

საქართველოს თავდაცვის

მინისტრი ბრძანება №97

2023 წლის 22 სექტემბერი

ქ. თბილისი

სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რემონტის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს „სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რემონტის წესი“.

მუხლი 2

ეს ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

საქართველოს თავდაცვის მინისტრი

ჯუანშერ ბურჭულაძე

სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რემონტის წესი

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. ბრძანების რეგულირების სფერო

1. საქართველოს სახელმწიფო ავიაციის სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდების რემონტის წესი (შემდგომში – წესი) განსაზღვრავს სახელმწიფო ავიაციის სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდების (შემდგომში – საჰაერო ხომალდები) რემონტის და რემონტთან დაკავშირებული საკითხების სამართლებრივ საფუძველებს.

2. სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სახელმწიფო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელმა უწყებამ (შემდგომში – ექსპლუატანტი), საჰაერო ხომალდების რემონტის ჩატარების შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას, იხელმძღვანელონ ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **დადგენილი მოთხოვნები** – მოთხოვნები საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საფრენოსნო ვარგისიანობის შენარჩუნების და აღდგენის შესახებ, რომლებიც განსაზღვრულია ამ წესით და ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციით;

ბ) **დამამზადებელი** – საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მწარმოებელი;

გ) **ექსპლუატაციაში დაშვება** – საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) პირდაპირი დანიშნულებით ექსპლუატაციისათვის ნებართვა;

დ) **მზა ნაკეთობა** – დამამზადებლის მიერ დასრულებული ან/და საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ გარემონტებული და სრულად დაკომპლექტებული პროდუქტი, რომელიც



აკმაყოფილებს დამამზადებლის ან/და შემმუშავებლის მიერ დადგენილ სტანდარტებს და შემსყიდველის მოთხოვნებს;

ე) **ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაცია** – კანონმდებლობა, საერთაშორისო ხელშეკრულებები (შეთანხმებები), აგრეთვე, საქართველოს მთავრობის, საქართველოს თავდაცვის მინისტრისა (შემდგომში – მინისტრი) და საქართველოს თავდაცვის ძალების მეთაურის სამართლებრივი აქტები, ბიულეტენები, საკონსტრუქტორო ტექნოლოგიური საკითხების გადაწყვეტის საქმესთან, ტექნიკურ მოთხოვნებთან და ტექნიკურ დავალებებთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია, ტექნიკური ჩანაწერები, ავიაციის მთავარი ინჟინრის წერილობითი მითითებები;

ვ) **რემონტი** – კომპლექსური ოპერაციები/სამუშაოები საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მუშა მდგომარეობის, გამართულობის ან/და რესურსების აღდგენის უზრუნველსაყოფად;

ზ) **რემონტის საქმე** – შევსებული და გაფორმებული საწარმოო-საკონტროლო დოკუმენტაციის კომპლექტი;

თ) **რემონტის საშუალებები** – ტექნოლოგიური მოწყობილობები, აღჭურვილობა, საგამოცდო სტენდები, სამარჯვები, ინსტრუმენტები, გაზომვის, კონტროლის და მიწისზედა მომსახურების საშუალებები;

ი) **საავიაციო დაზიანების საშუალებები** – მართვადი და კორექტირებადი ძირითადი და სპეციალური დანიშნულების საავიაციო რაკეტები და ბომბები, საავიაციო ტორპედოები, საავიაციო უმართავი რაკეტები, თავისუფალი ვარდნის ავიაბომბები, ცეცხლგამჩენი ავზები, ნაღმები, საავიაციო საარტილერიო იარაღის ვაზნები და მათი მაკომპლექტებელი ელემენტები;

კ) **საავიაციო საინჟინრო ტექნიკური შემადგენლობა** – სახელმწიფო ავიაციის შემადგენლობა (ინჟინერი, ტექნიკური ინსპექტორი, ტექნიკოსი, მექანიკოსი, ლაბორანტი, ოპერატორი და სხვა ავიასპეციალისტები), რომელიც ყალიბდება სათანადოდ მომზადებული პირებისგან და გააჩნიათ საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური ექსპლუატაციის უფლება;

ლ) **საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია)** – საქართველოში არსებული საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) რემონტის შემსრულებელი ქარხანა (ორგანიზაცია) რომლის საქმიანობა შესაბამისობაშია ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან;

მ) **საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა)** – საჰაერო ხომალდი, საავიაციო ძრავები, აღჭურვილობა, მაკომპლექტებელი ნაწილები, აგრეგატები და სისტემები, საჰაერო ხომალდების მოწყობილობა (საჰაერო ხომალდებიდან მოხსნილი ან სტანციონალურად დაყენებული), საავიაციო დაზიანების საშუალებები, საწაფი;

ნ) **საავიაციო ძრავა** – ძრავა, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის მოძრაობაში მოსაყვანად. ძრავის შემადგენლობაში შედის მისი ფუნქციონირების და კონტროლისათვის საჭირო კომპონენტები და მოწყობილობები, გარდა საჰაერო ხრახნისა (თუ გამოიყენება);

ო) **საექსპლუატაციო დოკუმენტაცია** – საავიაციო ტექნიკის საფრენოსნო და ტექნიკური ექსპლუატაციის, ტექნიკური მომსახურების მარეგლამენტირებელი დოკუმენტაცია, რომელიც შეიცავს საექსპლუატაციო შეზღუდვებს, პროცედურებს და რეკომენდაციებს;

პ) **საკადრო რეესტრი** – ცნობების შემცველი დოკუმენტი საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ხელმძღვანელობაზე და პერსონალზე, რომელთაც გააჩნიათ გარემონტებული საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაშვების გაფორმების უფლება;

ჟ) **საკონსტრუქტორო დოკუმენტაცია** – საკონსტრუქტორო დოკუმენტების ერთობლიობა, რომლებიც დანიშნულებიდან გამომდინარე, შეიცავენ საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) შემმუშავების, დამზადების, კონტროლის, გამოცდის, მიღების, ექსპლუატაციის და რემონტისათვის აუცილებელ მონაცემებს;

რ) **საფრენოსნო ვარგისიანობა, გამართულობა** – საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მდგომარეობა, რომლის დროსაც ის დადგენილ კონსტრუქციას შეესაბამება და უსაფრთხოდ ექსპლუატაციის უზრუნველყოფა შეუძლია, შეესაბამება საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის მოთხოვნებს, გააჩნია



რესურსის და ექსპლუატაციის ვადის მარაგი, აღმოფხვრილია ყველა გამოვლენილი დაზიანება და მტყუნება;

ს) **საწარმო-საკონტროლო დოკუმენტაცია** – დოკუმენტაცია, რომელიც შეიცავს ცნობებს რემონტამდე საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მდგომარეობის, შესრულებული სამუშაოების წესების, მოცულობის და კონტროლის შედეგების შესახებ;

ტ) **სახელმწიფო საჰაერო ხომალდი (შემდგომ – საჰაერო ხომალდი)** – აპარატი (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი და სხვა საშუალება), რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო, სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და საბაჟო მიზნებისათვის და შეტანილია სახელმწიფო საჰაერო ხომალდების რეესტრში;

უ) **ტექნიკური ექსპლუატაცია** – ექსპლუატაციის ნაწილი, რომელიც მოიცავს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მომზადებასა და ტექნიკურად სწორ გამოყენებას, ტექნიკური მომსახურების მარეგლამენტირებელი დოკუმენტაციითა და ბიულეტენების მიხედვით შესასრულებელი სამუშაოების ორგანიზებას, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) შენახვას, ტრანსპორტირებას;

ფ) **ტექნიკური მომსახურება** – ოპერაციების/სამუშაოების კომპლექსი, რომელიც მიმართულია საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამართულობის მხარდასაჭერად ტექნიკური ექსპლუატაციის დროს. ტექნიკური მომსახურება ითვლება ტექნიკური ექსპლუატაციის შემადგენელ ნაწილად და მოიცავს აღმდგენ, შემოწმებით, გაუმართაობების აღმოფხვრის სამუშაოებს, ასევე მოდერნიზების და/ან რემონტის პრაქტიკულ განხორციელებას;

ქ) **ტექნიკური მომსახურების საშუალებები** – აღჭურვილობა, სტენდები, საკონტროლო-შესამოწმებელი და საკონტროლო გამოზომი აპარატურა, სამარჯვები, საერთო გამოყენების მიწისზედა მომსახურების საშუალებები (სითხეების, აირების გამართვის, ელექტროენერჯის მომარაგების, გაგრილების სისტემები, გამწე-საბუქსირე, ამწევი სატრანსპორტო, ხანძარსაწინააღმდეგო, სამაშველო, გაწმენდის და სპეციალური დამუშავების მანქანები);

ღ) **ტექნოლოგიური დოკუმენტაცია** – სარემონტო და სხვა დოკუმენტაცია, რომელიც განკუთვნილია საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ რემონტის ჩატარებისათვის და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის შემდგომი კონტროლისათვის;

ყ) **შემმუშავებელი** - საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) დამპროექტებელი;

შ) **ხარისხის კონტროლის სისტემა** – ორგანიზაციის ხედვის, სტრუქტურის, პასუხისმგებლობის, რესურსების, ტექნიკური მომსახურების პროცედურებისა და პროცესების ერთობლიობა, რომელიც უზრუნველყოფს საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ ხარისხის მართვას;

ჩ) **ხარისხის კონტროლის სისტემის სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია** – საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) დოკუმენტაცია, რომლითაც დადგენილია ხარისხის კონტროლის სისტემა.

თავი II

რესურსები და ექსპლუატაციის ვადები და მათი აღრიცხვის წესი

მუხლი 3. რესურსები და ექსპლუატაციის ვადები

1. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) დადგენილია შემდეგი რესურსები:

ა) **პირველ რემონტამდე** - ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ჯამური საათობრივი ნამუშევარი, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციის დაწყებიდან მის (ჯამური საათობრივი ნამუშევარის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;



ბ) რემონტშორისი – ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ჯამური საათობრივი ნამუშევარი, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის დამთავრების შემდეგ ექსპლუატაციაში შეყვანიდან მის (ჯამური საათობრივი ნამუშევარის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;

გ) დანიშნული – ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ჯამური საათობრივი ნამუშევარი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაშვებიდან მის (ჯამური საათობრივი ნამუშევარის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;

დ) საგარანტიო-საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საათობრივი ნამუშევარი, რომლის განმავლობაშიც დამამზადებელი ან საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია) უზრუნველყოფს საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) დადგენილი მოთხოვნების შესრულებას.

2. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) დადგენილია ექსპლუატაციის შემდეგი ვადები:

ა) პირველ რემონტამდე ექსპლუატაციის ვადა – ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობა, დროის ის მონაკვეთი, რომელიც აითვლება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაშვების დღიდან მის (დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;

ბ) რემონტშორისი ექსპლუატაციის ვადა – ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობა, დროის ის მონაკვეთი რომელიც აითვლება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის დამთავრებიდან მის (დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;

გ) დანიშნული ექსპლუატაციის ვადა – ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობა, დროის ის მონაკვეთი რომელიც აითვლება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაშვების დღიდან მის (დადგენილი ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობის) ამოწურვამდე, მიუხედავად მისი ტექნიკური მდგომარეობისა;

დ) საგარანტიო – საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციის კალენდარული ხანგრძლივობა, რომლის განმავლობაშიც დამამზადებელი ან საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია) უზრუნველყოფს საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) დადგენილი მოთხოვნების შესრულებას.

3. საათობრივი რესურსებისა და ექსპლუატაციის ვადების (პირველ კაპიტალურ რემონტამდე, რემონტშორისი და დანიშნული) გაგრძელების, ასევე ახალი საათობრივი რესურსებისა და ექსპლუატაციის ვადების (პირველ კაპიტალურ რემონტამდე, რემონტშორისი და დანიშნული) დადგენის შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს და წერილობით მითითებას გამოსცემს ავიაციის მთავარი ინჟინერი საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მდგომარეობის ინდივიდუალური დასკვნის საფუძველზე.

მუხლი 4. რესურსებისა და ექსპლუატაციის ვადების აღრიცხვის წესი

1. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) პირველ რემონტამდე რესურსის და პირველ რემონტამდე ექსპლუატაციის ვადის ათვლა იწყება ფორმულარში, პასპორტში, ეტიკეტში დამამზადებლის მიერ საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაშვების ჩანაწერის თარიღიდან.

2. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტშორისი რესურსის და რემონტშორისი ექსპლუატაციის ვადის ათვლა იწყება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ფორმულარში, პასპორტში ან/და ეტიკეტში რემონტის დამთავრების შესახებ საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ჩანაწერის თარიღიდან.

3. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) რესურსებისა და დადგენილი ექსპლუატაციის ვადების ხარჯვის აღრიცხვა იწარმოება ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციით დადგენილი წესის შესაბამისად.



4. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე), რომელთა რესურსი დადგენილია საათობრივად, რესურსის ხარჯვა ითვლება ამ აგრეგატის და აპარატურის საათის მექანიზმის ჩვენების მიხედვით.

5. აგრეგატებზე და აპარატურაზე, რომელთა რესურსი დადგენილია საათობრივად და არ გააჩნიათ საათის მექანიზმი, რესურსის ხარჯვა ითვლება საჭიერო ხომალდის ნამუშევარი დროის მიხედვით.

6. მაკომპლექტებელი ნაკეთობის რესურსისა და ექსპლუატაციის ვადის აღრიცხვა, რომლის რესურსიც და ექსპლუატაციის ვადა არ არის დადგენილი ნორმატიულ-ტექნიკური და/ან საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით, წარმოებს იმ ტიპის საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რესურსისა და ექსპლუატაციის ვადის მიხედვით, რომელზეც ის არის დაყენებული.

თავი III

საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტი

მუხლი 5. რეგლამენტირებული და არარეგლამენტირებული რემონტი

1. საავიაციო ტექნიკას (ნაკეთობას) შეიძლება ჩაუტარდეს:

ა) **რეგლამენტირებული რემონტი** – ტარდება საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით განსაზღვრული პერიოდულობითა და მოცულობით, მიუხედავად საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობისა რეგლამენტირებული რემონტის დაწყების მომენტში;

ბ) **არარეგლამენტირებული რემონტი** – ტარდება ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის შესაბამისად, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობის შემოწმებისას გამოვლენილი გაუმართაობის ან ტექნიკურ პირობებთან შეუსაბამობის გამოვლენისას, ასევე, მექანიკური დაზიანების არსებობისას.

2. სარემონტო სამუშაოების დაწყების დრო და მოცულობა განისაზღვრება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობის შესაბამისად.

მუხლი 6. მიმდინარე, საშუალო და კაპიტალური რემონტი

1. ჩასატარებელი სამუშაოების მოცულობის მიხედვით, საავიაციო ტექნიკას (ნაკეთობას) შეიძლება ჩაუტარდეს:

ა) **მიმდინარე რემონტი** – სრულდება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მუშა მდგომარეობის აღდგენის ან გამართულობის უზრუნველსაყოფად, მისი მაკომპლექტებელი ნაწილების აღდგენით ან/და შეცვლით;

ბ) **საშუალო რემონტი** – სრულდება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამართულობის აღსადგენად, შეზღუდული რესურსების მქონე შემადგენელი ნაწილების აღდგენით ან/და შეცვლით;

გ) **კაპიტალური რემონტი** – სრულდება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამართულობის აღსადგენად, ნებისმიერი საჭირო შემადგენელი ნაწილების აღდგენით ან/და შეცვლით.

2. საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა):

ა) მიმდინარე რემონტის შესრულების შემდეგ დაიშვება ექსპლუატაციაზე დადგენილი რესურსისა და ექსპლუატაციის ვადის ფარგლებში;

ბ) საშუალო რემონტის ჩატარების შემდეგ დაიშვება ექსპლუატაციაზე არსებული რესურსისა და ექსპლუატაციის ვადის ფარგლებში ან დგინდება ახალი რემონტმორისი რესურსი და რემონტმორისი ექსპლუატაციის ვადა;

გ) კაპიტალური რემონტის შემდეგ დაიშვება ექსპლუატაციაზე ახალი რემონტმორისი რესურსისა და რემონტმორისი ექსპლუატაციის ვადის ფარგლებში.



3. მიმდინარე, საშუალო და კაპიტალური რემონტის სამუშაოების მოცულობა, რომელიც უზრუნველყოფს ახალი რემონტმორისი რესურსების დადგენას, განისაზღვრება:

ა) სარემონტო და საექსპლუატაციო სახელმძღვანელოებით;

ბ) ავიაციის მთავარი ინჟინრის წერილობითი მითითებით მოქმედებაში მოყვანილი და აღიარებული მწარმოებლების, სხვადასხვა ექსპლუატანტებისა და საკონსტრუქტორო ბიუროების მიერ შემუშავებული საავიაციო ტექნიკის ექსპლუატაციასთან და რემონტთან დაკავშირებული ბიულეტენებით;

გ) ავიაციის მთავარი ინჟინრის მიერ დამტკიცებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მდგომარეობის შემსწავლელი პროგრამებით;

დ) ავიაციის მთავარი ინჟინრის მიერ დამტკიცებული საავიაციო ტექნიკის საათობრივი რესურსებისა და ექსპლუატაციის ვადების (პირველ კაპიტალურ რემონტამდე, რემონტმორისი და დანიშნული) გაგრძელების ინდივიდუალური პროგრამებით;

ე) ავიაციის მთავარი ინჟინრის რემონტთან დაკავშირებული სხვა წერილობითი მითითებებითა და განკარგულებებით.

მუხლი 7. საჯარისო და საქარხნო რემონტი

1. საჯარისო რემონტი სრულდება გაუმართავი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მუშა მდგომარეობის აღდგენის ან გამართულობის უზრუნველსაყოფად მისი ცალკეული შემადგენელი ნაწილების აღდგენით ან/და შეცვლით.

2. საჯარისო რემონტი ტარდება:

ა) ექსპლუატანტის მიერ;

ბ) ერთობლივად ექსპლუატანტისა და საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ან/და დამამზადებლის მიერ, ექსპლუატანტსა და საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) შორის დადებული ხელშეკრულებით გათვალისწინებული შეკვეთების შესაბამისად;

3. საჯარისო რემონტის ჩასატარებლად, გაუმართავი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) აღდგენის ან გამართულობის უზრუნველსაყოფად, საავიაციო სარემონტო ქარხანაზე (ორგანიზაციაზე) ან დამამზადებელზე მიღება-ჩაბარების აქტით გადაცემა არ ხორციელდება.

4. საჯარისო რემონტის დროს:

ა) დაზიანებული ან მწყობრიდან გამოსული საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობის საბოლოო შეფასება ხორციელდება ინსტრუმენტული საკონტროლო საშუალებების გამოყენებით იმ ექსპლუატანტის ან საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ, რომელიც ასრულებს რემონტს;

ბ) დაზიანებული და მწყობრიდან გამოსული საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საჯარისო პირობებში აღდგენა ხდება საექსპლუატაციო ან/და სარემონტო დოკუმენტაციის (ექსპლუატაციის, საბრძოლო დაზიანების აღდგენის, საჯარისო რემონტის სახელმძღვანელოების) და ავიაციის მთავარი ინჟინრის წერილობითი მითითებების შესაბამისად;

გ) აგრეგატების (ბლოკების, ხელსაწყოების, მოწყობილობების) აღდგენა, რომელთა რემონტის ტექნოლოგია არ არსებობს მოქმედ დოკუმენტაციაში, შეიძლება მოხდეს ავიაციის მთავარი ინჟინრის გადაწყვეტილებით. ამ შემთხვევაში, ტექნოლოგიური რუკები და ინსტრუქციები რემონტის შესრულებისთვის შემუშავდება ავიაციის ინჟინრ(ებ)ის მიერ;

დ) საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა), რომლის რემონტი შეუძლებელია საჯარისო პირობებში, იგზავნება



შესაბამის საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) ან დამამზადებელში საქარხნო რემონტზე;

ე) ექსპლუატანტი და საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ბრიგადები საჯარისო რემონტის ჩასატარებლად იყენებენ ექსპლუატანტის საჯარისო სარემონტო საშუალებებს. აუცილებლობის შემთხვევაში, საჯარისო რემონტის შესრულებისას შეიძლება მოზიდული იყოს საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ან/და დამამზადებლის ტექნოლოგიური მოწყობილობები;

ვ) საჯარისო რემონტის ტექნოლოგიური პროცესების უზრუნველსაყოფად აუცილებელია მოწყობილობები, ინსტრუმენტები, სათადარიგო ნაწილები, მასალების კომპლექტი, სახარჯი მასალები, ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაცია, სარემონტო დოკუმენტაცია და მომზადებული რემონტის სპეციალისტები;

ზ) სტრუქტურულ ქვედანაყოფებში პერიოდულად უნდა მოხდეს საჯარისო რემონტის სამუშაო ადგილების ატესტაცია. ატესტაციის შედეგების მიხედვით ხდება მოძველებული მოწყობილობის შეცვლა და მოდერნიზება;

თ) საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე), რომელმაც გაიარა საჯარისო პირობებში საშუალო რემონტი, იქმნება რემონტის საქმე. რემონტის საქმეში შედის:

თ.ა) დეფექტაციის უწყისი;

თ.ბ) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) აღდგენითი, სარეგულირებელი, პროფილაქტიკური და სხვა შესრულებული სამუშაოების, აგრეთვე, აგრეგატების და კვანძების შეცვლის უწყისები;

თ.გ) ჩატარებული გამოცდების ყველა პროტოკოლი;

თ.დ) რემონტის შემდეგ საჭაერო ხომალდის ფრენაში გამოცდის ბარათი და ობიექტური კონტროლის მასალები (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

თ.ე) გახარჯული სათადარიგო ნაწილებისა და სხვა სახარჯი მასალების ჩამონათვალი;

თ.ვ) რემონტის შემდეგ შედგენილი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობის აქტი ექსპლუატაციისათვის ვარგისიანობის დასკვნით;

ი) სარემონტო სამუშაოების შესრულებისა და საექსპლუატაციო შეზღუდვების (არსებობის შემთხვევაში) შესახებ ჩანაწერი კეთდება შესაბამის ფორმულარში/ პასპორტში.

5. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე), რომელმაც გაიარა მიმდინარე რემონტი საჯარისო პირობებში, არ დგება რემონტის საქმე. სარემონტო სამუშაოების შესრულებისა და მეთოდების შესახებ ჩანაწერი კეთდება ფორმულარის შესაბამის ნაწილში (პასპორტში).

6. საჭაერო ხომალდის ტექნიკური გაუმართაობის გამო იძულებითი დაჯდომისას მისი აღდგენა (საფრენოსნო მდგომარეობამდე მიყვანა) ხდება ადგილზევე. იძულებითი დაჯდომის ადგილზე, საჭაერო ხომალდის საფრენოსნო მდგომარეობამდე მიყვანის შეუძლებლობის შემთხვევაში, ხდება მისი ევაკუაცია განსაზღვრულ ადგილზე.

7. საქარხნო რემონტი სრულდება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამართულობის ან/და რესურსის აღდგენისათვის, ექსპლუატანტსა და საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) შორის დადებული ხელშეკრულებით გათვალისწინებული შეკვეთების შესაბამისად, საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ტერიტორიაზე.

8. იმ შემთხვევაში, თუ საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) არ აქვს ექსპლუატანტის მიერ მოთხოვნილი კონკრეტული ტიპის საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მიერ ინდივიდუალურ ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით მინიჭებული სარემონტო საქმიანობის განხორციელების უფლება, მაშინ მოთხოვნილი კონკრეტული ტიპის საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) სარემონტო საქმიანობის განხორციელებელ სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) ექსპლუატანტი მოიძიებს საქართველოს საზღვრებს გარეთ. აღნიშნულ სარემონტო



ქარხანასთან თანამშრომლობის პირობები განისაზღვრება შესაბამისი ხელშეკრულებით, რომლის გაფორმებასაც უზრუნველყოფს ექსპლუატანტი.

9. სამუშაო ადგილის ატესტაციის ჩატარების წესს და პერიოდულობას, არსებული მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ადგენს ავიაციის მთავარი ინჟინერი.

თავი IV

საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიმართ წარსადგენი მოთხოვნები

მუხლი 8. საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია)

1. საავიაციო ტექნიკას (ნაკეთობას) შეიძლება ჩაუტარდეს საქარხნო რემონტი საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში), თუ უფლებამოსილ ორგანოს ამ საავიაციო სარემონტო ქარხნისთვის (ორგანიზაციისთვის) მინიჭებული აქვს კონკრეტული ტიპის საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) შესაბამისი სარემონტო საქმიანობის განხორციელების უფლებამოსილება.

2. საავიაციო სარემონტო ქარხანაზე (ორგანიზაციაზე) კონკრეტული ტიპის საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) შესაბამისი სარემონტო საქმიანობის განხორციელების უფლების მინიჭება ხდება საქართველოს თავდაცვის მინისტრის ინდივიდუალური ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით, რომელიც გამოიცემა მისივე შექმნილი კომისიის ან/და სახელმწიფო ავიაციის ექსპლუატანტების უწყებათაშორისი კომისიის დასკვნის საფუძველზე.

3. საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაცია) შესაძლებლობები განისაზღვრება შემდეგი კრიტერიუმების მიხედვით:

ა) საწარმოო ფართის ფლობით;

ბ) რემონტის საშუალებების და აღჭურვილობის ფლობით;

გ) კვალიფიციური პერსონალის ყოლით;

დ) ხარისხის კონტროლის სისტემის ქონით;

ე) მასალებისა და მზა ნაკეთობების მიღების კონტროლის, შენახვის, ტრანსპორტირების, იდენტიფიკაციის განხორციელებით;

ვ) გამართული ტექნოლოგიური პროცესის ქონით;

ზ) რემონტისთვის საჭირო დოკუმენტაციის ქონით;

თ) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამოცდის შესაძლებლობით;

ი) სახიფათო მტყუნებების შესახებ ანგარიშვალდებულებით;

კ) ტექნიკური მომსახურების შესაძლებლობით;

ლ) საჭირო ხომალდის საფრენოსნო ვარგისიანობის უზრუნველყოფითა და რემონტის შემდეგ ექსპლუატაციით.

მუხლი 9. საწარმოო ფართი

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) უნდა გააჩნდეს დაგეგმილი სამუშაოების შესასრულებლად შესაბამისი მოცულობის საწარმოო ფართი, მათ შორის: ანგრები, საამქროები, საწყობები და პერსონალის შენობები, გასარემონტებელი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) და სარემონტო საშუალებების განსათავსებლად განსაზღვრული ადგილები.



2. საწარმოო ფართი ზომებით, განლაგებით, განათებით, ტემპერატურით, ტენიანობით, სისუფთავით და სხვა პარამეტრებით უნდა შეესაბამებოდეს ნორმატიული და ტექნოლოგიური დოკუმენტაციის მოთხოვნებს.

3. საწარმოო ფართი აღჭურვილი უნდა იყოს სამუშაოების შესასრულებლად აუცილებელი ელექტროენერჯის კვების წყაროებითა და კომუნიკაციებით (შეკუმშული აირი, გათბობა, წყალი, სავენტილაცია, ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემა და ა.შ.).

4. საწარმოო ფართი უნდა უზრუნველყოფდეს სამუშაო ზონების უსაფრთხოებას (აფეთქების, ტოქსიკური ზემოქმედების, ხანძარსაწინააღმდეგო კონტროლისა და დაცვის სისტემებს).

5. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საამწობრო უბნები გამოყოფილი უნდა იყოს ადგილებისგან, სადაც ხდება ნებისმიერი მექანიკური დამუშავება დაკავშირებული ლითონის ბურბუშელის, ლითონისა და აბრაზიული მტვერის, ასევე სხვა დაბინძურების წარმოქმნასთან. ამასთან, საწმენდი, სარეცხი და სამღებრო უბნები იზოლირებული უნდა იყოს სხვა სამუშაო უბნებისგან.

6. გამოყოფილი უნდა იყოს სასაწყობე შენობები, სახარჯი მასალების, პიროტექნიკური საშუალებების, მზა ნაკეთობების, ინსტრუმენტებისა და მოწყობილობების შესანახად.

7. სამუშაო შენობა-ნაგებობები უნდა იყოს დაპროექტებული და აღჭურვილი სამუშაოს აღსრულებისა და წარმოების მართვისათვის, ხარისხის კონტროლისათვის, პერსონალის არახელსაყრელი მეტეოპირობებისა და არასასურველი საწარმოო ფაქტორებისაგან დაცვისათვის, ასევე, დოკუმენტაციის საწარმოებლად.

მუხლი 10. რემონტის საშუალებები და აღჭურვილობა

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) უნდა გააჩნდეს დაგეგმილი სარემონტო სამუშაოების შესასრულებლად საჭირო რემონტის საშუალებები, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნებს.

2. გამოსაყენებელი რემონტის საშუალებები უნდა იყოს დანომრილი (მარკირებული, პასპორტიზირებული) და ატესტატმინიჭებული.

3. რემონტის საშუალებები ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის შესაბამისად, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს პერიოდული შემოწმებით, დაკალიბრებით, მომსახურებით, რემონტისა და შენახვის პირობების დაცვით. ასევე, განცალკევებული უნდა იქნეს ისეთი რემონტის საშუალებები, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნებს.

4. მოწყობილობები, რომლებიც გამოიყენება ურღვევი მეთოდით შემოწმებისათვის, უნდა გადიოდნენ პერიოდულ მეტროლოგიურ შემოწმებას და დაკალიბრებას, რათა გარანტირებული იყოს გაზომვის სიზუსტე.

5. სამუშაო ადგილები, სადაც სრულდება ურღვევი მეთოდით შემოწმების პროცედურები მოწყობილობების გასაწყობად უნდა იყოს აღჭურვილი ეტალონებით.

მუხლი 11. კვალიფიციური პერსონალი

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) უნდა გააჩნდეს კვალიფიცირებული საწარმოო და ადმინისტრაციული პერსონალის, ასევე, ხარისხის მართვისა და კონტროლის სპეციალისტების საკმარისი რაოდენობა.

2. სპეციალისტების მომზადება, გადამზადება, კვალიფიკაციის ამაღლება და სარემონტო სამუშაოებზე დაშვება უნდა შეესაბამებოდეს მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციით განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

3. სარემონტო სამუშაოების დამოუკიდებლად შესრულებაზე, მიღებაზე და ამ სამუშაოების უშუალო



ხელმძღვანელობაზე დაიშვებიან მხოლოდ შესაბამისი სამუშაოების შესრულების უფლების მქონე კვალიფიცირებული და სერტიფიცირებული პირები.

4. შემსრულებელი და მაკონტროლებელი პირის კვალიფიკაცია უნდა შეესაბამებოდეს შესასრულებელი სამუშაოების სირთულესა და სპეციფიკას.

5. სპეციალისტები, რომლებიც უშუალოდ დაკავშირებულნი არიან საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ხარისხის კონტროლის სისტემის ფუნქციონირებასთან და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციასთან, უნდა იყვნენ შეყვანილი საკადრო რეესტრში.

მუხლი 12. ხარისხის კონტროლის სისტემა

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) უნდა ჰქონდეს შემუშავებული ხარისხის კონტროლის სისტემის სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია და მოქმედ მდგომარეობაში მოყვანილი ხარისხის კონტროლის საშუალებები, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს გასარემონტებელი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) დადგენილ მოთხოვნებს.

2. ხარისხის კონტროლის სისტემა უნდა იმართებოდეს საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ხელმძღვანელის მიერ დამტკიცებული ხარისხის კონტროლის სისტემის სახელმძღვანელო დოკუმენტაციით, სტანდარტებით, ინსტრუქციებით და სხვა დოკუმენტებით, რომლებიც განსაზღვრავს:

ა) საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) პოლიტიკას ხარისხის კონტროლის სისტემაში;

ბ) საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) საწარმოო და ადმინისტრაციულ-საორგანიზაციო სტრუქტურას;

გ) ხარისხის კონტროლის სისტემის ორგანიზაციას და სტრუქტურას;

დ) ხარისხის კონტროლის სისტემის ელემენტების შემადგენლობას, მოთხოვნებსა და შესრულების პროცედურებს;

ე) ხარისხის კონტროლის სისტემის თანამდებობის პირების უფლებებსა და მოვალეობებს;

ვ) სტრუქტურულ დანაყოფებს შორის ფუნქციების გადანაწილებას;

ზ) სხვადასხვა ტიპის საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის თავისებურებებს.

3. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ხარისხის კონტროლის სისტემის სახელმძღვანელო დოკუმენტაციის ეფექტური გამოყენება, პროცედურებისა და მოთხოვნების შესრულება.

4. გათვალისწინებული უნდა იქნეს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მახასიათებლების და ტექნოლოგიური პროცესების ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნებთან შესაბამისობის შეფასების პროცედურები.

5. ტიპური კონსტრუქციიდან საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მახასიათებლებისა და პარამეტრების ცვლილების დაშვებაზე გადაწყვეტილება მიიღება ნორმატიულ-ტექნიკურ და საკონსტრუქტორო დოკუმენტაციაზე დაყრდნობით. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მახასიათებლებისა და პარამეტრების ცვლილებების დაშვების გადაწყვეტილებები უნდა ინახებოდეს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის საქმეში.

6. მეტროლოგიური უზრუნველყოფის სამუშაოები უნდა მოიცავდეს:

ა) მეტროლოგიური ლაბორატორიის სპეციალისტების მომზადებას და სერტიფიცირებას;

ბ) მზომი საშუალებების შემოწმებას;



გ) მზომი საშუალებების პასპორტიზირებას და მეტროლოგიურ ატესტაციას;

დ) მზომი საშუალებების რეესტრის წარმოებას;

ე) საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ შემუშავებული ტექნოლოგიური და საკონსტრუქტორო დოკუმენტაციის მეტროლოგიურ ექსპერტიზას.

მუხლი 13. სათადარიგო ნაწილების, მასალებისა და მზა ნაკეთობების მიღების კონტროლი, შენახვა, ტრანსპორტირება, იდენტიფიკაცია

1. რემონტისათვის გამოყენებული უნდა იქნეს მხოლოდ დამამზადებლისა და შემმუშავებლის მიერ ტექნიკური დოკუმენტაციით განსაზღვრული ან/და უკეთესი მახასიათებლების მქონე მასალები და მზა ნაკეთობები.

2. განსაზღვრული უნდა იყოს მასალების და მზა ნაკეთობების მომწოდებლებთან ურთიერთობის პროცედურები, ხარისხიანი პროდუქციის მოსაწოდებლად.

3. მასალებმა და მზა ნაკეთობებმა მათი მდგომარეობის, ფიზიკური და ქიმიური თვისებების, ტექნიკური მონაცემების, მოწოდების და ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმების მიზნით, გამოყენებამდე უნდა გაიარონ მიღების კონტროლი.

4. მიღების კონტროლის ჩატარება უნდა ხდებოდეს საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ შემუშავებული სტანდარტის მიხედვით, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნებს.

5. სათადარიგო ნაწილების, მასალებისა და მზა ნაკეთობების შენახვისა და ტრანსპორტირების წესი უნდა მოიცავდეს:

ა) ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტებითა და მოწოდების პირობებით მოცემული ქიმიური და ფიზიკური თვისებების, გეომეტრიული პარამეტრების და მახასიათებლების შენარჩუნებას;

ბ) დაზიანებისგან და დაბინძურებისგან დაცვას;

გ) თანმხლები დოკუმენტაციის, დამლების, საჭედების, ეტიკეტებისა და სხვა საიდენტიფიკაციო ნიშნების დაცვას;

დ) დაკომპლექტების შენარჩუნებას და შეცდომის გამორიცხვას;

ე) კონდიციური და არაკონდიციური დეტალების, სათადარიგო ნაწილების, მზა ნაკეთობებისა და მასალების განცალკავებულ შენახვას.

6. რემონტის პროცესში რეგლამენტირებული და უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ დეტალების და მაკომპლექტებელი ნაწილების განსაზღვრა, რომლებიც არ არის დანომრილი და პასპორტიზირებული.

მუხლი 14. გამართული ტექნოლოგიური პროცესი

1. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის ტექნოლოგიური პროცესი ორგანიზებული უნდა იყოს ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის პროცესი, შესრულებული უნდა იყოს შემდეგი მინიმალური მოთხოვნებით:

ა) რემონტში მიღებისას, უნდა მოხდეს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკური მდგომარეობის წინასწარი შეფასება და შემსყიდველისგან მიღებული მონაცემების (შესრულებული და შესასრულებელი ბიულეტენების და საფრენოსნო ვარგისიანობისთვის სხვა ღონისძიებების შესახებ) ანალიზი. შემოწმდეს მონაცემები საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ნამუშევარის შესახებ, აგრეთვე, ფორმულარების და პასპორტების შევსების სისწორე და სრულყოფილება;



ბ) კონსტრუქციის ზედაპირისა და სხვა ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობის ვიზუალური და ხელსაწყოებით შეფასების უზრუნველსაყოფად, მათი გაწმენდა, გარეცხვა ან სხვაგვარად მომზადება;

გ) გაუმართაობების (დეფექტების) აღმოჩენის მიზნით, შესაბამისი მეთოდებით და საშუალებებით კონსტრუქციის ელემენტების დამუშავება და ტექნიკური მდგომარეობის შეფასება (შემოწმება, დეფექტაცია);

დ) ტექნოლოგიით გათვალისწინებული მეთოდებით აღმოჩენილი გაუმართაობების აღმოფხვრა (რემონტი);

ე) წუნდებული საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამოცალკევება;

ვ) ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებების გათვალისწინებით, საფრენოსნო ვარგისიანობის დირექტივებისა და ბიულეტენების შესაბამისად, კონსტრუქციული ცვლილებების შესრულება;

ზ) კვანძების, სისტემებისა და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) აწყობა, რეგულირება და მიწისზედა გამოცდა სრული მოცულობით, რომელიც აუცილებელია მათი მახასიათებლების და მუშა უნარიანობის დასადგენად;

თ) საფრენოსნო გამოცდების ჩატარება, საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო და ტექნიკური მახასიათებლების შეფასების მიზნით, აგრეთვე, დოკუმენტაციის გაფორმება, რომელიც ადასტურებს მის საფრენოსნო ვარგისიანობას;

ი) გარემონტებული საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) შემსყიდველზე გადაცემა.

3. საავიაციო სარემონტო ქარხანამ (ორგანიზაციამ) უნდა უზრუნველყოს ტექნოლოგიური პროცესების ხარისხი და სტაბილურობა, ტექნიკური პირობებიდან გადახრების დროული აღმოჩენა, მათი აღმოფხვრა და პროფილაქტიკური ზომების მიღება, აგრეთვე, განახორციელოს რემონტის პროცესის მატერიალური, ტექნიკური, საკადრო და სხვა რესურსებით უზრუნველყოფა.

4. სპეციალური ტექნოლოგიური პროცესები (აუცილებლობის შემთხვევაში) უნდა იყოს ორგანიზებული და შესრულებული მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტების, სარემონტო და სხვა დოკუმენტაციის მოთხოვნათა დაცვით.

5 საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მხრიდან უზრუნველყოფილი უნდა იყოს გარემოს დაცვის ყველა მოთხოვნის შესრულება.

მუხლი 15. რემონტისთვის საჭირო დოკუმენტაცია

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) სრულად უნდა გააჩნდეს საკონსტრუქტორო დოკუმენტაცია, რომელთან დაკავშირებით უნდა ხდებოდეს აღრიცხვიანობა, შენახვა, მასში დროული და სწორი ცვლილებების შეტანა, მათი შემსრულებლებამდე და მაკონტროლებლებამდე დაყვანა (ინფორმირება), რომელიც თავისი შემადგენლობითა და რაოდენობით უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) ყველა აუცილებელი ტექნოლოგიური დოკუმენტაციის შემუშავებას;

ბ) რემონტისათვის აუცილებელი საშუალებების შემუშავებას და დამზადებას;

გ) საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) რემონტის პროცესში ყველა გაუმართაობისა და დეფექტის გამოვლენას, შეფასებას და გაუმართაობების აღმოსაფხვრელად შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების შესაძლებლობას;

დ) სარემონტო-აღდგენითი სამუშაოების შესრულებას.

მუხლი 16. ტექნოლოგიური დოკუმენტაცია



1. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტი უნდა ხორციელდებოდეს დამამზადებლის (შემუშავებლის) მიერ, დადგენილი წესით შემუშავებული ტექნოლოგიური დოკუმენტაციის (რემონტის სახელმძღვანელო, ნაკვეთურებისა და აგრეგატების ალბომები, ფიდერული სქემები, დიაგრამები, სარემონტო დაშვებები და სხვა) და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნების დაცვით;

2. დასაშვებია გამოყენებულ იქნეს საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ საკონსტრუქტორო და ტექნიკური დოკუმენტაციის საფუძვლებზე შემუშავებული ტექნოლოგიური დოკუმენტაცია, რომელიც შეთანხმებული უნდა იყოს შემსყიდველთან;

3. ტექნოლოგიურ დოკუმენტაციაში მითითებული უნდა იყოს სამუშაოს შესრულების მეთოდები, თანმიმდევრობა და პირობები, კონტროლირებადი მონაცემები და კონტროლის მეთოდები, ტექნოლოგიური საშუალებები, ინსტრუმენტები და სახარჯი მასალები, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) დაზიანებისა და დაზიანების დაცვასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესრულების პირობები, დეტალების იდენტიფიცირების მეთოდები;

4. საავიაციო სარემონტო ქარხანამ (ორგანიზაციამ) უნდა უზრუნველყოს ტექნოლოგიურ დოკუმენტაციაში შეტანილი ცვლილებების აღრიცხვა, შემსრულებლებამდე დაყვანა და შენახვა;

5. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის ყველა ეტაპზე უნდა გაფორმდეს საწარმო-საკონტროლო დოკუმენტაცია, რომელთა რაოდენობა და ფორმები (რემონტის საქმის ეტალონი) შემუშავდება, მტკიცდება და ჩასწორდება საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ, არსებული მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის საფუძველზე. მათი გაფორმება და დაკომპლექტება ხდება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის საქმის შემადგენლობაში. რემონტის საქმე ფორმდება თითოეული საავიაციო ტექნიკისთვის (ნაკეთობისთვის) და უნდა შეესაბამებოდეს რემონტის საქმის ეტალონს, რომლის დედანი რჩება საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში), ხოლო, დამოწმებული ასლი გადაეცემა შემსყიდველს და ინახება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ჩამოწერამდე. საწარმო-საკონტროლო დოკუმენტაცია უნდა მოიცავდეს:

ა) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) დასახელებას, აღნიშვნას და ნომერს;

ბ) შესრულებული სამუშაოს მოცულობას და ჩამონათვალს, საკონსტრუქტორო დოკუმენტაციისა და ტექნოლოგიურ დოკუმენტაციის მოთხოვნებით დაშვებულ გადახრებს (ტექნიკური გადაწყვეტილების ფურცელი, ნებართვის ფორმები და სხვა);

გ) დეტალების, კვანძებისა და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ფაქტობრივ მახასიათებლებსა და პარამეტრებს;

დ) სამუშაოების შესრულებისა და კონტროლის თარიღს;

ე) შემსრულებლისა და მაკონტროლებლის გვარს და ხელმოწერას (პირადი ტვიფრი, პლომბი);

6. საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის ნომენკლატურა და წარმოების წესი უნდა პასუხობდეს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციის წესების მოთხოვნებს.

მუხლი 17. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამოცდა

1. რემონტის შემდეგ, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) თითოეულ ეგზემპლარზე სრული მოცულობით უნდა შესრულდეს ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციით განსაზღვრული მიწისზედა (სასტენდო) გამოცდები. მიწისზედა (სასტენდო) გამოცდების შედეგების მიხედვით, უნდა მოხდეს გადაწყვეტილების მიღება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შესახებ.

2. რემონტის შემდგომ, თითოეულმა საჰაერო ხომალდმა საფრენოსნო-საგამოცდო პროგრამის სრული მოცულობით უნდა გაიაროს საფრენოსნო გამოცდები. საფრენოსნო გამოცდებით უნდა დადასტურდეს საჰაერო ხომალდის, მისი საავიაციო ძრავების, სისტემებისა და მოწყობილობების საფრენოსნო-



ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობა ტექნიკურ მოთხოვნებთან.

3. საჭაერო ხომალდის საფრენოსნო გამოცდების დროს გამოვლენილი ყველა გაუმართაობა და ტექნიკური ხარვეზი ფიქსირდება შესაბამის დოკუმენტაციაში და აღმოიფხვრება ხარისხის კონტროლის სამსახურის ზედამხედველობით. საფრენოსნო-საგამოცდო პროგრამით გათვალისწინებულ შემთხვევებში, გადახრების აღმოფხვრის შემდეგ, საჭაერო ხომალდი ექვემდებარება განმეორებით საფრენოსნო/მიწისზედა გამოცდებს.

4. გამოცდილი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) პარამეტრები, ტექნიკური და საფრენოსნო მონაცემები უნდა დაფიქსირდეს საწარმოო-საკონტროლო და საექსპლუატაციო დოკუმენტაციაში.

5. გამოცდების შედეგების მიხედვით, საწარმოო-საკონტროლო დოკუმენტაცია თან ერთვის საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის საქმეს.

6. საფრენოსნო-საგამოცდო და საავიაციო ძრავის (ძრავების) საგამოცდო სადგურები უნდა შეესაბამებოდნენ მათ მიმართ მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტებით განსაზღვრულ მოთხოვნებს, ჰქონდეთ გავლილი ატესტაცია, გააჩნდეთ შესაბამისი სერტიფიკატები და დაშვებები.

მუხლი 18. სახიფათო მტყუნებების შესახებ ანგარიშვალდებულება

1. საავიაციო სარემონტო ქარხანამ (ორგანიზაციამ) უნდა მოახსენოს ექსპლუატანტს ყველა აღმოჩენილი სახიფათო მტყუნების (დეფექტის) შესახებ, რომელიც დაკავშირებულია საფრენოსნო ვარგისიანობასთან.

2. საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) უნდა მოქმედებდეს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტის შემდეგი ექსპლუატაციის და რემონტის პროცესში აღმოჩენილი მტყუნებების (დეფექტების) შესახებ ინფორმაციის შეგროვების, აღრიცხვისა და ანალიზის სისტემა. ორგანიზაციამ უნდა მიიღოს ქმედითი ზომები რემონტზე მყოფი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მტყუნებების აცილების მიზნით.

მუხლი 19. ტექნიკური მომსახურების შესაძლებლობა

ტექნიკური მომსახურების შესაძლებლობა ნიშნავს, რომ საავიაციო სარემონტო ქარხანამ (ორგანიზაციამ) უნდა შეასრულოს რემონტზე მყოფ საჭაერო ხომალდებზე და მათ კომპონენტებზე ოპერატიული ტექნიკური და შენახვითი მომსახურების სამუშაოები, მოქმედი ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციის (ტექნიკური მომსახურების პროგრამა, ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ექსპლუატაციისა და რემონტის მოქმედი წესები) შესაბამისად.

მუხლი 20. საჭაერო ხომალდის საფრენოსნო ვარგისიანობის უზრუნველყოფა და რემონტის შემდეგ ექსპლუატაცია

1. საჭაერო ხომალდი ითვლება საფრენოსნოდ ვარგისად თუ ნაჩვენებია, რომ რემონტი შესრულებულია დამტკიცებული სარემონტო დოკუმენტაციის მოთხოვნების სრული შესაბამისობით.

2. საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას) შემუშავებული უნდა ჰქონდეს საჭაერო ხომალდის საფრენოსნო ვარგისიანობის საბოლოო შეფასების და ექსპლუატაციაში დაბრუნების გადაწყვეტილების მიღების წესი.

3. გარემონტებული საჭაერო ხომალდის საფრენოსნო ვარგისიანობა უნდა იყოს დადასტურებული მათ ფორმულარებში (პასპორტებში) შემდეგი ჩანაწერებით:

ა) მოქმედი ტექნოლოგიური დოკუმენტაციის შესაბამისად, კომპლექსური სამუშაოების შესრულების შესახებ;

ბ) საფრენოსნო ვარგისიანობისთვის შესრულებული ღონისძიებების შესახებ;

გ) საავიაციო ტექნიკაზე ნორმატიულ-ტექნიკური დოკუმენტაციით შესრულებული სამუშაოების



შესრულების შესახებ;

დ) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციისათვის ვარგისიანობაზე უფლებამოსილი პირების ხელმოწერებით (საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში საჭიროა საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) და ხარისხის კონტროლის სამსახურის ხელმძღვანელის ხელმოწერები);

ე) დადგენილი რემონტშორისი და საგარანტიო რესურსების და ექსპლუატაციის ვადების შესახებ;

ვ) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) დაკომპლექტების შესახებ;

ზ) საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მასის, ცენტრების (საჰაერო ხომალდებისთვის) და სხვა თავისებურებების შესახებ.

4. საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია) პასუხს აგებს საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ფორმულარებში (პასპორტებში) გაკეთებული ჩანაწერების სისრულეზე და უტყუარობაზე.

5. საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) ჩატარებული რემონტის შემდეგ, საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ბრალეულობით გამოწვეულ გამოვლენილ გაუმართაობაზე მათი წარმომადგენლის გამომხატვა, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) აღდგენა, რეკლამაციის წარდგენა, გაუმართავი საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) გამოკვლევა სრულდება რეკლამაციის წარდგენის და დაკმაყოფილების წესის შესაბამისად.

6. რემონტის ჩატარების შემდეგ, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ექსპლუატაციაში დაბრუნება შესაძლებელია თუ:

ა) მასზე შესრულებულია გათვალისწინებული კომპლექსური სამუშაოები სრული მოცულობით და გაფორმებულია დოკუმენტაცია საფრენოსნო ვარგისიანობის შესაბამისობის შესახებ;

ბ) საჰაერო ხომალდი მიღებულია მხარეებს შორის შესაბამისი მიღება – ჩაბარების აქტის (დანართი №2) გაფორმებით.

7. საავიაციო სარემონტო ქარხნიდან (ორგანიზაციიდან) საჰაერო ხომალდი გადაფრენაზე დაიშვება ოპერატიული ტექნიკური მომსახურების, ფრენისწინა მომზადების შესრულების და დოკუმენტაციის დადგენილი წესით გაფორმების შემდეგ.

მუხლი 21. საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენა

1. საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მოთხოვნებთან შესაბამისობას ადგენს მინისტრის ინდივიდუალური ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით შექმნილი კომისია.

2. კომისია იქმნება საჰაერო ხომალდების რემონტის ჩატარების საკითხის დადგომის შემთხვევაში. კომისიის საქმიანობაში მონაწილეობას იღებენ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი უწყების წარმომადგენლები.

3. კომისიის ფუნქცია-მოვალეობები განისაზღვრება მინისტრის ინდივიდუალური ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით.

თავი V

საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საქარხნო რემონტზე გაგზავნა

მუხლი 22. დოკუმენტაციის გაფორმება

1. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობა) საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) რემონტზე გაგზავნამდე, კომპლექტდება და სრულყოფილად ფორმდება შესაბამისი დოკუმენტაცია (ფორმულარები, პასპორტები, ეტიკეტები).



2. ნამუშევრის შეჯამებული ჩანაწერები და საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) რემონტში გაგზავნის მიზეზი იწერება შესაბამის დოკუმენტებში (ფორმულარები, პასპორტები, ეტიკეტები) და მტკიცდება ქვედანაყოფის ბეჭდით.

მუხლი 23. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) გადატანა

1. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) გადატანა ხდება შესაბამისი ხელშეკრულების პირობების, არსებული საექსპლუატაციო-ტექნიკური დოკუმენტაციის მოთხოვნათა შესაბამისად.

2. საჭირო ხომალდზე მიმაგრებული მოხსნადი შეიარაღება და მოწყობილობები, გაფორმებული დოკუმენტაცია, საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) იგზავნება საექსპლუატაციო-ტექნიკური დოკუმენტაციით განსაზღვრული წესებისა და შესაბამისი ხელშეკრულების პირობების დაცვით.

3. საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა), რომელიც იგზავნება საავიაციო სარემონტო ქარხანაში (ორგანიზაციაში) საჭირო ხომალდიდან განცალკევებით, უნდა იყოს სრულად დაკომპლექტებული, დაკონსერვებული, შეფუთული და ჰქონდეს შევსებული დადგენილი დოკუმენტაცია (ფორმულარი, პასპორტი, ეტიკეტი).

4. საავიაციო დაზიანების საშუალებები რემონტზე საჭირო ხომალდთან ერთად არ იგზავნება.

მუხლი 24. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) სარემონტოდ ჩაბარება

საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) სარემონტოდ ჩაბარება ხდება, შესაბამისი ხელშეკრულებით განსაზღვრულ მხარეებს შორის მიღება-ჩაბარების აქტის (დანართი №1) გაფორმებით.

თავი VI

საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მიღება საქარხნო რემონტის შემდეგ

მუხლი 25. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მიღება

1. საავიაციო სარემონტო ქარხნიდან (ორგანიზაციიდან) საჭირო ხომალდის მისაღებად განისაზღვრება საფრენოსნო და საავიაციო საინჟინრო ტექნიკური შემადგენლობა, რომლებიც დაშვებულნი არიან აღნიშნული ტიპის საჭირო ხომალდის ექსპლუატაციაზე.

2. საჭირო ხომალდი, რემონტიდან მიიღება იმ კომპლექტაციით, რომლითაც შევიდა რემონტში, მიღება-ჩაბარების აქტის (დანართი №1) შესაბამისად, თუ სხვა დამატებითი პირობები შესაბამისი ხელშეკრულებით არ არის განსაზღვრული.

3. საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა), რომელიც ეგზავნება ექსპლუატანტს საჭირო ხომალდიდან განცალკევებით, უნდა იყოს დაკომპლექტებული, დაკონსერვებული, სამტატო ტარაში შეფუთული და ჰქონდეს შევსებული დადგენილი დოკუმენტაცია (ფორმულარი, პასპორტი, ეტიკეტი).

4. მიღების დროს, საავიაციო საინჟინრო ტექნიკური შემადგენლობის მიერ, საჭირო ხომალდის მდგომარეობის შემოწმება ხდება არანაკლებ არსებული ტექნიკური საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის შესაბამისად, განსაზღვრული საკონტროლო დათვალიერების მოცულობით.

5. საჭირო ხომალდის საბოლოო მიღების შესახებ გადაწყვეტილება მიიღება, სამინისტროს მიერ განსაზღვრული საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ, რემონტის შემდეგ ჩატარებული ფრენის გამოცდის ბარათის და ობიექტური კონტროლის მასალების ანალიზით.

6. საავიაციო სარემონტო ქარხნიდან (ორგანიზაციიდან), საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მიღების დროს გამოვლენილი გაუმართაობების და დაკომპლექტების ნაკლოვანების აღმოფხვრა უნდა მოხდეს



ადგილზევე, საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) მიერ.

7. საჭაერო ხომალდის რემონტიდან მიღების შესახებ ხელშეკრულებით განსაზღვრულ მხარეებს შორის ფორმდება მიღება-ჩაბარების აქტი (დანართი №2).

8. საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) (გარდა საჭაერო ხომალდისა) რემონტიდან მიღების შესახებ, ხელშეკრულებით განსაზღვრულ მხარეებს შორის, ფორმდება მიღება-ჩაბარების აქტი (დანართი №3).

თავი VII

რეკლამაციის წარდგენის და დაკმაყოფილების წესი

მუხლი 26. რეკლამაციის მიზანი

რეკლამაციის წარდგენის მიზანია საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) ხარისხის, კომპლექტაციის აღდგენა ან გაუმართაობების აღმოფხვრა.

მუხლი 27. რეკლამაციის წარდგენა

1. გარანტიის მოქმედების პერიოდში, მიღებულ საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) შესრულებული სამუშაოების, კომპლექტაციის ან/და ხარისხის შეუსაბამობის აღმოჩენის შემთხვევაში, დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად დგება რეკლამაცია.

2. სარეკლამაციო სამუშაოების ჩატარების და ორგანიზების პასუხისმგებლობა ეკისრება ექსპლუატანტს.

3. ექსპლუატაციის პროცესში, გარანტიის მოქმედების პერიოდში, მონტაჟის ან შენახვის დროს მიღებული პროდუქციის (შესრულებულ სამუშაოების) კომპლექტურობაზე ან/და ხარისხზე, მის ტარაზე, შეფუთვაზე, მარკირების და პლომბირების მოთხოვნილ სტანდარტებზე, ტექნიკურ პირობებზე ან სხვა ნორმატიულ-ტექნიკურ დოკუმენტებზე თუ გამოვლინდა შეუსაბამობა, ექსპლუატანტი ვალდებულია დადგენილი წესით მოიწვიოს საავიაციო ქარხნის (ორგანიზაციის) წარმომადგენელი რეკლამაციის წარსადგენად.

4. რეკლამაცია წარედგინება სარეკლამაციო აქტის ფორმით (დანართი №4). აქტი დგება კომისიურად ექსპლუატანტისა და საავიაციო ქარხნის (ორგანიზაციის) წარმომადგენელთან ერთად.

5. დადგენილ ვადებში, საავიაციო ქარხნის (ორგანიზაციის) წარმომადგენლის არგამოცხადების შემთხვევაში ან როდესაც შეუძლებელია მათი დაშვება საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) განლაგების ადგილზე, რომელზეც შედგენილია რეკლამაცია, ექსპლუატანტი ქმნის ცალმხრივ კომისიას. სამუშაოების შედეგების საფუძველზე, დგინდება ცალმხრივი სარეკლამაციო აქტი (დანართი №4). აქტში მიეთითება ცალმხრივი წესით შედგენის მიზეზი.

6. სარეკლამაციო აქტის შედგენის პროცესში, კომისიის მიერ ხდება საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობის) გამოვლენილი გაუმართაობის მიზეზების დადგენა, პრევენციული ღონისძიებების შემუშავების და მისი რეალიზაციის მიზნით, რათა ექსპლუატაციაში მყოფ საავიაციო ტექნიკაზე (ნაკეთობაზე) მოხდეს ანალოგიური მტყუნების პრევენცია.

მუხლი 28. რეკლამაციის დაკმაყოფილება

1. საავიაციო ტექნიკა (ნაკეთობა) დოკუმენტაციით (ფორმულარები, პასპორტები) ეგზავნება საავიაციო სარემონტო ქარხანას (ორგანიზაციას), ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად, თუ საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) მტყუნების მიზეზის გამოვლენის კვლევების წარმოება ექსპლუატანტის ბაზაზე შეუძლებელია ან/და საავიაციო სარემონტო ქარხანა (ორგანიზაცია) მოითხოვს პროდუქციის უკან დაბრუნებას.

2. სარეკლამაციო აქტის (დანართი №4) შედგენის შემდეგ, საავიაციო ტექნიკის (ნაკეთობის) საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ძალებითა და საშუალებებით აღდგენის შემთხვევაში, ექსპლუატანტისა და საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) წარმომადგენლების მიერ დგება



რეკლამაციის დაკმაყოფილების წერილი და იგზავნება იმავე მისამართზე, სადაც გაიგზავნა სარეკლამაციო აქტი.

მუხლი 29. საგარანტიო ვადის გახანგრძლივება

საავიაციო სარემონტო ქარხნის (ორგანიზაციის) ბრალეულობის დადასტურების შემთხვევაში, რომელმაც საჰაერო ხომალდის მოცდენა გამოიწვია, საგარანტიო ვადა ხანგრძლივდება იმ დროით, რომელიც საავიაციო სარემონტო ქარხანამ (ორგანიზაციამ) დახარჯა საჰაერო ხომალდის მწყობრში მოყვანაზე.

