

„სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროის და ფრენის დროის ნორმების დამტკიცების შესახებ“
„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 51-ე მუხლის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს „სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროის და ფრენის დროის ნორმები“.

მუხლი 2

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 25-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ძალადაკარგულად გამოცხადდეს საქართველოს დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანოს – საჯარო სამართლის იურიდიული პირის –სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის №5 ბრძანება „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟების სამუშაო დროის ნორმების დამტკიცების შესახებ“.

მუხლი 3

ბრძანება ამოქმედდეს 2021 წლის 1 ოქტომბრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროის და ფრენის დროის ნორმები

მუხლი 1. მიზანი და რეგულირების სფერო

1. „სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროის და ფრენის დროის ნორმები“ (შემდგომ „დროის ნორმები“) ადგენს საფრენოსნო, სამუშაო და საფრენოსნო-სამუშაო დროის ზღვარს (მაქსიმალური ნორმები), აგრეთვე დასვენების დროის ზღვარს (მინიმალური ნორმები), ეკიპაჟის წევრების გადაღლის თავიდან ასაცილებლად და ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.
2. სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო დროისა და ფრენის დროის ნორმებს განსაზღვრავს ექსპლუატანტი ამ „დროის ნორმებისა“ და საქართველოს შრომის კანონმდებლობის შესაბამისად.
3. ამ ბრძანების მოქმედება ვრცელდება საქართველოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის, გარდა ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტისა, ეკიპაჟის წევრის მიერ განხორციელებულ ყველა სახეობის საავიაციო სამუშაოზე, არარეგულარულ და რეგულარულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე, სასწავლო, საწვრთნელ და სპორტულ ფრენებზე.
4. „დროის ნორმების“ დაცვაზე ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ – სააგენტო).

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ტერმინებსა და ცნებებს, ამ „დროის ნორმების“ მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

- ა) **ადგილობრივი ღამე** – დროის რვა-საათიანი პერიოდი, ადგილობრივი დროის ფარგლებში, 22.00 საათიდან 08.00 საათამდე;
- ბ) **ადგილობრივი დღე** – დროის 24-საათიანი პერიოდი, რომელიც იწყება ადგილობრივი დროით 00.00 საათზე;



გ) ბაზირების ძირითადი ადგილი – ექსპლუატანტის მიერ ეკიპაჟის წევრისთვის განსაზღვრული ადგილი, სადაც, ჩვეულებრივ, იწყება და სრულდება ეკიპაჟის წევრის სამუშაო დრო/სამუშაო დროის მონაკვეთების სერია;

დ) დაღლა – მდგომარეობა, რომელიც შეიძლება გამოიწვიოს დაღლის შემდეგ დაგვიანებულმა ან არასრულად ძალების აღდგენამ, აგრეთვე – გადამეტებულმა სამუშაომ, თუ მის შემდეგ არ არის ძალების აღდგენის საშუალება;

ე) გაძლიერებული საფრენოსნო ეკიპაჟი – საფრენოსნო ეკიპაჟი, რომლის წევრთა რაოდენობა აღემატება საჭაერო ხომალდის მართვისთვის აუცილებელი წევრების რაოდენობას, როცა ეკიპაჟის ყოველ წევრს დასვენების მიზნით შეუძლია დატოვოს მისთვის განკუთვნილი სამუშაო ადგილი და შეიცვალოს შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე საფრენოსნო ეკიპაჟის სხვა წევრით;

ვ) გაძლიერებული მომსახურე ეკიპაჟი – მომსახურე ეკიპაჟი, რომლის წევრთა რაოდენობა აღემატება ექსპლუატანტის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებულ მომსახურე ეკიპაჟის წევრების რაოდენობას, როცა მომსახურე ეკიპაჟის ყოველ წევრს დასვენების მიზნით შეუძლია შეწყვიტოს მასზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულება და შეიცვალოს მომსახურე ეკიპაჟის სხვა წევრით;

ზ) დასვენების დრო – სასამსახურო მოვალეობების შესრულების შემდეგ ან წინ დროის განსაზღვრული და უწყვეტი მონაკვეთი, რომლის განმავლობაში ეკიპაჟის წევრი გათავისუფლებულია სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისგან და რეზერვში ყოფნისგან;

თ) დაღლა – მდგომარეობა, რასაც ეკიპაჟის წევრი გრძნობს გარკვეული სამუშაოს შესრულების, დამაბულობის ან დატვირთვის შედეგად და რაც, როგორც წესი, საკმარისი ერთჯერადი ძილის შემდეგ გაივლის;

თ.ა) ხანმოკლე დაღლა – დაღლა, რომელიც გადის ერთი საკმარისი დასვენების ან ძილის განმავლობაში;

თ.ბ) აკუმულირებული დაღლა – დაღლა, რომელიც წარმოიშობა ხანმოკლე დაღლის შემდეგ ძალების არასრულად აღდგენის შედეგად, რომელსაც ადგილი ჰქონდა დროის ხანმოკლე მონაკვეთში;

ი) ეკიპაჟის წევრი – პირები (ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის წევრი და მომსახურე ეკიპაჟის წევრი), რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საჭაერო ხომალდის მართვისა და მომსახურების განსაზღვრული მოვალეობები აკისრიათ;

კ) ექსპლუატანტი – საჭაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელი პირი, რომელიც კანონმდებლობის შესაბამისად, ახორციელებს საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაციას;

ლ) თავისუფალი დღე – თავისუფალი დღე მოიცავს ორ ადგილობრივ ღამეს, რომელიც ეკიპაჟის წევრს ეცნობება წინასწარ. დასვენების დრო შეიძლება იყოს თავისუფალი დღის ნაწილი;

მ) რეზერვი – ექსპლუატანტის მიერ განსაზღვრული დროის მონაკვეთი, რომლის განმავლობაში ეკიპაჟის წევრი უშუალოდ არ ასრულებს სამსახურებრივ მოვალეობას, თუმცა ექსპლუატანტის მითითებისთანავე მზად არის, დასვენების გარეშე შეასრულოს ფრენა ან სხვა კონკრეტული სამსახურებრივი ვალეობულება;

მ.ა) სააეროპორტო რეზერვი – რეზერვი, რა დროსაც ეკიპაჟის წევრი იმყოფება აეროპორტში;

მ.ბ) სხვა რეზერვი – რეზერვი, რა დროსაც ეკიპაჟის წევრი იმყოფება საცხოვრებელ ადგილას;

ნ) სამსახურებრივი მოვალეობები – დავალება, რომელსაც ასრულებს ეკიპაჟის წევრი ექსპლუატანტის მითითებით, მათ შორის, საფრენოსნო მოვალეობები, ადმინისტრაციული სამუშაო, მომზადება, სამსახურებრივი მოვალეობების შესასრულებელ ადგილამდე მისვლა, რეზერვში ყოფნა და სხვა, რასაც შეუძლია გამოიწვიოს მისი დაღლა;



ო) **სამუშაო დრო** – დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მითითებით გამოცხადდეს სამუშაო მოვალეობის შესასრულებლად ან/და შეუდგეს მის შესრულებას, და მთავრდება მის მიერ სამუშაო მოვალეობის დასრულებისთანავე;

პ) **საფრენოსნო-სამუშაო დრო** – სამუშაო დროის მონაკვეთი, როცა ეკიპაჟის წევრი, ფრენის ან ფრენის სერიების დასაწყებად, სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებას შეუდგება იმ დრომდე, როცა იგი ფრენის შესრულების სამსახურებრივი მოვალეობებისაგან თავისუფლდება საბოლოო ფრენის შემდეგ, სადაც ის ითვლებოდა ეკიპაჟის წევრად. საფრენოსნო-სამუშაო დრო მოიცავს გაფრენისწინა მომზადებას და საფრენოსნო დროს;

ჟ) **ფრენის (საფრენოსნო) დრო** – საერთო დრო, აფრენის მიზნით საჰაერო ხომალდის მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დასრულებისას მის სრულ შეჩერებამდე;

შენიშვნა:

1. აღნიშნული ტერმინი აგრეთვე აღნიშნავს „სრულ საფრენოსნო დროს“ ან „დროს ხუნდების მოხსნიდან დაყენებამდე“, რომელიც აითვლება თვითმფრინავის აფრენისთვის მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დასრულების შემდეგ მის საბოლოო გაჩერებამდე;

2. აღნიშნული ტერმინი აგრეთვე მოიცავს საერთო დროს, შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დასაწყისიდან, შვეულმფრენის საბოლოო გაჩერების და მზიდი ხრახნის ბრუნვის დამთავრებამდე ფრენის შემდეგ;

რ) **სასწავლო/საწვრთნელი ფრენა** – ეკიპაჟის წევრის საფრენოსნო მომზადების მიზნით განხორციელებული ფრენა;

ს) **სატრანსპორტო ფრენა** – საჰაერო ხომალდით მგზავრის გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა;

ტ) **სპორტული ფრენა** – სპორტული შეჯიბრისათვის მოსამზადებლად და სპორტული მიზნებისათვის განხორციელებული ფრენა;

უ) **ფრენის სექტორი** – ფრენა ან ფრენების სერიებიდან ერთ-ერთი, რომელიც საჰაერო ხომალდის სადგომიდან იწყება და სადგომზევე მთავრდება;

ფ) **შესაგზავნი დრო** – ექსპლუატანტის მითითებით, ეკიპაჟის წევრის, რომელიც არ ასრულებს თავის სამსახურებრივ მოვალეობას, გამგზავრება ერთი პუნქტიდან მეორეში, მგზავრის რანგში.

შენიშვნა: შესაგზავნი დრო არ მოიცავს სამსახურში მისვლის დროს და სამუშაო ადგილიდან შესაბამის საცხოვრებელ ადგილამდე მისვლის დროს;

ქ) **შესაბამისი საცხოვრებელი ადგილი** – საყოფაცხოვრებო პირობებით უზრუნველყოფილი საძინებელი ოთახი, რომელიც უზრუნველყოფს ეკიპაჟის წევრის სათანადო დასვენებას;

ღ) **შესვენება** – სამუშაო დროის მონაკვეთი, დასვენების დროის მონაკვეთზე მცირე დროის მონაკვეთი, რომლის განმავლობაში ეკიპაჟის წევრები გათავისუფლებულნი არიან თავიანთი სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისაგან.

მუხლი 3. შესაგზავნი დრო

1. შესაგზავნი დრო ითვლება სამუშაო დროდ.

2. შესაგზავნი დრო შედის საფრენოსნო-სამუშაო დროში, როცა ეს დრო უშუალოდ წინ უსწრებს საფრენოსნო-სამუშაო დროს.

3. შესაგზავნი დრო არ ჩაითვლება ფრენის სექტორად.



4. თუ შესაგზავნი დრო მოსდევს ფრენის სექტორს, მაშინ იგი გათვალისწინებული უნდა იქნეს დასვენების დროის მინიმალური პერიოდის განსაზღვრისას.

მუხლი 4. რეზერვი

1. ეკიპაჟის წევრის რეზერვში ყოფნის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 12 საათს.

2. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს რეზერვში ყოფნის დროის პერიოდის დასაწყისი და დასასრული და ამის თაობაზე, სულ მცირე, 12 სთ-ით ადრე მოახდინოს ეკიპაჟის წევრების ინფორმირება.

3. როდესაც სააეროპორტო რეზერვის შემდეგ მაშინვე იწყება საფრენოსნო-სამუშაო დრო, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ურთიერთკავშირი სააეროპორტო რეზერვში ყოფნასა და მიღებულ საფრენოსნო დავალებებს შორის. ამ შემთხვევაში, აეროპორტში მორიგეობა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს დაღლა, გათვალისწინებული უნდა იქნეს მომდევნო საფრენოსნო-სამუშაო დროის წინ, დასვენების მინიმალური დროის გამოთვლისას. სააეროპორტო რეზერვში ყოფნის დრო ჩაითვლება სამუშაო დროდ.

4. იმ შემთხვევაში, თუ ეკიპაჟის წევრი იმყოფება სააეროპორტო რეზერვში და არ გააჩნია დასვენების ნორმალური პირობები, საფრენოსნო-სამუშაო დროის ათვლა იწყება მისი რეზერვში მისვლის დროიდან.

5. იმ შემთხვევაში, როცა ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც ექსპლუატანტის მითითებით იმყოფებიან რეზერვში და განთავსებულნი არიან ექსპლუატანტის მიერ გამოყოფილ ნაგებობაში, ამ ნაგებობაში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს დასვენებისათვის დადგენილი პირობები.

6. თუ ეკიპაჟის წევრი საფრენოსნო მოვალეობების შესასრულებლად გამოძახებულია რეზერვში ყოფნის დასრულებამდე 6 საათით ადრე, ასეთ შემთხვევაში, საერთო ნებადართული სამუშაო დრო შეადგენს რეზერვში ყოფნის და ამ წესის №5, №6 და №7 დანართებით მითითებული მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დროების ჯამს.

7. თუ ეკიპაჟის წევრი, რომელიც რეზერვში იმყოფებოდა 6 სთ-ის ან მეტი დროის განმავლობაში და ამის შემდეგ გამოძახებულია საფრენოსნო მოვალეობების შესასრულებლად, ასეთ შემთხვევაში ეკიპაჟის წევრის საერთო ნებადართული სამუშაო დრო შეადგენს რეზერვში ყოფნის და მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დროთა ჯამს, იმ დროის გამოკლებით, რომლის განმავლობაშიც იგი რეზერვში ყოფნისას სამუშაოებს ასრულებდა 6 სთ-იანი პერიოდის გადაჭარბებით. ასეთ შემთხვევაში, ეკიპაჟის წევრის საერთო ნებადართული სამუშაო დრო დაიანგარიშება შემდეგნაირად: 6 საათს დამატებული ნებადართული საფრენოსნო-სამუშაო საერთო დრო და გამოკლებული რეზერვში ყოფნის ის დრო, რომელიც აღემატება რეზერვში ყოფნის 6 საათს.

8. ეკიპაჟის წევრის რეზერვში (გეგმურ ან არაგეგმურ პირობებში) ყოფნის დრო უნდა აღირიცხებოდეს „სამუშაო და დასვენების დროის აღრიცხვის გეგმა-გრაფიკში“ ან სხვა ეკვივალენტურ დოკუმენტში.

მუხლი 5. დასვენების დრო

1. ეკიპაჟის წევრებს უნდა მიეცეთ დასვენების დრო, რომლის განმავლობაშიც თავისუფალი იქნებიან ყოველგვარი სამსახურობრივი თუ სარეზერვო მოვალეობის შესრულებისაგან:

ა) თვეში არანაკლებ 4 დღე, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ნებისმიერ დასვენების დღეს;

ბ) წელიწადში არანაკლებ 72 დღე, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ნებისმიერ დასვენების დროს.

2. მაქსიმალური კალენდარული წლიური სამუშაო დრო, რომელიც აგრეთვე მოიცავს ეკიპაჟის სამუშაო დროის ნორმებით განსაზღვრულ რეზერვში ყოფნის დროის ელემენტებს, უნდა შეადგენდეს არაუმეტეს 2000 საათს, საიდანაც საფრენოსნო დრო იზღუდება:

ა) 900 საათამდე ერთი კალენდარული წლის განმავლობაში (თვითმფრინავებისთვის);

ბ) 1000 საათამდე 12 თანმიდევრული თვის განმავლობაში (თვითმფრინავებისთვის);



გ) 800 საათამდე კალენდარული წლის განმავლობაში (შვეულმფრენებისთვის).

3. მაქსიმალური სამუშაო დრო შემღებისდაგვარად თანაბრად უნდა გადანაწილდეს მთელი წლის განმავლობაში.

4. დასვენების დრო არ მოიცავს რეზერვში ყოფნის დროს.

5. ბაზირების ძირითად ადგილზე დასვენების მინიმალური დრო:

ა) ახალი საფრენოსნო-სამუშაო დროის დაწყებამდე, წინა დასვენების მინიმალური დრო, როგორც მინიმუმ, ტოლი უნდა იყოს წინა სამუშაო დროის ან 12 საათისა (რომელიც უფრო მეტია).

ბ) საჭიროების შემთხვევაში, ექსპლუატანტს შეუძლია ეკიპაჟის წევრს შეუმციროს ბაზირების ძირითად ადგილზე დასვენების დრო, ბაზირების ძირითადი ადგილის მიღმა დასვენების მინიმალური დროის სიდიდემდე, თუ უზრუნველყოფს შესაბამისი საცხოვრებელი ადგილით და დასვენების ნორმალური პირობებით.

6. ბაზირების ძირითად ადგილს მიღმა დასვენების მინიმალური დრო, როგორც მინიმუმ ტოლი უნდა იყოს წინა სამუშაო დროის ან 10 საათისა (რომელიც უფრო მეტია). ეს პერიოდი უნდა მოიცავდეს ძილისთვის განკუთვნილ 8-საათიან დროს, ტრანსპორტირების და სხვა პროცედურებისთვის დახარჯული დროის ჩათვლელად.

7. საფრენოსნო დროის განსაზღვრის სქემაში განსაზღვრული უნდა იყოს ის დრო, რომელიც ეკიპაჟის წევრს პერიოდულად ესაჭიროება დაგროვებული გადაღლის დასაძლევად. პერიოდული ხანგრძლივი აღსადგენი დასვენების დრო მინიმუმ 36 საათს უნდა შეადგენდეს, რაშიც 2 ადგილობრივი ღამე უნდა შედიოდეს, ხოლო აღსადგენ დროებს შორის პერიოდი 168 საათს არ უნდა აღემატებოდეს. პერიოდული ხანგრძლივი აღსადგენი დასვენების დრო 2 ადგილობრივ დღეს უნდა შეიცავდეს ყოველ თვეში ორჯერ.

8. ექსპლუატანტი ვალდებულია, ეკიპაჟის წევრებს მისცეს დამატებითი დასვენების დრო:

ა) საფრენოსნო-სამუშაო დროის ხანგრძლივობის და საათობრივი სარტყელების გადაკვეთის გათვალისწინებით;

ბ) ფრენის განრიგის დარღვევის გამო, აკუმულირებული დაღლის გათვალისწინებით;

გ) ბაზირების ძირითადი ადგილის ცვლილებების გათვალისწინებით.

9. ეკიპაჟის წევრებს უფლება აქვთ, ისარგებლონ ანაზღაურებადი შვებულებით საქართველოს შრომის კანონმდებლობის შესაბამისად.

10. დაუშვებელია ანაზღაურებადი შვებულების ჩანაცვლება ფულადი კომპენსაციით, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ეკიპაჟის წევრსა და ექსპლუატანტს შორის წყდება შრომითი ხელშეკრულება.

მუხლი 6. ექსპლუატანტის ვალდებულებები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) დასვენების დროის დაგეგმვისას გაითვალისწინოს, რომ სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებაზე გახარჯულმა სრულმა დრომ შეიძლება გამოიწვიოს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების დაღლა;

ბ) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში:

ბ.ა) გაითვალისწინოს ეკიპაჟის წევრების საფრენოსნო, საფრენოსნო-სამუშაო დროის მაქსიმალური და დასვენების დროის მინიმალური ხანგრძლივობა, რომელიც დადგენილია ამ „დროის ნორმების“ მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ.ბ) განსაზღვროს საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდის პროცედურები და ასეთი შემთხვევების სააგენტოსთვის შეტყობინების საკითხები;



გ) უზრუნველყოს დადგენილი დროის ნორმების გადაცილების მინიმუმამდე დაყვანა შეფერხების შემთხვევაში, აგრეთვე გაითვალისწინოს აუცილებელი დასვენების დროის დასაშვები შემცირების რეგულირება იმ შემთხვევებში, როცა მოითხოვება შეყოვნების შემდეგ განრიგის მოქნილობის უზრუნველყოფა;

დ) ფრენების დაგეგმვისას, რომელთა შესრულება შეუძლებელია დარეგულირდეს დადგენილი შეზღუდვების ფარგლებში, მიმართოს სააგენტოს შეზღუდვებისაგან გადახრის თხოვნით, სადაც უნდა დაასაბუთოს, რომ მოცემული ნორმატივების გადახრა უზრუნველყოფს ფრენის უსაფრთხოების ეკვივალენტური დონის შენარჩუნებას და, რომ ამ შემთხვევაში, გათვალისწინებულია ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ყველა საფრთხე და რისკი;

ე) რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისას შეადგინოს ცვლის განრიგი და გააცნოს ეკიპაჟის წევრებს არანაკლებ ათი დღით ადრე. სხვა შემთხვევაში შეძლებისდაგვარად, ცვლის განრიგის შედგენისას, უნდა გაითვალისწინოს დროის ხანგრძლივ პერიოდში სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულების მაკუშულირებელი გავლენა შუალედურ მინიმალურ შესვენებებზე და თავიდან აიცილოს ისეთი განრიგის შედგენა, რომელიც გამოიწვევს მუშაობის დადგენილი რეჟიმის და დასვენების დარღვევას;

ვ) ფრენები დაგეგმოს დასაშვები საფრენოსნო-სამუშაო დროის ფარგლებში, წინასაფრენოსნო სამსახურებრივი ვალდებულებების შესრულებისთვის აუცილებელი დროის, ფრენის დროის, ფრენის ორივე მხარის ბოლო წერტილის დროის და ასევე, ფრენის ხასიათის გათვალისწინებით. დადგენილი დასვენების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი დროის მინიმალური პერიოდი უნდა დაეფუძნოს ფაქტობრივ სამუშაოს;

ზ) საფრენოსნო ეკიპაჟის და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებს განუსაზღვროს ბაზირების ძირითადი ადგილი, სადაც ჩვეულებრივ დაიწყება და დასრულდება მათი სამუშაო დრო ან სამუშაო დროის პერიოდების სერია;

თ) არ დაუშვას საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ საჰაერო ხომალდის მართვა, თუ ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ იგი დაღლილია იმდენად, რომ მისი დაღლა უარყოფით გავლენას იქონიებს ფრენის უსაფრთხოებაზე;

ი) თავისი ხარჯით უზრუნველყოს ეკიპაჟის წევრების სამედიცინო შემოწმება, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს კანონმდებლობით, შესაბამისი ავიასპეციალისტის მოწმობის შესანარჩუნებლად;

კ) შესაძლებლობის შემთხვევაში, ეკიპაჟის წევრები, რომლებთაც დაუდგინდათ ღამის სამუშაოებიდან გამოწვეული ჯანმრთელობის პრობლემა, გადაიყვანოს შესაფერის სამუშაოზე;

ლ) დაიცვას სამედიცინო ინფორმაციის კონფიდენციალურობა;

მ) დაიცვას ეკიპაჟის წევრების საქმიანობის უსაფრთხოება;

ნ) შეიმუშაოს ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულების და დასვენების დროის გამოყენების სააღრიცხვო დოკუმენტები;

ო) უზრუნველყოს ეკიპაჟის წევრები საკვებით ამ „დროის ნორმების“ მე-14 მუხლის შესაბამისად;

პ) მოახდინოს სააგენტოს ინფორმირება საფრენოსნო-სამუშაო დროის ნორმების გადაცილებისას.

2. მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დრო შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევებში, როცა საჰაერო ხომალდზე იმყოფებიან საფრენოსნო ეკიპაჟის და/ან მომსახურე ეკიპაჟის დამატებითი წევრები იმ პირობით, რომ საფრენოსნო ან მომსახურე ეკიპაჟის წევრს შეუძლია ძალების აღდგენის მიზნით დაისვენოს მშვიდ ვითარებაში, სავარძელში ან საწოლში.

3. ეკიპაჟის წევრების სამუშაო და დასვენების დროის დაგეგმვისას, ექსპლუატანტმა უნდა



გათვალისწინოს ამ საკითხთან დაკავშირებული ყველა ფაქტორი, კერძოდ: საათობრივი სარტყელის გადაკვეთის რაოდენობა; საფრენოსნო-სამუშაო დროის დაწყების დაგეგმილი დრო; საფრენოსნო-სამუშაო დროის განმავლობაში დაგეგმილი და/ან ფაქტობრივი ფრენის სექტორების რაოდენობა; საფრენოსნო ან/და მომსახურე ეკიპაჟის ბიოლოგიურ (დღე-ღამურ) რიტმთან ან 24-საათიან ფიზიოლოგიურ ციკლთან დაკავშირებული მუშაობისა და ძილის რეჟიმი; დასვენების დღეების დაგეგმვა; სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულების ადგილზე ადრე გამოცხადების და ამ ვალდებულებისგან ადრე გათავისუფლების შემთხვევების თანმიმდევრობა; ადრეული/გვიანი ცვლების კომბინირება და ასევე, ფრენის შესრულების მახასიათებლები.

4. ფრენების დაგეგმვისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენს დაღლაზე, კერძოდ, დაგეგმილი ფრენის სექტორების რაოდენობა; სამსახურებრივი ვალდებულებების შესრულების დაწყების ადგილობრივი დრო; დასვენების და ძილის რეჟიმი ეკიპაჟის წევრის ბიოლოგიურ რიტმთან კავშირში; სამუშაო დროის ორგანიზება; საფრენოსნო ეკიპაჟის გაძლიერება.

5. ეკიპაჟის მიერ სამსახურებრივი ვალდებულებების შესრულებისთვის მოსვლის დრო რეალურად უნდა ასახავდეს მომსახურების (თუ აუცილებელია) და ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის წინასაფრენოსნო მომზადების ჩატარების დროს, ხოლო საფრენოსნო დროის დასრულების შემდეგ გაითვალისწინება დროის დამატებითი სტანდარტული ინტერვალი 30 წუთი, რაც იძლევა საჭირო ხომალდის ფრენისშემდგომი შემოწმების ჩატარების და საჭირო დოკუმენტაციის შევსების შესაძლებლობას. წინასაფრენოსნო მომზადების დრო განიხილება, როგორც საფრენოსნო-სამუშაო დრო, ხოლო ფრენის შემდგომი დამატებითი დრო განიხილება, როგორც სამუშაო დრო.

მუხლი 7. ეკიპაჟის წევრის ვალდებულებები და საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდა

1. ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია:

ა) გამოცხადდეს სამსახურში თავისი მოვალეობების შესასრულებლად დასვენებულ მდგომარეობაში;

ბ) არ მართოს საჭირო ხომალდი იმ შემთხვევაში, როცა იმყოფება დაღლილ მდგომარეობაში ან თავს გრძნობს შრომისუუნაროდ, რამაც შეიძლება არასასურველი გავლენა იქონიოს ფრენის უსაფრთხოებაზე;

გ) დასვენების დრო დაგეგმოს და გაატაროს იმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ძალების სრული აღდგენა.

2. საჭირო ხომალდის მეთაურის მიერ საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდა დასაშვებია შემდეგ შემთხვევებში და პირობებით:

ა) განსაკუთრებულ შემთხვევებში, ეკიპაჟის წევრებთან კონსულტაციის და თანხმობის შემთხვევაში, საჭირო ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებით. ამ „დროის ნორმების“ №5, №6 და №7 დანართებით გათვალისწინებული ეკიპაჟის მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დრო შეიძლება გაიზარდოს მაქსიმუმ 2 საათით, გაძლიერებული ეკიპაჟის შემთხვევაში – მაქსიმუმ 3 საათით, ხოლო ავარიული ვითარების დროს, შესაძლებელია უფრო მეტი დროით. ასეთ შემთხვევაში, საჭირო ხომალდის მეთაური ვალდებულია შეატყობინოს ექსპლუატანტს საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდის შესახებ ფრენის დამთავრებისთანავე;

ბ) ექსპლუატანტის მიერ შედგენილ სამუშაო გრაფიკში მითითებული უნდა იყოს ის გარემოებები, რომლის დროსაც ხდება მაქსიმალური დროის გაზრდის შესახებ გადაწყვეტილების მიღება და ის ზღვრული მნიშვნელობები, რომელთა ფარგლებში საჭირო ხომალდის მეთაურს შეუძლია საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდა;

გ) საჭირო ხომალდის მეთაურს შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება, გაზარდოს ის საფრენოსნო-სამუშაო დრო, რომელიც მოსდევს დასვენების შემცირებულ დროს, მხოლოდ გამონაკლისის სახით და მხოლოდ იმდენად, რამდენადაც ეს საჭიროა იმ გაუთვალისწინებელი გარემოებებიდან გამომდინარე, რომლებიც წარმოიქმნა ფრენის ბოლო სექტორის შესრულებისას;

დ) ყველა იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭირო ხომალდის მეთაური ზრდის საფრენოსნო-სამუშაო დროს ან ამცირებს დასვენების მინიმალურ დროს, მან ამის შესახებ ექსპლუატანტს უნდა აცნობოს



„გადაწყვეტილების მიღების შესახებ მოხსენების“ სახით ან ექსპლუატანტის მიერ „ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში“ გამოქვეყნებული ფორმატით, ან სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთვის მისაღები სხვა ფორმით. თუ საჰაერო ხომალდის მეთაურმა მიიღო გადაწყვეტილება, იმ საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდის ან დასვენების მინიმალური დროის შემცირების შესახებ, რომელიც აღემატება 1 საათს, ექსპლუატანტი ვალდებულია, საჰაერო ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებიდან 28 დღის განმავლობაში, სააგენტოს წარუდგინოს შესაბამისი განმარტება და საჰაერო ხომალდის მეთაურის წერილობითი მოხსენება.

შენიშვნა: საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდის თვალსაზრისით, ავარიული არის ისეთი ვითარება, რომელიც, საჰაერო ხომალდის მეთაურის შეფასებით, სერიოზულ რისკს წარმოადგენს ეკიპაჟის და მგზავრების ჯანმრთელობის ან უსაფრთხოებისათვის, ან საფრთხეს უქმნის სხვა ადამიანების სიცოცხლეს.

მუხლი 8. სატრანსპორტო ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები (თვითმფრინავი)

1. მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დრო არ უნდა აღემატებოდეს ორპილოტიანი ეკიპაჟის შემთხვევაში, ამ წესის №6 დანართით და ერთპილოტიანი ეკიპაჟის შემთხვევაში – ამ წესის №5 დანართით განსაზღვრულ მოთხოვნებს, გარდა ამ წესის მე-6 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით, მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ და „დ“ ქვეპუნქტებით და ამ მუხლის მე-3-მე-9 პუნქტებით დადგენილი შემთხვევებისა.

2. ყოველი თანმიმდევრული 7 სამუშაო დღის განმავლობაში, ადგილობრივი დროით 02.00-დან 06.59 სთ-მდე პერიოდში, ნებადართულია არაუმეტეს 3 თანმიმდევრული სამუშაოს შესრულება. თანმიმდევრული სამუშაოების შესრულების შემდეგ (სამსახურებრივი მოვალეობების გვიანი დამთავრება ან ღამის საათებში მუშაობა ან სამსახურებრივი მოვალეობების ადრეული დაწყება) ეკიპაჟის წევრს შეიძლება მიეცეს არანაკლებ 34 თანმიმდევრული საათის დასვენების პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც იგი გვიან ღამით, ღამის საათებში ან დილით მუშაობისაგან გათავისუფლებული იქნება.

3. როდესაც საჰაერო ხომალდზე იმყოფება ეკიპაჟის დამატებითი წევრი, რათა ეკიპაჟის სხვა წევრი ჩაანაცვლოს საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდის მიზნით, აღნიშნული პირი უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის, №203 ბრძანების „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ 85-ე მუხლის მოთხოვნებს. აღნიშნული მეთოდისაგან მაქსიმალური სარგებლის მისაღწევად, სამუშაო და დასვენების დრო ეკიპაჟის წევრთა შორის თანაზომიერად უნდა განაწილდეს. აუცილებელია, ეკიპაჟის წევრის ჩამნაცვლებელ პირს ჰქონდეს საკმარისი დასვენება იმ დროთა შორის, როდესაც იგი ეკიპაჟის სხვა წევრს ჩაანაცვლებს.

4. თუ ეკიპაჟის წევრის ჩანაცვლება ხდება ფრენისას, ეკიპაჟის წევრის დასასვენებელი ადგილი უნდა იყოს აღჭურვილი მოხერხებული სავარძლით ან საწოლით და იზოლირებული მგზავრებისა და პილოტების კაბინისაგან.

5. დაუშვებელია საფრენოსნო-სამუშაო დროის გაზრდა, თუ ფრენისას დასვენების საერთო დრო 3 სთ-ზე ნაკლებია. თუ დასვენების საერთო დრო (რომელიც არ არის აუცილებელი თანმიმდევრული იყოს), 3-სთ ან მეტია, საფრენოსნო-სამუშაო დრო შეიძლება გაიზარდოს შემდეგნაირად:

ა) თუ ეკიპაჟის წევრი საწოლზე ისვენებს, დასვენების საერთო დროის ნახევრის ტოლი პერიოდით, იმ პირობით, რომ მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დრო 18 სთ-ს შეადგენს;

ბ) თუ ეკიპაჟის წევრი სავარძელში ისვენებს, დასვენების საერთო დროის ერთი მესამედის ტოლი პერიოდით, იმ პირობით, რომ მაქსიმალურად დასაშვები საფრენოსნო-სამუშაო დრო 15 სთ-ს შეადგენს;

6. როდესაც საფრენოსნო-სამუშაო დრო ორ ან მეტ სექტორს მოიცავს, რომელთაგან ერთ-ერთი შესაგზავნ დროს წარმოადგენს და რომელთა შორის დასვენების დრო მინიმალურზე ნაკლებია, საფრენოსნო-სამუშაო დრო შეიძლება გაიზარდოს შემდეგნაირად:

ა) დასვენების საათები: 3 სთ-ზე ნაკლები – საფრენოსნო-სამუშაო დროის მაქსიმალური გაზრდა – 0;



ბ) დასვენების საათები: 3-10 – დასვენების საათების ნახევრის ტოლი პერიოდი;

7. დასვენების დროში არ შედის ის დრო, რომელიც განკუთვნილია უშუალოდ ფრენის შემდგომ და ფრენისწინა მოვალეობების შესასრულებლად.

8. ფაქტობრივი ნებადართული დრო ექსპლუატანტის მიერ დგინდება.

9. დასვენების თანმიმდევრული 6 სთ-იანი ან ნაკლები პერიოდი საკმარისად ჩაითვლება, თუ დასვენება განხორციელდა წყნარ, მოხერხებულ და საზოგადოებისგან იზოლირებულ ადგილზე. თუ დასვენების პერიოდის ხანგრძლივობა 6 სთ ან მეტია, ეკიპაჟის წევრი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შესაბამისი კომფორტული საცხოვრებელი ადგილით.

10. სამუშაო დრო არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 48 სთ-ს ნებისმიერი 7 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში;

ბ) 190 სთ-ს ნებისმიერი 28 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში;

გ) საფრენოსნო დრო (ნაფრენი „დრო ხუნდების მოხსნიდან დაყენებამდე“) არ უნდა აღემატებოდეს:

გ.ა) 100 სთ-ს 28 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში;

გ.ბ) 900 სთ-ს ერთი კალენდარული წლის განმავლობაში;

გ.გ) 1000 სთ-ს 12 თანმიმდევრული თვის განმავლობაში;

დ) როდესაც ეკიპაჟის ცალკეული წევრი არ იმყოფება ბაზირების ძირითად ადგილას ან გამოვიდა ეკიპაჟის შემადგენლობიდან ან როდესაც ეკიპაჟი დაყოფილია, ეკიპაჟის აღნიშნულ წევრს შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება დასვენების დროის შემცირების თაობაზე. ასეთ შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის მეთაური ვალდებულია გადაწყვეტილება მიიღოს ეკიპაჟის აღნიშნული წევრის მომდევნო რეისზე მუშაობასთან დაკავშირებით და წარადგინოს შესაბამისი „გადაწყვეტილების მიღების შესახებ მოხსენება“ მას შემდეგ, რაც ეკიპაჟის წევრი ან ექსპლუატანტი მას აცნობებს დასვენების შემცირებული დროის გამოყენების თაობაზე.

მუხლი 9. სატრანსპორტო ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები (შვეულმფრენი)

1. საფრენოსნო-სამუშაო დროის შეზღუდვები შვეულმფრენზე ფრენისას:

ა) მაქსიმალური საფრენოსნო-სამუშაო დრო შვეულმფრენისთვის რეგულირდება ამ „დროის ნორმების“ №7 დანართის შესაბამისად;

ბ) დამატებითი შეზღუდვები შვეულმფრენზე ფრენისას:

ბ.ა) შვეულმფრენის ეკიპაჟს, რომელიც ასრულებს ფრენას მოკლე სექტორებზე და ახორციელებს 10 და მეტ დაფრენას 1 საათის განმავლობაში, უნდა მიეცეს 30 წუთი დასვენება შვეულმფრენის გარეთ უწყვეტი მუშაობის 3 საათის განმავლობაში. თუ დაგეგმილია, რომ საფრენოსნო-სამუშაო დრო აღემატებოდეს 5 საათს, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს 1 საათი შესვენება ეკიპაჟის დასვენებისთვის და საკვების მისაღებად;

ბ.ბ) როდესაც ეკიპაჟი ასრულებს რთულ ფრენას (მაგალითად, როგორიცაა, შვეულმფრენიდან ტვირთების ჩაშვება და ამოწევა ან შვეულმფრენის გარეთ დაკიდებული ტვირთით ფრენა), ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს უწყვეტი მუშაობის მაქსიმალური ხანგრძლივობა და მაქსიმალური ფრენების რაოდენობა სამუშაო დღის განმავლობაში. ექსპლუატანტის მიერ დაწესებული შეზღუდვები არ უნდა აღემატებოდეს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ.ა“ ქვეპუნქტში მითითებულ ნორმებს, მაგრამ ფრენის სირთულის და გარემოებებიდან გამომდინარე, კონკრეტული ტიპის ფრენის დრო შეიძლება უფრო მეტად შეიზღუდოს;



გ) სამაშველო ჟილეტის ტარების შემთხვევაში ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია დაიცვას შემდეგი პირობები:

გ.ა) საფრენოსნო ეკიპაჟი არ უნდა იღებდეს მონაწილეობას ტვირთის ან ბარგის გადაადგილებაში, აგრეთვე არ უნდა იღებდეს მონაწილეობას ისეთ საქმიანობაში, რომელიც მოითხოვს ჭარბ ფიზიკურ აქტივობას. ამ შემთხვევაში ეკიპაჟის წევრებს ზედამხედველობის ფუნქცია აკისრიათ;

გ.ა.ბ) როდესაც ფრენის გრაფიკი შეიცავს ისეთ ფრენას, რომელიც აღემატება 4½ საათს, უნდა მოიცავდეს აგრეთვე 30-წუთიან დასვენებას, როდესაც ეკიპაჟი უნდა იყოს სრულიად გათავისუფლებული მოვალეობების შესრულებისაგან. ეს დრო არ გულისხმობს 30 წუთს, რომელიც განკუთვნილია ფრენის წინა და ფრენის შემდგომი საქმიანობისთვის. დასვენება უნდა იყოს დაგეგმილი მანამ, ვიდრე ეკიპაჟი იფრენს 6 საათს.

2. შვეულმფრენის ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის ნორმები:

ა) საფრენოსნო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 90 საათს 28 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში და 800 საათს 12 თვის განმავლობაში;

ბ) მაქსიმალური საფრენოსნო დრო საფრენოსნო ეკიპაჟებისთვის არ უნდა აღემატებოდეს:

ბ.ა) 48 საათს ყოველი 7 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში;

ბ.ბ) 190 საათს ყოველი 28 თანმიმდევრული დღის განმავლობაში;

გ) მაქსიმალური საფრენოსნო საათების რაოდენობა ეკიპაჟის წევრებისთვის არ უნდა აღემატებოდეს, ერთი დღის ფრენისთვის:

გ.ა) ყოველ 3 თანმიმდევრულ დღეში – 18 საათს;

გ.ბ) ყოველ 7 თანმიმდევრულ დღეში – 30 საათს;

გ.გ) ყოველ 28-დღიან პერიოდში – 90 საათს.

მუხლი 10. საავიაციო სამუშაოების (გარდა საავიაციო-ქიმიური სამუშაოებისა) შესრულებისას ეკიპაჟის წევრის სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები

1. ეკიპაჟის წევრის საფრენოსნო დროის მაქსიმალური ნორმები მოცემულია ამ წესის №1 დანართში.

2. აკრძალულია შვეულმფრენის ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის დადგენილი თვითური და წლიური ნორმების გაზრდა.

3. საკიდელით მუშაობისას შვეულმფრენის ეკიპაჟის წევრის საფრენოსნო დღიური ნორმა არ უნდა აღემატებოდეს 5 (ხუთ) საათს, ხოლო ერთი ფრენის ხანგრძლივობა – რეისების რაოდენობის მიუხედავად, 120 წუთს. ფრენებს შორის დასვენების ხანგრძლივობა უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 30 წუთს. ორი ფრენის შემდგომ სავალდებულოა არანაკლებ ერთი საათი შესვენება.

4. საზღვაო აკვატორიის აეროგრაფიკულ გადაღებაზე ორპილოტიანი შვეულმფრენის ფრენის ხანგრძლივობა 90 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს; გრაფიკულ წერტილზე ჩამოკიდების რაოდენობა 11-ს არ უნდა აღემატებოდეს, ამასთან, 6 ჩამოკიდების შემდგომ ეკიპაჟმა გადაღება უნდა შეწყვიტოს და 10 წუთის განმავლობაში შეასრულოს ჰორიზონტალური ფრენა არანაკლებ 100 მეტრის სიმაღლეზე, რის შემდეგაც შეიძლება გადაღების გაგრძელება.

5. საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას, საფრენოსნო-სამუშაო დროის დასრულების შემდეგ, ეკიპაჟის წევრმა უნდა დაისვენოს, სულ მცირე, 10 საათი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 13 აგვისტოს ბრძანება №202 - ვებგვერდი, 15.08.2025წ.

მუხლი 11. საავიაციო-ქიმიური სამუშაოების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრის სამუშაო და დასვენების



დროის ნორმები

1. საჭაერო ხომალდების მუდმივი ბაზირების გარეთ საავიაციო-ქიმიურ სამუშაოებზე დაკავებული ეკიპაჟის წევრის საფრენოსნო-სამუშაო დროის ხანგრძლივობა 10 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.
2. ნაფრენის ნორმები დგინდება საჭაერო ხომალდის ტიპისა და ქიმიური ნივთიერებების საშიშროების კლასის შესაბამისად (ამ „დროის ნორმების“ დანართები №2-4).
3. სამუშაოს დამთავრების შემდეგ ეკიპაჟის წევრის დასვენების დრო უნდა შეადგენდეს, სულ მცირე, 10 საათს.
4. ეკიპაჟის წევრის დაღლისა და მცდარი ქმედებების თავიდან ასაცილებლად:
 - ა) ნაფრენის ყოველი 1,5 საათის მერე ეკიპაჟის წევრმა უნდა დაისვენოს, სულ მცირე, 30 წუთი, რომელიც საფრენოსნო-სამუშაო დროში ჩაითვლება;
 - ბ) ნაფრენის ყოველი 4 საათის მერე ეკიპაჟის წევრმა უნდა დაისვენოს, სულ მცირე, 60 წუთი, რომელიც დასვენების დროში ჩაითვლება;
5. საშიშროების ერთი კლასის პრეპარატით არასრული სადღეღამისო დატვირთვით მუშაობისას ეკიპაჟის წევრი უფლებამოსილია, სამუშაო დროის დარჩენილი ნაწილი საშიშროების სხვა კლასის პრეპარატით მუშაობას დაუთმოს, ამ „დროის ნორმების“ №3 და №4 დანართების შესაბამისად.
6. სადღეღამისო საერთო საფრენოსნო დრო, საშიშროების სხვადასხვა კლასის პრეპარატებით მუშაობისას და აეროთესვისას, დადგენილ საფრენოსნო დროის ჯამს არ უნდა აღემატებოდეს. ამასთან, შერეული პრეპარატებით მუშაობისას სადღეღამისო საფრენოსნო დროის ნორმა განისაზღვრება უფრო მაღალი კლასის პრეპარატის მიხედვით.
7. ულტრამცირემოცულობიანი შესხურებისას და ჰექტარზე 10 კგ (ლ)-მდე პრეპარატის ხარჯით მუშაობისას, ფრენის ხანგრძლივობა 90 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს.
8. ორპილოტიან საჭაერო ხომალდზე ბრუნების რაოდენობა პირველ გაფრენაზე 20-ს არ უნდა აღემატებოდეს, შემდგომ გაფრენებზე – 30-ს. ყოველი გაფრენის მერე ეკიპაჟმა უნდა დაისვენოს სულ მცირე 15 წუთი.
9. ერთპილოტიან საჭაერო ხომალდზე ბრუნების რაოდენობა ერთ გაფრენაზე 20 ბრუნს არ უნდა აღემატებოდეს.

შენიშვნა: ამ მუხლით განსაზღვრული შრომისა და დასვენების რეჟიმის მიუხედავად, ეკიპაჟის მეთაური უფლებამოსილია, ეკიპაჟის წევრების მდგომარეობისა და დაღლილობის დონის მიხედვით, დაადგინოს 10-20-წუთიანი შესვენებები, მათი შრომისუნარიანობის აღსადგენად, რომელიც საფრენოსნო-სამუშაო დროში ჩაითვლება.

10. საჭაერო ხომალდის მეთაურმა ეკიპაჟისათვის შეიძლება დაადგინოს დანაწევრებული სამუშაო დღე, დილით და საღამოთი, გახანგრძლივებული შესვენებით არანაკლებ სამი საათისა, სასადილო შესვენების ჩათვლით. აეროდრომზე ყოფნის დრო, ნებისმიერ შემთხვევაში, სასადილო შესვენების გარდა, საფრენოსნო-სამუშაო დროდ ითვლება. დანაწევრებული სამუშაო დღის შემთხვევაში, საფრენოსნო-სამუშაო დროის საერთო ხანგრძლივობა 10 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

მუხლი 12. საწვრთნელი ფრენებისას ეკიპაჟის წევრის სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები

1. საფრენოსნო დღის განმავლობაში ინსტრუქტორების საფრენოსნო-სამუშაო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 12 საათს.
2. საწვრთნელი პირის ერთი საფრენოსნო დღის (24 თანამიმდევრული საათის) დატვირთვა (ფრენა) სააეროდრომო პირობებში არ უნდა აღემატებოდეს 4 საათს, ხოლო ინსტრუქტორის – 6 საათს.
3. წვრთნაზე დაკავებულ ეკიპაჟის წევრს, საწვრთნელი ფრენების დღეებში, ეკრძალება სხვა სამსახურებრივი ვალდებულებების შესრულება, ამ წვრთნასთან დაკავშირებული სახმელეთო და შესაბამისი დოკუმენტების მომზადების გარდა.



მუხლი 13. საავიაციო სასწავლო დაწესებულებაში და აეროკლუბში სასწავლო ფრენების შესრულებისას, ეკიპაჟის წევრის შრომისა და დასვენების დროის ნორმები

1. საავიაციო სასწავლო დაწესებულებაში (საწარმოში) კურსანტების სასწავლო ფრენები, დასმული ამოცანებისა და ბაზირების პირობების მიხედვით, ტარდება ერთ ან ორ ცვლად. ამასთან, საფრენოსნო დღის (24 თანამიმდევრული საათის) განმავლობაში საფრენოსნო-სამუშაო დრო 10 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.
2. პილოტ-ინსტრუქტორის ნაფრენი, საფრენოსნო დღის განმავლობაში, 6 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.
3. პირველი დამოუკიდებელი გაფრენის დღეს ნებადართულია, კურსანტმა სააეროდრომო ფრენის მარშრუტზე (წრეზე) შეასრულოს 5 საკონტროლო (პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად) და 2 დამოუკიდებელი გაფრენა.
4. საწვრთნელ არეში პირველი დამოუკიდებელი გაფრენის დღეს კურსანტი უფლებამოსილია, შეასრულოს არაუმეტეს სამი (დამოუკიდებლად – 2) გაფრენისა, ამასთან, პირველი გაფრენა საკონტროლო უნდა იყოს.
5. საავიაციო სასწავლო დაწესებულებაში საწვრთნელი ფრენების შესრულებისას შრომისა და დასვენების დროის ნორმები ამ „დროის ნორმების“ მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.

მუხლი 14. ეკიპაჟის წევრის საკვებით უზრუნველყოფა

1. ფრენისა და რეზერვის და მორიგეობის დღეებში საკვების სადღეღამისო რაციონის კალორიულობა ეკიპაჟის ერთ წევრზე, ცილების, ცხიმებისა და ნახშირწყლების მიღების ნორმების გათვალისწინებით, 3500 კკალ-ზე ნაკლები არ უნდა იყოს.
2. საფრენოსნო დავალების შესრულებისას, საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრს საკვები ეძლევა საფრენოსნო -სამუშაო დროის შემდეგი ხანგრძლივობის მიხედვით:
 - ა) 3 საათამდე – ერთჯერადი;
 - ბ) 3-დან 6 საათამდე – ორჯერადი;
 - გ) 6 საათზე მეტი – სამჯერადი.
3. ეკიპაჟის წევრს რეზერვში/მორიგეობაზე ყოფნისას საკვები ეძლევა სამუშაო დროის შემდეგი ხანგრძლივობის მიხედვით:
 - ა) 4 საათამდე – ერთჯერადი;
 - ბ) 4-დან 8 საათამდე – ორჯერადი;
 - გ) 8 საათზე მეტი – სამჯერადი.
4. საავიაციო სამუშაოების შემსრულებელი ეკიპაჟის საკვებით უზრუნველყოფა ხორციელდება ექსპლუატანტსა და „დამკვეთს“ შორის დადებული ხელშეკრულებით.
5. საფრენოსნო დავალების შესრულების გასაგრძელებლად, არასაბაზო აეროპორტში (აეროდრომზე, დასაფრენ მოედანზე) გაფრენის მომლოდინე ეკიპაჟის წევრის საკვებით უზრუნველყოფა ხორციელდება ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.
6. ფრენის დროს, ეკიპაჟის წევრის მიერ საკვების მიღების დროსა და წესს ადგენს საჰაერო ხომალდის მეთაური, ფრენის პირობების შესაბამისად.



მუხლი 15. სააღრიცხვო მონაცემები

1. ექსპლუატანტის მიერ წარმოებულ სააღრიცხვო საბუთებში უნდა აისახოს ეკიპაჟის წევრების შემდეგი მონაცემები:

ა) საფრენოსნო-სამუშაო დროის ხანგრძლივობა;

ბ) სამუშაო დროის ხანგრძლივობა;

გ) დასვენების პერიოდი და თავისუფალი დღეები;

დ) საფრენოსნო დროის ხანგრძლივობა.

2. ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს იმ შემთხვევების აღრიცხვა, როცა საჰაერო ხომალდის მეთაურის მიერ გამოყენებულ იქნა ამ წესის მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული უფლებამოსილება ეკიპაჟის წევრის დასვენების დროის შემცირების შესახებ. დაგეგმილი ფრენის შესრულებისას, თუ მოხდა დადგენილი საფრენოსნო სამუშაო დროის გაზრდა და რაოდენობა აღემატება დაგეგმილი ფრენის შესრულების 10 პროცენტს, მაშინ ექსპლუატანტმა უნდა მიიღოს ზომები სამუშაოს გრაფიკის ან ეკიპაჟის წევრების შესაცვლელად, რათა შემცირდეს ამგვარი შემთხვევების სიხშირე.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია, ამ „დროის ნორმებით“ გათვალისწინებული სამუშაო დროისა და დასვენების დროის სააღრიცხვო საბუთები შეინახოს 15 თვის განმავლობაში და წარუდგინოს სააგენტოს მოთხოვნისთანავე.

