სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №220
2013 წლის 22 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ

„სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართისა და „საქართველოს საჰაერო კოდექსის" მე-9 მუხლის საფუძველზე, **ვბრძანებ**:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები".

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორი **გურამ ჯალაღონია**

ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები

პრეამბულა

„ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები" შემუშავებულია „ საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის „სხ-ების საერთაშორისო საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვერტფრენები" შესაბამისად და მისი მიზანია ვერტმფრენების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

თავი I
ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების" (შემდგომ - წესები) მოთხოვნები ვრცელდება ვერტმფრენებით კომერციული საერთაშორისო და შიდა გადაზიდვების შესრულებისას, თუ:

ა) ვერტმფრენი რეგისტრირებულია „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში";

ბ) საქართველოში სერტიფიცირებული ვერტმფრენის ექსპლუატანტი (შემდგომ – ექსპლუატანტი) ასრულებს ფრენას უცხო სახელმწიფოს რეესტრში რეგისტრირებული ვერტმფრენით;

გ) უცხო სახელმწიფოს ვერტმფრენის ექსპლუატანტი საქართველოში ასრულებს ფრენას;

2. ამ „წესებით" დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ – სააგენტო).

3. ეს წესები არ ვრცელდება ვერტმფრენებზე, რომლებიც ასრულებენ საავიაციო სამუშაოებს.

მუხლი 2. წესებში გამოყენებული შემოკლებები

„წესებში" გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) სხ – საჰაერო ხომალდი;

ბ) გვფწ – განსაკუთრებული ვიზუალური ფრენის წესები;

გ) გმს – გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე;

დ) ვსხ – ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი სხ-ი;

ე) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;

ვ) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

ზ) CAT – კატეგორია:

ზ.ა) CAT I – კატეგორია I;

ზ.ბ) CAT II – კატეგორია II;

ზ.გ) CAT III – კატეგორია III.

თ) კგ – კილოგრამი;

ი) კვ – კვანძი;

კ) კმ – კილომეტრი;

ლ) ლ – ლიტრი;

მ) მ – მეტრი;

ნ) ჰპ – ჰექტოპასკალი

ო) მ. ბარი – მილიბარი;

პ) მმ.ვწ.სვ. – ვერცხლისწყლის სვეტის სიმაღლე მილიმეტრობით;

ჟ) მუს – მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლე;

რ) რტს – რადიოტექნიკური საშუალებები;

ს) სად – სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტი;

ტ) სბ – სამიმოსვლო ბილიკი;

უ) სდ – სასწავლო დაწესებულება;

ფ) სეს – საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

ქ) სთ – საათი;

ღ) სისა – საფრენოსნო ინფორმაციის საბორტო აღმრიცხველი;

ყ) სმ – სანტიმეტრი;

შ) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;

ჩ) სმპ – სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები;

ც) სტმ – საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

ძ) სფწ – სახელსაწყო ფრენის წესები;

წ)ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;

ჭ) ტმ – ტექნიკური მომსახურება;

ხ) უკზ – უსაფრთხოების კიდური ზოლი;

ჯ) ფტ – ფუტი;

ჰ) წთ – წუთი;

ჰ[1]) ფშს – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

ჰ[2]) ღქსს – ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე;

ჰ[3]) შმნ – შუქმძლავრი ნათურები;

ჰ[4]) შმრს – შორეული მიმყვანი რადიოსადგური;

ჰ[5]) ACAS - შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;

ჰ[6]) ADRS–საბორტო მონაცემების თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ[7]) ADS – ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

ჰ[8]) ADS-C – საკონტრაქტო ავტომატური დამოკიდებული მეთვალყურეობა;

ჰ[9]) AEO – ყველა მუშა ძრავი;

ჰ[10])AIG – საავიაციო მოვლენების მოკვლევა და თავიდან აცილება;

ჰ[11]) AIR–ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი;

ჰ[12]) AIRS –ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ[13]) AOC – საავიაციო ოპერატიული კონტროლი;

ჰ[14]) AOC – ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;

ჰ[15]) ASE – სიმაღლის საზომი სისტემის ცდომილება;

ჰ[16]) ASIA/PAC – აზიის/წყნარი ოკეანის რეგიონი;

ჰ[17]) ATS - საჰაერო მიმოსვლის მომსახურება;

ჰ[18]) CARS – კაბინის ბგერითი მდგომარეობის თვითჩამწერი სისტემა;

ჰ[19]) CDL – კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი;

ჰ[20]) CFIT – გამართული სხ-ს დედამიწასთან შეჯახება;

ჰ[21]) CPDLC – რადიოკავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“, მონაცემების გადაცემის ხაზით;

ჳ) CVR – კაბინის საუბრის თვითჩამწერი;

ჳ[23]) DA- გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;

ჳ[24]) DA/H – გადაწყვეტილების მიღების სრული/ფარდობითი სიმაღლე;

ჳ[25]) D-FIS –საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, მონაცემების გადაცემის ხაზით;

ჳ[26]) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

ჳ[27]) DLR –მონაცემთა გადამცემი ხაზის თვითჩამწერი;

ჳ[28]) DLRS –მონაცემთა გადამცემი ხაზის თვითჩამწერი სისტემა;

ჳ[29]) DME – მანძილის საზომი აღჭურვილობა;

ჳ[30]) ECAM – ელექტრონული ცენტრალიზებული საბორტო მონიტორი;

ჳ[31]) EDTO – სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა;

ჳ[32]) EFIS – სხ-ს საპილოტაჟო აღჭურვილობის ელექტრონული სისტემა;

ჳ[33]) EGT – გამონაბოლქვი აირების ტემპერატურა;

ჳ[34]) EICAS – ძრავის მუშაობის ინდიკაციისა და ეკიპაჟის გაფრთხილების სისტემა;

ჳ[35]) ELT – საავარიო მიმყვანი გადამცემი;

ჳ[36]) ELT(AD) – ავტომატურად განშლადი ELT;

ჳ[37]) ELT(AF) - ავტომატური ფიქსირებული ELT;

ჳ[38]) ELT(AP) – ავტომატური მობილური ELT;

ჳ[39]) ELT (S) – საავარიო-სამაშველო ELT;

ჳ[40]) EPR – ძრავში წნევის მატების ხარისხი;

ჳ[41])EVS– ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა;

ჳ[42]) FDR – საფრენოსნო მონაცემების თვითჩამწერი;

ჳ[43]) FL – ფრენის ეშელონი;

ჳ[44]) FRMS – დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა;

ჳ[45]) HUD – კოლიმატორული ინდიკატორი;

ჳ[46]) QFE – ფარდობითი სიმაღლე;

ჳ[47]) QNH – სრული სიმაღლე;

ჯ[48]) DA – გადაწყვეტილების მიღების სრული სიმაღლე;

ჯ[49]) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

ჯ[50]) MDA/H – დაშვების მინიმალური სრული/ფარდობითი სიმაღლე;

ჯ[51]) MEL – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (ა/კ-ის მიერ დადგენილი);

ჯ[52]) MMEL – მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი(სეს-ით);

ჯ[53])NOTAM – შეტყობინება მფრინავთათვის;

ჯ[54]) OCA/H – დაბრკოლებების გადაფრენის სრული/ფარდობითი სიმაღლე;

ჯ[55]) PBN – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;

ჯ[56]) RCP – კავშირის საჭირო მახასიათებლების ტიპი;

ჯ[57]) HEA – მაღალ სიმაღლეზე მდებარე აეროდრომები;

ჯ[58]) RVR – ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;

ჯ[59]) RVSM – ეშელონირების შემცირებული ვერტიკალური მინიმუმი;

ჯ[60])TLS – უსაფრთხოების მისაღწევი დონე;

ჯ[61])TVE – სიმაღლის ჯამური ცდომილება;

ჯ[62]) NVIS – ღამის ხედვის სისტემა;

ჯ[63]) NVG – ღამის ხედვის სათვალე;

ჯ[64]) IGE – მიწის ზედაპირის ეფექტი;

ჯ[65]) OEI – ერთი ძრავის გაუმართაობა;

ჯ[66]) OGE – მიწის ზედაპირის ეფექტის ზონის არქონა;

ჯ[67]) PNR – დაბრუნების წერტილი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 3. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები

„წესებში" გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს ამ წესის მიზნებისათვის აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) საჰაერო ხომალდი – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ჰაერთან ურთიერთმოქმედების შედეგად ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთმოქმედების გამოკლებით. ამ წესის მიზნებისათვის სხ-ი გულისხმობს მხოლოდ

ვერტმფრენს.

ბ) ვერტმფრენი - ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მდებარე, მბრუნავი ხრახნ(ებ)ით წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს.

გ) ვერტოდრომი – აეროდრომი ან ხმელეთზე ან ნაგებობაზე განთავსებული ადგილი, რომელიც, მთლიანად ან ნაწილობრივ, ვერტმფრენის ასაფრენ დასაფრენად და სამიმოსვლოდ არის განკუთვნილი.

შენიშვნა: 1. ყველა შემთხვევაში როცა ამ წესში იხმარება ტერმინი ,,ვერტოდრომი", იგულისხმება რომ ეს ტერმინი ვრცელდება აგრეთვე აეროდრომებზე, რომლებიც ძირითადად განკუთვნილია თვითმფრინავების მომსახურებისათვის.

2. ვერტმფრენებს შეუძლიათ შეასრულონ ფრენები მოედნიდან ან მოედნებზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ვერტოდრომებს.

დ) საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT) - იმ აღჭურვილობის მიმართ გამოყენებული ზოგადი ტერმინი, რომელიც განსხვავებულ სიგნალებს გადასცემს გარკვეულ სიხშირეებზე და, გამოყენების სახეობისდა მიხედვით, შეუძლია ავტომატურად ამუშავება დარტყმის შედეგად ან ხელით. ELT შეიძლება იყოს ერთ-ერთი შემდეგი ტიპებიდან:

დ.ა) ავტომატურად განშლადი ELT(AD) – რომელიც უმოძრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, ავტომატურად ბრუნდება და ზოგიერთ შემთხვევაში აქტივირდება ზემოქმედებით და აგრეთვე ჰიდოსტატიკურ სენსორებით. ასევე გათვალისწინებულია მექანიკურად მობრუნება;

დ.ბ) ავტომატური ფიქსირებული ELT(AF) – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც მუდმივად არის დამაგრებული სხ-ზე;

დ.გ) ავტომატური მობილური ELT(AP) – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც უმოძრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, მაგრამ ადვილად მოსახსნელი;

დ.დ) საავარიო-სამაშველო ELT (S) – რომელიც იხსნება სხ-იდან, განლაგებული ისე, რომ ადვილად იყოს გამოყენებადი ავარიული სიტუაციის დროს და მექანიკურად შეიძლება მოვიდეს მოქმედებაში გადარჩენილების მიერ.

ე) ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები – ვერტოდრომით სარგებლობის შეზღუდვები შემდეგისათვის:

ე.ა) ასაფრენად, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ე.ბ) დასაფრენად, დასაფრენად ზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საექსპლუატაციო კატეგორიის შესაბამისი, გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

ე.გ) დასაფრენად, ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

ე.დ) დასაფრენად, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ვ) ვერტობანი - ღია ზღვაში მცურავ ან უძრავ ნაგებობაზე განთავსებული ვერტოდრომი.

ზ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე – დასაფრენად ზუსტად ან ვერტიკალური მიმართვით შესვლისათვის დადგენილი ის სიმაღლე, როცა უნდა დაიწყოს

მეორე წრეზე წასვლა, თუ, დასაფრენად შესვლის გასაგრძელებლად, ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი არ დამყარდა.

შენიშვნა: *1. DH ზღვის დონიდან გამოითვლება, DA – ადზ-ის ზღურბლის დონიდან.*

2. ,,ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი" ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის ზონის მხედველობას დროის განმავლობაში, რომელიც საკმარისია პილოტის მიერ სხ–ს ადგილმდებარეობის და ფრენის ნომინალური ტრაექტორიასთან მისი ცვლილების სიჩქარის განსაზღვრისთვის. გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი (DH) სიმაღლის გამოყენებით III კატეგორიით ფრენისას ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტის დამყარება შეიცავს პროცედურების შესრულებას, რომელიც მითითებულია კონკრეტული წესებისა და ფრენის პირობებისათვის.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ორივე ცნებები გამოიყენება, შეიძლება გამოყენებული იყოს ფორმა „გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე" და შემოკლება „DA/H";

თ) დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლე - დასაფრენად არაზუსტი ან წრიდან შესვლის სქემით მითითებული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე, რომლის დაბლაც დაშვება აკრძალულია, ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტის გარეშე.

შენიშვნა: *1. დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე (MDA) აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი (MDH) - აეროდრომის შემაღლებიდან ან მისი ზღურბლის შემაღლებიდან, თუ ეს შემაღლება 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემაღლებაზე. დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას, აითვლება აეროდრომის შემაღლებიდან.*

2. "ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტი" ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის არეს ხედვას იმ დროის განმავლობაში, რაც პილოტისათვის საკმარისია ფრენის ნომინალური ტრაექტორიის მიმართ სხ-ს მდებარეობის და მისი ცვლილების სიჩქარის შესაფასებლად. წრიდან დასაფრენად შესვლისას, საჭიროა ვიზუალური კონტაქტი ადზ-ის რაიონში მდებარე ორიენტირებთან.

3. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: "დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (MDA/H)".

ი) დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA) ან ფარდობითი (OCH) სიმაღლე – მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე ადზ-ის შესაბამისი ზღურბლის თავზე ან, შესაბამის შემთხვევაში, აეროდრომის შემაღლების თავზე, რაც გამოიყენება დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმების დასაცავად.

შენიშვნა: *1. დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლე აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი - ადზ-ის ზღურბლის შემაღლებიდან ან, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის ან მისი ზღურბლის შემაღლებიდან, თუ მისი შემაღლება 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემაღლებაზე. დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას, აითვლება აეროდრომის შემაღლებიდან.*

2. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: "დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (OCA/H)".

კ) I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ, კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, თუ ძრავა არ გამოვიდა მწყობრიდან აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის მიღწევამდე (TDP) ან დაფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (LDP) გავლის შემდეგ, როდესაც ვერტმფრენმა უნდა შეძლოს შეასრულოს დაფრენა შეწყვეტილი აფრენის ზონის ან დასაფრენი მოედნის ფარგლებში .

ლ) II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ, კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის

შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ძრავა მწყობრიდან გამოდის აფრენის მანევრის დაწყებისას ან დაფრენის მანევრის დასრულებისას, როცა იძულებითი დაფრენა შეიძლება გახდეს საჭირო.

მ) III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით,, რომ, ფრენის ნებისმიერ მომენტში ძრავის მტყუნებისას, იძულებითი დაფრენაა საჭირო.

ნ) V_{TOSS} – მინიმალური სიჩქარე, რომელიც უზრუნველყოფს სიმაღლის აღებას არამუშა კრიტიკული ძრავით, თუ დანარჩენი ძრავები მუშაობენ დადგენილ საექსპლუატაციო ჩარჩოებში.

შენიშვნა. ეს სიჩქარე შესაძლებელია განისაზღვროს ხელსაწყოების ჩვენებით ან მიიღწევა საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი განსაზღვრული მეთოდიკით.

ო) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის სქემების გამოყენებით კლასიფიცირდება შემდეგი წესით:

ო.ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა და დაფრენა - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი მიმართვის გამოყენებით, მაგრამ არა ვერტიკალური მიმართვით.

ო.ბ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ვერტიკალური მიმართვით - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, რომელიც არ შეესაბამება დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენისათვის დადგენილ მოთხოვნებს.

ო.გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის კატეგორიებით განსაზღვრული მინიმუმებისას.

შენიშვნა: *გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია სახმელეთო სანაოსნო საშუალებით, ან კომპიუტერით ფორმირებული სანაოსნო მონაცემებით.*

პ) დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენის კატეგორიები:

პ.ა) CAT I – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით;

პ.ა.ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე, არანაკლებ 60 მ (200 ფტ);

პ.ა.ბ) ან ხილვადობა არანაკლებ 800 მ, ან ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 550 მ;

პ.ბ) CAT II – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60 მ-ზე (200 ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30 მ (100 ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 300 მ;

პ.გ) CAT III – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30 მ-ზე (100 ფტ) ნაკლები, ან სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 175 მ;

შენიშვნა: *თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) სხვადასხვა კატეგორიას მიეკუთვნება, დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით სრულდება უფრო მკაცრი კატეგორიის მიხედვით.*

ჟ) ეკიპაჟის წევრი – სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ზე გარკვეული მოვალეობის შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული, ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი.

რ) ექსპლუატანტის სახელმწიფო – სახელმწიფო, სადაც არის ექსპლუატანტის ძირითადი საქმიანობის ადგილი ან, თუ ექსპლუატანტს ასეთი ადგილი არა აქვს, ექსპლუატანტის მუდმივად ყოფნის ადგილი.

ს) რეგისტრაციის სახელმწიფო – სახელმწიფო, რომლის რეესტრშიაც არის შეტანილი სხ.

ტ) ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელო – საბუთი, რომელიც შეიცავს ექსპლუატანტის იმ პროცედურების აღწერას, რაც უზრუნველყოფს მისი სხ-ების ტექნიკური მომსახურების ყველა გეგმური თუ არაგეგმური სამუშაოს დროულ და დამაკმაყოფილებლად შესრულების მართვის საშუალებას.

უ) ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (VMC) – მეტეოროლოგიური პირობები, ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებემდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით გამოსახული, რაც დადგენილ მინიმუმს შეესაბამება ან მასზე მეტია.

ფ) ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა (EVS)– გამოსახულების გადამწოდების გამოყენებაზე დაფუძნებული, გარემოს ელექტრონული გამოსახულების, დროის რეალურ მასშტაბში, ასახვის სისტემა.

ქ) ზონალური ნაოსნობა – ნაოსნობის მეთოდი, რაც სხ-ს აძლევს საშუალებას იფრინოს ნებისმიერი ტრაექტორიით, სახმელეთო თუ თანამგზავრული სანაოსნო სისტემების მოქმედების ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობებით განპირობებულ ფარგლებში, ან მათი შეხამებით;

ღ) კავშირის მახასიათებლების მოთხოვნები (RCP) – სმმ-ის კონკრეტული ფუნქციების უზრუნველსაყოფად გამიზნული, კავშირის საექსპლუატაციო მახასიათებლების მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ჩამონათვალი.

ყ) კავშირის მოთხოვნილი მახასიათებლების ტიპები (RCP-ს ტიპი) - RCP-ს პარამეტრებისათვის მიკუთვნებული მნიშვნელობების განმსაზღვრელი ნიშანი (მაგ. RCP 240), რაც კავშირის ტრანზაქციის დროს, უწყვეტობას, მზადყოფნას და მთლიანობას ეხება.

შ) კოლიმატორული ინდიკატორი (HUD)– ფრენის მიმართულებით, პილოტის მხედველობის არეში, კაბინისგარე სივრცის ფონზე, საფრენოსნო მონაცემების ასასახი სისტემა.

ჩ) არახელსაყრელი პირობები – ვითარება, როდესაც:

ჩ.ა) შეუძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს არახელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

ჩ. ბ) ვერტმფრენის ბორტზე მყოფი პირები შეუძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო პირობების ზემოქმედებისაგან;

ჩ.გ) არ არის უზრუნველყოფილი საძებნ–სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოგმედების გათვალისწინებით;

ჩ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მიუღებელია.

ც) შეუზღუდავი არახელსაყრელი პირობები – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებს გარეთ.

ძ) შეზღუდული არახელსაყრელი პირობები – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებში.

წ) ხელსაყრელი პირობები – ვითარება, როდესაც:

წ.ა) შესაძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს ხელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

წ.ბ) ვერტმფრენის ბორტზე მყოფი პირები შესაძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო

პირობების ზემოქმედებისაგან;

წ.გ) უზრუნველყოფილია საძებნ–სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოგმედების გათვალისწინებით;

წ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მისაღებია.

შენიშვნა. რაიონის ის ნაწილები, რომლებიც პასუხობენ ზემოთ მოყვანილ მოთხოვნებს, ითვლება ხელსაყრელად.

ჭ) უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა – გარდაუვალი დაფრენა, რომლის დროსაც შეიძლება გვქონდეს საკმაო საფუძველი იმისა, რომ სხეულის დაზიანებას არ მიიღებენ ბორტზე და დედამიწაზე მყოფი პირები.

ხ)**კომერციული საჰაერო გადაზიდვა** – მგზავრების გადასაყვანად, ტვირთისა და ფოსტის გადასატანად, ფასით ან დაქირავებით, განხორციელებული ფრენა.

ჯ) კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი (CDL) – ტიპობრივ კონსტრუქციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციის მიერ შედგენილი და შემმუშავებელი სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული ჩამონათვალი, რითაც განისაზღვრება ტიპობრივი სხ-ს ყველა ის გარე ნაწილი, რაც შეიძლება არ ჰქონდეს ფრენის დაწყებისას. ჩამონათვალი, საჭიროებისას, შეიცავს შესაბამის საექსპლუატაციო შეზღუდვებს და საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ცვლილებებს.

ჰ) სახიფათო ტვირთი – ის ნაკეთობები და ნივთიერებები, რომლებმაც, შეიძლება, საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას, გარემოს, და რომლებიც „ტექნიკური ინსტრუქციების" სახიფათო ტვირთის ჩამონათვალით არის მითითებული ან ამ ინსტრუქციით არის კლასიფიცირებული.

შენიშვნა: *სახიფათო ტვირთების კლასიფიკაცია მოცემულია იკაოს მე–18 დანართის მე–3 თავში.*

ჰ.[1]) **მაქსიმალური მასა** – მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა.

ჰ.[2]) **მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN)** - ზონალური ნაოსნობა, დაფუძნებული სმმ მარშრუტზე, ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის სქემაზე ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ს მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე.

ჰ.[3])**მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL)** – ჩამონათვალი, რომელიც სხ-ის გარკვეულ პირობებში (აღჭურვილობის რაიმე ნაწილის მტყუნებისას) ექსპლუატაციას ითვალისწინებს. ჩამონათვალს ადგენს ექსპლუატანტი, ამ ტიპის სხ-ის MMEL-ის ან უფრო მკაცრი მოთხოვნების შესაბამისად.

ჰ.[4]) **მინიმალური აღჭურვილობის (დასაშვები მტყუნებების) ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL)** – სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის ამ კონსტრუქციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციის მიერ შედგენილი და სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული ჩამონათვალი იმ აღჭურვილობისა, რომელთა (ერთის ან მეტის) გაუმართაობა ფრენის დაწყებას არ აფერხებს. MMEL-ით შეიძლება მიეთითოს განსაკუთრებული საექსპლუატაციო პირობები, შეზღუდვები და წესები.

ჰ.[5]) **საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (AOC)** – ექსპლუატანტისათვის გარკვეული კომერციული საჰაერო გადაზიდვების უფლების მიმნიჭებელი სერტიფიკატი.

ჰ.[6]) **საჰაერო ხომალდის მეთაური** – ექსპლუატანტის მიერ ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ს მფლობელის მიერ დანიშნული პილოტი, რომელიც ასრულებს მეთაურის მოვალეობებს და ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებაზეა პასუხისმგებელი.

ჰ.[7]) **სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (IMC)** – მეტეოროლოგიური პირობები, გამოხატული ხილვადობის სიშორით, ღრუბლებამდე მანძილით და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით. ეს

სიდიდეები ნაკლებია ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებით დადგენილ მინიმუმებზე.

შენიშვნა: *ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის №2 დანართის მე-4 თავი.*

ჰ.[8]) **რემონტი** – საავიაციო ტექნიკის დაზიანების ან გაცვეთის შემდეგ მისი საფრენად ვარგისობის აღდგენა სხ–ს შემდგომი შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად მის კონსტრუირების მოთხოვნებთან, განსაზღვეული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის ნორმებით, რომლებიც გამოიყენებობდნენ შესაბამის სხ–ზე ტიპის სერტიფიკატის გასაცემად .

ჰ.[9]) **საავიაციო სამუშაოები** – სხ-ის გამოყენება ისეთი დარგების მომსახურებისათვის, როგორებიცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ფოტოგადაღება, ტოპოგრაფიული გადაღება, პატრულირება, ძებნა-შველა, საჰაერო რეკლამა და სხვა.

ჰ.[10]) **ტექნიკური მომსახურება** – საავიაციო ტექნიკის ვარგისობის შესანარჩუნებლად საჭირო სამუშაო, საკონტროლო აღსადგენი სამუშაოების, შემოწმების, შეცვლის, ხარვეზების აღმოფხვრის ჩათვლით, რაც ტარდება როგორც ცალ-ცალკე, ასევე – შეთავსებით, აგრეთვე, მოდიფიცირების ან რემონტის ჩატარება.

ჰ.[11]) **ტექნიკური მომსახურების პროგრამა** – საბუთი, რომელიც შეიცავს ტმ-ის კონკრეტული სამუშაოებისა და მათი პერიოდულობის აღწერას, აგრეთვე – მათთან დაკავშირებულ პროცედურებს, მაგ. – საიმედოობის პროგრამას, რომელიც სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად არის საჭირო.

ჰ.[12]) **საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები (დაშვებები)** – ექსპლუატანტის სერტიფიკატთან დაკავშირებული და ფშს-ით მოცემულ პირობებზე დამოკიდებული ნებართვები, პირობები და შეზღუდვები.

ჰ.[13]) **სათადარიგო ვერტოდრომი** – ვერტოდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგოებს განეკუთვნება:

ჰ.[13] ა) აფრენის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე, და გაფრენის ვერტოდრომით სარგებლობა შეუძლებელია;

ჰ.[13] ბ) დანიშნულების პუნქტის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომზე დაფრენა;

ჰ.[13] გ) მარშრუტის – სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას, ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა.

შენიშვნა: *აფრენის ვერტოდრომი, ასევე, შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დაფრენის პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომი.*

ჰ.[14]) **დამახასიათებელი წერტილი აფრენის შემდეგ (DPATO)** – წერტილი აფრენისა და სიმაღლის აღების დაწყების ეტაპის ფარგლებში, რომლის მიღწევამდე ვერტმფრენის შესაძლებლობა განაგრძოს უსაფრთხო ფრენა ერთი უმოქმედო ძრავით არ არის უზრუნველყოფილი და შესაძლოა იძულებითი დაფრენა გახდეს საჭირო.

შენიშვნა: *დამახასიათებელი წერტილი გამოიყენება მხოლოდ იმ ვერტმფრენებთან მიმართებაში, რომლებიც ასრულებენ II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.*

ჰ.[15]) **დამახასიათებელი წერტილი დაფრენამდე (DPBL)** – წერტილი დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპის ფარგლებში, რომლის შემდეგ ვერტმფრენის შესაძლებლობა განაგრძოს უსაფრთხო ფრენა ერთი უმოქმედო ძრავით არ არის უზრუნველყოფილი და შესაძლოა იძულებითი დაფრენა გახდეს საჭირო.

შენიშვნა: დამახასიათებელი წერტილი გამოიყენება მხოლოდ იმ ვერტმფრენებთან მიმართებაში, რომლებიც ასრულებენ II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.

ჳ.[16]) **სანაოსნო სპეციფიკაცია** – სხ-სა და საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ერთობლიობა, რაც საჭიროა ფრენების უზრუნველსაყოფად მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის პირობებში, დადგენილი საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

ჳ.[17]) **საჭირო სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია (RNP) –** ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე კონტროლის მოთხოვნას, აღინიშნება პრეფიქსით RNP; მაგ. RNP 4, RNP APCH;

შენიშვნა: *ტერმინი RNP, რომელიც ადრე განისაზღვრებოდა როგორც „ნავიგაციის მახასიათებლების განცხადება, რომელიც აუცილებელია განსაზღვრულ საჰაერო სივრცეში ოპერირებისათვის“ ამოღებულია, რადგან RNP-ის კონცეფცია ჩანაცვლებულია PBN-ის კონცეფციით. ტერმინი RNP ახლა გამოიყენება მხოლოდ იმ ნავიგაციური სპეციფიკაციების კონტექსტში, რომლებიც მოითხოვს შესრულების მონიტორინგს და გაფრთხილების სისტემას. მაგალითად: RNP 4 აღნიშნავს სხ-ს და ოპერირების მოთხოვნებს, მათ შორის, 4 საზღვაო მილის (NM) გვერდითი სიზუსტეს ბორტზე არსებული შესრულების მონიტორინგის და გაფრთხილების ფუნქციებით, რომლებიც დეტალურად არის აღწერილი Doc-ში 9613.*

ჳ.[18]) **RNAV –** ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც არ შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე კონტროლის მოთხოვნას, აღინიშნება პრეფიქსით RNAV; მაგ. RNAV 5, RNAV 1.

შენიშვნა: *სანაოსნო სპეციფიკაციების სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს იკაოს DOC 9613-ის ტომი II.*

ჳ.[19]) **სასამსახურო დრო** - დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი, ექსპლუატანტის მითითებით, ვალდებულია გამოცხადდეს ან შეუდგეს სასამსახურო მოვალეობების შესრულებას, და მთავრდება მაშინ, როცა ის სასამსახურო მოვალეობების შესრულებისაგან სრულად თავისუფლდება.

ჳ.[20]) **მჭიდროდასახლებული რაიონი** – ქალაქის ან დასახლებული პუნქტის მიმართებაში – ნებისმიერი რაიონი რომელიც ძირითადად გამოიყენება საცხოვრებლად, კომერციული საქმიანობისთვის და დასასვენებლად.

ჳ.[21]) **სასამსახურო საფრენოსნო დრო** – დროის მონაკვეთი, რომელიც იწყება მაშინ, როცა ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია გამოცხადდეს სასამსახურო მოვალეობების შესასრულებლად, ფრენის ან ფრენების სერიის შესრულებისას, და მთავრდება სხ-ს სრული შეჩერებისა და ძრავების გამორთვისას, ბოლო იმ ფრენის დასრულების შემდეგ, სადაც იგი ეკიპაჟის წევრია.

ჳ.[22]) **საფრენოსნო დრო, ფრენის დრო** - საერთო დრო, ვერტმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყებიდან ვერტმფრენის სრულ გაჩერებამდე ფრენის დასრულებისას და მზიდი ხრახნის ბრუნვის შეჩერებამდე.

შენიშვნა: *ეს ტერმინი არის სინონიმი ტერმინებისა: „სრული საფრენოსნო დრო“ ან „დრო ხუნდების აღებიდან დაყენებამდე“, რაც სხ-ის მოძრაობის დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) მის სრულ შეჩერებამდე (ფრენის დასრულებისას) იზომება.*

ჳ.[23]) **საფრენად ვარგისი** – სხ-ის, ძრავის, საჰაერო ხრახნის ან ნაწილის ისეთი მდგომარეობა, როცა ის დადგენილ აგებულებას შეესაბამება და უსაფრთხო ექსპლუატაციას უზრუნველყოფს.

ჳ.[24]) **საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება** – ღონისძიებების ერთობლიობა, რის საშუალებითაც უზრუნველყოფილია საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებთან სხ-ების შესაბამისობა, და მათი

შენარჩუნება იმ მდგომარეობაში, რაც საჭიროა უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, საექსპლუატაციო ვადის განმავლობაში.

ჰ.[25]) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები (მფრინავები), რომლებსაც, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ს მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრიათ.

ჰ.[26]) **საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო** - საფრენად ვარგისობასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს იმ შეზღუდვებს, რის ფარგლებშიაც სხ საფრენად ვარგისად ითვლება, და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის საჭირო, სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფ, ინსტრუქციებსა და ინფორმაციას.

ჰ.[27]) **საზღვაო ოპერაციები** – ოპერაციები, როდესაც ფრენის უმეტესი ნაწილი ოფშორულ პუნქტებზე და უკან ხორციელდება ზღვის თავზე. ასეთი ოპერაციები, სხვა დანარჩენებთან ერთად, შეიცავს ნავთობის,გაზის და სხვა სასარგებლო მადნეულის საზღვაო საბადოების ექსპლუატაციის უზრუნველყოფას, აგრეთვე საზღვაო ლოცმანების გადაყვანას.

ჰ.[28]) **ტექნიკური მომსახურების მოწმობა** – საბუთი, რომელიც შეიცავს მასში მითითებული ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების დამაკმაყოფილებლად შესრულების დამადასტურებელ მონაცემებს, რაც შეესაბამება ტექნიკური მომსახურების ორგანიზების სახელმძღვანელოთი ან ეკვივალენტური სისტემის ფარგლებში აღწერილ დამტკიცებულ პროცედურებს.

ჰ.[29]) **ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის პროცედურების სახელმძღვანელო** – ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის ხელმძღვანელის მიერ დამტკიცებული საბუთი, რომელიც ორგანიზაციის სტრუქტურაზე, მისი ხელმძღვანელების მოვალეობებზე, შესასრულებელი სამუშაოების სახეობებზე, საწარმოო ბაზაზე, ტექნიკური მომსახურების პროცედურებზე, ხარისხის სისტემაზე და საინსპექციო შემოწმებებზე დაწვრილებით ინფორმაციას შეიცავს.

ჰ.[30]) **ფრენის სამუშაო გეგმა** – ფრენის უსაფრთხოდ შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ შედგენილი გეგმა, რითაც სხ-ს საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები, საექსპლუატაციო შეზღუდვები და დასახულ მარშრუტზე და აეროდრომ(ებ)ზე მოსალოდნელი პირობები გაითვალისწინება.

ჰ.[31]) **ფრენის გეგმა –** სხ-ის დაგეგმილ ფრენასთან ან ფრენის ნაწილთან დაკავშირებული სპეციფიკური ინფორმაცია.

შენიშვნა: *ტერმინთან „ფრენის გეგმა“ შეიძლება გამოიყენებოდეს სიტყვები „წინასწარი“, „წარდგენილი“ „მიმდინარე“ ან „სამუშაო“, ფრენის პირობებისა და სხვადასხვა ეტაპების აღსანიშნავად. როდესაც ამ ტერმინთან ერთად გამოიყენება სიტყვა „შეტყობინება“, ეს გულისხმობს გადაცემული ფრენის გეგმის მონაცემების შინაარსს და ფორმატს.*

ჰ.[32]) **ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო** - წესების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების შემცველი დოკუმენტი, რომლითაც ექსპლუატანტის პერსონალი საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას სარგებლობს.

ჰ.[33]) **საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო –** სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს საფრენოსნო ეკიპაჟის ქმედებებს ჩვეულ, განსაკუთრებულ და საავარიო ვითარებებში, საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხებს, შეზღუდვებს, საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებს და ცნობებს სხ-ის სისტემებზე, აგრეთვე, სხ-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ სხვა მასალებს.

შენიშვნა: *საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო არის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ნაწილი.*

ჰ.[34]) **ფსიქოაქტიური ნივთიერებები** - ალკოჰოლი, ოპოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები, გიპნოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და

აქროლადი გამხსნელები (თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებად არ ითვლება).

ჰ.[35]) **ღამე** – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან დროის სხვა ის მონაკვეთი, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, რასაც უფლებამოსილი ორგანო დაამტკიცებს.

შენიშვნა: *სამოქალაქო ბინდი მთავრდება საღამოს, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა, და იწყება დილით, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა.*

ჰ.[36]) **ფრენების უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა** - ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი ურთიერთდაკავშირებული საბუთების კომპლექტი, რომელიც შეიცავს სისტემატიზებულ იმ ინფორმაციას, რაც საჭიროა საფრენოსნო და სახმელეთო ოპერაციებისათვის (სულ ცოტა, ფშს-ს და ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელოს).

ჰ.[37]) **ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემა** - ფრენების უსაფრთხოებისადმი სისტემური მიდგომა, საორგანიზაციო სტრუქტურის, პასუხისმგებლობის დონეების, სახელმძღვანელო პრინციპებისა და პროცედურების ჩათვლით.

ჰ.[38]) **ფრენების ხელმძღვანელობა** – სხ-ს უსაფრთხოების, ფრენების რეგულარობისა და ეფექტურობის ინტერესებიდან გამომდინარე, ფრენის დაწყებაზე, დამთავრებაზე, მარშრუტის შეცვლაზე უფლებამოსილების განხორციელება.

ჰ.[39]) **ხილვადობის სიშორე ადზ–ზე (RVR)** – მანძილი, რომლის ფარგლებშიაც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ს პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები.

ჰ.[40]) **ფრენის იმიტაციის საწფი** - ქვემოთ ჩამოთვლილი მოწყობილობები, რომელთა მეშვეობითაც ხმელეთზე ხდება ფრენის პირობების ასახვა:

ჰ[40].ა) **საწაფი** – მოწყობილობა, რითაც კაბინაში რეალური ვითარების, ხელსაწყოების ჩვენებების, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების მარტივი ფუნქციების, სხ-ის ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვაა უზრუნველყოფილი.

ჰ.[40]ბ) **მათვის ტექნიკის შესამუშავებელი საწაფი** – მოწყობილობა, რომელიც ზუსტად ასახავს სხ-ის ტიპის კაბინას, აგრეთვე, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების რელური ფუნქციების,საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის ჩვეული ვითარების, სხ-ის ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვას უზრუნველყოფს.

ჰ.[40]გ) **ძირითადი სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი საწაფი** – შესაბამისი ხელსაწყოებით აღჭურვილი საწაფი, რითაც სხ-ის სახელსაწყო ფრენა აისახება კაბინაში.

ჰ.[41]) **მიწისზედა მომსახურება** – საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გარდა, სხ–ს აეროპორტში ჩამოფრენის და აეროპორტიდან გაფრენისთვის აუცილებელი მომსახურება.

ჰ.[42]) **ძრავა** – სხ-ის მოძრაობაში მომყვანი მოწყობილობა, რომელიც შეიცავს, სულ ცოტა, იმ ნაწილებსა და აღჭურვილობას, რაც მის სამოქმედოდ და საკონტროლოდ არის საჭირო. ძრავა არ შეიცავს საჰაერო/მზიდ ხრახნს.

ჰ.[43]) **კრიზისული ძრავა** – ის ძრავა, რომლის მტყუნებაც სხ-ის მახასიათებლებზე ყველაზე უფრო არახელსაყრელ გავლენას ახდენს.

ჰ.[44]) **მარშრუტზე ფრენის ეტაპი** – ფრენის მონაკვეთი, აფრენისა და სიმაღლის აღების პირველადი ეტაპის დამთავრებიდან დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის ეტაპის დასაწყისამდე.

შენიშვნა. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის გარანტირებული დაბრკოლების ვიზუალურად

გადაფრენის სათანადო სიმაღლე, ფრენები უნდა დაიგეგმოს იიმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს დაბრკოლების გადაფრენა სიმაღლის საკმარისი მარაგით. კრიტიკული ძრავის მთყუნების შემთხვევებისთვის ექსპლუატანტს შეიძლება დასჭირდეს ალტერნატიული პროცედურების შემოღება.

ჯ.[45]) **ფრენების უზრუნველყოფის დისპეჩერი** – ექსპლუატანტის მიერ ფრენების საკონტროლოდ და სამეთვალყურეოდ დანიშნული პირი (მიუხედავად იმისა, აქვს თუ არა მას მოწმობა), რომელსაც აქვს ჩიკაგოს კონვენციის №1 დანართის შესაბამისი კვალიფიკაცია და ატარებს ინსტრუქტაჟს და/ან მეთაურს ეხმარება ფრენის უსაფრთხოდ შესრულების უზრუნველყოფაში.

ჯ[46]) **აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილი (TDP)** –ასაფრენი მახასიათებლების დასადგენად გამოყენებული წერტილი, რომლის შემდეგაც, ამ წერტილში ძრავის მტყუნებისას, აფრენა შეიძლება ან შეწყდეს, ან გაგრძელდეს უსაფრთხოდ.

შენიშვნა. TDP ეხება მხოლოდ ვერტმფრენებს, რომლებიც ასრულებენ I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაციას.

ჯ.[47]) **ადამიანის შესაძლებლობები** – საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე მოქმედი, ადამიანის უნარი და მისი შესაძლებლობების ფარგლები.

ჯ.[48]) **ადამიანური ფაქტორის ასპექტები** – პრინციპები, რომლებიც გამოიყენება დაპროექტების, სერტიფიცირების, კადრების მომზადებისა და საექსპლუატაციო საქმიანობისას, და გამიზნულია ადამიანსა და მოწყობილობებს შორის უსაფრთხო ურთიერთმოქმედების უზრუნველსაყოფად, ადამიანის შესაძლებლობების გათვალისწინებით.

ჯ.[49]) **უნივერსალური დამცავი კოსტუმი** – დამცავი კოსტუმი, რომელიც კომპლექსურად პასუხობს მოთხოვნებს, რომელიც წაეყენება დამცავ კოსტუმს და სამაშველო ჟილეტს.

ჯ.[50]) **ფრენების სერია** – თანმიმდევრული ფრენები, რომლებიც იწყება და მთავრდება 24 საათის განმავლობაში და რომელიც სრულდება ერთი და იმავე სხ–ს მეთაურის მიერ.

ჯ.[51]) **დასვენების დრო –** უწყვეტი და გარკვეული დროის მონაკვეთი სასამსახურო მოვალეობების შესრულების შემდეგ და/ან მანამდე, რომლის განმავლობაშიც ეკიპაჟის წევრი გათავისუფლებულია ნებისმიერი სასამსახურო მოვალეობის შესრულებისაგან.

ჯ[52]) **ღამის ხედვის და ვიზუალიზაციის სისტემა“ (NVIS) –** ყველა იმ ელემენტის ერთობლიობა, რაც საჭიროა ვერტმფრენზე ფრენისას ღამის ხედვის სათვალის ეფექტური და უსაფრთხო გამოყენებისათვის, მათ შორის - ღამის ხედვის სათვალე, NVIS განათება, ვერტმფრენის კომპონენტები, საჭირო სწავლება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება;

ჯ[53]) **„ღამის ხედვის სათვალე“ (NVG) –** ბინოკლის მსგავსი მოწყობილობა, რომელიც ადამიანის თავზე მაგრდება და სინათლის გაძლიერების მეშვეობით აუმჯობესებს მის უნარს, დაამყაროს ვიზუალური კონტაქტი ნებისმიერი სახის ზედაპირთან ღამით;

ჯ[54]) **სინთეზირებული ხედვის სისტემა (SVS) –** პილოტის კაბინიდან ხილვადი გარე არეს ხელოვნური, ციფრული მონაცემების საფუძველზე გენერირებული გამოსახულების ამსახველი სისტემა;

ჯ[55]) **კომბინირებული ხედვის სისტემა (CVS) –** ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის (EVS) და სინთეზირებული ხედვის (SVS) სისტემების კომბინაციიდან მიღებული გამოსახულებების ასასახი სისტემა;

ჯ[56]) **სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB) –** ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება ელექტრონული მოწყობილობისა და მასში ჩაწერილი პროგრამებისაგან, რომლის მეშვეობითაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის შესაძლებელი ხდება ინფორმაციის შენახვა, განახლება, ასახვა და დამუშავება ფრენისას;

ჯ[57]) **დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება (CDFA) –** პილოტირების ტექნიკა, რომელიც გამოიყენება არაზუსტი სისტემით დასაფრენად სტაბილიზირებული შესვლისას განუწყვეტელი დაშვებით (ჰორიზონტალური გასწორების გარეშე). ამ მეთოდით დასაფრენად შესვლა იწყება იმ აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან, რომელიც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის საკონტროლო წერტილის სიმაღლის ტოლი ან მეტია, და გრძელდება ადზ-ს ზღურბლიდან დაახლოებით 15 მეტრის (50 ფუტის) სიმაღლემდე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის დაფრენის წინა გასწორების მანევრი იწყება, ხოლო ამ მეთოდით წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაშვება ხორციელდება დასაფრენად შესვლის მინიმუმამდე(OCA/H წრეზე ფრენა) ან ფრენისას ვიზუალური მანევრის აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლემდე;

ჯ[58]) **ხელშეკრულების მოკლე შინაარსი –** თუ სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და სხვა სახელმწიფოს შორის ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლით გათვალისწინებული ხელშეკრულების საფუძველზე, ხელშეკრულების მოკლე შინაარსი წარმოადგენს იკაო-ს საბჭოში რეგისტრირებული ხელშეკრულების თანდართულ დოკუმენტს, რომელშიც მოკლედ და ნათლად არის განსაზღვრული ფუნქციები და პასუხისმგებლობები, რომელსაც რეგისტრაციის სახელმწიფო გადასცემს სხვა სახელმწიფოს;

შენიშვნა: *სხვა სახელმწიფო ნიშნავს სხ-ის ექსპლუატანტ სახელმწიფოს, რომელიც ახორციელებს სხ-ის კომერციულ ექსპლუატაციას.*

ჯ[59]) **ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO) –** დასაფრენად შესვლა RVR-ის 550 მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით და/ან DH-ის 60 მ(200 ფტ)-ზე დაბალი მნიშვნელობით, ან აფრენა RVR-ის 400 მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით;

ჯ[60]) **სპეციალური ნებართვა –** წარმოადგენს საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში დოკუმენტალურად დადასტურებულ ნებართვას კომერციული ან არაკომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისთვის;

ჯ[61]) საბაზისო აღჭურვილობის საჰაერო ხომალდი – სხ, რომელსაც გააჩნია ისეთი მინიმალური აღჭურვილობა, რომელიც აუცილებელია მოსალოდნელ პირობებში აფრენისთვის, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის.

ჯ[62]) გაუმჯობესებული აღჭურვილობის საჰაერო ხომალდი – სხ, რომელსაც საბაზისო აღჭურვილობის სხ-ისგან განსხვავებით გააჩნია დამატებითი აღჭურვილობა, რომელიც საჭიროა მოცემულ პირობებში აფრენისათვის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისათვის;

ჯ[63]) საექსპლუატაციო კრედიტები – დამატებითი კრედიტები, რომელიც საშუალებას აძლევს გაუმჯობესებული აღჭურვილობის სხ-ს გამოიყენოს აეროდრომის უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმი, ვიდრე იყენებს საბაზისო აღჭურვილობის სხ და რომელიც დაფუძნებულია გაუმჯობესებული აღჭურვილობის სხ-ის სისტემების ტექნიკურ მახასიათებლებზე, გარე ინფრასტრუქტურის გამოყენებით;

ჯ[64]) მახასიათებლებზე დაფუძნებული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი (PBAOM) – საბაზისო აღჭურვილობის სხ-სთვის მოცემულ პირობებში აფრენის, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის გათვალისწინებული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმზე უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმი.

შენიშვნა: 1. PBAOM განისაზღვრება სხ-ის და მიწისზედა ხელმისაწვდომი საშუალებების კომბინირებული შესაძლებლობის საფუძველზე. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9365;

2.PBAOM შეიძლება დაფუძნებული იყოს საექსპლუატაციო კრედიტებზე;

3. PBAOM არ შემოიფარგლება მხოლოდ PBN-ით ფრენებით.

3) COMAT – (სათადარიგო ნაწილები), რომლებიც გადაიზიდება სხ-ით საკუთარი მიზნებისათვის.

ჳ66) სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო – სახელმწიფოს მიერ დანიშნული შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სმმ-ის უზრუნველყოფაზე დადგენილი საჰაერო სივრცის ფარგლებში;

ჳ67) ფრენის წარდგენილი გეგმა (FPL ან eFPL) – ფრენის გეგმის ის ბოლო ვერსია, რომელიც პილოტის, ექსპლუატანტის ან დანიშნული წარმომადგენლის მიერ წარდგენილია სმმ-ის პუნქტის მიერ გამოსაყენებლად.

შენიშვნა: *FPL არის წარდგენილი ფრენის გეგმა, რომლის გადაცემა ხორციელდება საერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურებით, მაშინ როდესაც, eFPL წარმოადგენს ფრენის გეგმას, რომლის ურთიერთგაცვლა ხორციელდება FF-ICE სერვისების მეშვეობით. eFPL იძლევა იმ დამატებითი ინფორმაციის გაზიარების შესაძლებლობას, რომელიც არ შედის FPL ფრენის გეგმაში.*

ჳ68) **უკანონო ჩარევის აქტები –** ისეთი ქმედებები ან ქმედების მცდელობები, რომლებიც საფრთხეს უქმნის სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებას, მათ შორის:

ა) სხ-ის უკანონო გატაცება;
ბ) ექსპლუატაციაში მყოფი სხ-ის განადგურება;
გ) მძევლების აყვანა სხ-ის ბორტზე ან აეროდრომზე;
დ) ძალადობრივი შეჭრა სხ-ის ბორტზე, აეროპორტში ან სანავიგაციო ობიექტის ტერიტორიაზე;
ე) სხ-ის ბორტზე ან აეროპორტში იარაღის, სახიფათო მოწყობილობის ან მასალის შეტანა დანაშაულებრივი მიზნებისთვის;
ვ) ექსპლუატაციაში მყოფი სხ-ის გამოყენება სიკვდილის, სხეულის მძიმე დაზიანების, ან ქონებისა და გარემოსთვის სერიოზული ზიანის მიყენების მიზნით;
ზ) ცრუ ინფორმაციის გავრცელება, რომელიც საფრთხეს უქმნის სხ-ის უსაფრთხოებას ფრენისას ან მიწაზე ყოფნისას, მგზავრებს, ეკიპაჟს, მიწისზედა პერსონალს ან ფართო საზოგადოებას აეროპორტში ან სამოქალაქო ავიაციის ობიექტების ტერიტორიაზე.

ჳ69) **მოდიფიკაცია –** სხ-ის ტიპის დიზაინის, ძრავის, მზიდი ხრახნის ან როტორის ცვლილება;

ჳ70) **საფრენოსნო მონაცემების ანალიზი –** რეგისტრირებული საფრენოსნო მონაცემების გაანალიზების პროცესი, ფრენების უსაფრთხოების დონის ამაღლების მიზნით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 11 ივლისის ბრძანება №165 - ვებგვერდი, 15.07.2025წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 4. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და ვერტმფრენის ექსპლუატაციის პროცედურების დაცვა

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მისმა ავიაპერსონალმა უცხო ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, შეასრულოს იმ ქვეყნის კანონები, წესები და პროცედურები სადაც ხორციელდება ფრენა.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს მის უფლება-მოვალეობების შესრულებასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტები და პროცედურები, რომლებიც ეხება ფრენის რაიონებს, გამოსაყენებელ აეროდრომებს და შესაბამის საერნაოსნო სანავიგაციო საშუალებებს.

შენიშვნა: *ინფორმაცია პილოტებისათვის და ფრენების წარმოებაში დაკავებული პერსონალისთვის, რომელიც ეხება ფრენის სქემებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS (იკაოს*

DOC 8168) I ტომში. ვიზუალური ფრენის და სახელსაწყო ფრენის სქემების შედგენის პროცედურები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) II ტომში. იმ შემთხვევაში თუ, საქართველოს რომელიმე რაიონში ამ მოთხოვნების შესრულება შეუძლებელია და ითხოვს განსხვავებული წესების დადგენას, ეს განსხვავებები უნდა აისახოს კონკრეტული რაიონის ან აეროდრომის ფრენის შესრულების წესებში.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟი ფლობდეს იმ ენას, რომელიც გამოიყენება რადიოკავშირში, იმ დონეზე, რომელიც შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის მოთხოვნებს.

4. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებელია ექსპლუატანტი ან მის მიერ დანიშნული წარმომადგენელი.

5. ფრენების შესრულების კონტროლზე პასუხისმგებლობა ეკისრება მხოლოდ ვერტმფრენის მეთაურს. თუ ექსპლუატანტის პროცედურებით გათვალისწინებულია ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეჩერის მონაწილეობა ფრენების შესრულების კონტროლზე, ამ შემთხვევაში დელეგირება ეძლევა ვერტმფრენის მეთაურსაც და ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს.

შენიშვნა: *საექსპლუატაციო კონტროლის და ფრენების მომზადების ავიადისპეტჩერების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს DOC-ში 8335. ფრენების მომზადების დისპეტჩერების უფლებამოსილების, ვალდებულებების და პასუხისმგებლობების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს DOC-ში 10153. ფრენების მომზადების ავიადისპეტჩერის მოწმობის მიღების მოთხოვნები მოცემულია „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებულ „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესში“.*

6. თუ ფრენების უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეჩერი პირველი იღებს შეტყობინებას ავარიულ სიტუაციაზე, რომლის შედეგადაც წარმოიქმნება ფრენის უსაფრთხოების და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ საშიშროება, ამ წესის 37–ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად მან დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს სიტუაციის არსის და დახმარების აღმოჩენის მოთხოვნის შესახებ, თუ ეს საჭირო გახდება.

7. თუ ვერტმფრენის და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ წარმოქმნილი ავარიული სიტუაცია საჭიროებს ადგილობრივი წესების და პროცედურების დარღვევას, ამის შესახებ ვერტმფრენის მეთაური დაუყოვნებლივ აცნობებს შესაბამის ადგილობრივ უფლებამოსილ ორგანოს. სახელმწიფოს მოთხოვნით, რომლის ტერიტორიაზეც მოხდა ინციდენტი, ვერტმფრენის მეთაური წარუდგენს მოხსენებას ან სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს. ამ შემთხვევაში მოხსენების ასლს ვერტმფრენის მეთაური წარადგენს სააგენტოში. ასეთი მოხსენებები წარდგენილი უნდა იქნეს რაც შეიძლება სწრაფად და არაუგვიანეს 10 დღისა.

8. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ვერტმფრენის მეთაურს ბორტზე ჰქონდეს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც ეხება იმ რაიონის საძებნ–სამაშველო სამსახურს, რომლის ტერიტორიასაც გადაუფრენს ვერტმფრენი. ეს ინფორმაცია შესაძლებელია შეტანილი იქნეს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში, ან შესაძლებელია იყოს ნებისმიერი ფორმით, რომელიც ჩაითვლება მიზანშეწონილად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

მუხლი 5. უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოს ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და სხ-ის საფრენოსნო პროცედურების დარღვევა

1. თუ გამოვლინდა ან სავარაუდოა უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტის მიერ საქართველოს ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და პროცედურების დარღვევა, ან ფრენების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სერიოზული ხარვეზი, სააგენტო ამის შესახებ დაუყოვნებლივ ატყობინებს ექსპლუატანტს და საჭიროების შემთხვევაში, ექსპლუატანტის საავიაციო ხელისუფლებას. თუ სხ–ს ექსპლუატანტის და რეგისტრაციის ქვეყნები განსხვავდება შეტყობინება ეგზავნება აგრეთვე რეგისტრაციის ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებას, თუ საკითხი შედის ამ ქვეყნის პასუხიმგებლობაში და საჭიროებს შეტყობინებას.
2. შეტყობინების გაგზავნის შემთხვევაში, თუ საკითხი და მისი მოგვარება საჭიროებს, სააგენტო

მართავს კონსულტაციებს ექსპლუატანტის და რეგისტრაციის საავიაციო ხელისუფლებებთან, ექსპლუატანტის მიერ ფრენების უსაფრთხოების სტანდარტების უზრუნველყოფის თაობაზე.

მუხლი 6. უსაფრთხოების მართვისა და ხარისხის მართვის სისტემა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 20 სექტემბრის №196-ე ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ შესაბამისად, რომლის დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-9859-ში.

2. 7 000კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასის მქონე ან 9-ზე მეტი სავარძლების რაოდენობის მქონე თვითჩამწერით აღჭურვილი ვერტმფრენის ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს და შეასრულოს ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა, როგორც ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემადგენელი ნაწილი.

შენიშვნა: ექსპლუატანტი უფლებამოსილია ხელშეკრულების საფუძველზე ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამის შესრულება გადასცეს სხვა მხარეს. მაგრამ პასუხისმგებლობა პროგრამის შესრულებაზე ეკისრება ექსპლუატანტს.

3. 2028 წლის 22 ნოემბრამდე ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა უნდა მოიცავდეს მონაცემების წყაროს(ების) დაცვის სათანადო გარანტიებს, ICAO-ს მე-19 დანართიის მე-3 დამატების შესაბამისად.

[4. 2028 წლის 23 ნოემბრიდან ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა უნდა მოიცავდეს ფრენის უსაფრთხოების მონაცემებისა და უსაფრთხოების შესახებ ინფორმაციის გამჟღავნებისა და გამოყენებისგან დაცვის ზომებს, ასევე შესაბამისი პირების და ორგანიზაციების დაცვის ზომებს ICAO-ს დანართი 19-ის შესაბამისად.

შენიშვნა: *ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამების შემუშავების სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს იკაოს DOC 10000.* ***(ამოქმედდეს 2028 წლის 24 ნოემბრიდან)]***

5. 2028 წლის 22 ნოემბრამდე დაუშვებელია CVR-ების, CARS-ების, A კლასის AIR-ების და A კლასის AIRS-ების ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების გამოყენება იმ მიზნისათვის, რომელიც არ არის დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევასთან „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2013 წლის 4 სექტემბრის №1-1/242 ბრძანების შესაბამისად (შემდგომ – „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“), გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ჩანაწერები ან გაშიფრული მასალები:

ა) ეხება უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ მოვლენას, რომელიც იდენტიფიცირებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემის კონტექსტში, შეზღუდულია ჩანაწერის დეიდენტიფიცირებული ნაწილებით და ექვემდებარება ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებულ დაცვის ზომებს;

ბ) მოთხოვნილია სისხლის სამართლის პროცესში გამოსაყენებლად, რომელიც არ არის დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის გამოძიებასთან, და ექვემდებარება ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებულ დაცვის ზომებს; ან

გ) გამოიყენება ფრენის ჩამწერი სისტემების ინსპექტირებისათვის, როგორც ეს გათვალისწინებულია ამ წესის მე-8 დანართში.

შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების მონაცემებისა და ინფორმაციის, აგრეთვე შესაბამისი წყაროების დაცვის შესახებ დებულებები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში.

6. 2028 წლის 22 ნოემბრამდე დაუშვებელია FDR-ის, ADRS-ის, აგრეთვე B კლასისა და C კლასის AIR-ისა და AIRS-ის ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების გამოყენება სხვა მიზნებისთვის, რომლებიც დაკავშირებული არ არის „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის“ შესაბამისად საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევასთან, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ჩანაწერები ან გაშიფრული მასალები ექვემდებარება ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებულ დაცვას და:

ა) ექსპლუატანტის მიერ გამოიყენება ვარგისობის ან ტექნიკური მომსახურების მიზნებისთვის;

ბ) ექსპლუატანტის მიერ გამოიყენება ამ წესით მოთხოვნილი ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამის განხორციელებისას;

გ) მოთხოვნილია ისეთი შემთხვევების განხილვისათვის, რომლებიც არ მიეკუთვნება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას;

დ) დეიდენტიფიცირებულია; ან

ე) მოწოდებულია უსაფრთხოების პროცედურების დაცვით.

შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების მონაცემების, უსაფრთხოების ინფორმაციისა და შესაბამისი წყაროების დაცვის შესახებ დებულებები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის 19 დანართის მე-3 დამატებაში.

7. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში შექმნას ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის სისტემა, რომელიც განკუთვნილია ექსპლუატანტის პერსონალისათვის სახელმძღვანელოდ.

შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტთა სისტემის შესახებ მოთხოვნები მოცემულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანების მე-15 დანართში.

8. ექსპლუატანტი ვალდებულია ჩამოაყალიბოს ხარისხის მართვის სისტემა, რომელიც უნდა უზრუნველყოფდეს საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების საქმიანობის ადეკვატურობასა და შესაბამისობას სათანადო სტანდარტებთან და საექსპლუატაციო პროცედურებთან.

9. ექსპლუატანტის ხარისხის მართვის სისტემა უნდა აკმაყოფილებდეს „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანების 22-ე დანართში მოცემულ მოთხოვნებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 6[1]. [ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების დაცვა

1. დაუშვებელია CVR-ების, CARS-ების, A კლასის AIR-ების და A კლასის AIRS-ების ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ჩანაწერები ან გაშიფრული მასალები:

ა) გამოიყენება „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლების წესის“ შესაბამისად ჩატარებული საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევისთვის;

ბ) გამოიყენება უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ მოვლენის შეფასებისთვის, რომელიც იდენტიფიცირებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემის კონტექსტში; ამ შემთხვევაში შეზღუდულია ჩანაწერის დეიდენტიფიცირებული ნაწილებით და ექვემდებარება ჩიკაგოს მე-19 დანართით გათვალისწინებულ დაცვის ზომებს;

გ) მოთხოვნილია სისხლის სამართლის პროცესში გამოსაყენებლად, რომელიც ხორციელდება „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლების წესის“ შესაბამისად, ამ შემთხვევაში გამოყენება შემოიფარგლება შესაბამისი ნაწილებით, რომლებიც მოწოდებულია ოფიციალური დაცვის გარანტიების პირობებში; ან

დ) გამოიყენება ფრენის ჩამწერი სისტემების ინსპექტირებისათვის, როგორც ეს გათვალისწინებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის მე-4 დამატებით.

შენიშვნა:1.*როდესაც მიმდინარეობს მოკვლევა „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლების წესის‘ შესაბამისად, საავიაციო შემთხვევისა და მოკვლევის, მათ შორის, CVR-ის, CARS-ის, Class A AIR-ისა და Class A AIRS-ის ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების დაცვის საკითხი განისაზღვრება აღნიშული წესის მოთხოვნების მიხედვით. უსაფრთხოების მონაცემების და უსაფრთხოების ინფორმაციის დაცვის დებულებები, რომლებიც გროვდება უსაფრთხოების შენარჩუნების ან გაუმჯობესების მიზნით, აგრეთვე მათთან დაკავშირებული წყაროების დაცვის წესები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით.*

2. *ოფიციალური გარანტიები მოიცავს სამართლებრივ შეზღუდვებს, როგორიცაა: დამცავი სასამართლო ბრძანებები, დახურული სამართალწარმოება, კონფიდენციალური დახურული განხილვა და მონაცემთა დეიდენტიფიცირება უსაფრთხოების შესახებ ინფორმაციის გამოყენების ან გამჟღავნების მიზნით სისხლის სამართლის წარმოების პროცესში.*

2. დაუშვებელია FDR-ის, ADRS-ის, აგრეთვე B და C კლასის AIR-ისა და AIRS-ის B და C კლასის ჩანაწერების ან გაშიფრული მასალების გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ჩანაწერები ან გაშიფრული მასალები:

ა) გამოიყენება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევისთვის, რომელიც ტარდება „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლების წესის“ შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატანტის მიერ გამოიყენება საფრნად ვარგისობის უზრუნველყოფის ან ტექნიკური მომსახურების მიზნებისთვის;

გ) ექსპლუატანტის მიერ გამოიყენება ამ წესით მოთხოვნილი ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამის განხორციელებისას; ან

დ) მოთხოვნილია ისეთი შემთხვევების განხილვისთვის, რომლებიც არ მიეკუთვნება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას.

შენიშვნა: *ფრენის უსაფრთხოების მონაცემებისა და უსაფრთხოების ინფორმაციის დაცვის შესახებ დებულებები, რომლებიც გროვდება ფრენის უსაფრთხოების დონის შენარჩუნების ან ამაღლების მიზნით, აგრეთვე შესაბამისი წყაროების დაცვის წესები, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში.****(ამოქმედდეს 2028 წლის 24 ნოემბრიდან)]***

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 7. სახიფათო ტვირთები

ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვისას უზრუნველყოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესების დაცვა.

მუხლი 8. ფსიქოაქტიური საშუალებების გამოყენება

სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის უზრუნველსაყოფად, ექსპლუტანტი ვალდებულია გაატაროს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის N6 ბრძანებით დამტკიცებული ,,საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის ტიპობრივი ინსტრუქციით“ გათვალისწინებული ღონისძიებები.)

შენიშვნა: *დებულებები, რომელიც ეხება ფსიქოაქტიურ საშუალებების გამოყენებას მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის პირველ და მე-2 დანართებში.*

თავი II
ფრენების შესრულება

მუხლი 9. საექსპლუატაციო საშუალებები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენა არ იქნას დაწყებული ვიდრე არ დარწმუნდება, რომ არსებული სახმელეთო და/ან წყალზე გამოსაყენებელი საექსპლუატაციო საშუალებები, რომლებიც უშუალოდ არის საჭირო ამ ფრენის შესრულებისთვის, ვერტმფრენის

უსაფრთხო ექსპლუატაციისა და მგზავრების უსაფრთხოებისათვის, შეესაბამება იმ ექსპლუატაციის პირობებს რომელშიც სრულდება ფრენა და ამ მიზნისთვის ისინი შესაბამისად გამოიყენება.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენისას გამოვლენილი საექსპლუატაციო საშუალებების ნებისმიერი გაუმართაობა დაუყოვნებლივ ეცნობოს მათზე პასუხისმგებელ ორგანოს.

მუხლი 10. ვერტმფრენის ექსპლუატანტის სერტიფიცირება და ზედამხედველობა

1. ვერტმფრენის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი ანიჭებს უფლებას ექსპლუატანტს შეასრულოს ფრენები საექსპლუატაციო დაშვებების შესაბამისად.
შენიშვნა: *სხ-ის ექსპლუტანტის სერტიფიკატის გაცემის მოთხოვნები და ზედამხედველობის პირობები დადგენილია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აგვისტოს №142 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესით“.*

2. ექსპლუატანტმა უნდა შეასრულოს იმ სახელმწიფოს მოთხოვნები, სადაც ასრულებს ფრენებს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

მუხლი 11. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ფშს, რომელიც განკუთვნილია ფრენების წარმოებით დაკავებული პერსონალის მოვალეობების შესრულებისათვის. ფშს, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე. ფშს უნდა შედგეს ქართულ ან ინგლისურ ენაზე, ამასთან, სხ-ის ტიპიდან გამომდინარე, ცალკეული თავები ან მუხლები შეიძლება იყოს სხვადასხვაენოვანი.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ს ეგზემპლარი, ნებისმიერი ცვლილებებით და/ან დამატებებით წარუდგინოს სააგენტოს, განხილვისა და შეთანხმების მიზნით.

შენიშვნა. *ფშს-ს სტრუქტურის და შინაარსის მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების პირველ დანართში.*

მუხლი 12. საექსპლუატაციო ინსტრუქცია

1. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საექსპლუატაციო პერსონალის ყველა წევრი სათანადოდ იყოს ინსტრუქტირებული მათი უფლება-მოვალეობების და პასუხისმგებლობის შესახებ.
2. ფრენის შესრულებისათვის, სიმძლავრის მიწოდებით მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყება ნება დართულია მხოლოდ კვალიფიცირებული პილოტისათვის. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სპეციალური მომზადება და ინსტრუქციები ყველა იმ სხვა პერსონალისათვის, რომლებიც ახორციელებენ სიმძლავრის მიწოდებით მზიდი ხრახნის ბრუნვას სხვა მიზნებისათვის, გარდა ფრენისა.

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და გამოსცეს საექსპლუატაციო ინსტრუქცია და უზრუნველყოს ინფორმირება სიმაღლის აღებისას საჰაერო ხომმალდის საფრენოსნო მახასიათებლებზე ყველა მოქმედი ძრავით, რაც მისცემს საშუალებას ხომალდის მეთაურს განსაზღვროს სიმაღლის აღების გრადიენტი რომელიც შესაძლებელია მიაღწიოს აფრენის ეტაპზე აფრენის პირობების და აფრენის სავარაუდო ტექნიკის გამოყენებით. ეს ინფორმაცია უნდა იქნეს შეტანილი ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში.

მუხლი 13. ავარიული ვითარების იმიტირება ფრენის დროს

სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ავარიული ვითარება ან არასტანდარტული სიტუაცია არ იყოს იმიტირებული, როდესაც სხ-ზე იმყოფება მგზავრი ან განთავსებულია ტვირთი.

მუხლი 14. შემოწმების კითხვარი

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს შემოწმების კითხვარი სტანდარტული, არასტანდარტული და ავარიული სიტუაციებისთვის, აგრეთვე ეკიპაჟის მიერ მათი გამოყენების წესები.

2. შემოწმების კითხვარი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გამოიყენონ ფრენის ყველა ეტაპის დაწყებამდე, განმავლობაში და დამთავრების შემდეგ, აგრეთვე ავარიულ სიტუაციებში, რათა უზრუნველყონ საექსპლუატაციო პროცედურების დაცვა, რომელიც აღწერილია ფშს-ში ან/და სეს-ში ან სხ–ის საფრენად ვარგისობის მოწმობასთან დაკავშირებულ სახელმძღვანელოში.

3. შემოწმების კითხვარის შემუშავების და გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი.

მუხლი 15. ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე

1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს დაადგინოს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა ან სახელმწიფოს მიერ რომელიც პასუხისმგებელია ფრენების უზრუნველყოფაზე, დადგენილია მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები იმ პირობით, რომ ეს სიმაღლეები არ იქნება სახელმწიფოს მიერ დადგენილზე ნაკლები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს სპეციალური ნებართვა.
2. ექსპლუატანტი მიუთითებს მეთოდს, რომლის საშუალებითაც ის აპირებს მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრას იმ მარშრუტებზე, რომლებზეც სახელმწიფოს მიერ, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა ან სახელმწიფოს მიერ რომელიც პასუხისმგებელია ფრენების უზრუნველყოფაზე, არ იყო დადგენილი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები. ეს მეთოდი შეაქვს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში. ამ მეთოდით განსაზღვრული მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები არ უნდა იყოს სახელმწიფოს მიერ დადგენილზე ნაკლები.

შენიშვნა: *ექსპლუატანტს უფლება აქვს ისარგებლოს (აღნიშნული უნდა იყოს ფშს-ში) საერნაოსნო პუბლიკაციების კრებულით, რომელიც გამოქვეყნებულია სააგენტოსთვის მისაღები სპეციალური ორგანოს მიერ (მაგ. Jeppesen).*

3. მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი შეთანხმებული უნდა იყოს სააგენტოსთან

4. სააგენტო ამ მეთოდს ითანხმებს მხოლოდ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე მოქმედი შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინებით:

ა) ვერტმფრენის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის სიზუსტე და საიმედოობა;

ბ) სიმაღლის საზომების მაჩვენებლების უზუსტობა;

გ) რელიეფის მახასიათებლები (მაგ. სიმაღლის მკვეთრი ცვალებადობა);

დ) არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობებში მოხვედრის ალბათობა (ძლიერი ტურბულენტობა და დაღმავალი ჰაერის მასები);

ე) საავრნაოსნო რუკების შესაძლო უზუსტობა;

ვ) საჰაერო სივრცის შეზღუდვები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 16. ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი

1.ექსპლუატანტი ვალდებულია განსაზღვროს ყველა იმ ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი, საიდანაც ფრენას ასრულებს. ექსპლუატანტის მიერ ვერტოდრომისათვის დადგენილი მინიმუმი არ უნდა იყოს ვერტოდრომის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები.
შენიშვნა: *თუ ექსპლუატანტი თავად არ განსაზღვრავს ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ფრენის შესასრულებლად, მანუნდა ისარგებლოს (მიუთითებს ფშს-ში) აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულით (AIP) ან სპეციალიზებული ორგანიზაციის (მაგ: Jeppesen) მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით.*

2. გაუმჯობესებული აღჭურვილობის სხ-ისათვის სააგენტო გასცემს საექსპლუატაციო კრედიტების გამოყენების ნებართვას. თუ საექსპლუატაციო კრედიტები ეხება დაბალი ხილვადობის პირობებში

ფრენებს, სააგენტო გასცემს სპეციალურ ნებართვას. აღნიშნულმა ნებართვამ არ უნდა მოახდინოს გავლენა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურების კლასიფიკაციაზე.

შენიშვნა: *1. საექსპლუატაციო კრედიტები მოიცავს:*

ა) დასაფრენად შესვლის გაგრძელების უფლებას ამ წესის 28-ე მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ პირობებზე უფრო ნაკლებ სიმაღლეზე;

ბ) ხილვადობის მოთხოვნების შემცირებას ან დაკმაყოფილებას;

გ) შემცირებული რაოდენობის მიწისზედა აღჭურვილობას, რომელიც კომპენსირდება საბორტო აღჭურვილობის შესაძლებლობით.

შენიშვნა 2. *საექსპლუატაციო კრედიტებთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა და საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში ასახვის ინსტრუქცია მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).*

3. ინფორმაცია ავტომატური დაფრენის სისტემების, კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობების შესახებ მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365), რომელიც აგრეთვე მოიცავს მონაცემებს RTCA და EUROCAE-ის შესაბამისი დოკუმენტების შესახებ.

4. ავტომატური დაფრენის სისტემა წარმოადგენს, შვეულმფრენის ავტომატურ დასაფრენად შესვლას საბორტო სისტემების გამოყენებით, ტრაექტორიის ავტომატური კონტროლით იმ წერტილამდე, რომლის შემდეგ მფრინავს შეუძლია გადასვლა უსაფრთხო დაფრენაზე ბუნებრივი ხილვადობის და ავტომატური კონტროლის გამოყენების გარეშე.

2^1. საექსპლუატაციო კრედიტების სპეციალური ნებართვის მოსაპოვებლად ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) სხ-ის შესაბამისობა საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებთან;

ბ) რომ ინფორმაცია, რომელიც აუცილებელია საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ ამოცანების ეფექტური შესრულებისთვის, ხელმისაწვდომი იყოს ორივე პილოტისთვის, თუ ფშს ითვალისწინებს ერთზე მეტ ეკიპაჟის წევრს;

გ) შესაბამისი აღჭურვილობის გამოყენებასთან დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოების რისკების შეფასება;

დ) სტანდარტული და არასტანდარტული ვითარებების პროცედურების და MEL-ის შემუშავება;

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის და ფრენის მომზადებაში ჩართული შესაბამისი პერსონალის მომზადების პროგრამის შემუშავება;

ვ) მონაცემთა შეგროვების, შეფასების და ტენდენციების მონიტორინგის სისტემის შემუშავება დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენებისთვის, რომლისთვისაც არსებობს საექსპლუატაციო კრედიტი;

ზ) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების (ტექნიკური მომსახურების და რემონტის) პროგრამასთან და პრაქტიკასთან დაკავშირებული პროცედურების შემუშავება.

შენიშვნა: *1. უსაფრთხოების რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9859.*

2. საექსპლუატაციო კრედიტების ნებართვების მიღების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანებაში და იკაოს Doc-ში 9365.

2^2. საექსპლუატაციო კრედიტის მქონე სხ-ისთვის სააგენტო ადგენს უსაფრთხო ექსპლუატაციის კრიტერიუმებს, თუ ხილვადობის მინიმუმი აღემატება დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის დადგენილ მინიმუმს.

შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).*

3. ექსპლუატანტმა ყოველი კონკრეტული ფრენისთვის უნდა უზრუნველყოს, რომ გამოსაყენებელი ვერტოდრომის ან დასაფრენი მოედნის საექსპლუატაციო მინიმუმების დადგენისას სრულად იყოს გათვალისწინებული:

ა) ვერტმფრენის ტიპი, საფრენოსნო-ტექნიკური და მართვის მახასიათებლები და სეს-ით გათვალისწინებული ნებისმიერი პირობები და შეზღუდვები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა, მათი კვალიფიკაცია და გამოცდილება;

გ) ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლები და დასაფრენად შესვლის მიმართულება;

დ) არსებული ვიზუალური და არავიზუალური სახმელეთო საშუალებების შესაბამისობა და მახასიათებლები;

ე) მიწაზე არსებული ვიზუალური და არავიზუალური დამხმარე საშუალებების ადეკვატურობა და მახასიათებლები;

ვ) წინაღობები დასაფრენად შესვლისა და მეორე წრეზე წასვლის არეში და სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლისას წინაღობების გადაფრენის აბსოლუტური და შეფარდებითი სიმაღლეების უკიდურესი მნიშვნელობა;

ზ) მეტეოროლოგიური პირობების განსაზღვრისა და გადაცემის საშუალებები;

თ) წინაღობები სიმაღლის აღების არეში და სიმაღლის აუცილებელი მარაგი წინაღობების გადაფრენისას;

ი) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში მითითებული პირობები;

კ) ნებისმიერი მინიმუმი, რომელიც შეიძლება გამოქვეყნდეს აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ.

4. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა კლასიფიცირდება საექსპლუატაციო მინიმუმებზე დაყრდნობით, რომლის შემდეგაც დასაფრენად შესვლა უნდა გაგრძელდეს მხოლოდ მყარი ვიზუალური კონტაქტის დამყარების შემთხვევაში:

ა) ტიპი A – დაშვების ან გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე 75 მ (250 ფტ) ან უფრო მაღალი;

ბ) ტიპი B – გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლე 75 მ-ზე (250 ფტ) დაბლა. B ტიპი სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა იყოფა კატეგორიებად შემდეგი წესით:

ბ.ა) CAT I – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე არანაკლებ 60 მ (200 ფტ) და ერთ-ერთი: ხილვადობა არანაკლებ 800 მ, ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 550მ (RVR);

ბ.ბ) CAT II – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე ნაკლები 60 მ-ზე (200 ფტ), მაგრამ არანაკლებ 30 მ (100 ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 300 მ (RVR);

ბ.გ) CAT III – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30 მ-ზე (100 ფტ) ნაკლები, ან გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლის შეზღუდვის გარეშე, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 300 მ-ზე (RVR) ნაკლები ან შეუზღუდავად;

შენიშვნა: *1. თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) სხვადასხვა კატეგორიას მიეკუთვნება, დასაფრენად ზუსტი შესვლა ხელსაწყოების მეშვეობით სრულდება უფრო მკაცრი კატეგორიის შესაბამისად(მაგალითად: დასაფრენად შესვლა DH-მდე CAT III-ით, RVR-ის CAT II-ის დიაპაზონში განიხილება როგორც დასაფრენად შესვლა CAT III-ით ან დასაფრენად შესვლა CAT II-ით DH-მდე, მაგრამ RVR-ის CAT I-ის დიაპაზონში განიხილება, როგორც დასაფრენად შესვლა CAT II-ით). ეს წესი არ გამოიყენება თუ RVR და/ან DH დამტკიცებულია როგორც საექსპლუატაციო კრედიტი.*

2. მყარი ვიზუალური კონტაქტი გულისხმობს, ვიზუალურ კონტაქტს დამხმარე საშუალებებთან, მათ ნაწილთან, ან დასაფრენად შესვლის არეალის იმ სექტორთან, რომელიც მფრინავის მიერ ვიზუალურად აღიქმებოდა შესაბამისი დროის განმავლობაში დადგენილ ტრაექტორიასთან მიმართებაში შვეულმფრენის პოზიციის და პოზიციის ცვლილების შესაფასებლად. დასაფრენად წრიდან შესვლის დროს, მყარი ვიზუალური კონტაქტი გულისხმობს ადზ-ის გარემოს.

3. დასაფრენად შესვლის კლასიფიკაცია, პროცედურები, ადზ-სა და სანავიგაციო სისტემების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (ICAO Doc 9365).

5. სააგენტო გასცემს სპეციალურ ნებართვას დაბალი ხილვადობის პირობებში სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლაზე, რომელიც სრულდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია ინფორმაცია ადზ-ის ხილვადობის სიშორეზე (RVR).

შენიშვნა: *დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9365.*

6. დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენისათვის RVR-ის მინიმალური მნიშვნელობის სპეციალურ ნებართვას გასცემს სააგენტო.

შენიშვნა: *ხილვადობის მნიშვნელობა აფრენისათვის, ძირითადად, განისაზღვრება RVR-ის პარამეტრებით. შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ეკვივალენტური ჰორიზონტალური ხილვადობა.*

6^1. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არსებობს ინფორმაცია RVR-ის შესახებ ან ხილვადობის ზუსტი მონაცემების ან მასზე დაკვირვების შესახებ, ვერტოდრომზე ან დასაფრენ მოედანზე, რომელზეც ხილვადობა 800 მეტრზე ნაკლებია, სფწ-ით დასაფრენად შესვლა აკრძალულია.

შენიშვნა: *ხილვადობის ზუსტი მონაცემების გაზომვის ან მასზე დაკვირვების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია PANS-MET-ის (Doc 10157) A დანართში.*

7. არაზუსტი სახელსაწყო წესით (2D) დასაფრენად შესვლის საექსპლუატაციო მინიმუმი განისაზღვრება დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლის, მინიმალური ხილვადობის პარამეტრებით და არსებობის შემთხვევაში, ღრუბლიანობის გათვალისწინებით.

შენიშვნა: *დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების ტექნიკის (CDFA) გამოყენების სახელძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 8168 (PANS-OPS, ტომი I, მე-2 ნაწილი, მე-5 სექცია).*

8. ზუსტი სახელსაწყო წესით (3D) დასაფრენად შესვლის საექსპლუატაციო მინიმუმი განისაზღვრება გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლის, და ხილვადობის მინიმუმის ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) გათვალისწინებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 11 ივლისის ბრძანება №165 - ვებგვერდი, 15.07.2025წ.

მუხლი 17. საწვავისა და ზეთის მარაგის აღრიცხვა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს საწვავით და ზეთით გამართვის აღრიცხვა, რომელიც სააგენტოს საშუალებას აძლევს დარწმუნდეს, რომ ნებისმიერი ფრენის შესრულებისას ის მოთხოვნები, რომლებიც აღწერილია ამ წესის 25–ე მუხლში დაკმაყოფილებულია.
2. საწვავისა და ზეთით გამართვის აღრიცხვის დოკუმენტაცია ექსპლუატანტმა უნდა შეინახოს არანაკლებ 3 (სამი) თვის განმავლობაში.

მუხლი 18. ეკიპაჟი

1. ექსპლუატანტი ყოველ ფრენაზე ნიშნავს ერთ პილოტს ვერტმფრენის მეთაურის რანგში.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს წესები ყველა ეკიპაჟის წევრისათვის საფრენოსნო დროისა და ლიმიტების, საფრენოსნო მოვალეობის შესრულების ხანგრძლივობის და დასვენების პერიოდის შესახებ.

მუხლი 19. მგზავრები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენის შესრულებამდე განხორციელდეს მგზავრების ინფორმირება უსაფრთხოებისა და ავრიული ვითარებისას გამოსაყენებელი შემდეგი მოწყობილობების განთავსების ადგილების და გამოყენების წესების შესახებ:
ა) მისაბმელი ღვედები;

ბ) ავარიული გასასვლელები;

გ) სამაშველო ჟილეტები, თუ მათი განლაგება განსაზღვრულია სხ-ზე;

დ) ჟანგბადის მოწყობილობა თუ მისი გამოყენება მგზავრების მიერ არის განსაზღვრული;

ე) პირადი გამოყენების სხვა საავარიო–სამაშველო აღჭურვილობა, ავარიულ სიტუაციაში მგზავრების ქმედების სქემების ჩათვლით, განლაგების ადგილსა და გამოყენების წესებზე.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს მგზავრების ინფორმირება ერთობლივი გამოყენების ძირითადი საბორტო საავარიო–სამაშველო აღჭურვილობის განლაგების ადგილსა და მათი გამოყენების წესებზე.

3. ფრენისას ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას, მგზავრებს უტარდებათ ინსტრუქტაჟი ისეთ სასწრაფო ქმედებებზე, რომლებიც მიზანშეწონილი იქნება არსებულ ვითარებაში.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ვერტმფრენზე მყოფი ყველა მგზავრი მიბმული იყოს მისაბმელი ღვედებით სავარძელზე აფრენა–დაფრენისას, აგრეთვე როცა ეს ჩაითვლება სავალდებულოდ ტურბულენტობის ან ნებისმიერი ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 20. წყლის თავზე ფრენა

ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს არახელსაყრელ პირობებში, ამ წესის 49–ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, უნდა იყოს სერტიფიცირებული წყალზე დაფრენისათვის. წყლის ზედაპირის მდგომარეობის მონაცემები შეადგენს წყლის ზედაპირზე დაფრენის ინფორმაციის განუყოფელ შემადგენელ ნაწილს.

მუხლი 21. საფრენად მომზადება

1. ფრენა, ან ფრენების სერია არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ არ იქნება შევსებული გაფრენისწინა მომზადების დოკუმენტაცია და ვერტმფრენის მეთაური არ დარწმუნდება, რომ შემოწმების შედეგები დამაკმაყოფილებელია და რომ:
ა) ვერტმფრენი საფრენად ვარგისია;

ბ) ამ წესების 43-ე მუხლით გათვალისწინებული ვერტმფრენის ხელსაწყოები და აღჭურვილობა საკმარისი რაოდენობითაა დამონტაჟებული ფრენის შესასრულებლად, MEL-ის გათვალისწინებით;

გ) სხ ტექნიკურად შემოწმებულია და მასზე გამოწერილია ტექმომსახურების მოწმობა;

დ) ვერტმფრენის მასა და გაწონასწორება შესაძლებლობას იძლევა მოსალოდნელ პირობებში ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ;

ე) ვერტმფრენის ბორტზე ნებისმიერი ტვირთი სწორად არის განაწილებული და საიმედოდაა დამაგრებული;

ვ) შემოწმებამ აჩვენა, რომ ამ წესის 39-ე მუხლით განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები დაგეგმილი ფრენის დროს იქნება დაცული;

ზ) ფრენის სამუშაო გეგმის შედგენის მოთხოვნები დაცულია;

2. გაფრენისწინა მომზადების შევსებულ ფორმებს ექსპლუატანტი ინახავს არანაკლებ 3 თვის განმავლობაში.

3. ფრენის უსაფრთხოების, რეგულარულობის და ეფექტურობის მიზნით, ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს ეკიპაჟის წევრები და სხვა საექსპლუატაციო პერსონალი წინასაფრენოსნო ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით ყველა იმ აეროდრომზე, რომელზეც იგი ექსპლუატაციას უწევს სხ-ებს.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის და პერსონალისთვის შეიმუშაოს NOTAM-ის მომზადების და გავრცელების პროცედურები, აგრეთვე AIP-ში მოცემული ინფორმაციის მომზადების და გავრცელების პროცედურები.

მუხლი 22. ფრენის სამუშაო გეგმის შედგენა

1. ყოველი დაგეგმილი ფრენისთვის ან ფრენების სერიისათვის უნდა შედგეს ფრენის სამუშაო გეგმა. ფრენის სამუშაო გეგმა მტკიცდება ვერტმფრენის მეთაურის მიერ. გეგმის ერთი ეგზემპლარი გადაეცემა ექსპლუატანტს, ან მის მიერ დანიშნულ წრმომადგენელს, თუ ეს შეუძლებელია, გეგმა შესანახად გადაეცემა გაფრენის ვერტოდრომის უფლებამოსილ ორგანოს, ან რეგისტრირდება გაფრენის პუნქტში.
2. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში უნდა იყოს აღწერილი ფრენის სამუშაო გეგმის შინაარსი და მისი გამოყენების წესი.

მუხლი 23. სათადარიგო ვერტოდრომები

1. აფრენისათვის სათადარიგო ვერტოდრომი შეირჩევა და აღინიშნება ფრენის სამუშაო გეგმაში, თუ მეტეოროლოგიური პირობები გაფრენის ვერტოდრომზე შეესაბამება ამ ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ან მასზე ნაკლებია.
2. სათადარიგო ვერტოდრომი შეირჩევა იმ პირობით, რომ მისი გამოყენების სავარაუდო დროისათვის მეტეოროლოგიური პირობები შეესაბამება ამ ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს ან მასზე მეტია.

3. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომი უნდა შეირჩეს შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) სახელსაწყო წესებით შესრულებული ფრენისას, შეირჩევა ერთი სათადარიგო ვერტოდრომი მაინც და აღინიშნება ფრენის სამუშაო გეგმაში და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ფრენის გეგმაში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა.ა) ფრენის ხანგრძლივობა და მეტეოროლოგიური პირობები იძლევა იმის საფუძველს, რომ დანიშნულების ვერტოდრომზე მიფრენის სავარაუდო დროისათვის და ამ დროიდან 1 საათით ადრე და 1 საათის შემდეგ დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შესაძლებელია განხორციელდეს ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

ა.ბ) დაფრენის ვერტოდრომი არის იზოლირებულ რაიონში და არ არსებობს გამოსადეგი სათადარიგო ვერტოდრომი. ამ შემთხვევაში უნდა განისაზღვროს დაბრუნების წერტილი (PNR);

ბ) დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომად უნდა შეირჩეს ის ვერტოდრომი, რომელზეც გამოყენების სავარაუდო დროისათვის ამინდის პროგნოზი იძლევა იმის გარანტიას, რომ დასაფრენად შესვლის პირობები იქნება საექსპლუატაციო მინიმუმების შესაბამისი;

გ) თუ, დანიშნულების ვერტოდრომის პროგნოზირებადი ამინდი დაბალია მის საექსპლუატაციო მინიმუმზე, არჩეული უნდა იყოს ორი სათადარიგო ვერტოდრომი. ერთ-ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე პროგნოზირებადი ამინდი უნდა შეესაბამებოდეს ან მეტი იყოს დანიშნულების ვერტოდრომის მინიმუმზე, ხოლო მეორე სათადარიგო ვერტოდრომის პროგნოზირებადი ამინდი უნდა შეესაბამებოდეს ან მეტი იყოს სათადარიგო ვერტოდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმებზე. ვერტიკალური მხედველობა უნდა აღემატებოდეს ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს 120მ-ით (400ფტ), ხოლო ხილვადობა 1500მ-ით.

4. სააგენტო გასცემს დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომის ოპერატიულად გამოყენების სპეციალურ ნებართვას.

5. საზღვაო ვერტოდრომი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს, როგორც დანიშნულების პუნქტის საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომი, თუ ნაპირზე არსებული დანიშნულების სათადარიგო ვერტოდრომი მიუღწევადია. ამგვარი გადაწყვეტილება მიიღება შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) მხოლოდ დაბრუნების წერტილის გადალახვის (PNR) შემდეგ და თუ სანაპირო სათადარიგო ვერტოდრომი გეოგრაფიულად მიუღწევადია. PNR-ის მიღწევამდე გამოიყენება მხოლოდ სანაპირო დანიშნულების სათადარიგო ვერტოდრომი;

ბ) ოპერატორს ფშს-ში გაწერილი უნდა ჰქონდეს რისკის შეფასების პროცესი, რომელიც ეხება საზღვაო ვერტოდრომის, დანიშნულების პუნქტის საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომად გამოყენებას. ეს შეფასება ოპერატორმა უნდა განახორციელოს ვერტოდრომის არჩევამდე;

გ) ოპერატორს ფშს-ში გაწერილი უნდა ჰქონდეს დანიშნულების პუნქტის საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომზე ფრენისათვის კონკრეტული პროცედურები და შესაბამისი სასწავლო პროგრამები;

დ) ოპერატორმა წინასწარ უნდა გამოიკვლიოს და შეაფასოს გამოსაყენებლად განკუთვნილი დანიშნულების პუნქტის საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომის ვარგისობა და შესაბამის ფორმით ასახოს ფშს-ში, მათ შორის კოორდინატების მითითებით;

ე) ერთი ძრავის გათიშვის შემთხვევაში შვეულმფრენს უნდა ჰქონდეს შესაძლებლობა განახორციელოს დაფრენა დანიშნულების პუნქტის საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომზე;

ვ) MEL უნდა შეიცავდეს ამ ტიპის ფრენისათვის კონკრეტულ დებულებებს.

6. საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომის გამოყენება შესაძლებელია მარტო იმ ვერტმფრენებისათვის, რომლებსაც მიწის ზედაპირის ეფექტის (IGE) პირობებში, ამ ვერტოდრომზე, ერთი გაუმართავი ძრავით (OEI) შეუძლიათ განახორციელონ დაკიდება მომუშავე ძრავის შესაბამის რეჟიმით.

7. თუ საზღვაო ვერტოდრომის ზედაპირი ან არსებული პირობები (განსაკუთრებით ქარის სიჩქარე) მიწის ზედაპირის ეფექტის პირობებში (IGE) ერთი გაუმართავი ძრავით (OEI) ხელს უშლის დაკიდების რეჟიმის განხორციელებას, დასაფრენი მასის გამოსათვლელად გამოყენებული უნდა იქნეს დაკიდების რეჟიმის მახასიათებლები მიწის ზედაპირის ეფექტის ზონის გარეშე (OGE) OEI-ით მუშა ძრავის შესაბამისი რეჟიმით.

8. ვერტმფრენის დასაფრენი მასა გამოთვლილი უნდა იყოს ფშს-ში მოცემული ცხრილების საფუძველზე. დასაფრენი მასის გამოთვლისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ვერტმფრენის კონფიგურაცია, გარემო პირობები და იმ სისტემების ზემოქმედება, რომლებიც უარყოფით გავლენას ახდენს საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე.

9. ვერტმფრენის გამოთვლილი დასაფრენი მასა, ეკიპაჟის, მგზავრების, ხელბარგის, ტვირთის და 30 წუთის ფრენისათვის საწვავის საჭირო ფინალური რეზერვის ჩათვლით არ უნდა აღემატებოდეს დასაფრენ მასას, ერთი გაუმართავი ძრავით (OEI) საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომზე მიფრენის დროს.

10. რისკების შეფასების პროცესში ოპერატორმა უნდა გაითვალისწინოს სულ მცირე შემდეგი:

ა) ფრენის ტიპი და გარემოება;

ბ) ფრენის არეალი, მათ შორის ზღვის მდგომარეობა, გადარჩენის შესაძლებლობა და სამძებრო-სამაშველო საშუალებები;

გ) საზღვაო ვერტოდრომის ხელმისაწვდომობა და შესაბამისობა დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომად გამოყენების მიზნით, მათ შორის ვერტოდრომის ფიზიკური მახასიათებლები, ზომები, კონფიგურაცია, დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმები და ქარის მიმართულების, სიძლიერისა და ტურბულენტობის გავლენა;

დ) გამოსაყენებელი ვერტმფრენ(ებ)ის ტიპ(ებ)ი;

ე) ვერტმფრენის ძრავების, მართვის კრიტიკული სისტემების და კომპონენტების მექანიკური საიმედოობა;

ვ) ტრენინგების და ექსპლუატაციის პროცედურები, მათ შორის ტექნიკური გაუმართაობის შედეგების შემცირება;

ზ) შედეგების შემცირების კონკრეტული ღონისძიებები;

თ) ვერტმფრენის აღჭურვილობა;

ი) სხ-ზე დამატებითი საწვავის აღების შესაძლებლობა;

კ) ამინდის მინიმუმები, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის სიზუსტის და საიმედოობის გათვალისწინებით;

ლ) კავშირის და თვალთვალის საშუალებები.

შენიშვნა: *1. ვერტმფრენის მართვის სისტემის მტყუნების შემთხვევაში დაფრენის მეთოდიკა, რომელიც მითითებულია სეს-ში, შეიძლება არ იძლეოდეს ზოგიერთი საზღვაო ვერტოდრომის სათადარიგო ვერტოდრომად გამოყენების საშუალებას.*

2. ვერტმფრენის მართვის სისტემის მტყუნების შემთხვევაში, შედეგების მინიმალიზების ღონისძიებები შეიძლება მოიცავდეს აღჭურვილობის გაუმჯობესებას, ისეთი როგორიცაა: ვერტმფრენის წყალზე ავარიული დაფრენის სერტიფიცირების სტანდარტი, უსაფრთხოების უზრუნველყოფის აღჭურვილობა და თვალთვალის აღჭურვილობა.

11. სასწავლო პროგრამებში გათვალისწინებული უნდა იყოს ამ წესის 69-ე მუხლის, მე-2 პუნქტის მოთხოვნები, მაგრამ არ უნდა შემოიფარგლებოდეს ისეთი საკითხებით, როგორიცაა: მარშრუტის კლასიფიკაცია, ფრენებისათვის მომზადება, საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომებზე ოპერირების კონცეფცია და მათი გამოყენების კრიტერიუმები. სასწავლო პროგრამა უნდა ეხებოდეს მფრინავებს და სხვა შესაბამისი პერსონალის მომზადებას, (მათ შორის: მეტეოდამკვირვებლებს და საზღვაო ვერტოდრომის სხვა პერსონალს, რომლებიც ჩართული არიან ამ ფრენებში.

12. როდესაც იგეგმება საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომის გამოყენება დამკვირებელმა, რომელიც აკმაყოფილებს დანიშნული მეტეოროლოგიური ორგანოს მოთხოვნებს, დაკვირვებები უნდა განახორციელოს დანიშნულების და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომებზე.

შენიშვნა: *ამ პუნქტის მოთხოვნებს შეიძლება აკმაყოფილებდეს შესაბამისი ავტომატური მეტეოროლოგიური სადგურებიც.*

13. სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომი არ შეიძლება იქნეს გამოყენებული კომერციული დატვირთვის გაზრდის მიზნით.

14. ვერტმფრენის მართვის კრიტიკული სისტემების და კრიტიკული კომპონენტების მექანიკური

საიმედოობის დემონსტრირებისათვის, ოპერატორმა ვერტმფრენი უნდა აღჭურვოს და გამოიყენოს მონიტორინგის სისტემა ამ ტიპის ფრენებისათვის მორგებული კრიტერიუმებით.

15. ამ წესის მე-16 მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად, დანიშნულებისა და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმების დადგენისას, სათანადოდ უნდა იყოს გათვალისწინებული მეტეოროლოგიური ინფორმაციის საიმედოობა და გეოგრაფიული პირობები.

16. ოპერატორმა უნდა განსაზღვროს ღრუბლების ქვედა ზღვარი და ხილვადობის კრიტერიუმები, რომლებიც შეესაბამება საზღვაო ვერტოდრომის შემაღლებას და მდებარეობას.

17. დანიშნულების სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომების გამოსაყენებლად ექსპლუატანტი დარწმუნებული უნდა იყოს, რომ დანიშნულების და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომებიდან 60 საზღვაო მილის მანძილზე, მიფრენის სავარაუდო დროიდან 1 საათით ადრე და 1 საათის შემდეგ პერიოდში, არ იქნება ნისლი და არც არის პროგნოზირებული.

18. სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომი არჩეული უნდა იყოს დანიშნულების ვერტოდრომიდან არა ნაკლებ 30 საზღვაო მილის დაშორებით, რათა შემცირდეს ლოკალიზებული ამინდის მოვლენის ალბათობა, რომელიც ხელს შეუშლის, როგორც დანიშნულების, ასევე სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომზე დაფრენას.

19. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ PNR-ის გადაკვეთამდე განხორციელდეს შემდეგი ქმედებები:

ა) მიღებულია დადასტურება დანიშნულების და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომებამდე ფრენის შესაძლებლობაზე;

ბ) დამყარებულია რადიოკავშირი დანიშნულების და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომებთან (ან მთავარ რადიოსადგურთან);

გ) მიღებულია დადასტურება, რომ დანიშნულების და სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომებზე ამინდი არის დადგენილი მინიმუმის ტოლი ან მასზე მაღალი;

დ) ბოლოს მიღებული მეტეოროლოგიურ პირობები შეესაბამება OEI-ით დაფრენაზე დადგენილ მოთხოვნებს;

ე) სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომზე მიმდინარე და პროგნოზირებადი ინფორმაციის განხილვის შემდეგ, დანიშნულების ან დანიშნულების სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომზე გადაფრენამდე, უპირატესობამინიჭებული სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომის ოპერატორის მიერ, შეძლებისდაგვარად, გარანტირებული იქნება სადგომი;

20. თუ პირობები იძლევა საშუალებას გამოყენებულ იქნეს სახმელეთო სათადარიგო ვერტოდრომი, საზღვაო ვერტოდრომი არ გამოიყენება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

მუხლი 24. მეტეოროლოგიური პირობები

1. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ვიზუალური ფრენის წესებით, არ შეიძლება დაიწყოს მანამდე, სანამ მიმდინარე მეტეოროლოგიური გარემოება ან/და მიმდინარე და პროგნოზირებული ამინდი არ მიუთითებს იმაზე, რომ მარშრუტზე ან მარშრუტის იმ მონაკვეთზე, რომელზეც სხ იფრენს, მეტეოროლოგიური პირობები არ იქნება ვფწ–ით ფრენის შესრულების შესაბამისი.
შენიშვნა: *ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები ვრცელდება მაშინაც, როდესაც გამოიყენება ღამის ხედვის სისტემა (NVIS) ან ვიზუალიზაციის გაუმჯობესების სხვა სისტემები.*

2. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს სფწ-ით, არ უნდა განხორციელდეს მანამ, სანამ არ იქნება ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს, რომ ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე ან, როდესაც სათადარიგო

ვერტოდრომი არ არის საჭირო, დანიშნულების ვერტოდრომზე ან დაფრენის ადგილზე, პირობები მიფრენის სავარაუდო დროისთვის, ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების ტოლი ან მაღალი იქნება.

3. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ცნობილი ან მოსალოდნელი შემოყინვის პირობებში, შეიძლება დაიწყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ სერტიფიცირებულია და აღჭურვილია ასეთ პირობებში საფრენად.

4. ფრენა, რომელიც იგეგმება ან მოსალოდნელია შესრულდეს ცნობილი ან სავარაუდო მიწაზე შემოყინვის პირობებში, იწყება მხოლოდ მას მერე, როდესაც სხ შემოწმდა მასზე ყინულის საფარველის აღმოსაჩენად და მასზე, თუ ეს აუცილებელია, ჩატარებულია შემოყინვის საწინააღმდეგო სამუშაოები. სხ ყინულის ან სხვა ბუნებრივად წარმოქმნილი დაბინძურებული საფარველისგან უნდა გაიწმინდოს, რათა აფრენის წინ იგი იყოს საფრენად ვარგის მდგომარეობაში. ამ საკითხებთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc 9640-ში.

5. თითოეულ სათადარიგო ვერტოდრომზე/დასაფრენ მოედანზე დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის დროს უსაფრთხოების სათანადო დონის დაცვის მიზნით, ექსლუატანტმა უნდა დაადგინოს მიწის ზედაპირიდან ღრუბლებამდე ვერტიკალური სიმაღლის და ხილვადობის შესაბამისი გაზრდილი მნიშვნელობები, არსებულ ვერტოდრომზე/დასაფრენ მოედანზე საექსპლუატაციო მინიმუმის დასამატებლად.

შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალა მინიმუმების მნიშვნელობების გაზრდის შესახებ მოცემულია ფრენის დაგეგმვისა და საწვავის მართვის სახელმძღვანელოში (Doc 9976).*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 25. საწვავის და ზეთის მარაგი

1. ვერტმფრენი უნდა იყოს საწვავით და ზეთით საკმარისად გამართული ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის, ფრენის გეგმიდან ნებისმიერი (მეტეო პირობები და სხვა შეფერხება) შესაძლო გადახვევის შემთხვევაში. გარდა ამისა, გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისათვის ვეტმფრენზე უნდა იყოს საწვავის სანავიგაციო მარაგი.
2. ვიზუალური ფრენისას ამ მუხლი პირველი პუნქტის შესაბამისად უნდა იქნეს გათვალსიწინებული:

ა) დაგეგმილ დასაფრენ ვერტოდრომამდე საკმარისი საწვავის მარაგი;

ბ) მაქსიმალური მანძილის დაფარვის სიჩქარეზე 20 წუთიანი ფრენისთვის საკმარისი საწვავის მარაგი;

გ) დამატებითი საწვავის რაოდენობა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს საწვავის გაზრდილი ხარჯი ექსპლუატანტის მიერ ფშს-ში მითითებული ნებისმიერი გაუთვალისწინებელი გარემოების შემთხვევაში.

3. სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენისას საჭიროა:

ა) საწვავის მარაგი, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ვერტოდრომის მოთხოვნილება, დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენისათვის, და:

ა.ა) დალოდების სიჩქარეზე 450 მეტრის(1500 ფუტი) სიმაღლეზე 30 წუთისთვის საკმარისი საწვავი და საწვავი, ხელსაწყოებით დაფრენის განსახორციელებლად;

ა.ბ) დამატებითი საწვავის რაოდენობა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს საწვავის გაზრდილი ხარჯი ექსპლუატანტის მიერ ფშს-ში მითითებული ნებისმიერი გაუთვალისწინებელი გარემოების შემთხვევაში.

ბ) სათადარიგო ვერტოდრომის მოთხოვნილების შემთხვევაში საწვავის მარაგი დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენისათვის, და:

ბ.ა) საწვავი ფრენის გეგმაში მითითებული სათადარიგო ვერტოდრომამდე მისაფრენად.

ბ.ბ) დალოდების სიჩქარეზე 450 მეტრის(1500 ფუტი) სიმაღლეზე 30 წუთისთვის საკმარისი საწვავი პლიუს ხელსაწყოებით დაჯდომის განსახორციელებლად სათადარიგო ვერტოდრომზე

ბ.გ) დამატებითი საწვავის რაოდენობა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს საწვავის გაზრდილი ხარჯი ექსპლუატანტის მიერ ფშს-ში მითითებული ნებისმიერი გაუთვალისწინებელი გარემოების შემთხვევაში.

გ) ამ წესის 23-ე მუხლის მე-2 პუნქტის ა) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული გამოსადეგი სათადარიგო ვერტოდრომის არ არსებობის შემთხვევაში, ბორტზე უნდა იყოს საწვავის საკმარისი მარაგი, რომელიც საშუალებას იძლევა შესრულდეს ფრენა დანიშნულების ვერტოდრომამდე და შემდეგ, განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა გეოგრაფიული და ბუნებრივი პირობებიდან გამომდინარე.

4. ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად გამოსაყენებლად საჭირო საწვავისა და ზეთის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობები;

ბ) საჰაერო მოძრაობის სამსახურიდან გამომდინარე მარშრუტიდან მოსალოდნელი ან გაუთვალისწინებელი გადახრები;

გ) სფწ დროს ერთი სახელსაწყო დაფრენა დანიშნულების ვერტოდრომზე და მეორე წრეზე წასვლა;

დ) მარშუტზე ფრენის დროს ერთი ძრავის მტყუნება;

ე) ნებისმიერი შემთხვევები რამაც შეიძლება გააჭიანუროს ვერტმფრენის დაგეგმილ დროს დაფრენა ან შემთხვევა რამაც შეიძლება გაზარდოს საწვავის და ზეთის ხარჯი.

შენიშვნა. *ფრენის გეგმაში ცვლილების შეტანას, მარშრუტის ცვლილებასთან დაკავშირებით იმ პირობით, რომ იმ წერტილიდან სადაც მიღებული ოყო გადაწყვეტილება მარშრუტის ცვლილებაზე, დაცული იქნება ამ წესის 25–ე მუხლის მოთხოვნები.*

5. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ, საწვავის ხარჯვა შეიძლება გაიზარდოს იმ მიზნებისთვის, რომელიც არ იყო გათვალისწინებული ფრენისწინა დაგეგმვის დროს, საწვავის მარაგი უნდა გაანალიზდეს თავიდან და თუ შესაძლებელია, კორექტირება გაუკეთდეს დაგეგმილ ფრენას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 26. საწვავით გამართვა ვერტმფრენზე მგზავრების ყოფნისას, ან როდესაც ტრიალებს მზიდი ხრახნი

1. აკრძალულია ვერტმფრენის საწვავით გამართვა, მიუხედავად იმისა, ხრახნი ბრუნავს თუ გაჩერებულია, როდესაც:
ა) მიმდინარეობს მგზავრების ჩასხდომა ან გადმოსხდომა, ან

ბ) მიმდინარეობს ჟანგბადის შევსება.

2. ვერტმფრენზე მგზავრების ყოფნის შემთხვევაში, მიუხედავად იმისა, ხრახნი ბრუნავს თუ გაჩერებულია, საწვავით გამართვა ხორციელდება ბორტზე შესაბამისი კვალიფიცირებული პერსონალის თანხლებით, ყველაზე პრაქტიკული, უსაფრთხო და სწრაფი ევაკუაციის დაწყებისა და მართვისათვის, რისთვისაც:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მგზავრები ინფორმირებულები იყვნენ იმ ქმედებების შესახებ, რომელიც უნდა განხორციელდეს საწვავით შევსებისას ინციდენტის მოხდენის

შემთხვევაში;

ბ) საწვავით გამართვის პროცესში დამყარებული უნდა იქნეს მუდმივი ორმხრივი კომუნიკაცია ვერტმფრენის ინტერკომუნიკაციის ან მსგავსი სისტემის მეშვეობით, საწვავით გამართვის პროცედურაზე ზედამხედველ სახმელეთო პერსონალსა და ვერტმფრენზე მყოფ შესაბამისი კვალიფიკაციის პერსონალს შორის;

შენიშვნა: *რადიოკავშირის გამოყენებისას დაცული უნდა იყოს სიფრთხილის ზომები, რადგან თავიდან იქნეს აცილებული გრიგალური დენებისა და ელექტრომაგნიტური ინდუქციის შედეგად წარმოქმნილი ძაბვის საფრთხე.*

გ) ძრავების საავარიო გათიშვის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟი უნდა დარწმუნდეს, რომ ვერტმფრენის გარეთ მყოფი პერსონალი ან/და მგზავრები არიან მზიდი ხრახნის ბრუნვის უსაფრთხო არეალში.

3. ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს პროცედურები და გაწეროს ის გარემოებები, რომლის დროსაც შესრულდება საწვავით შევსების ამ მუხლით გათვალისწინებული პროცედურები.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა, ექსპლუატანტი უნდა დარწმუნდეს, რომ დაცულია შემდეგი უსაფრთხოების ზომები:

ა) საწვავით გამართვის მხარეს ვერტმფრენის შესასვლელი კარები დახურულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ის წარმოადგენს ერთადერთ საევაკუაციო გასასვლელს;

ბ) ხელსაყრელ ამინდში საწვავით გამართვის საპირისპირო მხარეს ვერტმფრენის შესასვლელი კარები უნდა იყოს ღია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სეს-ში განსაზღვრულია სხვა წესი;

გ) შესაბამისი მოცულობის ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებები ისე უნდა იყოს განლაგებული, რომ ხანძრის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ ხელმისაწვდომი იყოს;

დ) თუ დაფიქსირდება საწვავის ორთქლის მოხვედრა ვერტმფრენზე, ან სხვა რაიმე საფრთხის აღმოჩენა საწვავით გამართვის დროს, საწვავით გამართვის პროცესი დაუყოვნებლივ უნდა შეწყდეს;

ე) თავისუფალი უნდა იყოს საავარიო ევაკუაციისთვის განკუთვნილი გასასვლელების გარშემო არე ხმელეთზე და ბორტზე;

ვ) უსაფრთხოების ღვედები უნდა იყოს გახსნილ მდგომარეობაში დაუყოვნებლივი ევაკუაციის ხელშესაწყობად;

ზ) ხრახნის ბრუნვის დროს, ბორტზე მხოლოდ ის მგზავრები უნდა იყვნენ, რომლებიც აგრძელებენ ფრენას.

5. აკრძალულია ვერტმფრენის გამართვა საავიაციო ბენზინით (aviation gasoline) ან სხვა ადვილად აალებადი საწვავით ან ამ ტიპების საწვავის ნარევით, როდესაც ბორტზე იმყოფებიან მგზავრები.

6. ვერტმფრენიდან არ შეიძლება მოხდეს საწვავის ჩამოსხმა, როდესაც:

ა) მგზავრები არიან ბორტზე;

ბ) მიმდინარეობს მგზავრების ჩასხდომა ან გადმოსხდომა;

გ) მიმდინარეობს ჟანგბადით გამართვა.

შენიშვნა: *1. საწვავით გამართვის პირობები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველ ტომში, აგრეთვე საწვავით გამართვის უსაფრთხო პრაქტიკის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროპორტების მომსახურების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9137), პირველ და მე-8 ნაწილებში.*

2. დამატებითი სიფრთხილის ზომები მოითხოვება, როდესაც საწვავით გამართვა მიმდინარეობს

საავიაციო ნავთისგან განსხვავებული საწვავით, ან საწვავით გამართვის შედეგად მიიღება საავიაციო ნავთისა და საავიაციო ტურბინული საწვავის ნარევი, ან გამოიყენება გამართვის გახსნილი მეთოდი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 27. ჟანგბადის მარაგი

1. თუ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტურ სიმაღლე არის ისეთი, რომელზეც ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა-ზე დაბალ ზღვარს, ფრენა უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ბორტზე არის საკმარისი:
ა) ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და მგზავრების 10%-სთვის იმ 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევამ უნდა შეადგინოს 700-დან 620 ჰპა-მდე.

ბ) ეკიპაჟის წევრისთვის და მგზავრებისთვის ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევა იქნება 620 ჰპა–ზე დაბალი.

2. თუ დაგეგმილი ფრენა უნდა შესრულდეს ჰერმეტული ვერტმფრენით, დაიწყება ხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ბორტზე ფრენის პირობებიდან გამომდინარე არის საკმარისი ეკიპაჟის ყველა წევრის და მგზავრებისთვის ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში ნებისმიერი დროის განმავლობაში, თუ ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა–ზე დაბალ ზღვარს.

3.თუ სხ ასრულებს ფრენას ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა–ზე დაბალი ან მაღალია და სხ–ს არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაეშვას 4 წუთის განმავლობაში ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა შეადგენს 620 ჰპა–ს, სამგზავრო სალონში მყოფი პირებისათვის განსაზღვრული უნდა იყოს ჟანგბადის არანაკლებ 10 წუთიანი მარაგი.

4. ამ მუხლში გამოყენებულ აბსოლუტური სიმაღლეები სტანდარტულ ატმოსფეროში შეესაბამება მიახლოებით აბსოლუტური წნევის შემდეგ მნიშვნელობებს:

ა) 700 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 3 000 ფტ - 10 000 მ;

ბ) 620 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 4 000 ფტ - 13 000 მ;

გ) 376 ჰპა აბსოლუტური წნევა - 7 600 ფტ - 25 000 მ.

მუხლი 28. ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები

1. ფრენა დანიშნულების ვერტოდრომამდე გრძელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უკანასკნელი ინფორმაციით დაფრენის დროისთვის ამ ვერტოდრომზე ან სათადარიგო ერთ ვერტოდრომზე მაინც დაფრენა განხორციელდება ამ წესის მე–16 მუხლით დადგენილ საექსპლუატაციო მინიმუმების დაცვით.
2. დასაფრენად ზუსტი შესვლისას გარე მარკერით აღნიშნული საკონტროლო წერტილიდან სახელსაწყო ფრენის წესებით ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის თავზე 300მ-ის (1000ფ) ქვევით დასაფრენად შესვლა არ გრძელდება თუ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო ადზ–ზე ხილვადობის მანძილის (RVR) მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია.

3. თუ დასაფრენად ზუსტი შესვლისას გარე მარკერით აღნიშნული საკონტროლო წერტილის ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის თავზე 300მ-ის (1000ფ) ქვევით დაშვების შემდეგ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო RVR-ის მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები ხდება, დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე (DA/H ან MDA/H). ნებისმიერ შემთხვევაში ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლა წყდება იმ წერტილიდან, საიდანაც ამ ვერტოდრომისთვის დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმების შეზღუდვების დაცვა უზრუნველყოფილი არ არის.

მუხლი 29. მეტეოროლოგიური დაკვირვება

ფრენის დროს ვერტმფრენის მეთაურმა მეტეოროლოგიური დაკვირვება, აგრეთვე მათი რეგისტრაცია და მოხსენების გადაცემა უნდა განახორციელოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის, PANS-ATM-ის (Doc 4444), PANS-MET-ის (Doc 10157) და შესაბამისი დამატებითი რეგიონალური წესების (Doc7030)

შესაბამისად.

მუხლი 30. შემხვედრი სახიფათო პირობები ფრენისას

ფრენისას შემხვედრ სახიფათო პირობების შესახებ, გარდა მეტეოპირობებისა, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს კავშირზე მყოფ მეთვალყურეს, ან დისპეტჩერს. ამგვარ შეტყობინებაში დეტალურად უნდა იყოს გადმოცემული ყველა წვრილმანი რათა უნზრუნველყოფილი იყოს სხვა ვერტმფრენების უსაფრთხოება.

მუხლი 31. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სამუშაო ადგილი

1. აფრენა და დაფრენის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებულნი არიან შეასრულონ თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, უნდა იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე.

2. მარშრუტზე ფრენისას, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომლებიც ვალდებულნი არიან შეასრულონ თავიანთი მოვალეობები პილოტების კაბინაში, იმყოფებიან თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, გარდა იმ პერიოდისა, როდესაც აუცილებელია კაბინის დატოვება ვერტმფრენის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ მათი მოვალეობის შესასრულებლად ან ბუნებრივი მოთხოვნილობების დასაკმაყოფილებლად.

3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი თავის სამუშაო ადგილებზე ყოფნისას უნდა იყვნენ დაბმულნი წელის დასაბმელი ქამრებით.

4. საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი რომელიც იკავებს პილოტის სავარძელს აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებს დასაბმელ სისტემას. ეკიპაჟის სხვა წევრები აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებენ დასაბმელ სისტემას, თუ მხრების დასაბმელი ქამრები არ უშლით მათ თავისი მოვალეობის შესრულებაში და თუ უშლით, მხრების დასაბმელი ქამრები შესაძლებელია მოხსნილი იყოს მაგრამ წელის დასაბმელი ქამრები უნდა იყოს შეკრული.

შენიშვნა: *დასაბმელი სისტემა შედგება წელისა და მხრების დასაბმელი ქამრებისაგან, რომლის გამოყენება შეიძლება ცალ–ცალკე.*

მუხლი 32. ჟანგბადით სარგებლობა

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი ფრენისას სხ–ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველყოფისთვის თავისი მოვალეობების შესრულებისას, როდესაც წარმოიქმნება ისეთი გარემოება, რომლისთვისაც საჭიროა ჟანგბადის დამატებითი მარაგი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს თვითმფრინავზე საკმარისი ჟანგბადის მარაგით.

მუხლი 33. ჰერმეტიზირებული კაბინებიანი ვერტმფრენის ბორტგამყოლებისა და მგზავრების დაცვა ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში

ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს ზომები ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში ავარიული დაშვებისას ბორტგამყოლების გონების დაკარგვის თავიდან ასაცილებლად. აგრეთვე აღჭურვოს სხ დაცვის ისეთი საშუალებებით, რომლებიც საშუალებას მისცემს ბორტგამყოლებს აღმოუჩინონ პირველი დახმარება მგზავრებს ავარიული დაშვების შემდეგ ჰორიზონტალური ფრენისას. მგზავრების დაცვა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი მოწყობილობებით ან საექსპლუატაციო წესებით, რომლებიც ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში საშუალებას მისცემს მათ თავიდან აიცილონ ჰიპოქსიის სიცოცხლისთვის საშიში ზემოქმედება.

შენიშვნა: *გათვალისწინებული უნდა იყოს ის გარემოება, რომ ბორტგამყოლებმა ავარიული დაშვებისას შესაძლებელია ყველა შემთხვევაში ვერ აღმოუჩინონ საჭირო დახმარება მგზავრებს ჰერმეტულობის დარღვევისას.*

მუხლი 34. სახელსაწყო წესით ფრენის სქემები

1. ყველა აღჭურვილი ადზ–ს და ვერტოდრომისთვის, რომლებიც გამოიყენება სახელსაწყო წესით ფრენების შესასრულებლად, სააგენტო ამტკიცებს და აქვეყნებს ერთს ან რამდენიმე სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის სქემებს, რომლებიც შედგენილია სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიცირების შესაბამისად.

2. ყველა სხ, რომლებიც ასრულებენ ფრენებს სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად, ვალდებულნი არიან დაიცვან იმ სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული სქემები სადაც განლაგებულია ვერტოდრომი.

შენიშვნა: *1. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიცირება მოცემულია განმარტებებში.*

2.სახელსაწყო წესებით ფრენასთან დაკავშირებული პერსონალისთვის რეკომენდირებული საექსპლუატაციო წესები აღწერილია PANS–OPS (იკაოს DOC 8168)-ის 1 ტომში.

3. სპეციალისტებისთვის განკუთვნილი სახელსაწყო წესით ფრენის სქემების შედგენის კრიტერიუმები აღწერილია PANS_OPS (იკაოს DOC 8168)-ის მე–2 ტომში.

მუხლი 35. საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები

ექსპლუატანტმა უნდა მიიღოს ყველა ზომები იმისთვის, რომ აფრენის და დაფრენის პროცედურებში გათვალისწინებული იყოს ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები.

მუხლი 35[1]. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას

1. ფრენის დროს საწვავის შემოწმებისა და მართვის პროცესის უზრუნველსაყოფად, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს პოლიტიკა და დანერგოს პროცედურები ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ხომალდის მეთაურმა მონიტორინგი უნდა გაუწიოს ბორტზე დარჩენილ გამოყენებად საწვავის მარაგს და დარწმუნდეს, რომ საწვავის რაოდენობა ფრენის უსაფრთხო დასრულებისათვის საკმარისია და გათვალისწინებულია წინასწარ დაგეგმილი საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგიც.

3. მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს სმმ-ის სამსახურს შეტყობინებას MINIMUM FUEL, როდესაც მან უნდა შეასრულოს დაფრენა კონკრეტულ აეროდრომზე და თვლის, რომ ამ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით.

შენიშვნა: *1. დეკლარირება „Minimum Fuel“ საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს აწვდის ინფორმაციას, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა ერთ კონკრეტულ დასაფრენ მოედნამდე და წინასწარ განსაზღვრული ნებისმიერი უსაფრთხო დასაფრენი მოედანი მიუწვდომელია. ნებისმიერმა ცვლილებამ დაფრენის ნებართვასა ან სხვა საჰაერო მოძრაობის შეყოვნების გამო, შეიძლება გამოიწვიოს დაგეგმილ საბოლოო სარეზერვო მარაგზე ნაკლები საწვავით დაფრენა. ეს არ არის საავარიო სიტუაცია, მაგრამ მიუთითებს იმაზე, რომ შესაძლოა გადაიზარდოს საავარიო სიტუაციაში ნებისმიერი დამატებითი დაგვიანების შემთხვევაში.*

2. წინასწარ განსაზღვრულ ნებისმიერ უსაფრთხო დასაფრენ მოედნად იგულისხმება დაგეგმილი დაფრენის მოედნისგან განსხვავებული მოედანი, რომელზეც შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა არსებული საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგის მოხმარებით.

4. საწვავის მარაგით გამოწვეული ავარიული სიტუაციის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს შეტყობინებას – MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL, როდესაც საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

შენიშვნა: *1. დაგეგმილი საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგი არის გამოთვლილი მნიშვნელობა და წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა ნებისმიერ დასაფრენ მოედნამდე დაფრენისთვის. დეკლარირება: “Mayday Mayday Mayday Fuel”, ატყობინებს საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს ინფორმაციას, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა ერთ კონკრეტულ დასაფრენ მოედნამდე და საბოლოო სარეზერვო საწვავის მარაგი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დასაფრენად.*

2. ხომალდის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ უახლოეს უსაფრთხო მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება ნაკლები, ვიდრე გათვლილი საბოლოო სარეზერვო მარაგი, ფრენის არეალის მეტეოპირობებისა და ფრენასთან დაკავშირებული სხვა გარემოებების გათვალისწინებით.

3. სიტყვები – „Mayday Fuel“ აღნიშნავენ იმ არასტანდარტულ მდგომარეობებს, რომლებიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 5.3.2.1.1 პუნქტის „b“ქვეპუნქტში.

მუხლი 36. ვერტმფრენის მეთაურის ვალდებულებები

1. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, მგზავრების და ტვირთის უსაფრთხოებაზე ვერტმფრენის ძრავ(ებ)ის გაშვების მომენტიდან მის გაჩერებამდე ფრენის დამთავრებისას და ძრავ(ებ)ის და ლოპოტების გაჩერებამდე. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია აგრეთვე ვერტმფრენის მართვაზე და უსაფრთხოებაზე.
2. ვერტმფრენის მეთაურმა ყველა ზომა უნდა მიიღოს, რათა დეტალურად შესრულდეს ამ წესის მე–14 მუხლით გათვალისწინებული შემოწმების კითხვარები.

3. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია იმაზე, რომ კავშირის ყველაზე ხელსაყრელი საშუალებით შეატყობინოს უახლოეს უფლებამოსილ ორგანოს ვერტმფრენზე მომხდარი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ რამაც გამოიწვია ნებისმიერი პირის სერიოზული სხეულის დაზიანება ან სიკვდილი ან ვერტმფრენზე და ქონებაზე მიყენებულ მნიშვნელოვან ზიანზე.

შენიშვნა. განმარტება ტერმინისა - სხეულის სერიოზული დაზიანება მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართში.

4. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის დამთავრების შემდეგ შეატყობინოს ექსპლუატანტს ვერტმფრენზე გამოვლენილი ან სავარაუდო გაუმართაობის შესახებ.

5. ვერტმფრენის მეთაური პასუხს აგებს საბორტო ჟურნალის წარმოებაზე ან გენერალური დეკლარაციის შევსებაზე.

მუხლი 37. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეტჩერის მოვალეობები

1. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეჩერი, როდესაც ახორციელებს ფრენების კონტროლსა და დაკვირვებას, ასრულებს შემდეგ მოვალეობებს:
ა) დახმარებას უწევს ვერტმფრენის მეთაურს გაფრენისწინა მომზადებაში და უზრუნველყოფს შესაბამისი ინფორმაციით;

ბ) დახმარებას უწევს ვერტმფრენის მეთაურს ოპერატიული სამუშაო გეგმის და ფრენის წარდგენლი გეგმის მომზადებაში;

გ) საჭიროების შემთხვევაში ეხმარება ვერტმფრენის მეთაურს წინასწარი ფრენის გეგმის მომზადებაში და წარუდგენს მას სმმ-ს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს;

დ) საჭიროების შემთხვევაში ხელს აწერს და წარუდგენს სმმ-ს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს;

ე) შესაბამისი საშუალებების დახმარებით, ფრენისას უზრუნველყოფს ვერტმფრენის მეთაურს ინფორმაციით, რომელიც შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებისთვის.

შენიშვნა: *FF-ICE სერვისების გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა, წინასწარი ფრენის გეგმის ჩათვლით, მოცემულია იკაოს Doc-ში 9965.*

2. ავარიულ სიტუაციაში ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი:

ა) ინიცირებას უწევს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებული პროცედურების შესრულებას, ამასთანავე თავს არიდებს ისეთი ქმედებების გატარებას, რომელიც ეწინააღმდეგება საჰაერო მოძრაობის მართვის პროცედურებს;

ბ) გადასცემს ვერტმფრენის მეთაურს ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას, რომელიც შესაძლოა აუცილებელი იყოს ფრენის უსაფრთხო შესრულებისთვის, აგრეთვე ფრენის გეგმის შეცვლასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ ინფორმაციას, რომლის საჭიროება შესაძლოა წარმოიქმნას ამ

ფრენის შესრულების დროს.

შენიშვნა: *მნიშვნელოვანია, რომ ავარიულ ვითარებაში სხ–ის მეთაურმა ანალოგიური ინფორმაცია გადასცეს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 11 ივლისის ბრძანება №165 - ვებგვერდი, 15.07.2025წ.

მუხლი 38. ხელბარგი

ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს გადასაზიდი ბარგის ვერტმფრენის ბორტზე,სამგზავრო სალონში სათანადოდ და საიმედოდ განთავსება.

მუხლი 38[1]. დაღლილობის მართვა

1. დაღლილობის მართვის მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს წესები და პროცედურები, რომელიც დაფუძნებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ დადგენილ რეგულაციებზე საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის შეზღუდვების, აგრეთვე ფრენისწინა დასვენების დროის მოთხოვნების შესახებ.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაიცვას ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნები და დაღლილობასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რისკების სამართავად დანერგოს საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის შეზღუდვები, აგრეთვე დასვენების დროის მოთხოვნები, რომლებიც დადგენილია სააგენტოს მიერ;

შენიშვნა: *დაღლილობის კონტროლთან დაკავშირებული ნორმატიული წესების დაცვა ექსპლუატანტს არ ათავისუფლებს საკუთარი რისკების ფაქტორების (დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკების ფაქტორების ჩათვლით) მართვის ვალდებულებისაგან, ექსპლუატანტთან არსებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) გამოყენებით ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.*

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და სასამსახურო დროის, აგრეთვე დასვენების დროის ჩანაწერების შენარჩუნება ეკიპაჟის წევრებისთვის სააგენტოს მიერ დადგენილი ვადით.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს დაღლილობის მართვაში ჩართული პერსონალის სწავლება მათი პასუხისმგებლობისა და დაღლილობის მართვის პრინციპების შესახებ.

შენიშვნა: *დაღლილობის მართვის რეგულაციების დაფუძნებისა და დანერგვის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია დაღლილობის მართვის ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 21 ოქტომბრის ბრძანება №234 - ვებგვერდი, 27.10.2026წ.

თავი III
საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

მუხლი 39. ვერტმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

1. ვერტმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ თავით დადგენილი საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების სტანდარტების შესაბამისად.

შენიშვნა: *საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ნორმები ასახავს ფრენის სხვადასხვა ეტაპებს და საექსპლუატაციო პირობებს. საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების ნორმების დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 10110.*

2. თუ ფრენის უსაფრთხო გაგრძელება შეუძლებელია კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, ვერტმფრენების ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ამინდის და განათების ისეთ პირობებში და

სათადარიგო აეროდრომამდე მიმავალი ისეთი მიმართულებით და მარშრუტით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის მიუხედავად, რისკების შეფასების საფუძველზე, სააგენტო უფლებამოსილია დაუშვას უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის მოთხოვნიდან გადახვევა. რისკების შეფასებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს სულ მცირე:

ა) ექსპლუატაციის ტიპი და პირობები;

ბ) ტერიტორია/რელიეფი, სადაც ხორციელდება ფრენა;

გ) კრიტიკული ძრავის მტყუნების ალბათობა და ხანგრძლივობა;

დ) ძრავის (ძრავების) მონიტორინგის და საიმედოობის უზრუნველყოფის პროცედურები და სისტემები;

ე) პერსონალის მომზადება და საექსპლუატაციო პროცედურები, რომლებიც მიმართულია კრიტიკული ძრავის მტყუნების შედეგების შემსუბუქებაზე;

ვ) ვერტმფრენის აღჭურვილობა.

შენიშვნა: *რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc -ში 10110.*

4. თუ სააგენტოს მიერ ნებადართულია III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენების ფრენა სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში, ფრენები უნდა განხორციელდეს ამ წესის 42-ე მუხლის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

მუხლი 40. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მე-IV ნაწილის მოთხოვნების შესაბამისად სერტიფიცირებული ვერტმფრენების საფრენოსნო–ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

1. სტანდარტები და მოთხოვნები რომლებიც მითითებულია ამ მუხლში გამოიყენება ვერტმფრენებისთვის, რომლებიც სერტიფიცირებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის ნაწილი IV-ის მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს უსაფრთხოების ისეთი ზომები, რომლებიც უზრუნველყოფენ, ამ მუხლით გათვალისწინებული უსაფრთხოების საერთო დონის შენარჩუნებას ექსპლუატაციის ყველა მოსალოდნელ პირობებში.

3. ფრენის დაწყება შეიძლება მხოლოდ მაშინ, როდესაც სეს-ში გაწერილი ვერტმფრენის სტმ-ის მონაცემები ან (აუცილებლობის შემთხვევაში) დამატებითი სხვა მონაცემები მიუთითებენ, რომ დაგეგმილ ფრენისას ამ მუხლის მე-4 - მე-8 პუნქტების მოთხოვნები იქნება შესრულებული.

4. ამ მუხლში მითითებული სტანდარტების გამოყენებისას მხედველობაში უნდა იყოს მიღებული ყველა ის ფაქტორი (როგორიც არის: სხ-ს მასა, საექსპლოტაციო პროცედურები, ვერტოდრომის ბარომეტრული და აბსოლუტური სიმაღლე, გარე ტემპერტურა, ქარი, ვერტოდრომის დაქანება და ზედაპირის მდგომარეობა.), რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ ვერტმფრენის სტმ-ზე. ეს ფაქტორები გაითვალისწინება, როგორც უშუალო საექსპლუტაციო პარამეტრები, ან ირიბად, როგორც დაშვებული შეზღუდვების ფარგლებში, რომლებიც შეიძლება იყოს გათვალისწინებული სხ-ის სტმ-ის დადგენისას ან შეიძლება შედიოდეს იმ საერთო დაზუსტებულ სტმ-ში, რომლის თანახმადაც ექსპლოატაცია ეწევა ვერტმფრენს.

5. აფრენის წინ ვერტმფრენის ასაფრენი მასა არ აღემატება იმ მასას, რომლითაც აღნიშნულიa სტმ-ს ნორმებით, ფრენის განმავლობაში მასის მოსალოდნელი შემცირების და საწვავის მიზანმიმართული დაღვრის გათვალისწინებით.

6. ვერტმფრენის ასაფრენი მასა არავითარ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ ასფრენ

მასას, რომელიც მითითებულია სეს-ში, ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებული ფაქტორების გათვალისწინებით.

7. დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სათადრიგო ვერტოდრომზე წინასწარ გათვლილ დროში დაფრენისას სხ-ის გაანგარიშებული დასაფრენი მასა არავითარ შემთხვევაში არ ენდა აღემატებოდეს სეს-ში მითითებულ მაქსიმალურ დასფრენ მასას, ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მითითებული ფაქტორების გათვალისწინებით.

8. სხ-ის ასაფრენი მასა ან დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სათადარიგო ვერტოდრომზე დაფრენისას დასაფრენი მასა, არ შეიძლება აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ მასას, რომლითაც დემონსტრირებული იყო ვერტმფრენის შესაბამისობა ხმაურის სერტიფიცირების სტანდარტებთან, გარდა იმ დასაფრენი მოედნებისა, რომლებზეც ეს, გამონაკლისის სახით, დაშვებულია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც განლაგებულია ვერტოდრომი და არ ვრცელდება ხმაურზე შეზღუდვები.

9. I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე ან ამ წერტილზე, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს შეწყვიტოს აფრენა და უსაფრთხოდ გაჩერდეს შეწყვეტილი ფრენის არსებული ზონის ფარგლებში, ან თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილზე, ან ამ წერტილის შემდეგ ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გააგრძელოს აფრენა, გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნას.

10. II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება აფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (DPATO) შემდეგ, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს აფრენის გაგრძელება, გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნას. კრიტიკული ძრავის მტყუნებამ გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (DPATO), შეიძლება გამოიწვიოს კონტროლირებადი ავარიული დაფრენა; ამ შემთხვევაში უნდა იყოს გამოყენებული ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა.

11. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ძრავის მტყუნების შემთხვევაში ავარიული დაფრენა უნდა შესრულდეს ამ წესების 39-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად.

12. I და II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას მერშუტზე ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ვერტმფრენმა უნდა გააგრძელოს ფრენა ისეთ ადგილამდე სადაც უზრუნველყოფილი იქნება ამ მუხლის მე-14 პუნქტის პირობები I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის და ამ მუხლის მე-15 პუნქტის პირობები II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის, ისე რომ ფრენის არცერთ ეტაპზე არ მოხდეს უსაფრთხო სიმაღლეზე დაბლა ფრენა.

შენიშვნა: როდესაც მარშუტზე ფრენა ხორციელდება არახელსაყრელი ზედაპირის თავზე და სათადარიგო ვერტოდრომამდე მისაღწევად საჭიროა 2 საათზე მეტი, ასეთ ფრენებზე ნებართვის მიღებისათვის აუცილებელია რისკების შეფასება, რომლებიც დაკავშირებულია მეორე ძრავის მტყუნებასთან.

13. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები: ყველა ძრავის მუშა მდგომარეობაში, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გააგრძელოს ფრენა დაგეგმილ მარშუტზე ან დაგეგმილი მარშუტიდან გადახრისას ფრენის უსაფრთხო სიმაღლეების დაცვით. ძრავის მტყუნება ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე გამოიწვევს ავარიულ დაფრენას, ამ შემთხვევაში უნდა იყოს გამოყენებული ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა.

14. I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები: თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნება აღმოჩენილი იქნება დაფრენაზე გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გადაუფრინოს უსაფრთხო სიმაღლეზე ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც იმყოფება დასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ და განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში, ან განახორციელოს მეორე წრეზე წასვლა და გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც

განლაგებულია ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-9 პუნქტის მოთხოვნებს. იმ შემთხვევაში, როდესაც ძრავის მტყუნება ხდება გადაწყვეტილების მიღების წერტილის შემდეგ ვერტმფრენმა უნდა შეეძლოს დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში.

15. II კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების შემთხვევაში, დასაფრენად შესვლის გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (DPBL) კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს უნდა შეეძლოს გადაუფრინოს უსაფრთხო სიმაღლეზე ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც იმყოფება დასაფრენი ტრაექტორიის გასწვრივ და განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა და გაჩერება არსებულ დაფრენის დისტანციის ფარგლებში, ან განახორციელოს მეორე წრეზე წასვლა და გადაუფრინოს ყველა დაბრკოლებას, რომლებიც განლაგებულია ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ადეკვატურ უსაფრთხო სიმაღლის მარაგით, სანამ არ მიაღწევს პოზიციას რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-12 პუნქტის მოთხოვნებს. ძრავის მტყუნებამ დაფრენაზე შესვლის გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (DPBL) შემდეგ, შეიძლება გამოიწვიოს ავარიული დაფრენა. ამ შემთხვევაში გამოყენებული უნდა იყო ამ წესის 39-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

მუხლი 41. ინფორმაცია დაბრკოლებების შესახებ

აფრენის, სიმაღლის აღების, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პროცედურების შემუშავებისას, ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს დაბრკოლებების შესახებ მის ხელთარსებული ყველა მონაცემები სტმ-ის ნორმების გათვალისწინებით.

შენიშვნა: *გარკვეული დაბრკოლებების შესახებ მონაცემების წარდგენის მეთოდების შესახებ სახელმძღვანელო მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-4 დანართში, მე-15 დანართის მე-5 თავში და PANS-AIM, Doc 10066-ის მე-5 თავის დანართ 2-ში.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 42. დამატებითი მოთხოვნები სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობებში ფრენისას III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენებისთვის, გარდა სპეციალური ვიზუალური ფრენებისა

1. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებისთვის ფრენები სფწ-თი ნებადართულია ისეთი რელიეფის თავზე, რომელიც მისაღებია იმ ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებისთვის, სადაც ხორციელდება ფრენები.

2. იმისათვის რომ სააგენტომ გასცეს ნებართვა III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენების სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობებში ფრენისათვის, აუცილებელია რომ ვერტმფრენი იყოს სერტიფიცირებული სფწ-თი ფრენისთვის და ფრენის უსაფრთხოების დონე შეესაბამებოდეს იკაოს მე-6 და მე-8 დანართის მოთხოვნებს:

ა) ძრავ(ებ)ის საიმედოობა.

ბ) ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, ექსპლუატაციის მეთოდები, ექსპლუატაციის პირობები, საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა.

გ) აღჭურვილობა და დამატებითი მოთხოვნები აღწერილია ამ წესების მე-4 დანართში.

3. ექსპლუატანტები რომლებიც ფრენენ III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენებით სახელსაწყოო მეტეოროლოგიურ პირობებში ვალდებულები არიან იქონიონ ძრავის მონიტორინგის სისტემა, აგრეთვე გამოიყენონ მხოლოდ ძრავის და ვერტმფრენის მწარმოებლის მიერ რეკომენდირებული ხელსაწყოები, სისტემები და აღჭურვილობა. აგრეთვე გამოიყენონ მწარმოებლის მიერ დადგენილი ტექნიკური მომსახურების მოთხოვნები რათა განხორციელდეს ძრავების სრული მონიტორინგი.

4. იმისათვის რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი მექანიკური აგრეგატების მტყუნება, III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები, რომლებიც ფრენას ასრულებენ სახელსაწყოო მეტეოროლოგიურ პირობებში, უნდა იყვნენ აღჭურვილი ტრანსმისიის ვიბრაციის მონიტორინგის სისტემით.

თავი IV
საბორტო ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია

მუხლი 43. ზოგადი დებულებები

1. საფრენად ვარგისობის მოწმობის გასაცემად მინიმალური აუცილებელი სახომალდე აღჭურვილობის გარდა, საჭიროების შემთხვევაში სხ-ის ბორტზე უნდა იყოს ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია ქვემოთ ჩამოთვლილი პუნქტების შესაბამისად, ვერტმფრენის გამოყენების სახეობებიდან და ფრენის პირობებიდან გამომდინარე. ზემოთ ხსენებული ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და მათი დამონტაჟება უნდა იყოს შეთანხმებული/დამტკიცებული ვერტმფრენის რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან.

2. სხ-ზე უნდა იყოს ოფიციალურად დამოწმებული ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასლი და ამ ვერტმფრენის ტიპისათვის განკუთვნილი და დადგენილი საექსპლუატაციო სპეციფიკაციების ეგზემპლარი. იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტის სერტიფიკატი და სპეციფიკაციები არის შედგენილი ეროვნულ ენაზე, სავალდებულოა იყოს ინგლისურენოვანი თარგმანიც.

3. ექსპლუატანტის ფშს-ში შეტანილი უნდა იყოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), დამტკიცებული სააგენტოს მიერ, რომლის საფუძველზეც ხომალდის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას ფრენის დაწყებაზე ან გაგრძელებაზე, ნებისმიერი შუალედური პუნქტიდან, ნებისმიერი აღჭურვილობის, ხელსაწყოების ან სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. თუ ექსპლუატანტის სახელმწიფო და რეგისტრაციის სახელმწიფო განსხვავებულია, მაშინ სააგენტო უნდა დარწმუნდეს, რომ MEL არ ეწინააღმდეგება ვერტმფრენის შესაბამისობას რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ ვარგისობის მოთხოვნებთან.

შენიშვნა: *MEL-თან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალები მოცემულია ამ წესის მე-5 დანართში.*

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საფრენოსნო, ტექნიკური და მომსახურე პერსონალი ფშს-ით, რომელშიც ასახულია იმ სხ-ების ტიპები, რომლებსაც უწევს ექსპლუატაციას. ფშს-ში შეტანილი უნდა იყოს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში ქმედებების პროცედურები, რომელიც დაკავშირებულია საფრენოსნო ექსპლუატაციასთან. სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას სხ-ის სისტემებზე და გამოსაყენებელ "შემოწმების კითხვარზე". ფშს-ის შემუშავებისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი. ფშს ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის ფრენის დროს.

შენიშვნა: *ინფორმაცია ადამიანური ფაქტორის შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 9683.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 43[1]. ვერტმფრენის ექსპლუატაცია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის „83[bis]" მუხლის საფუძველზე

1. თუ ვერტმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის „83[bis]" მუხლის საფუძველზე, სხ-ზე უნდა იყოს რეგისტრაციის და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის დადებული შეთანხმების მოკლე შინაარსის ოფიციალურად დამოწმებული ასლის ელექტრონული ან ბეჭდური ვერსია. თუ შეთანხმება არ არის ინგლისურ ენაზე, მას თან უნდა ერთოდეს თარგმანი ინგლისურ ენაზე.

შენიშვნა: *ჩიკაგოს კონვენციის „83[bis]" მუხლის შესაბამისად, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განაწილების და მხარებს შორის შეთანხმების მოკლე შინაარსის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10059.*

2. ზედამხედველობის განხორციელებისას, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განსაზღვრის მიზნით, ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს უნდა ჰქონდეს წვდომა ჩიკაგოს კონვენციის „83[bis]" მუხლის შესაბამისად გაფორმებული შეთანხმების მოკლე შინაარსთან (მაგ., ბაქანზე შემოწმებისას).

შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალა ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ ჩიკაგოს კონვენციის „83[bis]" მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმების საფუძველზე ექსპლუატირებული ვერტმფრენების ინსპექტირებას, მოცემულია იკაოს Doc-ში 8335.*

3. ვერტმფრენის რეგისტრაციის ან ექსპლუატანტი სახელმწიფოს მიერ ჩიკაგოს კონვენციის „83[bis]"

მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმება და ამ შეთანხმების მოკლე შინაარსი იგზავნება რეგისტრაციისათვის იკაოს საბჭოში.

შენიშვნა: *იკაოს საბჭოში რეგისტრირებულ შეთანხმებასა და შეთანხმების მოკლე შინაარსში უნდა იყო ყველა იმ ვერტმფრენის ჩამონათვალი, რომელსაც ეხება ეს შეთანხმება, ხოლო ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრულ ეგზემპლარებში უნდა იყოს მითითებული მხოლოდ ის კონკრეტული ვერტმფრენი, რომელზეც განთავსებულია ეს ასლი.*

4. ჩიკაგოს კონვენციის „83bis“ მუხლის შესაბამისად გაფორმებული შეთანხმების მოკლე შინაარსში ასახული უნდა იყოს ინფორმაცია კონკრეტულ სხ-ზე ამ წესის მე-9 დანართით დადგენილი ფორმით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 44. ვერტმფრენის ფრენის წესები

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს იმ ხელსაწყოებით, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟს მისცემს შესაძლებლობას აკონტროლოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, შეასრულოს დადგენილი მანევრები და დაიცვას ექსპლუატაციის სავარაუდო პირობებისათვის განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები.
2. ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე განთავსებულ სამედიცინო საშუალებებით და უნდა შეიცავდეს:

ა.ა) პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტს.

ა.ბ) როდესაც ბორტზე გათვალისწინებულია ბორტგამგოლების ყოფნა, ვერტმფრენზე უნდა იყოს უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი, რომელიც გამოყენებული იქნება ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებისას, დაკავშირებული ინფექციურ ან გადამდებ დაავადებებთან.

შენიშვნა. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტის და უნივერსალური უსაფრთხოების კომპლექტის შემადგენლობა მითითებულია ამ წესების მე-3 დანართში.

ბ) მობილური ცეცხლსაქრობებით, რომლებიც გამოყენების შემთხვევაში არ წარმოქმნიან მომწამლავი აირის საშიშ კონცენტრაციას ვერტმფრენში. ცეცხლმაქრობები უნდა განთავსდეს სულ ცოტა ერთი:

ბ.ა) ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ.ბ) ყოველ სამგზავრო სალონში, რომელიც გამოყოფილია საფრენოსნო ეკიპაჟიდან და არაა ხელმისაწვდომი საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის.

შენიშვნა: *ნებისმიერი მობილური ცეცხლმაქრი, რომელიც განთავსებულია კონკრეტულ ვერტმფრენზე საფრენოსნო ვარგისობის შესაბამისად, ითვლება, რომ აკმაყოფილებს ამ მოთხოვნებს.*

ბ.გ) დიფტორქლორბრომმეთანით (Halon 1211 ან CBrCLF2) ან ტოლფასოვანი საქრობი შემადგენლობით გაწყობილი ერთი ცეცხლსაქრობი მაინც, რომელიც ეკიპაჟის კაბინაში ხელმისაწვდომ ადგილზე უნდა განთავსდეს.

გ) შესაკრავი ღვედები:

გ.ა) სავარძელი ან საძილე ადგილი ორი და ორ წელზე მეტი ასაკის ყველა პირისათვის;

გ.ბ) ყველა სავარძლისათვის წელზე შესაკრავი ღვედებით და საძილე ადგილისათვის დამჭერი ღვედით.

გ.გ) მისაბმელი სისტემები საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე. მისაბმელი სისტემა უნდა შეიცავდეს ისეთ მოწყობილობას, რომელიც მკვეთრი დამუხრუჭების შემთხვევაში ავტომატურად

შეაკავებს ეკიპაჟს.

დ) მგზავრების ინფორმაციის და ინსტრუქციების მიწოდების საშუალებებით:

დ.ა) როდის უნდა იყოს შეკრული უსაფთხოების ღვედები;

დ.ბ) თუ ვერტმფრენზე გათვალისწინებულია ჟანგბადის აღჭურვილობა, მისი მოხმარების წესები;

დ.გ) შეზღუდვა თამბაქოს მოწევის თაობაზე;

დ.დ) სამაშველო ჟილეტების ან ანალოგიური სატივტივე საშუალებების განთავსების ადგილები და მოხმარების

წესები, იმ სხ-ბზე სადაც ეს არის გათვალისწინებული;

დ.ე) საავარიო გასასვლელების განთავსების ადგილები და გაღების წესები.

ე) ფრენის დროს შესაცვლელად მისადგომ ადგილას განთავსებული, შესაბამისი სათადარიგო ელექტროდამცავებით.

3. სტაციონარული ცეცხლმაქრი, რომლის აღჭურვილობა დამონტაჟებულია პირსახოცების, ქაღალდების და სხვა ნარჩენებისათვის განკუთვნილ ბუნკერებში და განლაგებულია იმ სხ-ებზე, რომლების ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაცემულია 2011 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ და ნებისმიერი გადასატანი ცეცხლმაქრის შემადგენლობა,რომლებიც გამოიყენება იმ სხ-ბზე, რომლების ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაიცემა 2016 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ:

ა) უნდა შეესაბამებოდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მახასიათებლებს.

ბ) არ შედის ჩამოთვლილ ნივთიერებათა ნუსხაში, რომელიც მოცემულია მონრეალის ოქმში (1987 წ.) დანართი A (ჯგუფი II).

4. ფრენისას ვერტმფრენზე უნდა იყოს:

ა) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო, ან მისი ის ნაწილი, რომელსაც კავშირი აქვს ფრენების შესრულებასთან;

ბ) ვერტმფრენის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც შეიცავენ საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მონაცემებს ან ნებისმიერ სხვა ინფორმაციას, რომელიც საჭიროა ვერტმფრენის ექსპლუატაციისათვის მისი საფრენოსნო ვარგისობის მოწმობის შესაბამისად;

გ) მოქმედი და ადვილად გამოყენებადი რუკები, რომლებიც მოიცავს დაგეგმილ ფრენის მარშრუტებს და იმ ნებისმიერ მარშრუტებს, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იქნეს ძირითადი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 45. სახომალდე საბუთები

1. აკრძალულია სამოქალაქო სხ-ის ფრენა, თუ მასზე არ არის შემდეგი საბუთები:
ა) ფშს, ან მისი შემადგენელი ნაწილები, რომელიც ეხება ფრენების შესრულებას;

ბ) ვერტმფრენის სეს, ან სხვა აუცილებელი საბუთები, რომელიც შეიცავს სტმ-ის მოთხოვნებს და სხვა საექსპლუატაციო ინფორმაციას, რომელიც არ არის ასახული სეს-ში;

გ) ფრენის მარშრუტების რუკები და დიაგრამები, ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახრების გათვალისწინებით;

დ) სხ-ის რეგისტრაციის მოწმობა;

ე) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

ვ) ბორტჟურნალი (საფრენოსნო დავალება);

ზ) სხ-ის რადიოსაშუალებებით სარგებლობის ნებართვა;

თ) მგზავრების სია;

ი) სატვირთო დოკუმენტაცია;

კ) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალი;

ლ) სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ოფიციალურად დამოწმებული ასლი;

მ) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები;

ნ) ხმაურის სერტიფიკატი;

ო) MEL;

პ) შევსებული და რეგისტრირებული ფრენის სამუშაო გეგმა;

ჟ) NOTAM;

რ) ფრენის გეგმის შესაბამისად საჭირო მეტეოინფორმაცია;

ს) დატვირთვისა და გაწონასწორების საბუთები;

ტ) საჰაერო მოვლენების შეტყობინების ფორმების ნიმუშები;

უ) საერთაშორისო რეისზე - საბაჟო დეკლარაცია;

ფ) ავარიული და სამაშველო აღჭურვილობის საკონტროლო ფურცელ(ებ)ი და მისი გამოყენების ინსტრუქცია;

ქ) საკონტროლო ფურცლები, რომლებშიც გაწერილია საავარიო ვითარებების დროს მომსახურე ეკიპაჟის მოქმედებების თანამიმდევრობა, საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის კოორდინირებული მოქმედებების გათვალისწინებით.

2. სხ-ის მეთაური ვალდებულია, საავიაციო ხელისუფლების უფლებამოსილი პირის მოთხოვნისთანავე, შეუფერხებლად წარუდგინოს მას სხ-ზე არსებული ნებისმიერი საბუთი.

მუხლი 46. ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა

1. თუ ფიუზელაჟზე გათვალისწინებულია იმ ადგილების მონიშვნა, სადაც სამაშველო ჯგუფს შეუძლია ფიუზელაჟის მექანიკური გახსნა, მონიშვნა უნდა მოხდეს წითელი ან ყვითელი საღებავით, აუცილებლობის შემთხვევაში შემოხაზვა ხდება თეთრი კანტით კონტრასტისათვის.
2. თუ მანძილი ორ კუთხოვან ნიშანს შორის აღემატება 2მ-ს, დამატებით უნდა იყოს მონიშნული შუალედური ხაზი 9სმ x 3 სმ ზომის, იმის გათვლით, რომ მანძილი არ აღემატებოდეს 2მ-ს.

შენიშვნა. *1.* ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნის წესი მოცემულია ამ წესის

მე-2 დანართში.

2. ამ მუხლში მოცემული *სტანდარტი არ ნიშნავს, რომ ყველა ტიპის სხ-ზე უნდა იყოს გათვალისწინებული ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილები.*

მუხლი 47. საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერები და სხ-ის მონაცემთა რეგისტრაციის სისტემები

1. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 48 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

2. 7000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 30 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

3. 3175 კგ-დან 7000 კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 15 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

4. ტურბინული ძრავის მქონე ვერტმფრენი, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 2250 კგ-ს და აღწევს 3175კგ-ს და რომელზეც განაცხადი ტიპის სერტიფიკატისთვის წარდგენილია 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს:

ა) FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 48 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში;

ბ) C კლასის AIR-ით ან AIRS-ით, რომლებითაც აღირიცხება პილოტის მონიტორზე ასახული სულ მცირე ფრენის ტრაექტორიის და სიჩქარის პარამეტრები ისე, როგორც განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-3 ცხრილით;

გ) ADRS-ით, რომელიც აღრიცხავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-3 ცხრილით გათვალისწინებულ პირველ 7 პარამეტრს.

შენიშვნა: *„ტიპის სერტიფიკატის განაცხადი“ დაკავშირებულია გარკვეული ტიპის ვერტმფრენის პირველადი“ტიპის სერტიფიკატის“ გაცემის თარიღთან, და არა ამ ტიპის ცალკეული ვერსიების ან მოდიფიკაციების სერტიფიცირების თარიღთან.*

5. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც ტიპის სერტიფიკატი პირველად გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 53 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში;

6. სისტემებზე FDR, ADRS, AIR ან AIRS დაუშვებელია გამოყენებული იქნეს მონაცემების ფოლგაზე მექანიკური ჩაწერის, სიხშირული მოდულაციის, ფოტოფირზე ან მაგნიტურ ლენტზე ჩაწერის მეთოდები.

7. ნებისმიერ FDR-ს უნდა შეეძლოს სულ მცირე ბოლო 10 საათის განმავლობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

მუხლი 47[1]. საფრენოსნო ეკიპაჟის ხმის თვითმწერები და ეკიპაჟის კაბინის გარემოს ხმოვანი ჩამწერი

სისტემები

1. ვერტმფრენი, რომლის სერტიფიცირებული ასაფრენი მაქსიმალური მასა აღემატება 7000 კგ-ს აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

2. ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 3175 კგ-ს, აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

3. დაუშვებელია CVR-ისა და CARS-ის გამოყენება, რომლებიც ახორციელებენ ჩანაწერებს მაგნიტურ ლენტზე ან მავთულზე.

4. ვერტმფრენი, რომელიც ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას, უნდა აღიჭურვოს ისეთი CVR-ით, რომელსაც შეეძლება სულ მცირე ბოლო 2 საათის განმალობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

მუხლი 47[2]. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერები

1. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ და რომელიც აღჭურვილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების „5.1.2“ პუნქტში მოცემული კომუნიკაციის საშუალებებით და უნდა აღიჭურვოს CVR-ით, გადაცემული შეტყობინებები, უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამედეგ საბორტო თვითმწერზე.

შენიშვნა: *1. დარტყმამედეგი საბორტო თვითმწერი შედგება ერთი ან რამდენიმე სისტემისაგან:*

- *საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერი (FDR);*
- *საბორტო სამეტყველო თვითმწერი (CVR);*
- *ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო აღმრიცხველი (AIR);*
- *მონაცემების გადაცემის ხაზის აღმრიცხველი (DLR*).

2. მსუბუქი საბორტო აღმრიცხველი შედგება ერთი ან რამდენიმე სისტემისაგან:

– მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა (ADRS);

– ეკიპაჟის კაბინის ბგერითი მდგომარეობის რეგისტრაციის სისტემა (CARS);

– ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო აღმრიცხველი (AIRS);

– მონაცემების გადაცემის ხაზის აღმრიცხველი (DLRS).

3. ვიზუალური მდგომარეობა და მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინფორმაცია შესაძლებელია დარტყმამედეგი საბორტო თვითმწერისათვის აღირიცხოს CVR ან FDR-ით, ხოლო მსუბუქი საბორტო აღმრიცხველისათვის CARS ან ADRS- ით.

2. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველ იანვრამდე და ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას და რომელიც მოდიფიცირებულია 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების „5.1.2.“ პუნქტში მოცემული კომუნიკაციის საშუალებებით, გადაცემული შეტყობინებები უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამედეგ საბორტო თვითმწერზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც გადამცემთა ხაზის აღჭურვილობა შეესაბამება სხ-ის ტიპის კონსტრუქციას ან მოდიფიკაციას, რომელიც პირველად იყო დამტკიცებული 2016 წლის 1 იანვრამდე.

შენიშვნა: 1. *გადამცემი ხაზის მონაცემთა რეგისტრაციის მოთხოვნების მაგალითები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ტომის დამატება F-ის F-3 ცხრილში;*

2. *B კლასის AIR შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მონაცემთა გადამცემი ხაზით გადაცემული და მიღებული შეტყობინებების შესანახად, თუ მათი შენახვა FDR-სა და CVR-ზე არაპრაქტიკული ან*

მატერიალურად გაუმართლებელია;

3. *ტერმინი „სხ-ის მოდიფიკაცია“ გულისხმობს მხოლოდ სხ-ის მონაცემთა გადამცემი ხაზის აღჭურვილობის მოდიფიკაციას (მაგ.: სტრუქტურული ცვლილება, ელექტროგაყვანილობა და სხვა).*

3. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერებს უნდა შეეძლოს სულ მცირე ბოლო 2 საათის განმავლობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა.

4. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერებს უნდა შეეძლოს გადამცემი ხაზის მონაცემების და ეკიპაჟის კაბინის გარემოს ხმოვანი ჩანაწერების კორელაცია.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 47[3]. საბორტო თვითმწერები

1. საბორტო თვითმწერების აგებულება, მათი განლაგება და მონტაჟი უნდა უზრუნველყოფდეს მონაცემების ჩანაწერების მაქსიმალურად დაცვის, აღდგენის და გაშიფრვის შესაძლებლობას. საბორტო თვითმწერი უნდა შეესაბამებოდეს დარტყმამედეგობისა და ხანძარსაწინაღო დაცვის ტექნიკურ მოთხოვნებს.
2. საბორტო თვითმწერები არ უნდა გამოირთოს ფრენის დროის განმავლობაში.

3. საავიაციო ინციდენტის, ან საავიაციო შემთხვევის დროს, ჩანაწერების შენარჩუნების მიზნით, საბორტო თვითმწერი უნდა გამოირთოს ფრენის დროის დასრულებისას. საბორტო თვითმწერის კვლავ ჩართვა დაუშვებელია, ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით გათვალისწინებული ჩანაწერების გადაცემის პროცედურის განხორციელებამდე.

შენიშვნა: *საბორტო თვითმწერის ჩანაწერების ამოღების საჭიროებას განსაზღვრავს მოკვლევის ჩამტარებელი ქვეყნის უფლებამოსილი ორგანო.*

4. თვითმწერის საექსპლუატაციო ვარგისობის შენარჩუნების მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საბორტო თვითმწერების საექსპლუატაციო შემოწმებების და შეფასებების ჩატარება.

შენიშვნა: *საბორტო თვითმწერი სისტემების შემოწმების პროცედურები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის მე-4 დამატებაში.*

5. ექსპლუატანტის მიერ მოკვლევის უფლებამოსილი ორგანოსათვის გადაცემული FDR-ის პარამეტრებთან დაკავშირებული საბუთები უნდა იყოს ელექტრონულ ფორმატში. ამასთან, გათვალისწინებული უნდა იქნეს დარგობრივი სპეციფიკაციები.

შენიშვნა: *თვითმწერების დარგობრივი სპეციფიკაციები მოცემულია „საბორტო თვითმწერების ელექტრონულ დოკუმენტებში“ (ARINC 647A).*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 29 ივნისის ბრძანება №162 - ვებგვერდი, 05.07.2021წ.

მუხლი 48. სახელსაწყო და ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენისას საჭირო ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, როგოც დღისით ასევე ღამით

1. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს დღისით ვფწ-ით უნდა იყოს აღჭურვილი:
ა) მაგნიტური კომპასით;

ბ) ზუსტი საათით, საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით;

გ) ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებლით;

ე) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით.

2. ყველა ვერტმფრენი რომელიც ასრულებს ღამით ფრენებს ვფწ-ით უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ყველა იმ აღჭურვილობით რაც ჩამოთვლილია ამ მუხლის პირველ პუნქტში;

ბ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით ყოველი პილოტისთვის და პლიუს მინიმუმ 1 სათადარიგო სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით;

გ) სრიალის მაჩვენებელით;

დ) კურსის მაჩვენებელი (ჰიროკომპასით);

ე) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებელით;

ვ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;

აგრეთვე, შემდეგი განათებით:

ზ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით მითითებული განათებით ჰაერში და ვერტოდრომის სამანევრო სივრცეში მყოფ სხ-თვის.

თ) ორი დასაფრენი ფარით;

ი) ვერტმფრენის უსაფრთხოდ ექსპლუატაციისათვის დიდი მნიშვნელობის მქონე ხელსაწყოებისა და აღჭურვილობის განათებით;

კ) ყველა სამგზავრო სალონის განათებით;

ლ) ელექტრული ფარნით, ეკიპაჟის ყოველი წევრის ადგილზე.

3. ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს სფწ-ით, ან როდესაც შეუძლებელია სივრცეში სასურველი მდგომარეობის შენარჩუნება ერთი ან რამდენიმე საპილოტაჟო ხელსაწყოს გარეშე, უნდა აღიჭურვოს:

ა) მაგნიტური კომპასით;

ბ) ზუსტი საათით, საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით;

გ) ორი ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებლი სისტემით, რომელიც აღჭურვილია კონდენსაციის ან შემოყინვის საწინააღმდეგო სისტემით;

ე) სრიალის მაჩვენებლით;

ვ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით ყოველი პილოტისთვის და პლიუს მინიმუმ 1 სათადარიგო სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებელით;

ზ) კურსის მაჩვენებელი (ჰიროკომპასით);

თ) აღჭურვილობა რომელიც იძლევა საშუალებას მოხდეს მონიტორინგი ელექტრო წყაროზე რომელიც კვებავს ჰიროსკოპულ ხელსაწყოებს;

ი) გარე ტემპერატურის მაჩვენებელით, რომელიც დამონტაჟებულია პილოტების კაბინაში;

კ) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებელით;

ლ) სტაბილიზაციის სისტემა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სერტიფიცირების ორგანოსთვის დადასტურებულია, რომ ვერტმფრენი თავისი კონსტრუქციული თავისებურებების გამო ფლობს საკმარის მდგრადობას (სტაბილურობას) ასეთი სისტემის გარეშე;

მ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;

ნ) თუ ფრენა ხორციელდება ღამით, განათებით რომლებიც მოხსენებულია ამ მუხლის მე–2 პუნქტში.

4. ყველა ვერტმფრენი რომელიც ასრულებს ფრენას სფწ-ით უნდა აღიჭურვოს ელექტრო სისტემის ძირითადი სისტემისაგან დამოუკიდებელი კვების საავარიო წყაროთი, რომელიც სულ ცოტა 30 წთ–ის განმავლობაში უზრუნველყოფს მეთაურისთვის მკაფიოდ ხილვადი ხელოვნური ჰორიზონტის ხელსაწყოს კვებას და განათებას. ეს წყარო ავტომატურად უნდა ირთვებოდეს ძირითადი ელექტრო სისტემის მტყუნებისას და უნდა მიუთითებდეს რომ კვება ხორციელდება საავარიო წყაროდან.

შენიშვნა: *საფრენოსნო აღჭურვილობას რომელსაც მოითხოვს ეს მუხლი შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს სხვადასხვა აღჭურვილობის კომბინაციით ან ელექტრონული დისპლეებით.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 49. წყლის თავზე ფრენის წესები

1. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც გამოიყენება ან გამიზნულია წყლის თავზე ფრენისთვის გამოსაყენებლად, უნდა იყოს აღჭურვილი მუდმივი ან სწრაფად გასაშლელი საცურაო მოწყობილობებით, რათა საჭიროების შემთხვევაში განახორციელონ წყალზე უსაფრთხო დაფრენა როდესაც :

ა) ისინი ასრულებენ ფრენებს ან სამუშაოებს წყლის თავზე; ან

ბ) I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენები ასრულებენ ფრენას წყლის თავზე, ამავდროულად ფრენა სრულდება არა ხელსაყრელ პირობებში და ხმელეთამდე მისაღწევად ნორმალურ კრეისერულ სიჩქარეზე საჭიროა 10 წუთზე მეტი; ან

შენიშვნა*: ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს წყლის თავზე, უნდა იყოს სერტიფიცირებული ან გათვლილი წყლის ზედაპირზე უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის მოთხოვნების შესაბამისად.*

გ) I კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენი როდესაც ფრენას ასრულდებს წყლის თავზე ნორმალურ პირობებში ხმელეთიდან შესაბამის საავიაციო ხელისუფლების მიერ დადგენილ მანძილზე; ან

დ) III კლასის ვერტმფრენები როდესაც ფრენას ასრულებენ ისეთ მანძილზე ხმელეთიდან რომ შეუძლებელია ავტოროტაციის ან უსაფრთხო ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთამდე მიღწევა.

2. I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენები რომელიც ასრულებს ფრენებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ერთი სამაშველო ჟილეტით ან ექვივალენტური საცურაო მოწყობილობით ყოველი პირისთვის რომლებიც იმყოფებიან ბორტზე და უნდა იყოს განლაგებული ისეთ ადგილებზე რომ ყოველთვის იყოს ხელმისაწვდომი ვისთვისაც არის გათვალისწინებული. წყლის თავზე მუშაობისას სამაშველო ჟილეტი უნდა იქნეს ჩაცმული მუდმივად გარდა იმ შემთხვევებისა როცა პირები იყენებენ ინტეგრირებულ სამაშველო კოსტიუმებს რომლებიც ისედაც ასრულებს სამაშველო ჟილეტის ფუნქციას.

ბ) სამაშველო ტივებით, რომლებიც საკმარისი უნდა იყოს ბორტზე მყოფი ყველა პირისათვის და განთავსებული უნდა იყოს ისე, რომ მათი სწრაფი და იოლი გამოყენება შესაძლებელი იყოს საჭიროებისას. სამაშველო ტივებზე უნდა იყოს საჭირო ავარიული სამაშველო მარაგი, რათა შესაძლებელი გახდეს ადამიანების გადარჩენა არსებულ ვითარებაში. თუ ვერტმფრენზე განთავსებულია ორი სამაშველო ტივი, შესაძლებელი უნდა იყოს ბორტზე მყოფი ყველა ადამიანის განთავსება ერთ ტივზე გადატვირთულ რეჟიმში.

შენიშვნა: *სამაშველო ტივის უსაფრთხო ზღვარი, გადაჭარბებული დატვირთვის შემთხვევაში, მისი სრული მოცულობის 1.5-ჯერ დიდი მოცულობის ტოლია.*

გ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით განსაზღვრული სასიგნალო რაკეტების გაშვების მოწყობილობა.

3. თუ III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენი ფრენას ასრულებს ისეთ მანძილზე ხმელეთიდან, რომლიდანაც შეუძლებელია ავტოროტაციისას ხმელეთამდე მიღწევა, მაგრამ ფრენა სრულდება შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლების მიერ დადგენილი მანძილის ფარგლებში, ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს ერთი სამაშველო ჟილეტით ან ეკვივალენტური საცურაო მოწყობილობით ყოველი პირისთვის, რომლებიც იმყოფებიან ბორტზე. აღჭურვილობა განლაგებული უნდა იყოს ისე, რომ ადვილად ხელმისაწვდომი იყოს იმათთვის, ვისი გამოყენებისთვისაც არის განკუთვნილი.

შენიშვნა: *ხმელეთიდან მანძილის განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იყოს გარემო პირობები და სამძებრო-სამაშველო საშუალებების ხელმისაწვდომობა.*

4. წყლის თავზე სამუშაოებისას როდესაც ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მიღწევა შეუძლებელია, სამაშველო ჟილეტი უნდა იქნეს ჩაცმული მუდმივად გარდა იმ შემთხვევებისა როცა პირები იყენებენ ინტეგრირებულ სამაშველო კოსტიუმებს რომლებიც ისედაც ასრულებენ სამაშველო ჟილეტის ფუნქციას.

5. III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები როდესაც ასრულებენ ფრენას უფრო მეტ მანძილზე, ვიდრე ეს მოცემულია ამ მუხლის მე–3 პუნქტში, უნდა აღიჭურვონ ამ მუხლის მე–2 პუნქტის შესაბამისად.

6. როდესაც II ან III კლასის სტმ-ის მქონე ვერტმფრენები ახორციელებენ აფრენას ან დაფრენას ისეთ ადგილას სადაც გაუმართაობის შემთხვევაში შეიძლება შეიქმნას აუცილებლობა წყალზე ავარიული დაფრენის განხორციელებისა, ვერტმფრენები უნდა აღიჭურვოს სულ ცოტა ამ მუხლის მე–2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

7. ყოველი სამაშველო ჟილეტი თუ ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალება, უნდა იყოს აღჭურვილი ელექტრული განათების საშუალებით რათა გაადვილდეს ადამიანების აღმოჩენა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 50. ზღვის სპეციალურად აღნიშნული რაიონების თავზე ფრენა

1. როდესაც ფრენა სრულდება ზღვის სპეციალურად მონიშნული რაიონის თავზე, სადაც საძებნ-სამაშველო სამუშაოების შესრულება განსაკუთრებით გართულებულია, ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს ისეთი სამაშველო აღჭურვილობით (ადამიანების გადასარჩენი საშუალებების ჩათვლით), რომელიც შეესაბამება ფრენის შესრულების რაიონს.
2. წყლის თავზე ფრენების შესრულებისას, სამაშველო კოსტიუმები უნდა ეცვას ვერტმფრენზე მყოფ ყველა პირს, როდესაც წყლის ტემპერატურა 10 გრადუსზე ნაკლებია ცელსიუსის შკალით, ან როდესაც სამაშველო ოპერაციის დრო გადააჭარბებს გამოთვლილს. როდესაც ჰორიზონტიდან მზის სიმაღლისა და სიმძლავრის შედეგად გვევლინება მაღალი ტემპერატურის საფრთხე, საფრენოსნო ეკიპაჟი თავისუფლდება ამ რეკომენდაციისგან.

შენიშვნა: *სამაშველო ოპერაციის დროის დადგენისას გათვალისწინებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირის მდგომარეობა და ბუნებრივი განათების პირობები.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 51. ხმელეთის განსაკუთრებით აღნიშნული რაიონებში ფრენის წესები

იმ რაიონების თავზე ფრენისას, სადაც ძებნა და შველა გართულებულია, ვერტმფრენზე უნდა იყოს ისეთი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა (სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით) და სასიგნალო მოწყობილობა, რაც ფრენის პირობებს შეესაბამება.

მუხლი 52. საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT)

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელსაც გააჩნია I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT–ით. როდესაც ფრენა ხორციელდება ამ წესის 49–ე მუხლის პირველი პუნქტის ა) ქვეპუნქტის მიხედვით ერთი ავტომატური ELT–ით და სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე ELT (S)-ით.
2. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელსაც გააჩნია III კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები, უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT–ით. როდესაც ფრენა ხორციელდება ამ წესის 49-ე მუხლის პირველი პუნქტის დ) ქვეპუნქტის მიხედვით – ერთი ავტომატური ELT-ით და სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე ELT (S)-ით.

3. ELT-ბი რომლებიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის პირველი და მე–2 პუნქტების მოთხოვნას, გამოყენებული უნდა იქნას ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე–3 ტომის თანახმად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 53. ფრენები მაღალ სიმაღლეზე
1. ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს ფრენას იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინაში და სამგზავრო სალონში ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 27–ე მუხლის პირველი პუნქტით.
2. ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს ფრენას იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინაში და სამგზავრო სალონში ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, მაგრამ აღჭურვილია 700 ჰპა-ზე უფრო მაღალი წნევის შენარჩუნების საშუალებით, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 27-ე მუხლის მე-2 პუნქტით.

3. ვერტმფრენი, რომელიც განკუთვნილია ფრენებისათვის იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე ნაკლებია, ან იმ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე მეტია, საიდანაც 4 წუთის განმავლობაში არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაეშვას იმ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, სადაც ატმოსფერული წნევა 620ჰპა-ია და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა გაიცა 1998 წლის 9 ნოემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ავტომატურად განშლადი ჟანგბადის აღჭურვილობით, ამ წესის 27-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად. ჟანგბადის მოწყობილობის რაოდენობა უნდა აღემატებოდეს მგზავრებისა და მომსახურე ეკიპაჟის ადგილების რაოდენობას სულ მცირე 10%-ით.

4. (ამოღებულია - 31.03.2021, №68).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 54. ფრენა შემოყინვის პირობებში
ყველა ვერტმრენი, როდესაც ფრენს იმ პირობებში, სადაც შესაძლებელია შემოყინვა, უნდა აღიჭურვოს შესაბამისი, მუდმივი და/ან პერიოდული მოქმედების შემოყინვის საწინაღო მოწყობილობით.

მუხლი 55. ამინდის განსაკუთრებული პირობების გამოვლენა სამგზავრო გადაზიდვისას
ვერტმფრენი, რომელიც ახორციელებს სამგზავრო გადაზიდვებს სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ან ღამით იმ რაიონებში, სადაც მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ამინდის სახიფათო მოვლენა, აღჭურვილი უნდა იყოს მეტეოროლოგიური ლოკატორით ან სხვა მსგავსი მოწყობილობით, რომელც საშუალებას იძლევა გამოავლინოს სახიფათო მეტეოროლოგიური მოვლენები.

მუხლი 56. ვერტმფრენის ხმაურის სერტიფიკატი
ვერტმფრენზე, რომელიც ექვემდებარება სერტიფიცირებას ხმაურზე, უნდა იყოს ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელი საბუთი. თუ ასეთი საბუთი გაცემული არ არის ინგლისურ ენაზე, მას უნდა ახლდეს ოფიციალურად დამოწმებული ინგლისური თარგმანი.
შენიშვნა: *ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელ მონაცემებს შეიძლება შეიცავდეს ბორტზე არსებული, რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული, ნებისმიერი საბუთი, რომელიც ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის 1-ლი ტომის მოთხოვნების შესაბამისია.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 57. ბორტგამყოლთა ადგილები სამგზავრო ვერტმფრენზე

1. ის სამგზავრო ვერტმფრენები, რომლებზეც გათვალისწინებულია ბორტგამყოლი უნდა აღიჭურვოს პირით წინ ან უკან მიმართული (სხ-ის გრძივი ღერძისადმი 15^0-იანი კუთხით), უსაფრთხოების ღვედებით აღჭურვილი, სავარძლებით, საავარიო ევაკუაციაზე პასუხისმგებელი მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის ამ წესის 81-ე მუხლის შესაბამისად.

შენიშვნა 1. *უსაფრთხოების ღვედებიანი სავარძელი უნდა იყოს უზრუნველყოფილი ყველა დამატებითი მომსახურე ეკიპაჟის წევრისთვის.*

2. *მისაბმელი სისტემა მოიცავს სამხრე და წელის ღვედებს, რომლებით სარგებლობაც შესაძლებელია ცალცალკე.*

2. ბორტგამყოლის სავარძლები თავსდება საავარიო გასასვლელებთან, იატაკის დონეზე.

მუხლი 58. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების მიმღებ-გადამცემი მოპასუხე

თუ არ არის გაცემული შესაბამისი ნებართვა, ნებისმიერი ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც მოქმედებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის IV ტომის დებულებების შესაბამისად.

მუხლი 59. კავშირის წარმართვა მიკროფონით

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა, ეკიპაჟის კაბინაში სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას კავშირი უნდა წარმართოს მიმართული მიკროფონების ან ლარინგოფონების მეშვეობით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 60. ვიბრაციის მონიტორინგის სისტემა

2020 წლის 1 იანვრიდან ვერტმფრენი, რომლის ასაფრენი მასა 3175 კილოგრამს ან სამგზავრო ადგილების რაოდენობა 9-ს აღემატება, უნდა აღიჭურვოს ჯანმრთელობისთვის მავნე ვიბრაციის მონიტორინგის სისტემით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 61. დაფრენის ავტომატური სისტემით, კოლიმატორული (HUD) ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე სისტემებით (EVS), სინთეზირებული ვიზუალიზაციის სისტემებით (SVS) და/ან ვიზუალიზაციის კომბინირებული სისტემებით (CVS) აღჭურვილი ვერტმფრენები

1. გარდა ამ წესის მე-16 მუხლის „2^1“ და „2^2“ პუნქტებით დადგენილი მოთხოვნებისა, თუ ვერტმფრენი აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური სისტემით, HUD ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით EVS, SVS ან CVS-ით ან მათი ნებისმიერი კომბინაციით, მათი გამოყენების კრიტერიუმები ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის დგინდება სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა: *1. ინფორმაცია, რომელიც ეხება ავტომატური დაფრენის სისტემის კოლიმატორულ ან ეკვივალენტურ ინდიკატორებს, EVS, SVS ან CVS მოცემულია იკაო-ს DOC-ში 9365.*

2. ავტომატური დაფრენის სისტემა უზრუნველყოფს ავტომატურ რეჟიმში დასაფრენად შესვლას საბორტო სისტემების გამოყენებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტრაექტორიის ავტომატურ კონტროლს იმ წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია ვიზუალურად უსაფრთხო დაფრენის განხორციელება ავტომატური სისტემების გამოყენების გარეშე.

2. (ამოღებულია - 16.12.2022, №276).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 7 მაისის ბრძანება №88 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

მუხლი 61^1. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)

თუ ვერტმფრენზე გამოიყენება პორტატული ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა(EFB),

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მან უარყოფითი ზეგავლენა არ იქონიოს ვერტმფრენის სისტემების, აღჭურვილობის ან ვერტმფრენის მართვის მახასიათებლებზე. EFB-ის გამოყენება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.
შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალა EFB აღჭურვილობის, ფუნქციების და საექსპლუატაციო აღიარების/დამტკიცების შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 10020 EFB-ის სახელმძღვანელო.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 62. ვერტმფრენის კავშირის, სანაოსნო და თვალთვალის საბორტო აღჭურვილობა
1. ვერტმფრენის რადიოაღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს:
ა) ორმხრივი კავშირის დამყარებას სავერტოდრომო სამეთვალყურეო სამსახურთან;

ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს მეტეოინფორმაციის მიღებას;

გ) ფრენის ნებისმიერ დროს ორმხრივი კავშირის დამყარებას, სულ ცოტა, ერთ საავიაციო სადგურთან და სხვა იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რაც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

შენიშვნა: *ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ კავშირის დამყარება შესაძლებელი იქნება რადიოტალღების გავრცელების იმ პირობებით, რომელიც კონკრეტულ მარშრუტზე ნორმალური და ჩვეულებრივია.*

2. საავიაციო საავარიო სიხშირეზე (121,5მგჰ) კავშირი ხორციელდება ამ მუხლის პირველ პუნქტში მოთხოვნილი რადიოაღჭურვილობის საშუალებით.

3. საჰაერო სივრცის იმ რაიონში ან მარშრუტზე ფრენისას, სადაც კავშირის მოწყობილობა უნდა აკმაყოფილებდეს RCP სპეციფიკაციას მახასიათებლებზე დაფუძნებული კომუნიკაციისთვის (PBC), ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის გარდა:

ა) ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს კავშირის იმ საშუალებებით, რაც საშუალებას მისცემს, იფრინოს დადგენილი ტიპის RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად;

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში უნდა იყოს შეტანილი ინფორმაცია ვერტმფრენის RCP სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია RCP სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით, შეტანილი უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

შენიშვნა: *კავშირისა და თვალთვალის შესახებ ინფორმაცია და სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9869.*

4. ფრენებისათვის, რომელთათვისაც PBC ტიპის კომუნიკაციისთვის დადგენილია RCP სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურა;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია და გამოცდილების მოთხოვნები შესაბამისი RCP სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) პერსონალის სასწავლო პროგრამა;

დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად, საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

5. ვერტმფრენისთვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული კომუნიკაციის

საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) კომუნიკაციის საშუალებების მახასიათებლების დასაკვირვებლად, ანგარიშების მიღება, მონიტორინგის პროგრამის ჩარჩოში, ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის, თავ 3.3.5.2-ის შესაბამისად;

ბ) ანგარიშების შედეგად გამოვლენილ RCP სპეციფიკაციის მოთხოვნებიდან გადახვევის შემთხვევაში, ცალკეული ვერტმფრენებისათვის ან ვერტმფრენთა ტიპებისათვის დაუყოვნებლივი გამოსასწორებელი ღონისძიებების მიღება.

6. ვერტმფრენის სანაოსნო აღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ფრენას:

ა) ფრენის სამუშაო გეგმის შესაბამისად; და

ბ) სმმ-ის მოთხოვნების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, (თუ უფლებამოსილი ორგანო არ კრძალავს), როცა ვფწ-ით ნაოსნობა ხორციელდება მიწისზედა ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარებით.

7. იმ რაიონში/მარშრუტზე ფრენისას, სადაც დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაცია PBN-ისათვის, ამ მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა:

ა) ვერტმფრენზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომელიც საშუალებას მისცემს ფრენა შესრულდეს დადგენილი სანაოსნო სპეციფიკაციების შესაბამისად; და

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში შეტანილი უნდა იყოს ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით ასახული უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

შენიშვნა: *დოკუმენტაცია, რომელიც ეხება ვერტმფრენის სანავიგაციო აღჭურვილობის მახასიათებლებს მოცემულია იკაოს Doc-ში 9613.*

8. ფრენებისათვის, რომელთათვისაც PBN ტიპის ნაოსნობისთვის დადგენილია სანავიგაციო სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტებში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის გაუთვალისწინებელ ვითარებებში მოქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია და გამოცდილების მოთხოვნები შესაბამისი სანავიგაციო სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) პერსონალის სასწავლო პროგრამები;

დ) სანავიგაციო სპეციფიკაციის შესაბამისად ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

შენიშვნა: *1. ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დართის შესაბამისად PBN ფრენებით გამოწვეული რისკების შეფასებისა და შემცირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის სახელმძღვანელოში – Doc 9997.*

2. ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების მართვა სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურების ინტეგრირებული ნაწილია.

9. PBN ტიპის ნაოსნობით ფრენების განხორციელება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა: *PBN-ით ფრენებზე ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc 9997.*

10. ვერტმფრენი უნდა იყოს სანაოსნო ხელსაწყოებით აღჭურვილი ისე, რომ ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ერთი მათგანის მტყუნებისას, დანარჩენის მეშვეობით შეეძლოს გააგრძელოს ფრენა ამ მუხლის მე-6 და/ან მე-7 პუნქტების შესაბამისად.

11. თუ დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში იგეგმება, ვერტმფრენს უნდა ჰქონდეს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომლის საშუალებითაც მიაღწევს იმ წერტილში, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა იქნება შესაძლებელი დანიშნულების ან ნებისმიერ სათადარიგო ვერტოდრომზე.

12. ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც აძლევს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მოთხოვნების შესაბამისად.

13. იმ ფრენების შესრულებისას, როდესაც სათვალთვალო მოწყობილობა უნდა შეესაბამებოდეს PBS მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP-ს სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, ამ მუხლის პირველ პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა, დამატებით:

ა) ვერტმფრენი აღიჭურვება სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები დადგენილი RSP-ს სპეციფიკაციით(ებით) შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატანტი ფლობს ინფორმაციას ვერტმფრენის RSP-ს სპეციფიკაციის შესაძლებლობაზე, რომელიც მოცემულია სეს-ში ან სხ-ს სხვა დოკუმენტაციაში, და რომელიც დამტკიცებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

გ) MEL-ში შეტანილია ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობაზე შეესაბამებოდეს RSP-ს სპეციფიკაციას.

შენიშვნა: *1. სათვალთვალო მოწყობილობაზე ინფორმაციას მოცემულია საავიაციო თვალთვალის სახელმძღვანელოში Doc 9924.*

2. PBS-სთვის თვალთვალის RSP-ს სპეციფიკაციები მოცემულია Doc 9869.

14. იმ ფრენების შესრულებისას, სადაც დადგენილია PBS-ისთვის RSP-ს სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურები, გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების ჩათვლით;

ბ) RSP-ს სათანადო სპეციფიკაციების შესაბამისად, საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციისა და მომზადების დონის მოთხოვნები;

გ) შესაბამისი პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ საქმიანობას;

დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად სათანადო RSP-ს სპეციფიკაციების შესაბამისად.

15. ვერტმფრენისათვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-13 პუნქტით განსაზღვრული თვალთვალის საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) ჩიკაგოს კონვეციის მე-11 დანართის მე-3 თავის 3.3.5.2 პუნქტის შესაბამისად დადგენილი კონტროლის პროგრამებიდან მიღებულ თვალთვალის მახასიათებლებზე ანგარიშების მიღება;

ბ) დაუყოვნებელი მაკორექტირებელი ზომების მიღება კონკრეტულ სხ-ებთან ან სხ-ების ტიპებთან მიმართებაში, რომლების აღნიშულია ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ ანგარიშებში, როგორც RSP-ს სპეციფიკაციების მოთხოვნებთან შეუსაბამო.

16. კავშირის, ნაოსნობის და თვალთვალის აღჭურვილობა ისე უნდა დამონტაჟდეს, რომ მისი რომელიმე ელემენტის მტყუნებამ, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირის, ნავიგაციის, თვალთვალის ან ნებისმიერი მათი კომბინაციისათვის არ გამოიწვიოს სხვა ისეთი ელემენტის

მწყობრიდან გამოსვლა, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირის, ნავიგაციის ან თვალთვალისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 62[1]. ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზის მართვა

ექსპლუატანტს არ აქვს უფლება ისარგებლოს ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზით, რომელიც გამოიყენება სხ-ზე ან მიწაზე, თუ მას არა აქვს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მონაცემთა ბაზის შესაბამისობას სტანდარტებთან და გამოსაყენებელ აღჭურვილობასთან.

შენიშვნა: *ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სამოქალაქო ავიაციის აღჭურვილობის ევროპული ორგანიზაციის დოკუმენტებში RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 და RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.*

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 63. ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი პირობები:

ა) ვერტმფრენი არის საფრენად ვარგის მდგომარეობაში;

ბ) ვერტმფრენზე არსებული საექსპლუატაციო და ავარიული აღჭურვილობა გამართულია და განლაგებულია სათანადო ადგილას ან, გაუმართაობის შემთხვევაში, ნათლად არის აღწერილი;

გ) ვერტმფრენს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;

დ) ვერტმფრენს ტექნიკური მომსახურება ჩაუტარდა და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა ვერტმფრენის გაფრენისწინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;

ე) ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურება შესრულებულია ამ წესის 77-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით.

2. ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს ვერტმფრენის შესაბამისი ტიპის ტექმომსახურებაზე გადამზადებული და გამოცდილების მქონე პირი ან პირთა ჯგუფი.

3. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, ამ წესის 76-ე მუხლის შესაბამისად.

4. თუ ექსპლუატანტს არ გააჩნია თავისი სერტიფიცირებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო და სხ-ის ტექნიკურ მომსახურება ხდება სხვა სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, ექსპლუატანტმა სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს ამ საწარმოსთან გაფორმებული ტექნიკური მომსახურების ხელშეკრულება. ხელშეკრულებას, ასევე მის ყველა ცვლილებას ამტკიცებს სააგენტო. გამონაკლისის სახით, არაგეგმური ოპერატიული ტექმომსახურებისას, დასაშვებია ერთჯერადი სამუშაოს შესრულების ხელშეკრულების დადება. ტექნიკური მომსახურების ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი საკითხები:

ა) საავიაციო ტექნიკის შესასრულებელი ტექნიკური მომსახურების სახეობები საჰაერო ხომალდის ტიპ(ებ)ის და ამოსაცნობი ნიშნების მითითებით, ხოლო ძრავების ტექმომსახურებისას ამ ძრავების ტიპები;

ბ) ადგილმდებარეობა, სადაც სრულდება საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება. ამ ადგილდებარეობაზე ტექნიკური მომსახურების შესრულება ნებადართული უნდა იყოს საწარმოს სერტიფიკატით;

გ) სხვა საწარმოს მიერ ტექმომსახურების სამუშაოების შესრულება;

დ) ხელშეკრულებით განსაზღვრული საავიაციო ტექნიკისათვის დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამების, მწარმოებლის სახელმძღვანელოებისა და სხვა ტექნიკური დოკუმენტების გამოყენება;

ე) საწარმოზე ექსპლუატანტის მიერ ხარისხის უზრუნველყოფის ზედამხედველობა;

ვ) უცხო სერტიფიკატის გამცემი კომპეტენტური ორგანოს და სააგენტოს ჩართულობა;

ზ) ექსპლუატანტის მიერ საავიაციო ტექნიკაზე შესრულებული საფრენად ვარგისობის დირექტივების, მოდიფიკაციების, ბიულეტენების და სხვა სამუშაოების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება;

თ) სათადარიგო ნაწილების და სხვა სახარჯი მასალების მიწოდება;

ი) ტექმომსახურების სამუშაოების შესრულებისათვის საჭირო დოკუმენტების სამუშაო პაკეტის მომზადება;
კ) საავიაციო ტექნიკის ტექმომსახურების შემდეგ საფრენოსნო ან სტენდზე გამოცდა;
ლ) საავიაციო ტექნიკის ექსპლუატაციაში დაშვება;
მ) ტექმომსახურების ჩანაწერების მომზადება;
ნ) ექსპლუატანტსა და ტექმომსახურების საწარმოს წარმომადგენლებს შორის ინფორმაციის გაცვლის და ტექმომსახურებისას წამოჭრილი საკითხების განხილვა.
5. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროცედურების დაცვით, სხ-ის ტექნიკური მომსახურებისას გამოვლენილი გაუმართაობის, მტყუნების, დეფექტის, ან სხვა შემთხვევის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს და სხ-ის ტიპის შემუშავებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 63[1]. ვერტმფრენის მოდიფიკაცია და რემონტი
1. საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრში რეგისტრირებულ ვერტმფრენებზე მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა ჩატარდეს იმ მონაცემების მიხედვით, რომელიც დამტკიცებული იქნება ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების, ან ამ სახელმწიფოს მიერ ვერტმფრენის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, რომელიც ვერტმფრენის მოდიფიკაციის და/ან რემონტის ჩატარებამდე უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.
2. მოდიფიკაციის ან რემონტის მონაცემების დამტკიცება უნდა მოხდეს:
ა) მნიშვნელოვანი მოდიფიკაციის ან რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის/ვერტმფრენის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ;
ბ) უმნიშვნელო მოდიფიკაციის/რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, შესაბამისი სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლებასთან შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად.
3. რემონტისა და/ან მოდიფიკაციისათვის საჭირო ნაწილები და ხელსაწყოები უნდა იყოს დამზადებული მათი წარმოების მონაცემების საფუძველზე, ვერტმფრენის და/ან ვერტმფრენის კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/აღიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.
4. ვერტმფრენის მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა შესრულდეს ვერტმფრენის და/ან კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/აღიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.
5. ყოველი რემონტის და მოდიფიკაციის შესრულების შესახებ ინფორმაცია (ნახაზი, ტესტი, ანგარიში, ინსტრუქციები და შეზღუდვები), კლასიფიკაციის დასაბუთება და, საჭიროების შემთხვევაში, მტკიცებულება პროექტის დამტკიცების შესახებ, უნდა ინახებოდეს ვერტმფრენის მესაკუთრის/ექსპლუატანტის მიერ და ასლები უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 63[2]. ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების ამოცანები
ექსპლუატანტმა ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნებისათვის უნდა უზრუნველყოს:
ა) გაფრენისწინა შემოწმება;
ბ) ვერტმფრენის აღმოჩენილი გაუმართაობის ან დაზიანების აღმოფხვრა მწარმოებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის მოთხოვნების შესაბამისად, ან გაუმართაობისა და დაზიანების სწორად აღრიცხვა და კონტროლი, თუ ამას ითვალიწინებს მინიმალური აღჭურვილობის ან კონფიგურაციიდან დასაშვები გადახრების ჩამონათვალი;
გ) ტექნიკური მომსახურების ჩატარება სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექმომსახურების პროგრამის მიხედვით;
დ) სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექმომსახურების პროგრამის ეფექტურობის ანალიზის წარმოება;
ე) ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიკატის გამცემი სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული საფრენად ვარგისობის დირექტივების შესრულება;
ვ) საექსპლუატაციო დირექტივის შესრულება, რომელიც გავლენას ახდენს ვერტმფრენის ფრენის ვარგისობაზე;
ზ) სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული ფრენის ვარგისობის მოთხოვნები;
თ) სააგენტოს მიერ უსაფრთხოების პრობლემაასთან დაკავშირებით დაუყოვნებლივი მოქმედების მოთხოვნის შესრულება;
ი) ვერტმფრენზე რემონტების და მოდიფიკაციების შესრულება ამ წესის 63[1] მუხლის მოთხოვნების

შესაბამისად;
კ) არასავალდებულო მოდიფიკაციებისა და/ან შემოწმებების წესის ჩამოყალიბება;
ლ) შესრულებული ტექმომსახურების შემდეგ ვერტმფრენის საფრენოსნო გამოცდა საჭიროებისას;
მ) ვერტმფრენის აწონვა და გაწონასწორების გაანგარიშება არანაკლებ 4 წლის ინტერვალით. ამ აწონვის ანგარიშების სააგენტოში წარდგენა;
ნ) ვერტმფრენზე ჩატარებული ყველა ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების შემდეგი მონაცემების აღრიცხვა:
ნ.ა) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ტექმომსახურების შესახებ ყველა დეტალური ჩანაწერი. აღნიშნული ჩანაწერები ინახება შესაბამისი ინფორმაციის ახლით ჩანაცვლებამდე, მაგრამ ვერტმფრენის ან კომპონენტის ტექმომსახურების შემდეგ ექსპლუატაციაში დაშვებიდან არაუგვიანეს 36 თვისა;
ნ.ბ) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ნაფრენის საერთო დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები), რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
ნ.გ) ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე კომპონენტის ნაფრენის დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები) ბოლო ტექმომსახურების შემდეგ, რომელიც ინახება რეგლამენტით გათვალისწინებული შემდეგი ტექმომსახურების ჩატარებამდე;
ნ.დ) ვერტმფრენის მიმდინარე მდგომარეობის ტექმომსახურების პროგრამასთან შესაბამისობის მონაცემები. ჩანაწერები ამ შესაბამისობის შესახებ უნდა ინახებოდეს, ვიდრე ვერტმფრენს არ ჩაუტარდება რეგლამენტით გათვალისწინებული ეკვივალენტური გეგმური ტექმომსახურება;
ნ.ე) ვერტმფრენისა და მასზე დამონტაჟებული კომპონენტებისათვის გამოქვეყნებული საფრენისად ვარგისობის დირექტივების მიმდინარე მდგომარეობა, ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
ნ.ვ) ვერტმფრენზე და მასზე დამონტაჟებულ კომპონენტებზე ჩატარებული მიმდინარე მოდიფიკაციებისა და რემონტის შესახებ ჩანაწერები, რომლებიც ინახება მათი ექსპლუატაციიდან სამუდამო მოხსნის შემდეგ მინიმუმ 12 თვის განმავლობაში;
ო) ჩანაწერები შენახვა და დაცვა, რათა არ მოხდეს მათი დაზიანება, შეცვლა და მოპარვა;
პ) კომპიუტერული სისტემის გამოყენებისას სარეზერვო მონაცემების შენახვა სამუშაო მონაცემებისგან მოშორებით დაცულ ადგილას;
ჟ) ვერტმფრენის სხვა ექსპლუატანტისთვის გადაცემის ან მისი ექსპლუატაციის შეწყვეტისას, ვერტმფრენის ჩანაწერების გადაცემა ვერტმფრენის ახალი ექსპლუატანტის ან მესაკუთრისათვის.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

თავი V
ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟი

მუხლი 64. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა

1. ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა და რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ფრენის სახელმძღვანელოს მოთხოვნებს. ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ ამას მოითხოვს, ვერტმფრენის ტიპი, ფრენის მიზნები(დანიშნულება) და ფრენის ხანგრძლივობა იმ ვერტოდრომამდე სადაც უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრების შეცვლა.
2. ვერტმფრენის ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი წევრი მაინც, რომელსაც გააჩნია სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი მოწმობა, რომლის თანახმადაც, მას უფლება ეძლევა ექსპლუატაცია გაუწიოს სხ-ზე არსებულ რადიოგადამცემ აღჭურვილობას.

მუხლი 65. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ვერტმფრენის ტიპიდან გამომდინარე, განსაზღვროს საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის ფუნქციები და მოვალეობები, ავარიულ სიტუაციაში ან ისეთ სიტუაციაში, როდესაც საჭირო არის ვერტმფრენიდან ხალხის ავარიული ევაკუაცია.
2. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი მომზადების პროგრამა, რომელიც არეგულირებს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის, წელიწადში ერთხელ:

ა) ფუნქციების და მოვალეობების შესწავლას;

ბ) ვერტმფრენის ბორტზე არსებული ყველა საავარიო-სამაშველო საშუალებების გამოყენების მეთოდების შესწავლას;

გ) ვერტმფრენიდან ხალხის ავარიული ევაკუაციის ტრენინგებს.

მუხლი 66. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს საფრენოსნო ეკიპაჟების სახმელეთო და საფრენოსნო მომზადების პროგრამა, დამტკიცებული სააგენტოს მიერ, რომლის შესრულებაც იძლევა იმის გარანტიას, რომ ეკიპაჟის ყველა წევრი მასზედ დაკისრებულ მოვალეობას ასრულებს სათანადო დონეზე. მომზადების პროგრამა არის ფშს-ს ნაწილი და შეიცავს:

ა) მასწავლებლების, ინსტრუქტორების, სახმელეთო და საფრენოსნო ტრეინინგის საშუალებებს (საწაფების ყველა სახეობა და კომპიუტერზე ბაზირებული ტრეინინგის ჩათვლით - CBT) და სასწავლო მასალას, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

ბ) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე, საფრენოსნო შემადგენლობის მიწისზედა და საფრენოსნო მომზადების საკითხებს.

გ) ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთიერთქმედების საკითხებს, ავარიულ და არასტანდარტულ სიტუაციებში, რომლებიც შეიძლება გამოწვეული იყოს: ძრავის, მზიდი და მიმართულების ხრახნების, ვერტმფრენის და მისი სისტემების მტყუნების, ხანძრის ან სხვა უარყოფითი ფაქტორების გამო.

დ) საკითხებს, რომელის მიზანია: ვფწ-ით და სფწ-ით, ფრენების წარმოების სავარაუდო არეალში გამოცდილებისა და ცოდნის გაღრმავება, ადამიანის შესაძლებლობის მახასიათებლების, კონტროლის ფაქტორისა და შეცდომების დაშვების გამორიცხვის გათვალისწინება, სახიფათო ტვირთების გადატანა და ფრენის პროცედურები სპეციფიკურ პირობებში.

ე) სწავლების პროცედურებს, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს თავიანთი პასუხისმგებლობის ფუნქციები და ამ ფუნქციების კავშირი სხვა ეკიპაჟის წევრების ფუნქციების მიმართ არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებშიც.

ვ) სისტემების გამოყენება როგორიცაა HUD ან EVS თუ ასეთს გამოიყენებს ექსპლუატანტი.

ზ) სწავლების, ტრენინგების პერიოდულობის და მზადყოფნის შეფასების კრიტერიებს, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა არის ფშს-ს ნაწილი და შეიცავს:

ა) პირველადი მომზადებას;

ბ) განმეორებითი მომზადებას;

გ) გადამზადებას (სხ-ის ტიპიდან ტიპზე ან სხვა კომპანიაში გადასვლისას);

დ) კვალიფიკაციის ამაღლებასთან დაკავშირებით მომზადებას;

ე) ფრენებიდან შესვენების შემდეგმომზადებას;

ვ) გაცნობითი მომზადებას;

ზ) სხ-ის მეთაურის მომზადება მარჯვენა სავარძლიდან ფრენისთვის;

თ) განსხვავებების შესწავლას;

ი) მომზადებასფრენის უსაფრთხოების საკითხებში;

კ) მომზადებას უშიროების საკითხებში;

ლ) CRM-ის მომზადებას;

მ) საავარიო-სამაშველო მომზადებას;

ნ) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის მომზადებას.

შენიშვნა: 1. აკრძალულია, არასტანდარტული ან ავარიული სიტუაციის იმიტაცია, როდესაც სხ-ის ბორტზე არის მგზავრები ან ტვირთი.

2. საფრენოსნო მომზადება შეიძლება ჩატარდეს იმ საწაფებზე, რომლებზეც შესაძლებელია ფრენის იმიტირება და რომლებიც დამტკიცებულია/აღიარებულია ამ მიზნებისთვის სააგენტოს მიერ.

3. ამ წესების 65-ე და 66-ე მუხლებში მითითებული ტრეინინგის მოცულობა, განმეორების შემთხვევაში შეიძლება იყოს შეცვლილი ან არ იყოს ისეთივე სრული, როგორც პირველადი მომზადების პროგრამა კონკრეტულ ტიპზე.

4. პერიოდული მიწისზედა მომზადება, შეიძლება ჩატარდეს, კურსების და წერილობითი გამოცდების სახით ან სააგენტოსთან შეთანხმებული სხვა მეთიდით.

5. სახიფათო ტვირთების გადატანასთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია იკაოს მე-18 დანართში და DOC-9284-ში.

6. ადამიანის შესაძლებლობებთან, ადამიანურ ფაქტორთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია „ადამიანური ფაქტორის შესწავლის სახელმძღვანელო“-ში (DOC-9683)

7. ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუტაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS-ის (Doc-8168) I ტომში. ვფწ და სფწ სქემების შედგენისათვის საჭირო კრიტერიები მოცემულია PANS-OPS-ის (Doc-8168) II ტომში. დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიები და სქემები შეიძლება განსხვავდებოდეს სხვადასხვა სახელმწიფოებს შორის და ასეთი განსხვავებების ცოდნა ფრენის უსაფრთხოების თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია.

8. საფრენოსნო ეკიპაჟების მოსამზადებელი პროგრამების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია Doc 9995 -ში.

9. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრთა მომზადების პროგრამებისა და შეფასების მეთოდოლოგიების შემუშავების სახელმძღვანელო მასალა, კომპეტენციებზე დაფუძნებული სწავლებისა და შეფასების(CBTA) ჩარჩოს გამოყენებით, მოცემულია საჰაერო ნავიგაციის მომსახურების პროცედურებში – სწავლება (PANS-TRG, Doc 9868).

3. კონკრეტული სხ-ის ტიპზე განმეორებითი საფრენონო მომზადება ითვლება ჩატარებულად, თუ:

ა) მომზადების პროცესში გამოყენებული იყო საწაფი, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ; ან

ბ) კონკრეტული ვერტმფრენის ტიპზე, გარკვეული პერიოდის შუალედებში ტარდებოდა მზადყოფნის შემოწმებები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

მუხლი 67. საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია

ვერტმფრენის სხვადასხვა ტიპზე ფრენის შემთხვევაში საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადება უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტიპის ვერტმფრენით ფრენისათვის საჭირო კვალიფიკაციასა და გამოცდილებას იკაოს DOC-9379-ის შესაბამისად.

მუხლი 68. ვერტმფრენის მეთაურის და მეორე პილოტის გამოცდილების გათვალისწინება

1. ხმ-ს ან მეორე პილოტს ეკრძალება კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, აფრენა და დაფრენის ეტაპებზე, თუ ყოველ მათგანს, ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ განუხორციელებიათ სულ ცოტა 3 აფრენა და დაფრენა, ასეთივე ტიპის სხ-ზე ან ამ ტიპის სხ-ის საწაფზე.

2. თუ ხმ ან მეორე პილოტი დაშვებულია ვერტმფრენის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა

მოდიფიკაციაზე ან სხვადასხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლები, ეკრძალებათ კონკრეტული ტიპის სხ-ის ან მისი მოდიფიკაციის მართვა, აფრენა დაფრენის ეტაპებზე, თუ ყოველ მათგანს, ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ განუხორციელებიათ ფრენა კონკრეტული სხ-ის ტიპის, მოდიფიკაციის ან შესაბამისი ტიპის საწაფზე.

3. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს ხმ-ის ან მეორე პილოტის ფრენაზე დაშვების პროცედურები, გამომდინარე სხ-ის ტიპების და მოდიფიკაციების განსხვავებების გათვალისწინებით და წარუდგინოს სააგენტოს დასამტკიცებლად.

მუხლი 69. ხმ-ის კვალიფიკაციისადმი წაყენებული მოთხოვნები

1. ექსპლუატანტს ეკრძალება გამოიყენოს პილოტი ხმ-ის რანგში, იმ სახის ფრენებზე, რომლებზეც მას არ გაუვლია მომზადება ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ექსპლუატანტი დარწმუნებული უნდა იყოს, რომ პილოტს სათანადო დონეზე შესწავლილი აქვს:

ა) დაგეგმილი ფრენების სახეობა. მათ შორის:

ა.ა) რელიეფი და მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლეები;

ა.ბ) სეზონური მეტეოროლოგიური პირობები;

ა.გ) მარშრუტზე არსებული მეტეროლოგიური მომსახურების, ტექნიკური საშუალებები და კავშირგაბმულობის პროცედურები.

ა.დ) საავარიო სამაშველო პროცედურები;

ა.ე) კონკრეტულ მარშრუტზე არსებული სანავიგაციო საშუალებები და პროცედურები.

ბ) მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებში და ინტენსიურ საჰაერო მიმოსვლის არეალებში ფრენის ტრაექტორიის დაგეგმვის წესები, დაბრკოლებების განლაგება, რაიონის ტოპოგრაფიული მონაცემები, არსებული შუქსასიგნალო აღჭურვილობა, დასაფრენად შესვლისათვის და დაფრენის უზრუნველყოფისათვის არსებული საშუალებები, ასევე ვერტოდრომზე სფწ-თი დასაფრენად შესვლის, დაფრენისა, აფრენის, მოსაცდელი არეალების პროცედურების და გამოყენებადი საექსპლუატაციო მინიმუმები.

შენიშვნა: *ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის, სფწ-თი დაფრენის, მოსაცდელი არეალების პროცედურების და გამოყენებადი საექსპლუატაციო მინიმუმების ცოდნა შეიძლება დემონსტრირებული იყოს, ამ მიზნებისათვის განკუთვნილ შესაბამის საწვრთნელ მოწყობილობებზე.*

3. ხმ-მა უნდა განახორციელოს ფრენა, რომელიც შეესაბამება დადგენილი სამუშაოების სახეობას, რომელიც აუცილებლად შეიცავს დაფრენას შესაბამის ვერტოდრომზე, იმ პილოტის ზედამხედველობის ქვეშ, რომელსაც აქვს ამ სახეობის სამუშაოებისათვის სათანადო კვალიფიკაცია.

4. ექსპლუატანტი ვლდებულია აწარმოოს პილოტის შესაბამისი კვალიფიკაციის აღრიცხვა და კონტროლი, რომელიც აკმაყოფილებს სააგენტოს მოთხოვნებს.

5. ექსპლუატანტს ეკრძალება გამოიყენოს პილოტი ხმ-ის რანგში, თუ ბოლო 12 თვის განმავლობაში მას არ განუხორციელებია ერთი ფრენა მაინც, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის, შემმოწმებლის ან დამკვირებელი პილოტის რანგში, ექსპლუატნტის ან სააგენტოს მიერ განსაზღვრულ მარშრუტებზე და ვერტოდრომებზე, სადაც ფრენების უსაფრთხო წარმოებისათვის, აუცილებელია განსაკუთებული უნარი და ცოდნა.

6. იმ შემთხვევაში, თუ ხმ-ს ბოლო 12 თვის განმავლობაში არ შეუსრულებია არცერთი ფრენა ზემოთხსენებულ მარშრუტებზე და ვერტოდრომებზე ან შესაბამისი დანიშნულების საწაფზე, მისი დაშვება შესაბამის მარშრუტზე და ვერტოდრომზე ხმ-ის რანგში, შესაძლებელია მხოლოდ ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით განსაზღვრული მოთხოვნების ხელმეორედ გავლის შემდეგ.

მუხლი 70. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმებები

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, პილოტირების ტექნიკის და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების შემოწმება, რომელიც გამოავლენს პილოტების კონკრეტული ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ზე ფრენებისათვის მზადყოფნას. იმ შემთხვევაში, როდსაც ფრენები ხორციელდება სფწ-ით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს იმის დემონსტრირება, რომ პილოტი იცავს ამ წესებით ფრენის ნორმებს.

2. შემოწმებების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ პილოტ-ინსპექტორს (ინსტრუქტორს) ან სააგენტოს წარმომადგენელ შემმოწმებელს. ასეთი სახის შემოწმებები უნდა ჩატარდეს წლიწადში ორჯერ, ამასთან შემოწმებებს შორის პერიოდი არ უნდა იყოს ოთხ თვეზე ნაკლები.

შენიშვნა: *ზემოთ აღნიშნული შემოწმებების ჩატარებისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს საწფი, თუ ის აღიარებულია სააგენტოს მიერ და განკუთვნილია ამ მიზნებისათვის.*

3. თუ სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები დაშვებულია სხ-ის კონკრეტული ტიპის სხვა და სხვა მოდიფიკაციაზე ან სხვა და სხვა ტიპის სხ-ზე, რომლებსაც გააჩნიათ ანალოგიური საექსპლუატაციო პროცედურები, მართვისა და სისტემების ანალოგიური მახასიათებლები, ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად ვრცელდება სხ-ბის კონკრეტულ ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე.

მუხლი 71. მხედველობის მაკორექტირებელი ლინზები

საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს, რომელსაც შესაბამისი მოწმობის თანახმად, უფლება აქვს გამოიყენოს(ატაროს) მხედველობის მაკორექტირებელი ლინზები(სათვალეები), ვალდებულია იქონიოს სათადარიგო მაკორექტირებელი ლინზები(სათვალეები), რომლებიც უნდა ინახებოდეს ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე.

მუხლი 72. ფრენის დრო, საფრენოსნო სასამსახურო დრო და დასვენების პერიოდი

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ მოვალეობების სათანადო დონეზე შესრულების მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სააგენტოს მიერ გამოცემული ნორმატიული აქტის მოთხოვნების დაცვა ეკიპაჟის წევრებისათვის, რომელიც განსაზღვრავს - საფრენოსნო დროის, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის, სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმებს.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო, სასამსახურე–საფრენოსნო, სასამსახურო და დასვენების დროის აღრიცხვა ყოველი თანმიმდევრული დღე-ღამის, 28 დღის და 365 დღის პერიოდში.

მუხლი 73. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი

1. თუ ესქპლუატანტს ჰყავს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი და ის თავის ფუნქციებს ასრულებს ფრენების წარმოებაზე თვალყურისა და კონტროლის დამტკიცებული მეთოდით, მას უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობა.

2. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს შეუძლია შეასრულოს თავისი ფუნქციები მოწმობის გარეშე, იმ შემთხვევაში, თუ ის არის მომზადებული ,,ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მოთხოვნების შესაბამისად და თავის ფუნქციებს ასრულებს ლიცენზირებული სპეციალისტის მეთვალყურეობის ქვეშ.

3. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი არ დაიშვება სამუშაოდ, თუ მან:

ა) წარმატებით არ გაიარა ექსპლუატანტის სპეციალიზირებული სასწავლო კურსი;

შენიშვნა: *ასეთი სასწავლო კურსის სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს სწავლების სახელმძღვანელო Doc 7192-ს D–3 ნაწილი ,,ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი“.*

ბ) განვლილი 12 თვის განმავლობაში არ შეასრულა ერთი საკვალიფიკაციო ფრენა მაინც ნებისმიერ რაიონში, რომლის ფარგლებშიც ის არის უფლებამოსილი განახორციელოს ფრენების კონტროლი, ერთი მიმართულებით ვერტმფრენის პილოტების კაბინაში.

შენიშვნა: *საკვალიფიკაციო ფრენის მიზნებისთვის, ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტს/ავიადისპეტჩერს უნდა შეეძლოს აწარმოოს საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის, რადიოკავშირის საშუალებების და ეკიპაჟის წევრების მოქმედებაზე მონიტორინგი.*

გ) ექსპლუატანტს არ დაუდასტურა ცოდნა:

გ.ა) ამ წესის №1 დანართში აღწერილი ფშს-ს შინაარსის;

გ.ბ) გამოსაყენებელი საბორტო რადიოაღჭურვილობის;

გ.გ) გამოსაყენებელი საბორტო სანავიგაციო აღჭურვილობის.

დ) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა ცოდნა იმ საკითხებში, რომლებიც ეხება იმ ფრენებს რომელზეც ის პასუხისმგებელია და რაიონებს რომლის ფარგლებში უფლებამოსილია აკონტროლოს ფრენები:

დ.ა) სეზონურ მეტეოროლოგიურ პირობებზე და მეტეოინფორმაციის მიღების წყაროებზე;

დ.ბ) მეტეოპირობების ზემოქმედებაზე საბორტო რადიო აღჭურვილობის მიერ რადიოსიგნალის მიღებაზე;

დ.გ) ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებული ყველა ნავიგაციური სისტემის თავისებურებაზე და შეზღუდვებზე;

დ.დ) ვერტმფრენების დატვირთვის ინსტრუქციაზე.

ე) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა ცოდნა და უნარი ფრენის მომზადების სპეციალისტთან/ავიადისპეჩერთან მიმართებაში ადამიანური შესაძლებლობების სფეროში.

ვ) ექსპლუატანტს არ წარმოუდგინა თავისი ვალდებულებების შესრულების უნარი.

4. სამუშაოზე დაშვებული ფრენის მომზადების სპეციალისტი/ავიადისპეჩერი მუდმივად უნდა ინარჩუნებდეს ყველა იმ საექსპლუატაციო თავისებურებების ცოდნის დონეს, რომელსაც კავშირი აქვს მის საქმიანობასთან, ადამიანის შესაძლებლობის სფეროში ცოდნისა და უნარის ჩათვლით.

შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალას, რომელიც ეხება ადამიანის შესაძლებლობის სფეროში ცოდნისა და უნარის დაუფლების პროგრამის შემუშავებას, შეიცავს Doc 9683.*

5. თუ 12 თვის განმავლობაში ფრენის მომზადების სპეციალისტს/ავიადისპეჩერს არ შეუსრულებია თავისი მოვალეობები არ დაიშვება სამუშაოდ, სანამ არ დაკმაყოფილდება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 22 სექტემბრის ბრძანება №205 - ვებგვერდი, 24.09.2026წ.

თავი VI
სახელმძღვანელოები, საბორტო ჟურნალები,სააღრიცხვო საბუთები

მუხლი 74. სააღრიცხვო საბუთები

ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს შემდეგი სააღრიცხვო საბუთები:
ა) საწვავით და ზეთით გამართვის სააღრიცხვო საბუთი;

ბ) ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურების ჩანაწერები ამ წესის 63-ე მუხლის თანახმად;

გ) ფრენის დროის, საფრენოსნო სასამსახურო დროის და დასვენების პერიოდის სააღრიცხვო საბუთები;

დ) ფრენისათვის მომზადების საბუთების ფორმები;

ე) ფრენის სამუშაო გეგმა;

ვ) გარკვეული მარშრუტებზე და სამუშაოების სახეობებზე მეთაურის მზადყოფნის დონის სააღრიცხვო საბუთები.

მუხლი 75. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს სეს-ი ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის შესაბამისად.
2. საქართველოში რეგისტრირებული სხ-თვის სააგენტო ამტკიცებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (სეს) და მასში ცვლილებების შეტანას.

მუხლი 76. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და სააგენტოსთან შეათანხმოს ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, რომლითაც იხელმძღვანელებს ვერტმფრენების საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პერსონალი მოვალეობების შესრულებისას. სახელმძღვანელო, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოში წარმოადგინოს სახელმძღვანელოს ერთი ეგზემპლარი, მასში შეტანილი ყველა რევიზიითა და ცვლილებით და შეიტანოს იმ სავალდებულო დოკუმენტების ჩამონათვალში, რომელიც უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
3. ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს და მასში შეტანილ ყველა ცვლილებას ითანხმებს სააგენტო.
4. სახელმძღვანელოში ასახული უნდა იქნეს შემდეგი ინფორმაცია:
ა) ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის მოკლე აღწერა;
ბ) ექსპლუატაციაში მყოფი ვერტმფრენების მონაცემები;
გ) ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს მიხედვით ტექნიკური მომსახურების შესრულებაზე პასუხისმგებელ პირთა სია და მათი უფლება-მოვალეობები. ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის სტრუქტურა;
დ) ტექმომსახურების მართვის უზრუნველყოფაში ცვლილებების შეტანის შესახებ სააგენტოსათვის შეტყობინების წესი. სახელმძღვანელოში ცვლილებების შეტანის პროცედურა;
ე) ექსპლუატანტსა და ტექნიკური მომსახურების საწარმოს შორის ადმინისტრაციული საკითხების მოგვარება;
ვ) მითითებები, ექსპლუატაციაში მყოფი ყოველი ვერტმფრენის ტიპის ტექმომსახურების პროგრამისათვის;
ზ) ვერტმფრენზე გამოვლენილი გაუმართაობების რეგისტრაციის და აღმოფხვრის უზრუნველყოფის პროცედურების აღწერა. ვერტმფრენის საბორტო ჟურნალის გამოყენება და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის(MEL) მომზადება და გამოყენება;
თ) ექსპლუატანტის მიერ ვერტმფრენის ტექნიკური მონაცემების შეგროვების და შენახვის მეთოდების აღწერა, რომლის საფუძველზეც ხდება ვერტმფრენის შემდეგი მონაცემების (რესურსები და სხვა) კონტროლი და აღრიცხვა:
თ.ა) ვერტმფრენის და შეზღუდული რესურსის მქონე კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის საერთო დრო (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და სხვა);
თ.ბ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) შესრულების მიმდინარე სტატუსი;
თ.გ) ვერტმფრენზე და მის კომპონენტებზე ჩატარებული მოდიფიკაციისა და რემონტების შესაბამისი მონაცემები;
თ.დ) ვერტმფრენის და მისი კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის დრო ბოლო რემონტის ჩატარების შემდეგ (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და ა.შ.), თუ დადგენილია ექსპლუატაციის რესურსები;
თ.ე) ვერტმფრენის მიმდინარე სტატუსი ტექმომსახურების პროგრამის შესაბამისად;
თ.ვ) დეტალური ჩანაწერები, რომლითაც დასტურდება ტექნიკური მომსახურების შემდეგ ვერტმფრენის ექსპლუატაციაში დაშვებისათვის აუცილებელი მოთხოვნების დაკმაყოფილება;
ი) ვერტმფრენის ტექმომსახურების პროგრამ(ებ)ის გამოყენების და ეფექტურობის ანალიზის და ზედამხედველობის სისტემის აღწერა. ტექმომსახურების პროგრამაში ცვლილებების შეტანის და დამტკიცების პროცედურა;
კ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად

ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) მოთხოვნების შესრულების და კონტროლის პროცედურების აღწერა;
ლ) ვერტმფრენზე ჩასატარებელი რემონტებისა და მოდიფიკაციების მომზადების, დამტკიცების და ჩატარების უზრუნველყოფის პროცედურები, მათ შორის, არასავალდებულო მოდიფიკაციების შესრულების წესი;
მ) 3175კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასით სერტიფიცირებული ვერტმფრენის ექსპლუატაციის შემთხვევაში:
მ.ა) ტექმომსახურების და საექსპლუატაციო გამოცდილების მონიტორინგის, შეფასებისა და სააგენტოში ანგარიშების წადგენის პროცედურა;
მ.ბ) ვერტმფრენის ფრენის ვარგისიანობაზე უარყოფითი ზეგავლენის გამომწვევი ხარვეზების, გაუმართაობის, დეფექტების და სხვა შემთხვევების შესახებ ინფორმაციის მიწოდების სისტემის აღწერა ამ ვერტმფრენის ტიპის შემმუშავებაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციისადმი და საფრენად ვარგისობაზე პასუხისმგებელი საავიაციო ხელისუფლებისადმი;
მ.გ) ვერტმფრენის ტიპის შემმუშავებლისაგან მიღებული საფრენად ვარგისობის ინფორმაციის და რეკომენდაციების შეფასების და იმ ღონისძიებების განხორციელების პროცედურების აღწერა, რომლებიც სააგენტოსთვის მისაღები პროცედურების შესაბამისად განხორციელებული შეფასების შედეგად დადგენილია სავალდებულოდ;
ნ) ექსპლუატაციის დროს მომხდარი შემთხვევების შესახებ სააგენტოსათვის შეტყობინების პროცედურის აღწერა;
ო) საავიაციო ტექნიკაზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების ექსპლუატაციაში დაშვების პროცედურა;
პ) პროცედურების აღწერა, რომლებიც დაადასტურებენ ვერტმფრენზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების შესაბამისობას სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექმომსახურების პროგრამასთან;
ჟ) ექსპლუატანტის მიერ დაქირავებული ტექნიკური საინჟინრო პერსონალისათვის სწავლების პროგრამის აღწერა, მათზე დაკისრებული უფლება-მოვალეობების შესაბამისად;
რ) ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემის აღწერა.
5. სახელმძღვანელოს შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:
ა) სახელმძღვანელოს ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;
ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობით მასალის აღქმას;
გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);
დ) სახელმძღვანელო დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იქნეს მისი გამოყენების გარემოს.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

მუხლი 77. ტექნიკური მომსახურების პროგრამა

1. ექსპლუატანტმა სხ-ის „ტექნიკური მომსახურების პროგრამა“ უნდა შეიმუშაოს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის №53 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ტექნიკური მომსახურების პროგრამის შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:
ა) ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;
ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობით მასალის აღქმას;
გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);
დ) დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების გარემოს.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 1 აპრილის ბრძანება №36 - ვებგვერდი, 05.04.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 11 აპრილის ბრძანება №44 - ვებგვერდი, 11.04.2016წ.

მუხლი 78. საბორტო ჟურნალი

1. საბორტო ჟურნალი უნდა შეიცავდეს შემდეგ თავებს, შემდეგი ნუმერაციით:
ა) თავი I. *ეროვნული კუთვნილება და სხ-ის რეგისტრაცია*

ბ) თავიII. *თარიღი*

გ) თავიIII. *ეკიპაჟის წევრების გვარები*

დ) თავიIV. *ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები*

ე) თავიV. *გაფრენის პუნქტი*

ვ) თავიVI. *დაფრენის პუნქტი*

ზ) თავიVII. *გაფრენის დრო.*

თ) თავიVIII. *დაფრენის დრო.*

ი) თავი IX. *ფრენის დრო*

კ) თავი X. *ფრენის სახეობა (კერძო, საავიაციო სამუშაოები, რეგულარული თუ არარეგულარული რეისი)*

ლ) თავი XI. *ინციდენტები, დაკვირვების მონაცემები*

მ) თავი XII. *პასუხისმგებელი პირის ხელმოწერა*

2. საბორტო ჟურნალში ჩანაწერები უნდა გაკეთდეს დაუყოვნებლივ, მელნით ან წაუშლელი ფანქრით.

3. შევსებული საბორტო ჟურნალი უნდა ინახებოდეს 6 თვის განმავლობაში.

მუხლი 79. საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის აღრიცხვა

ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისათვის შესატყობინებლად, ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს საერთაშორისო ფრენებზე დაკავებული ვერტმფრენის საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის დაწვრილებითი ჩამონათვალი. ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს: სამაშველო ტივების, სასიგნალო რაკეტების რაოდენობას, ფერს, ტიპს, საავარიო-სამედიცინო საშუალებების, წყლის მარაგის აღწერას, აგრეთვე, მობილური საავარიო რადიოაღჭურვილობის ტიპს და სიხშირეებს.

მუხლი 80. საბორტო თვითმწერების ჩანაწერები

საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტისას, ექსპლუატანტი უნდა შეინახოს ამ ფრენასთან დაკავშირებული თვითმწერების ჩანაწერები და საჭიროებისას თვითმწერებიც საიმედო ადგილზე, როგორც ეს გათვალისწინებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით.

მუხლი 81. მომსახურე ეკიპაჟის მოვალეობების განაწილება ავარიულ სიტუაციაში

1. ექსპლუატანტმა შვეულმფრენზე განთავსებული სამგზავრო ადგილებისა ან გადასაყვანი მგზავრების რაოდენობის გათვალისწინებით უნდა დაადგინოს თითოეული ტიპის შვეულმფრენისთვის ბორტგამყოლების საჭირო რაოდენობა, რომელიც არ უნდა იყოს სერტიფიცირების პროცესში დადგენილ რაოდენობაზე ნაკლები, რათა უზრუნველყოფილი იყოს როგორც სწრაფი და უსაფრთხო ევაკუაცია, ისე იმ აუცილებელი ფუნქციების შესრულება, რომლებიც საჭიროა საგანგებო ვითარებაში ან ევაკუაციის დროს. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ავარიულ სიტუაციაში ბორტგამყოლთა ფუნქციები თითოეული ტიპის შვეულმფრენისთვის.
2. ბორტგამყოლების რაოდენობა შეთანხმებული უნდა იყოს სააგენტოსთან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის ბრძანება №68 - ვებგვერდი, 06.04.2021წ.

მუხლი 82. მომსახურე ეკიპაჟის წევრის უსაფრთხოება ფრენის დროს

აფრენა-დაფრენის დროს, მომსახურე ეკიპაჟის ყოველი წევრი ვალდებულია იმყოფებოდეს საკუთარ სამუშაო ადგილზე, ან ხმ-ის მითითებით განკუთვნილ სხვა ადგილზე და იყოს უსაფრთხოების ღვედებით (სისტემით) მიბმული.

შენიშვნა: *ზემოთხსენებული არ გამორიცხავს, რომ ხმ-ს შეუძლია მისცეს მითითება მომსახურე ეკიპაჟს, შეიკრას მხოლოდ უსაფრთხოების ღვედები ნებისნიერ დროს გარდა აფრენა-დაფრენის ეტაპისა.*

მუხლი 83. მომსახურე ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს მის მიერ შედგენილი და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომსახურე ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა უნდა გაიაროს მომზადება მის ბორტგამყოლად დაშვებამდე. მომსახურე ეკიპაჟის წევრებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ გადამზადების პროგრამა, რაც იძლევა იმის გარანტიას, რომ ყოველ მათგანმა:

ა) შეძლოს ავარიულ სიტუაციაში, რომლის დროსაც აუცილებელია ავარიული ევაკუაცია, შეასრულოს უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის დაკავშირებული მოვალეობები და ფუნქციები.

ბ) შეძლოს გამოიყენოს სხ-ის ბორტზე არსებული საავარიო-სამაშველო საშუალებები, ისეთები როგორიც არის: სამაშველო ჟილეტები, სამაშველო ტივები, ავარიული ტრაპები(ღარი), ავარიული გასასვლელები, გადასატანი ცეცხლმაქრები, ჟანგბადის აღჭურვილობა, უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტები, პირველადი დახმარების კომპლექტები და ავტომატური გარე გამოყენების დეფიბრილიატორები;

გ) სხ-ბზე რომლებიც ასრულებენ ფრენებს 3000მ (10 000ფტ)-ზე მაღლა, მუშაობისას ერკვეოდეს ჟანგბადის უკმარისობით გამოწვეულ შედეგებში. ჰერმოკაბინიანი სხ-ბზე მუშაობისას, ერკვეოდეს ჰერმეტიზაციის დარღვევით გამოწვეულ ფიზიოლოგიურ მოვლენებში.

დ) უნდა იცოდეს, ავარიულ სიტუაციაში ეკიპაჟის სხვა წევრების მოვალეობები და ფუნქციები იმ დონეზე, რაც საჭიროა თავისი მომსახურე ეკიპაჟის წევრის ფუნქციების შესრულებისათვის.

ე) უნდა იცოდეს იმ სახიფათო ტვირთების ჩამონათვალი (ტიპები), რომლების გადატანა დასაშვებია ან აკრძალულია სხ-ით.

ვ) უნდა იცოდეს, ადამიანური ფაქტორის გათვალისწინებით სხ-ის სალონში უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შესაძლებლობები, ასევე საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებს შორის კორდინაციის საკითხები.

2. მომსახურე ეკიპაჟის პროგრამა უნდა შეიცავდეს მასწავლებლების, ინსტრუქტორების, სახმელეთო და საფრენოსნო ტრეინინგის საშუალებებს (საწაფების ყველა სახეობა და კომპიუტერზე ბაზირებული ტრეინინგის ჩათვლით - CBT) და სასწავლო.

შენიშვნა: 1. *სახიფათო ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში და DOC-9284-ში.*

2. საკითხები, რომელიც ეხება პერსონალის მომზადების პროგრამის შემუშავებას და ითვალისწინებს ადამიანურ ფაქტორსა და შესაძლებლობებს, მოცემულია იკაოს DOC-ში10002.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 16 დეკემბრის ბრძანება №276 - ვებგვერდი, 19.12.2022წ.

მუხლი 84. მომსახურე ეკიპაჟის ფრენის დრო, მოვალეობის შესრულების დრო და დასვენების პერიოდი

მომსახურე ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის, სასამსახურო-საფრენოსნო დროის, სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმების უნდა შეესაბამებოდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის დროის ნორმების მოთხოვნებს, რომელიც მოცემულია ამ წესების 72-ე მუხლში.

თავი VII
საავიაციო უშიშროება

მუხლი 85. ვერტმფრენის შემოწმების საკონტროლო ჩამონათვალი

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს ვერტმფრენის ბორტზე შემოწმების საკონტროლო

ჩამონათვალის არსებობა, რომლის მიხედვით, მოსალოდნელი მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების შესახებ ინფორმაციის არსებობის შემთხვევაში განხორციელდება შემოწმება, ბორტზე იარაღის, ასაფეთქებლების და სხვა სახიფათო ნივთებისა და ნივთიერებების აღმოჩენის მიზნით.
2. შემოწმების საკონტროლო ჩამონათვალს თან უნდა ერთვოდეს სახელმძღვანელო მასალა, ეკიპაჟის მიერ ასაფეთქებელი მოწყობილობის ან სხვა საეჭვო საგნების აღმოჩენისას განსახორციელებელი მოქმედებების შესახებ.

მუხლი 86. მომზადების პროგრამა
1. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შემუშავებული და სააგენტოსთან შეთანხმებული საავიაციო უშიშროების საკითხებში ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს ეკიპაჟების მომზადებას, რათა მათ შეძლონ მოახდინონ ადეკვატური რეაგირება ბორტზე მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის განხორციელების შემთხვევაში.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშავოს საავიაციო უშიშროების სფეროში მომზადების პროგრამა და უზრუნველყოს ამ პროგრამის მიხედვით პერსონალის მომზადება. პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს მგზავრებთან, ბარგთან, ტვირთთთან, ბორტკვებასთან, აღჭურვილობასთან, საბორტო მარაგთან დაკავშირებით პრევენციული ღონისძიებების გაცნობას მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის თავიდან აცილების მიზნით.

მუხლი 87. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შეტყობინება
ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედობის შემდეგ დაუყოვნებლივ მიაწოდოს წერილობითი შეტყობინება როგორც სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს, ასევე იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოებს, რომლის ტერიტორიაზეც განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედობა.

თავი VIII
გათავისუფლება

მუხლი 88. ამ წესების მოთხოვნებისაგან გათავისუფლება
1. გამონაკლის შემთხვევებში, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია მიმართოს სააგენტოს ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნებისაგან გათავისუფლების თხოვნით, თუ მოთხოვნების შესრულების შეუძლებლობას განაპირობებს აეროდრომის ინფრასტრუქტურა, მისი გადაულახავი გეოგრაფიული ან ფიზიკური მახასიათებლები, კონსტრუქციული თუ სტმ-ის თავისებურებები და ნაკლოვანებები შესაძლებელია აღმოიფხვრას ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებისაგან გათავისუფლებით ან მაკომპენსირებელი ზომების/კორექტივების დადგენით.
2. მოთხოვნებისაგან გათავისუფლება არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის დანართების მოთხოვნებს და უნდა შეიცავდეს მყარ და დოკუმენტალურად დადასტურებულ რეგულირების მექანიზნებს. ამ მექანიზმების გამოყენება არის გამონაკლისი და არა ნორმა.

3.ექსპლუატანტი ვალდებულია თავისი ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში შეიმუშაოს მოთხოვნებისაგან გათავისუფლებისაგან შესაძლო რისკის ანალიზის მეთოდიკა და წარუდგინოს სააგენტოს.

4.მოთხოვნებისაგან გათავისუფლების თხოვნით სააგენტოსთვის მიმართვის შემთხვევაში, ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია იმ პირობების დაცვაზე, რა პირობითაც გაიცემა გათავისუფლება. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოს ნებართვის საფუძველზე, გამოიყენოს ფრენის ისეთი (დამტკიცებული) სტანდარტები, რაც არსებულ მოთხოვნებზე არანაკლები უსაფრთხოების დონეს უზრუნველყოფს.

5.ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნებისგან გათავისუფლების უფლება აქვს სააგენტოს, რომელიც გასცემს განსაკუთრებულ ნებართვას და ექსპლუატანტს არა აქვს უფლება განახორციელოს დადგენილ მოთხოვნებისაგან განსხვავებული ქმედება, თუ მას სააგენტოსგან ნებართვა არ მიუღია.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია გათავისუფლებაზე განაცხადი სააგენტოში წარადგინოს სავარაუდო გამოყენების თარიღიდან 30 დღით ადრე, რათა სააგენტოს ჰქონდეს საკითხის სათანადოდ განხილვის შესაძლებლობა.

7. განაცხადი უნდა შეიცავდეს:

ა) ექსპლუატანტის დასახელებას;

ბ) ექსპლუატანტის დარეგისტრირებულ და ფაქტიურ მისამართს, თუ განსხვავდება;

გ) ტელეფონის და ფაქსის ნომერს;

დ) ელექტრონულ მისამართს;

ე) დეტალურად აღწერილ განაცხადის მიზანს;

ვ) მოთხოვნებისაგან გათავისუფლებისაგან შესაძლო რისკის ანალიზს;

ზ) წესების მუხლის მოთხოვნების მითითება, რისგანაც ექსპლუატანტი ითხოვს გათავისუფლებას და ამ გათავისუფლების ციტირება;

თ) ექსპლუატაციის სახეობის აღწერა, რომელიც განხორციელდება მოთხოვნილი გათავისუფლების პირობებში;

ი) გათავისუფლების სავარაუდო ხანგრძლივობა;

კ) განმარტება იმისა, თუ როგორ აისახება გათავისუფლება საზოგადოებრივ ინტერესებზე და რა შედეგს მოიტანს ეს გათავისუფლება;

ლ) ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის დადგენილი მოთხოვნების ალტერნატიული მეთოდების მედეტალური აღწერა იმისა, თუ როგორ შენარჩუნდება უსაფრთხოების დადგენილი დონე;

მ) დადგენილი მოთხოვნებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ყველა ცნობილი პრობლემის განხილვა და შეფასება, მათ შორის ექსპლუატანტისთვის ცნობილი აღნიშნულთან დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის შესახებ ინფორმაცია, ან სხვა ქვეყანის მიერ გაცემული გათავისუფლების გამოყენების შესახებ პოზიტიური ინფორმაცია;

ნ) თუ ექსპლუატანტი აპირებს შეზღუდვების გამოყენებით ექსპლუატაციას საქართველოს ფარგლებს გარეთ, ექსპლუატანტმა უნდა მიუთითოს, ეწინააღმდეგება თუ არა გათავისუფლება იმ ქვეყნის მიერ დადგენილ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წესებს.

8. თუ განმცხადებელი ექსპლუატანტი არ არის საქართველოში დარეგისტრირებული, მან განაცხადში უნდა მიუთითოს გათავისუფლების გაცემის პირობების დაცვაზე დანიშნული პასუხისმგებელი პირი.

9. თუ ექსპლუატანტი ითხოვს გათავისუფლების დაუყოვნებლივ მიღებას, მან უნდა წარმოადგინოს არგუმენტები, თუ რატომ არ იყო გათავისუფლება მოთხოვნილი თავისდროულად და სასწრაფო მოთხოვნის მიზეზი. გათავისუფლების თავისდრულად არ მოთხოვნა სააგენტომ შეიძლება განიხილოს როგორც უარის თქმის საფუძველი.

10. თუ სააგენტო დარწმუნდება, რომ გათავისუფლების მოთხოვნა შეესაბამება და არ ეწინააღმდეგება ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, სააგენტო აგრძელებს განაცხადის შემდგომ განხილვას ნებართვის გაცემის ან უარის თქმის მიზნით.

11. თუ სააგენტო დარწმუნდება, რომ გათავისუფლების მოთხოვნა არ შეესაბამება და ეწინააღმდეგება ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, სააგენტო წყვეტს განაცხადის შემდგომ განხილვას, მანამდე, სანამ ექსპლუატანტი არ დააკმაყოფილებს ამ მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს.

12. პირველადი განხილვის შემდეგ, თუ გათავისუფლების მოთხოვნა ჩაითვლება მისაღებად, სააგენტომ უნდა განსაზღვროს და შეაფასოს შემდეგი:

ა) დაიცავს თუ არა გათავისუფლება საზოგადოებრივ ინტერესებს;

ბ) გათავისუფლების შემდეგ რამდენად იქნება შენარჩუნებული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ამ წესებით დადგენილი უსაფრთხოების დონე;

შენიშვნა: *თუ სააგენტო მიიჩნევს, რომ გათავისუფლების თხოვნის ტექნიკური შეფასება სააგენტოს ადამიანური და ტექნიკური რესურსებით შეუძლებელია, სააგენტო უფლებამოსილია უარი უთხრას ექსპლუატანტს გათავისუფლებაზე.*

გ) თუ ექსპლუატანტი აპირებს გათავისუფლების გამოყენებით ექსპლუატაციას საქართველოს ფარგლებს გარეთ, ეწინააღმდეგება თუ არა გათავისუფლება იმ ქვეყნის მიერ დადგენილ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წესებს;

დ) გათავისუფლების ნებართვის გაცემის შემთხვევაში, რამდენად იქნება დაცული დაინტერესებული მხარეების ინტერესები;

ე) რეკომენდაციები, პირობები და შეზღუდვები რომლებიც იქნებიან გათავისუფლების გაცემის პირობების შემადგენელი ნაწილი.

13. სააგენტო წერილობით აწვდის ექსპლუატანტს დაწვრილებით ანგარიშს გათავისუფლების გაცემის ან უარის შესახებ. ანგარიში საზღვრავს გათავისუფლების მოქმედების პერიოდს და ამ გათავისუფლების პირობებს და შეზღუდვებს.

14. თუ განაცხადი გათავისუფლების შესახებ ეხება გადაუდებელ დახმარების აღმოჩენას, სააგენტო განხილვის შემდეგ რაც შეიძლება მოკლე დროში აწვდის ექსპლუატანტს თავის გადაწყვეტილებას.

15. თუ გათავისუფლებამ შესაძლებელია გავლენა იქონიოს სხ–ების სხვს ექსპლუატანტების საქმიანობაზე, ანგარიში ეგზავნება დაინტერესებულ ექსპლუატანტებს.

16. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს რომ, გათავისუფლებაზე გაცემული ნებართვა სხვა საბორტო დოკუმენტაციასთან ერთად იყოს სხ–ს ბორტზე.

17. თუ სააგენტო გადაწყვიტავს გათავისუფლების გაცემას, უნდა გავრცელდეს რომელიმე სხვა დაინტერესებულ პირს ან ექსპლუატანტს შეუძლია მიმართოს სააგენტოს ამ გათავისუფლების მათ საქმიანობაზე გავრცელების თაობაზე;

18. მიმართვის ფორმა უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-7 პუნქტის მოთხოვნებს;

19. თუ ექსპლუატანტი მიმართავს სააგენტოს არსებული ნებადართული გათავისუფლების მოქმედების ვადის გაგრძელების თხოვნით და სააგენტო არაა წინააღმდეგი, სააგენტო წერილობით ატყობინებს ექსპლუატანტს ნებართვის მოქმებების ვადის და თუ ეს საჭიროა, დამატებითი პირობების შესახებ, რომელიც არ იყო განსაზღვრული ნებართვის პირველადი გაცემისას.