სპეციალურად საიდენტიფიკაციო მიზნით შემუშავებული ზსხ;

თ) **სერიული ზსხ** – სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული ზსხ ან სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ;

**შენიშვნა:** 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, სერიული წარმოების კრიტერიუმები განისაზღვრება (დაკავშირებულია) ფრთით.

ი) **უმართავი ვარდნის სიჩქარე ან სტაბილური ფრენის მინიმალური სიჩქარე ( $V_{50}$ )** – სიჩქარე, რა დროსაც შესაძლებელია ზსხ-ს კონტროლი შემდეგ კონფიგურაციებში: ძრავა უქმ სვლაზე ან გამორთული ძრავით, მინიმალური სიმძლავრის რეჟიმში, საჭაერო ხრახნი აფრენის სტანდარტულ კონფიგურაციაში, გამოშვებული შასით, ფრთაუკანი დაფრენის რეჟიმში, ყველაზე არახელსაყრელი სიმძიმის ცენტრით და მაქსიმალური ასაფრენი მასით;

კ) **ფრთის დატვირთვა** – საჭაერო ხომალდის მასის შეფარდება ფრთის ფართობთან;

ლ) **ფრთის ფართობი** – საჭაერო ხომალდის ფრთის ჰორიზონტალური პროექცია, ხმელეთზე დაფრენის ან კრეისერულ რეჟიმში, რომელშიც, რიგ შემთხვევაში, შედის ფიუზელაჟის ფართობი, შეერთების წერტილთან ფრთის წინა ორი კიდის დამაკავშირებელ ხაზსა და ფრთის უკანა ორი კიდის დამაკავშირებელ ხაზს შორის;

**შენიშვნა:** მრავალფრთიანი (ბიპლანი) ზსხ-ის შემთხვევაში, ფრთის ფართობი უდრის თითოეული ფრთის ფართობის ჯამს.

მ) **ფრენის შესწორებული სიჩქარე ( $V_C$ )** – სახელსაწყო სიჩქარე, სიჩქარის საზომ მოწყობილობასთან დაკავშირებული ცდომილებების გარეშე;

ნ) **შენარჩუნებული სიმძლავრე** – ძრავის მწარმოებლის მიერ ყველაზე მაღალ სიმძლავრედ დაფიქსირებული სიმძლავრე, მიუხედავად სიმძლავრის გამოყენების მხრივ არსებული შესაძლო შეზღუდვებისა;

**შენიშვნა:** შენარჩუნებული სიმძლავრე მოიცავს აფრენის რეჟიმს და ნებისმიერ შესაძლო ავარიულ რეჟიმს. არც ერთი ექსპლუატაციის ინსტრუქცია, რომელიც მოიცავს ძრავის ბრუნვათა რიცხვის, კოლექტორის მაქსიმალურ წნევის ან იმ ნებისმიერი პარამეტრის შეზღუდვებს, რომელიც გამოიყენება სიმძლავრის მართვისთვის, არ შეიძლება იქნეს მიჩნეული დასაშვებად, თუ ძრავის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ საექსპლუატაციო ლიმიტებს მიღმაა.

ო) **ცარიელი მასა** – ზსხ-ის სრული მასა ფრენის მდგომარეობაში, მგზავრების და ტვირთის გარეშე. ზსხ-ს ცარიელი მასა მოიცავს ნებისმიერ ფიქსირებულ ბალასტს, გამოუყენებად საწვავს და, შესაბამის შემთხვევებში, ზეთის, ძრავის გამაგრებლების და ჰიდრავლიკური სითხის მაქსიმალურ ოდენობას;

პ) **ზემსუბუქი პლანერი** – ძრავის არმქონე საჭაერო ხომალდი, რომელსაც შეუძლია ადვილად აფრენა ან დაფრენა პილოტის ფიზიკური ძალის და პოტენციური ენერჯის გამოყენებით და რომლის სტრუქტურული მასა არ აღემატება 80 კგ-ს ერთი სავარძლის შემთხვევაში და 100 კგ-ს ორი სავარძლის შემთხვევაში;

ჟ) **ზსხ-ის სახეობა** – ერთი ან ორი სავარძლის მქონე ძრავიანი ზემსუბუქი საჭაერო ხომალდი, რომელიც შეესაბამება შემდეგი კლასების ერთ-ერთ განმარტებას:

ჟ.ა) **1-ელი კლასი – მოტოდელტაპლანი** არის ერთი ძრავის მქონე, საჭაერო ხრახნით აღჭურვილი საჭაერო ხომალდი, ხისტი ფრთით, რომლის ქვეშ, როგორც წესი, მიმაგრებულია ძრავის მქონე ურიკა და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.ა.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 60 კვტ, ხოლო



ჟ.ა.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 300 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში 450 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 30 კგ-ით წყალზე დასაფრენად გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 45 კგ-ით – ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში;

ჟ.ა.გ)  $V_{50}$  არაუმეტეს 35 კვანძი (65 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ჟ.ბ) მე-2 კლასი – თვითმფრინავი არის მრავალღერძიანი, ერთი ძრავის მქონე, საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ფიქსირებული ფრთით და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.ბ.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში არაუმეტეს 65 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 85 კვტ;

ჟ.ბ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით – ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში.

ჟ.ბ.გ)  $V_{50}$  არაუმეტეს 38 კვანძი (70 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ჟ.გ) მე-3 კლასი – ავტოჟირი არის ზემსუბუქი ავტოჟირი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.გ.ა) საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არის არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 105 კვტ;

ჟ.გ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შესაძლებელია გაიზარდოს 15 კგ-ით, ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში – 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში.

ჟ.გ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე – 4,5კგ/მ<sup>2</sup>-დან 12 კგ/მ<sup>2</sup>-მდე.

ჟ.დ) მე-4 კლასი – ზემსუბუქი შვეულმფრენი არის საჰაერო ხომალდი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.დ.ა) ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 105 კვტ;

ჟ.დ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით, ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში, ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში;

ჟ.დ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 8-დან 20 კგ/მ<sup>2</sup>-მდე.



ქ.ე) 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ის ქვეკლასები – 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ დამხმარე ძალური დანადგარით აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ქ.ე.ა) სავარძლების რაოდენობა: ერთი;

ქ.ე.ბ) მაქსიმალური სიმძლავრე არაუმეტეს: 30 კვტ;

ქ.ე.გ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა არაუმეტეს: 170 კგ;

ქ.ე.დ) ფრთის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 30 კგ/მ<sup>2</sup>-ზე ნაკლებია;

ქ.ე.ე) 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ-ისთვის გათვალისწინებული მაქსიმალური ასაფრენი მასა შეიძლება გაიზარდოს ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ან წყალზე გამოსაყენებლად გათვალისწინებული ზსხ-ის შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის სხვადასხვა კლასისთვის მითითებული ზსხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობები განსაზღვრება ამ წესის მე-11 მუხლის შესაბამისად და იგი შესაძლოა განსხვავდებოდეს ზსხ-ის მწარმოებლის მიერ ზსხ-ის შემუშავებისას განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობისგან.

2. ამ წესში მოცემულ განმარტებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) გ/სმ<sup>3</sup> – გრამი/კუბური სანტიმეტრი;

ბ) ზსხ – ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი;

გ) კვტ – კილოვატი;

დ) კგ – კილოგრამი;

ე) კგ/მ<sup>2</sup> – კილოგრამი/კვადრატული მეტრი;

ვ) კმ/სთ – კილომეტრი/საათი;

ზ) სთ – საათი;

თ) სმ – სანტიმეტრი;

ი) V<sub>სო</sub> – უმართავი ვარდნის სიჩქარე ან სტაბილური ფრენის მინიმალური სიჩქარე.

## თავი II

### ზსხ-ის იდენტიფიცირება და აღრიცხვა

#### მუხლი 3. საიდენტიფიკაციო ბარათი

1. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათი, რომელიც სავალდებულოა ზსხ-ის ექსპლუატაციისთვის, გაიცემა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ.

2. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მიღების მიზნით ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ფლობს ინფორმაციას და დოკუმენტებს ზსხ-ის შემუშავებასა და წარმოებაზე, უფლებამოსილია სააგენტოს მიმართოს განცხადებით.

3. არასერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის და პირველადი აღრიცხვის ბარათის გაცემის მოთხოვნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) საიდენტიფიკაციო ბარათის და აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადი;



ბ) ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები;

გ) აწონვის ბარათი;

დ) მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია, იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებელი არ არის ზსხ-ის მწარმოებელი;

ე) საფრენოსნო ცდების განხორციელებისას გამოყენებული დროებითი აღრიცხვის ბარათის ასლი.

**შენიშვნა:** საიდენტიფიკაციო ბარათის მოთხოვნის განაცხადის მონაცემები განისაზღვრება ამ წესის დანართი №1-ით, ხოლო საიდენტიფიკაციო ბარათის შემადგენელი ელემენტები განისაზღვრება ამ წესის დანართი №2-ით.

4. განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები, შეიტანება საიდენტიფიკაციო ბარათში. ამ ელემენტებით განისაზღვრება ზსხ-ის ის ძირითადი მახასიათებლები, რის საფუძველზეც ხორციელდება მისი ზსხ-ად კლასიფიცირება.

5. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული განცხადება უნდა ადასტურებდეს, რომ:

ა) ზსხ შესაბამეა აღწერით ელემენტებში მოცემულ მონაცემებს;

ბ) განმცხადებელმა განახორციელა მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დემონსტრირება, შესაბამისობის დემონსტრირების დადგენილი პროგრამის მიხედვით, ამ წესის მე-9 მუხლის შესაბამისად;

გ) განმცხადებელს გააჩნია მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია, რომელიც მოიცავს საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების ანგარიშებს და საჭიროებისას, დამატებით სპეციფიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელ ანგარიშებს;

დ) განმცხადებელს გააჩნია მომხმარებლის დოკუმენტაცია, რომელიც მოიცავს ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს. ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში, გარდა სერიული ზსხ-ისა და მაშინ, როდესაც განმცხადებელი ზსხ-ის მწარმოებელია, სავალდებულო არ არის მომხმარებლის დოკუმენტაცია მოიცავდეს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს, მაგრამ იგი სავალდებულოა აღნიშნული ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს მოთხოვნები განსაზღვრულია „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესით“.

6. არასერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის შემთხვევაში, მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია არ ეგზავნება სააგენტოს იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებელი არის ზსხ-ის მწარმოებელი, რა დროსაც მწარმოებელმა უნდა უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული დოკუმენტაცია საჭიროებისამებრ ნებისმიერ დროს ხელმისაწვდომი იყოს სააგენტოსთვის.

7. სააგენტოს მიერ გაცემულ საიდენტიფიკაციო ბარათში მიეთითება ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო კოდი.

8. ამ მუხლით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად, განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე სააგენტო გასცემს საიდენტიფიკაციო ბარათს.

**შენიშვნა:** მომხმარებლის დოკუმენტაციის და მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის მიზნებისთვის, ტერმინი „მწარმოებელი“ 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, აღნიშნავს ზსხ-ის ფრთის მწარმოებელს.

9. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის გაცემის შემდგომ შესაბამისი მონაცემები შეიტანება ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრში, რომლის მონაცემები საჯაროა.

**მუხლი 4. სერიული ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათის გაცემა**



1. სააგენტოს მიერ ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათი გაცემა შემდეგი დოკუმენტების საფუძველზე:

ა) სააგენტოს მიერ გაცემული სერიული საიდენტიფიკაციო ბარათის ასლი, რომელზეც მოცემულია საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელის განცხადება და რომლითაც დასტურდება, რომ ზსხ შეესაბამება საიდენტიფიკაციო ბარათის აღწერით ელემენტებს და მოქმედ ტექნიკურ პირობებს;

ბ) ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განცხადება, რომელიც ადასტურებს, რომ:

ბ.ა) განმცხადებელს გააჩნია საიდენტიფიკაციო ბარათთან დაკავშირებული მომხმარებლის დოკუმენტაცია;

ბ.ბ) ზსხ ფრენისუნარიანია;

ბ.გ) კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ-ის შემთხვევაში, დაცულია მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული აწყობის ინსტრუქციები.

გ) აწონვის ბარათი;

დ) ზსხ-ის ბაზირების ადგილის ინფორმაცია.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის შემადგენელი ელემენტები განისაზღვრება ამ წესის დანართი №3-ით.

2. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის გაცემის შემდგომ შესაბამისი მონაცემები შეიტანება ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრში, რომლის მონაცემები საჯაროა.

### **მუხლი 5. აღრიცხვის ბარათის მოქმედების პირობები**

1. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მოქმედების ვადა მუდმივია, იმ პირობით, რომ ბარათს თან უნდა ერთოდეს სააგენტოს მიერ 24 თვეზე ნაკლები ვადით ადრე გაცემული, ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური, რომელიც სააგენტოს მიერ გაცემა ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის განცხადების საფუძველზე და სადაც განმცხადებელი ადასტურებს, რომ ზსხ ფრენისუნარიანია.

2. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მოქმედების ვადა აითვლება სააგენტოს მიერ ამ დეკლარაციის მიღების დასტურის გაცემის თარიღიდან და ძალაშია 24 თვის განმავლობაში.

3. სააგენტო უფლებამოსილია, ზსხ მიიჩნიოს ფრენისუნაროდ და მიიღოს გადაწყვეტილება აღრიცხვის ბარათის გაუქმებასთან ან დეკლარაციის მიღების დასტურის შეჩერებასთან დაკავშირებით და შესაბამისი ინფორმაცია მიუთითოს ზსხ-ების რეესტრში, იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) არ სრულდება ამ წესის მე-18 მუხლით გათვალისწინებული ნებისმიერი მოთხოვნა;

ბ) აღრიცხვის ბარათის მფლობელი სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე არ წარმოადგენს ზსხ-ს შემოწმების მიზნით.

გ) ზსხ აღარ არის ფრენისუნარიანი და/ან ვეღარ აკმაყოფილებს ამ წესით განსაზღვრულ მოთხოვნებს;

დ) ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად ინსპექტირებისას გამოვლენილი ნაკლოვანების გამოსასწორებლად, აღრიცხვის ბარათის მფლობელ პირს განესაზღვრა გონივრული ვადა და ამ ვადაში არ გამოასწორა შეჩერების საფუძველი;

ე) ამ წესის მე-8 მუხლის შესაბამისად განხორციელდა ზსხ-ის გასხვისება და გასხვისების თარიღიდან 30 დღის შემდეგ არ განხორციელდა ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემა;

ვ) მოითხოვს აღრიცხვის ბარათის მფლობელი პირი;

ზ) აღრიცხვის ბარათის მფლობელი არ ასრულებს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული



ზსხ-ის ფრენისუნარიანობასთან და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფორმაციის სააგენტოსთვის მიწოდების ვალდებულებას.

## **მუხლი 6. აღრიცხვის ნიშანი**

1. სააგენტო აღრიცხვის ბარათში ზსხ-ის ანიჭებს ზსხ-ის აღრიცხვის ნიშნებს.
2. აღრიცხვის ნიშანი მოიცავს განმცხადებლის მიერ მითითებული ბაზირების ადგილის შესაბამისი საქართველოს რეგიონის განმსაზღვრელ ორ არაბულ ციფრს და ორ ან სამ ლათინურ ასოს. აღრიცხვის ნიშანი ზსხ-ს ენიჭება მუდმივად.

**შენიშვნა:** საქართველოს რეგიონების განმსაზღვრელი ციფრებია: თბილისი – 01; კახეთი – 02; მცხეთა-მთიანეთი 03; ქვემო ქართლი – 04; შიდა ქართლი – 05; სამცხე-ჯავახეთი – 06; იმერეთი – 07; რაჭა-ლეჩხუმი-ქვემო სვანეთი – 08; სამეგრელო-ზემო სვანეთი – 09; გურია – 10; აჭარა – 11; აფხაზეთი – 12.

3. ზსხ-ის ბაზირების ადგილის ცვლილების შემთხვევაში, აღრიცხვის ბარათის მფლობელი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ სააგენტოს აცნობოს 30 დღის ვადაში.

**შენიშვნა:** ბაზირების ადგილის ცვლილებად მიიჩნევა ის შემთხვევა, როდესაც ზსხ ბაზირების განსაზღვრულ ადგილზე არ იმყოფება 3 თვეზე მეტი დროის პერიოდით.

4. განმცხადებლის მოთხოვნის შემთხვევაში, აღრიცხვის ნიშნის მიღება შესაძლებელია ზსხ-ის აღრიცხვამდე, მწარმოებლის მიერ ზსხ-ზე აღრიცხვის ნიშნის დატანის მიზნით.

5. ზსხ საფრენად არ დაიშვება, თუ ფრთის ქვეშ ან კორპუსზე არ იქნება დატანილი:

ა) აღრიცხვის ნიშნები; ან

ბ) დროებითი აღრიცხვის ნიშნები; ან

გ) მწარმოებლის აღრიცხვის ნიშნები.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული ნიშნები ზსხ-ზე დატანილი უნდა იყოს ორნამენტების გარეშე, არანაკლებ 50 სმ-ის სიმაღლის მქონე ზომით და უნდა იყოს ადვილად გარჩევადი.

7. თუ ზსხ-ის ზომები არ იძლევა არანაკლებ 50 სმ სიმაღლის ზომის მქონე ნიშნის განთავსების შესაძლებლობას, ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს მაქსიმალურად დიდი და არანაკლებ 15 სმ.

## **მუხლი 7. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი**

1. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი გაიცემა დროებითი აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადის საფუძველზე და იწყება ლათინური ასოთი – „W“.
2. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი, რომელიც უნდა იყოს დატანილი ზსხ-ზე, მითითებულია დროებითი აღრიცხვის ბარათში.

## **მუხლი 8. ზსხ-ის გასხვისება და გასხვისების შემდგომ ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის გაცემა**

1. ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში, ძველი მესაკუთრე ახალ მესაკუთრეს გადასცემს:
  - ა) აღრიცხვის ბარათს, აღნიშნით „გაყიდულია“, გაყიდვის თარიღის მითითებით და ხელმოწერით;
  - ბ) განცხადებას ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის მდგომარეობასთან დაკავშირებით;
  - გ) ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათს;
  - დ) მომხმარებლის დოკუმენტაციას, რომელიც მოიცავს:
    - დ.ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს;
    - დ.ბ) ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს.



ე) აწონვის ბარათს.

2. ზსხ-ის გასხვისებისას, ზსხ-ის ახალი მესაკუთრე ვალდებულია ახალი აღრიცხვის ბარათის გასაცემად განაცხადით მიმართოს სააგენტოს, რომელსაც თან უნდა დაურთოს:

ა) ძველი აღრიცხვის ბარათი;

ბ) ზსხ-ის ფლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

გ) აწონვის ბარათი;

დ) ზსხ-ის ბაზირების ადგილის ინფორმაცია.

3. ახალი აღრიცხვის ბარათი სააგენტოს მიერ გაცემა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტების წარმოდგენის საფუძველზე.

4. ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემამდე, ახალი მესაკუთრე უფლებამოსილია განახორციელოს ზსხ-ის ექსპლუატაცია ძველი აღრიცხვის ბარათის საფუძველზე, ზსხ-ის შესყიდვის თარიღიდან არაუმეტეს 30 დღის განმავლობაში. ძველი აღრიცხვის ბარათი ძალას კარგავს ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემისთანავე.

### თავი III

#### შესაბამისობის დემონსტრირება

##### მუხლი 9. შესაბამისობის დემონსტრირების მინიმალური პროგრამა

1. ზსხ-ის შესაბამისობის დემონსტრირების მიზნით გამოთვლების დოკუმენტაციის შემუშავება, საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების განხორციელება, ხდება სააგენტოს მიერ განსაზღვრული მინიმალური პროგრამის მიხედვით.

**შენიშვნა:** გამოთვლების დოკუმენტაციის და საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების მიზანია უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ყველა შემადგენელი ელემენტის შემოწმება და ზსხ-ით განსახორციელებელი ყველა შესაძლო ექსპლუატაციის სახის გათვალისწინება.

2. მინიმალური პროგრამის მოთხოვნების შესრულების დემონსტრირების მიზნით უნდა მომზადდეს ანგარიში, რომელიც თან უნდა დაერთოს ზსხ-ის მწარმოებლის ტექნიკურ დოკუმენტაციას.

##### მუხლი 10. შესაბამისობის დემონსტრირების დამატებითი სპეციფიკური მოთხოვნები

ზსხ-ის კონკრეტული ექსპლუატაციის ტიპის ან მახასიათებლების გათვალისწინებით უნდა განხორციელდეს დამატებითი დასაბუთება და სპეციალური საფრენოსნო და სახმელეთო ცდები, შემდეგ შემთხვევებში:

ა) 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ს შემთხვევაში, თუ ზსხ-ის მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე ფრთის დატვირთვა აღემატება 30 კგ/მ<sup>2</sup>-ს;

ბ) მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში;

გ) იმ ზსხ-ის შემთხვევაში, რომელსაც აქვს ერთი ან რამდენიმე ისეთი აღჭურვილობა/მოწყობილობა, როგორებიცაა ცვალებადი ბიჯის მქონე საჰაერო ხრახნი, აკეცვადი შასი ან ავარიული პარაშუტი; ან

დ) მე-2 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, რომელმაც უნდა განახორციელოს პლანერის ბუქსირება.

##### მუხლი 11. მაქსიმალური ცარიელი მასა და მაქსიმალური ასაფრენი მასა

ზსხ-ის მაქსიმალური ცარიელი მასა და მაქსიმალური ასაფრენი მასა განისაზღვრება იმგვარად, რომ მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობა იყოს ამ მუხლის „ა“ და „ბ“ პუნქტების შესაბამისად განსაზღვრულ ორ ზღვრულ სიდიდეს შორის:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასის ქვედა ზღვრის მნიშვნელობა უნდა იყოს შემდეგი მასების ჯამი:

ა.ა) მაქსიმალური ცარიელი მასა;





ა.ბ) ერთი ან ორი მგზავრის სტანდარტული მასა:

ა.ბ.ა) ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში 86 კგ ან ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასების შემთხვევაში – მწარმოებლის მიერ შერჩეული მომხმარებელზე მორგებული მასა;

ა.ბ.ბ) ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 156 კგ;

ა.გ) ელექტროძრავიანი ზსხ-ის გარდა, საწვავის მასა:

ა.გ.ა) 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, საწვავის მასა, რომელიც საკმარისია მინიმუმ 1 საათი ფრენისთვის;

ა.გ.ბ) მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, საწვავის მასა შეესაბამება საწვავის ავზის მაქსიმალური მოცულობის და სტანდარტული მოცულობის მაჩვენებელს შორის უმცირესს. სტანდარტული მოცულობა, ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არის 30 ლიტრი, ხოლო ორსავარძლიანის შემთხვევაში – 45 ლიტრი;

**შენიშვნა:** ამ მუხლის „ა.გ.“ ქვეპუნქტის მიზნებისთვის, ორტაქტიანი ძრავის საწვავის ნარევისთვის ან ბენზინისთვის სტანდარტული სიმკვრივე არის 0,7 გ/სმ<sup>3</sup>, ხოლო ტურბინული ძრავების საწვავის ან დიზელის სიმკვრივე არის 0,8 გ/სმ<sup>3</sup>.

ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასის ზედა ზღვრის მნიშვნელობა უნდა იყოს შემდეგ მასებს შორის უმცირესის ტოლი:

ბ.ა) ამ წესის მე-2 მუხლის 1-ელი პუნქტის „ჟ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მაქსიმალური მასის ზღვრული ოდენობა; ან

ბ.ბ) ზსხ-ის შემუშავებისას მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასა, რომლის მიხედვითაც დადგინდა კონსტრუქციის სტრუქტურული სიმტკიცის შესაბამისობა ყველა შესაბამის მოქმედ ტექნიკურ პირობასთან; ან

ბ.გ) მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასა, რომლის მიხედვითაც დადგინდა ფრენის ხარისხის და ზსხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობა ყველა შესაბამის მოქმედ ტექნიკურ პირობასთან.

## **მუხლი 12. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემა და საფრენოსნო ცდები**

1. დროებითი აღრიცხვის ბარათი იძლევა ფრენის განხორციელების უფლებას მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ს ბორტზე იმყოფება მხოლოდ ერთი პილოტი.

2. დროებითი აღრიცხვის ბარათი გაიცემა:

ა) იმ ზსხ-ის აღრიცხვისთვის, რომელიც არ არის სერიული წარმოების და გამოიყენება საფრენოსნო ცდების განხორციელებისთვის, მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის შემუშავების ან მასში ცვლილების შეტანის მიზნით;

ბ) სერიული წარმოების ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში, რომელიც არ არის გათვალისწინებული საიდენტიფიკაციო ბარათით და საჭიროებს საფრენოსნო ცდების განხორციელებას;

გ) სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დემონსტრირების მიზნით, საფრენოსნო ცდების განსახორციელებლად.

3. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემა ხორციელდება განმცხადებლის მიერ სააგენტოსთვის დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემის განაცხადით მიმართვის საფუძველზე.

4. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემისას განსაზღვრული უნდა იყოს საფრენოსნო ცდების განხორციელების ადგილი.



5. დროებითი აღრიცხვის ბარათი მოქმედია გაცემის თარიღიდან 1 წლის განმავლობაში და არ ექვემდებარება მოქმედების ვადის გაგრძელებას.

6. საფრენოსნო ცდების განხორციელებისას პილოტმა მუდმივად თან უნდა იქონიოს დროებითი აღრიცხვის ბარათი და იგი საჭიროებისამებრ, ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სააგენტოსთვის.

#### თავი IV ზსხ-ის მოდიფიკაცია

##### მუხლი 13. ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაცია

1. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემულ აღწერით ელემენტებთან დაკავშირებული ნებისმიერი სახის ცვლილება მიიჩნევა ძირეულ მოდიფიკაციად.

2. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა, ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათით გათვალისწინებული ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელების შემთხვევაში, ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელისგან უნდა მიიღოს ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათი, მოდიფიკაციის განხორციელების ინსტრუქცია, საჭიროების შემთხვევაში ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო და ახალი აღრიცხვის ბარათის მიღების მიზნით სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება;

ბ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები;

გ) ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათის ასლი, რომელიც ითვალისწინებს მოდიფიკაციას;

დ) აწონვის ბარათი.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში სააგენტო გასცემს ახალ აღრიცხვის ბარათს და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დადასტურებას, რომლის მიღებამდე აღრიცხვის ბარათის მფლობელი უფლებამოსილია განახორციელოს საფრენოსნო ექსპლუატაცია სააგენტოში განცხადების წარდგენიდან არაუმეტეს 30 დღის განმავლობაში, რა დროსაც თან უნდა იქონიოს ძველი აღრიცხვის ბარათი და მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტების ასლი. ძველი აღრიცხვის ბარათი ძალას კარგავს ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემისთანავე.

**შენიშვნა:** ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული დოკუმენტები სააგენტოს უნდა წარედგინოს მათი ხელმოწერის თარიღიდან არაუგვიანეს 15 დღის განმავლობაში.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული განცხადება უნდა მოიცავდეს ცნობას, რომ დაცული იქნა საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელის მიერ განსაზღვრული მოდიფიკაციის განხორციელების პირობები და აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელისგან მიიღო ინფორმაცია მომხმარებლის დოკუმენტაციის ცვლილებების შესახებ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

5. მოდიფიცირებული ზსხ-ის ახალ აღრიცხვის ბარათზე მიეთითება ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათის ნომერი ან არსებული შეცვლილი საიდენტიფიკაციო ბარათი.

6. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა, საიდენტიფიკაციო ბარათით გათვალისწინებული ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელების მიზნით, სააგენტოს უნდა მიმართოს განცხადებით დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემის მოთხოვნით, ამ წესის მე-12 მუხლის შესაბამისად, და მოდიფიკაციის დასრულების შემდეგ სააგენტოს წარუდგინოს შემდეგი დოკუმენტები:

ა) ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება;

ბ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები;

გ) აწონვის ბარათი;

დ) დროებითი აღრიცხვის ბარათი.



**შენიშვნა:** ამ მუხლის მე-6 პუნქტში აღნიშნული დოკუმენტები სააგენტოს უნდა წარედგინოს მათი ხელმოწერის თარიღიდან არაუგვიანეს 15 დღის განმავლობაში.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად განხორციელებული ძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში სააგენტო აღრიცხვის ბარათის მფლობელს წერილობით უდასტურებს ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების მიღებას და აცნობებს, რომ მოდიფიცირებული ზსხ-ით საფრენოსნო ექსპლუატაციის განხორციელებისას განმცხადებელმა მუდმივად თან უნდა იქონიოს:

- ა) ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება;
- ბ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები;
- გ) აწონვის ბარათი.

8. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში აღნიშნული მოდიფიცირებული ზსხ-ის მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტები არქივირდება აღრიცხვის ბარათის მფლობელის მიერ და მოთხოვნის შემთხვევაში, ხელმისაწვდომია სააგენტოსთვის.

9. მოდიფიცირებული ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დეკლარაცია უკავშირდება ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათს და ყოველთვის თან უნდა ახლდეს მას.

#### **მუხლი 14. არაძირეული მოდიფიკაცია**

არაძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში, ზსხ გამოიყენება მხოლოდ საფრენოსნო ცდების განსახორციელებლად მანამ, სანამ აღრიცხვის ბარათის მფლობელი არ დარწმუნდება, რომ მოდიფიცირებული ზსხ ფრენისუნარიანია და აკმაყოფილებს მოქმედ ტექნიკურ პირობებს.

### **თავი V ზსხ-ის ექსპლუატაცია**

#### **მუხლი 15. ზსხ-ის ზოგადი ექსპლუატაციის პირობები**

1. ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია და ტექნიკური მომსახურება უნდა განხორციელდეს მომხმარებლის დოკუმენტაციის შესაბამისად.
2. ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელია აღრიცხვის ბარათის მფლობელი პირი, რომელიც უფლებამოსილია ტექნიკური მომსახურების განხორციელების მიზნით მიმართოს შესაბამის პირს ან ორგანიზაციას, თუ აღნიშნული ტექნიკური მომსახურება სცდება მისი ცოდნისა და გამოცდილების შესაძლებლობებს.
3. ზსხ-ით ფრენების შესრულება ნებადართულია მხოლოდ დღისით, ვიზუალური ფრენის წესების შესაბამისად.
4. იმ შემთხვევაში, თუ ფრენა ხორციელდება კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ზსხ აღჭურვილი უნდა იყოს რადიოსადგურით და მიმღებ-მოპასუხით.
5. ზსხ-ით ფრენის განხორციელებისას აკრძალულია საფასურის სანაცვლოდ მგზავრის, ტვირთის ან ფოსტის გადაყვანა-გადაზიდვა.

#### **მუხლი 16. პლანერის ბუქსირება**

1. ზსხ-ით პლანერის ბუქსირება, გარდა ზემოთხსენებული პლანერისა, ნებადართულია მხოლოდ მე-2 კლასის ზსხ-ის გამოყენებით.
2. ზსხ-ით პლანერის ბუქსირების განხორციელების მიზნით პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელმა პირმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

- ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;



ბ) ხელმოწერილი დეკლარაცია (განცხადება), სადაც პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელი პირი ადასტურებს, რომ იღებს ვალდებულებას დაიცვას ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს და ამ წესის მოთხოვნები და რომ მოთხოვნის შემთხვევაში, სააგენტოს წარუდგენს აღნიშნული მოთხოვნების დაცვის დამადასტურებელ მტკიცებულებებს.

**შენიშვნა:** ხელმოწერილი დეკლარაცია (განცხადება) შესაძლებელია მოცემული იყოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში.

3. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს ექსპლუატაციაში დაშვებული საჰაერო ხომალდ(ებ)ის აღწერას, შერჩევას და შეზღუდვებს, ასევე, მისი/მათი ტექნიკური მომსახურების პირობებს, საბუქსირე ზსხ-ის პილოტის სწავლებას, მის კომპეტენციას და ექსპლუატაციის პროცედურებს.

4. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შინაარსის მიმართ არსებული მოთხოვნები და სახელმძღვანელოს სტანდარტული ფორმატი განსაზღვრულია ამ წესის დანართ №4-ში.

5. პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელმა პირმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს წლიური ანგარიში ზსხ-ით პლანერების ბუქსირებასთან დაკავშირებით მისი საქმიანობის შესახებ.

**მუხლი 17. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ქმედება**

უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე სააგენტო უფლებამოსილია:

ა) შეაჩეროს ორგანიზაციის საქმიანობის უფლებამოსილება, რომელიც ახორციელებს პლანერების ბუქსირებას;

ბ) გამოსცეს საექსპლუატაციო ინსტრუქციები ან ფრენისუნარიანობის დირექტივები და მის საფუძველზე განსაზღვროს შემოწმების საჭიროება და შეცვალოს ან შეზღუდოს საექსპლუატაციო პირობები.

**მუხლი 18. ზსხ-ის საფრენად დაშვება**

ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, თუ იგი ფრენისუნარიანია, ამასთან, მუდმივად უნდა სრულდებოდეს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) აღრიცხვის ბარათის პირველი გაცემის თარიღისთვის ზსხ-ის შემუშავების მოქმედი ზოგადი ტექნიკური პირობები დაცულია;

ბ) ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათი და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური მოქმედა;

გ) ზსხ-ზე დატანილია აღრიცხვის ნიშნები ამ წესის მე-6 მუხლის შესაბამისად;

დ) გათვალისწინებულია სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული ზსხ-ის შემუშავების ყველა შესაბამისი სპეციალური ტექნიკური პირობა;

ე) ზსხ შეესაბამება საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემულ აღწერით ელემენტებს;

ვ) ზსხ-ზე ნებისმიერი მოდიფიკაცია განხორციელებულია ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად;

ზ) დაცულია სააგენტოს მიერ ამ წესის მე-17 მუხლის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გამოქვეყნებული საექსპლუატაციო ინსტრუქციები ან/და ფრენისუნარიანობის დირექტივები;

თ) ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურება განხორციელებული იქნა ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

ი) აღრიცხვის ბარათის გაცემის შემდეგ არ გამოვლენილა შემთხვევა, რომელიც მიუთითებს, რომ ზსხ ექსპლუატაცია შეიცავს რისკებს ან სერიოზულ საფრთხეებს.

**მუხლი 19. რადიოსადგურის სერტიფიკატის მიღება, სერტიფიკატის ცვლილება, სერტიფიკატის განახლება**



1. ზსხ-ს, ერთი ან მეტი რადიოგადამცემისგან შემდგარ საბორტო რადიომოწყობილობას, რომელიც, იმის მიუხედავად მოიცავს თუ არა მიმღებ-მოპასუხეს, გარდა პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურისა (PLB), უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ გაცემული რადიოსადგურის სერტიფიკატი (LSA).
  2. საბორტო რადიომოწყობილობის გადამცემი უნდა ფუნქციონირებდეს მხოლოდ სამოქალაქო ავიაციისთვის გამოყოფილ სიხშირეებზე.
  3. საბორტო რადიომოწყობილობას რადიოსადგურის სერტიფიკატში ენიჭება მოსახმობი ნიშანი, რომელიც მოიცავს ნაციონალურ ნიშანს და ხუთი არაბული ციფრისგან შემდგარ კომბინაციას (მაგ.: 4L-00001).
  4. რადიოსადგურის სერტიფიკატის მიღების მიზნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:
    - ა) რადიოსადგურის სერტიფიკატის მიღების მოთხოვნის განცხადება;
    - ბ) 24-ბიტანი მისამართის მიღების მოთხოვნის განცხადება (იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ აღჭურვილია მიმღებ-მოპასუხით);
    - გ) რადიომოწყობილობის შესაბამისობის განცხადება ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირის (ITU) რეგულაციებთან.
  5. საბორტო რადიომოწყობილობა, რომელიც ასევე მოიცავს მიმღებ-მოპასუხეს ზსხ-ზე უნდა დამონტაჟდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ, რომელიც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტაციით.
  6. რადიომოწყობილობის მოდიფიკაციის შემთხვევაში, რადიოსადგურის სერტიფიკატი კარგავს ძალას და განმცხადებელმა ახალი სერტიფიკატის მიღების მიზნით სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:
    - ა) რადიოსადგურის სერტიფიკატის მიღების მოთხოვნის განცხადება;
    - ბ) რადიომოწყობილობის შესაბამისობის განცხადება ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირის (ITU) რეგულაციებთან.
  7. საბორტო რადიომოწყობილობის, რომელიც ასევე, მოიცავს მიმღებ-მოპასუხეს, მოდიფიკაცია უნდა განხორციელდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ, რომელიც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტაციით.
  8. იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ აღჭურვილია მიმღებ-მოპასუხით რადიოსადგურის სერტიფიკატი მოქმედია 6 წლის განმავლობაში. სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელების მიზნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:
    - ა) რადიოსადგურის სერტიფიკატის მიღების მოთხოვნის განცხადება;
    - ბ) რადიომოწყობილობის შესაბამისობის განცხადება ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირის (ITU) რეგულაციებთან.
  9. მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილი ზსხ-ის შემთხვევაში ამ მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელებისას სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოში უნდა განხორციელდეს მიმღებ-მოპასუხის საკონტროლო ტესტი, რომელიც ადასტურებს, რომ მიმღებ-მოპასუხე გადასცემს სწორ მონაცემებს.
- შენიშვნა:** აღნიშნული ტესტი უნდა ჩატარდეს არანაკლებ 6 წელიწადში ერთხელ და ბოლო შემოწმების თარიღი უნდა იყოს მითითებული ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირის (ITU) რეგულაციებთან შესაბამისობის განაცხადის ფორმაში.

## მუხლი 20. ზედამხედველობა

ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

