სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №150

2012 წლის 30 აგვისტო

ქ. თბილისი

ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 და 56-ე მუხლების, „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის 25-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე, **ვბრძანებ:**

მუხლი 1. დამტკიცდეს თანდართული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები“ №1-16 დანართებთან ერთად.

მუხლი 2. ამ წესების ამოქმედებამდე გაცემული მოყვარული პილოტის, კომერციული პილოტის, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის, პლანერის პილოტის, თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობები ძალაშია 2012 წლის 1 ოქტომბრამდე.

მუხლი 3. „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები“ ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე, გარდა მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტის, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტის, 27-ე მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების და 27-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტისა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.

მუხლი 4 . „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების “ მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის "კ" ქვეპუნქტი ამოქმედდეს 2013 წლის 1 ივნისიდან, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტი ამოქმედდეს 2016 წლის 31 მარტიდან, ხოლო 27-ე მუხლის პირველი და მეორე პუნქტები ამოქმედდეს 2013 წლის 1 თებერვლიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 28 იანვრის ბრძანება №14 - ვებგვერდი, 30.01.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.

მუხლი 4[1]. „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მე-10 მუხლის 41 პუნქტი ძალადაკარგულად გამოცხადდეს 2016 წლის 31 მარტიდან, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტის ამოქმედებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.

მუხლი 5. „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ 27-ე მუხლის მე-3 პუქნტის „გ“ ქვეპუნქტი ამოქმედდეს 2013 წლის 1 იანვრიდან. 2013 წლის 1 იანვრამდე საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატის მიმართ წაყენებული მოთხოვნა გამოცდილებასთან მიმართებაში განისაზღვრება პირველადი მომზადების კურსის წარმატებით დასრულების საბუთის წარმოდგენით და სმ მეთვალყურის ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად, სულ მცირე 3 თვის განმავლობაში სათანადოდ ატესტირებული სმ მეთვალყურის ზედამხედველობის ქვეშ მუშაობით.

მუხლი 6. ძალადაკარგულად გამოცხადდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012წლის 14 ივნისის №107 ბრძანება „ტექნიკური რეგლამენტის „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების დამტკიცების შესახებ“.

მუხლი 7. ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

ი. დავითაძე

ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები

თავი I
ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები

ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესებში (შემდგომში – წესები) გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) აეროდრომი (ვერტოდრომი, ჰიდროაეროდრომი) – ასაფრენად, დასაფრენად, სამიმოსვლოდ, სადგომად და საჰაერო ხომალდების მომსახურებისათვის განკუთვნილი მიწის ან წყლის ზედაპირის (შენობების, ნაგებობებისა და აღჭურვილობის ჩათვლით) განსაზღვრული ნაკვეთი;

ბ) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტი – ნებისმიერ თვითმფრინავზე ან შვეულმფრენზე მეთაურის ან მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე, „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელი პილოტი;

გ) ავიასპეციალისტი – ამ წესების საფუძველზე გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;

დ) ავიასპეციალისტის მოწმობა – ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის №1 დანართის საფუძველზე შემუშავებული საბუთი, რომლითაც მის მფლობელს სხ-ების ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და/ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უფლება ენიჭება;

ე) ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი – ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელსაც ვერტიკალური აფრენა-დაფრენა და მცირე სიჩქარით ფრენა შეუძლია, რაც ძირითადად ძრავით აღჭურვილი ფრთის მექანიზაციით ან იმ ძრავას წევით მიიღწევა, რომელიც ამ რეჟიმებზე ამწევი ძალის წარმოსაქმნელად გამოიყენება, აგრეთვე – უმოძრაო აეროდინამიკური სიბრტყეებით, რომლებიც ჰორიზონტალური ფრენისას, ამწევ ძალას წარმოქმნის;

ვ) დამოუკიდებელი ნაფრენი – ფრენის დრო, როცა საჰაერო ხომალდზე მხოლოდ პილოტ-კურსანტი იმყოფება;

ზ) დირიჟაბლი – ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი, ჰაერზე უფრო მსუბუქი საფრენი აპარატი;

თ) ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა – განსაკუთრებული მომზადების მქონე, სხ-ის კონკრეტული ტიპის და/ან მისი აღჭურვილობის საფრენოსნო ექსპლუატაციის უფლების მიმნიჭებელი მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები;

ი) ერთი პილოტით ფრენისათვის სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდი – სხ-ის ტიპი, რომლის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, მისი სერტიფიცირებისას რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებით, შეიძლება უსაფრთხოდ განხორციელდეს ერთი პილოტით;

კ) ვიზუალური ფრენა ღამე – ღამით ისეთ პირობებში შესრულებული ფრენა, როცა ეკიპაჟი სხ-ის სივრცობრივ მდგომარეობასა და ადგილმდებარეობას განსაზღვრავს ვიზუალურად, ბუნებრივი ჰორიზონტისა და სახმელეთო მანათობელი ორიენტირების მიხედვით, ერთდროულად – ხელსაწყოების მეშვეობით კონტროლი;

ლ) ვიზუალური ფრენის წესები – წესები, რომელიც ითვალისწინებს ეკიპაჟის მიერ ჰაერში და დედამიწის ზედაპირზე საჰაერო ვითარების ვიზუალური დაკვირვებისა და ფრენის რეჟიმის ხანმოკლე შეცვლით, სხ-ებსა და სხვა ობიექტებს შორის დადგენილი შუალედების შენარჩუნებას;

მ) თავისუფალი აეროსტატი – ძალური დანადგარის გარეშე მოძრავი, ჰაერზე უფრო მსუბუქი საჰაერო ხომალდი;

ნ) თვითმფრინავი – ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის წყალობით იქმნება;

ო) თვითმფრინავის დასაფრენად შესვლა (დასაფრენი მანევრი) – ფრენის საფეხური, საფრენი მოხაზულობის დასაფრენად შესვლის მოხაზულობაში გადასვლის საწყისი სიმაღლიდან იქამდე, რაც სეს-ით განისაზღვრება, როგორც გასწორების დაწყების სიმაღლე;

პ) ინსტრუქტორთან ერთად ნაფრენი – ფრენის ის დრო, რომლის განმავლობაშიც პირი, სათანადო უფლებამოსილების მქონე ინსტრუქტორთან ერთად, საფრენოსნო მომზადებას გადის;

ჟ) ინსტრუქტორი – საინსტრუქტორო სამუშაოზე დაშვებული, ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;

რ) კვალიფიკაცია – დავალების სათანადო დონეზე შესასრულებლად საჭირო ცოდნისა და უნარის შეხამება;

ს) კომერციული პილოტი – ერთი პილოტით საფრენად სერტიფიცირებულ სხ-ზე მეთაურისა და ნებისმიერ სხვა სხ-ზე მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე პილოტი;

ტ) კომერციული ფრენა (კომერციული გადაზიდვა) – ფასით ან დაქირავებით, მგზავრების, ტვირთისა და ფოსტის გადასაზიდად განხორციელებული ფრენა;

უ) კომპეტენტურობა – იმ ცოდნის, უნარისა და ურთიერთობის ერთობლიობა, რაც დადგენილი სტანდარტის შესასრულებლად არის საჭირო.

ფ) მარშრუტზე ფრენა – დაგეგმილი მარშრუტით, გაფრენის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე ფრენა;

ქ) მარშრუტის სექტორი – ფრენის ის ნაწილი, რომელიც მოიცავს აფრენას, სიმაღლის აღებას, არანაკლებ 15 წთ-ით ჰორიზონტალურ ფრენას, აეროდრომთან მიდგომის, დაშვების და დაფრენის ეტაპებს (ფაზებს);

ღ) მგზავრი – სხ-ის ფრენისას, მასზე მყოფი ნებისმიერი პირი, გარდა სხ-ის ექსპლუატანტის მიერ „საფრენოსნო დავალებაში“ ჩაწერილი პირებისა;

ყ) მეთაურის რანგში ნაფრენი – სხ-ის მეთაურის მოვალეობების შემსრულებელი პილოტ-კურსანტის, სხ-ის მეთაურის, მეთაურ-შეგირდისა და პილოტ-ინსტრუქტორის ნაფრენი (საათები);

შ) მეორე პილოტი – სხ-ზე მეორე პილოტის მოვალეობების შემსრულებელი პირი;

ჩ) მისადგომის არე – აეროდრომის (აეროკვანძის) ფარგლებში (რაიონში) არსებული საჰაერო სივრცე, აფრენა-დაფრენის არეებისა და ადგილობრივი ხაზების საჰაერო სივრცის გამოკლებით;

ც) მოყვარული პილოტი – „მოყვარული პილოტის მოწმობის“ მფლობელი პირი, რომელსაც აქვს თვითმფრინავისა და/ან შვეულმფრენის მეთაურის ან მეორე პილოტის რანგში ფრენის უფლება, მაგრამ არა აქვს შემოსავლის მიღების მიზნით ფრენის უფლება;

ძ) მოწმობის აღიარება – ქმედება, რის შედეგადაც სახელმწიფო, მოწმობის გამცემი უფლებამოსილი ორგანოს სახით, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას საკუთარის თანაბარღირებულად აღიარებს;

ძ[1]) მრავალწევრიანი საჰაერო ხომალდი - სხ, რომლის სამართავად სულ მცირე ორი პილოტია საჭირო ;

წ) მუქარა – ის მოვლენები ან შეცდომები, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კომპეტენციის სფეროს გარეთ ხდება, უფრო მეტად ართულებს ექსპლუატაციას და რომლების მართვაც აუცილებელია უსაფრთხოების

დასაშვები დონის შესანარჩუნებლად;

ჯ) ოსტატობის აღნიშვნა – ავიასპეციალისტის მოწმობაში გაკეთებული ჩანაწერი, რითაც განსაზღვრულია ამ მოწმობით მინიჭებული უფლებები, განსაკუთრებული პირობები და შეზღუდვები;

ხ) პილოტირება (მართვა) – ფრენისას, სხ-ის სამართი ორგანოებით მანიპულირება;

ჯ) პილოტ-კურსანტი – პირი, რომელიც პირველადი საფრენოსნო მომზადების გასავლელად სწავლობს სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულებაში;

ჰ) პლანერი – ძალური დანადგარის გარეშე მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის წყალობით იქმნება;

ჰ[1]) პლანერის საფრენოსნო დრო – პლანერის ჰაერში ყოფნის საერთო დრო (ბუქსირზე ან უიმისოდ), რომელიც იზომება მოძრაობის დაწყებიდან – აფრენისას, მის შეჩერებამდე – დაფრენისას;

ჰ[2]) პროფესიული მომზადება – ავიასპეციალისტის მიერ იმ ცოდნისა და უნარის შეძენის, შენარჩუნებისა და სრულყოფის პროცესი, რომელიც მასზე კანონმდებლობით დაკისრებული უფლებამოსილების განსახორციელებლად არის საჭირო;

ჰ[3]) რთულრელიეფიანი რაიონი – ზღვის საშუალო დონიდან 3300 ფტ-ისა (1000 მ) და უფრო მეტი შემაღლების რელიეფიანი რაიონი; სხ რთულრელიეფიან რაიონში ითვლება, თუ მისი ფრენის ტრაექტორიის ვერტიკალური გეგმილი აღნიშნულ შემაღლებას კვეთს;

ჰ[4]) საავრნაოსნო ინფორმაცია – აეროდრომის მახასიათებლებთან და ფიზიკურ მდგომარეობასთან, აეროდრომის რაიონში მანევრირების წესებთან, საჰაერო ტრასებთან და მის რადიოელექტროტექნიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებული შეტყობინება;

ჰ[5]) საავრნაოსნო ინფორმაციის კრებული – სახელმწიფოს სახელით გამოშვებული ან დამტკიცებული გამოცემა, რომელიც ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში ფრენის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვან გრძელვადიან საავრნაოსნო ინფორმაციას შეიცავს;

ჰ[6]) სააეროდრომო ფრენის წრე (აფრენა-დაფრენის არეებში ფრენის სქემა) – აეროდრომის რაიონში დადგენილი მარშრუტი, რომელზეც (ან რომლის ნაწილზეც) სრულდება სიმაღლის აღება – აფრენისას, დაშვება – დასაფრენად შესვლისას, დაფრენის მოლოდინი (მოცდა) და აეროდრომის თავზე ფრენა;

ჰ[7]) საავიაციო შემადგენლობა – სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები, რომელთა საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის მეშვეობით განსახორციელებელი მიზნებისაკენ არის მიმართული;

ჰ[8]) საავიაციო ხელისუფლება – პირი ან დაწესებულება, რომელსაც სახელმწიფომ სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის რეგულირების უფლებამოსილება მიანიჭა;

ჰ[9]) საერთო დანიშნულების ავიაცია – სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც კომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებსა და საავიაციო სამუშაოებს არ ასრულებს;

ჰ[10]) სამედიცინო სერტიფიკატი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელის ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებთან ავიასპეციალისტის შესაბამისობის დამადასტურებელი საბუთი;

ჰ[11]) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობა (შემდგომში – „საწაფი“) – საავიაციო მოწყობილობა, რომლის მეშვეობითაც ფრენის პირობების/ეტაპების მიბაძვა ხდება ხმელეთზე და რომელიც მოიცავს: სრულპილოტაჟიან საწაფს (FFS), საფრენოსნო საწვრთნელ მოწყობილობას (FTD), ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარს (FNPT) და სახელსაწყო ფრენის ძირითად საწვრთნელ მოწყობილობას (BITD);

ჰ[11ა]) სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS) – კონკრეტული ტიპის, მოდელის, სერიის თვითმფრინავის კაბინის სრული ზომის მაკეტი, რომელიც აღჭურვილია ყველა იმ მოწყობილობითა და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც აუცილებელია თვითმფრინავის ჰაერში და მიწაზე ექსპლუატაციის იმიტაციისათვის. საწაფი ასევე აღჭურვილი უნდა იყოს კაბინის გარეთა ხედვის მაჩვენებელი ვიზუალური სისტემით და მოძრაობის/ძალის იმიტაციის სისტემით;

ჰ[11ბ]) საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD) – კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მოწყობილობების, ხელსაწყოების, მართვის სახელურების, პანელების სრული ზომის მაკეტი, რომელიც დამონტაჟებულია ღია ან დახურულ კაბინაში, აღჭურვილია ყველა მოწყობილობით და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც უზრუნველყოფს თვითმფრინავის ჰაერში და მიწაზე ექსპლუატაციის იმიტაციას დანადგარზე დამონტაჟებული სისტემის ფარგლებში. მოწყობილობა არ საჭიროებს მოძრაობის/ძალის იმიტაციას ან ვიზუალურ სისტემას, გარდა ვერტმფრენის მე-2 და მე-3 დონის FTD-ის შემთხვევებისა, სადაც ვიზუალური სისტემები აუცილებელია;

ჰ[11გ]) ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარი (FNPT) – საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც წარმოადგენს საჰაერო ხომალდის კაბინის გარემოს და აღჭურვილია ყველა მოწყობილობითა და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც აუცილებელია შესაბამისი ტიპის ან კლასის თვითმფრინავის მართვისთვის ჰაერში თვითმფრინავზე არსებული სისტემების ფარგლებში;

ჰ[11დ]) სხვა საწვრთნელი მოწყობილობა (OTD) – საწვრთნელი მოწყობილობა, გარდა საწაფების, საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობების ან ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარისა, რომლითაც უზრუნველყოფილია სწავლება, როდესაც სრულყოფილი სახელსაწყო დაფა არ არის აუცილებელი.

ჰ[12]) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია;

ჰ[13]) საფრენოსნო ოსტატობა – ფრენის მიზნის მისაღწევად საჭირო სწორი გადაწყვეტილებების მიღების უნარი, ღრმა თეორიული ცოდნის, პრაქტიკული გამოცდილებისა და მითითებების გამოყენებით;

ჰ[14]) საფრენოსნო სამუშაო – საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად, ეკიპაჟის მიერ ჩატარებული სამუშაო;

ჰ[15]) საფრენოსნო შემოწმება – საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ცოდნის დონისა და პრაქტიკული მუშაობის უნარის განმსაზღვრელი პროცესი;

ჰ[16]) საფრენოსნო წვრთნა – საფრენოსნო სამუშაოს ჩვევების შესაძენად ან აღსადგენად ჩატარებული საფრენოსნო შემადგენლობის სწავლების პროცესი;

ჰ[17]) სახელსაწყო-სახმელეთო წვრთნის დრო – დრო, რომლის განმავლობაშიც პილოტი, მოწმობის გაცემაზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დამტკიცებულ საწაფზე, იმიტირებულ სახელსაწყო ფრენას ამუშავებს;

ჰ[18]) სახელსაწყო ფრენა – ისეთ პირობებში შესრულებული ფრენა, როცა ეკიპაჟი სხ-ის სივრცობრივ მდგომარეობასა და ადგილმდებარეობას, სრულად ან ნაწილობრივ, საპილოტაჟო და სანაოსნო ხელსაწყოების მეშვეობით განსაზღვრავს;

ჰ[19]) სახელსაწყო ფრენის დრო (სახელსაწყო ნაფრენი) – დრო, რომლის განმავლობაშიც პილოტი სხ-ის მართავს ხელსაწყოების მეშვეობით, ბუნებრივი ორიენტირების გამოუყენებლად;

ჰ[20]) სახელსაწყო ფრენის წესები – ის წესები, რითაც საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოების მეშვეობით ფრენა, საჰაერო მოძრაობის სამსახურების მხრიდან მეთვალყურეობა და სხ-ებს შორის ეშელონირების დადგენილი შუალედების უზრუნველყოფა გაითვალისწინება;

ჰ[21]) სახომალდე ელექტრონული აღჭურვილობა (ავიონიკა) – სხ-ზე გამოსაყენებლად განსაზღვრული ნებისმიერი ელექტრონული მოწყობილობა, მისი ელექტრული ნაწილის ჩათვლით, მათ შორის – რადიოაღჭურვილობა, ფრენის ავტომატური მართვის სისტემა და სახელსაწყო აღჭურვილობა;

ჰ[22]) საჰაერო მოძრაობა – ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდი;

ჰ[23]) საჰაერო მოძრაობის არე (რაიონი) – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო საკუთარ დანიშნულებას ახორციელებს;

ჰ[24]) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე – „საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობისა“ და მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნების (დოა-ს ჩათვლით) მფლობელი, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას;

ჰ[25]) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდი – "საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობისა" და მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნების მფლობელი, რომელიც უფლებამოსილია სმ მეთვალყურე-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ განახორციელოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

ჰ[26]) საჰაერო ტრასა – კონტროლს დაქვემდებარებული საჰაერო სივრცე (ან მისი ნაწილი) დერეფნის სახით, რომელიც სარადიონაოსნო საშუალებებით არის აღჭურვილი;

ჰ[27]) საჰაერო ხომალდი – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ჰაერთან ურთიერთმოქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთმოქმედების გამოკლებით;

ჰ[28]) საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი – ავიასპეციალისტები, რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას სხ-ის მართვისა და მომსახურების გარკვეული მოვალეობები აკისრიათ;

ჰ[29]) საჰაერო ხომალდი, რომლის საექსპლუატაციოდ მეორე პილოტია საჭირო – საჰაერო ხომალდის ტიპი, რომლის საექსპლუატაციოდ, ტიპის ან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მიხედვით, მეორე პილოტია საჭირო;

ჰ[30]) საჰაერო ხომალდის მეთაური – სხ-ის ექსპლუატანტის ან საერთო დანიშნულების ავიაციაში, სხ-ის მფლობელის მიერ მეთაურის მოვალეობების შესასრულებლად დანიშნული, ფრენის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პილოტი;

ჰ[31]) საჰაერო ხომალდის სახეობა – უმთავრესი მახასიათებლების საფუძველზე, სხ-ების დაყოფა, მაგ., თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, თავისუფალი აეროსტატი, დირიჟაბლი და სხვა;

ჰ[32]) საჰაერო ხომალდის ტიპი – ერთი და იმავე პრინციპული აგებულების მქონე სხ-ები, მათ შორის, მათი ნებისმიერი სახეცვალება, იმის გამოკლებით, რაც საპილოტაჟო და საფრენოსნო მახასიათებლების ცვლილებას იწვევს;

ჰ[33]) სერტიფიკატი – სახელმწიფოს მიერ გაცემული საბუთი, რომლითაც დასტურდება მისი მფლობელის შესაბამისობა კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან;

ჰ[34]) ფრენის გეგმა – სხ-ის დაგეგმილ ფრენასთან ან ფრენის ნაწილთან დაკავშირებული სპეციფიკური ინფორმაცია.

შენიშვნა 1: ტერმინს „ფრენის გეგმა“ შეიძლება წინ უძღოდეს სიტყვები „წინასწარი“, „წარმოდგენილი“

„მიმდინარე“ ან „სამუშაო“, ფრენის პირობებისა და სხვადასხვა ეტაპების მისათითებლად;

შენიშვნა 2: როდესაც ამ ტერმინს წინ უძღვის სიტყვა „შეტყობინება“, ეს გულისხმობს გადაცემული ფრენის გეგმის მონაცემების შინაარსს და ფორმატს.

ჯ[35]) ფრენის დრო (ნაფრენი):

ჯ[35]. ა) თვითმფრინავის – საერთო დრო, თვითმფრინავის მოძრაობის დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) მის სრულ შეჩერებამდე;

ჯ[35]. ბ) შვეულმფრენის – საერთო დრო, მზიდი ხრახნის დატრიალების დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) ხრახნების სრულ შეჩერებამდე;

ჯ[36]) ღამე – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დამთავრებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე, ან დროის სხვა ისეთი მონაკვეთი მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, რომელსაც უფლებამოსილი ორგანო დაამტკიცებს.

შენიშვნა : სამოქალაქო ბინდი მთავრდება საღამოთი, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის დაბლა 6^0 -ზეა, და იწყება დილით, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის დაბლა 6^0 -ზეა.

ჯ[37]) შეგირდი – ეკიპაჟის წევრი, რომელიც სხ-ზე ინსტრუქტორის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით გადის საფრენოსნო წვრთნას ან მწყობრში შესვლის პროგრამას, აგრეთვე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან – უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმებას;

ჯ[38]) შემმოწმებელი (საფრენოსნო) – ავიასპეციალისტი, რომელიც კონკრეტულ სხ-ზე საინსტრუქტორო ფრენაზეა დაშვებული და ეკიპაჟის შემადგენლობაში შეყვანილია მისი წევრ(ებ)ის შემოწმების ან წვრთნის მიზნით;

ჯ[39]) შეცდომა – პირის ან პირთა ჯგუფის ისეთი ქმედობა, რაც მათი ან ორგანიზაციის ჩანაფიქრს, მოლოდინს არ შეესაბამება;

ჯ[40]) შეცდომების/მუქარის ფაქტორების კონტროლი – შეცდომის/მუქარის ფაქტორის გამოვლენისა და მასზე ისეთი ზომებით რეაგირების პროცესი, რომლებიც აღმოფხვრის ან ამცირებს შეცდომის/მუქარის ფაქტორის შედეგებს, აგრეთვე, ამცირებს შემდგომი შეცდომის/მუქარის ფაქტორის ან საჰაერო ხომალდის არასასურველი მდგომარეობის ალბათობას.

შენიშვნა. სხ-ის არასასურველი მდგომარეობის აღწერა განსაზღვრულია იკაო-ს ოფიციალური გამოცემა – „საავრნაოსნო მომსახურების წესები. პერსონალის მომზადება“, თავი 3, დამატება D.

ჯ[41]) შვეულმფრენი – ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მბრუნავი ერთი ან რამდენიმე მზიდი ხრახნის მიერ წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს ატმოსფეროში მდებარეობას;

ჯ[42]) ჩიკაგოს კონვენცია – ჩიკაგოში (აშშ) 1944 წელს ხელმოწერილი კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“, რომელსაც საქართველო 1993 წელს მიუერთდა;

ჯ[43]) ხარისხის კონტროლის სისტემა – დოკუმენტურად გაფორმებული საორგანიზაციო პროცედურები და პრინციპები, შიდა აუდიტი, მმართველობის სისტემის მიმოხილვა და ხარისხის გასაუმჯობესებელი რჩევების გაცემა;

ჯ[44]) მრავალპილოტიანი თვითმფრინავი – თვითმფრინავი, რომლის სამართავად სულ მცირე ორი პილოტია საჭირო;

ჯ[45]) მრავალპილოტიანი შვეულმფრენი, დირიჟაბლი და ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი, რომლის სამართავად მეორე პილოტია საჭირო, როგორც ეს საფრენოსნო სახელმძღვანელოთი ან ექსპლუატანტის სერტიფიკატით ან ეკვივალენტური დოკუმენტით არის განსაზღვრული;

ჯ[46]) საკვალიფიკაციო შემოწმება (ProficieNcy check) – უნარების შემოწმება ოსტატობის ვადის გასვლის ან განახლების შემთხვევაში, მათ შორის ზეპირი გამოცდა, თუ არსებობს ამის საჭიროება;

ჯ[47]) უნარების შემოწმება (Skill test) – მოწმობის ან ოსტატობის გასაცემად უნარების შემოწმება, მათ შორის ზეპირი გამოცდა, თუ არსებობს ამის საჭიროება;

ჯ[48]) თვითმფრინავის კლასი – ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, რომელთაც არ ესაჭიროებათ ტიპის ოსტატობა;

ჯ[49]) ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი მეორე პილოტი – პილოტი, მრავალპილოტიანი სხ-ის ექსპლუატაციის, ჩაანაცვლებს მეორე პილოტს მისი მოვალეობების შესრულებისას ფრენის კრეისერულ ეტაპზე, ფრენის ეშელონ 200-ზე მაღლა (FL200);

ჯ[50]) კომპეტენციის შეფასება – ინსტრუქტორის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის/ავტორიზაციის პირველად მოპოვების, გაგრძელების ან განახლების მიზნით უნარების, ცოდნის და დამოკიდებულების დემონსტრირება;

ჯ[51]) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედება (MCC) - ნიშნავს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების გუნდური თანამშრომლობით ფუნქციონირებას, რომელსაც ხელმძღვანელობს სხ-ის მეთაური;

ჯ[52]) თეორიული გამოცდა – კანდიდატის თეორიული ცოდნის დადგენის მიზნით ამ წესის შესაბამისად

სააგენტოში განხორციელებული გამოცდა(ები), რომელიც ტარდება ელექტრონული საგამოცდო პროგრამით – „AviationExam“, პლატფორმით მოწოდებული საგამოცდო კითხვების ბაზით, კანდიდატის მიერ მოთხოვნილი მოწმობის სახეობის შესაბამისი მოცულობით;

ჰ[53]) **საგამოცდო ტესტი (Examination Paper)** – კითხვების კომპლექტი, რომელსაც კანდიდატმა უნდა უპასუხოს სასურველი მოწმობის სახეობის/ოსტატობის მოსაპოვებლად ჩასაბარებელი ერთი საგნის გამოცდის ფარგლებში;

ჰ[54]) **მცდელობა (Attempt)** – კონკრეტული საგამოცდო ტესტის ჩაბარების ცდა;

ჰ[55]) **საგამოცდო სესია (Sitting)** – სააგენტოს მიერ დადგენილი დროის პერიოდი, როდესაც კანდიდატს ეძლევა საშუალება გავიდეს თეორიული გამოცდა(ებ)ზე. ეს პერიოდი არ უნდა აღემატებოდეს 10 თანმიმდევრულ დღეს, რომლის განმავლობაშიც კანდიდატს აქვს თითოეული საგამოცდო ტესტის ჩაბარების მხოლოდ ერთი მცდელობის უფლება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 27 სექტემბრის ბრძანება №189 - ვებგვერდი, 02.10.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 19 სექტემბრის ბრძანება №210 - ვებგვერდი, 20.09.2024წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 2. წესებში გამოყენებული შემოკლებები

ამ წესებში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ასპ** – ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტი;

ბ) **დოა** – დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნა;

გ) **ვსხ** – ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი;

დ) **ვფწ** – ვიზუალური ფრენის წესები;

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

ვ) **მმპ** – მფრინავთა მომზადების პროგრამა;

ზ) **სა** – სამოქალაქო ავიაცია;

თ) **სდ** – სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულება;

ი) **სეს** – საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

კ) **სმ** – საჰაერო მოძრაობა;

ლ) **სმმ** – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;

მ) **სსმ** – საწვავ-საპოხი მასალები;

ნ) **სსს** – საავარიო-სამაშველო საშუალებები;

ო) **სსტ** – საერთაშორისო საჰაერო ტრასა;

პ) **სტ** – საფრენოსნო-ტექნიკური;

ჟ) **სტბ** – საავიაციო-ტექნიკური ბაზა;

რ) **სტტმ** – საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება;

ს) **სფწ** – სახელსაწყო ფრენის წესები;

ტ) **სქს** – საავიაციო-ქიმიური სამუშაოები;

უ) **სშ** – საავიაციო შემთხვევა;

ფ) **სხ** – საჰაერო ხომალდი;

ქ) **ტმ** – ტექნიკური მომსახურება;

ღ) **ფშს** – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

ყ) **ღქსს** – ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე;

შ) **„ჯეპესენი“** – საერთაშორისო სააერნაოსნო ინფორმაციის კრებული;

ჩ) **AIP** – სახელმწიფოს მიერ ოფიციალურად გამოცემული სააერნაოსნო ინფორმაციის კრებული;

ც) **NOTAM** – ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფი ინფორმაციის შეტყობინება მფრინავთათვის.

მუხლი 3. ზოგადი დებულებები

1. წესები ეფუძნება ჩიკაგოს კონვენციის №1 დანართით „საავიაციო პერსონალის მოწმობების გაცემა“ განსაზღვრულ სტანდარტებს, რეკომენდებულ პრაქტიკას, ასევე გათვალისწინებულია JAR-FCL1. წესებით დადგენილია ავიასპეციალისტთა მოწმობების ფორმები და შინაარსი და რეგულირდება სერტიფიცირებასთან (ავიასპეციალისტთა მოწმობების გაცემა, გამოცვლა, გაუქმება, მოქმედების ვადის გაგრძელება, შეჩერება, ასევე, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემული მოწმობის აღიარება) დაკავშირებული სამართლებრივი ურთიერთობები.

2. ავიასპეციალისტებს მიეცემათ ამ წესებით დადგენილი ფორმების მოწმობები (№9 დანართის

შესაბამისად). მოწმობაში შეტანილი ოსტატობის აღნიშვნა მის მფლობელს აძლევს შესაბამისი ფრენებისა და სამუშაოების შესრულების უფლებას. მოწმობისა თუ ოსტატობის აღნიშვნის მიღების მსურველი უნდა აკმაყოფილებდეს კონკრეტული მოწმობისა თუ ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად დადგენილ მოთხოვნებს: ასაკის, ცოდნის, გამოცდილების, უნარისა და ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით.

3. საქართველოს მოქალაქეობის არმქონე პირზე ავიასპეციალისტის მოწმობა გაიცემა, თუ ის:

ა) პირველად თეორიულ, პრაქტიკულ მომზადებას და საავიაციო-სამედიცინო-საექსპერტო კომისიას გაივლის საქართველოში – საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, წარმოადგენს თეორიული და პრაქტიკული მომზადების დამადასტურებელ საბუთებს და დააკმაყოფილებს ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს, ან

ბ) წარმოადგენს საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოს მიერ გაცემული კონკრეტული სახეობის მოწმობის ან ოსტატობის მინიჭების შუამდგომლობას და დააკმაყოფილებს ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

4. თუ პირს არ აქვს ამ წესების შესაბამისად გაცემული ან აღიარებული მოწმობა, მას ეკრძალება უფლებამოსილების განხორციელება სხ-ების ქვემოთ ჩამოთვლილ სახეობებზე:

ა) თვითმფრინავი;

ბ) შვეულმფრენი;

გ) ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი;

დ) პლანერი;

ე) თავისუფალი აეროსტატი;

ვ) 4600 $მ^3$-ზე მეტი მოცულობის დირიჟაბლი;

ზ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი.

შენიშვნა: *ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების კატეგორიები (კლასები) განსაზღვრულია „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ" სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №27 ბრძანებით.*

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული სხ-ის ერთ-ერთი სახეობის მოწმობის მფლობელის მიერ, დამატებით, სხ-ის სხვა სახეობაზე მოწმობის მიღების განცხადების წარდგენისას, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო) დადებითი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში მოწმობის მფლობელზე გასცემს სხ-ის განცხადებული სახეობის მოწმობას.

6. ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემა, მოქმედების ვადის გაგრძელება და ოსტატობის აღნიშვნის გაცემა ხორციელდება განმცხადებლის მიერ სააგენტოსათვის ამ წესებით დადგენილი განცხადებისა და დადგენილი საბუთების წარდგენის საფუძველზე, საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით განსაზღვრულ ვადებში, მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით. ავიასპეციალისტის მოწმობის ან ოსტატობის აღნიშვნის გაუქმება, მოქმედების ვადის შეჩერება, ხორციელდება სააგენტოს მიერ, ავიასაწარმოს წარდგენის საფუძველზე ან სააგენტოს ინიციატივით, ამ წესების მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „თ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ზედამხედველობისას გამოვლენილი ფრენის უსაფრთხოებისათვის საშიშროების წარმოქმნის შემთხვევაში. შეჩერების ან გაუქმების საფუძველი უნდა იყოს სათანადოდ დასაბუთებული.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტით განსაზღვრულ ადმინისტრაციულ წარმოებაში მონაწილეობას ღებულობენ სააგენტოს ის თანამშრომლები, რომლებიც საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის შესაბამისად, უფლებამოსილები არიან განახორციელონ ადმინისტრაციული წარმოება.

8. სააგენტოს მიერ ამ წესების საფუძველზე მიღებული გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 4. უფლებამოსილი ორგანო

1. ამ წესების შესრულებაზე უფლებამოსილი ორგანოა სააგენტო, რომელიც ახორციელებს:

ა) ავიასპეციალისტების ოსტატობის დონის განსაზღვრას, მოწმობისა და ოსტატობის აღნიშვნის გაცემასა და გაუქმებას, მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელებას, მოქმედების ვადის შეჩერებას, აგრეთვე, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემული მოწმობების აღიარებას;

ბ) საქართველოს სდ-ის, ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უშუალო უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული სასწავლო საგნების მასწავლებელთათვის მოწმობის გაცემას, მისი მოქმედების ვადის გაგრძელებას, შეჩერებასა და გაუქმებას;

გ) საქართველოს სდ-ის სერტიფიცირებას;

დ) ავიასპეციალისტების თეორიული და პრაქტიკული მომზადების, აგრეთვე, საქართველოს სდ-ის სასწავლო პროგრამების დამტკიცებას (შეთანხმებას) და მათ განხორციელებაზე ზედამხედველობას;

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების ახალ ტექნიკაზე გადამზადების კანდიდატების დამტკიცებას;

ვ) მოწმობის ან ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად საჭირო ნებისმიერი მანევრის საჩვენებლად აუცილებელი, საქართველოში მოქმედი, საწაფის გამოყენების დამტკიცებას;

ზ) სხვა ქვეყნების იმ სასწავლო დაწესებულებებისა და საწაფების აღიარებას, სადაც საქართველოს ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელები სწავლობენ და იწვრთნებიან;

თ) ამ წესებით გაცემული მოწმობებითა და ოსტატობის აღნიშვნებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვაზე ზედამხედველობას;

ი) „ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივი რეესტრის“ წარმოებას;

კ) (ამოღებულია - 25.11.2016, №158);

ლ) თეორიული გამოცდების ჩატარებას ამ წესების №3 დანართით გათვალისწინებულ საგნებში, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო/კომერციული პილოტის მოწმობის გაცემის ან მისი აღიარების მიზნით.

2. სააგენტო, ავიასპეციალისტის მიერ ამ წესების მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ფრენის უსაფრთხოებისათვის წარმოქმნილი საშიშროების დონიდან გამომდინარე:

ა) დარღვევის მასალებს, რეაგირებისათვის უგზავნის ავიასაწარმოს;

ბ) ამ წესების შესაბამისად, აუქმებს, ან მოქმედების ვადას უჩერებს ავიასპეციალისტის მოწმობას, ოსტატობის აღნიშვნას, მასწავლებლის მოწმობას;

გ) ღებულობს საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ზომებს.

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.

მუხლი 5. თეორიული გამოცდები

1. თეორიული გამოცდები ტარდება ტესტირების მეთოდით (სავარაუდო პასუხების ჩვენებით). გამოცდა ჩაბარებულად ითვლება, თუ ავიასპეციალისტმა სწორად უპასუხა კითხვების 75 % პროცენტს.

2. თუ ავიასპეციალისტმა თეორიული გამოცდები ვერ ჩააბარა, განმეორებით გამოცდაზე დაიშვება ტესტირების ჩატარებიდან არა უადრეს ორი კვირისა.

3. პილოტის მოწმობის პირველად მიღების მიზნით, თეორიული გამოცდები კანდიდატმა უნდა ჩააბაროს ამ წესების №3 დანართით განსაზღვრულ საგნებში.

4. თეორიული გამოცდები ტარდება:

ა) სააგენტოში – ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ავიასპეციალისტის მოწმობის მისაღებად;

შენიშვნა: ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ავიასპეციალისტები, რომლებმაც წარმატებით ჩააბარეს თეორიული გამოცდები სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში და არ დაუსრულებიათ პრაქტიკული მომზადება (სწავლების სრული კურსი) 2022 წლის პირველ იანვრამდე, თავისუფლდებიან ამ პუნქტით გათვალისწინებული გამოცდების ჩაბარებისგან;

ბ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში – ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „დ“ – „ზ“, ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ავიასპეციალისტის მოწმობის მისაღებად.

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული თეორიული გამოცდები ტარდება სააგენტოში, წერილობით, ინგლისურ ენაზე, შესაბამისი ელექტრონული საგამოცდო პროგრამის მეშვეობით და შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) განმცხადებელი დაიშვება თეორიულ გამოცდებზე, თუ მას გააჩნია შესაბამისი რეკომენდაცია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული იმ სდ-დან, რომელიც პასუხისმგებელი იყო მის სწავლებაზე. რეკომენდაცია სდ-ს მიერ გაიცემა მას შემდეგ, რაც კანდიდატი სდ-ში სრულად დაფარავს თეორიული სწავლების კურსის შესაბამის ელემენტებს, დამაკმაყოფილებელ დონეზე;

შენიშვნა: ამ ქვეპუნქტის მოთხოვნა არ ვრცელდება განმცხადებელზე, თუ იგი ფლობს სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემულ შესაბამისი ავიასპეციალისტის მოწმობას.

ბ) სდ-ს რეკომენდაცია მოქმედია 12 თვის განმავლობაში. თუ განმცხადებელი მითითებული ვადაში ერთხელაც არ ეცდება თეორიული გამოცდის ჩაბარებას, მან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ (აღიარებულ) სდ-ში დამატებით უნდა გაიაროს თეორიული სწავლება იმ საგნებში, რომელსაც განსაზღვრავს სასწავლო დაწესებულება, განმცხადებლის საჭიროებიდან გამომდინარე.

გ) განმცხადებელი ვალდებულია, ხელახლა ჩააბაროს თეორიული გამოცდები სრულად იმ შემთხვევაში, თუ იგი ვერ შეძლებს:

გ.ა) რომელიმე თეორიული გამოცდის ჩაბარებას 4 მცდელობით; ან

გ.ბ) ყველა გამოცდის ჩაბარებას ექვსი საგამოცდო სესიის განმავლობაში; ან

გ.გ) ჩააბაროს ყველა გამოცდა 18 თვის განმავლობაში, რაც აითვლება იმ კალენდარული თვის ბოლო რიცხვიდან, როდესაც განმცხადებელი პირველად გავიდა გამოცდის ჩასაბარებლად.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, განმცხადებლის მიერ თეორიული გამოცდების განმეორებით ჩაბარებამდე, მან უნდა გაიაროს დამატებითი სწავლება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ (აღიარებულ) სასწავლო დაწესებულებაში. სწავლების მოცულობა განისაზღვრება სასწავლო დაწესებულების მიერ გამოსაცდელის საჭიროების მიხედვით.

7. ამ მუხლის მე-3 პუნქტში აღნიშნული წარმატებით ჩაბარებული თეორიული გამოცდები მოქმედია:

ა) კომერციული პილოტის მოწმობის ან სახელსაწყო ფრენის წესების ოსტატობის გაცემისთვის – 36 თვე;

ბ) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისთვის:

ბ.ა) მოწმობაში ჩაწერილი სახელსაწყო ოსტატობის მოქმედების ვადის გასვლიდან 7 წელი;

ბ.ბ) შვეულმფრენების შემთხვევაში – შვეულმფრენის ტიპის ოსტატობის მოქმედების ვადის გასვლიდან 7 წელი.

8. თეორიული გამოცდ(ებ)ის ჩაბარების მსურველმა კანდიდატმა, პირველი საგამოცდო სესიის ჩანიშვნის მიზნით, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს „განაცხადი თეორიული გამოცდ(ებ)ის დანიშვნაზე /Application for Theoretical Examination“, დანართი №25-ის შესაბამისად, რომელსაც უნდა დაურთოს შემდეგი დოკუმენტები:

ა) სასწავლო დაწესებულების (სდ) სარეკომენდაციო წერილი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მოწმობის თეორიულ გამოცდებზე დაშვებისათვის/Recommendation letter for Candidate issued by ATO “ წესის დანართი №26-ის შესაბამისად;

ბ) სდ-ში პილოტის მომზადების სასწავლო კურსის ფარგლებში თეორიული მომზადების წარმატებით გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი, სდ-ში ჩაბარებული გამოცდების შედეგებისა და თარიღების მითითებით;

გ) პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტის/პასპორტის ასლი;

დ) პილოტის მოწმობის ასლი, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

9. თეორიული გამოცდ(ებ)ის ყოველი შემდგომი საგამოცდო სესიის ჩატარების მსურველი სააგენტოს წარუდგენს მხოლოდ – „განაცხადის თეორიული გამოცდ(ებ)ის დანიშვნაზე/Application for Theoretical Examination“, დანართი №25-ის შესაბამისად.

10. კანდიდატის მიერ განაცხადის წარდგენა სასურველია მოხდეს საგამოცდო სესიის დაწყების სასურველ თარიღამდე სულ მცირე 15 სამუშაო დღით ადრე. ხოლო, დაგეგმილი საგამოცდო სესიის ან კონკრეტულ საგანში გამოცდის გაუქმება შესაძლებელია დაგეგმილ თარიღამდე 2 დღით ადრე, სააგენტოს წერილობით ინფორმირების საფუძველზე. აღნიშნული სახით საგამოცდო სესიის გაუქმება შესაძლებელია მხოლოდ ერთჯერადად.

11. სააგენტო წერილობით ატყობინებს კანდიდატს განაცხადში დაფიქსირებულ ელექტრონულ ფოსტაზე დაგეგმილი გამოცდების ცხრილს საგნის, თარიღის და გამოცდის ზუსტი დროს მითითებით.

12. კანდიდატი ვალდებულია რეგისტრაციისთვის გამოცხადდეს სააგენტოში გამოცდის დაწყებამდე 15 წუთით ადრე და თან იქონიოს პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტი (პირადობის მოწმობა ან პასპორტი);

13. კანდიდატს აქვს უფლება გამოიყენოს ელექტრონულ საგამოცდო სისტემაში ჩაშენებული დამხმარე გამომთვლელი საშუალებები (კალკულატორი შეზღუდული ფუნქციებით, სპეციალური კალკულატორი CRP-5, სახაზავი, ტრანსპორტირი) და გამოცდის საჭიროებისათვის მისთვის ხელმისაწვდომი სპეციალური დოკუმენტ(ებ)ი/მასალები (გენერირებულია საგამოცდო პროგრამით) და მისთვის მიწოდებული დამხმარე საშუალებები/საკანცელარიო ნივთები.

14. თუ კანდიდატი არ გამოცხადდა დაგეგმილ საგამოცდო სესიაზე/გამოცდაზე და მას არ ჰქონდა გაუქმებული სესია/გამოცდა ამ წესში განსაზღვრული პირობების დაცვით, ჩაითვლება, რომ კანდიდატის მიერ გამოცდა ვერ იქნა ჩაბარებული, გარდა ჯანმრთელობის გაუარესებით გამოწვეული შემთხვევისა, რის შესახებ კანდიდატმა უნდა წარადგინოს შესაბამისი უფლებამოსილი დაწესებულების მიერ გაცემული ავადობის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

15. სააგენტო უზრუნველყოფს თეორიული გამოცდების ჩატარებას და ჩანაწერების შენახვას შემუშავებული საგამოცდო პროცედურების შესაბამისად.

16. თეორიული გამოცდების მსვლელობის დროს კანდიდატს ეკრძალება:

ა) ნებისმიერ პირთან საუბარი/კომუნიკაცია (მათ შორის, ვერბალური, მიმოწერით, ჟესტიკულაციით, სატელეფონო, ინტერნეტის გამოყენებით), გარდა თეორიულ გამოცდებზე ზედამხედველი სპეციალისტისა;

ბ) ტელეფონის/სმარტფონის, ყურსასმენების, კამერის მიკროფონის თუ სხვა ელექტრონული ჩამწერი ან დამხმარე საშუალებების გამოყენების მცდელობა;

17. იმ შემთხვევაში, თუ თეორიული გამოცდის მსვლელობისას კანდიდატი დაარღვევს ამ მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს (მაგალითად, კანდიდატი შემჩნეული იქნება გადაწერაში, არაკეთილსინდისიერი მეთოდით გამოცდის ჩაბარების მცდელობაში), გამოცდა შეწყდება დამრღვევი კანდიდატ(ებ)ისთვის, რომელიც შემჩნეული იქნება კონკრეტულ დარღვევაში და ჩაითვლება, რომ მან ვერ ჩააბარა გამოცდა. ასეთ შემთხვევაში, კანდიდატის მიერ ჩადენილი დარღვევის დადასტურებისას, კანდიდატი არ დაიშვება გამოცდაზე მომდევნო 12 თვის განმავლობაში.

18. თეორიული გამოცდების მოცულობა და ხანგრძლივობა განსაზღვრულია ამ წესის №27 დანართში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 19 სექტემბრის ბრძანება №210 - ვებგვერდი, 20.09.2024წ.

მუხლი 6. საფრენოსნო დროის აღრიცხვა

1. პილოტ-კურსანტს და პილოტის მოწმობის მფლობელს მეთაურის რანგში ნაფრენად ეთვლება მთლიანად ის დრო, რა ხნის განმავლობაშიც ასრულებდა ფრენას დამოუკიდებლად, ინსტრუქტორთან ერთად, ან სხ-ის

მეთაურის რანგში.

2. თუ მეორე პილოტს, უფრო მაღალი კლასის პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო, მეთაურის რანგში ნაფრენი საკმარისად არა აქვს, მას მეთაურად ნაფრენ დროდ დამატებით ჩაეთვლება მეორე პილოტის რანგში ნაფრენი დროის 50 პროცენტი.

3. მეთაური-შეგირდის რანგში ნაფრენი მთლიანად მეთაურის რანგში ნაფრენად ჩაითვლება.

4. პილოტი ვალდებულია პირადად აწარმოოს ყოველდღიური საფრენოსნო დროის აღრიცხვა (მითითებული უნდა იყოს სულ მცირე სხ-ის ტიპი, აეროპორტიდან გაფრენისა და მოფრენის დრო, პილოტის რანგში ნაფრენი).

5. საფრენოსნო დროის და თეორიული ცოდნის ჩათვლა ხორციელდება შემდეგი პირობებით:

ა) თუ ამ წესით სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, სხ-ის სახეობაზე მოწმობის, ოსტატობის ან სერტიფიკატის მოსაპოვებლად საჭირო ნაფრენად ჩაითვლება ის საფრენოსნო დრო, რომელიც შესრულებული იყო იმავე სახეობის საჰაერო ხომალდებზე მოწმობის, ოსტატობის ან სერტიფიკატის მოსაპოვებლად;

ბ) განმცხადებელი, რომელსაც წარმატებით აქვს ჩაბარებული თეორიული გამოცდები ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად და ფლობს/ფლობდა სააგენტოს მიერ გაცემულ ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას, თავისუფლდება იმავე სახეობის საჰაერო სხ-ზე ქვემოთ აღნიშნული მოწმობის და ოსტატობის მისაღებად საჭირო თეორიული ცოდნის მიმართ ამ წესის მე-11, მე-17 და მე-18 მუხლებით დადგენილი მოთხოვნებისაგან:

ბ.ა) მოყვარული პილოტის მოწმობა;

ბ.ბ) კომერციული პილოტის მოწმობა;

ბ.გ) სფწ ოსტატობა, გარდა შვეულმფრენის სფწ ოსტატობისა (IR);

გ) განმცხადებელი, რომელსაც ჩაბარებული აქვს კომერციული პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო თეორიული გამოცდები, თავისუფლდება სხ-ის იმავე სახეობაზე მოყვარული პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო თეორიული ცოდნის მიმართ დადგენილი მოთხოვნისაგან;

დ) სფწ ოსტატობის მაძიებელი ან მფლობელი, რომელსაც წარმატებით აქვს ჩაბარებული სახელსაწყო ოსტატობის მისაღებად საჭირო თეორიული გამოცდები სხ-ის რომელიმე სახეობაზე, სხ-ის სხვა სახეობაზე სფწ ოსტატობის მოპოვებისას სრულად თავისუფლდება თეორიული ცოდნის და გამოცდის მიმართ ამ წესის მე-5 და მე-11 მუხლებით დადგენილი მოთხოვნისაგან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.

თავი II
ავიასპეციალისტის მოწმობა

მუხლი 7. მოწმობის სტრუქტურა და შევსების წესი

1. მოწმობა ეძლევა შემდეგ ავიასპეციალისტებს:

ა) მოყვარულ პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);

ბ) კომერციულ პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);

გ) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);

დ) პლანერის პილოტს;

ე) თავისუფალი აეროსტატის პილოტს;

ვ) (ამოღებულია - 01.05.2026, №82);

ზ) ბორტინჟინერს;

თ) (ამოღებულია - 14.08.2019, №167);

ი) ბორტგამყოლს;

კ) (ამოღებულია - 25.11.2016, №158);

ლ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს;

მ) ავიადისპეტჩერს;

ნ) (ამოღებულია - 31.03.2022, №79);

ო) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტი.

შენიშვნა: „ო“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გაცემის წესი და პირობები განისაზღვრება „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ" სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №27 ბრძანებით.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული ავიასპეციალისტებისათვის მოწმობის ფორმა განსაზღვრულია დანართით №9.

3. (ამოღებულია - 31.03.2022, №79).

4. ავიასპეციალისტის მოწმობა მოიცავს შემდეგ პუნქტებს (მონაცემებს):

ა) I. მოწმობის გამცემი სახელმწიფოს დასახელება;

ბ) II. მოწმობის დასახელება;

გ) III. ინდივიდუალური ნომერი (შედგება: სახელმწიფო კოდი/მოწმობის სახეობა/არაბული ციფრები. მოწმობის ნომერი მოიცავს ხუთ არაბულ ციფრს);

დ) IV. მფლობელის სახელი და გვარი;
ე) IVა. მფლობელის დაბადების თარიღი;
ვ) V. მფლობელის ძირითადი საცხოვრებლის მისამართი;
ზ) VI. მფლობელის მოქალაქეობა;
თ) VII. მფლობელის ხელმოწერა;
ი) VIII. მოწმობის გამცემი ორგანოს დასახელება;
კ) IX. მოწმობის მოქმედების ვადის აღნიშვნა;
ლ) X. მოწმობის გამცემი თანამდებობის პირის ხელმოწერა და გაცემის თარიღი;
მ) XI. მოწმობის გაცემაზე უფლებამოსილი ორგანოს ბეჭედი;
ნ) XII. განახლებადი ოსტატობის აღნიშვნები;

შენიშვნა 1: სხ-ების კლასის და ტიპის ოსტატობის აღნიშვნა ხორციელდება ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) ვებგვერდზე გამოქვეყნებული ნუსხის – „EASA Class and Type Rating and Endorsement lists“ შესაბამისად (ბმული: https://www.easa.europa.eu/en/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists).

შენიშვნა 2: სხ-ის კლასის/ტიპის ოსტატობები, სათანადო უფლებამოსილებების, სფწ ოსტატობის და მოქმედების ვადების მითითებით (მაგ.: PIC, PICUS, Co-Pilot, Co-Pilot Trainee, PI, CPI, TRI/SFI, TRE/SFE, IR, FA, FA-Trainee და სხვ.), აღინიშნება XII პუნქტის შესაბამის გრაფებში.

ო) XIII. განსაკუთრებული აღნიშვნები, რომლებიც ითვალისწინებს სარადიოტელეფონო კავშირის ენის და/ან ინგლისური ენის (პროფესიული საავიაციო) ცოდნის დონეს, აგრეთვე, სხვადასხვა შეზღუდვებს (მაგ.: ასაკთან დაკავშირებული შეზღუდვა, ფრენის კრეისერულ ეტაპზე მეორე პილოტ-შეგირდის შეზღუდვა და სხვ.).

შენიშვნა 1. ინგლისურის ენის ცოდნის დონესთან დაკავშირებული ცნობები აღინიშნება მხოლოდ პილოტების მოწმობებში, შემდეგი ნიმუშების შესაბამისად: „მოწმობის მფლობელმა გამოამჟღავნა საჰაერო ხომალდზე ინგლისურ ენაზე სარადიოტელეფონო მოწყობილობის გამოყენების კომპეტენცია. The holder of this license has demonstrated competence to operate R/T equipment on board of the aircraft in English.“ „პროფესიული საავიაციო ინგლისური ენის ცოდნის მე-4 დონე მოქმედია – რრ.თთ.წწ.. English Language Proficiency Level-4 Valid Until DD.MM.YYYY.

შენიშვნა 2. სხვა განსაკუთრებული აღნიშვნები, რომელიც უკავშირდება ავიაკომპანიის საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებსა და შეზღუდვებს, აღინიშნება ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებულ ფორმაში ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს შესაბამისად.

პ) XIV. სხვა ინფორმაცია და მონაცემები.

5. ავიასპეციალისტის მოწმობა ივსება ელექტრონულად, სპეციალურ პროგრამაში ქართულ-ინგლისურ ენებზე და ამოიბეჭდება პრინტერზე.

6. ავიასპეციალისტის მოწმობას აქვს შემდეგი დამცავი ნიშნები:

ა) ზამბის 100%-იანი ქაღალდი;

ბ) ქაღალდის ხილული და უხილავი პოლიკარბონატის ჩანართები, რომლებიც ულტრაიისფერი დასხივებისას გამოსცემენ ლუმინესცენციას;

გ) ექსკლუზიური ქარხნული წყლის ნიშანი (საქართველოს დროშა);

დ) პენეტრირებული წყლის ნიშანი (სააგენტოს ლოგო).

7. ავიასპეციალისტი ერთდროულად არ უნდა ფლობდეს ამ წესის შესაბამისად გაცემულ ერთზე მეტ მოწმობას თითოეული სახეობის სხ-ზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 8. ავიასპეციალისტის მოწმობის და მისი დუბლიკატის გაცემის წესი

1. ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნების დაცვაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო, რათა მოწმობის მფლობელმა, მოწმობით და ოსტატობის აღნიშვნით გათვალისწინებული უფლებები განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა მისი ცოდნა, გამოცდილება და ჯანმრთელობის მდგომარეობა ამ წესებით დადგენილ მოთხოვნებს აკმაყოფილებს.

2. ავიასპეციალისტის მოწმობის მიღების მსურველმა კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ამ წესის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტის მოწმობის გასაცემად:

ა.ა) განცხადება ამ წესის №1 დანართის შესაბამისად და პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.

ა.ბ)ავიასპეციალისტის კონკრეტული სახეობის მოწმობის გაცემის შუამდგომლობა (დანართი №2) საჭიროების შემთხვევაში;

ა.გ) (ამოღებულია - 22.12.2020, №208);

ა.დ) საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებულ სდ-ში ან სხვა ქვეყნის შესაბამისი უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში შესაბამისი

ავიასპეციალისტის პირველადი მომზადების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი, გარდა ამ პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ავიასპეციალისტებისა.
შენიშვნა: სააგენტო ამოწმებს სხვა ქვეყნის სდ-ის უფლებამოსილებას შესაბამისი კურსის განხორციელების თაობაზე უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებასთან, მისგან დადასტურების მიღების მიზნით. აღნიშნული დადასტურების მიუღებლობის შემთხვევაში, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას მოწმობის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ.

ა.დ[1]) (ამოღებულია - 31.03.2022, №79);

ა.ე) საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებული ავიასამედიცინო ცენტრის მიერ გაცემული შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი (ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „მ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტების გარდა).

ბ) პილოტის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:
ბ.ა) ამ წესების №3 დანართით განსაზღვრული, მოთხოვნილი მოწმობის შესაბამისი თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი ამ წესის მე-5 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით;
ბ.ბ) უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები ამ წესების №4 დანართის შესაბამისად. შემოწმება უნდა ჩატარდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ/აღიარებულ სდ-ში ან საწაფზე, ხოლო საწაფის არარსებობის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდზე, სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის (CPI, TRE, SFE, FE) მიერ;
ბ.გ) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სდ-დან:
ბ.გ.ა) საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული პილოტებისთვის – იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
ბ.გ.ბ) შიდა რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრისათვის – სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
ბ.დ) საფრენოსნო წიგნაკი/საფრენოსნო ელექტრონული წიგნაკი შესაბამისი სდ-ის ან უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დამოწმებული ბეჭდით.

გ) (ამოღებულია - 17.10.2023, №209);

დ) (ამოღებულია - 31.03.2022, №79);

ე) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელმა პირმა, ამ წესების შესაბამისად მოწმობის მოპოვების მიზნით, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ე.ა) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული ბორტინჟინრის მოწმობა, სათანადო ოსტატობის ჩანაწერით, რომლის შესაბამისობა ამ წესების მე-10 და 23-ე მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებთან მოწმდება სააგენტოს მიერ, აგრეთვე დგინდება მისი ნამდვილობა (ავთენტურობა) მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესების №15 დანართის შესაბამისად;

ე.ბ) პირველადი განათლების, სხ-ის ტიპზე გადამზადების წარმატებით დასრულებისა და გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

ე.გ) თეორიულ საგნებში ცოდნის შემოწმების შედეგები ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებიდან შემდეგ საგნებში:
ე.გ.ა) საჰაერო ხომალდის ზოგადი ცოდნა (პლანერი/სისტემები/ძალური დანადგარები);
ე.გ.ბ) საფრენოსნო მახასიათებლები;
ე.გ.გ) საექსპლუატაციო წესები.

ვ) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელმა პირმა, ამ წესების შესაბამისად მოწმობის მოპოვების მიზნით, გარდა ამ მუხლით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ვ.ა) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული პილოტის მოწმობა, სათანადო ოსტატობის ჩანაწერით, რომლის შესაბამისობა ამ წესის მე-10, მე-18 და მე-19 მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებთან მოწმდება სააგენტოს მიერ, აგრეთვე დგინდება მისი ნამდვილობა (ავთენტურობა) მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად;

ვ.ბ) პირველადი განათლების, სხ-ის ტიპზე გადამზადების წარმატებით დასრულებისა და გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

ვ.გ) ამ წესების №3 დანართით განსაზღვრული, მოთხოვნილი მოწმობის შესაბამისი თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი, ამ წესების მე-5 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

4. ამ მუხლით დადგენილ მოთხოვნებზე დადებითი დასკვნის გამოტანის შემთხვევაში, გაიცემა ავიასპეციალისტის მოწმობა, რომლის მონაცემები შეიტანება ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივ რეესტრში.
5. ავიასპეციალისტის მოწმობას (გაცემას და მასში შეტანილ ნებისმიერ ჩანაწერს) ხელს აწერს სააგენტოს

უფლებამოსილი პირი.

6. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

7. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

8. ამ მუხლით გათვალისწინებული საბუთების შენახვის ვადები განისაზღვრება ამ წესების დანართი №11-ით.

9. ავიასპეციალისტის მოწმობის დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში, მისი დუბლიკატი გაიცემა სააგენტოს მიერ, მოწმობის მფლობელის განცხადების სააგენტოში რეგისტრაციიდან 3 (სამი) სამუშაო დღის ვადაში. დუბლიკატს, მოწმობის დასახელების ქვემოთ, ქართულ და ინგლისურ ენაზე აქვს წარწერა – „დუბლიკატი“.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 22 მაისის ბრძანება №102 - ვებგვერდი, 24.05.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 9. ავიასპეციალისტის მოწმობის/ოსტატობის მოქმედების ვადები და მათი გაგრძელების წესები

1. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადაა:

ა) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის, კომერციული პილოტის, ბორტინჟინრის (ბორტმექანიკოსის) – 1 წელი;

ბ) ბორტგამყოლის – 2 წელი;

გ) მოყვარული პილოტის, პლანერის პილოტის, თავისუფალი აეროსტატის პილოტის – 5 წელი;

დ) ავიადისპეტჩერის – 4 წელი.

2. ავიასპეციალისტის ოსტატობის მოქმედების ვადები განისაზღვრება ამ წესის მე-10 მუხლის მე-16 პუნქტის შესაბამისად.

3. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ვადები იზღუდება შემდეგ შემთხვევებში:

ა) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი და ამწე ძალის სამატით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი) და კომერციული პილოტის (თვითმფრინავი, დირიჟაბლი, ვერტმფრენი და ამწე ძალის სამატით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი) მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 6 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 40 წელი და ახორციელებენ ერთპილოტიანი საჰაერო ხომალდით კომერციულ ფრენებს მგზავრთა გადასაყვანად;

ბ) მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი, დირიჟაბლი და ამწე ძალის სამატით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი), თავისუფალი აეროსტატის პილოტის, პლანერის პილოტის მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 24 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 40 წელი, ხოლო მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი, დირიჟაბლი და ამწე ძალის სამატით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი), თავისუფალი აეროსტატის პილოტის, პლანერის პილოტის მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 12 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 50 წელი.

4. 60 წლის ასაკს გადაცილებული პილოტი:

ა) კომერციულ ფრენებზე დაიშვება პილოტის რანგში იმ პირობით, თუ ეკიპაჟში ის არის ერთადერთი პილოტი, რომელიც 60 წლის ასაკს გადასცილდა;

ბ) არ დაიშვება კომერციულ ფრენაზე მეთაურის რანგში ერთპილოტიან საჰაერო ხომალდზე;

გ) 65 წლის ასაკს გადაცილებული ნებისმიერი სახეობის საჰაერო ხომალდის პილოტი, გარდა თავისუფალი აეროსტატის პილოტისა, კომერციულ ფრენაზე არ დაიშვება. თავისუფალი აეროსტატის პილოტი კომერციულ ფრენაზე არ დაიშვება, თუ იგი გადაცილებულია 70 წლის ასაკს.

შენიშვნა: ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3 და მე-4 პუნქტების მიზნებისათვის, ნებისმიერ შემთხვევაში, მოწმობის მოქმედების ვადა არ უნდა აღემატებოდეს სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადას.

5. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ამ წესის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტების მოწმობების მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად:

ა.ა) განცხადება ამ წესის №1 დანართის შესაბამისად;

ა.ბ) საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ის ექსპლუატანტის ან მესაკუთრის შუამდგომლობა (გარდა მოყვარული პილოტის მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელებისათვის), საქართველოს მოქალაქეობის არმქონე საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის შემთხვევაში (დანართი №2);

ა.გ) საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებული ავიასამედიცინო

ცენტრის მიერ გაცემული შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი (ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „მ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტების გარდა);

ა.დ) ბოლოს გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობა ან მოწმობის სრული ასლი.

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

ბ.ა) ოსტატობის გაგრძელების მოთხოვნის შემთხვევაში, უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები ამ წესის №4 დანართის შესაბამისად:

ბ.ა.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სასწავლო დაწესებულების საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე საწაფის არარსებობის შემთხვევაში; ან

ბ.ა.ბ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ საწაფზე;

ბ.ა.გ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (CPI, SFE, TRE, FE) მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ აღნიშნული პირი არის სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ის წარმომადგენელი/თანამშრომელი და სდ-ის ფარგლებში ატარებს შემოწმებას.

ბ.ბ) პროფესიული ინგლისური ენის ცოდნის ჩანაწერის მოქმედების ვადის გაგრძელების მოთხოვნის შემთხვევაში, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-დან:

ბ.ბ.ა) საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული პილოტებისთვის – არანაკლებ იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ.ბ.ბ) შიდა რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრისათვის – სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

ბ.გ) ოსტატობის მოქმედების ვადის გაგრძელების მოთხოვნის შემთხვევაში, წარმოდგენილი უნდა იქნეს მატერიალური ან ელექტრონული საფრენოსნო წიგნაკის პირველი გვერდი (მფრინავის პირადი მონაცემები) და ბოლო გვერდები, რომლებიც განაპირობებს წინა განცხადებით წარმოდგენილი ჩანაწერების უწყვეტობას და დადასტურებული იქნება:

ბ.გ.ა) კომერციული ან საწვრთნელი ფრენების შემთხვევაში, შესაბამისი დამსაქმებლის (ექსპლუატანტის) ან უფლებამოსილი ორგანიზაციის წარმომადგენლის ხელმოწერით და ბეჭდით (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ბ.გ.ბ) სამოყვარულო ფრენების განხორციელების შემთხვევაში – პილოტის ხელმოწერით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 22 მაისის ბრძანება №102 - ვებგვერდი, 24.05.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 10. ავიასპეციალისტის სამუშაოდ დაშვება

1 . ავიასპეციალისტი თავისი მოვალეობების შესასრულებლად დაიშვება, თუ:

ა) ფლობს ავიასპეციალისტის მოქმედ მოწმობას;

ბ) გაიარა თეორიული ცოდნისა და უნარების შემოწმება ან საკვალიფიკაციო შემოწმება;

გ) მოწმობაში აღნიშნული ოსტატობა მოქმედია;

დ) ფლობს მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. იმ შემთხვევაში, თუ უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმება ან საფრენოსნო წვრთნა ხორციელდება საჰაერო ხომალდზე ოსტატობის აღდგენის/მოპოვების მიზნით, პილოტი შეიძლება არ ფლობდეს მოქმედ ოსტატობას, მაგრამ იგი უნდა ფლობდეს მოქმედ საფრენოსნო მოწმობას და შეგირდის უფლებამოსილებას შესაბამის სხ-ზე.

2[1]. სააგენტო ანიჭებს შეგირდის დაშვებას ეკიპაჟის წევრს მის მიერ გადამზადების/წინასწარი მომზადების წარმატებით დასრულების დამადასტურებელი დოკუმენტის საფუძველზე.

3. საფრენოსნო შემოწმების დროს ბორტგამყოლი უნდა ფლობდეს მოქმედ მოწმობას და მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს.

4. კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვისას თვითმფრინავის, შვეულმფრენის, ვსხ-ის, დირიჟაბლის, პლანერის პილოტი საფრენად არ დაიშვება, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში შესაბამისი ოსტატობის ფარგლებში, ამავე სახეობის სხ-ზე არ შეუსრულებია:

ა) სამი აფრენა და სამი დაფრენა, მმართავი პილოტის რანგში;

ბ) ბოლობორბლიან თვითმფრინავზე – სამი აფრენა და სამი დაფრენა, მმართავი პილოტის რანგში, თვითმფრინავის სრულ შეჩერებამდე.

შენიშვნა: პილოტ-შეგირდისათვის 90-დღიანი ვადა, ავიაკომპანიის ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით, შეიძლება 120 დღემდე გახანგრძლივდეს, თუ იგი გადის მწყობრში შეყვანის პროგრამას და დაფრინავს ინსტრუქტორთან ან უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად.

5. კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვისას პილოტი სხ-ის მეთაურის რანგში ღამით საფრენად დაიშვება, თუ:

ა) ბოლო 90 დღის განმავლობაში ამავე ტიპის სხ-ზე შესრულებული აქვს ერთი აფრენა და დაფრენა ღამით მმართავი პილოტის რანგში; ან

ბ) აქვს სფწ-ით ფრენის ოსტატობის აღნიშვნა.

6. აეროსტატის პილოტს ფრენა ეკრძალება, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში მას აეროსტატზე არ შეუსრულებია ერთი აფრენა- დაფრენა მაინც.

7. თუ პილოტს ერთზე მეტ შვეულმფრენზე აქვს დაშვება ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით დადგენილი სამი აფრენა და დაფრენა შეიძლება ერთ ტიპზე შესრულდეს, იმ პირობით, რომ დანარჩენ ტიპებზე მას აქვს ორ-ორი საათი ნაფრენი ბოლო 6 თვის განმავლობაში.

8. თუ პილოტი ვერ აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს, საფრენად დაიშვება, თუ გაივლის საფრენოსნო მომზადებას სხ-ზე ან სხ-ის შესაბამის სრულპილოტაჟიან საწაფზე, რაც უნდა მოიცავდეს სამ აფრენა-დაფრენას.

9. თუ პილოტი/ბორტინჟინერი, რომელიც ფლობს ან ფლობდა მოწმობას შესაბამისი სახეობის სხ-ზე, ოსტატობის მოქმედების ვადის ამოწურვიდან გაუვიდა 90 დღიდან ერთ წლამდე დრო, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს:

ა) წინასწარი მომზადება;

ბ) მომზადება საწაფზე არანაკლებ ორი სექციის და სხ-ზე არანაკლებ ორი მარშრუტის სექტორის ოდენობით ან, საწაფის არარსებობის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდზე არანაკლებ სამი აფრენა-დაფრენა აეროდრომის პირობებში და მომზადება ორი მარშრუტის სექტორის ოდენობით.

10. თუ პილოტი/ბორტინჟინერი, რომელიც ფლობს, ან ფლობდა მოწმობას შესაბამისი სახეობის სხ-ზე, ოსტატობის მოქმედების ვადის ამოწურვიდან გაუვიდა ერთიდან სამ წლამდე დრო, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს:

ა) წინასწარი მომზადება;

ბ) მომზადება საწაფზე არანაკლებ სამი სექციის და საჰაერო ხომალდზე არანაკლებ ექვსი მარშრუტის სექტორის ოდენობით ან, საწაფის არარსებობის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდზე არანაკლებ სამი აფრენა-დაფრენა აეროდრომის პირობებში და ექვსი მარშრუტის სექტორის ოდენობით.

11. თუ პილოტი/ბორტინჟინერი, რომელიც ფლობს, ან ფლობდა მოწმობას შესაბამისი სახეობის სხ-ზე, ოსტატობის ვადის ამოწურვიდან გაუვიდა 3 წელზე მეტი, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს გადასწავლების სრული კურსი სდ-ში.

12. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს ეკრძალება საავიაციო სამუშაოს კონკრეტული სახეობის შესრულება, თუ მას უკანასკნელი 12 თვის განმავლობაში ამ სახეობაზე არ უფრენია. საავიაციო სამუშაოებზე საფრენოსნო განმეორებითი სწავლების პირობებსა და მოცულობას ადგენს ექსპლუატანტი, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროგრამების შესაბამისად.

შენიშვნა: ექსპლუატანტი და/ან სდ ვალდებულია შეიმუშაოს სპეციალური კურსი, რომელიც მოიცავს წინასწარ მომზადებას და საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე წვრთნას.

12^1. თუ ბორტგამყოლს უკანასკნელი 60 თვის მანძილზე არ განუხორციელებია სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე მოწმობით მინიჭებული უფლებამოსილება, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს პირველადი სწავლების კურსი სდ-ში და მასზე უნდა გაიცეს ბორტგამყოლის მოწმობა ამ წესის 25-ე მუხლის შესაბამისად.

13. აკრძალულია სხ-ზე საკვალიფიკაციო/უნარების შემოწმების ან წვრთნის ჩატარება სხ-ზე მგზავრების ან ტვირთის არსებობის შემთხვევაში.

14. ავიასპეციალისტის მოწმობის გასაცემად თეორიული ცოდნის შემოწმება ხორციელდება თეორიული გამოცდებით, ამ წესების მე-5 მუხლის შესაბამისად.

15. მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად ჩატარებული მართვის ტექნიკის, აერნაოსნობისა და პრაქტიკული მუშაობის შემოწმება შეიძლება შეთავსდეს სხვა სახეობის შემოწმებასთან.

16. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმების და უნარების შემოწმების შედეგები მოქმედია:

ა) მრავალპილოტიან და/ან მრავალძრავიან თვითმფრინავზე – ერთი წლის განმავლობაში;

ბ) ერთპილოტიან და ერთძრავიან თვითმფრინავზე, თავისუფალ აეროსტატზე და პლანერზე – ორი წლის განმავლობაში;

გ) ერთპილოტიან და/ან მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე – ერთი წლის განმავლობაში.

17. ბორტინჟინრის საკვალიფიკაციო და უნარების შემოწმების შედეგები მოქმედია ერთი წლის განმავლობაში.

18. თუ ავიასპეციალისტმა საკვალიფიკაციო შემოწმება გაიარა ოსტატობის ვადის გასვლამდე ბოლო სამი თვის განმავლობაში, ოსტატობას მოქმედება გაუგრძელდება ოსტატობის ვადის ამოწურვიდან ამ მუხლის მე-16 და მე-17 პუნქტებით გათვალისწინებული ვადებით. ოსტატობის მოქმედების ახალი ვადა განისაზღვრება ოსტატობის ვადის ამოწურვის შესაბამისი კალენდარული თვის ბოლო რიცხვის ჩათვლით.

19. მართვის ტექნიკაში, აერნაოსნობაში და პრაქტიკულ მუშაობაში უარყოფითი შეფასების მიღებისას, ავიასპეციალისტს შეიძლება დაენიშნოს დამატებითი წვრთნა, შემდგომი შემოწმებით, რომელთა ოდენობას განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

20. ავიასპეციალისტი, რომელიც თეორიულ საგნებში, მართვის ტექნიკაში, აერნაოსნობაში და პრაქტიკულ მუშაობაში უარყოფით შეფასებას მიიღებს, სამუშაოდ არ დაიშვება.

21. საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს (ბორტინჟინრის გარდა) უნდა ჰქონდეს ინგლისურის ენის ცოდნის არანაკლებ მე-4 დონის (იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით) დამადასტურებელი საბუთი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 28 მაისის ბრძანება №100 - ვებგვერდი, 01.06.2026წ.

მუხლი 11. სახელსაწყო ფრენის (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ) უფლების მიმნიჭებელი ოსტატობის აღნიშვნა

1. ამ მუხლით გათვალისწინებული კვალიფიკაციის მიღების კანდიდატს შემდეგი მოთხოვნები წაეყენება:

ა) ცოდნა: კანდიდატმა გამოავლინა სახელსაწყო ფრენის უფლების მოსაპოვებლად აუცილებელი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ა.ა) წესები, რაც სახელსაწყო ფრენას და სმმ-ს ეხება;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციაზე საერთო ცოდნა

ა.ბ) სფწ-ით ფრენისას, სხ-ის მართვისა და ნაოსნობისათვის აუცილებელი საბორტო ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო ვარგისობა; ავტოპილოტის გამოყენება და შეზღუდვები;

ა.გ) კომპასები; საბრუნი შეცდომა და შეცდომა აჩქარების ზემოქმედების გამო; გიროსკოპული ხელსაწყოები, მათი საექსპლუატაციო შეზღუდვები და პრეცესიის ზემოქმედება; საპილოტაჟო ხელსაწყოების უწესივრობისას მოქმედებათა წესები და ქმედებათა თანამიმდევრობა;

საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა

ა.დ) სფწ-ით ფრენის შესაბამისი გაფრენისწინა მომზადება და შემოწმება;

ა.ე) ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის სფწ-ით ფრენის გეგმების მომზადება და წარდგენა; სიმაღლესაზომის დაყენების წესი;

ადამიანის შესაძლებლობები

ა.ვ) ადამიანის შესაძლებლობები სხ-ების განხილულ სახეობასთან შეფარდებით;

მეტეოროლოგია

ა.ზ) საავიაციო მეტეოროლოგიის ცოდნა; რუკებით, ცნობებითა და პროგნოზებით სარგებლობა; კოდები და შემოკლებები; მეტეოინფორმაციის მიღებისა და გამოყენების წესები; სიმაღლის გაზომვა;

ა.თ) ძრავის, პლანერისა და ხრახნის შემოყინვის მიზეზები, მისი ამოცნობა და შედეგები; ფრონტალური არეების გავლის წესები; სახიფათო მეტეოპირობების შემოვლა, მათთვის თავის არიდება;

ნაოსნობა

ა.ი) პრაქტიკული აერნაოსნობა, სარადიონაოსნო საშუალებების მეშვეობით;

ა.კ) გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დასაფრენი მანევრის შესრულებისა და დაფრენის ეტაპზე განთავსებული სანაოსნო სისტემებით სარგებლობა, მათი სიზუსტე და საიმედობა; სარადიონაოსნო საშუალებების ამოცნობა;

საექსპლუატაციო წესები

ა.ლ) AIP, NOTAM, საავიაციო კოდები და შემოკლებები, გასაფრენი, მარშრუტზე საფრენი, დასაშვები და ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესასვლელი სანაოსნო საბუთების ცოდნა;

ა.მ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; სფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების ზომები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ა.ნ) სფწ-ით ფრენისას სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები;

ბ) გამოცდილება:

ბ.ა) კანდიდატი ფლობს მოყვარული ან უფრო მაღალი კლასის პილოტის მოწმობას;

ბ.ბ) კანდიდატმა იფრინა, არანაკლებ:

ბ.ბ.ა) 50 სთ. სამარშრუტო ფრენებზე, მეთაურის რანგში, საიდანაც არანაკლებ 10 სთ. უნდა იყოს სხ-ის განხილულ სახეობაზე ნაფრენი;

ბ.ბ.ბ) 40 სთ. სხ-ებზე ხელსაწყოების მეშვეობით, საიდანაც არა უმეტეს 20 სთ. (ან 30 სთ., თუკი საპილოტაჟო საწაფი გამოიყენება) შეიძლება იყოს ხელსაწყოებით სახმელეთო წვრთნის დრო. სახმელეთო წვრთნა ტარდება უფლებამოსილი ინსტრუქტორის ხელმძღვანელობით.

გ) საფრენოსნო მომზადება:

გ.ა) კანდიდატს აქვს, ორმაგსამართიან სხ-ზე, პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, არანაკლებ 10 სთ. სახელსაწყო ნაფრენი. ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.ა.ა) გაფრენისწინა მომზადება, რომელიც მოიცავს სფწ-ით ფრენის გეგმის მომზადებისას სეს-ისა და სმმ-ის შესაბამისი საბუთების გამოყენებას;

გ.ა.ბ) გაფრენისწინა დათვალიერება; საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხით სარგებლობა მიმოსვლის დაწყებისა და აფრენის წინ;

გ.ა.გ) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ პირობებში სფწ-ით ფრენისას ქმედებათა წესები და მანევრები, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.ა.გ.ა) აფრენის მერე სახელსაწყო ფრენაზე გადასვლა;

გ.ა.გ.ბ) სახელსაწყო გაფრენისა და მოფრენის სტანდარტული სქემები;

გ.ა.გ.გ) მარშრუტზე სფწ-ით ფრენის სქემები;

გ.ა.გ.დ) მოსაცდელ არეში ფრენა;

გ.ა.გ.ე) დადგენილი მინიმუმით დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა;

გ.ა.გ.ვ) მეორე წრეზე წასვლის წესები;

გ.ა.გ.ზ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის მერე დაფრენის შესრულება.

გ.ბ) თუ ავიასპეციალისტმა სახელსაწყო ფრენები რამდენიმეძრავიან სხ-ზე უნდა შეასრულოს, იგი მომზადებას გადის ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ სახეობაზე, პილოტ-ინსტრუქტორის ხელმძღვანელობით. ინსტრუქტორი კანდიდატს გადასცემს ერთი გამორთული ძრავით (ან მისი მიბაძვით) სახელსაწყო მართვის გამოცდილებას.

დ) უნარი: კანდიდატმა გამოავლინა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით მითითებული სქემებისა და მანევრების სათანადოდ შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

დ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორები (იხ. DOC 9868, 9683);

დ.ბ) განცხადებული სხ-ის სახეობა მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

დ.გ) ნებისმიერი მანევრი შეასრულოს ნარნარად და ზუსტად;

დ.დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო თვალთვალი და დაკვირვება;

დ.ე) გამოიყენოს ცოდნა აერნაოსნობის დარგში;

დ.ვ) სხ მართოს ისე, რომ უზრუნველყოს ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით შესრულება.

2. სახელსაწყო ფრენის უფლება სხ-ის რამდენიმე სახეობაზე შეიძლება გაიცეს ერთი ოსტატობის აღნიშვნით, თუ კანდიდატი ამ სახეობებისათვის დადგენილ მოთხოვნებს აკმაყოფილებს. ერთძრავიან სხ-ზე სახელსაწყო ფრენის უფლების მისაღებად, საფრენოსნო შემოწმება უნდა განხორციელდეს ერთძრავიან სხ-ზე, ხოლო მრავალძრავიანზე ფრენის უფლების მისაღებად – მრავალძრავიან სხ-ზე.

3. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

4. სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების მოქმედების ვადაა ერთი წელი, რომლის დადასტურებაც შესაძლებელია საფრენოსნო ან საწაფზე შემოწმებით ოსტატობის ვადის გასვლამდე ბოლო 3 თვის განმავლობაში. ოსტატობის მოქმედების ვადის გასვლის შემდეგ სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების აღსადგენად საჭიროა საფრენოსნო შემოწმების გავლა.

5. თუ სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლება არ განახლებულა ან გაგრძლებულა 7 წლის განმავლობაში, უფლების მფლობელმა უნდა ჩააბაროს შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული გამოცდები.

მუხლი 12. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნა, საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორი

1. პილოტ-ინსტრუქტორი და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი, რომელიც ახორციელებს პილოტის და პილოტ-კურსანტის მომზადებას ან/და შემოწმებას საჰაერო ხომალდზე, უნდა ფლობდეს მოქმედ პილოტის მოწმობას, მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს და პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მოქმედ ოსტატობას შესაბამისი სხ-ის კლასზე ან ტიპზე.

2. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტი ინსტრუქტორის ოსტატობა განსაზღვრავს საჰაერო ხომალდების ტიპებს/კლასებს, რომლებზეც მას გააჩნია მომზადების ანდა შემოწმების ჩატარების უფლებამოსილება.

3. თვითმფრინავზე, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს:

ა) პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილების პირველად მოპოვებისთვის პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ა) გავლილი უნდა ჰქონდეს ინსტრუქტორის (TRI/SFI) მომზადების სასწავლო კურსი;

ა.ბ) უნდა ფლობდეს მეთაურის მოქმედ ოსტატობას მოთხოვნილ ტიპზე და მეთაურის რანგში ნაფრენი ჰქონდეს არანაკლებ 300 საათი;

ა.გ) უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი უნდა ჰქონდეს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში; ან

ბ) მრავალპილოტიანი თვითმფრინავის ნებისმიერ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის ფლობის შემთხვევაში, სხვა ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილების მოპოვებისათვის პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ბ.ა) უნდა ფლობდეს მოთხოვნილ ტიპზე მეთაურის მოქმედ ოსტატობას;

ბ.ბ) უნდა ფლობდეს მოთხოვნილ ტიპზე მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლებას;

ბ.გ) მოთხოვნილ ტიპზე განცხადების წარდგენამდე 12 თვის განმავლობაში მეთაურის რანგში დამოუკიდებლად ნაფრენი უნდა ჰქონდეს 15 მარშრუტის სექტორი;

ბ.დ) მოთხოვნილ ტიპზე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი უნდა ჰქონდეს შესაბამისი სწავლება და შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

3^1. თვითმფრინავზე, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა ნაკლებია 5700 კგ-ზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ამ ტიპზე ან კლასზე აქვს მეთაურის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 50 საათი, აქვს მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლება და უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში;

3^2. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობას თვითმფრინავის კლასზე, შესაძლებელია გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი იმავე კლასის სხვა თვითმფრინავზე, თუ მას ამ სხ-ზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს 15 საათი და ინსტრუქტორთან ერთად გავლილი აქვს ერთი საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავის მარჯვენა სავარძლიდან (FCL.905.CRI.b)).

3^3. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს თვითმფრინავის კლასზე პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობას, შესაძლებელია გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი სხვა კლასის თვითმფრინავზე, თუ მას ამ კლასის თვითმფრინავზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს სულ მცირე 30 საათი, ინსტრუქტორთან ერთად გავლილი აქვს ერთი საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავის მარჯვენა სავარძლიდან და უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, FE, CRE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

3^4. თავისუფალი აეროსტატის პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ამ სხ-ზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს 75 საათი და შესაბამისი კვალიფიკაციის უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან გავლილი აქვს შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

4. მრავალპილოტიან მრავალძრავიან შვეულმფრენზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას:

ა) გავლილი აქვს ინსტრუქტორის (TRI/SFI) მომზადების სასწავლო კურსი და:

ა.ა) აქვს შესაბამის ტიპზე მეთაურის მოქმედი ოსტატობა;

ა.ბ) მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს არანაკლებ 350 საათი, საიდანაც 150 საათი შესრულებული ექნება მოთხოვნილ ტიპზე;

ა.გ) უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში; ან

ბ) ფლობს მრავალპილოტიანი მრავალძრავიანი შვეულმფრენის ნებისმიერ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობას და:

ბ.ა) ფლობს განცხადებულ ტიპზე მეთაურის მოქმედ ოსტატობას;

ბ.ბ) ფლობს მოთხოვნილ ტიპზე მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლებას;

ბ.გ) განცხადების წარდგენამდე 12 თვის განმავლობაში მოთხოვნილ ტიპზე მეთაურის რანგში დამოუკიდებლად ნაფრენი აქვს 10 საათი;

ბ.დ) მოთხოვნილ ტიპზე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი სწავლება და შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

4^1. ერთპილოტიან შეულმფრენზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს ინსტრუქტორის (TRI/SFI) კურსი, ფლობს შესაბამის ტიპზე მოქმედ ოსტატობას, უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში და აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ერთპილოტიანი მრავალძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – ნაფრენი აქვს 500 საათი შვეულმფრენის პილოტის რანგში, საიდანაც 100 საათი შესრულებული ექნება მეთაურის რანგში მოთხოვნილ ტიპზე;

ბ) ერთპილოტიანი ერთძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – ნაფრენი აქვს 250 საათი შვეულმფრენის მეთაურის რანგში, საიდანაც 100 საათი შესრულებული ექნება მოთხოვნილ ტიპზე; ან

გ) ფლობს შვეულმფრენის ნებისმიერ ტიპზე ინსტრუქტორის ოსტატობას და:

გ.ა) ფლობს მოთხოვნილ ტიპზე მეთაურის მოქმედ ოსტატობას;

გ.ბ) ფლობს მოთხოვნილ ტიპზე მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლებას;

გ.გ) განცხადების წარდგენამდე 12 თვის განმავლობაში მოთხოვნილ ტიპზე ნაფრენი აქვს 10 საათი,

გ.დ) მოთხოვნილ ტიპზე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი სწავლება და შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

5. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორობის კანდიდატი უნდა წარუდგინოს სააგენტოს შესაბამისი წერილობითი მიმართვის საფუძველზე, რომელსაც თან უნდა დაერთოს განცხადება ამ წესების №18 დანართის შესაბამისად. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის პირველად მოპოვებისთვის კანდიდატი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ჰქონდეს 1500 საერთო ნაფრენი საათი, მათ შორის, არანაკლებ 500 ნაფრენი საათი საჰაერო ხომალდის მეთაურის რანგში საჰაერო ხომალდის იმ სახეობაზე (თვითმფრინავი/შვეულმფრენი), რომელზეც ეძლევა შეფასების ჩატარების უფლებამოსილება;

ბ) დამკვირვებლის რანგში მონაწილეობა ჰქონდეს მიღებული მოქმედი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებულ არანაკლებ ორ შეფასებაში;

გ) უნდა ფლობდეს საჰაერო ხომალდის მეთაურის და პილოტ ინსტრუქტორის (TRI) მოქმედ ოსტატობას და ბოლო 90 დღეში შესრულებული ჰქონდეს მინიმუმ სამი აფრენა-დაფრენა;

დ) 5700 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის თვითმფრინავის ტიპის შემთხვევაში – ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 200 სთ;

ე) 5700 კგ-მდე მაქსიმალური ასაფრენი მასის თვითმფრინავის კლასის შემთხვევაში – პილოტ-ინსტრუქტორად ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 50 სთ;

ვ) ერთპილოტიანი თვითმფრინავის შემთხვევაში, უნდა ჰქონდეს საერთო ნაფრენი არანაკლებ 1000 საათი, საიდანაც პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 250 საათი;

ზ) შვეულმფრენის შემთხვევაში:

ზ.ა) 3175 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის შვეულმფრენის შემთხვევაში, გარდა ერთპილოტიანი შვეულმფრენისა, ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 100 სთ ან 30 მარშრუტის სექტორი;

ზ.ბ) 3175 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენის, აგრეთვე ერთპილოტიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს 50 მარშრუტის სექტორი ან 25 საათი;

თ) თავისუფალი აეროსტატის შეთხვევაში – უნდა ჰქონდეს საერთო ნაფრენი 250 საათი, საიდანაც პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 50 საათი;

ი) ჰქონდეს გავლილი გაცნობითი ხასიათის ინსტრუქტაჟი სააგენტოში;

კ) წარმატებით ჰქონდეს გავლილი სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებული შეფასება.

6. თუ უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის კანდიდატი აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა-დ“ და „ვ-ი“ პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს, მაგრამ იგი წარმატებით ვერ გაივლის სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებულ შემოწმებას, სააგენტო უარს იტყვის უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის მინიჭებაზე და ამის შესახებ აცნობებს განმცხადებელს.

7. პირი, რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 და 25-ე პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს, მაგრამ არ გააჩნია მოქმედი პილოტის მოწმობა, შეიძლება გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ან პილოტ-ინსტრუქტორი მხოლოდ საწაფზე. აღნიშნული მოთხოვნების დაკმაყოფილების შემთხვევაში, სააგენტო უფროს პილოტ-ინსტრუქტორს ანიჭებს უფლებამოსილებას (ავტორიზაციის წერილით), ხოლო პილოტ-ინსტრუქტორზე გასცემს საწაფის ინსტრუქტორის სერტიფიკატს ამ წესის №28 დანართის შესაბამისად

8. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის შესრულების მიზნით, ავიასაწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ყველა საჭირო რესურსის (ფინანსური, ტექნიკური და ადამიანური) გამოყოფა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის შესაფასებლად.

9. ავიასაწარმო პასუხისმგებელია შემოწმებისათვის გამოყენებული საჰაერო ხომალდი და საწაფი იყოს ტექნიკურად გამართული და ვარგისი/აღიარებული ვარგისად, აღჭურვილი იყოს აუცილებელი საშუალებებით შესაბამისი შემოწმების ჩატარებისათვის საჭირო მანევრების, პროცედურებისა და ეკიპაჟის ფუნქციების შესრულებისთვის.

10. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი თვითმფრინავის კლასზე შესაძლებელია გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი თვითმფრინავის სხვა კლასზე, თუ მას ამ კლასის თვითმფრინავზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 20 საათი;

11. სააგენტოს ფრენის უსაფრთხოების პილოტი-ინსპექტორი სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე გადასწავლებისას შეიძლება გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ამ ტიპზე ნაფრენის გარეშე, თუ მას ამ სახეობის სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე აქვს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნა და მეთაურად მწყობრში შესვლისას გაივლის დამატებით მომზადებას ინსტრუქტორის სავარძლიდან.

11[1]. საჰაერო ხომალდის ტიპის უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი უფლებამოსილია გახდეს სხვა ტიპზე უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ იგი აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს განცხადებულ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის მოქმედ ოსტატობას და ინტრუქტორის რანგში ნაფრენი აქვს არანაკლებ 50 სთ;

ბ) დამკვირვებლის რანგში მიღებული აქვს მონაწილეობა მოქმედი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (TRE /SFE, CPI) მიერ ჩატარებულ არანაკლებ ორ შეფასებაში;

გ) წარმატებით ჰქონდეს გავლილი სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებული შესაბამისი შეფასება უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში.

12. პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნის მფლობელს უფლება აქვს ჩაატაროს:

ა) პილოტებისა და კურსანტების თეორიული და პრაქტიკული მომზადება და საწაფზე წვრთნა, თუ მას აქვს საწაფზე დაშვება;

ბ) პილოტებისა და კურსანტების საფრენოსნო მომზადება და მარშრუტზე შემოწმება (liNºe check);

გ) პილოტ-ინსტრუქტორის საფრენოსნო მომზადება.

13. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი უფლებამოსილია განახორციელოს:

ა) უნარების შემოწმება;

ბ) საკვალიფიკაციო და სახელსაწყო ფრენის ოსტატობის შემოწმება;

გ) მარცხენა და მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის შემოწმება;

დ) ხანგრძლივი შესვენების შემდეგ პილოტების საფრენად დაშვება;

ე) პილოტებისთვის სპეციფიკური შემოწმების ჩატარება, როგორიცაა CAT II და CAT III მეტეომინიმუმით დაფრენის უფლების მინიჭება (ვერტმფრენებზე გარესაკიდელით ფრენა და ა.შ.);

ვ) საჰაერო ხომალდების საწაფზე წვრთნის და შემოწმების ჩატარება, თუ მას აქვს საწაფზე დაშვება;

ზ) საწაფის შესაბამისობის შეფასება დადგენილი ამოცანების შესასრულებლად;

თ) კურსანტების საფრენოსნო მომზადება, დამოუკიდებელ ფრენაზე დასაშვები შემოწმება და დამოუკიდებელი ფრენების კონტროლი;

ი) პილოტ-ინსტრუქტორისა და უფროსი პილოტ- ინსტრუქტორის საფრენოსნო მომზადება და შემოწმება.

14. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი არ არის უფლებამოსილი განახორციელოს ამ მუხლის მე-13 პუნქტით განსაზღვრული უფლებამოსილება, თუ ადგილი აქვს ინტერესთა კონფლიქტს. ინტერესთა კონფლიქტად მიიჩნევა:

ა) თუ უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა ჩაატარა უნარების შემოწმება კანდიდატთან, რომელსაც პილოტის მოწმობის ან ოსტატობის მისაღებად უწევდა პრაქტიკულ მომზადებას 25%-ზე მეტი ოდენობით;

ბ) თუ განმეორებით ჩაატარა შეფასება იმ პილოტის, რომელმაც წარუმატებლად გაიარა წინა შეფასება ამავე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან;

გ) სხვა გარემოებები, რომლებიც საქართველოს კანონმდებლობით მიიჩნევა ინტერესთა კონფლიქტად და რომელმაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ობიექტური გადაწყვეტილების მიღებაზე.

15. უფროს პილოტ-ინსტრუქტორს არა აქვს უფლება ჩაატაროს საკვალიფიკაციო შემოწმება/,უნარების შემოწმება, როდესაც ხორციელდება მგზავრების ან ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვა და სფწ-ის პირობების იმიტაცია.

16. უფროს პილოტ-ინსტრუქტორს არ აქვს უფლება გამოიყენოს ოსტატობით მინიჭებული უფლებამოსილება იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის სხ ტიპზე/კლასზე დაშვებისა ან სახელსაწყო ფრენების ოსტატობის აღნიშვნის (საჭიროების შემთხვევაში) მოქმედების ვადა გასულია;

ბ) უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ვერ აკმაყოფილებს მოთხოვნას ოსტატობის მოქმედების ვადის ყოველი 12 თვის პერიოდში არანაკლებ ორი შემოწმების ჩატარების შესახებ;

გ) ამ მუხლის მე-17 პუნქტით გათვალისწინებული გარემოებების გამო გაუქმებული აქვს უფლებამოსილება.

17. სააგენტოს უფლება აქვს შეაჩეროს ან გააუქმოს უფროს პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობა, თუ არსებობს დასაბუთებული ვარაუდი, რომ უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა:

ა) პილოტის შემოწმების პროცესში ვერ უზრუნველყო შემოწმების აუცილებელი სტანდარტების, პროცედურების ან ინსტრუქციების დაცვა;

ბ) ბოროტად გამოიყენა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილება;

გ) დაარღვია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

დ) წარუმატებლად გაიარა ნებისმიერი შემოწმება ან ოსტატობის დამადასტურებელი შეფასება;

ე) სხ-ის ექსპლუატანტმა სააგენტოს წარუდგინა დასაბუთებული მოთხოვნა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორისათვის უფლებამოსილების შეჩერების თაობაზე;

ვ) საჰაერო ხომალდის მეთაურის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ფუნქციის შესრულებისას მოუვიდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი და გამოკვლევის შედეგად დადგინდა მისი პასუხისმგებლობა.

18.უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის გაუქმების/შეჩერების შესახებ საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე სააგენტო განიხილავს პილოტ-ინსპექტორის წერილობით ახსნა-განმარტებას და აძლევს მას და დამსაქმებელ ავიასაწარმოს მოსაზრების გამოთქმის შესაძლებლობას.

19. სააგენტო უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის შეჩერების ან გაუქმების შესახებ აცნობებს უფროს პილოტ- ინსტრუქტორს და მის დამსაქმებელ ავიასაწარმოს.

20. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის სააგენტოს მიერ გაუქმების შემთხვევაში, განმეორებით იმავე პირზე ოსტატობა არ გაიცემა.

21. უფროს პილოტ-ინსტრუქტორების მიერ ჩატარებულ შემოწმებებზე ზედამხედველობას ახორციელებენ სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორები, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორების მიერ თავისი მოვალეობებისა და ფუნქციების მიუკერძოებლად, ყველა სტანდარტისა და მოთხოვნის შესაბამისად შესრულება.

22. სააგენტო აწარმოებს და აქვეყნებს უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთა რეესტრს ტიპზე/კლასზე დაშვებისა და მოქმედების ვადის მითითებით.

23. სააგენტოს მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელს უფლება აქვს გაიაროს უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმება სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელთან, რომელსაც ასევე აქვს პილოტის უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების ჩატარების უფლება და აღიარებულია სააგენტოს მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შემოწმება ხორციელდება სააგენტოს მიერ აღიარებულ სდ-ში.

24. ამ მუხლის 23-ე პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, აღიარებით დაინტერესებულმა შემმოწმებელმა ამ წესის №8 დანართის შესაბამისად უნდა მიმართოს სააგენტოს შემდეგ ელექტრონულ მისამართზე flightstandards@gcaa.ge. სააგენტო განიხილავს წარმოდგენილ საბუთებს და დადებითი გადაწყვეტილების შემთხვევაში აცნობებს განმცხადებელს შემოწმების უფლების აღიარების შესახებ.

25. საწაფის ინსტრუქტორი უნდა აკმაყოფილდებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს ან ფლობდა საჰაერო ხომალდის კომერციული ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის შესაბამისი სახეობის მოწმობას;

ბ) გავლილი აქვს საკვალიფიკაციო შემოწმება საწაფზე საჰაერო ხომალდის შესაბამის ტიპზე, განაცხადის წარდგენამდე 12 თვის განმავლობაში;

გ) მრავალპილოტიანი თვითმფრინავის საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

გ.ა) ჰქონდეს სულმცირე 1500 საათი ნაფრენი პილოტად მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე;

გ.ბ) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის განმავლობაში პილოტის ან დამკვირვებლის რანგში ჰქონდეს სულ მცირე:

გ.ბ.ა) ნაფრენი სამი სექტორი შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე; ან

გ.ბ.ბ) კვალიფიციურ ეკიპაჟის წევრთან ერთად გავლილი ჰქონდეს საწაფზე, მარშრუტზე ორიენტირებული საფრენოსნო სწავლება(LOFT) შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე. აღნიშნულ საწაფზე წვრთნა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ ორ ფრენას ორ სხვადასხვა აეროდრომზე მინიმუმ ორი საათის მანძილზე და გაფრენისწინა და ფრენის შემდგომ ბრიფინგს.

დ) ერთპილოტიან მაღალი საექსპლუატაციო შესაძლებლობების თვითმფრინავზე საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

დ.ა) ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი ნაფრენი მეთაურის რანგში ერთპილოტიან თვითმფრინავზე;

დ.ბ) ფლობს ან ფლობდა სახელსაწყო ოსტატობას ორძრავიან თვითმფრინავზე;

დ.გ) ჰქონდეს ნაფრენი სამი სექტორი შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე; ან

დ.დ) კვალიფიციურ ეკიპაჟის წევრთან ერთად გავლილი ჰქონდეს საწაფზე მარშრუტზე ორიენტირებული საფრენოსნო სწავლება (LOFT) შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე. აღნიშნულ საწაფზე წვრთნა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ ორ ფრენას ორ სხვადასხვა აეროდრომზე მინიმუმ ორის საათის მანძილზე, გაფრენისწინა და ფრენის შემდგომ ბრიფინგს.

ე) შვეულმფრენის საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა დამატებით უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ე.ა) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის განმავლობაში პილოტის ან დამკვირვებლის რანგში ჰქონდეს სულ მცირე ერთი საათი ნაფრენი შესაბამის ტიპზე;

ე.ბ) ორპილოტიან შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს სულ მცირე 1000 საათი ნაფრენი პილოტის რანგში შვეულმფრენზე, საიდანაც არანაკლებ 350 საათი უნდა იყოს ორპილოტიან შვეულმფრენზე;

ე.გ) ერთპილოტიან ორძრავიან შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი ნაფრენი პილოტის რანგში, საიდანაც 100 საათი მაინც უნდა იყოს ერთპილოტიან ორძრავიან შვეულმფრენზე მეთაურის რანგში;

ე.დ) ერთპილოტიან ერთძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს 250 საათი ნაფრენი შვეულმფრენზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აპრილის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 30.04.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 28 მაისის ბრძანება №100 - ვებგვერდი, 01.06.2026წ.

მუხლი 13. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.

მუხლი 14. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.

მუხლი 15. სარადიოტელეფონო კავშირის ენა

1. ყველა ჯგუფის პილოტი და ბორტინჟინერი ვალდებულია იცოდეს (ესმოდეს და ლაპარაკობდეს) სარადიოტელეფონო კავშირისას გამოყენებული ენა.

2. პილოტმა (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ), რომელმაც პროფესიული ინგლისური ენის ცოდნის შემოწმებისას მიიღო იკაოს შეფასებათა შკალით დადგენილ მე-6 (ექსპერტის) დონეზე დაბალი შეფასება, მომდევნო შეფასება უნდა გაიაროს შემდეგი პერიოდულობით:

ა) ინგლისური ენის სამუშაო (მე-4) დონეზე ცოდნის სერტიფიკატის მფლობელმა – 3 წელიწადში ერთხელ;

ბ) ინგლისური ენის გაძლიერებულ (მე-5) დონეზე ცოდნის სერტიფიკატის მფლობელმა – 6 წელიწადში ერთხელ.

3. ავიასპეციალისტს არ მოეთხოვება პერიოდულად პროფესიული ინგლისური ენის ცოდნის შემოწმება, თუ იგი ფლობს ინგლისური ენის ექსპერტის (მე-6) დონეზე ცოდნის სერტიფიკატს.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტები, გარდა შიდა რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისა, პროფესიულ ინგლისურ ენას უნდა ფლობდნენ, სულ მცირე სამუშაო მე-4 დონეზე.

5. პროფესიული საავიაციო ინგლისური ენის ცოდნის დონის განსაზღვრა ხორციელდება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

თავი III
მოწმობის გაცემისას ავიასპეციალისტებისადმი წაყენებული მოთხოვნები

მუხლი 16. პილოტ-კურსანტი

1. პილოტ-კურსანტს მიეცემა დამოუკიდებელი ფრენის უფლების დამადასტურებელი მოწმობა.

2. პილოტ-კურსანტის მოწმობის მისაღებად, პილოტ-კურსანტი შემდეგ მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს:

ა) ასაკი – არანაკლებ 16 წელი;

ბ) ფლობდეს I ან II კლასის „სამედიცინო სერტიფიკატს“, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი კლასის პილოტის მოწმობის მიღებას აპირებს;

გ) ჰქონდეს საკმაო თეორიული მომზადება, დადგენილი პროგრამის მიხედვით.

3. საფრენოსნო სდ-ის თეორიული მომზადების პროგრამა ამ წესების მე-17 ან მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის (იმისდა მიხედვით, თუ კურსანტი რა კლასის პილოტის მოწმობის მიღების კანდიდატია) მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.

4. მოწმობის ფორმა და შინაარსი:

ა) ქაღალდის 4 გვერდი, სააღრიცხვო ნომრის გარეშე;

ბ) შეიცავს ამ წესების მე-7 მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებულ I, II, IV, IX, X, XI პუნქტებს, ივსება ქართულად, მკაფიო გარკვეული ხელწერით, გადაშლისა და გადასწორების გარეშე, უშეცდომოდ.

5. კურსანტს მოწმობა მიეცემა დამოუკიდებელი ფრენის დაწყებამდე.

6. კურსანტი დამოუკიდებელ ფრენებზე დაიშვება ოფიციალურად დამტკიცებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ნებართვით და ზედამხედველობით.

7. პილოტ-კურსანტი დამოუკიდებლად და მეთაურად (ინსტრუქტორის გარეშე) საფრენად დაიშვება დღისით, ვიზუალურ მეტეოპირობებში:

ა) მარტივრელიეფიან რაიონში – ღქსს- 450 მ (1500 ფტ), ხილვადობა – 5 კმ (2,7 საზღ. მ), უსაფრთხო სიმაღლე – 150 მ (500 ფტ);

ბ) რთულრელიეფიან რაიონში – ღქსს- 600 მ (2000 ფტ), ხილვადობა- 10 კმ (5,4 საზღ. მ), უსაფრთხო სიმაღლე – 300 მ (1000 ფტ);

გ) აფრენა-დაფრენისას, ქარის გვერდითი მდგენელი ადზ-ზე 5 მ/წმ-ს (10 კვანძს) არ უნდა აღემატებოდეს.

8. პილოტ-კურსანტს ეკრძალება:

ა) საერთაშორისო აეროპორტში ინსტრუქტორის გარეშე ფრენა;

ბ) კომერციულ რეისში მონაწილეობა.

9. დამოუკიდებელ ფრენებზე დასაშვებად პილოტ-კურსანტის საფრენოსნო მომზადება, სულ ცოტა, ამ წესების მე-17 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.

10. პილოტ-კურსანტის მოწმობის მოქმედების ვადა „სამედიცინო სერტიფიკატის“ მოქმედების ვადას უნდა ემთხვეოდეს.

11. პილოტ-კურსანტის მოწმობას გასცემს საფრენოსნო სასწავლო დაწესებულება.

მუხლი 17. მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი) მოწმობა

1. მოყვარულ პილოტს (თვითმფრინავი, შველმფრენი) მოწმობის გაცემისას შემდეგი მოთხოვნები წაეყენება:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის ზოგადი ცოდნა

ბ.ბ) სხ-ების ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპი;

ბ.გ) სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები, საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა

ბ.დ) დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა საფრენოსნო მახასიათებლებზე; მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ე) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლებით პრაქტიკული სარგებლობა;

ბ.ვ) კერძო სხ-ათი ვფწ-ით ფრენისას, გაფრენისწინა და მარშრუტზე ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა, სმმ-ის შესაბამისი წესები; ადგილმდებარეობის შეტყობინების წესი; სიმაღლესაზომის დაყენება; დაძაბული მოძრაობის რაიონში ფრენის წესები;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ზ) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით.

მეტეოროლოგია

ბ.თ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების გამოყენება, მეტეოინფორმაციის მიღებისა და მისით სარგებლობის წესები, სიმაღლის შეცვლა;

ნაოსნობა

ბ.ი) ნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები, სანაოსნო რუკებითა და საშუალებებით სარგებლობა;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.კ) ექსპლუატაციისას, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. DOC 9868, 9683);

ბ.ლ) AIP, NOTAM და მსგავსი საერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.მ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები, სახიფათო მეტეოპირობებისა და ტურბულენტურობის შემოვლის მიზნით განხორციელებულ მოქმედებათა ჩათვლით;

ბ.ნ) (დამატებით, შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, დაფერდება და სხვა სახიფათო მოვლენები;

ფრენის საფუძვლები

ბ.ო) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.პ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია ვფწ-ით ფრენისას; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისური ენის ცოდნა, არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატს, განხილული ტიპის სხ-ის პილოტის რანგში, აქვს არანაკლებ 45 სთ. ნაფრენი. ამ ნაფრენში შეიძლება ჩაითვალოს საწაფზე შესრულებული ნაფრენი, არა უმეტეს 5 სთ-ის ოდენობით;

გ.ბ) თუ კანდიდატს აქვს სხ-ის სხვა ტიპ(ებ)ზე (გარდა აეროსტატისა) პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ ნაფრენის 10%-ის (მაგრამ არა უმეტეს 10 სთ-ისა) ჩათვლის მიზანშეწონილობას და „გ.ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შემცირების ოდენობას;

გ.გ) კანდიდატს აქვს სხ-ის განხილულ ტიპზე, პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, შესრულებული დამოუკიდებელი ნაფრენი 10 სთ., სამარშრუტო დამოუკიდებელი ფრენის 5 სთ-ის ჩათვლით, ამასთან, ერთი მაინც – 270 (შვეულმფრენისათვის – 180) კილომეტრიან მარშრუტზე, ორ სხვადასხვა ადგილზე დაფრენით;

გ.დ) თუ კანდიდატს სურს ღამე შეასრულოს ფრენები, ამისთვის მან დამატებით უნდა იფრინოს 5 სთ. ღამე, 5 აფრენა-დაფრენის ჩათვლით, მეთაურის რანგში;

დ) საფრენოსნო მომზადება – კანდიდატმა, უფლებამოსილ პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ ტიპზე გაიარა მომზადება (არანაკლებ 25 სთ., შვეულმფრენისათვის). ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

დ.ა) გაფრენისწინა მზადება, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლითა და სხ-ის დათვალიერების ჩათვლით;

დ.ბ) საეროდრომო მიმოსვლა და საჰაერო მოძრაობის სქემების მიხედვით ფრენა; შეჯახების თავიდან აცილების ზომები და ხერხები;

დ.გ) სხ-ის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

დ.დ) კრიზისულად მცირე საჰაერო სიჩქარით ფრენა, საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და

იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);

დ.ე) ჩავარდნის რეჟიმის საწყისი საფეხურიდან მუშა ძრავის მეშვეობით გამოსვლა; მზიდი ხრახნის დაბალი ბრუნვათა სიხშირის რეჟიმიდან გამოსვლის ხერხები (შვეულმფრენი);

დ.ვ) კრიზისულად მაღალი საჰაერო სიჩქარით ფრენა; ციცაბო დაღმავალი სპირალის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);

დ.ზ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარისას აფრენა-დაფრენა (თვითმფრინავი);

დ.თ) მინიმალურად საჭირო წევით აფრენა-დაფრენა, მაქსიმალური რეჟიმით აფრენა-დაფრენის ტექნიკა; შეზღუდული ზომების მოედნიდან ფრენა; სწრაფი შეჩერება (შვეულმფრენი);

დ.ი) მხოლოდ ხელსაწყოების მეშვეობით ფრენა, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში 180^0 -ით შემობრუნების ჩათვლით;

დ.კ) ძრავას მოსინჯვა, ხმელეთზე მანევრირება; კიდურა; ჩვეულ პირობებში, ზურგქარითა და დახრილი მოედნიდან აფრენა-დაფრენა (შვეულმფრენი);

დ.ლ) სამარშრუტო ფრენა, ხილული ორიენტირების, გზის გამოთვლის ხერხებისა და სარადიონაოსნო საშუალებების გამოყენებით;

დ.მ) ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, საბორტო აღჭურვილობის უწესივრობის იმიტაციის ჩათვლით; (დამატებით შვეულმფრენისათვის) თვითბრუნვის რეჟიმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

დ.ნ) მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე ფრენა, იქიდან გამოფრენა და მისი გადაფრენა; სმმ-ის, სარადიოტელეფონო კავშირისა და ფრაზეოლოგიის წესების დაცვა;

ე) უნარი – კანდიდატმა, სხ-ის მეთაურის რანგში, უჩვენა ამ პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული წესების, ფრენის სქემებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

ე.ა) სხ მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

ე.ბ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;

ე.გ) ფრენისას მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

ე.დ) ისარგებლოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნით;

ე.ე) სხ მართოს ისე, რომ არასოდეს აღიძრას ფრენის ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი;

ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს I ან II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. პრაქტიკული გამოცდების ჩაბარება შესაძლებელია საფრენოსნო მომზადების დასრულებიდან 6 თვის განმავლობაში. ამასთან, საფრენოსნო მომზადება და გამოცდები შეიძლება ჩატარდეს სექციებად (ბლოკებად). თუ კანდიდატმა რომელიმე გამოცდა ვერ ჩააბარა ორ ცდაზე, საჭიროა პრაქტიკული წვრთნის გაგრძელება.

3. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „მოყვარული პილოტის მოწმობით“ მის მფლობელს უფლება ენიჭება შეასრულოს ნებისმიერი თვითმფრინავისა და შვეულმფრენის მეთაურისა თუ მეორე პილოტის ფუნქციები, შემოსავლის მიღების გარეშე ფრენის შესრულების მიზნით.

4. მოყვარულ პილოტს შეიძლება აუნაზღაურდეს საძებნ-სამაშველო სამუშაოებთან დაკავშირებული ხარჯები.

მუხლი 18. კომერციული პილოტის (თვითმფრინავი და შვეულმფრენი) მოწმობა

1. კომერციული პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის ზოგადი ცოდნა

ბ.ბ) სხ-ების ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპი და დანიშნულება;

ბ.გ) სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები, საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

ბ.დ) შესაბამისი სხ-ის აღჭურვილობითა და სისტემებით სარგებლობა და მათი გამართულობის შემოწმება;

ბ.ე) შესაბამისი სხ-ის პლანერის, ძალური დანადგარებისა და სისტემების ტექნიკური მომსახურების წესები;

საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა

ბ.ვ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მართვადობაზე დატვირთვისა და მასის განაწილების (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის) გავლენა, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ზ) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება;

ბ.თ) სფწ-ით ფრენის შესაბამისი გაფრენისწინა და მარშრუტზე ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლესაზომის დაყენების წესი;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ი) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის

პრინციპების ჩათვლით.

მეტეოროლოგია

ბ.კ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკების, პროგნოზების ცოდნა; ფრენის წინ და ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი, სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ლ) საავიაციო მეტეოროლოგია; საფრენოსნო რაიონების კლიმატოლოგია, ავიაციაზე მისი გავლენის თვალსაზრისით; დაბალი და მაღალი წნევის რაიონების გადაადგილება; ატმოსფერული ფრონტების აგებულება; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები; სახიფათო მეტეომოვლენების რაიონების შემოვლა.

ნაოსნობა

ბ.მ) აერნაოსნობა, სააერნაოსნო რუკების, ხელსაწყოებისა და საშუალებების გამოყენება, სანაოსნო სისტემების მუშაობის პრინციპი და მახასიათებლები; საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.ნ) ექსპლუატაციისას საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. DOC 9868, 9683);

ბ.ო) AIP, NOTAM და მსგავსი სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.პ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; (დამატებით, შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, დაფერდება და სხვა სახიფათო მოვლენები;

ბ.ჟ) ტვირთის გადაზიდვის წესები (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის); სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული საშიშროება;

ბ.რ) მგზავრების ინსტრუქტაჟის წესები და მოთხოვნები (სხ-ში ჩასხდომისას და ჩამოსხდომისას უსაფრთხოების საკითხებზე);

ფრენის საფუძვლები

ბ.ს) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.ტ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისური ენის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატს აქვს არანაკლებ 200 (150 – შვეულმფრენისათვის) სთ ნაფრენი ან პირველადი მომზადების კურსებზე სხ-ის პილოტის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 150 (100 – შვეულმფრენისათვის) სთ. საერთო ნაფრენში ჩართული საწაფზე მომზადება არ უნდა აღემატებოდეს 10 სთ-ს;

გ.ბ) კანდიდატს ნაფრენი აქვს სულ ცოტა:

გ.ბ.ა) თვითმფრინავზე – არანაკლებ 100 სთ მეთაურის რანგში ან თუ კანდიდატმა გაიარა პირველადი მომზადების პროგრამით გათვალისწინებული კურსი – არანაკლებ 70 სთ მეთაურის რანგში და 80 სთ ინსტრუქტორთან ერთად ნაფრენი, საიდანაც 5 საათი შეიძლება იყოს სახმელეთო მომზადება;

გ.ბ.ბ) შვეულმფრენზე – არანაკლებ 35 სთ მეთაურის რანგში;

გ.ბ.გ) შესაბამისი სხ-ის მეთურის რანგში სამარშრუტო ფრენა:

გ.ბ.გ.ა) არანაკლებ 20 სთ-ის ოდენობით თვითმფრინავის შემთხვევაში, რომელიც მოიცავს სულ ცოტა 540 კილომეტრიან სამარშრუტო ფრენას, ორ სხვადასხვა აეროდრომზე (მოედანზე) დაფრენით, სრული გაჩერებით;

გ.ბ.გ.ბ) არაკანლებ 10 სთ-ის ოდენობით შვეულმფრენის შემთხვევაში, რომელიც მოიცავს ორ სხვადასხვა აეროდრომზე (მოედანზე) დაფრენას;

გ.ბ.დ) არანაკლებ 10 სთ სახელსაწყო ფრენის შესწავლისას, საიდანაც 5 სთ შეიძლება იყოს სახმელეთო წვრთნის დრო;

გ.ბ.ე) არანაკლებ 5 სთ ღამე ნაფრენი, 5 აფრენა-დაფრენის ჩათვლით, მეთაურის რანგში.

გ.გ) თუ კანდიდატს აქვს სხ-ის სხვა ტიპ(ებ)ზე პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ ნაფრენის ჩათვლის მიზანშეწონილობას და ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის „გ.ა" ქვეპუნქტით და „გ.ბ" ქვეპუნქტის „გ.ბ.ა'', „გ.ბ.ბ", „გ.ბ.დ'' ქვეპუნქტებით დადგენილი მოთხოვნების შემცირების ოდენობას შემდეგი კრიტერიუმების გათვალიწინებით:

გ.გ.ა) თუ კანდიდატს სურს კომერციული პილოტის მოწმობის აღება თვითმფრინავზე და მას აქვს ნაფრენი შვეულმფრენზე ან პლანერზე, მაშინ მას ნაფრენ 200 სთ-ში ჩაეთვლება შემდეგი ნაფრენი:

გ.გ.ა.ა) შვეულმფრენზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 100 სთ-ისა;

გ.გ.ა.ბ) პლანერზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 30 სთ-ისა.

გ.გ.ბ) თუ კანდიდატს სურს კომერციული პილოტის მოწმობის აღება შვეულმფრენზე და მას აქვს ნაფრენი თვითმფრინავზე, მაშინ მას ნაფრენ 150 სთ-ში ჩაეთვლება თვითმფრინავზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 75 სთ-ისა.

შენიშვნა: ამ პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული სახელსაწყო და ღამის ფრენის გამოცდილება კომერციულ პილოტს არ აძლევს სხ-ის სფწ-ით მართვის უფლებას.

დ) საფრენოსნო მომზადება:

დ.ა) კანდიდატმა, უფლებამოსილ პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ

ტიპზე გაიარა მომზადება. ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

დ.ა.ა) გაფრენისწინა მზადება, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლითა და სხ-ის დათვალიერების ჩათვლით;

დ.ა.ბ) სააეროდრომო მიმოსვლა და საჰაერო მოძრაობის სქემების მიხედვით ფრენა; შეჯახების თავიდან ასაცილებელი წესები და ზომები;

დ.ა.გ) სხ-ის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

დ.ა.დ) კრიზისულად მცირე საჰაერო სიჩქარით ფრენა, შტოპორის თავიდან აცილება, საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);

დ.ა.ე) ჩავარდნის რეჟიმის საწყისი საფეხურიდან მუშა ძრავის მეშვეობით გამოსვლა; მზიდი ხრახნის დაბალი ბრუნვათა სიხშირის რეჟიმიდან გამოსვლის ხერხები (შვეულმფრენი);

დ.ა.ვ) ძრავის მოსინჯვა, ხმელეთზე მანევრირება; კიდურა; ჩვეულ პირობებში ზურგქარითა და დახრილი მოედნიდან აფრენა-დაფრენა; ციცაბო ტრაექტორიით დასაფრენად შესვლა (შვეულმფრენი);

დ.ა.ზ) მინიმალურად საჭირო წევით აფრენა-დაფრენა; მაქსიმალური რეჟიმით აფრენა-დაფრენის ტექნიკა; შეზღუდული ზომების მოედნიდან ფრენა; სწრაფი შეჩერება; თვითბრუნვის რეჟიმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა; დედამიწის გავლენის გარეშე ჩამოკიდება; დიდ სიმაღლეზე ფრენა (შვეულმფრენი);

დ.ა.თ) ძირითადი საპილოტაჟო ხელსაწყოების მეშვეობით უმთავრესი მანევრების შესრულება და კუთხური მდგომარეობიდან გამოსვლა;

დ.ა.ი) სამარშრუტო ფრენა, ხილული ორიენტირების, გზის გამოთვლის ხერხებისა და სარადიონაოსნო საშუალებების გამოყენებით; მარშრუტის შეცვლის წესი;

დ.ა.კ) კრიზისულად მაღალი საჰაერო სიჩქარით ფრენა; ციცაბო დაღმავალი სპირალის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);

დ.ა.ლ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარისას აფრენა-დაფრენა (თვითმფრინავი);

დ.ა.მ) მოკლე გარბენით აფრენა (შემცირებული ასაფრენი ზოლიდან და დაბრკოლებათა გადალახვის სიმაღლის გათვალისწინებით); შეზღუდული ზომების აეროდრომზე დაფრენა (თვითმფრინავი);

დ.ა.ნ) განსაკუთრებულ შემთხვევებში და ავარიულ ვითარებაში მოქმედებათა წესები, საბორტო აღჭურვილობის უწესივრობის იმიტაციის ჩათვლით;

დ.ა.ო) მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე ფრენა, იქიდან გამოფრენა და მისი გადაფრენა; სმმ-ის, სარადიოტელეფონო კავშირისა და ფრაზეოლოგიის წესების დაცვა;

დ.ბ) ღამით ფრენის უფლების მისაღებად, კანდიდატი, ორმაგსამართიან სხ-ზე, ინსტრუქტორთან ერთად, გადის ღამის ფრენებზე მზადებას, აფრენის, დაფრენისა და ნაოსნობის ჩათვლით;

დ.გ) თვითმფრინავის პილოტებისთვის, დამატებით გავლილი უნდა ჰქონდეთ გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანისათვის საჭირო (UPRT) მომზადების ძირითადი ელემენტები;

ე) უნარი – კანდიდატმა, მეთაურის რანგში, უჩვენა ამ პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული წესების, სქემებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

ე.ა) სხ მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

ე.ბ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;

ე.გ) ფრენისას მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

ე.დ) ისარგებლოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნით; და

ე.ე) სხ მართოს ისე, რომ არასოდეს აღიძრას ფრენის ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი;

ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „კომერციული პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა:

ა) განახორციელოს „მოყვარული პილოტის მოწმობით“ მინიჭებული უფლებები;

ბ) კომერციულ გადაზიდვებზე, ერთი პილოტისათვის სერტიფიცირებულ ნებისმიერ თვითმფრინავსა თუ შვეულმფრენზე შეასრულოს მეთაურის მოვალეობები;

გ) კომერციულ გადაზიდვებზე, შეასრულოს მეორე პილოტის დანიშნულება იმ თვითმფრინავსა თუ შვეულმფრენზე, რომლის ექსპლუატაციისათვისაც მეორე პილოტია საჭირო.

დ) შეასრულოს მეთაურის ან მეორე პილოტის მოვალეობები იმ საჰაერო ხომალდზე, რომელიც არ ასრულებს კომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებს (ფრენებს).

ე) შეასრულოს მეთაურის მოვალეობები ერთპილოტიან საჰაერო ხომალდზე.

3. თეორიული მომზადების კურსი უნდა იყოს მინიმუმ 300 საათი, რომელიც უნდა იყოს გაწერილი კომერციული პილოტის მომზადების პროგრამაში და შეთანხმებული სააგენტოსთან.

4. მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელმა კომერციული პილოტის მოწმობის მისაღებად უნდა გაიაროს სულ ცოტა 200 საათი თეორიული სწავლება ფრენის დაწყებამდე 18 თვის განმავლობაში და სასწავლო დაწესებულებაში საფრენოსნო მომზადება არანაკლებ 25 სთ. აქედან, 10 სთ. სფწ-ით, საიდანაც 5 სთ. შეიძლება იყოს სახმელეთო მომზადება (საწაფი, კაბინა) და ხუთი საათი ღამე ნაფრენი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

მუხლი 19. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის (თვითმფრინავი და შვეულმფრენი) მოწმობა

1. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას პილოტს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 21 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) ასპ-ს მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია

ბ.ბ) სხ-ის ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის მუშაობის პრინციპი, სარგებლობის წესები და შეზღუდვები; ძრავების მახასიათებლებზე ატმოსფერული პირობების გავლენა; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

ბ.გ) სხ-ის სისტემების ზოგადი მახასიათებლები და შეზღუდვები; ფრენის მართვის სისტემები, ავტოპილოტისა და ავტოსტაბილიზების ჩათვლით; სხ-ის სისტემებითა და აღჭურვილობით სარგებლობა და გამართულობის შემოწმება;

ბ.დ) საპილოტაჟო ხელსაწყოები, მათი მწყობრიდან გამოსვლისას მოქმედებათა წესები; კომპასები, საბრუნი და აჩქარებით გამოწვეული შეცდომები; გიროსკოპული ხელსაწყოები, საექსპლუატაციო შეზღუდვები და პრეცესიის ზემოქმედება;

ბ.ე) სხ-ის პლანერის, ძალური დანადგარებისა და სისტემების ტექნიკური მომსახურების წესები;

საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა

ბ.ვ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მართვადობაზე დატვირთვისა და მასის განაწილების (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის) გავლენა, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ზ) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება, კრეისერულ რეჟიმში მართვის წესების ჩათვლით;

ბ.თ) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა და ოპერატიული დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლესაზომის დაყენების წესი;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ი) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით;

მეტეოროლოგია

ბ.კ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკების, პროგნოზების ცოდნა; კოდები და შემოკლებები; ფრენის წინ და ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი, სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ლ) საავიაციო მეტეოროლოგია; საფრენოსნო რაიონების კლიმატოლოგია, ავიაციაზე მისი გავლენის თვალსაზრისით; დაბალი და მაღალი წნევის რაიონების გადაადგილება; ატმოსფერული ფრონტების აგებულება; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები;

ბ.მ) ძრავებისა და პლანერის შემოყინვის მიზეზები, ამოცნობა და შედეგები; ფრონტალურ არეში შესვლის წესი; სახიფათო მეტეომოვლენების რაიონების შემოვლა;

ბ.ნ) დიდი სიმაღლეების მეტეოროლოგიის პრაქტიკული ცოდნა, მეტეოცნობების, რუკებისა და პროგნოზების ჩათვლით; ჭავლური დინება (თვითმფრინავი);

ნაოსნობა

ბ.ო) აერნაოსნობა, საერნაოსნო რუკების, სარადიონაოსნო საშუალებებისა და ზონალური ნაოსნობის ჩათვლით; გაზრდილი სიშორის მარშრუტზე ფრენისადმი წაყენებული განსაკუთრებული სანაოსნო მოთხოვნები;

ბ.პ) სხ-ის მართვისა და ნაოსნობისათვის აუცილებელი ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო საიმედოობა;

ბ.ჟ) გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის საფეხურებზე მოქმედი სანაოსნო სისტემებით სარგებლობა, მათი სიზუსტე და საიმედოობა;

ბ.რ) ავტონომიური და გარეგან საშუალებებზე ორიენტირებული სისტემების მუშაობის პრინციპი და მახასიათებლები; საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.ს) ექსპლუატაციისას, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

ბ.ტ) AIP, NOTAM და მსგავსი საერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები; გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დაშვებისა და დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის რუკებით სარგებლობა;

ბ.უ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; სფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების წესები;

ბ.ფ) (შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, უკუმხვევ ლაპოტზე ნაკადის

მოწყვეტა, დინამიური დაფერდება და სხვა სახიფათო მოვლენები; ვფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების წესები;

ბ.ქ) ტვირთის გადაზიდვის წესები (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის); სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული საშიშროება;

ბ.ღ) მგზავრების ინსტრუქტაჟის წესები და მოთხოვნები (სხ-ში ჩასხდომისას და ჩამოსხდომისას უსაფრთხოების საკითხებზე);

ფრენის საფუძვლები

ბ.ყ) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.შ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით);

გ) გამოცდილება:

გ.ა)კანდიდატს, პილოტის რანგში, აქვს, სულ ცოტა, 1500 სთ. (1000 – შვეულმფრენისათვის) ნაფრენი. საერთოში ჩართული, საწაფზე შესრულებული ნაფრენი არ უნდა აღემატებოდეს 100 სთ-ის, საიდანაც არა უმეტეს 25 სთ. არის საწაფზე მართვის ტექნიკის დასამუშავებელი ან სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი ნაფრენი.

გ.ბ) კანდიდატმა იფრინა, სულ ცოტა:

გ.ბ.ა) 500 სთ. მეთაური-შეგირდის რანგში ან 250 სთ. სხ-ის მეთაურის რანგში ან 70 სთ. მეთაურის რანგში, დანარჩენი კი – მეთაური-შეგირდის რანგში;

გ.ბ.ბ) 200 სთ. სამარშრუტო ფრენებზე; საიდანაც 100 სთ. უნდა იყოს მეთაურის ან მეთაური-შეგირდის რანგში;

გ.ბ.გ) 75 სთ. (30 – შვეულმფრენისათვის) სახელსაწყო ფრენებზე, საიდანაც არა უმეტეს 30 სთ. (10 – შვეულმფრენისათვის) შეადგენს ხელსაწყოებით სახმელეთო წვრთნის დროს; და

გ.ბ.დ) 100 სთ. (50 – შვეულმფრენისათვის) ღამის ფრენებზე, მეთაურის ან მეორე პილოტის რანგში.

დ) საფრენოსნო მომზადება – კანდიდატმა, ორმაგსამართიან სხ-ზე, გაიარა „კომერციული პილოტის მოწმობის“ მისაღებად საჭირო მომზადება ამ წესების მე-18 მუხლის თანახმად, აგრეთვე (დამატებით – თვითმფრინავისათვის), კანდიდატმა ორმაგსამართიან მრავალძრავიან სხ-ზე გაიარა სახელსაწყო ფრენების ოსტატობის აღნიშვნის მიმცემი მომზადება ამ წესების მე-11 მუხლის მიხედვით;

ე) უნარი:

ე.ა) კანდიდატმა სხ-ზე, რომლის ექსპლუატაციისათვის საჭიროა მეორე პილოტი, მეთაურის რანგში გამოავლინა შემდეგი პროცედურებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა:

ე.ა.ა) გაფრენისწინა მომზადება, ფრენის გეგმის მომზადებისა და სმმ-ის მიზნებისათვის წარდგენის ჩათვლით;

ე.ა.ბ) ფრენის ჩვეული სქემები და მანევრები ფრენის ყველა საფეხურზე;

ე.ა.გ) (თვითმფრინავისათვის) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ ვითარებაში სფწ-ით ფრენის სქემები და მანევრები, ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის მიბაძვით ფრენის ჩათვლით, ამ წესების მე-11 მუხლის პირველი პუნქტის „გ.ა.გ“ ქვეპუნქტის მიხედვით;

ე.ა.დ) განსაკუთრებულ და ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები; ძალური დანადგარების, პლანერისა და სისტემების მწყობრიდან გამოსვლისა და უწესივრობის გამო შესრულებული მანევრები;

ე.ა.ე) ეკიპაჟის წევრის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვისას ქმედებათა წესი და ეკიპაჟის წევრების ურთიერთმოქმედება, მართვის, მათი მოქმედების კოორდინირებისა და საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხით სარგებლობის ამოცანების ჩათვლით;

ე.ბ) კანდიდატმა გამოავლინა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ე.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული პროცედურებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

ე.ბ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაო-ს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

ე.ბ.ბ) სხ უშუალოდ მართოს ნარნარად და ზუსტად, მისი შეზღუდვების ფარგლებში ისე, რომ უზრუნველყოს სქემისა თუ მანევრის წარმატებით შესრულება;

ე.ბ.გ) ფრენისას, მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა:

ა) განახორციელოს მოყვარული პილოტისა და კომერციული პილოტის მოწმობებით მინიჭებული ყველა უფლება;

ბ) ნებისმიერ საჰაერო გადაზიდვაზე შეასრულოს მეთაურისა თუ მეორე პილოტის დანიშნულება.

3. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მიღების კანდიდატი უნდა ფლობდეს, სულ ცოტა, მოყვარული პილოტის მოწმობას ან კომერციული პილოტის მოწმობას და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მიღებამდე და საფრენოსნო შემოწმებამდე, 18 თვის განმავლობაში გაიაროს თეორიული მომზადების კურსი (თუ არ აქვს გავლილი ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად

საჭირო თეორიული ცოდნა), შემდეგი მოცულობით:

ა) მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელმა – არანაკლებ 650 სთ;

ბ) კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელმა – არანაკლებ 450 სთ;

გ) კომერციული პილოტის მოწმობის და სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების მფლობელმა – არანაკლებ 400 სთ.

4. თუ კანდიდატს აქვს ბორტინჟინრად და/ან აერნაოსნად ნაფრენი, მას 1500 (1000) ნაფრენ სთ-ში, ჩაეთვლება ამ ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 250 საათისა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 20. პლანერის პილოტის მოწმობა

1. პლანერის პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია

ბ.ბ) პლანერების სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; პლანერების საექსპლუატაციო შეზღუდვები; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა

ბ.გ) საფრენოსნო მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გათვალისწინება;

ბ.დ) სასტარტო, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება;

ბ.ე) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა დაგეგმვა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლესაზომის დაყენების წესი; დაძაბული მოძრაობის რაიონში ფრენა;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ვ) ადამიანის შესაძლებლობები პლანერის პილოტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

მეტეოროლოგია

ბ.ზ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების ცოდნა; მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

ნაოსნობა

ბ.თ) აერნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები; საერნაოსნო რუკებით სარგებლობა;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.ი) AIP, NOTAM და საერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.კ) სტარტის სხვადასხვა ხერხი და შესაბამის ქმედებათა წესები;

ბ.ლ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, სახიფათო მეტეოპირობების, ტურბულენტური კვალისა და სხვა სახიფათო მოვლენების შემოვლის მიზნით მოქმედებათა ჩათვლით;

ფრენის საფუძვლები

ბ.მ) პლანერების ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.ნ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

2. გამოცდილება:

ა) კანდიდატმა პლანერის პილოტის რანგში, უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან ერთად, იფრინა არანაკლებ 4 სთ. და 2 სთ. დამოუკიდებელად; ამ პერიოდში შეასრულა არანაკლებ 20 აფრენა-დაფრენა. თუ გათვალისწინებულია მგზავრების გადაყვანა, მოწმობის მფლობელს უნდა ჰქონდეს პლანერის მეთაურის რანგში შესრულებული ნაფრენი, არანაკლებ 10 სთ;

ბ) კანდიდატმა, სათანადო ზედამხედველობით, შეიძინა პლანერების ექსპლუატაციის გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) გაფრენისწინა მომზადება, პლანერის აწყობა და დათვალიერება;

ბ.ბ) სტარტის სხვადასხვა ხერხის დროს გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები და წესები; საჰაერო სიჩქარის შეზღუდვები; ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები და გამოყენებული სიგნალები;

ბ.გ) ფრენის სქემები; შეჯახების თავიდან ასაცილებელი ზომები და ხერხები;

ბ.დ) პლანერის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

ბ.ე) ფრენის რეჟიმების საექსპლუატაციო დიაპაზონში ფრენა;

ბ.ვ) საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა; ციცაბო სპირალიდან გამოსვლა;
ბ.ზ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარის დროს სტარტი, დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;
ბ.თ) ხილული ორიენტირების მეშვეობით და გზის გამოთვლის ხერხებით მარშრუტზე ფრენა;
ბ.ი) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესი.
3. უნარი – კანდიდატმა პლანერის მეთაურის რანგში უჩვენა ფრენისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა, აგრეთვე უნარი:
ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, DOC 9683);
ბ) პლანერი მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;
გ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;
დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;
ე) გამოიყენოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნა;
ვ) პლანერი მართოს ისე, რომ არ აღიძრას ფრენის სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი.
4. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.
5. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა მეთაურის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ პლანერზე, თუკი მას აქვს სტარტის გამოყენებული ხერხით სარგებლობის გამოცდილება.

მუხლი 21. თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობა

1. თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:
ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;
ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) „თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია

ბ.ბ) თავისუფალი აეროსტატის, მისი სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; საექსპლუატაციო შეზღუდვები; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;
ბ.გ) თავისუფალ აეროსტატში გამოყენებული აირების მახასიათებლები და პრაქტიკული მოხმარება;

საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა

ბ.დ) საფრენოსნო მახასიათებლებზე დატვირთვის გავლენა; მასის გამოთვლა;
ბ.ე) სასტარტო, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება, ტემპერატურის გავლენის ჩათვლით;
ბ.ვ) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა დაგეგმვა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლესაზომის დაყენების წესი; დაძაბული მოძრაობის რაიონში ფრენა;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ზ) ადამიანის შესაძლებლობები თავისუფალი აეროსტატის პილოტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

მეტეოროლოგია

ბ.თ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების ცოდნა; მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

ნაოსნობა

ბ.ი) აერნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები; საერნაოსნო რუკებით სარგებლობა;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.კ) AIP, NOTAM და საერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;
ბ.ლ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, სახიფათო მეტეოპირობების, ტურბულენტური კვალისა და სხვა სახიფათო მოვლენების შემოვლის მიზნით მოქმედებათა ჩათვლით;

ფრენის საფუძვლები

ბ.მ) თავისუფალი აეროსტატის ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.ნ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).
სულ ცოტა, მე-4 დონეზე.
2. გამოცდილება:
ა) კანდიდატმა თავისუფალი აეროსტატის პილოტის რანგში, უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან ერთად,

იფრინა არანაკლებ 16 სთ., რის განმავლობაშიც შეასრულა არანაკლებ 8 გაშვება და აწევა, საიდანაც ერთი მაინც უნდა იყოს დამოუკიდებელი. თუ კანდიდატი აპირებს კომერციული მგზავრების გადაყვანას, მას უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 35 სთ. ნაფრენი, საიდანაც 20 სთ. უნდა იყოს თავისუფალი აეროსტატის პილოტის რანგში;

ბ) კანდიდატმა, სათანადო ზედამხედველობით, შეიძინა თავისუფალი აეროსტატების ექსპლუატაციის გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) გაფრენისწინა მომზადება, აეროსტატის აწყობის, აღჭურვის, გავსების, სადგომზე დამაგრებისა და დათვალიერების ჩათვლით;

ბ.ბ) გაშვებისა და აწევისას გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები და წესები, შესაბამისი შეზღუდვები, ავარიულ ვითარებაში ქმედებები და გამოყენებული სიგნალები;

ბ.გ) შეჯახების თავიდან აცილების ზომები და ხერხები;

ბ.დ) აეროსტატის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

ბ.ე) სწრაფი დაშვების რეჟიმის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა;

ბ.ვ) ხილული ორიენტირების მეშვეობით და გზის გამოთვლის ხერხებით მარშრუტზე ფრენა;

ბ.ზ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა; მიწაზე აეროსტატთან მოპყრობის წესები;

ბ.თ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები;

გ) თუკი მოწმობით მინიჭებული უფლებები უნდა განხორციელდეს ღამითაც, კანდიდატი, სათანადო ზედამხედველობით, იღებს აეროსტატით ღამით ფრენის გამოცდილებას.

3. უნარი – კანდიდატმა, თავისუფალი აეროსტატის მეთაურის რანგში, უჩვენა ფრენისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა, აგრეთვე უნარი:

ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

ბ) თავისუფალი აეროსტატი მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

გ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;

დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

ე) გამოიყენოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნა;

ვ) თავისუფალი აეროსტატი მართოს ისე, რომ არ აღიძრას ფრენის სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი.

4. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

5. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „თავისუფალი აეროსტატის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა მეთაურის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ ცხელ ჰაერზე ან აირზე მოქმედ აეროსტატზე, თუ მას აქვს ამგვარ აეროსტატზე ფრენის გამოცდილება.

მუხლი 22. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 23. ბორტინჟინრის მოწმობა

1. ბორტინჟინრის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

საჰაერო სამართალი

ბ.ა) ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; სამოქალაქო სხ-ებით სარგებლობის მომაწესრიგებელი წესები და დებულებები ბორტინჟინრის მოვალეობებზე შეფარდებით;

საჰაერო ხომალდების ზოგადი ცოდნა

ბ.ბ) აირტურბინული და/ან დგუშიანი ძრავების აგებულების პრინციპი; სსმ და სისტემები; საწვავის მახასიათებლები, საწვავისისტემები, მიწოდების რეგულირების ჩათვლით; ფორსაჟული კამერები და შეშხაპუნების სისტემები, ძრავების ანთებისა და ამუშავების სისტემების დანიშნულება და მუშაობის პრინციპი;

ბ.გ) ძალური დანადგარების მუშაობის პრინციპი, ექსპლუატაციის წესები და შეზღუდვები; ძრავის მახასიათებლებზე ატმოსფერული პირობების გავლენა;

ბ.დ) პლანერები, სამართი ორგანოები, ბორბლიანი შასი, მუხრუჭები, მოსრიალების საწინაღო მოწყობილობა; მასალების დაძველებისა და დაჟანგვის მიმართ რესურსები; სხ-ის აგებულებაში დაზიანების ხარვეზის აღმოჩენა;

ბ.ე) შემოყინვის საწინაღო და წყალმოსხეპის სისტემები;

ბ.ვ) ნაბერის, კონდიცირებისა და ჟანგბადის სისტემები;

ბ.ზ) ჰიდრავლიკური და პნევმატური სისტემები;

ბ.თ) ელექტრონიკის საფუძვლები, ელექტროგაყვანილობის, მუდმივი და ცვალებადი დენის სისტემები, მოლითონება და ეკრანირება;

ბ.ი) სახელსაწყო აღჭურვილობის, კავშირის რადიომოწყობილობის, ავტოპილოტების, კომპასების, სარადიონაოსნო და სარადიოლოკაციო საშუალებების, ფრენის მართვის სისტემების, დისპლეებისა და

ელექტრონული მოწყობილობების მუშაობის პრინციპები;

ბ.კ) შესაბამისი სხ-ების შეზღუდვები;

ბ.ლ) ხანძარსაწინააღმ და ხანძრის სანიშნი სისტემები;

ბ.მ) შესაბამისი სხ-ების სისტემებითა და აღჭურვილობით სარგებლობა და მათი გამართულობის შემოწმება;

საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა

ბ.ნ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ და მართვადობის მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ო) საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მონაცემების პრაქტიკული გამოყენება, კრეისერულ რეჟიმში მართვის წესები;

ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.პ) ადამიანის შესაძლებლობები ბორტინჟინერთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

საექსპლუატაციო წესები

ბ.ჟ) ტმ-ის პრინციპები, საფრენოსნო ვარგისობის შენარჩუნების წესები; ხარვეზჩენა; გაფრენისწინა დათვალიერება; უსაფრთხოების ზომები საწვავით გაწყობისას და კვების გარეწყაროების გამოყენება; საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის სისტემები და აღჭურვილობა;

ბ.რ) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ პირობებში ქმედებათა წესები;

ბ.ს) სატვირთო და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვების წესები;

ფრენის საფუძვლები

ბ.ტ) აეროდინამიკის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.უ) სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია.

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატმა ბორტინჟინრის მოვალეობების შესრულებისას, ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, იფრინა არანაკლებ 100 სთ. ამ ნაფრენში შეიძლება ჩაითვალოს საწაფზე შესრულებული ნაფრენი, არა უმეტეს 50 სთ-ის ოდენობით;

გ.ბ) თუ კანდიდატს აქვს პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ გამოცდილების ჩათვლის მიზანშეწონილობას და წინა ქვეპუნქტით მითითებული მოთხოვნების შემცირების ოდენობას;

გ.გ) კანდიდატმა, ბორტინჟინრის მოვალეობების შესრულებისას, ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, მიიღო საექსპლუატაციო გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.გ.ა) ჩვეულ პირობებში ქმედებები:

გ.გ.ა.ა) სხ-ის გაფრენისწინა დათვალიერება;

გ.გ.ა.ბ) საწვავით გაწყობის წესი, საწვავის ხარჯვის რეგულირება;

გ.გ.ა.გ) ტმ-ის საბუთების შემოწმება;

გ.გ.ა.დ) კაბინაში ჩვეული ქმედებები ფრენის ყველა საფეხურზე;

გ.გ.ა.ე) ეკიპაჟის წევრის შრომისუნარიანობის დაკარგვისას, ეკიპაჟში მოქმედებათა შეთანხმება და ქმედებათა წესები;

გ.გ.ა.ვ) ხარვეზჩენა;

გ.გ.ბ) განსაკუთრებულ პირობებში ქმედებები და ალტერნატიული პროცედურები:

გ.გ.ბ.ა) საბორტო სისტემების მუშაობაში გადაზრების ამოცნობა;

გ.გ.ბ.ბ) განსაკუთრებული და ალტერნატიული პროცედურების გამოყენება;

გ.გ.გ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები:

გ.გ.გ.ა) ავარიული ვითარების ამოცნობა;

გ.გ.გ.ბ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებები;

დ) უნარი – კანდიდატმა უჩვენა ბორტინჟინრის, ამ პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით მითითებული, ვალდებულებებისა და წესების შესრულების შესაძლებლობა და აგრეთვე უნარი:

დ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

დ.ბ) საბორტო სისტემებით ისარგებლოს სხ-ის მახასიათებლებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით;

დ.გ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო დაკვირვება;

დ.დ) გამოიყენოს ცოდნა აერნაოსნობის დარგში;

დ.ე) შეასრულოს ერთიანი ეკიპაჟის წევრის ყველა მოვალეობა ისე, რომ მიღწეულ იქნეს წარმატებული შედეგები;

დ.ვ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებთან დაამყაროს ქმედითი ურთიერთობა.

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ბორტინჟინრის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა ბორტინჟინრის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც ბორტინჟინერი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

მუხლი 24. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.

მუხლი 25. ბორტგამყოლის მოწმობა

1. ბორტგამყოლის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ბორტგამყოლის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) საქართველოს საჰაერო კოდექსი, საავიაციო კანონმდებლობა, ავიაკომპანიის სახელმძღვანელო საბუთები;

ბ.ბ) სხ-ის აგებულება და ექსპლუატაცია;

ბ.გ) საჰაერო გადაზიდვები;

ბ.დ) საავიაციო უშიშროება; შიდასაობიექტო რეჟიმი;

ბ.ე) სხ-ის გაფრენისწინა და ფრენისშემდგომი დათვალიერება;

ბ.ვ) საბორტო საავარიო-სამაშველო საშუალებები და ავარიულ ვითარებაში მათი გამოყენების წესები; საავარიო-სამაშველო სამუშაოები;

ბ.ზ) სხ-ზე ტვირთის, ბარგისა და ფოსტის განთავსების წესები და მათ მიმართ წაყენებული მოთხოვნები; გაწონასწორება;

ბ.თ) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა;

ბ.ი) მგზავრების მომსახურების ტექნოლოგია;

ბ.კ) სხ-ის საყოფაცხოვრებო და სამზარეულო მოწყობილობა; ბორტკვების მოგვარება;

ბ.ლ) მგზავრების სამედიცინო მომსახურება; დაზარალებულთათვის პირველი დახმარების აღმოჩენა; საბორტო აფთიაქი;

ბ.მ) მგზავრების უსაფრთხოებისა და კეთილმოწყობის უზრუნველყოფა; სხ-ზე ქცევის წესები;

ბ.ნ) სხ-ის სანიტარიული მდგომარეობა;

ბ.ო) სხ-ის განსაკუთრებული აღჭურვილობა;

ბ.პ) მომსახურე ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები და ურთიერთქმედება;

ბ.ჟ) ეკიპაჟის წევრის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვისას ქმედებათა წესი;

ბ.რ) საბუთების გაფორმება;

ბ.ს) საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში დადგენილი საურთიერთო ენები.

გ) გამოცდილება:

გ.ა) ბორტგამყოლის მოწმობა გაიცემა, თუ კანდიდატს გავლილი აქვს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული (შეთანხმებული) პირველადი მომზადების თეორიული კურსი და შეგირდის რანგში ნაფრენი აქვს:

გ.ა.ა) 136000 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდზე – 20 საათი და 15 მარშრუტის სექტორი;

გ.ა.ბ) 136000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდზე – 80 საათი ან 10 მარშრუტის სექტორი.

გ.ბ) ნაფრენის უქონლობისას, კანდიდატი სააგენტოში იღებს მოწმობას და ოსტატობის აღნიშვნას: „ბორტგამყოლი-შეგირდი“.

დ) უნარი – კანდიდატს შეუძლია მგზავრების უსაფრთხოების საუზრუნველყოფო ღონისძიებების დროული და სწორი გატარება; ფრენისას მომსახურების ნებისმიერი სახეობის გამოყენება, ელექტრო და საერთო დანიშნულების მოწყობილობებით სარგებლობა; ბორტგამყოლისათვის განსაზღვრული საბუთების გაფორმება;

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

შენიშვნა: ბორტგამყოლების სწავლების საკითხებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-CC ნაწილის CC.TRA.220 პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ბორტგამყოლის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა ბორტგამყოლის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც ბორტგამყოლი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

3. ავიასაწარმო უფლებამოსილია უფროს ბორტგამყოლად დანიშნოს ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელი პირი, რომელსაც აქვს ბორტგამყოლად მუშაობის ერთი წლის სტაჟი და საერთო ნაფრენი სულ მცირე 200 სთ და აგრეთვე:

ა) გავლილი აქვს უფროსი ბორტგამყოლის მომზადება ავიასაწარმოში;

ბ) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ნაფრენი აქვს სულ მცირე 100 სთ;

გ) შესრულებული აქვს სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ სულ მცირე 2 მარშრუტის სექტორი;

დ) გავლილი აქვს სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-გამომცდელთან შემოწმება სულ მცირე 2 მარშრუტის

სექტორი;
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.

მუხლი 26. (ამოღებულია)
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

მუხლი 27. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე
საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის და მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობის/ოსტატობის/დაშვების გაცემის, მოქმედების ვადის გაგრძელების, განახლების, შეჩერების და გაუქმების, მეთვალყურის სწავლების საფუძვლებს და მოწმობის მფლობელის უფლება-მოვალეობებს ადგენს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 20 ოქტომბრის №234 ბრძანება „საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის/მეთვალყურე-შეგირდის და მათი სასწავლო დაწესებულებების სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.

მუხლი 28. ავიადისპეტჩერის მოწმობა
1. ავიადისპეტჩერის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:
ა) ასაკი – არანაკლებ 21 წელი;
ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ავიადისპეტჩერის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:
საჰაერო სამართალი
ბ.ა) ავიადისპეტჩერის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პროცედურები; ავიაკომპანიის ფშს;
საჰაერო ხომალდებზე ზოგადი ცოდნა
ბ.ბ) ძრავების, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები;
ბ.გ) მინიმალურად საჭირო მოწყობილობის ჩამონათვალი;
საფრენოსნო მახასიათებლების გაანგარიშება, დაგეგმვა და დატვირთვა
ბ.დ) სხ-ების საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გაანგარიშება;
ბ.ე) ფრენის ოპერატიული დაგეგმვა; საწვავის ხარჯისა და ოდენობის მიხედვით ფრენის ხანგრძლივობის გამოთვლა; სათადარიგო აეროდრომის ამორჩევის პროცედურები; მარშრუტზე კრეისერული ფრენის მართვა; ფრენის გაზრდილი მანძილი;
ბ.ვ) სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა;
ბ.ზ) კომპიუტერის მეშვეობით დაგეგმარების ძირითადი პრინციპები;
ადამიანის შესაძლებლობები
ბ.თ) ადამიანის შესაძლებლობები ავიადისპეტჩერთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683).
მეტეოროლოგია
ბ.ი) საავიაციო მეტეოროლოგია; დაბალი და მაღალი წნევის ჰაერის მასის გადაადგილება; ფრონტების აგებულება; აფრენის, მარშრუტზე ფრენისა და დაფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული მოვლენების წარმოქმნა და მახასიათებლები;
ბ.კ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკებისა და პროგნოზების ცოდნა და გამოყენება; კოდები და შემოკლებები; მეტეოინფორმაციის მიღებისა და გამოყენების წესი;
ნაოსნობა
ბ.ლ) აერნაოსნობის პრინციპები; სახელსაწყო ფრენის წესები;
საექსპლუატაციო წესები
ბ.მ) საერნაოსნო საბუთებით სარგებლობა;
ბ.ნ) ჩვეულებრივი და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის პროცედურები;
ბ.ო) საავიაციო მოვლენებთან დაკავშირებული პროცედურები; ავარიულ ვითარებაში ფრენის წესები;
ბ.პ) სხ-ებზე უკანონო ჩარევებსა და დივერსიულ აქტებთან დაკავშირებული პროცედურები;
ფრენის პრინციპები
ბ.ჟ) შესაბამისი სხ-ების ფრენის პრინციპები;
რადიოკავშირი
ბ.რ) სხ-ებთან და სახმელეთო სადგურებთან კავშირის წარმართვის წესები.
გ) გამოცდილება – კანდიდატმა შეიძინა შემდეგი გამოცდილება:
გ.ა) ქვემოთ ჩამოთვლილ თანამდებობებზე, ერთ-ერთზე ან რამდენიმეზე, საერთო ჯამში, იმუშავა ორი წელი, იმ პირობით, რომ თითოეულზე სამუშაო სტაჟი შეადგენს არანაკლებ ერთ წელს:
გ.ა.ა) სატრანსპორტო ავიაციის სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი;
გ.ა.ბ) სატრანსპორტო ავიაციის ფრენის უზრუნველყოფის ორგანიზაციის მეტეოროლოგი;

გ.ა.გ) სმ მეთვალყურე ან ავიადისპეტჩერების ტექნიკური ხელმძღვანელი ან სატრანსპორტო ავიაციის საფრენოსნო სამსახურის ტექნიკური ხელმძღვანელი;

გ.ა.დ) სატრანსპორტო ავიაციის სხ-ების მომსახურების დამხმარე მუშაკი;

გ.ა.ე) წარმატებით დაამთავრა პირველადი მომზადების კურსი;

გ.ბ) კანდიდატი, თეორიული სწავლების სრული კურსის დასრულების შემდეგ, განცხადების წარდგენამდე 6 თვის განმავლობაში, ავიადისპეტჩერის ზედამხედველობით, უშუალოდ ასრულებდა თავის ფუნქციებს არანაკლებ 90 სამუშაო დღე;

შენიშვნა: თუ კანდიდატი სააგენტოში განაცხადის წარმოდგენამდე არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში მუშაობდა ავიადისპეტჩერის პოზიციაზე სერტიფიცირებული სპეციალისტის მეთვალყურეობის ქვეშ, რაც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტაციით, შესაძლებელია თეორიული სწავლება გავლილი ჰქონდეს პრაქტიკული მუშაობის პერიოდში ან პრაქტიკის დაწყებამდე.

დ) უნარი – კანდიდატმა უჩვენა საკუთარი შესაძლებლობები:

დ.ა) ყოველდღიური სინოპტიკური რუკებისა და ამინდის ცნობების სერიის საფუძველზე, შეძლოს, საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მისაღები, ამინდის ზუსტად გაანალიზება; კონკრეტული საჰაერო ტრასის რაიონში ამინდის პირობებზე ინსტრუქტაჟის ჩატარება; სატრანსპორტო ავიაციისათვის ამინდის პროგნოზის შედგენა, დანიშნულებისა და სათადარიგო აეროდრომებზე ყურადღების გამახვილებით;

დ.ბ) ტრასის კონკრეტული მონაკვეთისათვის ფრენის ოპტიმალური ტრაექტორიის განსაზღვრა; ფრენის ზუსტი გეგმების ხელით ან კომპიუტერის მეშვეობით მომზადება;

დ.გ) უზრუნველყოს ავიადისპეტჩერის მოწმობის მფლობელის მოვალეობების შესაბამისი ოპერატიული ზედამხედველობა და, არახელსაყრელ მეტეოპირობებში ფრენისას, ეკიპაჟს გაუწიოს ყველა სახის დახმარება.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, ავიადისპეტჩერის მოწმობის მფლობელი უფლებამოსილია ავიადისპეტჩერის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ იმ რაიონში, სადაც უფლება აქვს მინიჭებული.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 29. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 აგვისტოს ბრძანება №160 - ვებგვერდი, 27.08.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 14 ივნისის ბრძანება №144 - ვებგვერდი, 15.06.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.

თავი IV
აღიარების წესები

მუხლი 30. ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარება

1. სააგენტო უფლებამოსილია აღიაროს სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობა იმ შემთხვევაში, თუ ავიასპეციალისტი დასაქმებულია საქართველოში რეგისტრირებულ ავიასაწარმოში და მოწმობით მინიჭებულ უფლებამოსილებას განახორციელებს საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში შეტანილ საჰაერო ხომალდზე, ან შეასრულებს არაკომერციულ ფრენას.

შენიშვნა: სააგენტო არ აღიარებს იმ სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემულ ავიასპეციალისტის მოწმობას, რომელსაც იკაო-ს მიერ დადგენილი აქვს ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი შეუსაბამობა ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების მიმართულებით.

2. სხვა ქვეყნის მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარებისას სააგენტო გასცემს მოწმობის აღიარების ჩანართს, რომელიც მოქმედია მხოლოდ მოწმობის ორიგინალთან ერთად.

3. ჩანართი გაიცემა:

ა) ავიასპეციალისტის მოწმობის (გარდა მოყვარული პილოტის და პლანერის პილოტის მოწმობისა), მოწმობით მინიჭებული შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ის და სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადებიდან უმოკლესი ვადით, მაგრამ არაუმეტეს 12 თვის ვადით;

ბ) მოყვარული პილოტის ან პლანერის პილოტის მოწმობის, მოწმობით მინიჭებული შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ის და სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადებიდან უმოკლესი ვადით.

4. მოწმობის აღიარების ჩანართის გაცემამდე, სააგენტო ამოწმებს მოწმობის და ოსტატობის ავთენტურობას და მათი მოქმედების ვადებს მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად ან მოწმობის გამცემი სახელმწიფოს მიერ დადგენილი სტანდარტებისა და მეთოდის შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მოწმობის აღიარება ხდება მხოლოდ ერთჯერადი, არაკომერციული ფრენის განხორციელებისთვის.

5. მოწმობის აღიარებით დაინტერესებული პირი (გარდა პლანერის პილოტის მოწმობისა) ან საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმო სააგენტოს მიმართავს განცხადებით, რომელშიც აღინიშნება სხ-ის ტიპ(ებ)ი (შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ით), რომელზეც სურს ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარების მიღება და წარუდგენს სააგენტოს:

ა) ავიასპეციალისტის მოწმობას ან მის ასლს;

ბ) შესაბამისი კლასის მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს, რომელიც გაცემულია საქართველოს ეროვნული ან ავიასპეციალისტის მოწმობის გამცემი ქვეყნის მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

გ) ავიასპეციალისტის პირადობის დამადასტურებელ დოკუმენტის ასლს;

დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მოწმობის აღიარების შემთხვევაში:

დ.ა) მოწმობის პირველად აღიარების შემთხვევაში, აღიარებით დაინტერესებულ საქართველოში რეგისტრირებულ ავიასაწარმოში (მოყვარული პილოტის შემთხვევაში – სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში), თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელ დოკუმენტ(ებ)ს შემდეგ საგნებში:

დ.ა.ა) საჰაერო სამართალი;

დ.ა.ბ) მეტეოროლოგია (გარდა ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელისა);

დ.ა.გ) საექსპლუატაციო წესები (გარდა მოყვარული პილოტის მოწმობის აღიარებისა);

დ.ბ) კერძო მფლობელობაში არსებული სხ-ის ექსპლუატაციით დაინტერესებულ უცხო ქვეყნის მოწმობის მფლობელის შემთხვევაში – სხ-ის მფლობელის შუამდგომლობა, სადაც მითითებული იქნება სხ-ის სარეგისტრაციო ნომერი, რომელიც აღინიშნება ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარების ჩანართში;

დ.გ) ამ პუნქტის „დ.ა“ და „დ.ბ.“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული მოთხოვნები არ ვრცელდება:

დ.გ.ა.) ავიაკომპანიის/სხ-ის მფლობელის მიერ მოწვეული პილოტ-ინსტრუქტორის/უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (PI/CPI/TRI/TRE) მოწმობის/უფლებამოსილების მფლობელზე, რომელიც ახორციელებს საწვრთნელ ფრენებს ან სამარშრუტო/საკვალიფიკაციო შემოწმებას;

დ.გ.ბ) პილოტის მოწმობის მფლობელზე, რომელიც ახორციელებს არაკომერციულ ფრენას ტექნიკური გადაფრენის ან საავიაციო ტექნიკის შემოწმების მიზნით.

შენიშვნა: 1. ამ პუნქტის „დ.ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, პროცესს წარმართავს და ზედამხედველობას უწევს ავიასაწარმოში საფრენოსნო ექსპლუატაციაზე და სწავლების უზრუნველყოფასა პასუხისმგებელი პირი.

2. თეორიული გამოცდების მოცულობა, ჩაბარების შესაბამისი პროცედურა და ფორმები უნდა დაადგინოს ავიასაწარმომ, გაწეროს ფშს-ში და შეათანხმოს სააგენტოსთან.

დ.დ.) ოსტატობის შესაბამისი უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგებს ამ წესის №4 დანართის შესაბამისად:

დ.დ.ა) ოსტატობის, უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმება უნდა ჩატარდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ/აღიარებულ სდ-ში/საწაფზე, ხოლო საწაფის არარსებობის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდზე;

დ.დ.ბ) ოსტატობის, უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმება უნდა ჩატარდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (CPI, SFE, TRE,FE) მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ აღნიშნული პირი არის სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ის წარმომადგენელი/თანამშრომელი და სდ-ის ფარგლებში ატარებს შემოწმებას;

დ.ე) ამ წესის №19 დანართის შესაბამისად შევსებულ ფორმას და საფრენოსნო წიგნაკს, რომლითაც დასტურდება სათანადო გამოცდილება;

დ.ვ) არაკომერციული ფრენის მიზნით (ტექნიკური გადაფრენა, საავიაციო ტექნიკის შემოწმება, საფრენოსნო პერსონალის საკვალიფიკაციო შემოწმება) მოწმობის აღიარებისას საწაფზე ან სხ-ზე უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების დამადასტურებელი მოქმედი საბუთი;

ე) ბორტგამყოლის მოწმობის აღიარების შემთხვევაში – ბორტგამყოლ-გამომცდელთან წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმების დამადასტურებელ დოკუმენტს;

6. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის (გარდა პლანერის პილოტისა და ბორტინჟინრისა) მოწმობის აღიარებისთვის, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა-დ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარედგინოს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში ინგლისური ენის გამოცდის წარმატებით (იკაოს შკალის მიხედვით მინიმუმ მე-4 დონის მაჩვენებლით) ჩაბარების დამადასტურებელი მოქმედი დოკუმენტი.

6^1. პლანერის პილოტის მოწმობის აღიარებით დაინტერესებულმა პირმა ან ავიასაწარმომ სააგენტოს უნდა მიმართოს განცხადებით და წარუდგინოს:

ა) თუ განმცხადებელი ფლობს ევროკავშირის წევრი ქვეყნის მიერ გაცემულ პლანერის პილოტის მოწმობას:

ა.ა) პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის ან პასპორტის ასლი;

ა.ბ) პლანერის პილოტის მოწმობის ასლი;

ა.გ) პილოტის საფრენოსნო წიგნაკის (Logbook) პირველი გვერდის და ბოლო 3 გვერდის ასლი;

ა.დ) შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი;

შენიშვნა: I და II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატი გაცემული უნდა იყოს 2011 წლის 3 ნოემბრის ევროკომისიის რეგულაციის No1178/2011 (Commission Regulation (EU) No1178/2011) IV დანართის (PART-MED)-ის პირობების ან „სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 8 იანვრის №4 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასამედიცინო ცენტრის და ავიასამედიცინო ექსპერტის სერტიფიცირების,

ავიასპეციალისტის სამედიცინო სერტიფიცირების წესის“ შესაბამისად.

ა.ე) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი სერტიფიკატი ICAO-ს შეფასების შკალის მიხედვით, მინიმუმ მე-4 დონის მაჩვენებლით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ პირის მშობლიური ენა არის ინგლისური ან ქართული, რაც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტით;

ბ) თუ განმცხადებელი ფლობს პლანერის მოწმობას, რომელიც გაცემულია ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის (Annex 1 – Personnel Licensing) მოთხოვნების შესაბამისად:

ბ.ა) პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის ან პასპორტის ასლი;

ბ.ბ) პლანერის პილოტის მოწმობის ასლი;

ბ.გ) პილოტის საფრენოსნო წიგნაკის (Logbook) პირველი გვერდის და ბოლო 3 გვერდის ასლი;

ბ.დ) I ან II კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი;

შენიშვნა: I და II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატი გაცემული უნდა იყოს ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის, ან 2011 წლის 3 ნოემბრის ევროკომისიის რეგულაციის No1178/2011 (Commission Regulation (EU) No1178/2011) IV დანართის (PART-MED) პირობების ან „სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 8 იანვრის №4 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასამედიცინო ცენტრის და ავიასამედიცინო ექსპერტის სერტიფიცირების, ავიასპეციალისტის სამედიცინო სერტიფიცირების წესის“ შესაბამისად.

ბ.ე) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი სერტიფიკატი ICAO-ს შეფასების შკალის მიხედვით, მინიმუმ მე-4 დონის მაჩვენებლით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ პირის მშობლიური ენა არის ინგლისური ან ქართული, რაც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტით;

ბ.ვ) მოწმობის პირველად აღიარების შემთხვევაში, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში, შესაბამისი თეორიული გამოცდების არაუმეტეს ორი მცდელობის შედეგად წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელ დოკუმენტ(ებ)ი შემდეგ საგნებში:

ბ.ვ.ა) საჰაერო სამართალი;

ბ.ვ.ბ) მეტეოროლოგია.

შენიშვნა: პლანერის მოწმობის განმეორებითი აღიარების შემთხვევაში, აღნიშნულ საგნებში გამოცდების ჩაბარება არ მოითხოვება, თუ უკანასკნელი აღიარების ჩანართის მოქმედების ვადის ამოწურვის თარიღიდან გასული არ არის 24 თვეზე მეტი.

6^2. სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული მოწმობის საფუძველზე, საქართველოს მოქალაქეობის მქონე პირისთვის, ამ წესების შესაბამისად პლანერის პილოტის მოწმობა გაიცემა, თუ პირს პლანერის პილოტის რანგში ნაფრენი აქვს სულ მცირე 50 საათი და სააგენტოში წარმოადგინა შემდეგი დოკუმენტაცია:

ა) განცხადება საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე მუხლის შესაბამისად;

ბ) პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის ან პასპორტის ასლი;

გ) პლანერის პილოტის მოწმობის ასლი;

დ) პილოტის საფრენოსნო წიგნაკის (Logbook) პირველი გვერდის და ბოლო 3 გვერდის ასლი;

ე) შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი;

შენიშვნა: I და II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატი გაცემული უნდა იყოს 2011 წლის 3 ნოემბრის ევროკომისიის რეგულაციის No1178/2011 (Commission Regulation (EU) No1178/2011) IV დანართის (PART-MED)-ის პირობების ან „სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 8 იანვრის №4 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასამედიცინო ცენტრის და ავიასამედიცინო ექსპერტის სერტიფიცირების, ავიასპეციალისტის სამედიცინო სერტიფიცირების წესის“ შესაბამისად.

ვ) სააგენტოს ან სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ სერტიფიცირებულ/ავტორიზებულ გამომცდელთან პლანერზე ჩაბარებული უნარების/ საკვალიფიკაციო შემოწმების დამადასტურებელი დოკუმენტი.

შენიშვნა: სააგენტო ამოწმებს გამომცდელის უფლებამოსილებას შესაბამის უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებასთან, მისგან დადასტურების მიღების მიზნით. აღნიშნული დადასტურების მიუღებლობის შემთხვევაში, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას მოწმობის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ.ბ.ზ) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი სერტიფიკატი ICAO-ს შეფასების შკალის მიხედვით მინიმუმ მე-4 დონის მაჩვენებლით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ პირის მშობლიური ენა არის ინგლისური ან ქართული, რაც დასტურდება შესაბამისი დოკუმენტით;

ბ.თ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში ან სხვა სახელმწიფოს მიერ შესაბამისად უფლებამოსილ სდ-ში, ქვემოთ განსაზღვრული თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელ დოკუმენტ(ებ)ი შემდეგ საგნებში:

ბ.თ.ა) საჰაერო სამართალი;

ბ.თ.ბ) ადამიანის შესაძლებლობები.

შენიშვნა 1: სააგენტო ამოწმებს სხვა სახელმწიფოს სდ-ის უფლებამოსილების ნამდვილობას და მოქმედების ვადას.

შენიშვნა 2: იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებელს გასული 24 თვის პერიოდში ჩაბარებული აქვს გამოცდები აღნიშნულ საგნებში, შესაძლებელია განხორციელდეს მათი ჩათვლა ამ პუნქტის „ბ.თ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული ინგლისური ენის ჩაბარების დამადასტურებელი

დოკუმენტის წარმოდგენა საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს არ მოეთხოვება, თუ:
ა) ფლობს ევროკავშირის წევრი ქვეყნის მიერ გაცემულ პილოტის მოწმობას და ინგლისური ენის ცოდნის მე- 5 ან მე-6 დონის (იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით) ჩანაწერს მოწმობაში;
ბ) ასრულებს ერთჯერად არაკომერციულ ფრენას;
გ) ავიაკომპანიის მიერ მოწვეული პილოტ-ინსტრუქტორი/უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ახორციელებს საწვრთნელ ფრენებს ან სამარშრუტო/საკვალიფიკაციო შემოწმებას.
შენიშვნა: ამ ქვეპუნქტის მიზნებისათვის, პილოტის მოწმობაში მითითებული უნდა იყოს სულ მცირე ინგლისური ენის ცოდნის მე-4 დონის აღნიშვნა. და სარადიოტელეფონო კავშირის ცოდნის დონე ინგლისურ ენაზე.

8. სააგენტო უფლებამოსილია განმცხადებელს მოსთხოვოს აღიარებისათვის წარმოსადგენი დოკუმენტების ორიგინალები, აგრეთვე მოსთხოვოს შესაბამის სასწავლო დაწესებულებას/ექსპლუატანტს ამ მუხლის მე-8 და მე-9 პუნქტებით გათვალისწინებული უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს გაფორმებული საწაფის ჟურნალის ამონაწერი, სხ-ზე საკვალიფიკაციო შემოწმების ჩატარების შემთხვევაში საფრენოსნო დავალება.

9. მოწმობის ჩანართში აღინიშნება ავიასპეციალისტის მონაცემები (სახელი, გვარი), მოწმობის ნომერი, ჩანართის გაცემის თარიღი, მოწმობის გამცემი უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლება, გაცემის თარიღი, ჩანართის მოქმედების ვადა და საჰაერო ხომალდის კონკრეტული ტიპ(ებ)ი (შესაბამისი უფლებამოსილე(ბე)ბით). ჩანართს ხელს აწერს სააგენტოს უფლებამოსილი პირი და ამოწმებს სააგენტოს ბეჭდით.

10. ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარება შეიძლება შეჩერდეს ან გაუქმდეს სააგენტოს მიერ, თუ:
ა) ავიასპეციალისტი ვეღარ აკმაყოფილებს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს;
ბ) ავიასაწარმოს მოთხოვნის საფუძველზე;
გ) ფრენის უსაფრთხოების წესების დარღვევისას.

11. აღიარებული მოწმობის მფლობელის მიერ ფრენის უსაფრთხოების წესების დარღვევის შემთხვევაში, სააგენტო აცნობებს მოწმობის გამცემ უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აპრილის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 30.04.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 22 მაისის ბრძანება №102 - ვებგვერდი, 24.05.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 19 სექტემბრის ბრძანება №210 - ვებგვერდი, 20.09.2024წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 24 თებერვლის ბრძანება №41 - ვებგვერდი, 26.02.2025წ.

მუხლი 31. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტისათვის მოწმობის გაცემა

1. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტზე სამოქალაქო ავიაციის ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისას სააგენტო წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე განსაზღვრავს, თუ რა სახეობის მოწმობა შეიძლება გაიცეს განმცხადებლზე.

2. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტზე შეიძლება გაიცეს სამოქალაქო ავიაციის ავიასპეციალისტის მოწმობა, თუ იგი სახელმწიფო ავიაციის სამსახურიდან დათხოვნილი არ ყოფილა არაპროფესიონალიზმის ან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული დისციპლინარული გადაცდომის საფუძვლით და აკმაყოფილებს ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს.

3. ავიასპეციალისტის მოწმობის მიღების კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:
ა) ამ წესის №17 დანართით გათვალისწინებული განაცხადის ფორმა;
ბ) (ამოღებულია - 24.03.2021, №59);
გ) საბუთი, რომელიც პირზე გაიცა მისი სახელმწიფო ავიაციაში ნამსახურობის დასადასტურებლად;
დ) პილოტის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე უნდა წარადგინოს:
დ.ა) თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი, მოთხოვნილი ავიასპეციალისტის მოწმობის შესაბამისად:
დ.ა.ა) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის/კომერციული პილოტის მოწმობისათვის – ამ წესების №17 დანართის 5.1 პუნქტით დადგენილ საგნებში. გამოცდების ჩაბარება ხდება სააგენტოში;
დ.ა.ბ) მოყვარული პილოტის მოწმობისათვის – ამ წესების №17 დანართის 5.2 პუნქტით დადგენილ საგნებში. გამოცდების ჩაბარება ხდება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებაში;
დ.ბ) მფრინავად მომზადების სასწავლებლის დამთავრების და სხ-ის ტიპზე გადასწავლების დამადასტურებელი დოკუმენტ(ებ)ი, რომლითაც პირს მიენიჭა პილოტის კვალიფიკაცია;
დ.გ) საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებული ავიასამედიცინო ცენტრის მიერ გაცემული შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი;
დ.დ) საფრენოსნო წიგნაკი ან ფორმა, რომელიც ადასტურებს სახელმწიფო ავიაციაში პილოტის სტატუსს და

შესაბამისი მოწმობის ან ოსტატობის მიღებისათვის საჭირო საფრენოსნო გამოცდილების დამადასტურებელ დოკუმენტს და საჰაერო ხომალდზე ნაფრენი საათების საერთო რაოდენობას;
შენიშვნა: აღნიშნული დოკუმენტების წარმოდგენის შემდეგ, სააგენტო გასცემს პილოტის მოწმობას შეზღუდვით სხ-ის ტიპზე შეგირდის კვალიფიკაციით (მოწმობაში აღინიშნება – Trainee) ამ წესების 36-ე მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული მწყობრში შეყვანის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შესრულებამდე;

დ.ე) პილოტის მოწმობის/ოსტატობის მიღებისთვის საჭირო მწყობრში შეყვანის დამადასტურებელი დოკუმენტი, ამ წესების 36-ე მუხლის შესაბამისად;

დ.ვ) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის მანძილზე წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმება ამ წესების №4 დანართის შესაბამისი მოცულობით, საჰაერო ხომალდის იმ ტიპზე, რომლის ოსტატობის დამატებასაც ითხოვს;

ე) ბორტინჟინრის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

ე.ა) თეორიული გამოცდების სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი, შემდეგ საგნებში:

ე.ა.ა) საჰაერო ხომალდის ზოგადი ცოდნა (პლანერი/სისტემები/ძალური დანადგარები);

ე.ა.ბ) საფრენოსნო მახასიათებლები;

ე.ა.გ) საექსპლუატაციო წესები;

ე.ბ) ბორტინჟინრად მომზადების სასწავლებლის დამთავრების/სხ-ის ტიპზე გადასწავლების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომლითაც პირს მიენიჭა ბორტინჟინრის კვალიფიკაცია;

ე.გ) საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებული ავიასამედიცინო ცენტრის მიერ გაცემული შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი;

ე.დ) საფრენოსნო წიგნაკი ან ფორმა, რომელიც ადასტურებს სახელმწიფო ავიაციაში ბორტინჟინრის სტატუსს და საჰაერო ხომალდზე ნაფრენი საათების საერთო რაოდენობას;
შენიშვნა: აღნიშნული დოკუმენტების წარმოდგენის შემდეგ, სააგენტო გასცემს ბორტინჟინრის მოწმობას შეზღუდვით სხ-ის ტიპზე ბორტინჟინერ-შეგირდის კვალიფიკაციით (მოწმობაში აღინიშნება – Trainee) ამ წესების 36-ე მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრული ბორტინჟინრის მწყობრში შეყვანის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შესრულებამდე;

ე.ე) ბორტინჟინრის მოწმობის/ან ოსტატობის მიღებისთვის საჭირო მწყობრში შეყვანის დამადასტურებელი დოკუმენტი, ამ წესების 36-ე მუხლის შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ ავიასპეციალისტი ითხოვს სხ-ის განსხვავებულ ტიპზე ოსტატობას;

ე.ვ) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის მანძილზე წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები საჰაერო ხომალდის იმ ტიპზე, რომლის ოსტატობის დამატებასაც ითხოვს;

ვ) (ამოღებულია - 14.06.2021, №144);

4. მოყვარული, კომერციული, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას სააგენტო ითვალისწინებს სახელმწიფო ავიაციაში ოსტატობას თუ საჰაერო ხომალდის ტიპზე ოსტატობა ჩაწერილია საფრენოსნო წიგნაკში ან იდენტურ საბუთში.

5. დაუშვებელია მოყვარული, კომერციული, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემა საჰაერო ხომალდის შესაბამის სახეობაზე ოსტატობის დაშვების მითითების გარეშე.

6. (ამოღებულია - 31.03.2022, №79).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 აგვისტოს ბრძანება №160 - ვებგვერდი, 27.08.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 14 ივნისის ბრძანება №144 - ვებგვერდი, 15.06.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 30 დეკემბრის ბრძანება №307 - ვებგვერდი, 31.12.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 მარტის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 06.04.2022წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 22 მაისის ბრძანება №102 - ვებგვერდი, 24.05.2023წ.

მუხლი 32. სხვა ქვეყნის სასწავლო დაწესებულებისა და საწაფის აღიარება

1. სხვა ქვეყნის ის სასწავლო დაწესებულება და საწაფი, სადაც ხორციელდება სააგენტოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელის/მაძიებლის სწავლება, წვრთნა ან/და შემოწმება, აღიარებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

2. სდ-ის ან/და საწაფის აღიარებით დაინტერესებული ავიასაწარმო ან ფიზიკური პირი მიმართავს სააგენტოს განცხადებით, რომელსაც უნდა დაერთოს შემდეგი დოკუმენტები:

ა) (ამოღებულია - 22.05.2023, №102);

ბ) სდ-ის აღიარების შემთხვევაში:

ბ.ა) სდ-ის მოქმედი სერტიფიკატი და მისი დანართი სასწავლო პროგრამების მითითებით, გაცემული უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ;

ბ.ბ) სდ-ის ის სასწავლო და/ან საწვრთნელი პროგრამა, ან მონაცემები თეორიული /პრაქტიკული მომზადების და მისი მოცულობის (საათები) შესახებ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სდ-ის აღიარება ხდება მხოლოდ ავიასპეციალისტის უნარების შემოწმების მიზნით;

ბ.გ) მონაცემები სასწავლო პროგრამით გათვალისწინებული აღჭურვილობების (სხ, საწაფი, და სხვ.) შესახებ.

გ) საწაფის აღიარების შემთხვევაში:

გ.ა) საწაფის მოქმედი სერტიფიკატი, გაცემული უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ;

გ.ბ) საწაფის სპეციფიკაციები (სერტიფიკატის დანართი).

3. სააგენტო განიხილავს სდ-ის/საწაფის აღიარების განცხადებით წარმოდგენილ დოკუმენტებს, ამოწმებს სერტიფიკატის ნამდვილობას და მოქმედების ვადებს სერტიფიკატის გამცემი ქვეყნის უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებასთან, ადგენს პროგრამის შესაბამისობას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებთან და დადებითი დასკვნის შემთხვევაში, ახდენს სდ-ის აღიარებას კონკრეტული სასწავლო პროგრამის ფარგლებში ან/და საწაფის აღიარებას. აღიარების შესახებ დგება „აღიარების ოქმი," რომელსაც ხელს აწერენ სააგენტოს უფლებამოსილი პირი და განხილვაში მონაწილე სპეციალისტები.

4. სდ-ის/საწაფის აღიარება ხორციელდება წარმოდგენილი სერტიფიკატების მოქმედების ვადით, მაგრამ არაუმეტეს 2 წლით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 22 მაისის ბრძანება №102 - ვებგვერდი, 24.05.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.

თავი V
ავიასპეციალისტების მომზადებისა და გადამზადების წესები

მუხლი 33. ავიასპეციალისტების ახალ ტექნიკაზე გადამზადება

1. .ავიასპეციალისტების გადამზადება (თეორიული და პრაქტიკული) ხორციელდება კანონმდებლობის შესაბამისად, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სამოქალაქო ავიაციის სდ-ში.

2. გადამზადების კანდიდატის თეორიული და პრაქტიკული მომზადება უნდა აკმაყოფილებდეს ამ „წესების" მოთხოვნებს და კანდიდატი უნდა ფლობდეს შესაბამისი კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

3. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

4. სხ-ის ტიპზე უნარების შემოწმება უნდა მოხდეს ტიპზე თეორიული სწავლების დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში.

შენიშვნა: თუ სწავლება და შემდეგ უნარების შემოწმება ჩატარდა საწაფზე, უნარების შემოწმების გავლის შემდეგ მაქსიმუმ 30 დღის განმავლობაში უნდა მოხდეს უშუალოდ საჰაერო ხომალდზე ფრენა პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ. თუ შესვენების პერიოდი აღემატება 30 დღეს, უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრის ცოდნის განახლება საწაფზე და მხოლოდ ამის შემდეგ დაიშვას უშუალოდ სხ-ზე (პირველი 6 აფრენა-დაფრენა სასურველია იმ დროს როდესაც ბორტზე არ იმყოფება მგზავრი და არ არის ტვირთი).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

მუხლი 34. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების კლასი და ტიპი

1. ამ წესის მიზნებისთვის, ქვემოთ მოყვანილი სხ-ები იყოფა ტიპებად:

ა) თვითმფრინავი, რომელიც სერტიფიცირებულია არანაკლებ ორი პილოტით საფრენად;

ბ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე არაკომპლექსური თვითმფრინავი;

გ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე კომპლექსური თვითმფრინავი;

დ) შვეულმფრენი;

ე) ვსხ.

2. თვითმფრინავები, რომლებიც სერტიფიცირებულია ერთი პილოტით საფრენად იყოფა კლასებად და მოიცავს:

ა.ა) თვითმფრინავებს, რომლებსაც გააჩნია ერთი დგუშიანი ძრავი (მოწმობაში აღინიშნება – SEP (Land/Sea);

ა.ბ) თვითმფრინავებს, რომლებსაც გააჩნია ორი დგუშიანი ძრავი (მოწმობაში აღინიშნება – MEP (Land/Sea).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

მუხლი 35. სხ-ის ტიპების საფრენად დაშვებული რაოდენობა

1. პილოტი და ბორტინჟინერი უფლებამოსილი არიან იფრინონ სხ-ის სამ ტიპზე ან/და კლასზე, მათი სახეობის მიუხედავად.

2. (ამოღებულია - 01.05.2026, №82).

3. პილოტი სხ-ის ერთზე მეტ ტიპზე საფრენად დაიშვება:

ა) თვითმფრინავის შემთხვევაში – თუ მისი საერთო ნაფრენი თვითმფრინავზე შეადგენს არანაკლებ 700 საათს, საიდანაც თვითმფრინავის ტიპზე ნაფრენი ექნება არანაკლებ 500 საათისა;

ბ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – თუ მისი საერთო ნაფრენი შეადგენს არანაკლებ 500 საათს, საიდანაც 300 საათი ნაფრენი ექნება შვეულმფრენზე.

4. (ამოღებულია - 09.01.2018, №4).

5. ბორტგამყოლი არ დაიშვება საფრენად:

ა) სხ - ის არაუმეტეს 3 ტიპზე, ან

ბ) სხ - ის არაუმეტეს 4 ტიპზე, თუ ამ ტიპებიდან ორზე მაინც

ბ.ა) საავარიო - სამაშველო აღჭურვილობა იდენტურია;

ბ.ბ) სტანდარტული და ავარიული პროცედურები მსგავსია.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 36. მწყობრში შესვლა

1. სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე მწყობრში შეყვანის შემთხვევაში, სხ-ის სხვა ტიპზე ფრენა აკრძალულია.

2.მეორე პილოტის მწყობრში შეყვანა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ:

ა) ტურბორეაქტიული თვითმფრინავებისათვის:

ა.ა) 136000 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით – 100 სთ-ს ან 40 სექტორს;

ა.ბ) 136000 კგ და მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით:

ა.ბ.ა) 200 სთ-ს ან 40 სექტორს – თუ კანდიდატს გავლილი აქვს სხ-ზე საბაზო წვრთნა ან გაიარა ZFTT მომზადება ამ წესის 37-ე მუხლის მე-7 პუნქტის „ა.ბ.ბ“ ქვეპუნტის შესაბამისად; ან

ა.ბ.ბ) ამ წესის 37-ე მუხლის მე-7 პუნქტის „ა.ბ.გ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად შესრულებულ ფრენებს, თუ კანდიდატს არ აქვს გავლილი საბაზო წვრთნა და შემდგომ შესრულებულ 200 საათს ან 40 სექტორს;

ბ) 5700 კგ-ზე ნაკლები წონის ან 19-ზე ნაკლები სამგზავრო ადგილის მქონე თვითმფრინავებისათვის, გარდა ტურბორეაქტიული თვითმფრინავებისა – 40 სექტორს;

გ) შვეულმფრენზე – 50 სთ-ს.

3. ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელი, მწყობრში შესვლისას ვალდებულია ამ ტიპზე, შეგირდის რანგში, იფრინოს არანაკლებ 20 საათი და 15 მარშრუტის სექტორი. ოსტატობის აღნიშვნა გაიცემა ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის დასკვნის საფუძველზე.

4. ბორტინჟინრის მწყობრში შეყვანა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ:

ა) თვითმფრინავებისათვის – 100 საათს.

ბ) შვეულმფრენებისთვის – 35 საათს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 1 მაისის ბრძანება №94 - ვებგვერდი, 01.05.2024წ.

მუხლი 37. საჰაერო ხომალდის კლასის/ტიპის ოსტატობის აღნიშვნა (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის

1. ერთპილოტიან თვითმფრინავზე კლასის/ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტს:

ა) ერთპილოტიანი მრავალძრავიანი თვითმფრინავისათვის:

ა.ა) მეთაურის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სათანადო სასწავლო კურსი და ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული გამოცდები. აღნიშნული სასწავლო კურსი უნდა მოიცავდეს:

ა.ბ.ა) თეორიულ მომზადებას – მრავალძრავიანი თვითმფრინავის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, სულ მცირე 7 საათის ოდენობით;

ა.ბ.ბ) საფრენოსნო მომზადებას ინსტრუქტორთან ერთად:

- მრავალძრავიანი თვითმფრინავის სტანდარტულ პირობებში ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით სულ მცირე 2 საათისა და 30 წუთის ხანგრძლივობით; და
- ძრავის მტყუნების პროცედურებსა და ასიმეტრიული ფრენის ტექნიკაში არანაკლებ 3 საათისა და 30 წუთის ხანგრძლივობით.

ა.გ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ბ დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, სათანადო კლასის ან ტიპის სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და კლასის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში;

ბ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე არაკომპლექსური თვითმფრინავისათვის:

ბ.ა) საფრენოსნო მომზადების დაწყებამდე:

ბ.ა.ა) საერთო ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 200 საათისა, საიდანაც 70 საათი ნაფრენი აქვს მეთაურის რანგში;

ბ.ა.ბ) უნდა აკმაყოფილებდეს ქვემოთ მოყვანილი მოთხოვნებიდან ერთ-ერთს:

ბ.ა.ბ.ა) ჰქონდეს დამატებითი თეორიული სასწავლო კურსის სასწავლო დაწესებულებაში წარმატებით დასრულების დამადასტურებელი სერტიფიკატი; ან

ბ.ა.ბ.ბ) ჩაბარებული ჰქონდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(A)) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად; ან

ბ.ა.ბ.გ) ფლობდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას (ATPL(A)) ან კომერციული პილოტის მოწმობას თვითმფრინავზე სფწ ოსტატობით (CPL(A)/IR);

ბ.ბ) უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა.ბ“ და „ა.გ“ ქვეპუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს;

გ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე კომპლექსური თვითმფრინავისათვის:

გ.ა) უნდა ჰქონდეს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ბ.ა.ა“ ქვეპუნქტით დადგენილი ნაფრენი საათები და უნდა აკმაყოფილებდეს ამავე პუნქტის „ბ.ა.ბ“ მოთხოვნას;

გ.ბ) უნდა ჰქონდეს ან ჰქონოდა ერთძრავიან ან მრავალძრავიან თვითმფრინავზე ამ წესების მე-11 მუხლის შესაბამისად გაცემული სფწ ოსტატობა (SE- or ME-IR(A));

გ.გ) გავლილი ჰქონდეს ამ მუხლის მე-9 პუნქტით გათვალისწინებული სასწავლო კურსი;

გ.დ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები;

გ.ე) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ა დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, სათანადო სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და კლასის ან ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში;

დ) ამ პუნქტის შესაბამისი პირობების გარდა, ერთპილოტიან თვითმფრინავზე მრავალპილოტიანი ექსპლუატაციის უფლებამოსილების მაძიებელი პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დ) და ბ.ა.დ) ქვეპუნქტების მოთხოვნებს.

2. მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი:

ა) სასწავლო დაწესებულებაში სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსის გავლამდე უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ა) მეთაურის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) უნდა ჰქონდეს ან ჰქონოდა მრავალძრავიან თვითმფრინავზე/შვეულმფრენზე ამ წესების მე-11 მუხლის შესაბამისად გაცემული სფწ ოსტატობა (ME-IR) ან გავლილი უნდა ჰქონდეს აღნიშნული სფწ მომზადების სასწავლო კურსი;

ა.გ) ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(A)) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად;

ა.დ) უნდა ფლობდეს თვითმფრინავის მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ სხ-ის ტიპის ოსტატობის სასწავლო კურსი კომბინირებულია MCC სასწავლო კურსთან ან:

ა.დ.ა) უნდა ჰქონდეს შვეულმფრენის MCC-ის სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი და მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 100 საათი; ან

ა.დ.ბ) მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი;

ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი, რომელიც:

ბ.ა) მსმენელს უნდა აძლევდეს საშუალებას სათანადო ზედამხედველობის ქვეშ მოიპოვოს შესაბამისი თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდისათვის და სხ-ის კომპლექსურობის შესაბამისად უნდა მოიცავდეს შემდეგ მიმართულებებს:

ბ.ა.ა) – ფრენის სტანდარტული პროცედურები და მანევრირება ფრენის ყველა ეტაპზე;

ბ.ა.ბ) – არასტანდარტული და ავარიული პროცედურები და მანევრირება, სხ-ის აღჭურვილობის (ძრავის, სისტემების და კონსტრუქციის) გაუმართაობის და მტყუნების შემთხვევაში;

ბ.ა.გ) – საჭიროების შემთხვევაში, სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის პროცედურები, მათ შორის სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის, მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენის პროცედურები სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიული სიტუაციისას, ძრავის მტყუნების სიმულაციის ჩათვლით;

ბ.ა.დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს **გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანის** (UPRT) სასწავლო კურსი.

ბ.ა.ვ) პროცედურები ეკიპაჟის წევრების შრომისუნარიანობის დაკარგვისას (incapacitation) და მათი კოორდინირებისათვის, პილოტის ფუნქციების გადანაწილების ჩათვლით; ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების და შემოწმების კითხვარების გამოყენება;

ბ.ბ) უნდა მოიცავდეს პრაქტიკულ წვრთნას საწაფზე და, თუ არ არის გათვალისწინებული ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე მომზადება (ZFTT) ამ მუხლის მე-7 პუნქტის შესაბამისად, სხ-ზე საბაზო წვრთნას;

შენიშვნა: *პრაქტიკული წვრთნის შემდგომი მომზადება უნდა განახორციელოს შესაბამისად კვალიფიცირებულმა ინსტრუქტორმა, სასწავლო დაწესებულების ან სააგენტოს (ან სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების) მიერ სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოებში დადგენილი პროცედურების შესაბამისად.*

გ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები (რასაც ადასტურებს

კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი), რათა მოახდინოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდის ტიპის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის საჭირო თეორიული ცოდნის სათანადო დონის დემონსტრირება;

დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ა დანართის შესაბამისად, სათანადო ტიპის სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში.

3. გადასწავლების წარმატებით გავლის შემდეგ, სხ-ის ტიპის ოსტატობა გაიცემა შეზღუდვით (მოწმობაში აღინიშნება PICUS/Co-pilot Trainee) ამ წესის მე-40 მუხლის მე-3 პუნქტით და 36-ე მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული მწყობრში შესვლის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შესრულებამდე, რომელიც ითვალის-წინებს ფრენას უფლებამოსილი პილოტ-ინსტრუქტორის/უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ. ზედამხედველობის ქვეშ ნაფრენი საათების შესახებ ინფორმაცია აისახება საფრენოსნო წიგნაკში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში და ხელმოწერით დასტურდება ინსტრუქტორის მიერ.

4. ამ მუხლის მე-7 პუნქტის „ა.ბ.გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, პილოტი მოწმობით მინიჭებულ უფლებამოსილებას განახორციელებს მხოლოდ ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი მეორე პილოტის რანგში ფრენის ეშელონ 200-ზე მაღლა (FL200), იმ პირობით, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის დანარჩენი წევრები ფლობდნენ ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად გაცემულ ტიპზე ოსტატობას.

5. მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი:

ა) სასწავლო დაწესებულებაში სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსის გავლამდე უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ა) მეთაურის რანგში შვეულმფრენზე ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შვეულმფრენის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(H) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად;

ა.გ) უნდა ფლობდეს შვეულმფრენის მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ სხ-ის ტიპის ოსტატობის სასწავლო კურსი კომბინირებულია MCC სასწავლო კურსთან ან:

ა.გ.ა) მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე პილოტის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი; ან

ა.გ.ბ) მრავალპილოტიან და მრვალძრავიან შვეულმფრენზე ნაფრენი ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი მრავალპილოტიანი შემადგენლობით;

ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი, რომელიც:

ბ.ა) მსმენელს უნდა აძლევდეს საშუალებას სათანადო ზედამხედველობის ქვეშ მოიპოვოს შესაბამისი თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდისათვის და სხ-ის კომპლექსურობის შესაბამისად უნდა მოიცავდეს შემდეგ მიმართულებებს:

ბ.ა.ა) – ფრენის სტანდარტული პროცედურები და მანევრირება ფრენის ყველა ეტაპზე;

ბ.ა.ბ) – არასტანდარტული და ავარიული პროცედურები და მანევრირება, სხ-ის აღჭურვილობის (ძრავის, სისტემების და კონსტრუქციის) გაუმართაობის და მტყუნების შემთხვევაში;

ბ.ა.გ) – საჭიროების შემთხვევაში, სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის პროცედურები, მათ შორის სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის, მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენის პროცედურები სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიული სიტუაციისას, ძრავის მტყუნების სიმულაციის ჩათვლით;

ბ.ა.დ) პროცედურები ეკიპაჟის წევრების შრომისუნარიანობის დაკარგვისას (incapacitation) და მათი კოორდინირებისათვის, პილოტის ფუნქციების გადანაწილების ჩათვლით; ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების და შემოწმების კითხვარების გამოყენება;

ბ.ბ) უნდა მოიცავდეს სათანადო პრაქტიკულ წვრთნას სხ-ზე ან/და საწაფზე;

გ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები (რასაც ადასტურებს კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი), რათა მოახდინოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდის ტიპის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის საჭირო თეორიული ცოდნის სათანადო დონის დემონსტრირება;

დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 გ დანართის შესაბამისად, სათანადო ტიპის შვეულმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში.

6. ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდის (ვსხ) ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) თვითმფრინავის პილოტი:

ა.ა) ფლობდეს CPL/IR(A)-სა და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის თეორიულ ცოდნას ან ATPL(A)-ს;

ა.ბ) ფლობდეს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს;

ა.გ) ნაფრენი ჰქონდეს სულ მცირე 100 საათი მრავალპილოტიანი თვითმფრინავზე პილოტის რანგში;

ა.დ) გავლილი ჰქონდეს საფრენოსნო მომზადება შვეულმფრენზე სულ მცირე 40 საათის ოდენობით;

ბ) შვეულმფრენის პილოტი:

ბ.ა) ფლობდეს CPL/IR(H)-სა და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის თეორიულ ცოდნას ან ATPL/IR(H)-ს;

ბ.ბ) ფლობდეს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს;

ბ.გ) ნაფრენი ჰქონდეს სულ მცირე 100 საათი მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში;

ბ.დ) გავლილი ჰქონდეს საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავზე სულ მცირე 40 სთ-ის ოდენობით;

გ) ვსხ-ს ტიპის ოსტატობის გაცემისათვის სასწავლო კურსის საფრენოსნო მომზადების ნაწილი უნდა შესრულდეს როგორც უშუალოდ საჰაერო ხომალდზე, ისე შესაბამისი კვალიფიკაციის საწაფზე (FSTD).

7. ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე (თვითმფრინავები) მომზადების სასწავლო კურსი (ZFTT):

ა) პილოტმა შეიძლება გაიაროს, თუ:

ა.ა) 136000 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავის ტიპზე მომზადების შემთხვევაში – წარმატებით აქვს გავლილი სხ-ის ტიპზე გადამზადების სასწავლო პროგრამა;

ა.ბ) 136000 კგ და მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავის ტიპზე მომზადების შემთხვევაში:

ა.ბ.ა) წარმატებით აქვს გავლილი სხ-ის ტიპზე გადამზადების სასწავლო პროგრამა;

ა.ბ.ბ) მრავალპილოტიან რეაქტიულ თვითმფრინავზე ან 10 ტონაზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან 19-ზე მეტი სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების კონფიგურაციის მქონე მრავალძრავიან ხრახნიან თვითმფრინავზე ნაფრენი აქვს:

ა.ბ.ბ.ა) 1500 საათი ან 250 სექტორი, იმ შემთხვევაში, თუ ZFTT კურსი ჩატარდება CG ან C დონის FFC კვალიფიკაციის საწაფზე; ან

ა.ბ.ბ.ბ) 500 საათი ან 100 სექტორი, იმ შემთხვევაში, თუ ZFTT კურსი ჩატარდება DG ან D დონის FFC კვალიფიკაციის საწაფზე; ან

ა.ბ.გ) იმ შემთხვევაში, თუ ვერ აკმაყოფილებს ამ პუნქტის „ა.ბ.ბ“ ქვეპუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, სხ-ის განცხადებულ/მოთხოვნილ ტიპზე, სერტიფიცირებული სხ-ის ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობის ქვეშ, მეორე პილოტის მწყობრში შესვლის პროგრამის დაწყებამდე, შეასრულებს სულ მცირე 30 სთ-ს და 10 სექტორს მეორე პილოტი-შეგირდის რანგში მხოლოდ ფრენის კრეისერულ ეტაპზე, რაც აღინიშნება პილოტის მოწმობაში შეზღუდვის სახით.

ბ) სრულდება მეორე პილოტის მწყობრში შეყვანის პროგრამის დაწყებამდე და მოიცავს სხ-ის აფრენა/დაფრენასთან დაკავშირებით საწაფზე სპეციალურ წვრთნას.

შენიშვნა: *ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის №1178/2011 რეგულაციის, Part-FCL ნაწილის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC2 ORA.ATO.125).*

8. მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი (MCC) უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) თვითმფრინავებისათვის:

ა.ა) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ა.ა.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ა.ა.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკულ მომზადებას 20 საათის ოდენობით ან 15 საათს იმ მსმენელი (სტუდენტი) პილოტისათვის, რომელიც გადის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის ინტეგრირებულ კურსს;

ა.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსში გამოყენებული უნდა იქნას მინიმუმ მე-2 დონის საფრენოსნო და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა (FNPT II MCC) ან სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS);

ა.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი კომბინირებულია სხ-ის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 10 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე სრულპილოტაჟიან საწაფზე (FFS);

ა.დ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი უნდა განხორციელდეს სასწავლო დაწესებულებაში და დასრულდეს 6 თვის პერიოდში;

ა.ე) იმ შემთხვევაში, თუ მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი არ არის კომბინირებული სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან, მისი დასრულების შემდეგ კურსდამთავრებულზე (მსმენელზე) გაიცემა MCC სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი;

ა.ვ) მსმენელი, რომელსაც გავლილი აქვს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი ნებისმიერი სხვა კატეგორიის სხ-ზე, გათავისუფლებული უნდა იქნეს ა.ა.ა) ქვეპუნქტში გათვალისწინებული მოთხოვნისაგან.

ბ) შვეულმფრენებისათვის:

ბ.ა) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენისათვის (MCC/IR) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ბ.ა.ბ) MCC პრაქტიკული სწავლების 20 საათს ან 15 საათს იმ პილოტ-კურსანტების შემთხვევაში, რომლებიც გადიან ATP(H)/IR თეორიულ კურსს;

ბ.ა.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი

კომბინირებულია მრავალპილოტიანი შვეულმფრენის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 10 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე საწაფზე (FSTD);

ბ.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენისათვის (MCC/VFR) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ბ.ბ.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ბ.ბ.ბ) MCC პრაქტიკული სწავლების 15 საათს ან 10 საათს იმ პილოტ-კურსანტების შემთხვევაში, რომლებიც გადიან ATP(H)/IR თეორიულ კურსს;

ბ.ბ.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი კომბინირებულია მრავალპილოტიან შვეულმფრენის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 7 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე საწაფზე (FSTD);

ბ.გ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი უნდა განხორციელდეს სასწავლო დაწესებულებაში და დასრულდეს 6 თვის პერიოდში;

ბ.დ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსში გამოყენებული უნდა იქნეს მინიმუმ მე-2 ან მე-3 დონის საფრენოსნო და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც კვალიფიციურია MCC სწავლებისთვის (FNPT II, FNPT III MCC) ან საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD) 2/3 ან სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS);

ბ.ე) იმ შემთხვევაში, თუ მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი არ არის კომბინირებული მრავალპილოტიანი სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან, მისი დასრულების შემდეგ კურსდამთავრებულზე (მსმენელზე) გაიცემა MCC სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი;

ბ.ვ) მსმენელი, რომელსაც გავლილი აქვს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი ნებისმიერი სხვა კატეგორიის სხ-ზე, გათავისუფლებული უნდა იქნეს ამ პუნქტის „ბ.ა.ა“ და „ბ.ბ.ა“ ქვეპუნქტებში გათვალისწინებული მოთხოვნებისაგან.

ბ.ზ) MCC/IR მაძიებელი, რომელსაც გავლილი აქვს MCC/VFR სასწავლო კურსი, გათავისუფლდება ამ პუნქტის „ბ.ა.ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნისაგან და ვალდებულია შეასრულოს ამ პუნქტის „ბ.ა.ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული პრაქტიკული სწავლება 5 საათის ოდენობით.

შენიშვნა: მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-FCL ნაწილის FCL.735.A და FCL.735.H პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).“.

9. გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანისათვის საჭირო (UPRT) სასწავლო კურსი:

ა) უნდა განხორციელდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში და უნდა მოიცავდეს:

ა.ა) არანაკლებ 5-საათიან თეორიულ მომზადებს;

ა.ბ) გაფრენისწინა ბრიფინგსა და ფრენის შემდგომ განხილვას; და

ა.გ) აღნიშნული წვრთნისთვის სათანადოდ უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან 3-საათიან საფრენოსნო წვრთნას იმ თვითმფრინავზე, რომელსაც გააჩნია აღნიშნული სავარჯიშოსათვის სათანადო ტექნიკური შესაძლებლობები;

ბ) UPRT სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების შემდეგ, პილოტს ეძლევა სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი, რომელიც გაცემული უნდა იყოს სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ს მიერ;

გ) ერთპილოტიან კომპლექსურ არამაღალეფექტურ, ერთპილოტიან მაღალეფექტურ კომპლექსურ თვითმფრინავზე, აგრეთვე მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე კლასზე/ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი უნდა მოიცავდეს შესაბამისი კლასის ან ტიპის სხ-ის თავისებურებებთან დაკავშირებულ **გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანისათვის საჭირო** (UPRT) თეორიულ და საფრენოსნო მომზადებას;

შენიშვნა: მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-FCL ნაწილის FCL.745.A პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).“.

10. სხ-ის კლასის და ტიპის მოდიფიკაციაზე მომზადება ხორციელდება შემდეგი მოთხოვნების შესაბამისად:

ა) ერთი და იმავე კლასის ან ტიპის სხ-ის განსხვავებულ მოდიფიკაციაზე ფრენის უფლებამოსილების მოპოვების მიზნით პილოტმა უნდა გაიაროს სხ-ზე განსხვავებების სწავლება/წვრთნა ან გაცნობითი მომზადება არანაკლებ ერთი საათის და 5 აფრენა-დაფრენის მოცულობით. ერთი და იმავე კლასის ან ტიპის მოდიფიკაციის ფარგლებში, განსხვავებების სწავლება ან გაცნობითი მომზადება უნდა მოიცავდეს მწარმოებლის საექსპლუატაციო ვარგისობის მონაცემებით (OSD) დადგენილ შესაბამის ელემენტებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ბ) განსხვავებების სწავლება უნდა განხორციელდეს:

ბ.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში; ან

ბ.ბ) საქართველოში სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ, რომელსაც გააჩნია შესაბამის კლასის ან ტიპის განსხვავებების სწავლების სათანადოდ დამტკიცებული პროგრამა;

ბ.გ) ერთპილოტიანი დგუშიანი ძრავის მქონე სხ-ზე (SEP), ერთპილოტიანი აირტურბინული ძრავის მქონე სხ-ზე (SET) და მრავალძრავიანი დგუშიანი ძრავების მქონე სხ-ზე (MEP) შესაძლებელია განახორციელოს შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე ინსტრუქტორმა, თუ სხვა რამ არ არის დადგენილი მწარმოებლის საექსპლუატაციო ვარგისობის მონაცემებით (OSD);

გ) იმ შემთხვევაში, თუ პილოტს ამ პუნქტის ბ) ქვეპუნქტით განსაზღვრულ განსხვავებათა სასწავლო კურსის გავლიდან 2 წლის განმავლობაში არ უფრენია საჰაერო ხომალდის შესაბამის მოდიფიკაციაზე, უფლებამოსილების შესანარჩუნებლად მან უნდა გაიაროს განსხვავებათა სასწავლო კურსი ან ოსტატობის შემოწმება ამ მოდიფიკაციაზე. აღნიშნული მოთხოვნა არ ვრცელდება ერთძრავიანი დგუშიანი სხ-ის (SEP) ოსტატობის მფლობელ პილოტზე;

დ) განსხვავებათა სწავლების კურსი ან საკვალიფიკაციო შემოწმების შესახებ ჩანაწერი უნდა აღინიშნოს პილოტის საფრენოსნო წიგნაკში (Log Book) და შესაბამისად ხელმოწერილი უნდა იქნეს ინსტრუქტორის ან გამომცდელის მიერ.

შენიშვნა: ამ წესის მიზნებისთვის, საჰაერო ხომალდის კლასის/ტიპის ოსტატობა და მოწმობაში სათანადო აღნიშვნა დადგენილია დანართით №20.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 1 მაისის ბრძანება №94 - ვებგვერდი, 01.05.2024წ.

მუხლი 38. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 1 მაისის ბრძანება №82 - ვებგვერდი, 08.05.2026წ.

მუხლი 39. ბორტინჟინრად გადამზადება

სხ-ის ბორტინჟინრის გადასამზადებელ კურსებზე დაიშვება:

ა) პირი, რომელსაც გავლილი აქვს ბორტინჟინრის პირველადი მომზადების კურსი სასწავლო დაწესებულებაში;

ბ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის მქონე პირი, რომელსაც გააჩნია სხ-ის შესაბამის ტიპზე B1 კატეგორიით მუშაობის არანაკლებ 2-წლიანი გამოცდილება;

გ) პირი, რომელსაც გააჩნია ნებისმიერი ტიპის სხ-ზე ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტად B1 კატეგორიით მუშაობის 5-წლიანი გამოცდილება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

მუხლი 40. მრავალპილოტიანი სხ-ის პილოტის მეთაურად მომზადება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)

1. მრავალპილოტიანი სხ-ის მეთაურის უფლებამოსილების პირველად მოპოვებისათვის, პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას შესაბამისი სახეობის სხ-ზე;

ბ) ნაფრენი აქვს არანაკლებ:

ბ.ა) თვითმფრინავის შემთხვევაში – 500 საათი სხ-ის მოთხოვნილ ტიპზე

ბ.გ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – 350 საათი მოთხოვნილ ტიპზე;

გ) გავლილი ჰქონდეს მეთაურის რანგში საკვალიფიკაციო შემოწმება ამ წესების დანართი №4-ის შესაბამისად, მწყობრში შესვლის პროგრამა და შესაბამისი საფრენოსნო შემოწმება (Line Check).

შენიშვნა: მწყობრში შესვლის პროგრამის დაწყებამდე, პილოტზე გაიცემა სხ-ის ტიპზე მეთაური შეგირდის (Pilot in Comand Under Supervision PICUS) ოსტატობა.

2. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს მრავალპილოტიანი სხ-ის ტიპზე მეთაურის უფლებამოსილებას, ამავე სახეობის სხ-ის სხვა ტიპზე მეთაურის უფლებამოსილების მოპოვებისათვის მან უნდა გაიაროს სხ-ის ამ ტიპზე შესაბამისი გადამზადების კურსი და მეთაურის მწყობრში შესვლის პროგრამა.

3. მეთაურად მწყობრში შესვლის პროგრამა უნდა მოიცავდეს:

ა) თვითმფრინავის ტიპზე არანაკლებ:

ა.ა) 30 სექტორს, როდესაც ხდება ახალ ტიპზე მომზადება;

ა.ბ) 20 სექტორს, როდესაც გამოცდილი მეორე პილოტია იმავე ტიპზე;

ბ) ორპილოტიან შვეულმფრენზე არანაკლებ:

ბ.ა) 50 სთ-ს, როდესაც ხდება ახალ ტიპზე მომზადება;

ბ.ბ)100 სთ-ს, როდესაც გამოცდილი პილოტია იმავე ტიპზე;

გ) ერთპილოტიან შვეულმფრენზე არანაკლებ 10 სექტორს.

შენიშვნა: ამ პუნქტის „ა" ქვეპუნქტი არ ვრცელდება 34-ე მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრულ თვითმფრინავებზე .

4. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

5. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

6.(ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

7. მრავალწევრიან სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობაში არ უნდა იყოს არასაკმარისი გამოცდილების მქონე ერთზე მეტი ეკიპაჟის წევრი. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ითვლება არასკმარისი გამოცდილების მქონედ, თუ

გადასწავლების და მწყობრში შეყვანის შემდეგ არ აქვს ნაფრენი სულ მცირე:

ა) თვითმფრინავზე 100 სთ და 10 სექტორი თანმიმდევრული 120 დღის განმავლობაში ან 150 სთ-ი და 20 სექტორი პერიოდის შეუზღუდავად;

ბ) შვეულმფრენზე 50 სთ-ი თანმიმდევრული 60 დღის განმავლობაში ან 100 სთ-ი პერიოდის შეუზღუდავად.

8. სააგენტოს თანხმობით, გამონაკლისის სახით, ამ მუხლის მე-7 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნა შეიძლება შემსუბუქდეს ავიაკომპანიის მიერ ახალი ტიპის საჰაერო ხომალდის ათვისების შემთხვევაში.

9. ავიაკომპანიის შუამდგომლობით და პილოტის გამოცდილების გათვალისწინებით, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ა.ა“ და „ბ.ა“ ქვეპუნქტების მოთხოვნები სააგენტომ შეიძლება შეამციროს დადგენილი მოთხოვნის არაუმეტეს 50%-ით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.

მუხლი 41. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ინსტრუქტორად მომზადება, მოქმედების ვადის გაგრძელება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)

1. პილოტ-ინსტრუქტორის, უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობა მოქმედია 3 წლის განმავლობაში, იმ შემთხვევაში თუ მისმა მფლობელმა გაიარა წვრთნა სააგენტოს მიერ შეთანხმებული პროგრამით (თეორიული სწავლება და საწაფზე/სხ-ზე წვრთნა) ან სხვა სახელმწიფოს სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებაში, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ.

2. პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის ვადის გასაგრძელებლად პილოტ-ინსტრუქტორმა ოსტატობის მოქმედების ვადის განმავლობაში უნდა იფრინოს არანაკლებ 50 სთ პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში, მაგრამ არანაკლებ 15 საათი ან 20 აფრენა – დაფრენა ყოველ წელს.

3. უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა ოსტატობის ვადის გასაგრძელებლად უნდა დააკმაყოფილოს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე განმეორებით გაიაროს გაცნობითი ხასიათის ინსტრუქტაჟი სააგენტოში;

ბ) ოსტატობის ვადის ყოველი 12 თვის პერიოდში ჩატარებული უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 2 შემოწმება;

გ) ოსტატობის ვადის ბოლო წელს გავლილი უნდა ჰქონდეს საკვალიფიკაციო შემოწმება /Proficiency Check საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე (საწაფის არარსებობის შემთხვევაში), რომელსაც წარმართავს უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი;

დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს კომპეტენციის შეფასება მოთხოვნილ სხ-ზე, შესაბამისად უფლებამოსილ უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) ან სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ზედამხედველობის ქვეშ.

4. საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორის მომზადების კურსი უნდა მოიცავდეს სულ მცირე:

ა) 25 სთ თეორიულ სწავლებას;

ბ) 10 სთ ტექნიკურ სწავლებას, რომელიც მოიცავს ტექნიკური ცოდნის გამეორებას, გაკვეთილის გეგმის მომზადებას და საწაფზე საინსტრუქტორო უნარების განვითარებას;

გ) 5 საათიან საფრენოსნო სწავლებას შესაბამის საწაფზე ერთპილოტიანი სხ-ის, ხოლო 10 სთ-ს ორპილოტიანი სხ-ს შემთხვევაში.

5. საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილების განხორციელების შესახებ სააგენტო გასცემს წერილობით თანხმობას, რომელიც მოქმედია 3 წლის განმავლობაში. ვადის გასაგრძელებლად ინსტრუქტორს უნდა ჰქონდეს საწაფზე ინსტრუქტორად ნაფრენი 50 სთ, საიდანაც 15 საათი უნდა იყოს ბოლო 12 თვის განმავლობაში და გაიაროს პრაქტიკული მუშაობის შემოწმება.

6. ყველა ინსტრუქტორი ვალდებულია სამ წელიწადში ერთხელ გაიაროს ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსები სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში.

7. საჰაერო ხომალდის სხვა ტიპზე ან კლასზე უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ფუნქციის განსახორციელებლად, უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის მე-12 მუხლის მე-5 პუნქტის "ე" ქვეპუნქტის მოთხოვნას და უნდა ჰქონდეს სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებული კომპეტენციის შეფასება სხ-ის ამ ტიპზე ან კლასზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 15 ივლისის ბრძანება №171 - ვებგვერდი, 16.07.2025წ.

მუხლი 41[1]. ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, მოქმედების ვადის გაგრძელება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)

1.ავიასპეციალისტი შეიძლება გახდეს ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორი სხ-ის ტიპზე, თუ მას ამ ტიპზე აქვს ბორტინჟინრად ნაფრენი 300 სთ, გავლილი აქვს ინსტრუქტორის თეორიული კურსი და შეფასება ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორთან.

2. სხ-ის სხვა ტიპზე გადასწავლებისას ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორი მოიპოვებს ინსტრუქტორის კვალიფიკაციას ამ ტიპზე 50 სთ ნაფრენის შემდეგ.

3. ბორტგამყოლი შეიძლება გახდეს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორი, იმ შემთხვევაში, თუ იგი აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს ბორტგამყოლის მოქმედ მოწმობას;

ბ) გააჩნია არანაკლებ ორი წლის საფრენოსნო სტაჟი, საიდანაც სულ მცირე ერთი წელი ნაფრენი აქვს უფროსი ბორტგამყოლის რანგში;

გ) საერთო ნაფრენი აქვს არანაკლებ 500 საათი, საიდანაც კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე – 50 საათი;

დ) წარმატებით აქვს გავლილი ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსი სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში;

ე) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-გამომცდელთან გავლილი აქვს შემოწმება სულ მცირე ორი მარშრუტის სექტორი.

4. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორს უფლება აქვს განახორციელოს:

ა) ბორტგამყოლ-შეგირდის გაცნობითი მიწისზედა და გაცნობითი პრაქტიკული მომზადება სამუშაო ადგილზე;

ბ) ბორტგამყოლის, უფროსი ბორტგამყოლის და ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის სამუშაო ადგილზე პერიოდული პრაქტიკული შემოწმება (Line check).

5. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორობის კანდიდატი, ოსტატობის მოპოვების მიზნით სააგენტოში წარადგენს შესაბამის განაცხადს (დანართი №1) და, საჭიროების შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის შუამდგომლობას (დანართი №2), რომელსაც თან უნდა დაერთოს:

ა) მოქმედი ბორტგამყოლის მოწმობის ასლი, შესაბამისი მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნით;

ბ) მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატის ასლი;

გ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსის წარმატებით გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

დ) ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ბ), გ) ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სამუშაო სტაჟისა და ნაფრენი საათების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

ე) ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ე) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ბორტგამყოლ-გამომცდელთან წარმატებით გავლილი შემოწმების დამადასტურებელი დოკუმენტი ამ წესის დანართი №21-ის შესაბამისად.

6. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის მოქმედების ვადის გაგრძელებისათვის, განმცხადებელმა სააგენტოში უნდა წარადგინოს:

ა) ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტები, გარდა დ) და ე) ქვეპუნქტებით დადგენილი დოკუმენტებისა;

ბ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე 12 თვის პერიოდში მის მიერ განხორციელებული ორი პერიოდული პრაქტიკული შემოწმება (Line check) სამუშაო ადგილზე სხ-ის ტიპის მიხედვით.

7. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის განახლებისათვის, განმცხადებელმა სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტები სრულად.

8. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორმა შეიძლება მოიპოვოს ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, იმ შემთხვევაში, თუ იგი აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) აქვს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორად მუშობის 3 წლიანი უწყვეტი სტაჟი;

ბ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის რანგში საერთო ნაფრენი შეადგენს 100 საათს, საიდანაც კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ნაფრენი აქვს 20 საათი.

9. ბორტგამყოლ-გამომცდელს უფლება აქვს განახორციელოს სხ-ის ექსპლუატანტის შესაბამის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული ბორტგამყოლი-შეგირდის, ბორტგამყოლის, უფროსი ბორტგამყოლის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის თეორიული მომზადება, თეორიული მომზადების შემოწმება და სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული მომზადება და შემოწმება. სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული შემოწმება უნდა განხორციელდეს ამ წესის დანართი №21-ის შესაბამისად.

10. ბორტგამყოლ-გამომცდელობის კანდიდატი, ოსტატობის მოპოვების/გაგრძელების მიზნით სააგენტოში წარადგენს ამ წესის №22 დანართით გათვალისწინებულ ბორტგამოლ-გამომცდელის წარდგენის/განაცხადის შევსებულ ფორმას, რომელსაც თან უნდა დაერთოს:

ა) მოქმედი ბორტგამყოლის მოწმობის ასლი, შესაბამისი მოქმედი ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნით;

ბ) მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატის ასლი;

გ) ამ მუხლის მე-8 პუნქტის ა) და ბ) ქვეპუნქტებით განსაზღვრული სამუშაო სტაჟისა და ნაფრენი საათების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

დ) ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე 12 თვის პერიოდში მის მიერ სხ-ის ტიპის მიხედვით განხორციელებული ერთი თეორიული მომზადებისა და თეორიული შემოწმების ჩანაწერი, ან ორი სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული შემოწმების (Line check) ჩანაწერი.

11. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორი და ბორტგამყოლ-გამომცდელი არ არის უფლებამოსილი განახორციელოს ამ მუხლის მე-4 და მე-9 პუნქტებით განსაზღვრული შესაბამისი უფლებამოსილებები, თუ ადგილი აქვს ინტერესთა კონფლიქტს. ინტერესთა კონფლიქტად მიიჩნევა:

ა) თუ ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორმა ან ბორტგამყოლ-გამომცდელმა ჩაატარა შემოწმება კანდიდატთან, რომელსაც ბორტგამყოლის მოწმობის ან ოსტატობის მისაღებად ჩაუტარა მომზადება;

ბ) საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული სხვა გარემოებები, რომელმაც შეიძლება გავლენა

მოახდინოს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის მიერ ობიექტური გადაწყვეტილების მიღებაზე.

12. სააგენტოს უფლება აქვს შეაჩეროს ან გააუქმოს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, თუ მან:

ა) მინიჭებული უფლებამოსილების განხორციელების პროცესში ვერ უზრუნველყო აუცილებელი სტანდარტების, პროცედურების ან ინსტრუქციების დაცვა;

ბ) ბოროტად გამოიყენა მინიჭებული უფლებამოსილება;

გ) დაარღვია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

დ) წარუმატებლად გაიარა ნებისმიერი ოსტატობის დამადასტურებელი შემოწმება;

ე) მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში ფუნქციის შესრულებისას მოუვიდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი და მოკვლევის შედეგად დადგინდა მისი პასუხისმგებლობა.

13. სააგენტო ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის ოსტატობის შეჩერების ან გაუქმების შესახებ აცნობებს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორს/გამომცდელს და მის დამსაქმებელ ავიასაწარმოს.

14. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის ოსტატობის სააგენტოს მიერ გაუქმების შემთხვევაში, განმეორებით იმავე პირზე ოსტატობა არ გაიცემა.

15. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორზე/გამომცდელზე დაკისრებული ფუნქციების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტოს ბორტგამყოლ-ინსპექტორი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის მიერ თავისი მოვალეობებისა და ფუნქციების მიუკერძოებლად ყველა სტანდარტისა და მოთხოვნის შესაბამისად შესრულება.

16. სააგენტოს მიერ გაცემული ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელს უფლება აქვს გაიაროს ამ მუხლით დადგენილი შემოწმებები სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ბორტგამყოლის მოწმობის შესაბამისი უფლებამოსილების მფლობელთან, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ ამ წესის 30-ე მუხლის შესაბამისად.

17. სააგენტო აწარმოებს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორთა/გამომცდელთა და აღიარებულ ბორტგამყოლთა რეესტრს ოსტატობების და მოქმედების ვადის მითითებით.

18. ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა მოქმედია 3 წლის განმავლობაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

მუხლი 42. სახელმწიფო ავიაციაში ნაფრენის ჩათვლა

1. ამ წესების მიზნებისათვის, სახელმწიფო ავიაციაში პილოტის რანგში ნაფრენი ჩაითვლება შემდეგნაირად:

ა) სატრანსპორტო სხ-ზე პილოტის რანგში ნაფრენი ჩაითვლება სრულად, სამოქალაქო ავიაციაში პილოტად ნაფრენი საათების შესაბამისად;

ბ) საბრძოლო ავიაციის პილოტის რანგში ნაფრენი – 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავებსა და 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებზე მეთაურად მომზადებისას, არ ჩაითვლება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

მუხლი 43. სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების მასწავლებლის მოწმობის გაცემა

1. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სდ-ის ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უშუალო უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ სასწავლო პროგრამებში შემავალი საგნების მასწავლებელი შეიძლება იყოს:

ა) საავიაციო-პირველადი განათლების მქონე ავიასპეციალისტი;

ბ) უმაღლესი განათლების მქონე არასაავიაციო სპეციალისტი, რომელსაც აქვს სამოქალაქო ავიაციის სდ-ში წასაკითხის მომიჯნავე საგნების სწავლების სამწლიანი სტაჟი.

2. მასწავლებლობის კანდიდატს უნდა ჰქონდეს საკუთარი სპეციალობით მუშაობის შემდეგი სტაჟი:

ა) სხ-ის ეკიპაჟის წევრს – 5 წელი ან 3 წელი ინსტრუქტორის რანგში;

ბ) სმ მეთვალყურესა და ავიადისპეტჩერს – 5 წელი მეთვალყურის (ავიადისპეტჩერის) რანგში;

გ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს – 5 წელი ინჟინრის რანგში.

3. კანდიდატი სააგენტოში შემდეგ საბუთებს წარადგენს:

ა) განცხადებას და სდ-ის ან ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის შუამდგომლობას (დანართი №13 და №14);

ბ) განათლების დამადასტურებელ საბუთებს;

გ) სასწავლო საგნის მასალებს (სახელმძღვანელო(ები), კონსპექტ(ებ)ი, ნაბეჭდი, ან ელექტრონული ვერსია);

დ) (ამოღებულია - 22.05.2023, №102).

4. სააგენტო ამოწმებს სახელმძღვანელო მასალასა და კანდიდატის მიერ ლექციის ჩატარების უნარს, საგნის რომელიმე თემის მიხედვით, და, დადებითი შეფასების შემთხვევაში, გასცემს „მასწავლებლის მოწმობას“ (დანართი №10).

5. მასწავლებლის მოწმობაში მითითებულ უნდა იქნეს ყველა ის საგანი, რომელთა სწავლების უფლება ენიჭება კანდიდატს.

6. „მასწავლებლის მოწმობა“ გაიცემა არა უმეტეს 3 წლის ვადით.

მუხლი 43[1]. ინგლისური ენის ცოდნის დონის შემფასებლის მოწმობა

1. ინგლისური ენის ცოდნის დონის შემფასებლის (შემდგომ – ენის შემფასებელი) მოწმობის მიღების უფლება აქვს პირს, თუ იგი აკმაყოფილებს ერთ-ერთ მოთხოვნას:
ა) ფლობს, ან უკანასკნელი 5 წლის მანძილზე ფლობდა პილოტის ან საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოქმედ მოწმობას, ინგლისური ენის ცოდნის არანაკლებ მე-5 დონის დაშვებით და აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:
ა.ა) აქვს მოწმობით მინიჭებული უფლებამოსილების განხორციელების მინიმუმ 7-წლიანი გამოცდილება;
ა.ბ) გავლილი აქვს ენის შემფასებლის მინიმუმ 40-საათიანი პირველადი სწავლება, რომელიც უნდა მოიცავდეს:
ა.ბ.ა) ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის შესაბამის სტანდარტებს და რეკომენდაციებს;
ა.ბ.ბ) ICAO-ს პირველი დანართის ენის ფლობის შეფასების ცხრილს და №1 დანართს;
ა.ბ.გ) ICAO-ს Doc 9835; და
ა.ბ.დ) ICAO-ს შეფასებული მეტყველების ნიმუშებს (https://cfapps.icao.int/RSSTA/);
ბ) ფლობს ინგლისური ენის სპეციალისტის/ფილოლოგის განათლების დამადასტურებელ დოკუმენტს (დიპლომი/სერტიფიკატი) და გავლილი აქვს ენის შემფასებლის მინიმუმ 40 საათიანი სწავლება, რომელიც უნდა მოიცავდეს:
ბ.ა) ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის შესაბამის სტანდარტებს და რეკომენდაციებს;
ბ.ბ) ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის ენის ფლობის შეფასების ცხრილს და №1 დანართს;
ბ.გ) ICAO-ს Doc 9835; და
ბ.დ) ICAO-ს შეფასებული მეტყველების ნიმუშებს (https://cfapps.icao.int/RSSTA/).
2. ენის შემფასებლის მოწმობის მაძიებელმა, მოწმობის მისაღებად სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს:
ა) განაცხადი და სდ-ს შუამდგომლობა ამ წესების №14 და №23 დანართების შესაბამისად;
ბ) პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;
გ) ერთი ფერადი ფოტოსურათი 3x4-ზე ელექტრონული ფორმით;
დ) პირველადი სწავლების სერტიფიკატის ასლი;
ე) იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-5 დონის სერტიფიკატი, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში;
ვ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ან საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის ასლი ან ინგლისური ენის შემფასებლის პირველადი სწავლების სერტიფიკატის ასლი.
3. სააგენტო ამოწმებს კანდიდატის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტებს და დადებითი შეფასების შემთხვევაში გასცემს „ინგლისური ენის ცოდნის დონის შემფასებლის მოწმობას“ (დანართი №24).
4. ენის შემფასებლის მოწმობა გაიცემა ორი წლის ვადით.
5. ენის შემფასებლის მოწმობის ვადის გაგრძელების მიზნით, ენის შემფასებელმა სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს:
ა) განაცხადი და სდ-ს შუამდგომლობა ამ წესების №14 და №23 დანართების შესაბამისად;
ბ) განმეორებითი სწავლების მინიმუმ 24-საათიანი კურსის გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
გ) ავიასპეციალისტის მოწმობა, თუ მას ენის შემფასებლის მოწმობა მოპოვებული აქვს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად;
დ) ICAO-ს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-5 დონის სერტიფიკატი, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევებში.
ე) განაცხადის წარდგენამდე 24 თვის განმავლობაში ჩატარებული არანაკლებ 12 შეფასების დამადასტურებელი დოკუმენტი.
6. სააგენტო უფლებამოსილია გააუქმოს ენის შემფასებლის მოწმობა, თუ გამოვლინდა შემდეგი გარემოებები:
ა) მოწმობის მფლობელმა გამოიყენა მინიჭებული უფლებები, მიუხედავად იმისა, რომ იგი აღარ აკმაყოფილებდა ამ წესებით დადგენილ მოთხოვნებს;
ბ) მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელების მიზნით, სააგენტოს წარედგინა ყალბი დოკუმენტი;
გ) მოწმობის მფლობელმა დაარღვია ამ წესების და სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 24 ოქტომბრის №221 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების სერტიფიცირების წესის“ მოთხოვნები;
დ) მოწმობის მფლობელის წერილობითი მოთხოვნის შემთხვევაში.
7. მოწმობის გაუქმების შემთხვევაში, მფლობელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ დააბრუნოს მოწმობა სააგენტოში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 24 მარტის ბრძანება №59 - ვებგვერდი, 25.03.2021წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 17 ოქტომბრის ბრძანება №209 - ვებგვერდი, 20.10.2023წ.
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 19 სექტემბრის ბრძანება №210 - ვებგვერდი, 20.09.2024წ.

თავი VI
ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივი რეესტრი

მუხლი 44. მოწმობებისა და ბლანკების აღრიცხვა, უწყებრივი რეესტრის წარმოება

1. ავიასპეციალისტებზე გაცემული მოწმობების აღრიცხვას და მონაცემთა ბაზას სააგენტო აწარმოებს ელექტრონულად .

2. (ამოღებულია - 09.01.2018, №4).

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

4. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.