

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №26  
2025 წლის 7 თებერვალი

ქ. თბილისი

**საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წესის დამტკიცების შესახებ**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 9<sup>1</sup> მუხლისა და მე-11 მუხლის მე-5 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს თანდართული „საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წესი“.

**მუხლი 2**

1. ეს ბრძანება, გარდა ამ ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წესის“ მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტისა, ამოქმედდეს 2026 წლის პირველი თებერვლიდან.
2. ამ ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წესის“ მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტი ამოქმედდეს 2028 წლის პირველი იანვრიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 9<sup>1</sup> მუხლისა და მე-11 მუხლის მე-5 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ

**მუხლი 1. წესის მიზანი**

1. „საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წესის“ (შემდგომ – წესი), მიზანია საქართველოს საჰაერო სივრცეში, საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომებზე საჰაერო ხომალდების გამტარუნარიანობის ეფექტურად მართვა, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიმართ შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.
2. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიზანია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების იმგვარად მართვა, რომ საჰაერო მოძრაობა იყოს უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამტარუნარიანობის (შესაძლებლობის) მაქსიმალური ათვისება.

**მუხლი 2. რეგულირების სფერო**

1. წესი ვრცელდება ზოგად საჰაერო მოძრაობაზე, რომელიც სრულდება სახელსაწყო ფრენის წესის მიხედვით, საქართველოს საჰაერო სივრცეში.
2. წესი ასევე ვრცელდება ქვემოთ მოცემულ საწარმოებზე ან მათ წარმომადგენლებზე:

ა) საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებზე;

ბ) სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოზე, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას და/ან საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზებას;

გ) აეროდრომის ექსპლუატანტებზე.

**მუხლი 3. ტერმინთა განმარტებები**

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისთვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები – საჰაერო მოძრაობის ნაკადების და გამტარუნარიანობის ორგანიზების უზრუნველსაყოფად განხორციელებული ქმედება;

ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივი პუნქტი – პუნქტი, რომელიც მოქმედებს



ერთი ან რამდენიმე საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პუნქტის სახელით, როგორც დამაკავშირებელი საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტსა და ერთ ან რამდენიმე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტს შორის;

**გ) კრიტიკული ვითარება** – კრიზისული ან არაპროგნოზირებადი ვითარება, რომელიც მოიცავს საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობის მნიშვნელოვან დაკარგვას, ძირითად დისბალანსს გამოცხადებულ გამტარუნარიანობას და მოთხოვნილ ფრენებს შორის, ასევე ინფორმაციის გაცვლის შეწყვეტას ევროპის საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ქსელთან (შემდგომ: EATMN);

**დ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დრო (SLOT)** – დაანგარიშებული აფრენის დრო (CTOT), რომელიც მიენიჭება სხ-ს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტის მიერ, ხოლო მოცემული დრო იმართება ადგილობრივი სმმ-ს პუნქტის მიერ;

**ე) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მარშრუტის (შემდგომ: მარშუტი) ორიენტაცია** – საჰაერო ხომალდის მიერ მარშრუტების გამოყენების წესები და პროცედურები;

**ვ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის კონფიგურაცია** – საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტისთვის განკუთვნილი საჰაერო სივრცის ერთი ან რამდენიმე სამუშაო პოზიციის დეტალური (ოთხგანზომილებიანი) აღწერილობა, რომლებიც ოპერირებენ მუდმივად ან პერიოდულად;

**ზ) მიმოსვლისთვის განკუთვნილი დრო აეროდრომზე** – წინასწარ განსაზღვრული დრო აეროდრომზე ნორმალური ოპერირების დრო, რომელიც განისაზღვრება ხუნდების აღების გაანგარიშებული დროიდან გაფრენამდე;

**თ) საჰაერო ხომალდის განახლებული ადგილმდებარეობა** – სარადიოლოკაციო ინფორმაციის, ფრენის გეგმის ან ადგილმდებარეობის შესახებ მოხსენებების საფუძველზე განახლებული ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის თაობაზე;

**ი) ფრენის გეგმის შეჩერება** – საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პუნქტის ქმედება, რომელიც მიზნად ისახავს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ ფრენის განხორციელებამდე ფრენის გეგმის ცვლილებას;

**კ) საოპერაციო ჟურნალი** – საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მონაცემების სწრაფად მოძიების მიზნით შექმნილი მონაცემთა ბაზა;

**ლ) კოორდინირებული აეროდრომი** – აეროდრომი, სადაც საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების ოპერირების მოთხოვნა შეიძლება პერიოდულად აღემატებოდეს აეროდრომის გამტარუნარიანობას;

**შენიშვნა:** საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიმართულებით განასხვავებენ აეროდრომების სამ დონეს:

**ა) პირველი დონე** – აეროდრომის გამტარუნარიანობა შეესაბამება საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნის. პირველი დონის აეროდრომები არ საჭიროებენ კოორდინაციისთვის გასატარებელ ქმედებებს;

**ბ) მეორე დონე** – აეროდრომი, სადაც დღის, კვირის ან სეზონის გარკვეულ პერიოდში არის გადატვირთულობის შესაძლებლობა. ამ დროს ხდება საჰაერო მოძრაობის ნაკადების განრიგის კორექტირება აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებთან შეთანხმებით;

**გ) მესამე დონე** – აეროდრომი, სადაც საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნა აჭარბებს აეროდრომის გამტარუნარიანობას. აღნიშნული დონის აეროდრომზე გამოფრენისას აუცილებელია, რომ საჰაერო მოძრაობის ნაკადებს განესაზღვროთ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დრო;

**მ) მრავალჯერადი ფრენის გეგმა** – ორ აეროპორტს შორის, ერთი და იმავე ფრენისთვის წარმოდგენილი ერთზე მეტი ფრენის გეგმა;



ნ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი – სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზებას საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონში, გარდა იმ შემთხვევისა როდესაც საწარმოს აქვს ხელშეკრულება გაფორმებული რეგიონულ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტთან.

#### **მუხლი 4. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ფარგლები**

1. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა იმართებოდეს შემდეგი პრინციპების გათვალისწინებით:

ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიზნით მიღებულ უნდა იქნეს ზომები, რომლებმაც:

ა.ა) უნდა აღკვეთოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტებზე და აეროდრომებზე საჰაერო მოძრაობის ნაკადების გადაჭარბებული მოთხოვნა გამოცხადებულ გამტარუნარიანობასთან მიმართებით;

ა.ბ) უნდა უზრუნველყოს საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობის მაქსიმალურად ათვისება, რათა მოხდეს საჰაერო სივრცის ეფექტურობის ოპტიმიზირება და მინიმუმამდე იყოს შემცირებული უარყოფითი გავლენა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებზე;

ა.გ) უნდა მოახდინოს საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობის ოპტიმიზირება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტების მიერ გამტარუნარიანობის გაზრდისკენ მიმართული ქმედებების გამოყენებით;

ა.დ) უნდა უზრუნველყოს კრიტიკული შემთხვევის მართვის მხარდაჭერა;

ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივი და ცენტრალური პუნქტები წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ფუნქციის ნაწილს.

2. იქ, სადაც მიღებულია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები, საჰაერო ხომალდების გაფრენის დროები, უნდა განისაზღვროს იმ თანმიმდევრობით, რა თანმიმდევრობითაც იგეგმება მათი მისვლა იმ კონკრეტულ ადგილმდებარეობაზე. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც კონკრეტული გარემოებები არ მოითხოვს სხვა პრიორიტეტულობის გამოყენებას, რომელიც წინასწარ არის შეთანხმებული სააგენტოსთან და დადებითი ეფექტის მომტანია საჰაერო სივრცის ორგანიზებისთვის.

#### **მუხლი 5. ზოგადი მოთხოვნები**

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ფუნქცია უნდა იყოს უზრუნველყოფილი 24 საათის განმავლობაში.

2. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები თანხვედრაში უნდა იყოს საქართველოს თავდაცვის და უშიშროების მოთხოვნებთან, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჰაერო სივრცის ეფექტური დაგეგმარება და დადებითი ზეგავლენა ამ წესით განსაზღვრულ საწარმოებზე და ფრენებზე.

3. საჰაერო სივრცის ოპტიმალურად გამოყენების მიზნით, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტები და საჰაერო სივრცის ორგანიზებაში ჩართული მხარეები, ვალდებული არიან შეიმუშაონ ურთიერთთანამშრომლობის პროცედურები.

#### **მუხლი 6. მოთხოვნები საწარმოების მიმართ**

ამ წესის მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული ყველა საწარმო ვალდებულია:

ა) უზრუნველყოს პერსონალი შესაბამისი სწავლებით;

ბ) შეიმუშაოს სახელმძღვანელოები, რომელიც მოიცავს პროცედურებს პერსონალისთვის;

გ) უზრუნველყოს სახელმძღვანელოების თანმიმდევრულობა, ხელმისაწვდომობა და განახლება. ასევე სახელმძღვანელოს გავრცელება და განახლება უნდა შეესაბამებოდეს საწარმოს ხარისხის და დოკუმენტების მართვის სისტემებს;



დ) უზრუნველყოს, რომ პროცედურები შესაბამისად დაემუშაოს ამ წესის მოთხოვნებს.

## **მუხლი 7. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტის მოთხოვნები**

1. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა დაინერგოს რეგიონული სააერონავიგაციო მეთაურების შესაბამისად ან მრავალმხრივი მეთაურების საფუძველზე. აღნიშნულ მეთაურებში უნდა აღიწეროს გამტარუნარიანობის განსაზღვრის მეთაურების პროცედურები და მეთოდები.

2. თუ სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს არ აქვს დადებული მეთაურების სხვა საწარმოსთან საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების უზრუნველყოფის თაობაზე, სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო წარმოადგენს საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტს.

3. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია:

ა) გააუმჯობესოს საქართველოს საჯარო სივრცის ეფექტურობა დაგეგმარებით, კოორდინაციით და საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების დანერგვით;

ბ) გაუწიოს კონსულტაციები საჯარო ხომალდის ექსპლუატანტებს საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომებთან დაკავშირებით;

გ) უზრუნველყოს საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების ეფექტური დანერგვა საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივ პუნქტთან ერთად;

დ) საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივ პუნქტთან კოორდინაციით, საჯარო სივრცის გათვალისწინებით მოახდინოს ალტერნატიული მარშუტების იდენტიფიცირება, რათა მოხდეს დატვირთული არეების განტვირთვა;

ე) შესთავაზოს მარშუტის ცვლილება იმ ფრენებს, რომლებიც უზრუნველყოფს ამ პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული, დატვირთული არეების განტვირთვას;

ვ) უზრუნველყოს საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდება საჯარო ხომალდის ექსპლუატანტისთვის და საჯარო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებისთვის დროულად, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ვ.ა) დაგეგმილ საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომებს;

ვ.ბ) საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების გავლენას კონკრეტული ფრენის აფრენის დროზე და ფრენის მიმდინარეობაზე;

ვ.გ) მონიტორინგი გაუწიოს ისეთ შემთხვევებს, როგორცაა ფრენის გეგმის წარმოუდგენლობა, ან ერთი და იმავე გეგმის რამდენჯერმე წარმოდგენა;

ვ.დ) შეაჩეროს ფრენის გეგმა, მაშინ როდესაც საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დროის დაცვა ვერ ხერხდება და ახალი ხუნდების აღების გაანგარიშებული დრო არ არის ცნობილი;

ვ.ე) მონიტორინგი გაუწიოს გამონაკლისების რაოდენობას, ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად.

4. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია შეიმუშაოს პროცედურები კრიტიკული ვითარების სამართავად, რათა მინიმუმადე იქნეს დაყვანილი საჯარო სივრცეზე კრიტიკული ვითარების ზეგავლენა.

5. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია ყოველწლიურად აცნობოს სააგენტოს, თუ გამონაკლისი მიენიჭება გამფრენი საჯარო ხომალდების 0.6 %-ზე მეტს.

6. საჯარო მოძრაობის ნაკადების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია დააიდენტიფიციროს საჯარო



მოდრაობის ნაკადების ზომების შეუსრულებლობა და აცნობოს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს შეუსაბამობის შესახებ.

7. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია ყოველწლიურად გამოაქვეყნოს ანგარიში, რომელიც უნდა შეიცავდეს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების ხარისხს და მიზნობრიობას, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების მიღების მიზეზებს;

ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების გავლენას;

გ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების დაცვას;

დ) ამ წესის მეორე მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებული საწარმოების ჩართულობას საქართველოს საჰაერო სივრცის გაუმჯობესებაში.

8. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია ამ წესის მე-10 მუხლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად შეინახოს ინფორმაცია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების შესახებ ფრენის გეგმები, საოპერაციო ლოგები და შესაბამისი ინფორმაცია მინიმუმ ორი წლით და ხელმისაწვდომი გახადოს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებისთვის და აეროდრომის ექსპლუატანტებისთვის, რათა აღნიშნული ინფორმაციის საფუძველზე მათ შეძლონ გამოცხადებული გამტარუნარიანობის შეფასება.

9. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივი პუნქტი ვალდებულია, უზრუნველყოს აეროდრომის ექსპლუატანტი კონკრეტული ფრენის გეგმით, მოთხოვნის შემთხვევაში.

### **მუხლი 8. სტრატეგიული გეგმა**

1. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია შეიმუშაოს და მუდმივად განაახლოს სტრატეგიული გეგმა, ერთიანი ევროპული ცის საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების გენერალური გეგმის მიხედვით.

2. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია სტრატეგიული გეგმა შეადგინოს ამ წესის პირველი დანართის შესაბამისად.

3. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია, განახლების მიზნით, გადახედოს სტრატეგიულ გეგმას ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ.

### **მუხლი 9. ექსპლუატაციის გეგმა**

1. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია შეიმუშაოს ექსპლუატაციის გეგმა, რათა შესრულდეს სტრატეგიული გეგმა მოკლე და საშუალოვადიან პერიოდში.

2. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტის საექსპლუატაციო გეგმა უნდა მოიცავდეს მეორე დანართში მოცემულ ინფორმაციას. ასევე გეგმა უნდა მოიცავდეს:

ა) საექსპლუატაციო ეფექტურობის მოთხოვნებს და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების დაყოვნების ადგილობრივ დონეზე დასაშვებ მნიშვნელობებს;

ბ) ოპერატიულ ქმედებებს, რომლებიც ხელს უწყობს ეფექტურობის იმ მიზნების მიღწევას, რომლებიც ეფექტურობის უზრუნველყოფის სქემით განსაზღვრულია საადრიცხვო პერიოდის კალენდარული წლებისთვის და წლიური, სეზონური, ყოველკვირეული და ყოველდღიური პერიოდებისთვის, საჰაერო მოძრაობის ბოლოდროინდელი და სამომავლო პროგნოზების გათვალისწინებით;

3. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტის ექსპლუატაციის გეგმა უნდა მოიცავდეს ოპერატიულ ქმედებებს, რომელიც დაკავშირებულია ცენტრალური პუნქტის ფუნციებთან და ითვალისწინებს ეროვნულ მოთხოვნებს.

4. თუ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი გამოავლენს



ფუნქციონირებისთვის დაბრკოლებებსა და ისეთ პრობლემურ ფაქტორებს, რომლებიც ხელს უშლის ადგილობრივი და ევროკავშირის მასშტაბით დადგენილი ეფექტურობის მიზნების მიღწევას, ის ვალდებულია შეიმუშაოს დამატებითი ოპერატიული ქმედებები.

5. სააერონაოსნო მომსახურების საწარმომ და აეროპორტის ექსპლუატანტებმა თავიანთი გეგმები თანხვედრაში უნდა მოიყვანონ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტის ექსპლუატაციის გეგმასთან.

6. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია ექსპლუატაციის გეგმა განაახლოს საჭიროებიდან გამომდინარე, მაგრამ არანაკლებ ყოველ ექვს თვეში ერთხელ.

7. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტი ვალდებულია განახორციელოს რადიოსიხშირეების ცენტრალიზებული კოორდინირება, მათ შორის, მინიჭებული რადიოსიხშირეების ცენტრალურ რეესტრში მათი აღრიცხვა.

#### **მუხლი 10. მოთხოვნები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტების მიმართ**

1. თუ საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტისთვის ცხადი ხდება, რომ შეუძლებელია დროის მოცემულ პერიოდში კონკრეტულ ადგილზე ან კონკრეტულ რაიონში მათი პასუხისმგებლობის ქვეშ არსებული საჰაერო მოძრაობის ნაკადების დამატებითი საჰაერო მოძრაობის მომსახურებით უზრუნველყოფა, ან მათი მომსახურება შეიძლება მხოლოდ გარკვეული თანმიმდევრობით, აღნიშნულის თაობაზე სამეთვალყურეო პუნქტმა უნდა აცნობოს:

ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტს ან საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივ პუნქტს, მისი არსებობის შემთხვევაში;

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 საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების სამსახურის მიერ შემოღებული შეზღუდვების შესახებ.

2. როდესაც უნდა ამოქმედდეს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი ვალდებულია, დაამყაროს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ადგილობრივ და ცენტრალურ პუნქტთან კოორდინაცია, რათა დარწმუნდეს, რომ მიღებული საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები უზრუნველყოფს საჰაერო სივრცის ოპტიმიზაციას.

3. საჭიროებისამებრ, საწარმო, ვალდებულია უზრუნველყოს ინფორმაციის გაცვლა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტსა და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ ან ადგილობრივ პუნქტებს შორის.

4. როდესაც საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები შეეხება აეროდრომს, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი ვალდებულია, უზრუნველყოს კოორდინაცია აეროდრომის ექსპლუატანტთან, რათა უზრუნველყოფილი იყოს აეროდრომის ეფექტური დაგეგმარება და გამოყენება.

5. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი ვალდებულია, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ადგილობრივი პუნქტის მეშვეობით შეატყობინოს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტს ყველა იმ მოვლენების შესახებ, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს გამტარუნარიანობაზე ან საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნაზე.

6. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი ვალდებულია, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტს დროულად მიაწოდოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საჰაერო სივრცისა და მარშრუტების ხელმისაწვდომობა;

ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის და სამუშაო პოზიციის კონფიგურაცია და მათი გააქტიურება;



- გ) მიმოსვლისთვის განკუთვნილი დრო აეროდრომზე;
- დ) სამეთვალყურეო პუნქტის და აეროდრომის გამტარუნარიანობა;
- ე) საქართველოს საჰაერო სივრცეში მარშრუტების ხელმისაწვდომობა;
- ვ) საჰაერო ხომალდის განახლებული ადგილმდებარეობა;
- ზ) ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის ფრენის გეგმიდან გადახვევის შესახებ;
- თ) საჰაერო სივრცის ხელმისაწვდომობა;
- ი) საჰაერო ხომალდის აფრენის დრო;

**შენიშვნა:** აღნიშნული ინფორმაცია უსასყიდლოდ ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ამ წესის მეორე მუხლით განსაზღვრული საწარმოებისთვის და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალური პუნქტისთვის.

7. საჰაერო ხომალდის გაფრენის აეროდრომზე, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ:

- ა) სამეთვალყურეო ნებართვა მოიცავდეს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დროს, იმ შემთხვევაში, თუ საჰაერო ხომალდს მიენიჭა აღნიშნული დრო;
- ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დრო იყოს დაცული;
- გ) საჰაერო ხომალდისთვის, რომელიც არ დაიცავს ხუნდების აღების გაანგარიშებულ დროს, დაშვებული დროის პერიოდის გათვალისწინებით, არ გაიცეს აფრენის ნებართვა;
- დ) საჰაერო ხომალდისთვის, რომლის ფრენის გეგმა იქნა უარყოფილი ან შეჩერებული, არ გაიცეს აფრენის ნებართვა.

**მუხლი 11. მოთხოვნები საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტთა მიმართ**

1. როდესაც ფრენა არ არის საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების საგანი, სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია, დაიცვას ხუნდების აღების გაანგარიშებული დროის ფარგლები.
2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ფრენის გეგმა შეჩერებულია ამ წესის მე-7 მუხლის მესამე პუნქტის „თ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ვალდებულია განაახლოს ან გააუქმოს ფრენის გეგმა.
3. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები და მასში შეტანილი ცვლილებები აცნობოს პილოტს.
4. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია ამ წესის მე-7 მუხლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად მიღებული შეტყობინების მიღებისას, რომელიც მომდინარეობს მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტის „ზ“ ქვეპუნქტიდან, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ცენტრალურ პუნქტს წარუდგინოს ანგარიში, რომელიც მოიცავს დეტალურ აღწერილობას, თუ რა მიზეზით არ იქნა შესრულებული ფრენის გეგმა და ასევე ქმედებების ჩამონათვალს თუ რა იქნა მიღებული შეუსაბამობის გამოსასწორებლად.
5. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია იცოდეს და დაიცვას:
  - ა) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზოგადი პროცედურები, რომელიც მოიცავს ფრენის გეგმის შევსების პროცედურას, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების სტრატეგიულ ზომებს და შეტყობინების გაცვლის მოთხოვნები;
  - ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიმდინარე ზომები.



**შენიშვნა:** მაგალითისთვის, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მიმდინარე ზომები, რომელიც არის აქტუალური იმ კონკრეტული დღისთვის.

## **მუხლი 12. მოთხოვნები აეროდრომის ექსპლუატანტის მიმართ**

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი, რომელიც მომსახურებას ახორციელებს საერთაშორისო აეროდრომზე, ვალდებულია მინიმუმ 4 წელიწადში ერთხელ განახორციელოს აეროდრომის გამტარუნარიანობის შეფასება, საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნის გათვალისწინებით, აეროდრომის დონის დადგენის მიზნით.

**შენიშვნა:** კოორდინირებული აეროდრომების და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების მიმართულებით დონეების დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „The Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)“ გამოცემაში.

2. აეროდრომზე ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, ბაქნის, სადგომების, სამიმოსვლო ბილიკების ცვლილების შემთხვევაში აუცილებელია განახორციელოს აეროდრომის გამტარუნარიანობის შეფასება.

3. გამტარუნარიანობის ანალიზი, სულ მცირე უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის და ბაქნის ფუნქციურ საზღვრებს;

ბ) ტერმინალის გამტარუნარიანობას;

გ) საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობას; და

დ) გარემოზე ზემოქმედების შეზღუდვებს.

4. აეროდრომის ექსპლუატანტი ვალდებულია აცნობოს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ცენტრალურ პუნქტს უშუალოდ ან საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივი პუნქტის მეშვეობით, ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის გამოყენებით, ყველა იმ მოვლენის შესახებ, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნაზე და გამტარუნარიანობაზე.

5. თუ აეროდრომის ექსპლუატანტი უკავშირდება საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ცენტრალურ პუნქტს უშუალოდ, ვალდებულია აცნობოს ამის შესახებ საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების ნაკადების ადგილობრივ პუნქტს და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტს.

## **მუხლი 13. ფრენის გეგმებსა და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დროის შორის თანმიმდევრულობა**

საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ადგილობრივი ან ცენტრალური პუნქტი აეროდრომის ექსპლუატანტის მოთხოვნის საფუძველზე, ვალდებულია ფრენის შესრულებამდე უზრუნველყოს დადასტურებული ფრენის გეგმით, რომელიც სრულდება შესაბამის აეროდრომზე.

## **მუხლი 14. ვალდებულებები კრიტიკული შემთხვევის დროს**

1. კრიტიკული სიტუაციისთვის მოსამზადებლად სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო და აეროდრომის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს კრიტიკულ სიტუაციაში მოქმედების სახელმძღვანელოს შემუშავება იმ საჰაერო ხომალდის (სხ) ექსპლუატანტებთან კოორდინაციით, რომელზეც გავლენას იქონიებს აღნიშნული კრიტიკული სიტუაცია.

2. აღნიშნული სახელმძღვანელო უნდა ითვალისწინებდეს პრიორიტეტების გადანაცვლების ასპექტს.

3. კრიტიკულ შემთხვევებში მოქმედების სახელმძღვანელო უნდა ითვალისწინებდეს მინიმუმ შემდეგ საკითხებს:

ა) კოორდინაციის და საორგანიზაციო საკითხებს;

ბ) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომებს, რათა აღიკვეთოს საჰაერო სივრცეში ან მის ნაწილში და აეროდრომზე საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მოთხოვნის გადამეტება გამოცხადებულ





გამტარუნარიანობასთან შედარებით;

გ) სახელმწიფო ინტერესების გათვალისწინებით, ფრენებისთვის პრიორიტეტის მინიჭების საფუძვლები, გარემოებები და პროცედურები.

**მუხლი 15. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომების შესრულების მონიტორინგი**

1. სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო ვალდებულია ყოველი წლის ბოლოს გააანალიზოს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დროით რეგულირებული ფრენების მიერ აღნიშნული დროის დაცვა ყველა საერთაშორისო აეროპორტის აეროდრომზე და შედეგები წარუდგინოს სააგენტოს.
2. თუ ანალიზის შედეგად გაირკვევა, რომ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების გაფრენის დროით რეგულირებული ფრენების მიერ აღნიშნული დროის დაცვის მაჩვენებელი 80%-ზე ნაკლებია, საწარმო ვალდებულია ჩაატაროს ანალიზი და ანგარიში წარუდგინოს სააგენტოს.

**მუხლი 16. გამონაკლისები საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომებთან დაკავშირებით**

საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების ორგანიზების ზომები არ ვრცელდება შემდეგი სახის ფრენებზე:

ა) სამთავრობო ფრენებზე (STS/HEAD);

ბ) საძებნ-სამაშველო ფრენებზე (STS/SAR);

გ) საევაკუაციო ფრენებზე (STS/MEDEVAC);

დ) ხანძარ-საწინააღმდეგო ფრენებზე (STS/FFR); და

ე) სააგენტოს ან სხვა ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლების მიერ ფრენის გეგმაში მითითებულ ფრენაზე (STS/ATFMX).

