

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №232
2025 წლის 30 სექტემბერი

ქ. თბილისი

„სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების წესის“ დამტკიცების შესახებ

„აეროდრომისა და ვერტოდრომის დაცვის არის დადგენისა და ამ არეში საავიაციო დაბრკოლების შემქმნელი შენობა-ნაგებობის მშენებლობის, აგრეთვე აღნიშნული შენობა-ნაგებობის ექსპლუატაციის, შეზღუდვისა და ნიშანდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 6 მარტის №73“ დადგენილების 26¹ მუხლის მე-9 პუნქტის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების წესი“.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს 2025 წლის 30 სექტემბრიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების წესი

მუხლი 1. წესის მიზანი და მოქმედების სფერო

ეს წესი განსაზღვრავს სააერნაოსნო კვლევის განხორციელების მეთოდს, მონაწილე მხარეებს და მათ პასუხისმგებლობებს, რომლებმაც საჭიროების შემთხვევაში, კომპეტენციის ფარგლებში შესაძლოა მონაწილეობა მიიღონ სააერნაოსნო კვლევის განხორციელებაში და იმ ზეგავლენის შეფასებაში, რაც შენობა-ნაგებობის მშენებლობამ (ობიექტის განთავსებამ) ან არსებულმა დაბრკოლებამ შესაძლოა იქონიოს ფრენების უსაფრთხოებაზე და აეროპორტის ფუნქციონირებაზე.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

სააერნაოსნო კვლევა – სარეკომენდაციო სახის შეფასება, რომელიც აღწერს დაბრკოლების ზეგავლენას ფრენის უსაფრთხოებასა ან/და რეგულარულობაზე;

დაინტერესებული პირი – სახელმწიფო, იურიდიული და ფიზიკური პირი, რომელიც ახორციელებს შენობა-ნაგებობის მშენებლობას ან/და ფრენების უსაფრთხოებაზე დაგეგმილი ან/და არსებული შენობა-ნაგებობებით გამოწვეული საფრთხის შეფასებას.

მუხლი 3. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების წინასწარი შეთანხმება

1. სააერნაოსნო კვლევა ტარდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიულ პირთან – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან (შემდგომ – სააგენტო) წინასწარ შეთანხმებით იმ მიზნით, რომ გამოვლინდეს დაგეგმილი შენობა-ნაგებობით წარმოქმნილი ან არსებული დაბრკოლებით გამოწვეული საფრთხეები და დადგინდეს ის შემარბილებელი ქმედებები, რომლებიც მნიშვნელოვანია გათვალისწინებულ იქნეს ფრენების უსაფრთხოებისთვის ან/და რეგულარულობისთვის, ასევე, აეროდრომის დაცვის არის შიდა ჰორიზონტალური და/ან კონუსური ზედაპირების მოდიფიცირების მიზნით.

2. სააგენტოსთან წინასწარი შეთანხმების გარეშე სააერნაოსნო კვლევა ტარდება ახალი აეროდრომის მშენებლობის ან არსებული აეროდრომის განვითარების დაგეგმვის დროს აეროდრომის დაცვის არეში არსებული დაბრკოლებების ზეგავლენის შეფასების მიზნით, რა დროსაც შეფასებული უნდა იქნეს აეროდრომის დაცვის არის თითოეულ ზედაპირში არსებული დაბრკოლებების ზეგავლენა ფრენების უსაფრთხოებაზე.

3. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების თაობაზე სააგენტო წინასწარი შეთანხმების ეტაპზე



გადაწყვეტილებას იღებს აეროდრომის დაცვის არეში არსებული გარემოებების (მათ შორის: დაცვის არეში დაწესებული შეზღუდვები, დაცვის არის ზონირება, სანავიგაციო ტექნიკური საშუალებების ადგილმდებარეობა) გათვალისწინებით, საკითხის კომპლექსური ანალიზის საფუძველზე.

4. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების თაობაზე წინასწარი შეთანხმების ეტაპზე სააგენტოს წარედგინება შემდეგი დოკუმენტაცია:

ა) განცხადება სააერნაოსნო კვლევის წინასწარი შეთანხმების თაობაზე;

ბ) ასაშენებელი ობიექტის გეოგრაფიული კოორდინატები WGS-84 სისტემაში;

გ) ასაშენებელი ობიექტის მაქსიმალური სიმაღლე მიწის დონიდან;

დ) ობიექტის სამშენებლო მოედნის შემადგენლობა საშუალო ზღვის დონიდან (MSL), EGM 96 სისტემაში.

მუხლი 4. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარება

1. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარება შესაძლებელია საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 6 მარტის №73 დადგენილებით დამტკიცებული „აეროდრომისა და ვერტოდრომის დაცვის არის დადგენისა და ამ არეში საავიაციო დაბრკოლების შემქმნელი შენობა-ნაგებობის მშენებლობის, აგრეთვე აღნიშნული შენობა-ნაგებობის ექსპლუატაციის, შეზღუდვისა და ნიშანდების წესის“ 26¹ მუხლით და ამ წესით დადგენილ შემთხვევებში.

2. ახალი შენობა-ნაგებობის (ობიექტის) განთავსების მიზნით, სააერნაოსნო კვლევის განხორციელება დაუშვებელია აეროდრომის დაცვის არის აფრენისას სიმაღლის აღების, დასაფრენად შესვლის და გარდამავალ ზედაპირებში.

3. სააერნაოსნო კვლევა უნდა განხორციელდეს შესაბამისი სწავლებების და მსგავს კვლევებში მონაწილეობის, სულ მცირე 5-წლიანი გამოცდილების მქონე ორგანიზაციის/სპეციალისტ(ებ)ის მიერ.

4. ამ წესის შესაბამისად განხორციელებული სააერნაოსნო კვლევის დოკუმენტი წარედგინება სააგენტოს, მშენებლობის დასაშვები სიმაღლის შეთანხმების პროცესში გადაწყვეტილების მიღების ან აეროდრომის დაცვის არის დადგენის/მოდირიცირების მიზნით.

5. სააგენტო სააერნაოსნო კვლევის დოკუმენტს, მასში ასახული ინფორმაციის ვალიდურობის და შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შესაძლებლობის შესახებ, კომპეტენციის შესაბამისად, დასკვნის წარმოდგენის მიზნით წარუდგენს აეროდრომის ექსპლუატანტს, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს და საჭიროებისამებრ საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს. შესაბამისი დასკვნა სააგენტოში წარმოდგენილი უნდა იქნეს არაუმეტეს 1 თვის ვადაში.

6. სააერნაოსნო კვლევის დოკუმენტის განხილვისა და ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დასკვნების საფუძველზე, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას დაცვის არეში შენობა-ნაგებობის სიმაღლის შეთანხმების თაობაზე, რომელსაც აცნობებს მშენებლობის ნებართვის გამცემ უფლებამოსილ ორგანოს და განმცხადებელს, კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

7. სააგენტო სააერნაოსნო კვლევის დოკუმენტს იხილავს და გადაწყვეტილებას იღებს სააგენტოში დოკუმენტის წარდგენიდან 2 თვის ვადაში.

8. თუ სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს და შესაბამისი აეროდრომის ექსპლუატანტის დასკვნების საფუძველზე სააგენტო მიიჩნევს, რომ რისკის შემარბილებელი აუცილებელი ღონისძიებების გატარების შესახებ გადაწყვეტილების მიღმა აღემატება კანონმდებლობით მისთვის მინიჭებულ უფლებამოსილებას, სააგენტო აღნიშნულ დასკვნას შემდგომი განხილვის მიზნით წარუდგენს შესაბამის სახელმწიფო ორგანოებს.

მუხლი 5. სააერნაოსნო კვლევის ჩატარების ეტაპები

სააერნაოსნო კვლევის პროცესი შედგება შემდეგი ეტაპებისგან (იხ. დანართი):

ა) მონაცემების შეგროვება;

ბ) დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა და ზეგავლენის შეფასება;



გ) შემარბილებელი ღონისძიებების იდენტიფიცირება (ასეთის გამოყენებისას);

დ) სააერნოსნო კვლევის დასკვნა.

მუხლი 6. მონაცემების შეგროვება

1. სააერნოსნო კვლევის განხორციელებისთვის მოპოვებული მონაცემები, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:

ა) საქართველოს მოქმედ კანონმდებლობას (ფუნქციური ზონირების პრინციპი, მიწათსარგებლობა, უსაფრთხოების მართვის სისტემა და სხვა);

ბ) აეროდრომის გამოყენებას – დღე/ღამე, სფწ/ვფწ, საჯარო/კერძო (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

გ) მიახლოების სანათების სისტემებს და პარამეტრებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

დ) არსებული და სამომავლო ადზ-ს, ასევე სამიმოსვლო ბილიკის მახასიათებლებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ე) აეროდრომზე არსებული და პროგნოზირებული საჰაერო ხომალდების ტიპებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ვ) რეგულარული რეისების რაოდენობას (კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები);

ზ) აეროდრომის სპეციფიურ პროცედურებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

თ) ფრენის არსებულ და სამომავლო პროცედურებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ი) საგანგებო პროცედურებს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

კ) დეტალურ ინფორმაციას არსებული დაბრკოლებებისა და შემარბილებელი ღონისძიებების შესახებ;

ლ) არსებულ/დაგეგმილ ვიზუალურ და ტექნიკურ სანავიგაციო საშუალებებს, რადიოლოკაციის საშუალებებს, კავშირგაბმულობის საშუალებებს და ა.შ. (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

მ) საჰაერო სივრცის სტრუქტურას და ინფორმაციას ახლოს მდებარე აეროდრომების შესახებ (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

შენიშვნა: იმ სააერნოსნო კვლევაში, რომელიც ფრენების წარმოებასთან დაკავშირებული არ არის, შესაძლოა საჭირო გახდეს დამატებითი მონაცემების ასახვა.

2. დაბრკოლების/რელიეფის შესახებ ინფორმაცია, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:

ა) დაბრკოლების ადგილმდებარეობას;

ბ) დაბრკოლების შეფასებას;

გ) კლასიფიცირებას (მაგალითად: შენობა, აშწე მექანიზმები, ანტენა(ები), ელექტროგადამცემი ხაზები და სხვა);

დ) პარამეტრებს, სიმაღლეს, აბსოლუტურ სიმაღლეს და რელიეფის შემადგენლებს;

ე) მსხვრევადობას;

ვ) მდგრადობას (მუდმივი/დროებითი);

ზ) მდგომარეობას (უძრავი/მოძრავი);



თ) ნიშანდებას (შუქმონიშვნა და მარკირება);

ი) მასალას (რადგან ზოგიერთმა მასალამ შეიძლება შეაფერხოს ელექტრონული სიგნალის გადაცემა).

3. ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ (ასეთის არსებობის შემთხვევაში):

ა) იკაოს კოდი;

ბ) კავშირგაბმულობის/ნავიგაციის/რადიოლოკაციის საშუალებები (CNS);

გ) აეროდრომისთვის დამახასიათებელი პროცედურები;

დ) აეროდრომის გამოყენება (ფრენები სფვ/ვფვ-თ დღისით/დაბალი ხილვადობის პირობებში);

ე) ვიზუალური საშუალებები;

ვ) საჰაერო ხომალდის ტიპ(ებ)ი;

ზ) ადზ-ის მახასიათებლები (ადზ-ების რაოდენობა, ზომები, ტიპი);

თ) საჰაერო სივრცე;

ი) ახლოს მდებარე აეროდრომები;

კ) აეროდრომის ხმაურის ზონები.

4. ინფორმაცია აეროდრომის დაცვის არეს ზედაპირების შესახებ, რომელსაც კვეთს დაბრკოლება (ასეთის არსებობის შემთხვევაში):

ა) ზედაპირ(ებ)ი, რომლებსაც კვეთს დაბრკოლებები;

ბ) შეღწევის ხარისხი (რამდენით აღემატება).

5. ინფორმაცია სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით შესრულებული ფრენების შესახებ (ასეთის არსებობის შემთხვევაში):

ა) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურები (დასაფრენად შესვლის საწყისი, შუალედური და დასკვნითი ეტაპები და ვიზუალური სეგმენტი, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა და წრეზე ფრენა);

ბ) სტანდარტული სახელსაწყო გაფრენის მარშრუტები (SID) და/ან ყველგან მიმართული გაფრენები;

გ) სტანდარტული სახელსაწყო მოფრენის მარშრუტები (STAR);

დ) სექტორში ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე (MSA) და აეროდრომის რაიონში მოფრენის აბსოლუტური სიმაღლეები (TAA);

ე) მოცდის არეში ფრენის სქემა;

ვ) სარადიოლოკაციო მომსახურების მინიმალური სიმაღლეები;

ზ) მარშრუტები, რომლებზეც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურება.

6. ინფორმაცია ფრენების წარმოების შესახებ, ვიზუალური ფრენის პროცედურები და დასაფრენად ვიზუალური შესვლა (ასეთის არსებობის შემთხვევაში):

ა) ვიზუალური აფრენა;



ბ) ჰაერში მოძრაობის სქემები (სააეროდრომო წრეზე ფრენის სტანდარტული სქემები ან სხვა გამოქვეყნებული სქემები, მათ შორის, სააეროდრომო ფრენის წრეზე შესვლისა და გასვლის სქემები);

გ) ვფწ-თ ფრენის მარშრუტები და საკონტროლო წერტილები ვფწ-თ ფრენისას.

მუხლი 7. დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა

სააერონავიგაციო კვლევა, საჭიროებისას წარმართული უნდა იყოს კოორდინირებულად ყველა დაინტერესებულ მხარესთან, რომელსაც მიეკუთვნებიან შემდეგი სუბიექტები:

ა) აეროდრომის ექსპლუატანტი;

ბ) სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო;

გ) საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები (სამოქალაქო ან/და სახელმწიფო ავიაციის);

დ) სხვა შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოები.

შენიშვნა 1. დაინტერესებული მხარეების ჩართულობის დონე შეიძლება განსხვავდებოდეს კვლევის საჭიროებიდან გამომდინარე.

შენიშვნა 2. -ფრენის პროცედურის დიზაინი, PANS-OPS (Doc 8168) კრიტერიუმების შესაბამისად, ეყრდნობა ფრენებს სტანდარტულ რეჟიმში. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობაა, იქონიოს საგანგებო პროცედურები არასტანდარტულ და ავარიულ ვითარებაში სამოქმედოდ, შესაბამისად, შესაძლოა საჭირო გახდეს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების ჩართვა სააერონავიგაციო კვლევის პროცესში.

შენიშვნა 3. შესაძლოა შეიქმნას ვითარება, როდესაც ადგილი ექნება ერთზე მეტ სიბრტყეში გადაკვეთას. იმის გამო, რომ დაბრკოლებების შეფასების თითოეულ სიბრტყეს აქვს განსხვავებული დანიშნულება, თითოეული სიბრტყე უნდა შეფასდეს ინდივიდუალურად, მასზე ზემოქმედებიდან გამომდინარე.

მუხლი 8. შემარბილებელი ღონისძიებების იდენტიფიცირება

1. შემარბილებელი ღონისძიების იდენტიფიცირებისას გასათვალისწინებელია დაბრკოლებების შეზღუდვის ის სიბრტყე(ები), რომლებსაც კვეთს დაბრკოლებები.

2. სააერონავიგაციო კვლევა უნდა მოიცავდეს უსაფრთხოების რისკის აღბათობის და სიმძიმის რაოდენობრივ შეფასებას, ასევე საჭირო შემარბილებელ ღონისძიებებს, რათა განისაზღვროს შემოთავაზებული ღონისძიებების მისაღებობა.

3. აეროდრომის განვითარებისას, მის დაცვის არეში, ის დაბრკოლებები, რომლებიც კვეთენ აფრენისას სიმაღლის აღების, დასაფრენად შესვლის და გარდამავალ ზედაპირებს და უარყოფით ზეგავლენას ახდენს ფრენის უსაფრთხოებაზე, განხილული უნდა იქნეს აღნიშნული დაბრკოლების შესაბამისობაში მოყვანის შესაძლებლობა, ხოლო თუ მისი შესაბამისობაში მოყვანა ვერ ხერხდება, არსებული რისკი უნდა შემცირდეს აეროდრომზე საექსპლუატაციო შეზღუდვის ხარჯზე (მაგალითად: ადზ-დან ცალი კურსით აფრენის შეზღუდვით, ადზ-ზე დასაფრენად მხოლოდ ვიზუალური შესვლის ნებართვის მიცემით და სხვა), რომელიც შესაძლებელია მოიცავდეს შემდეგს:

ა) ზღურბლის გადატანა;

ბ) გლისადის და PAPI დახრის კუთხის გაზრდას.

4. აეროდრომის დაცვის არეში დაბრკოლებებმა, რომლებიც კვეთენ შიდა ჰორიზონტალურ და კონუსურ ზედაპირებს, შეიძლება უარყოფითი გავლენა მოახდინოს საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოებაზე, ან დადგენილი ფრენების ეფექტურობაზე, სადაც შემარბილებელი ქმედება შეიძლება მოიცავდეს შემდეგს:

ა) ფრენის პროცედურების ცვლილება (მაგალითად: დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლის გაზრდა, სიმაღლის აღების მინიმალური გრადიენტების გაზრდა, მარშრუტის შეცვლა);



- ბ) დაბრკოლებების აღნიშვნა ICAO-ს შესაბამის სააერნაოსნო რუკებში;
- გ) უსაფრთხოების ინფორმაციის გავრცელება (განსაკუთრებით, ცვლილებასთან დაკავშირებით);
- დ) დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის გაზრდა (OCA/H);
- ე) გაფრენისთვის სიმაღლის აღების მინიმალური გრადიენტის გაზრდა (PDG, პროცედურის გაანგარიშებული გრადიენტი);
- ვ) დასაფრენად შესვლის გრადიენტების გაზრდა;
- ზ) ფრენის აბსოლუტური სიმაღლის გაზრდა;
- თ) ჰაერში მოძრაობის/წრეზე ფრენის სქემების გადახედვა;
- ი) ვფწ-თ ფრენის მარშრუტების ან/და საკონტროლო წერტილების გადახედვა; და
- კ) ნიშანდება (მარკირება და განათება).

მუხლი 9. სააერნაოსნო კვლევის დასკვნა

1. სააერნაოსნო კვლევის დასკვნა უნდა მოიცავდეს შემდეგი ჩამონათვალიდან ერთ-ერთს:

- ა) მისაღებია, რადგან რისკი უკვე შერბილებულია;
- ბ) მისაღებია მხოლოდ მაშინ, თუ განხორციელდება რისკის შერბილება;
- გ) არ არის მისაღები, რადგან რისკის შერბილება შეუძლებელია.

2. დაინტერესებულმა პირმა სააერნაოსნო კვლევა უნდა წარადგინოს შენობა-ნაგებობის მშენებლობის დაწყებამდე, მშენებლობის ნებართვის მიღების მიზნით. სააგენტო სააერნაოსნო კვლევის დოკუმენტის შეთანხმებას ახორციელებს, აეროდრომის ექსპლუატანტის, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს და საჭიროებისამებრ, საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს მიერ, კომპეტენციის ფარგლებში, შესაბამისი დასკვნის წარმოდგენის შემდეგ, რომელიც სააგენტოს წარედგინება არაუმეტეს 1 თვის ვადაში.

3. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო აანალიზებს სააერნაოსნო კვლევას, რათა დარწმუნდეს, რომ:

- ა) განხორციელდა სათანადო კოორდინირება დაინტერესებულ მხარეებს შორის;
- ბ) საფრთხის ფაქტორები სათანადოდ იქნა გამოკვლეული და შეფასებული მიმდინარე და სამომავლო ფრენის პროცედურებზე დაყრდნობით;
- გ) შემოთავაზებული შემარბილებელი ღონისძიებები სათანადოდ აღმოფხვრავს დაბრკოლების ზემოქმედებას;
- დ) განხორციელებულ იქნა რისკების სათანადო შეფასება.

4. სააერნაოსნო კვლევის გაანალიზების დასრულების შემდეგ სააგენტო:

- ა) ითანხმებს სააერნაოსნო კვლევას, მშენებლობის ნებართვის გაცემის მიზნით;
- ბ) შეთანხმების მიუღწევლობის შემთხვევაში, უარს ამბობს დაინტერესებული პირის მიერ კვლევის ხელახლა წარდგენაზე;
- გ) განსაზღვრავს დამატებით პირობებს უსაფრთხოების შესაბამისი დონის უზრუნველსაყოფად.

