# პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი

## თავი I
## ზოგადი ნაწილი

### მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. ეს წესი ადგენს მოთხოვნებს საქართველოს საჰაერო სივრცეში პლანერით შესრულებული ფრენის მიმართ. წესის მოქმედება ასევე ვრცელდება საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული პლანერის მიერ სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში შესრულებულ ფრენებზე.

2. ამ წესის მოთხოვნები არ ვრცელდება პლანერის შემმუშავებელი და დამამზადებელი ორგანიზაციების მიერ განხორციელებულ ფრენებზე.

3. ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო).

### მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

1. ამ წესის მიზნებისათვის გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)** – ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის განკუთვნილი აღჭურვილობისა და პროგრამებისგან, რომელიც უზრუნველყოფს EFB-ის ფუნქციებთან დაკავშირებული მონაცემების შენახვას, განახლებას, ჩვენებას და დამუშავებას საფრენოსნო ექსპლუატაციის ან საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობების შესრულების მხარდაჭერის მიზნით;

ბ) **პლანერის კომერციული ექსპლუატაცია** – ექსპლუატაცია საზღაურის ან სხვა ღირებული გასამრჯელოს სანაცვლოდ;

გ) **პლანერი** – ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს უძრავ ამწევ ზედაპირებზე ჰაერის დინამიკური მოქმედების (რეაქციის) შედეგად, და რომლის თავისუფალი ფრენა არ არის დამოკიდებული ძრავზე;

დ) **საფრენი მოედანი** – ხმელეთის ან წყლის გარკვეული ფართობი, რომელიც რეგისტრირებულია სააგენტოს მიერ კანონმდებლობის შესაბამისად, განკუთვნილია სხ-ის მიღებისა და გაშვებისათვის და რომელსაც შესაძლებელია არ გააჩნდეს ხელოვნურსაფარიანი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;

ე) **ეკიპაჟის წევრი** – სხ-ის მეთაურის დაქვემდებარებაში მყოფი პლანერის ბორტზე განსაზღვრული მოვალეობების შესასრულებლად ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული პირი, როდესაც ექსპლუატანტი თვითონ არ არის სხ-ის მეთაური;

ვ) **სახიფათო ტვირთი** – ნაკეთობები ან ნივთიერებები, რომლებმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას ან გარემოს და რომლებიც

მითითებულია ტექნიკური ინსტრუქციების სახიფათო ტვირთების ჩამონათვალში, ან კლასიფიცირებულია იმავე ინსტრუქციებით;

ზ) **საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ტექნიკური ინსტრუქციები** – იკაო-ს პერიოდული ოფიციალური გამოცემა (Doc–9284–AN 905), რომლითაც განისაზღვრება სახიფათო ტვირთების საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვის წესი. როგორც წესი, ტექნიკური ინსტრუქციების ახალი რედაქცია იკაო-ს მიერ გამოიცემა ორ წელიწადში ერთხელ;

თ) **სხ-ის მეთაური (PIC)** – სხ-ის მეთაურად დანიშნული პილოტი, რომელიც პასუხისმგებელია ფრენის უსაფრთხოდ განხორციელებაზე;

ი) **სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო (AFM)** – დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს შესაბამის და დადგენილ საექსპლუატაციო შეზღუდვებსა და ინფორმაციას პლანერთან დაკავშირებით;

კ) **პლანერის სპეციალიზებული ექსპლუატაცია** – პლანერის ექსპლუატაცია, რომელიც გამოიყენება როგორც პირადი, ისე კომერციული მიზნით, საავიაციო სამუშაოების (პარაშუტით ექსპლუატაცია, საინფორმაციო მედიასაშუალებებისთვის შესრულებული ფრენა, საჩვენებელი ფრენა ან მსგავსი სპეციალიზებული სამუშაო) შესასრულებლად;

ლ) **ფრენის კრიტიკული ფაზა** – მოიცავს ფრენის შემდეგი ფაზებს: აფრენის მიზნით გაქანება, აფრენის ტრაექტორიაზე ფრენა, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა, დაფრენა (დაფრენის გარბენის ჩათვლით) და ფრენის ნებისმიერი სხვა ფაზა პლანერის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის, სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით;

მ) **ფსიქოაქტიური ნივთიერებები** – „ახალი ფსიქოაქტიური ნივთიერებების შესახებ“ საქართველოს კანონის დანართებით განსაზღვრული ნივთიერება ან მინარევი, რომელსაც მოხმარების შემთხვევაში ადამიანის სხეულში ფსიქოაქტიური ზეგავლენის გამოწვევა შეუძლია (ალკოჰოლი, ოპიოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები, გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები, გარდა კოფეინისა და თამბაქოსი);

ნ) **ღამე** – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე. სამოქალაქო ბინდი სრულდება საღამოს, როდესაც მზის დისკოს ცენტრი იმყოფება ჰორიზონტის ხაზიდან $6^0$-ით ქვემოთ და იწყება დილით, როდესაც მზის დისკოს ცენტრი იმყოფება ჰორიზონტის ხაზიდან $6^0$-ით ქვემოთ;

ო) **შესაბამისობის მისაღები საშუალებები (AMC)** – EASA-ის მიერ მიღებული არასავალდებულო სტანდარტი, ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენის საშუალებების საჩვენებლად;

პ) **ძრავა** – მოწყობილობა, რომელიც გამოიყენება ან განკუთვნილია მოტოპლანერის მოქმედებაში მოსაყვანად (წევის ძალის წარმოქმნით);

ჟ) **მოტოპლანერი** – პლანერი, რომელიც აღჭურვილია ერთი ან მეტი ძრავით, რომელსაც გამორთული ძრავ(ებ)ის შემთხვევაში გააჩნია პლანერის საფრენოსნო მახასიათებლები;

რ) **ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე აეროდრომი** – გამოსადეგი აეროდრომი, სადაც არსებული მეტეოროლოგიური შეტყობინებები ან პროგნოზები ან

მათი კომბინაცია მიუთითებს, რომ გამოყენების მოსალოდნელი დროისათვის მეტეოროლოგიური პირობები იქნება აეროდრომის საჭირო საექსპლუატაციო მინიმუმების ტოლი ან მასზე მეტი.

2. ამ წესის მიზნებისათვის გამოყენებულ შემოკლებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **AMC** – შესაბამისობის მისაღები საშუალებები;

**შენიშვნა:** შესაბამისობის მისაღები საშუალებები განსაზღვრულია ევროკომისიის რეგულაციაში „Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1976“.

ბ) **EASA** – ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო;

გ) **GM** – სახელმძღვანელო მასალა;

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალები განსაზღვრულია ევროკომისიის რეგულაციაში „Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1976“.

დ) **იკაო** – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

ე) **სხ** – საჰაერო ხომალდი.

## თავი II

## პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის ზოგადი მოთხოვნები

### მუხლი 3. უსაფრთხოების პრობლემაზე დაუყოვნებლივი რეაგირება

ექსპლუატანტმა უნდა შეასრულოს:

ა) სააგენტოს მიერ გამოცემული უსაფრთხოების მითითებები;

ბ) შესაბამისი ფრენის ვარგისობის დირექტივები.

### მუხლი 4. სხ-ის მეთაურის დანიშვნა

ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს სხ-ის მეთაური, რომელიც უფლებამოსილია განახორციელოს სხ-ის მეთაურის საქმიანობა.

### მუხლი 5. სხ-ის მეთაურის პასუხისმგებლობა

1. საჰაერო ხომალდის:

ა) მეთაური პასუხისმგებელია პლანერის და ბორტზე მყოფი ნებისმიერი პირის უსაფრთხოებაზე, პლანერის ექსპლუატაციის განმავლობაში;

ბ) მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებაზე ან დასრულებაზე ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე;

გ) მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს ყველა შესაბამისი საექსპლუატაციო პროცედურისა და საკონტროლო ბარათის მითითებების შესრულება;

დ) მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ შესრულებულია ყველა შემდეგი საექსპლუატაციო მოთხოვნა:

დ.ა) პლანერი საფრენად ვარგისია;

დ.ბ) პლანერი რეგისტრირებულია;

დ.გ) ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც საჭიროა ფრენის შესასრულებლად განთავსებულია პლანერის ბორტზე და არის მუშა მდგომარეობაში;

დ.დ) პლანერის მასა და სიმძიმის ცენტრის მდებარეობა არის იმგვარი, რომ ფრენა შესაძლებელია განხორციელდეს AFM-ში განსაზღვრული შეზღუდვების ფარგლებში;

დ.ე) ყველა აღჭურვილობა და ბარგი არის ჩატვირთული და დამაგრებული სწორად და შენარჩუნებულია საავარიო ევაკუაციის შესაძლებლობა;

დ.ვ) ფრენის ნებისმიერ დროს დაცული იქნება AFM-ში განსაზღვრული პლანერის საექსპლუატაციო შეზღუდვები;

ე) მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ ფრენისწინა შემოწმება განხორციელდა AFM-ის შესაბამისად.

2. სხ-ის მეთაურმა პლანერზე არ უნდა შეასრულოს დაკისრებული მოვალეობები თუ:

ა) თავს გრძნობს შეუძლოდ და ვერ უზრუნველყოფს დაკისრებული მოვალეობების შესრულებას, ნებისმიერი მიზეზით, როგორებიცაა: სხეულის დაზიანება, ავადმყოფობა, მკურნალობა, დაღლილობა ან ნებისმიერი ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედება ან მიიჩნევს არაგონივრულად ჯანმრთელობის მდგომარეობის გათვალისწინებით;

ბ) შესაბამისი სამედიცინო მოთხოვნები არ არის შესრულებული.

3. სხ-ის მეთაურმა უარი უნდა თქვას ნებისმიერი პირის გადაყვანაზე ან ბარგის გადაზიდვაზე ან ჩამოსვას აღნიშნული პირი/ჩამოტვირთოს ბარგი, იმ შემთხვევაში, თუ იგი წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს პლანერისთვის ან მის ბორტზე მყოფი ნებისმიერი პირის უსაფრთხოებისათვის.

4. სხ-ის მეთაურმა პლანერის ბორტზე არ უნდა დაუშვას ის პირი, რომელიც ჩანს, რომ იმყოფება ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ და მოსალოდნელია, რომ საფრთხის ქვეშ დააყენებს პლანერის ან მის ბორტზე მყოფი პირების უსაფრთხოებას.

5. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენის კრიტიკული ფაზების განმავლობაში ან როდესაც მიიჩნევა საჭიროდ ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, ბორტზე მყოფი ყველა პირი მოთავსებულია სავარძელში და შეკრული აქვთ უსაფრთხოების ღვედი.

6. ფრენის განმავლობაში:

ა) სხ-ის მეთაურს უსაფრთხოების ღვედი უნდა ჰქონდეს შეკრულ მდგომარეობაში;

ბ) სხ-ის მეთაური მუდმივად უნდა იყოს პლანერის მართვის საშუალებებთან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სხვა პილოტი იღებს მართვას.

7. საავარიო მდგომარეობაში, რომელიც მოითხოვს დაუყოვნებლივ გადაწყვეტილების მიღებას და მოქმედებას, სხ-ის მეთაურმა უნდა განახორციელოს ნებისმიერი სახის მოქმედება, რომელსაც საჭიროდ მიიჩნევს შექმნილი მდგომარეობის გათვალისწინებით. ასეთ შემთხვევებში, სხ-ის მეთაურმა, ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, შესაძლოა გადაუხვიოს დადგენილი წესებიდან, საექსპლუატაციო პროცედურებიდან და მეთოდებიდან.

8. სხ-ის მეთაურმა არ უნდა გააგრძელოს ფრენა უახლოესი ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე აეროდრომის ან საფრენი მოედნის მიღმა, როდესაც მასზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულების უნარი მნიშვნელოვნად შემცირებულია ისეთი გამომწვევი მიზეზებით, როგორებიცაა: ავადმყოფობა, დაღლილობა, ჟანგბადის ნაკლებობა და ნებისმიერი სხვა.

9. ფრენის ან მიმდევრობით შესრულებული ფრენების დასრულებისას სხ-ის მეთაურმა სხ-ის ტექნიკურ ჟურნალში ან ბორტჟურნალში უნდა აღრიცხოს პლანერის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული მონაცემები და პლანერზე არსებული ყველა ცნობილი ან საეჭვო დაზიანება.

10. სხ-ის მეთაურმა საავიაციო მოვლენასთან დაკავშირებით, რომელშიც პლანერი მონაწილეობდა, დაუყოვნებლივ, მაგრამ არაუგვიანეს 72 საათისა უნდა შეატყობინოს სააგენტოს.

11. სხ-ის მეთაურმა განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების/ქმედების მცდელობის შესახებ შეტყობინება უნდა წარადგინოს სააგენტოში დაუყოვნებლივ ან არაუგვიანეს 72 საათისა.

12. სხ-ის მეთაურმა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (ATS) შესაბამის სადგურს დაუყოვნებლივ უნდა შეატყობინოს ამინდის ან ფრენის ნებისმიერი აღმოჩენილი სახიფათო პირობა, რომელმაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს სხვა სხ-ების ფრენის უსაფრთხოებაზე.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია სხ-ის მეთაურის პასუხისმგებლობებთან დაკავშირებით მოცემულია „AMC1 SAO.GEN.130(c)“, „AMC1 SAO.GEN.130(d)(4)“, „AMC1 SAO.GEN.130(f)“, „AMC1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b)“ „AMC1 SAO.GEN.130(p)“ „GM1 SAO.GEN.130(a);(b)“, „GM1 SAO.GEN.130(f)“, „GM1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b)“, „GM1 SAO.GEN.130(m)“ და „GM2 SAO.GEN.130(m)“-ში.

**მუხლი 6. ეკიპაჟის წევრების ვალდებულებები**

1. ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი, პლანერის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, პასუხისმგებელია დაკისრებული მოვალეობების სათანადოდ შესრულებაზე.

2. პლანერის ეკიპაჟის წევრმა არ უნდა შეასრულოს დაკისრებული მოვალეობები, როდესაც თავს გრძნობს შეუძლოდ ნებისმიერი მიზეზით, როგორებიცაა: სხეულის დაზიანება, ავადმყოფობა, მკურნალობა, დაღლილობა ან ნებისმიერი ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედება ან მიიჩნევს არაგონივრულად ჯანმრთელობის მდგომარეობის გათვალისწინებით.

3. ეკიპაჟის ნებისმიერმა წევრმა სხ-ის მეთაურს უნდა აცნობოს:

ა) ნებისმიერი გაუმართაობის, მტყუნების, უწესივრობის ან დაზიანების შესახებ, რომელმაც, მისი ვარაუდით, შესაძლოა გავლენა იქონიოს პლანერის საფრენად ვარგისობაზე ან უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე, მათ შორის საავარიო სისტემებზე;

ბ) ნებისმიერ ინციდენტთან დაკავშირებით.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია ეკიპაჟის წევრების პასუხისმგებლობებთან დაკავშირებით მოცემულია „GM1 SAO.GEN.135“-ში.

**მუხლი 7. კანონმდებლობასთან შესაბამისობა**

1. სხ-ის მეთაურმა და ეკიპაჟის სხვა წევრმა უნდა დაიცვას საქართველოს და იმ სახელმწიფოს კანონმდებლობა და დადგენილი პროცედურები, სადაც ხორციელდება პლანერის ექსპლუატაცია.

2. სხ-ის მეთაური უნდა იცნობდეს იმ კანონმდებლობას და საჭირო პროცედურებს, რომელიც უკავშირდება მასზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებას და დადგენილია საფრენოსნო ექსპლუატაციისას გადაკვეთილი არეებისათვის, გამოყენებული აეროდრომების ან საფრენი მოედნებისათვის და საჰაერნაოსნო მომსახურებისთვის.

**მუხლი 8. პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობები**

სხ-ის მეთაურმა არ უნდა დაუშვას პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობის (PED) პლანერის ბორტზე გამოყენება, EFB-ის ჩათვლით, რომელიც მავნედ ზემოქმედებს პლანერის სისტემების და აღჭურვილობის სამუშაო მახასიათებლებზე ან მისი ექსპლუატაციის შესაძლებლობაზე.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია პორტატიულ ელექტრონულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით მოცემულია „GM1 SAO.GEN.145“ და „GM2 SAO.GEN.145“-ში.

**მუხლი 9. სახიფათო ტვირთები**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პლანერის ბორტზე არ განთავსდება სახიფათო ტვირთი.

2. იმ სახიფათო ნივთიერებებისა და ნაკეთობების ნუსხა, რომელიც გამონაკლისის სახით დასაშვებია პლანერების ბორტზე, განსაზღვრულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული წესის „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესი“ მე-8 მუხლის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებით მოცემულია „AMC1 SAO.GEN.150(b)“ და „GM1 SAO.GEN.150“-ში.

**მუხლი 10. ბორტზე არსებული დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია**

1. თითოეულ ფრენაზე სხ-ის ბორტზე დედნის ან ასლის სახით უნდა იყოს წარმოდგენილი შემდეგი დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია:

ა) AFM ან ეკვივალენტური დოკუმენტ(ებ)ი;

ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისთვის (ATS) წარდგენილი ფრენის გეგმის მონაცემები;

გ) მოქმედი და შესაფერისი სააერნაოსნო რუკები დაგეგმილი ფრენის მარშრუტის არისთვის;

დ) ნებისმიერი სხვა დოკუმენტაცია, რომელიც შესაფერისია ფრენისათვის ან მოითხოვება ფრენასთან დაკავშირებული სახელმწიფოს მიერ;

ე) გზაგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ გამოსაყენებელი პროცედურები და ვიზუალური სიგნალების ინფორმაცია.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებზე დამატებით, როდესაც საჭიროა დეკლარაცია ამ წესის 34-ე მუხლის შესაბამისად, დეკლარაციის ასლი უნდა იყოს განთავსებული ბორტზე.

3. იმ შემთხვევაში, თუ განთავსებული არ არის სხ-ის ბორტზე ყველა შემდეგი დოკუმენტი, სახელმძღვანელო და ინფორმაცია დედნის ან ასლის სახით უნდა იყოს ხელმისაწვდომი აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე:

ა) სხ-ის რეგისტრაციის სერტიფიკატი;

ბ) ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი, დანართების ჩათვლით;

გ) ხმაურის სერტიფიკატი, იმ შემთხვევაში თუ ხმაურის სერტიფიკატი გაცემულია მოტოპლანერისთვის;

დ) სხ-ის რადიოსადგურის სერტიფიკატი, როდესაც პლანერი აღჭურვილია რადიოკავშირის აღჭურვილობით, ამ წესის 32-ე მუხლის შესაბამისად;

ე) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი პოლისი;

ვ) სხ-ის ბორტჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი.

4. ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნის მიუხედავად, მათში აღნიშნული დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია შესაძლებელია განთავსდეს

აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე, თუ ფრენა არ სცდება აეროდრომის ან საფრენი მოედნის არეს.

5. სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურმა ან ექსპლუატანტმა სააგენტოს მიერ განსაზღვრული დროის პერიოდში, მაგრამ არანაკლებ 24 საათისა, უნდა წარუდგინოს ამ მუხლით განსაზღვრული დოკუმენტები დედნის სახით.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია ბორტზე არსებულ დოკუმენტებთან, სახელმძღვანელოებთან და ინფორმაციასთან დაკავშირებით მოცემულია „AMC1 SAO.GEN.155“, „AMC1 SAO.GEN.155(a)(3)“, „AMC1 SAO.GEN.155(c)(2)“, „GM1 SAO.GEN.155(a)(1)“ „GM1 SAO.GEN.155(a)(4)“, „GM1 SAO.GEN.155(a)(5)“ და „GM1 SAO.GEN.155(c)(7)“-ში.

**მუხლი 11. ბორტჟურნალი**

**თავი III**

**საექსპლუატაციო პროცედურები**

**მუხლი 12. აეროდრომებისა და საფრენი მოედნების გამოყენება**

სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოიყენოს მხოლოდ ის აეროდრომები და საფრენი მოედნები, რომლებიც გამოსადეგია პლანერის ტიპისთვის და დაგეგმილი ექსპლუატაციისთვის.

**შენიშვნა:** აეროდრომებისა და საფრენი მოედნების გამოყენებასთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.OP.100“-ში.

**მუხლი 13. ხმაურის შემცირების პროცედურები მოტოპლანერისთვის**

სხ-ის მეთაურმა უნდა შეასრულოს საექსპლუატაციო პროცედურები, რათა მინიმუმამდე შეამციროს მოტოპლანერის ხმაურის გავლენა და ამასთან, უზრუნველყოს უსაფრთხოების პრიორიტეტულობა ხმაურის შემცირებასთან მიმართებით.

**მუხლი 14. მგზავრის ინსტრუქტაჟი**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენის დაწყებამდე და სადაც საჭიროა, ფრენის განმავლობაში, მგზავრ(ებ)ს ჩაუტარდება ინსტრუქტაჟი სტანდარტულ, არასტანდარტულ და საავარიო პროცედურებთან დაკავშირებით.

2. მგზავრის ინსტრუქტაჟი უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას უსაფრთხოების ღვედის ადგილმდებარეობასა და მის გამოყენებაზე და თუ პლანერისთვის შესაბამისია, ინფორმაციას:

ა) საავარიო მდგომარეობაში კაბინის გამჭვირვალე გუმბათის გახსნაზე;

ბ) პარაშუტზე;

გ) ჟანგბადის განაწილების აღჭურვილობაზე;

დ) სხვა საავარიო აღჭურვილობაზე, რომელიც განკუთვნილია მგზავრის მიერ ცალკეულად გამოყენებისათვის.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მგზავრის ინსტრუქტაჟთან დაკავშირებით მოცემულია „GM1 SAO.OP.110“-ში.

**მუხლი 15. შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე მგზავრი**

სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პირები, რომლებიც საჭიროებენ სპეციალურ პირობებს, დახმარებას ან მოწყობილობებს, პლანერის ბორტზე იმყოფებიან ისეთ პირობებში, რომელიც უზრუნველყოფს პლანერის და პლანერში მყოფი ნებისმიერი პირის ან არსებული ქონების უსაფრთხოებას.

**მუხლი 16. ფრენის მომზადება**

ფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) საშუალებები, რომლებიც საჭიროა პლანერის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის და რომლის გამოყენებითაც უნდა შესრულდეს ფრენა, გამოსადეგია დაგეგმილი ტიპის ექსპლუატაციისთვის;

ბ) მეტეოროლოგიური პირობები იძლევა ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების შესაძლებლობას;

გ) მოტოპლანერის შემთხვევაში, როდესაც დაგეგმილია ძრავის გამოყენება, საწვავის ან ენერგიის სხვა წყაროს ოდენობა საკმარისია და იძლევა ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების შესაძლებლობას.

**შენიშვნა:** ფრენისთვის საჭირო საშუალებებთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.OP.120(a)“-ში.

**მუხლი 17. მოტოპლანერის საწვავით გამართვა და ბატარეების დამუხტვა ან შეცვლა**

თუ მოტოპლანერის ბორტზე იმყოფება მგზავრი:

ა) არ უნდა განხორციელდეს პლანერის საწვავით გამართვა;

ბ) არ უნდა დაიმუხტოს ან შეიცვალოს ბატარეები, რომლებიც გამოიყენება ძალური დანადგარის მიერ.

**მუხლი 18. თამბაქოს მოწევა**

ფრენის ნებისმიერი ფაზის განმავლობაში დაუშვებელია პლანერის ბორტზე თამბაქოს მოწევა.

**მუხლი 19. მეტეოროლოგიური პირობები**

სხ-ის მეთაურმა ფრენა უნდა დაიწყოს ან გააგრძელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უახლესი ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხოდ დაფრენა.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.OP.135"-ში.

**მუხლი 20. ყინული და სხვა დამაბინძურებლები**

სხ-ის მეთაურმა აფრენა უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ პლანერი თავისუფალია ნებისმიერი სახის ნალექისგან, რომელმაც შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს პლანერის საფრენოსნო მახასიათებლებსა და მართვადობაზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს ნებადართულია AFM-ის შესაბამისად.

**მუხლი 21. მოტოპლანერის საწვავის ან ენერგიის სხვა წყაროს მართვა ფრენისას**

სხ-ის მეთაურმა, მოტოპლანერის შემთხვევაში, ფრენისას დროის ტოლ მონაკვეთებში უნდა შეამოწმოს, რომ გამოყენებადი საწვავის ან ენერგიის სხვა წყაროს ხელმისაწვდომი ოდენობა არ არის იმ ოდენობაზე ნაკლები, რაც საჭიროა უსაფრთხო დაფრენის უზრუნველსაყოფად.

**შენიშვნა:** საწვავის ან ენერგიის სხვა წყაროს მართვასთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.OP.145"-ში.

**მუხლი 22. დამატებითი ჟანგბადის გამოყენება**

1. სხ-ის მეთაური უზრუნველყოფს, რომ ბორტზე მყოფმა ყველა პირმა მუდმივად გამოიყენოს დამატებითი ჟანგბადი, ყოველთვის, როდესაც სხ-ის მეთაური განსაზღვრავს, რომ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ჟანგბადის ნაკლებობამ შესაძლოა გამოიწვიოს მათი უნარების შესუსტება ან მავნედ იმოქმედოს მათზე.

2. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის მეთაური ვერ განსაზღვრავს როგორ იმოქმედებს ჟანგბადის ნაკლებობა ბორტზე მყოფ პირებზე, უნდა უზრუნველყოს, რომ ყველა პირი გამოიყენებს

დამატებით ჟანგბადს, დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინაში ბარომეტრული წნევა აღემატება 10 000 ფუტის მნიშვნელობას.

**მუხლი 23. პლანერის სპეციალიზებული ექსპლუატაცია**

1. პლანერის სპეციალიზებული ექსპლუატაციის ან ამ მიზნით თანმიმდევრული ფრენების განხორციელებამდე სხ-ის მეთაურმა უნდა განახორციელოს რისკის შეფასება. სამუშაოს სირთულის (კომპლექსურობის) შეფასებით მეთაურმა უნდა განსაზღვროს დაგეგმილი ექსპლუატაციით წარმოქმნილი საფრთხეები და დაკავშირებული რისკები, ხოლო სადაც საჭიროა, დაადგინოს რისკის შემამცირებელი ზომები.

2. პლანერის სპეციალიზებული ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს საკონტროლო ბარათის შესაბამისად. სხ-ის მეთაურმა აღნიშნული საკონტროლო ბარათი უნდა განსაზღვროს რისკის შეფასების საფუძველზე და ამ წესში განსაზღვრული ყველა მოთხოვნის გათვალისწინებით და ასევე, უნდა უზრუნველყოს, რომ იგი შესაბამისია სპეციალიზებული ექსპლუატაციის სამუშაოსა და გამოყენებული პლანერისთვის. საკონტროლო ბარათი თითოეულ ფრენაზე უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი სხ-ის მეთაურისთვის და ნებისმიერი სხვა ეკიპაჟის წევრისთვის, როდესაც იგი უკავშირდება მათზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებას.

3. სხ-ის მეთაურმა პერიოდულად, როდესაც საჭიროა, უნდა განიხილოს და შეასწოროს საკონტროლო ბარათი, რათა დამაკმაყოფილებლად განხორციელდეს რისკის შეფასება.

4. სხ-ის მეთაურმა ან ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი კრიტერიუმები, რათა განსაზღვროს მიეკუთვნება თუ არა კონკრეტული ფრენა პლანერის სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას:

ა) დასახული ამოცანის შესასრულებლად საჭიროა სპეციალური აღჭურვილობა, რომელიც ფრენისას ზეგავლენას ახდენს პლანერის მახასიათებლებზე; ან

ბ) ბორტზე მყოფი პირ(ებ)ი ფრენისას ტოვებს პლანერის ბორტს.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია პლანერის სპეციალიზებულ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით მოცემულია „AMC1 SAO.OP.155(b)“, „AMC2 SAO.OP.155(b)“ „GM1 SAO.OP.155“, „GM2 SAO.OP.155“ და „GM1 SAO.OP.155(b)“-ში.

## თავი IV

## საფრენოსნო მახასიათებლები და საექსპლუატაციო შეზღუდვები

**მუხლი 24. აწონვა**

1. პლანერის აწონვა უნდა განხორციელდეს პლანერის მწარმოებლის, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს ან საფრენად ვარგისობის კომბინირებული საწარმოს მიერ, დადგენილი კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტმა პლანერის მასა უნდა დადგინოს მისი ფაქტობრივი აწონვით სხ-ის თავდაპირველად ექსპლუატაციაში შეყვანამდე. მოდიფიკაციებისა და რემონტების აკუმულირებული გავლენა მასაზე უნდა იყოს აღრიცხული და სათანადოდ დოკუმენტირებული. ასეთი ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სხ-ის მეთაურისთვის. პლანერი განმეორებით უნდა აიწონოს, თუ მასაზე მოდიფიკაციების გავლენა ზუსტად არ არის ცნობილი.

**შენიშვნა:** პლანერის აწონვასთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 POL.100“-ში.

## მუხლი 25. საფრენოსნო მახასიათებლები

სხ-ის მეთაურმა პლანერის ექსპლუატაცია უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ საფრენოსნო მახასიათებლები საკმარისია ფრენის წესებით განსაზღვრული მოთხოვნების და ნებისმიერი სხვა შეზღუდვის შესასრულებლად, რომელიც უკავშირდება ფრენას, საჰაერო სივრცეს, გამოსაყენებლად დაგეგმილ აეროდრომებს ან საფრენ მოედნებს, იმ პირობით, რომ ნებისმიერი გამოყენებული სქემა და რუკა არის უახლესი ხელმისაწვდომი გამოცემა.

# თავი V

# ხელსაწყოები, მონაცემები და აღჭურვილობა

## მუხლი 26. ხელსაწყოების და აღჭურვილობის ზოგადი მოთხოვნები

1. ამ თავით მოთხოვნილი ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს სერტიფიცირებული ევროკომისიის 2012 წლის 3 აგვისტოს რეგულაციის „Commission Regulation (EU) No 748/2012“ პირველი დანართის შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) ხელსაწყოები და აღჭურვილობა საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ გამოიყენება ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;

ბ) ხელსაწყოები და აღჭურვილობა გამოიყენება ამ წესის 32-ე ან 33-ე მუხლების მოთხოვნების შესასრულებლად;

გ) ხელსაწყოები და აღჭურვილობა მუდმივად დამონტაჟებულია პლანერში.

2. შემდეგი ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, არ საჭიროებს სერტიფიცირებას:

ა) ცალკეული პორტატიული მაშუქები;

ბ) ზუსტი ქრონომეტრი;

გ) სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობა.

3. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს ადვილად გამოყენებადი ან ხელმისაწვდომი იმ სამუშაო ადგილიდან, სადაც მოთავსებულია სხ-ის მეთაური ან ნებისმიერი სხვა ეკიპაჟის წევრი, ვისაც ესაჭიროება აღნიშნული საშუალებების გამოყენება.

**შენიშვნა:** ხელსაწყოებთან და აღჭურვილობასთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.IDE.100“ და „GM1 SAO.IDE.100(a)(3)“-ში.

**მუხლი 27. საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოები**

1. პლანერი უნდა იყოს აღჭურვილი შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) დრო საათებსა და წუთებში;

ბ) ბარომეტრული სიმაღლე;

გ) სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე;

დ) მოტოპლანერის შემთხვევაში, მაგნიტური კურსი.

2. როდესაც ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, სადაც პლანერი ვერ შეინარჩუნებს დასახულ ფრენის ტრაექტორიას ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოს მონაცემების გარეშე, როდესაც ფრენა სრულდება ღრუბლიან ამინდში ან ღამით, ამ მუხლის „ა“ პუნქტის მოთხოვნების გარდა პლანერი დამატებით უნდა იყოს აღჭურვილი შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) ვერტიკალური სიჩქარის მზომი;

ბ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელი ან დაფერდების და სრიალის მაჩვენებელი;

გ) მაგნიტური კურსის მაჩვენებელი.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოებთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „AMC1 SAO.IDE.105“, „AMC1 SAO.IDE.105(a)(1)“, „AMC1 SAO.IDE.105(a)(2)“, „AMC1 SAO.IDE.105(a)(3)“, „AMC1 SAO.IDE.105(a)(4);(b)(3)“ და „GM1 SAO.IDE.105(b)“-ში.

**მუხლი 28. საექსპლუატაციო მაშუქები**

პლანერი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი საშუალებებით:

ა) შეჯახების აცილების მაშუქი სისტემით;

ბ) სანაოსნო/მდებარეობის მაჩვენებელი მაშუქებით;

გ) დაფრენის მაშუქებით;

დ) განათებით, რომელიც მარაგდება პლანერის ელექტრული სისტემიდან და უზრუნველყოფს პლანერის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი ყველა ხელსაწყოსა და აღჭურვილობის შესაბამის განათებას;

ე) ცალკეული პორტატიული მაშუქით სხ-ის მეთაურის და სხვა ეკიპაჟის წევრის სამუშაო ადგილისათვის.

**მუხლი 29. დამატებითი ჟანგბადი**

პლანერი, რომლის ექსპლუატაციისას ამ წესის 22-ე მუხლის შესაბამისად საჭიროა ჟანგბადის მიწოდება, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შემნახველი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც აქვს შესაძლებლობა შეინახოს და გაანაწილოს ჟანგბადის საჭირო მარაგ(ებ)ი.

**მუხლი 30. სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობა – წყლის ზედაპირის თავზე ფრენა**

1. სხ-ის მეთაურმა, რომელიც ახორციელებს პლანერის წყლის ზედაპირის თავზე ექსპლუატაციას, ფრენის დაწყებამდე უნდა განსაზღვროს პლანერის ბორტზე მყოფი პირების გადარჩენის რისკები, წყლის ზედაპირზე პლანერის ავარიული დაფრენის შემთხვევაში. აღნიშნული რისკების გათვალისწინებით, სხ-ის მეთაურმა უნდა განსაზღვროს სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობის ბორტზე განთავსების საჭიროება.

2. რისკის განსაზღვრისთვის, სხ-ის მეთაურმა მხედველობაში უნდა მიიღოს საექსპლუატაციო გარემოსთან და პირობებთან დაკავშირებული შემდეგი საკითხები:

ა) წყლის მდგომარეობა;

ბ) წყლისა და ჰაერის ტემპერატურა;

გ) მანძილი ხმელეთზე ავარიული დაფრენისათვის შესაფერისი ადგილიდან;

დ) ძებნა–შველის საშუალებების ხელმისაწვდომობა.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია წყლის ზედაპირის თავზე ფრენასთან დაკავშირებით მოცემულია „AMC2 SAO.IDE.120“, „AMC3 SAO.IDE.120“, „AMC4 SAO.IDE.120“ და „GM1 SAO.IDE.120“-ში.

**მუხლი 31. სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობა – ძებნა-შველის სირთულეები**

1. პლანერი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ძებნა–შველის (SAR) განსახორციელებლად განსაკუთრებით რთული არეების თავზე, უნდა აღიჭურვოს ისეთი

სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობით, რომელიც შესაფერისია საფრენი არეებისთვის.

2. პლანერი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ძებნა–შველის განსახორციელებლად განსაკუთრებით რთული ხმელეთის არეების თავზე, უნდა იყოს აღჭურვილი შემდეგი საშუალებებით:

ა) სულ მცირე, ერთი საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT) ან პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB);

ბ) განგაშის მაუწყებელი სიგნალების გადამცემი აღჭურვილობით;

გ) სიცოცხლის გადასარჩენი დამატებითი აღჭურვილობით დაგეგმილი ფრენის მარშრუტისთვის, ბორტზე მყოფი პირების რაოდენობის გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია ძებნა–შველის სირთულეებთან დაკავშირებით მოცემულია „GM1 SAO.IDE.125“ და „GM2 SAO.IDE.125“-ში.

## მუხლი 32. რადიოკავშირის აღჭურვილობა

1. იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს მოთხოვნა საჰაერო სივრცის უსაფრთხოდ გამოყენების მიზნით, პლანერს უნდა გააჩნდეს რადიოკავშირის აღჭურვილობა, რომელიც საშუალებას იძლევა განხორციელდეს კავშირი შესაბამისი წესების დაცვით, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ ფრენა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, ამ სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. იმ შემთხვევაში, თუ მოითხოვება რადიოკავშირის აღჭურვილობა, იგი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ პირობებს:

ა) აღჭურვილობას უნდა გააჩნდეს ორმხრივი რადიოკავშირის დამყარების შესაძლებლობა სააერნაოსნო მომსახურების იმ პუნქტებთან და იმ სიხშირეების გამოყენებით, რომლებიც დადგენილია კონკრეტული საჰაერო სივრცისთვის;

ბ) აღჭურვილობას უნდა გააჩნდეს 121,5 მჰც სააერნაოსნო საავარიო სიხშირეზე რადიოკავშირის შესაძლებლობა.

## მუხლი 33. მიმღებ–-მოპასუხე

იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს მოთხოვნა საჰაერო სივრცის უსაფრთხოდ გამოყენების მიზნით, პლანერი აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი რადიოლოკატორის (SSR) მიმღებ-მოპასუხით, რომელსაც გააჩნია ყველა მოთხოვნილი შესაძლებლობა, ხოლო თუ ფრენა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, ამ სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** **1.** დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მიმღებ-მოპასუხესთან დაკავშირებით მოცემულია „GM1 SAO.IDE.135“-ში.

**2.** იმ შემთხვევაში, თუ პლანერი არ არის აღჭურვილი მიმღებ–მოპასუხით, ელექტრონული ამოცნობის საშუალების რეკომენდაციები განსაზღვრულია ევროკავშირის რეგულაციების შესაბამისად (მაგ: FLARM, რომელიც აკმაყოფილებს EASA-ის მიერ გამოცემულ ტექნიკურ აღწერილობას „Technical Specification for ADS-L transmissions using SRD-860 frequency band (ADS-L 4 SRD-860)“ და არ გამოიყენება, როგორც ტრანსპონდერის შემცვლელი ეკვივალენტური საშუალება.

თავი VI

დეკლარაცია

**მუხლი 34. დეკლარაცია**

1. პლანერის კომერციული ექსპლუატაციის შემთხვევაში, მათ შორის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციისას, ექსპლუატაციის დაწყებამდე, ექსპლუატანტმა სააგენტოში წარდგენილი დეკლარაციით უნდა განაცხადოს და დაადასტუროს, რომ აკმაყოფილებს ამ წესით, „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 14 ივნისის N95 ბრძანებით და შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. ექსპლუატანტმა დეკლარაციაში უნდა მიუთითოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) ექსპლუატანტის დასახელება;

ბ) ექსპლუატანტის მისამართი;

გ) ექსპლუატანტის საკონტაქტო ინფორმაცია;

დ) ექსპლუატაციის დაწყების თარიღი ან არსებულ დეკლარაციაში ცვლილების შემთხვევაში, ცვლილების ძალაში შესვლის თარიღი;

ე) კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით გამოყენებული თითოეული პლანერისთვის – პლანერის სერიული (საქარხნო) ნომერი, პლანერის ტიპი, ამოსაცნობი ნიშანი, ბაზირების ადგილი, ექსპლუატაციის ტიპი და საფრენად ვარგისობის მართვის ან კომბინირებული საწარმო.

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტის მიერ ამ წესში განსაზღვრულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადასტურება შესაძლებელია განხორციელდეს ევროკომისიის რეგულაციის „Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1976“-ის AMC-ით და GM-ით განსაზღვრული სახელმძღვანელო ინფორმაციის შესაბამისად და მისი გათვალისწინებით.

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს შემდეგ საკითხებს:

ა) უსაფრთხოების პოლიტიკა;

ბ) ექსპლუატანტის მონაცემები, ექსპლუატაციის აღწერილობა და დასაქმებული პირების ფუნქციები და პასუხისმგებლობები;

გ) ექსპლუატაციისას გამოყენებული პლანერების აღწერილობა და სხ-ის ექსპლუატაციისას გამოყენებული შესაბამისი პროცედურები;

დ) გამოყენებული აეროდრომების/ საფრენი მოედნების აღწერილობა და ექსპლუატაციის შესაბამისი პროცედურები;

ე) ექსპლუატაციაში მონაწილე პირების სწავლება (პირველადი და პერიოდული), რომელიც ითვალისწინებს ექსპლუატანტის მიერ განხორციელებულ საქმიანობას.

4. ექსპლუატანტმა სააგენტოში დეკლარაცია უნდა წარადგინოს ამ წესის დანართი №1-ით განსაზღვრული ფორმით.

**შენიშვნა:** დეკლარაციასთან დაკავშირებით დამატებითი სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია „GM1 SAO.DEC.100“-ში.

**მუხლი 35. ცვლილებები დეკლარაციაში და კომერციული ექსპლუატაციის შეწყვეტა**

1. ექსპლუატანტმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სააგენტოს ნებისმიერი პირობის ცვლილება, რომელიც გავლენას ახდენს საქართველოს საჰაერო კოდექსით და ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე, როგორც ეს დადეკლარირდა სააგენტოში და ასევე, უნდა აცნობოს ნებისმიერი ცვლილება, რომელიც უკავშირდება ამ წესის 34-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად წარმოდგენილ ინფორმაციას და შეტანილია ან თანდართულია დეკლარაციაში.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევებში სააგენტოს ახალი დეკლარაცია უნდა წარედგინოს ცვლილებების ძალაში შესვლამდე, ცვლილებების ძალაში შესვლის თარიღის მითითებით.

3. პლანერის კომერციული ექსპლუატაციის შეწყვეტასთან დაკავშირებით ინფორმაცია ექსპლუატანტმა დაუყოვნებლად უნდა აცნობოს სააგენტოს.