

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №86

2024 წლის 16 აპრილი

ქ. თბილისი

„ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის №220 ბრძანებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

„ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის №220 ბრძანებით დამტკიცებულ „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებში“ (matsne.gov.ge, სარეგისტრაციო კოდი: 310050000.54.066.016052) შეტანილ იქნეს ცვლილება და წესის დანართი №5 ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

დანართი 5

მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი საჰაერო ხომალდისთვის შეიმუშაოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომელიც უნდა ეფუძნებოდეს შესაბამის, ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ დამტკიცებულ მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს MMEL-ს. MEL-ი შესაძლოა დაეფუძნოს სხ-ის შემმუშავებლის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ MMEL-ს, თუ აღნიშნული სააგენტოსთვის მისაღებად ჩაითვლება. მისაღებობის შეფასებისას სააგენტო უფლებამოსილია იხელმძღვანელოს ისეთი კრიტერიუმებით, როგორცაა: ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხები, რეგულაციებთან შესაბამისობა, გაუმართავი აღჭურვილობის არასაკმარისი დასაბუთება, საექსპლუატაციო თავისებურებები, განსხვავებები საერთაშორისო სტანდარტებთან ან საუკეთესო პრაქტიკასთან, პროცედურების ადეკვატურობა, სხვადასხვა ხელსაწყოების ურთიერთკოორდინაცია, ცვლილებები ტექნოლოგიასა და საავიაციო პრაქტიკაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემები დაყრდნობილი საავიაციო შემთხვევებზე ან ინციდენტებზე, დოკუმენტაციის განახლებებთან დაკავშირებული შეფერხებები, უსაფრთხოების ზღვრის ანალიზი, ტექნოლოგიური ინტეგრაცია და სისტემური დამოკიდებულებები, პროგრამული უზრუნველყოფის მოსაზრებები, გარემოსდაცვის ფაქტორები, ინდუსტრიიდან მიღებული ინფორმაცია და ა.შ.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა MEL-ის დანიშნულების, იმ სტანდარტების შესახებ, რომელთა მიხედვითაც ხორციელდება ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ MMEL-ის დამტკიცება, MEL-ის შემმუშავებლისათვის დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა და ინფორმაცია, თუ რა ქმედებები შეიძლება განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, თუ ისეთი ხელსაწყო გამოვიდა მწყობრიდან, რომელიც უსაფრთხოებასთან პირდაპირ კავშირში არ არის და აღნიშნული მოწყობილობა არ არის MMEL-ის ნაწილი, მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GMI ORO.MLR.105(a)).

2. ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) უნდა:

ა) ასახავდეს სხ-ს კონკრეტული გაუმართავი ხელსაწყოებით და მოწყობილობებით, განსაზღვრულ



პირობებში საფრენოსნო ექსპლუატაციას;

ბ) შემუშავებული უნდა იყოს ყოველი საჰაერო ხომალდისათვის, ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პირობების გათვალისწინებით; და

გ) ეფუძნებოდეს MMEL-ის პირობებს და შეზღუდვებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში და არ უნდა იყოს MMEL-ზე ნაკლებად შემზღუდველი.

3. MEL და მისი ნებისმიერი ცვლილება დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

4. MMEL-ში ასახული ნებისმიერი ცვლილების შემდეგ ექსპლუატანტმა დროულად უნდა შეიტანოს ცვლილებები MEL-ში (თუ აღნიშნული ცვლილება ეხება ექსპლუატანტის სხ-ის კონფიგურაციას).

5. MMEL-ში ასახული ცვლილებების შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია MEL-ში ასახოს ცვლილებები, თუ:

ა) შემცირებულ იქნა გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი; ან

ბ) ცვლილება ეხება საჰაერო ხომალდს ან ექსპლუატაციის ტიპს და უფრო შემზღუდველია.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია MMEL- ში ცვლილების დამტკიცების ძალაში შესვლის თარიღიდან 90 კალენდარული დღის ვადაში შეიტანოს და წარმოადგინოს სააგენტოში, ცვლილება MEL-ში.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული MEL-ის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოსადგენი ვადები შესაძლოა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებების გამო შემცირებულ იქნეს სააგენტოს მიერ.

8. მოწყობილობების ჩამონათვალის გარდა MEL-ი უნდა შეიცავდეს:

ა) შესავალს, სადაც მოცემული უნდა იყოს MEL-ის გამოყენების ინსტრუქციები და განმარტებები საფრენოსნო ეკიპაჟისა და ტექ. მომსახურების პერსონალისათვის და უნდა:

ა.ა) MEL-ის ფარგლებში ასახავდეს MMEL-ის შესავლის შინაარსს;

ა.ბ) შეიცავდეს MEL-ში გამოყენებულ ტერმინებსა და განმარტებებს;

ა.გ) შეიცავდეს ნებისმიერ სხვა შესაბამის კონკრეტულ ინფორმაციას MEL-ის მოქმედების სფეროსა და გამოყენების შესახებ (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), რაც თავდაპირველად არ იყო გათვალისწინებული MMEL-ში;

ა.დ) მიაწოდოს ინსტრუქცია იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა დადგინდეს გაუმართაობა ან გაუმართაობის წარმოშობა, რამდენადაც ეს აუცილებელია MEL-ის სათანადო გამოყენებისთვის;

ა.ე) MMEL-ში მოცემული მითითებების საფუძველზე შეიცავდეს ერთდროულად რამდენიმე გაუმართაობისას სამოქმედო ინსტრუქციებს; და

ა.ვ) შეიცავდეს ინსტრუქციებს გაუმართაობებზე საჭიროების შემთხვევაში საინფორმაციო სტიკერების განთავსების შესახებ, რათა ეკიპაჟის წევრებს ჰქონდეთ ინფორმაცია აღჭურვილობის მდგომარეობის შესახებ. კერძოდ, თუ მწყობრიდან გამოსულია ისეთი აღჭურვილობა, რომელიც ხელმისაწვდომია საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის ფრენის განმავლობაში, როგორცაა მართვის სისტემა(ები) და ინდიკატორ(ებ)ი, მათზე მკაფიოდ უნდა იყოს დატანილი გაუმართაობის შესახებ საინფორმაციო სტიკერი.

ბ) MMEL-ის რევიზიის სტატუსს, რომლის საფუძველზეც შემუშავებულია MEL ან/და მისი ცვლილებები;

გ) MEL-ის დანიშნულებას, მოცულობას და მოქმედების სფეროს, რისთვისაც MEL უნდა შეიცავდეს



გაფრენის პირობებს ფრენებისთვის, რომლებიც ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანების შესაბამისად (სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ) გაცემული იმ სპეციალური ნებართვის შესაბამისად, რომელსაც ფლობს ექსპლუატანტი.

შენიშვნა: MEL-ის დანიშნულებისა და მოქმედების სფეროს სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ვეროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(d)(3) და GM2 ORO.MLR.105(d)(3)).

დ) ექსპლუატანტმა MEL-ში უნდა ასახოს ინსტრუქციები იმ შემთხვევისათვის, როდესაც გაუმართაობა მოხდება ფრენის დაწყებასა და აფრენის დაწყებას შორის. თუ ფრენის დაწყებასა და აფრენის დაწყებას შორის მოხდა გაუმართაობა, ფრენის გაგრძელების შესახებ ნებისმიერი გადაწყვეტილების მიღება უნდა განხორციელდეს პილოტის შეფასებისა და მისი საფრენოსნო გამოცდილების გათვალისწინებით. სხ-ის მეთაურს შეუძლია ფრენის გაგრძელების შესახებ რაიმე გადაწყვეტილების მიღებამდე იხელმძღვანელოს MEL-ით.

9. MEL-ის ფორმატი და გაუმართაობის პუნქტების წარმოდგენა და ფრენისთვის მზადყოფნის პირობები უნდა შეესაბამებოდეს MMEL-ის პირობებს.

10. MEL-ის ელემენტებისთვის სასურველია გამოყენებულ იქნეს ATA 100/2200 სპეციფიკაციების ნუმერაციის სისტემა. სხვა ფორმატები და გაუმართაობის პუნქტების ნუმერაციის სისტემები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს იმ პირობით, თუ ისინი მკაფიო და ცალსახაა.

11. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) განსაზღვროს MEL-ში ასახული ნებისმიერი გაუმართავი ხელსაწყოების და მოწყობილობების გამოსწორების ინტერვალები. MEL-ით განსაზღვრული გაუმართაობების გამოსწორების ინტერვალი არ უნდა იყოს MMEL-ში ასახული გაუმართაობების გამოსწორების ინტერვალებზე ნაკლებად შემზღვეველი;

ბ) დანერგოს დეფექტების გამოსწორების ეფექტური პროგრამა;

გ) განახორციელოს საჭირო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია MEL-ში მითითებული გაუმართაობის გამოსწორების ვადების გასვლის შემდეგ, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც:

გ.ა) დეფექტი აღმოფხვრილია; ან

გ.ბ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალი გაგრძელებულია მე-12 პუნქტის საფუძველზე.

შენიშვნა: დეფექტის გამოსწორების ინტერვალების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ვეროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(e);(f)).

12. სააგენტოსთან შეთანხმებით, ექსპლუატანტმა შეიძლება გამოიყენოს პროცედურები B, C და D კატეგორიის დეფექტების გამოსწორების ინტერვალების ერთჯერადად გაზრდისთვის, თუ:

ა) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა შეესაბამება სხ-ის ტიპის MMEL-ში განსაზღვრულ ვადებს;

ბ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა ხორციელდება მაქსიმუმ იმავე ინტერვალით, რაც ასახულია MEL-ში;

გ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც დეფექტის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო;

დ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია დეფექტის გადავადების კონტროლისათვის კონკრეტული უფლება-მოვალეობები და პასუხისმგებლობები;



ე) სააგენტოს ეცნობება დეფექტის გამოსასწორებელი ინტერვალის ნებისმიერი გაზრდის შესახებ;

ვ) შემუშავებულია დეფექტის გამოსწორების გეგმა, რათა პირველივე შესაძლებლობისთანავე განხორციელდეს დეფექტის აღმოფხვრა;

ზ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი დეფექტების გამოსწორების ინტერვალების გაზრდისა და შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად მუდმივი ზედამხედველობის პროცედურებში დეტალურად უნდა იყოს ასახული იმ პასუხისმგებელი პერსონალის სახელი და თანამდებობა, რომელიც პასუხისმგებელია აღნიშნული ინტერვალების გაზრდის პროცედურებზე და ამ პროცედურების გამოყენების კონტროლისთვის გაწერილი უნდა იყოს კონკრეტული მოვალეობები და პასუხისმგებლობები;

თ) პერსონალს, რომელიც უფლებამოსილია დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდაზე, გავლილი უნდა ჰქონდეს სათანადო ტრენინგი ტექნიკურ ან/და საექსპლუატაციო დისციპლინაში, რათა შეასრულოს მათზე დაკისრებული მოვალეობა. პერსონალს აუცილებლად უნდა ჰქონდეს MEL-ის, როგორც საფრენოსნო შემადგენლობის და ტექნიკური პერსონალის დამხმარე დოკუმენტის გამოყენების საექსპლუატაციო ცოდნა/უნარები და საინჟინრო კომპეტენცია. უფლებამოსილი პერსონალი უნდა იყოს დანიშნული და ჩამოთვლილი პროცედურაში;

ი) ექსპლუატანტმა დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა სააგენტოს უნდა აცნობოს გაზრდიდან 1 თვის ვადაში ან დამტკიცებულ პროცედურებში მითითებულ ვადებში;

კ) სააგენტოს შეტყობინება უნდა განხორციელდეს წერილობითი ფორმით, სადაც უნდა მიეთითოს მიმდინარე დეფექტი, ყველა ასეთი გამოყენება, დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდის მიზეზი და მიზეზი, თუ რის გამო არ განხორციელდა დეფექტის თავდაპირველი ვადის ფარგლებში გამოსწორება.

შენიშვნა: გამოსწორების ინტერვალების და გამოსწორების ინტერვალების გაზრდის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია (GM1 ORO.MLR.105(e);(f) და GM1 ORO.MLR.105(f)).

13. ექსპლუატანტმა უნდა ჩამოაყალიბოს MEL-ის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, MMEL-ში მითითებული პროცედურების საფუძველზე. ეს პროცედურები უნდა იყოს MEL-ის ან ექსპლუატანტის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოების ნაწილი.

შენიშვნა: დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(g)).

14. MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურები უნდა ეფუძნებოდეს MMEL-ში გაწერილ საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებს. ექსპლუატანტს შეუძლია მოახდინოს პროცედურების ცვლილება, თუ უზრუნველყოფილი იქნება ფრენის უსაფრთხოების იმავე დონის შენარჩუნება, რაც ასახულია MMEL-ში.

15. ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების შესრულების უზრუნველყოფაზე, იმისდა მიუხედავად, თუ ვის მიერ იქნა შემუშავებული ეს პროცედურები.

16. MEL-ის ნებისმიერი პუნქტი, რომლისთვისაც უსაფრთხოების მისაღები დონის შენარჩუნებლად საჭიროა საექსპლუატაციო ან ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, MEL-ში უნდა იყოს მითითებული შენიშვნების ან გამონაკლისების სვეტში/გრაფაში/ნაწილში. საექსპლუატაციო პროცედურებისათვის მითითებული უნდა იყოს – (O), ხოლო ტექნიკური მომსახურებისთვის პროცედურებისათვის – (M). იმ შემთხვევაში, თუ საჭიროა ორივე, საექსპლუატაციოც და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებიც, მითითებული უნდა იყოს (O)(M).

17. მიუხედავად იმისა, თუ ვის მიერ სრულდება პროცედურები, ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია MEL-ში გაწერილი ყველა პროცედურის დამაკმაყოფილებელ დონეზე შესრულებაზე.

შენიშვნა: საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების შემუშავების და შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1



18. MMEL-ში ასახული საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების ცვლილების შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია შესაბამისი ცვლილებები შეიტანოს MEL-ის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებში.

19. MMEL-ში ასახული საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების ცვლილებების შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია MEL-ში ასახოს ცვლილებები, თუ:

ა) შეცვლილი პროცედურა გამოიყენება ოპერატორის MEL-ში; და

ბ) ამ ცვლილების მიზანია, გააუმჯობესოს შესაბამისობა MMEL-ში ასახულ გაფრენისთვის მზადყოფნის პირობებთან.

20. ამ მუხლის მე-20 პუნქტში მითითებული MEL-ის ცვლილების სააგენტოსთან შესათანხმებლად, ექსპლუატანტი ვალდებულია, MMEL-ის დამტკიცებულ ცვლილებაში მითითებულ ძალაში შესვლის თარიღიდან 90 კალენდარული დღეში სააგენტოში წარმოადგინოს MEL-ის ცვლილება. MEL-ის სააგენტოში შესათანხმებლად წარდგენის ვადები შესაძლოა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებების გამო შემცირებულ იქნეს სააგენტოს მიერ.

21. თუ MEL-ში სხვაგვარად არ არის მითითებული, ექსპლუატანტმა უნდა შეასრულოს:

ა) MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო პროცედურები, გაუმართავი მოწყობილობებით ფრენის შესასრულებლად ან დაგეგმვისას.

ბ) MEL-ში გაწერილი ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, გაუმართავი მოწყობილობებით ექსპლუატაციის დაწყებამდე.

22. სააგენტო უფლებამოსილია კონკრეტულ ცალკეულ შემთხვევაში შეითანხმოს ექსპლუატანტის მიერ იმ გაუმართავი ინსტრუმენტებით და მოწყობილობებით საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, რომლებიც არ არის ასახული MEL-ში, მაგრამ ასახულია MMEL-ში, იმ პირობით, რომ:

ა) აღნიშნული ხელსაწყოები და მოწყობილობები იმყოფება MMEL-ის მოქმედების სფეროში;

ბ) აღნიშნული შეთანხმება ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებული იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც დეფექტის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო და არა როგორც შეზღუდვების გარეშე ექსპლუატაციის განხორციელების ნორმალური საშუალება;

გ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია აღნიშნული შეთანხმების შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის ოპერირების კონტროლისთვის შესაბამისი უფლება-მოვალეობები;

დ) შემუშავებულია გაუმართავი ხელსაწყოების, მოწყობილობების ან მათი ფუნქციების პირველივე შესაძლებლობისთანავე გამოსწორების ან MEL-ის შეზღუდვების ქვეშ მყოფი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაში დროულად დასაბრუნებელი გეგმა.

შენიშვნა: საექსპლუატაციო პროცედურების სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება საჰაერო ხომალდის იმ გაუმართავი ინსტრუმენტებით და მოწყობილობებით ექსპლუატაციას, რომლებიც არ არის ასახული MEL-ში, მაგრამ ასახულია MMEL-ში, მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.MLR.105(j) და GM1 ORO.MLR.105(j)).

