

საავიაციო ძეგნა-შველის რეაგირების გეგმის დამტკიცების  
შესახებ

**მუხლი 1**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 103-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „საავიაციო ძეგნა-შველის რეაგირების გეგმა“ №1 და №2 დანართებთან ერთად.

**მუხლი 2**

„საავიაციო ძეგნა-შველის რეაგირების გეგმით“ განსაზღვრული ფუნქციების და უფლება-მოვალეობების შესრულების მიზნით შეიქმნას უწყებათაშორისი კომისია შემდეგი შემადგენლობით:

საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო,

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო,

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს  
სსიპ -საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო,

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს  
სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

### **მუხლი 3**

ეთხოვოს შპს „საქაერონავიგაციას“ უზრუნველყოს საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის შექმნა 24 საათიანი სამუშაო რეჟიმით.

### **მუხლი 4**

ამ დადგენილებაში და დადგენილებით დამტკიცებულ „საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმაში“ მითითებულმა ყველა უწყებამ შემდგომში იხელმძღვანელოს ამ დადგენილებით, 1944 წლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართით, ICAO და IMO-ს მიერ შექმნილი IAMSAR-ის სახელმძღვანელოთი და უზრუნველყოს ამ დადგენილებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება.

### **მუხლი 5**

დადგენილება ამოქმედდეს 2015 წლის პირველი იანვრიდან.

**პრემიერ-მინისტრი**

**ირაკლი ღარიბაშვილი**

დამტკიცებულია  
საქართველოს მთავრობის  
2014 წლის 29 დეკემბერს  
№ 734 დადგენილებით

## საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმა

### თავი I. ზოგადი დებულებანი

#### მუხლი 1. ტერმინების და ცნებების განმარტებები

საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმაში (შემდგომში - გეგმა) გამოყენებულ ტერმინებს და ცნებებს, ამ გეგმის მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ძებნა - შველის სისტემა - სხვადასხვა უწყებების დანაყოფების ტექნიკური და ადამიანური რესურსების ერთობლიობა, რომელთა გამართული და ერთმანეთთან კოორდინირებული ურთიერთმოქმედება ქმნის ძალებისა და საშუალებების ერთობას ძებნა-შველის სამუშაოების განსახორციელებლად;

ბ) საავიაციო

ძებნა-შველის რაიონი - საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი, რომელშიც სახელმწიფო ვალდებულია, განახორციელოს საფრთხეში მყოფი ადამიანების ძებნა-შველის სამუშაოები;

- გ) ავარიული სტადია - მდგომარეობა, რომელიც სხვადასხვა ვითარებისას აღნიშნავს გაურკვევლობის სტადიას, განგაშის სტადიას და განსაცდელის ჟამს;
- დ) საჰაერო ხომალდის მეთაური - ფრენისას საჰაერო ხომალდის მართვისა და მისი უსაფრთხოებისათვის პასუხისმგებელი პილოტი;
- ე) ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი - სამსახური, რომელიც პასუხისმგებელია ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირებაში, ძებნა-შველის რაიონის საზღვრებში ძებნა-შველის სამსახურების/დანაყოფების სამუშაოების ეფექტურად ჩატარების ხელშეწყობაში და საჭიროების შემთხვევაში, ორგანიზებაში;
- ვ) ძებნა - ოპერაცია, რომელიც კოორდინირდება საკოორდინაციო ან დამხმარე საკოორდინაციო ცენტრის მიერ, რომლის დროსაც გამოიყენება არსებული პერსონალი და საშუალებები, რათა დადგინდეს განსაცდელში მყოფ პირთა ადგილმდებარეობა;
- ზ) შველა - ოპერაცია, რომელიც ტარდება განსაცდელში მყოფი პირების გადასარჩენად, დასახმარებლად, მათთვის პირველადი სამედიცინო დახმარების გასაწევად და მათ უსაფრთხო ადგილზე გადასაყვანად;

- თ) ძებნა-შველის დანაყოფები - პირები, ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, საჰაერო ხომალდები, რომლებიც აღჭურვილნი არიან სპეციალური აღჭურვილობებით და მოწყობილობებით ძებნა-შველის ოპერაციების ეფექტურად განსახორციელებლად;
- ი) გაურკვევლობის სტადია - მდგომარეობა, როდესაც გაურკვეველია, ემუქრება ხიფათი საჰაერო ხომალდს და მასზე მყოფ მგზავრს თუ არა;
- კ) განგაშის სტადია - სიტუაცია, როდესაც არსებობს საშიშროება საჰაერო ხომალდის და მასზე მყოფი მგზავრის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით;
- ლ) განსაცდელის ჟამი - სიტუაცია, როდესაც არსებობს იმის დასტური, რომ საჰაერო ხომალდს და მასზე მყოფ მგზავრს უშუალოდ ემუქრება სერიოზული საფრთხე და საჭიროებს დაუყოვნებლივ დახმარებას;
- მ) ძებნა-შველის მომსახურება - ხიფათში მყოფი საჰაერო ხომალდის და მასზე მყოფი პირების დახმარება, მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის და მასზე მყოფი პირების სამეზბნი და სამაშველო ოპერაციების გატარება და კოორდინირება, ასევე მარცხგანცდილ საჰაერო ხომალდში მყოფი ადამიანების შველა, მათთვის ყველა სახის პირველადი დახმარების აღმოჩენა, ევაკუაციის ჩათვლით, მათ შორის საჰაერო ხომალდების, საზღვაო ხომალდებისა და სხვა საშუალებების გამოყენებით, ასევე სამედიცინო მომსახურების მიწოდება კანონმდებლობით განსაზღვრული წესის თანახმად;

## ნ) საფრენოსნო ინფორმაციის

რაიონი- დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურება და ავარიული შეტყობინება;

## ო) საავიაციო ძებნა-შველის

ოპერაციების ჩატარებაზე

პასუხისმგებლობის

დადგენილი რაიონი - რაიონი სადაც ქვეყანამ აიღო პასუხისმგებლობა ძებნა-შველის ოპერაციების ჩატარებაზე.

## მუხლი 2. გეგმაში გამოყენებული შემოკლებები

გეგმაში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

- ა) ს/ხ - საჰაერო ხომალდი;
- ბ) ICAO - სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;
- გ) IMO - საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია;
- დ) IAMSAR - საერთაშორისო საავიაციო და საზღვაო ძებნა და შველის სახელმძღვანელო;
- ე) ARCC - საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი;
- ვ) MRCC - საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი;

- ზ) RCC - სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი;
- თ) FIR - საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი;
- ი) RSC - სამაშველო ქვეცენტრი;
- კ) AIP - ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებული;
- ლ) ANS - სააერნოსნო მომსახურების სამსახური;
- მ) CRS - სანაპირო რადიოსადგური;
- ნ) COSPAS SARSAT - საერთაშორისო სატელიტური ძებნა-შველის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს უბედურების შეტყობინების ზუსტ, დროულ და საიმედო გადაცემას - პერსონალური, გემებისა და საავიაციო რადიო ტივტივების ადგილმდებარეობის შესახებ ავარიულ სიტუაციებში;
- ო) SRR - ძებნა-შველის რაიონი;
- პ) SMC - ძებნა-შველის ოპერაციებისას მოქმედებათა კოორდინატორი;
- ჟ) SAR - ძებნა-შველა;
- რ) ELT - ავარიული მიმყვანი რადიოგადამცემი (საავიაციო);
- ს) EPIRB - ავარიული ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების რადიო ტივტივა (საზღვაო);
- ტ) SRU - ძებნა-შველის დანაყოფი;
- უ) AFTN – საავიაციო ფიქსირებული სატელეკომუნიკაციო ქსელი;
- ფ) AFN - საავიაციო ფიქსირებული ქსელი;
- ქ) MEDICO - სამედიცინო კონსულტაციები რადიო სიხშირეების გადამცემის საშუალებით.

### მუხლი 3. საქართველოზე დაკისრებული საერთაშორისო ვალდებულებები

SAR სისტემის შექმნის ვალდებულება საქართველოს ეკისრება შემდეგი საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე: საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია, ღია ზღვის შესახებ 1958 წლის კონვენცია; ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ 1974 წლის კონვენცია; ზღვაზე ძებნა და შველის შესახებ 1979 წლის კონვენცია.

### მუხლი 4. საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმის მიზანი და ამოცანები

1. გეგმა შექმნილია საქართველოში საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების დროს (მიუხედავად საჰაერო ხომალდის და მასზე მყოფი მგზავრის ეროვნული კუთვნილებისა) განვითარებული საგანგებო სიტუაციებით გამოწვეული შედეგების შემსუბუქებისა და ლიკვიდაციის ერთიანი სისტემის ამოქმედების, სისტემაში მონაწილე ყველა რგოლის საქმიანობის კოორდინაციის უზრუნველყოფის, ამ სიტუაციაში ადამიანთა მსხვერპლის თავიდან აცილების და მინიმუმანდე დაყვანის მიზნით.

2. საავიაციო ძებნა-შველის რეაგირების გეგმა უზრუნველყოფს მთელი რიგი სტანდარტებისა და პრინციპების დანერგვას ICAO-ს და IMO-ს ძირითადი მოთხოვნების საფუძველზე, რომელიც ჩამოყალიბებულია საერთაშორისო საავიაციო და საზღვაო ძებნა-შველის სახელმძღვანელოში (IAMSAR).

3. რეაგირების გეგმის ამოცანას წარმოადგენს სრულყოფილი ძებნა-შველის მომსახურების უზრუნველყოფა, მათ შორის:

ა) ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირების ხელშეწყობა;



ბ) ძებნა-შველის ყველა ხელმისაწვდომი რესურსის ეფექტური გამოყენება;

გ) ძებნა-შველის ოპერაციებში მონაწილე მხარეების განსაზღვრა და ურთიერთქმედებების კოორდინაცია, მათი თანამშრომლობის გაუმჯობესება;

დ) ძებნა-შველის სამუშაოების განსახორციელებლად აუცილებელი ტექნიკური შესაძლებლობების განსაზღვრაში დახმარების აღმოჩენა;

ე) საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციებთან დაკავშირებით ურთიერთქმედების, კოორდინაციისა და სამუშაოების განხორციელების განსაზღვრა, დადგენა და მონაწილე მხარეებს შორის, საავიაციო მოვლენის შედეგად გადარჩენილების თავდაპირველი მხარდაჭერისა (საკვებით, ტანსაცმლით, სამედიცინო დამხარებით და სხვა) და მათი უსაფრთხო ადგილზე გადაყვანის უზრუნველყოფა.

## **მუხლი 5. საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციების ხელშეწყობა**

1. საქართველოში რეგისტრირებული ყველა სამოქალაქო საფრენი საშუალება საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის მოთხოვნისას, წინასწარ დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, შესაძლებელია ჩართული იქნენ ძებნის, შველის და/ან ძებნა-შველის სამუშაოებში. აღნიშნული ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისათვის, რომელიც გადამზიდველებთან და ექსპლუატანტებთან კოორდინირებით არჩევს საჭირო ხომალდებს სამაშველო და პირველადი დახმარების, საკვები რაციონის, კავშირგაბმულობის საშუალებების და სხვა საჭირო საშუალებების გადასაზიდვად. სამეზნი ს/ხ შერჩეული უნდა იქნეს მისი კონკრეტულ მომენტში საკოორდინაციო ცენტრის მიერ ან/და იმ დანაყოფების მიერ რომლებიც ახორციელებენ ძებნას მოთხოვნილი მახასიათებლების შესაბამისად.

2. საქართველოში რეგისტრირებული ავიაკომპანიები, მიუხედავად მათი სამართლებრივი ფორმისა, საავიაციო და/ან საფრენოსნო სასწავლო დაწესებულებები თავიანთი შესაძლებლობების მიხედვით დაუყონებლივ ან ძებნა-შველის ოპერაციების მიმდინარეობის პროცესში, ARCC-თან წინასწარ დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, საჭიროებისამებრ ერთვებიან ძებნა-შველის ოპერაციებში.

3. საავიაციო შემთხვევის და ინციდენტების მოკვლევის ხელშეწყობის მიზნით, საჭიროების შემთხვევაში, ძებნა-შველის ოპერაციების მიმდინარეობის პროცესში ერთვება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიურო.

## **მუხლი 6. საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციების ჩატარებაზე პასუხისმგებლობის დადგენილი რაიონი**

1. საავიაციო ძებნა-შველის სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში (FIR), რომელიც აგრეთვე წარმოადგენს საავიაციო ძებნა-შველის რაიონს და საქართველოს საზღვაო საზღვრებში, რომელიც წარმოადგენს საზღვაო ძებნა-შველის რაიონს.

2. საქართველოს ოკუპირებულ ტერიტორიაზე, საზღვაო ზონებისა და მათ ზემოთ არსებული საჰაერო სივრცეზე, „ოკუპირებული ტერიტორიების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა შესაბამისად, ვრცელდება საგანგებო მდგომარეობის რეჟიმი და განსაკუთრებული სამართლებრივი რეჟიმი.

3. ფიზიკურ დაიურიდიულ პირებზე, რომლებიც ოკუპირებულ ტერიტორიებზე მარცხგანცდილ საჰაერო ხომალდში მყოფი ადამიანების შველისა და მათი სიცოცხლის უფლების უზრუნველსაყოფად, ახორციელებენ

გადაუდებელ ჰუმანიტარულ დახმარებას დაზარებულ მოსახლეობას უზრუნველყოფენ საკვებით, მედიკამენტებითა და პირველადი მოთხოვნილების საგნებით, არ ვრცელდება „ოკუპირებული ტერიტორიების შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული აკრძალვა და განსაზღვრული პასუხისმგებლობა.

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული პირები ვალდებული არიან ოკუპირებულ ტერიტორიებზე ამ მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელებამდე, ხოლო შეუძლებლობის შემთხვევაში - მისი განხორციელების შემდგომ გონივრულ ვადაში, შეატყობინონ საქართველოს მთავრობას ოკუპირებულ ტერიტორიებზე განსახორციელებელი/განხორციელებული შესაბამისი საქმიანობის დაწყებისა და დასრულების დრო, აგრეთვე წარუდგინონ ინფორმაცია იმ დახმარების შესახებ, რომელიც მათ გაუწიეს მოსახლეობას.

## თავი II. SAR სისტემა, მისი შემადგენლობა, სტრუქტურა და ორგანიზება

### მუხლი 7. SAR სისტემის კომპონენტები

SAR სისტემა შედგება შემდეგი კომპონენტებისაგან:

- ა) ორგანიზაცია და პროცესების სტრუქტურა;
- ბ) რესურსები, პერსონალი, აღჭურვილობა და საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება SAR სისტემის ერთ ან მეტ საფეხურზე;
- გ) კავშირგაბმულობა;
- დ) გადაუდებელი სასწრაფო დახმარება, სასწრაფო სამედიცინო დახმარება შემთხვევის ადგილზე და მთელს გზაზე სამედიცინო დაწესებულებაში მიყვანამდე;
- ე) დოკუმენტაცია, SAR-თან დაკავშირებული ინფორმაციის მიღება და ანალიზი.

## მუხლი 8. SAR სისტემის პასუხისმგებელი ორგანოები

1. საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციებში მონაწილე პასუხისმგებელი ორგანოებია: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ - სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო), საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო (შემდგომ - სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო), „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მმართველობის სფეროში მოქმედი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტო (შემდგომ - სსიპ საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტო), საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო, საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედ აეროპორტებთან და აეროდრომებთან არსებული საავარიო სამაშველო სამსახურები, ავიაკომპანიები და ყველა ის იურიდიული პირი, რომელიც განსაზღვრულია „სამოქალაქო უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონით.

2. SAR სისტემის ეფექტურ ფუნქციონირებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს საქართველოს მთავრობის დადგენილებით შექმნილი მუდმივმოქმედი უწყებათაშორისი კომისია, რომელიც შედგება სსიპ - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოს, თავდაცვის სამინისტროს, სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს და სსიპ - საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ წარმოდგენილი შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე სპეციალისტებისაგან.

## მუხლი 9. მუდმივმოქმედი უწყებათაშორისი კომისია

1. მუდმივმოქმედი უწყებათაშორისი კომისიის მიზნები და ამოცანებია:

ა) უზრუნველყოს შეთანხმებული საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციებზე რეაგირების გეგმის დანერგვა, ამ გეგმის რეალურ დროში/მუშა პროცესში ტესტირება, მის განხორციელების მზადყოფნაზე ზედამხედველობა და კონტროლი;

ბ) უზრუნველყოს ურთიერთობა იმ უცხო სახელმწიფოებთან და საერთაშორისო ორგანიზაციებთან, რომლებიც სთავაზობენ ქვეყნებს საძებნ-საავარიო-სამაშველო სამუშაოებს;

გ) ხელი შეუწყოს სამოქალაქო და სამხედრო უწყებებს შორის მჭიდრო თანამშრომლობას ეფექტური ძებნა-შველის ოპერაციების განსახორციელებლად;

დ) უზრუნველყოს საერთაშორისო SAR სტანდარტების დანერგვა და ჰარმონიზაცია როგორც საავიაციო, ისე საზღვაო SAR სისტემებში;

ე) განსაზღვროს და დაადგინოს მთლიანად SAR მომსახურების ეფექტურობის და შედეგიანობის ამაღლების გზები;

ვ) უზრუნველყოს რეაგირების გეგმის შესასრულებლად შედეგიანი კოორდინაციის განხორციელება;

ზ) პერიოდულად განახორციელოს გეგმის გადახედვა და საჭიროების შემთხვევაში, მოამზადოს ცვლილებები. ცვლილებების პროექტი წარედგინება მთავრობას დასამტკიცებლად შესაბამისი სამინისტროს მიერ;

თ) განიხილოს და შეისწავლოს მომხდარი შემთხვევები და ინციდენტები. მიიღოს გადაწყვეტილება, თუ რა ქმედებები უნდა განხორციელდებულყო და საჭიროების შემთხვევაში, გასცეს შესაბამისი მითითებები სისტემაში მონაწილე ყველა სტრუქტურის ხელმძღვანელებს, მათ შორის ARCC ან MRCC (ან საავიაციო და საზღვაო ხელისუფლებებს,

რომლებიც შესაბამისად აღნიშნულ მითითებებს გადასცემენ საკოორდინაციო ცენტრებს შესასრულებლად);

ი) განახორციელოს საქართველოს მთავრობის დადგენილებით მასზე დაკისრებული საქმიანობა.

2. მუდმივმოქმედი უწყებათაშორისი კომისიის შეხვედრები, როგორც წესი, ტარდება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროში ან საქართველოს თავდაცვის სამინისტროში.

### **მუხლი 10. თავდაცვის სამინისტროს ქმედებები საავარიო ვითარებისას**

ARCC-დან შესაბამისი ინფორმაციისა და მითითებების მიღებისთანავე, თავდაცვის სამინისტრო იწყებს ქმედებებს სამინისტროს სფეროში მოქმედი სამართლებრივი აქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 11. საავიაციო ძებნა-შველის, საავარიო-სამაშველო, დამხმარე და სხვა საკოორდინაციო ცენტრები**

1. ARCC შექმნილია შპს „საქაერონავიგაციაში“ 24 საათიანი მუშაობის რეჟიმით, რომელიც პასუხისმგებელია საავიაციო ძებნა-შველის ოპერაციებისას სამეზბნი და საჭიროების შემთხვევაში, სამაშველო საკოორდინაციო საქმიანობის განხორციელებაზე.

2. MRCC წარმოადგენს სსიპ - საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს სტრუქტურულ ერთეულს.

3. დამხმარე საკოორდინაციო ცენტრი შექმნილია სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში.

4. საავიაციო საავარიო-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრები შექმნილია საქართველოს საერთაშორისო და ადგილობრივ სერტიფიცირებულ აეროპორტებში და აეროდრომებზე.

5. შესაბამისი საკოორდინაციო ცენტრების მუშაობაში, მონაწილეობას იღებენ სსიპ - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოს უფლებამოსილი პირები.

### **მუხლი 12. საავიაციო მეტეოროლოგიური სამსახური**

შპს „საქაერონავიგაციის“ მეტეოროლოგიური სამსახური ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს აწვდის ყველა საჭირო ინფორმაციას „ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებით დამტკიცებული „ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ XIX თავის 114-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 13. ძებნა-შველის ოპერაციებში ნებაყოფლობით ჩართული ორგანიზაციები**

ყველა ის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ნებაყოფლობით იღებს მონაწილეობას ძებნა-შველის სამუშაოების განხორციელებაში, პირდაპირ დაქვემდებარებაში იმყოფება სსიპ - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოს მიერ განსაზღვრულ ძებნა-შველის დანაყოფებთან.

### **მუხლი 14. სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო**

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ახორციელებს:

ა) ძებნა-შველის და საავარიო-სამაშველო სამუშაოებთან დაკავშირებული ნებისმიერი ხელშეკრულების შეთანხმებას;

ბ) როგორც დამხმარე საკოორდინაციო ცენტრი, საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან შეთანხმებით - იღებს გადაწყვეტილებებს საქართველოს საჰაერო სივრცის დაკეტვაზე, საქართველოს საჰაერო სივრცის გამოყენებაზე;

გ) სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ჩართული მონაწილე მხარეების ზედამხედველობას და კონტროლს.

### **მუხლი 15. ძებნა-შველის ოპერაციების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი ორგანოები**

1. იმ შემთხვევაში, თუ ს/ხ განიცდის კატასტროფას ხმელეთის ზედაპირზე, ინფორმაციის მიღებიდან კატასტროფის ადგილმდებარეობის პოვნამდე საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო და სასაზღვრო პოლიციის სპეციალური დანიშნულების ავიაცია, ARCC დახმარებით ახორციელებს ძებნას. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო და საქართველოში რეგისტრირებული ავიკომპანიები (ARCC-თან გაფორმებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე) ახორციელებენ პირველადი დახმარების საშუალებების მიწოდებას (ხმელეთზე და/ან წყლის ზედაპირზე). ხმელეთზე სამაშველო ოპერაციების განხორციელება და ამ ოპერაციებზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სსიპ - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოს და საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ორგანოებს. საჭიროების შემთხვევაში, ARCC ახორციელებს კოორდინაციას მეზობელ RCC-ბთან.

2. იმ შემთხვევაში, თუ ს/ხ განიცდის საავიაციო შემთხვევას ზღვაზე, ARCC და MRCC, თავდაცვის სამინისტროს და სასაზღვრო პოლიციის სპეციალური დანიშნულების ავიაციის დახმარებით ახორციელებს ძებნას. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო, ავიკომპანიები, სანაოსნო კომპანიები, MRCC და შინაგან საქმეთა სამინისტროს სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის



დეპარტამენტი ახორციელებენ პირველადი დახმარების საშუალებების მიწოდებას (წყლის ზედაპირზე). სამაშველო ოპერაციების განხორციელება და ამ ოპერაციებზე პასუხისმგებლობა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, ეკისრება MRCC-ს და შინაგან საქმეთა სამინისტროს სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის დეპარტამენტს. საჭიროების შემთხვევაში, ARCC და MRCC ახორციელებს კოორდინაციას მეზობელ RCC-ბთან.

3. იმ შემთხვევაში, თუ ინციდენტი ან შემთხვევა მოხდა სერტიფიცირებული აეროპორტის ტერიტორიაზე და/ან აეროპორტთან მდებარე წყალსაცავებთან - სამაშველო სამუშაოებს და ამ სამუშაოების კოორდინაციას ახორციელებს აეროპორტის „აეროდრომის საავარიო-სამაშველო რაზმი“ და აეროპორტთან არსებული საავარიო-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი აეროპორტის „საავარიო ვითარებისას მოქმედების გეგმის“ შესაბამისად.

### თავი III. საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი (ARCC)

#### მუხლი 16. ARCC-ს, მისი სტრუქტურული ერთეულების ფუნქცია-მოვალეობები

1. საკოორდინაციო ცენტრის ფუნქციაა განახორციელოს სამეზბნი და საჭიროების შემთხვევაში, სამაშველო საქმიანობის კოორდინირება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტისას. მოახდინოს შესაბამისი შეტყობინების გადაცემა შეტყობინების სქემის შესაბამისად (იხ. დანართი №2.)

2. საკოორდინაციო ცენტრის ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია საკოორდინაციო ცენტრის მუდმივ მზადყოფნაზე.

3. საკოორდინაციო ცენტრის თანამშრომლები უნდა იყვნენ გამოცდილები და/ან მომზადებულები ძებნა-შველის ოპერაციებში მონაწილეობის

მისაღებად, რაზედაც პასუხისმგებელია საკოორდინაციო ცენტრის ხელმძღვანელობა.

4. საავიაციო მოვლენის მოლოდინის რეჟიმის ან მოვლენისას, საკოორდინაციო ცენტრის თანამშრომლებს, შესაძლებელია, საჭიროების შემთხვევაში, დახმარების მიზნით დაემატოს დამხმარე პერსონალი იმ მოთხოვნების შესაბამისად, რომელიც წარმოიშვა კონკრეტულ მომენტში.

### მუხლი 17. ARCC-ს აღჭურვილობა და დოკუმენტაცია

საკოორდინაციო ცენტრი უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს შემდეგი დოკუმენტაციითა და აღჭურვილობით:

ა) ჩიკაგოს კონვენციის დანართები: 6, 9, 10, 11, 12, 13, 16; ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირების სახელმძღვანელო, საქართველოს AIP-ი, საგანგებო სიტუაციების საერთაშორისო კოდექსისა და სიგნალების კრებული, საერთაშორისო სააერნაოსნო და საზღვაო ძებნა და შველის სახელმძღვანელო (IAMSAR), შესაბამისი შიდა სახელმწიფოებრივი სამართლებრივი აქტები და სხვა საჭირო დოკუმენტაცია;

ბ) სხვადასხვა მასშტაბის რუკები და სქემები;

გ) კომპიუტერები - შესაბამისი პროგრამული უზრუნველყოფით და მონაცემთა ბაზით, საბეჭდი საშუალებები, კავშირგაბმულობის საშუალებები;

დ) ინსტრუქციები, დებულებები, წიგნები და/ან ჟურნალები სპეციალური ჩანაწერებისათვის;

ე) შესაბამისი საავარიო სიხშირეები და ამ სიხშირეების გამოყენებისათვის საჭირო აღჭურვილობა;

ვ) უწყვეტი და ხარისხიანი კავშირი MRCC-თან COSPAS-SARSAT-ის შეტყობინების მისაღებად;

ზ) უწყვეტი (სატელეფონო, ფაქსით და ელ.ფოსტით)კავშირი საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრთან, სსიპ - საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოსთან, სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის დეპარტამენტთან, თავდაცვის სამინისტროსთან, აეროპორტებთან და აეროდრომებთან, სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან, სამიებო და სამაშველო ოპერაციებში მონაწილე დანაყოფებთან;

თ) სრულფასოვანი ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირების სახელმძღვანელო, რომელიც შეესაბამება საერთაშორისო და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს;

ი) SAR სისტემაში მონაწილე ორგანიზაციების გეგმები, სახელმძღვანელოები, ბრძანებები, რომელიც დაკავშირებულია ძებნა-შველასთან;

კ) მეზობელ ქვეყნებთან გაფორმებული თანამშრომლობის შეთანხმებები;

ლ) თანამშრომლობის შეთანხმებები ამ გეგმის მე-8 მუხლში მითითებულ ყველა ორგანოსთან;

მ) საკოორდინაციო ცენტრის თანამშრომელთა მომზადების, გადამზადებისა და კვალიფიკაციის ამაღლების სასწავლო გეგმები;

ნ) თანამდებობრივი ინსტრუქციები;

ო) საქართველოში რეგისტრირებული ყველა საჰაერო ხომალდის მესაკუთრის მონაცემთა ბაზით;

პ) უცხო ქვეყნების ყველა იმ ავიაკომპანიების წარმომადგენლების მონაცემთა ბაზა, რომლებიც ექსპლუატაციას უწყვენ ს/ხ-ს საქართველოს საჰაერო სივრცეში და/ან ასრულებენ ფრენებს საქართველოს ტერიტორიაზე;

ჟ) ნებისმიერი სასარგებლო ინფორმაცია, რომელიც ეხება:

ჟ.ა) სამიებო-სამაშველო დანაყოფების სამუშაო საათებს;

ჟ.ბ) ადგილებს სადაც ინახება საავარიო-სამაშველო მოწყობილობები რომელიც საჭიროების შემთხვევაში ძებნა-შველის საჭირო ხომალდებიდან მიეწოდებათ დაზარალებულებს;

ჟ.გ) იმ ობიექტების მონაცემები, რომელიც შეიძლება შეცდომით იყოს მიჩნეული, დაკარგული ან ამოუცნობი საჭირო ხომალდის ნამსხვრევებად.

## **მუხლი 18. ARCC-ის ქმედებები პირველადი შეტყობინებების მიღებისას და საგანგებო/საავარიო სიტუაციის გამოცხადებისთანავე**

1. ARCC-მ პირველადი შეტყობინების მიღებისთანავე უნდა მოიძიოს ყველა არსებული ინფორმაცია და მის საფუძველზე მოახდინოს სიტუაციის შეფასება და ოპტიმალური კომპლექსური ზომების გატარება, SAR საშუალებების დროულად მოქმედებაში მოყვანის და განსაცდელში ადამიანების პოვნისა და გადარჩენის მიზნით მაქსიმალურად მოკლე დროში.

2. ნებისმიერი განგაშისას საავიაციო საკოორდინაციო ცენტრის შემადგენლობამ უნდა განახორციელოს შემდეგი ქმედებები:

ა) დაიწყოს დოკუმენტაციის წარმოება;

ბ) მოამზადოს შესაბამისი მონაცემები, რუკები, მასალები და სხვა დოკუმენტები შესაბამისი სქემების შესადგენად;

გ) გადაამოწმოს არსებული SAR რესურსები;

დ) მიიღოს შემდეგი ინფორმაცია:

დ.ა) განგაშის სიგნალის წყარო/მომწოდებელი;

დ.ბ) ინციდენტის ტიპი;

დ.გ) განგაშის სიგნალის მომწოდებელთან დაკავშირების შესაძლებლობა;

დ.დ) მდებარეობა მარშრუტზე, საფრენოსნო გეგმა, ბოლო მოწოდებული მდებარეობა და გამოყენებული რადიო სიხშირე;

დ.ე) ინციდენტის დრო;

დ.ვ) ს/ხ-ის ტიპი;

დ.ზ) ადამიანების რაოდენობა ბორტზე;

დ.თ) ტვირთის ტიპი;

დ.ი) მოთხოვნილი დახმარების უზრუნველყოფა ასეთის შემთხვევაში;

დ.კ) ეკიპაჟის განზრახვა;

დ.ლ) კავშირგაბმულობა;

დ.მ) ამინდის გადამოწმება (წინასწარი, იმ მომენტისთვის, პროგნოზი);

დ.ნ) სამაშველო აღჭურვილობის და სხვა აუცილებელი პირველადი დახმარების მოთხოვნა;

დ.ო) ყველა მიღებული ინფორმაციის გადამოწმება და საჭირო ინფორმაციის მოპოვება;

დ.პ) საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის ამოქმედებასთან დაკავშირებით მათთვის, საავიაციო შემთხვევასთან/ინციდენტთან დაკავშირებული ყველა ხელთარსებული ინფორმაციის გადაცემა და ძებნა-შველის ოპერაციებში დახმარების აღმოჩენა.

### მუხლი 19. ავარიული მდგომარეობის სტადიები

ავარიულ შეტყობინებებს, საკოორდინაციო ცენტრში შემოსვლისთანავე, მიეკუთვნება ავარიული მდგომარეობის სტადია, რომელიც არის სამი ტიპის და რის საფუძველზეც ხორციელდება შემდგომი ქმედებები:

ა) **გაურკვევლობის სტადია (INCERFA)**, შემთხვევა, როცა ცნობილია სიტუაცია, რომელიც მოითხოვს მის განვითარებაზე დაკვირვებას და დამატებითი ინფორმაციის შეგროვებას, მაგრამ არ ითხოვს რესურსების აქტივირებას და ძებნა-შველის ოპერაციების განხორციელებას. ს/ხ-ის ან მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით ეჭვის გაჩენისას ან თუ ს/ხ არ მოფრინდა გაანგარიშებულ დროს, აუცილებელია სიტუაციის შესწავლა და ინფორმაციის შეკრება. მიმდინარე სტადია მითითებული უნდა იყოს ყველა

SAR შეტყობინებებში დაინტერესებული მხარეებისათვის, რათა მოხდეს მზადყოფნა შემდგომი ღონისძიებებისათვის. საჰაერო ხომალდებთან დაკავშირებით გაურკვევლობის სტადია ცხადდება, როდესაც ადგილი აქვს ჩამოთვლილთაგან ერთ-ერთ შემთხვევას:

ა.ა) ს/ხ-დან არ არის მიღებული არანაირი ცნობა 30 წუთის განმავლობაში იმ მომენტიდან, როდესაც შეტყობინება უნდა შემოსულიყო, ან პირველი უშედეგო კავშირიდან, იქიდან გამომდინარე, თუ რა მოხდა მანამდე;

ა.ბ) კავშირის დამყარების შემდგომი მცდელობისას ან სხვა შესაბამისი წყაროებიდან ვერ მოხერხდა ვერანაირი ინფორმაციის მიღება ს/ხ-ის შესახებ;

ა.გ) ს/ხ არ მოფრინდა მის მიერ ბოლო კავშირისას გაცხადებული დროის ან მისი გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის განმავლობაში, იქიდან გამომდინარე, თუ რა მოვლენა განვითარდა მოგვიანებით;

გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც ეჭვგარეშეა ს/ხ-ის და მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოება, ან არის ეჭვი, რომ ს/ხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი.

**ბ) განგაშის სტადია (ALERFA) ცხადდება, როდესაც ადგილი აქვს ჩამოთვლილთაგან ერთ-ერთ შემთხვევას:**

ბ.ა) განრიგით გათვალისწინებულ დროს საჰაერო ხომალდის მოფრენის შეუსრულებლობისას, როდესაც კავშირგაბმულობისა და სხვა შესაძლო სახის საშუალებებით ვერ მოხერხდა საჰაერო ხომალდთან დაკავშირება და მისი ადგილმდებარეობის გარკვევა;

ბ.ბ) ს/ხ-მა, რომელმაც მიიღო დაფრენის ნებართვა, არ განახორციელა დაფრენა გაანგარიშებული დროიდან 5-წთ-ს განმავლობაში და აღნიშნულ საჰაერო ხომალდთან კავშირი კვლავ არ დამყარებულა;

ბ.გ) მიღებულია ინფორმაცია ს/ხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის გაუარესების შესახებ, იმდენად რომ შესაძლო იყოს ავარიული დაფრენა;

გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც აარსებობს მონაცემები ს/ხ-ის და მასზე მყოფი პირების საფრთხის აღმოფხვრის შესახებ; ან როდესაც ცნობილია ან არის ეჭვი, რომ ს/ხ გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი.

გ) განსაცდელის ჟამი (DETRESFA), ცხადდება, როდესაც დადასტურებულია, რომ ს/ხ-ს ან მის ბორტზე მყოფ პირებს ემუქრება საშიშროება და საჭიროებენ დაუყოვნებლივ დახმარებას. ს/ხ-თან დაკავშირებით განსაცდელის ჟამი ცხადდება, როდესაც:

გ.ა) განგაშის სტადიის დადგომის შემდეგ, ს/ხ-თან კავშირის დამყარების შემდგომი მცდელობისას ან სხვა შესაბამისი წყაროებიდან ვერ მოხერხდა ვერანაირი ინფორმაციის მიღება, რაც იმის მანიშნებელია, რომ აღნიშნული ს/ხ იმყოფება განსაცდელში; ან როდესაც:

გ.ბ) განგაშის ჟამის დადგომის შემდეგ, ს/ხ-თან კავშირის დამყარების დამატებითი წარუმატებელი მცდელობა ან ინფორმაციის მოძიების უფრო ფართომასშტაბიანი უშედეგო მცდელობები მიუთითებს ს/ხ-ის გასაჭირში ყოფნის ალბათობას;

გ.გ) მიჩნეულია, რომ ბორტზე საწვავის მარაგი დახარჯულია ან არასაკმარისია უსაფრთხო ადგილამდე მისაღწევად;

გ.დ) მიღებულია ინფორმაცია ს/ხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის ისეთი გაუარესების შესახებ, რომ შესაძლოა იძულებითი დაფრენა; ან როდესაც:

გ.ე) მიღებულია ინფორმაცია ან არის მტკიცებულება იმისა, რომ ს/ხ-მა შეასრულა ან აპირებს იძულებითი დაფრენის შესრულებას, გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც არის დასაბუთებული ინფორმაცია იმისა, რომ ს/ხ-ს და მასზე მყოფ პირებს არ ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და არ საჭიროებენ დაუყოვნებლივ დახმარებას.

## მუხლი 20. საწყისი ქმედებები გაურკვევლობის სტადიის დროს

1. გაურკვევლობის სტადიის გამოცხადებისას საკოორდინაციო ცენტრმა:

ა) საჭიროების შემთხვევაში, უნდა გადაამოწმოს ინფორმაცია, თუ ეს არ გამოიწვევს მნიშვნელოვან შეყოვნებას;

ბ) მოიძიოს ინფორმაცია, რომლის საფუძველზეც შესაძლებელი იქნება მარშრუტის აღდგენა, გამოფრენის და დაფრენის დროის გაანგარიშება, იმ შემთხვევაში, თუ ფრენის გეგმა არ იყო წარმოდგენილი და არ არსებობს ინფორმაცია ს/ხ-ის მეთაურის განზრახვაზე;

გ) იქონიოს კავშირი შესაბამის სააერონოსო მომსახურების სამსახურებთან იმ მიზნით, რომ მოხდეს უახლესი ინფორმაციის მოპოვება, რუკაზე ს/ხ-ის ადგილმდებარეობის და მისი მარშრუტის დანიშვნა, შესაბამისი გადაწყვეტილებების მიღება. ასევე, მოქმედებების დუბლირების თავიდან აცილება;

დ) დანიშნოს რუკაზე შესაბამისი ს/ხ-ის ფაქტიური მარშრუტი საბოლოო დაშვების ცნობილ წერტილამდე და მისი სამომავლო გაანგარიშებული მარშრუტი ყველა არსებული ინფორმაციის საფუძველზე;

ე) განახორციელოს ძებნა კავშირგაბმულობის საშუალებებით.

2. იმ შემთხვევაში, როცა ყველანაირი მოპოვებული ინფორმაციით დადგინდება, რომ ს/ხ არ განიცდის გასაჭირს, საკოორდინაციო ცენტრი აცხადებს ინციდენტის შეწყვეტას და დაუყოვნებლივ ატყობინებს შესაბამის ორგანოებს, რომლებისთვისაც გაგზავნილი იყო სათანადო შეტყობინება. წინააღმდეგ შემთხვევაში, გაურკვევლობის სტადია გადაიზრდება განგაშის სტადიაში.



## მუხლი 21. საწყისი ქმედებები განგაშის სტადიის დროს

1. განგაშის სტადია ცხადდება ARCC-ის მიერ.

2. განგაშის სტადიის გამოცხადებისთანავე, დაუყოვნებლივ ხდება შესაბამისი ორგანოების, დანაყოფების და სამსახურების შეტყობინება (იხ. დანართი №2), რის შედეგადაც ხდება SAR-ის ყველა სამუალებების მზადყოფნაში მოყვანა.

3. განგაშის სტადიისას ARCC:

ა) უნდა შეასრულოს აუცილებელი მოქმედებები და განაგრძოს ყველა დაუსრულებელი ქმედება, რომელიც ჰქონდა დაწყებული გაურკვევლობის სტადიისას. კერძოდ, დარწმუნდეს იმაში, რომ დანიშნულები არიან SMC და ყველა დაინტერესებული მხარე არის ინფორმირებული ამის შესახებ;

ბ) დააფიქსიროს ყველა შემოსული ინფორმაცია და შეტყობინება ყველა განვითარებულ მოვლენაზე;

გ) გადაამოწმოს მიღებული ინფორმაცია;

დ) მიიღოს ინფორმაცია, რომელიც ეხება აღნიშნულ საჰაერო ხომალდს, განახორციელოს მჭიდრო კავშირი შესაბამის ANS ორგანოებთან, სანაპირო რადიოსადგურებთან, იმისათვის რომ ოპერატიულად იყოს მიღებული ინფორმაცია სხვა საჰაერო და საზღვაო ხომალდებიდან, თვითმხილველებისგან, დაუყოვნებლივ სიტუაციის შესაბამისი შეფასებისათვის და აგრეთვე მოქმედებების დუბლირების თავიდან აცილებისათვის;

ე) დაიტანოს დეტალური მონაცემები შესაბამის რუკაზე და/ან სქემაზე, რათა მოხდეს ს/ხ-ს სავარაუდო ადგილმდებარეობის განსაზღვრა. აგრეთვე, იმ საჰაერო და/ან საზღვაო ხომალდების ადგილმდებარეობის განსაზღვრა რომელზეც ცნობილია, რომ იმყოფება გასაჭირში მყოფი ს/ხ-ის სიახლოვეს;

ვ) საჭიროების შემთხვევაში, დაიწყოს ძებნითი სამუშაოების დაგეგმვა და ამაზე შეატყობინოს შესაბამის ANS-ს და CRS-ს;

ზ) თუ ეს შესაძლებელია, მიაწოდოს ყველა ხელთარსებული ინფორმაცია ს/ხ-ის მესაკუთრეს;

თ) საავიაციო შემთხვევებისას, გამოთვალოს საწვავის გახარჯვის დრო და უარყოფითი პირობებისას ყურადღება მიაქციოს ს/ხ-ის საფრენ-ტექნიკურ მახასიათებლებს.

4. იმ შემთხვევაში, თუ მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე დადგინდა, რომ ს/ხ არ განიცდის გასაჭირს, ARCC აცხადებს ინციდენტის შეწყვეტას და დაუყოვნებლივ ატყობინებს ყველა მონაწილე მხარეს.

5. თუ ყველა ძალისხმევის დასრულების მომენტამდე ს/ხ არ იქნა აღმოჩენილი ან გამოთვლილი საწვავის მარაგის სავარაუდო დრო ამოიწურა, შეიძლება ჩაითვალოს რომ საჰაერო ხომალდს და მასში მყოფ პირებს ემუქრებათ სერიოზული საფრთხე. ამის შემდგომ განგაშის სტადია უნდა გადავიდეს განსაცდელის ჟამის სტადიაში.

6. გადაწყვეტილება განსაცდელის ჟამის სტადიის დადგომაზე მიღებულ უნდა იქნეს გონივრულ დროში, ზედმეტი დაგვიანების გარეშე და იმ გამოცდილების გათვალისწინებით, რომელიც დაგროვილია ანალოგიური შემთხვევებისას წარსულში.

## მუხლი 22. საწყისი ქმედებები განსაცდელის ჟამს

1. განსაცდელის ჟამს აცხადებს ARCC. SAR სისტემას შეუძლია სწრაფად მიიღოს რეაგირების ზომები SAR საშუალებების გაგზავნით და ძებნისა და შველის ოპერაციების განხორციელების დაწყებით.

2. განსაცდელის ჟამის გამოცხადებისთანავე, ARCC უნდა უზრუნველყოს შემდეგი ღონისძიებების განხორციელება:

ა) შეუდგეს ყველა აუცილებელი მოქმედების შესრულებას და განგაშის ჟამს დაწყებული დაუსრულებელი ქმედებების გაგრძელებას. დარწმუნდეს იმაში, რომ დანიშნულია ყველა SMC და ყველა დაინტერესებული მხარე არის ინფორმირებული;

ბ) შეისწავლოს მოქმედებების დეტალური გეგმა, რომელიც შემუშავებულია SAR ოპერაციების ჩასატარებლად შესაბამის რაიონში;

გ) განსაზღვროს SAR საშუალებების მზადყოფნა SAR ოპერაციების განსახორციელებლად და შეეცადოს მიიღოს დამატებითი საშუალებები, თუ მოსალოდნელია, რომ ასეთი მოთხოვნა შესაძლებელია გაჩნდეს;

დ) დაადგინოს განსაცდელში მყოფი ს/ხ-ის გაანგარიშებული ადგილმდებარეობა, შეაფასოს ამ ადგილმდებარეობის გაურკვევლობის ხარისხი და განსაზღვროს რაიონის ფართობი, რომლის ფარგლებშიც აუცილებელია განხორციელდეს ძებნა;

ე) SAR ოპერაციების განხორციელებისათვის გარემოებების მიხედვით, შეიმუშაოს ძებნისა და შველის ოპერაციის კოორდინაციის გეგმები, რომლებიც შეთანხმდება და დაეგზავნება შესაბამის მხარეებს;

ვ) შეუდგეს დაგეგმილ ქმედებებს და გეგმის შესაბამისი დეტალები შეატყობინოს:

ვ.ა) ANS ორგანოს ან CRS განსაცდელის ჟამში მყოფი ს/ხ-სათვის და SAR რესურსებისათვის შესატყობინებლად;

ვ.ბ) ყველა RCC-ს და RSC-ს, რომლებიც განლაგებულნი არიან იმ მარშრუტის გასწვრივ რომელზეც ანხორციელებდა ფრენას განსაცდელის ჟამში მყოფი ს/ხ და აგრეთვე, იმათ რომელთა SRR მოქმედების მაქსიმალური რადიუსი მოიცავს ს/ხ-ს ბოლო ცნობილ ადგილმდებარეობას;

ზ) ოპერაციების განვითარების პროცესში შეიტანოს შესაბამისი ცვლილებები გეგმაში;

თ) შეატყობინოს ს/ხ-ის რეგისტრაციის ქვეყანას, ს/ხ-ის მესაკუთრეს;

ი) შეატყობინოს შესაბამის ორგანოებს, რომლებიც ახორციელებენ საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევას;

კ) ადრეულ სტადიაში დაუკავშირდეს იმ საჰაერო, საზღვაო და სხვა კომპანიებს, რომლებიც უშუალოდ არ არიან ჩართული SAR ოპერაციებში, მაგრამ აქვთ შესაძლებლობა განახორციელონ დახმარება, თხოვნით:

კ.ა) განახორციელონ იმ სიხშირული არხების მოსმენა, რომლითაც ხორციელდება საავიაციო შეტყობინებების გადაცემა და გადაამოწმონ მიღებულია თუ არა განსაცდელში მყოფი ხომალდის ELT-დან ავარიული შეტყობინება;

კ.ბ) განსაცდელის ჟამში მყოფ საჰაერო ხომალდს გაუწიოს მაქსიმალური დახმარება;

კ.გ) შეატყობინონ ARCC-ს ყველა განვითარებული მოვლენის შესახებ;

3. მარცხგანცდილი ს/ხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენისა და განსაცდელში მყოფი მგზავრების გადარჩენის დადასტურებისას, ARCC წყვეტს SAR ოპერაციას, აცხადებს SAR ოპერაციების დამთავრებაზე, დაუყოვნებლივ ატყობინებს ექსპლუატანტს, წყაროს, რომლისგანაც შემოვიდა ინფორმაცია და ყველა იმ ორგანოს, რომელთანაც იყო გაგზავნილი შეტყობინება.

## თავი IV. SAR სისტემის დამატებითი მოთხოვნები

### მუხლი 23. კავშირგაბმულობა

1. ხარისხიანი კავშირგაბმულობა არის ძეგნისა და შველის ოპერაციების კოორდინირებისა და განხორციელებისათვის ერთ-ერთი უმთავრესი და აუცილებელი პირობა.

2. საკოორდინაციო ცენტრი, ისევე როგორც დამხმარე საკოორდინაციო ცენტრი და ძებნა-შველის ოპერაციებში მონაწილე დანაყოფების კოორდინატორები, ძებნა-შველის ოპერაციების განხორციელებისას, მუშაობენ ერთ საავარიო სიხშირეზე და უზრუნველყოფილნი არიან შესაბამისი კავშირგაბმულობის საშუალებებით.

3. ოპერაციების ჩატარებისას, მითითებული უნდა იყოს სიხშირეები, რომლებიც გამოყენებული იქნება შემდეგი მიზნებისთვის: ოპერაციების მართვა, ოპერაციების ჩატარების ადგილზე კავშირი, მიმდინარე კონტროლი, მომყვანის სიგნალების გადაცემა და საზოგადოებასთან ურთიერთობა.

4. სიხშირეები უნდა იყოს გამოყოფილი, დამტკიცებული და გამოქვეყნებული.

5. ოპერაციების ჩატარების ადგილზე კავშირისათვის აუცილებელია გამოიყოს ძირითადი და სათადარიგო სიხშირეები.

## **მუხლი 24. ძებნა-შველის ოპერაციების ჩატარებისას გამოყენებული სიხშირეები**

1. საერთაშორისო სიხშირე, რომელიც გამოიყენება COSPAS SARSAT სისტემაში ELT-დან და EPIRB-დან ავარიული შეტყობინებების მისაღებად არის 406 მჰც;

2. ძებნა-შველის ოპერაციების რაიონში ავარიული შეტყობინებებისთვის, მიმყვანი სიგნალების გადასაცემად და ძებნა-შველის ოპერაციების ადგილზე კავშირის წარმოებისათვის გამოიყენება 121.5 მჰც, 123,1 მჰც, 156.8 მჰც, 156.3 მჰც;

3. დაზარალებულებთან რადიოკავშირის წარმოებისათვის ერთჯერადი რადიოგადამცემების სიხშირეს წარმოადგენს 123,1 მჰც.

4. ყველა კონკრეტულ შემთხვევაში, საჭიროებისამებრ, შესაძლებელია გამოიყოს დამატებითი რადიოსიხშირე.

### **მუხლი 25. ძებნა-შველის ოპერაციებში მონაწილე პერსონალი**

1. ARCC-ს, სისტემაში მონაწილე სხვა საკოორდინაციო ცენტრის და SAR სისტემის შემადგენლობაში მყოფი ყველა დანაყოფის ხელმძღვანელი პასუხისმგებელია მათ დაქვემდებარებაში მყოფი დანაყოფების კვალიფიცირებული და გამოცდილი პერსონალით დაკომპლექტებაზე.

2. ARCC-ს პერსონალი უნდა ფლობდეს ინგლისურ ენას სამუშაო დონეზე და გააჩნდეს რადიოსატელეფონო კავშირის წარმართვის გამოცდილება.

### **მუხლი 26. სწავლებები და წვრთნები**

1. SAR დანაყოფების ხელმძღვანელები პასუხისმგებლები არიან შექმნან სასწავლო პროგრამები და ჩაატარონ შესაბამისი სწავლებები სპეციალური მეთოდითა და პროცედურებით.

2. საკოორდინაციო ცენტრის, ასევე SAR დანაყოფების პერსონალის სწავლებები უნდა მოიცავდეს შემდეგ ძირითად საკითხებს: საერთაშორისო მოთხოვნები; საერთაშორისო ვალდებულებები და კონვენციები; საქართველოს კანონმდებლობა ძებნა-შველის საკითხებში; აეროპორტების საავარიო-სამაშველო სახელმძღვანელოები; SAR მეთოდები, აღჭურვილობა და პროცედურები; მოქმედებების კოორდინაცია; დახმარების გაწევა SAR ოპერაციებისას; დანაყოფებს შორის ურთიერთანამშრომლობა და კოორდინაცია; ინფორმაციისა და შეტყობინებების მიღების თანმიმდევრობა, მათი შეფასება; SAR საშუალებების ავარიული შეტყობინება და SAR ოპერაციების დაწყება; ძებნის რაიონის განსაზღვრა; საჰაერო ხომალდებით

ძებნის სქემები და მეთოდები; საძებნი ინფორმაციის რუკაზე მონიშვნა; კავშირგაბმულობის პროცედურები; ძებნისა და გადარჩენის პროცედურები; წყალზე ავარიული დაშვებისას დახმარების გაწევის პროცედურები; ყოველდღიური ადმინისტრაციული ფუნქციები; SAR-ის მნიშვნელობა, მისი შემადგენლობა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოებთან ურთიერთობა; მეზობელი ქვეყნების SAR ორგანოებთან დადებული შეთანხმებების ცოდნა; არსებული SAR საშუალებების შესაძლებლობები და ნაკლოვანებები; კონკრეტული SAR ოპერაციების ანალიზი; SAR რესურსების შესაძლებლობები; საზღვაო დინებები; SRU-ს შერჩევა; შემთხვევების დოკუმენტალური გაფორმება; SAR ოპერაციების დასრულება; სამედიცინო კონსულტაციები; საერთაშორისო ასპექტები; გამოკითხვის მეთოდიკა; რუკაზე კოორდინატების დატანა; კოორდინატორის მოვალეობები ოპერაციების ჩატარების ადგილზე; SAR სისტემის ორგანიზება; ძებნის დაგეგმვა; მონაცემთა მიღება და შეფასება; მასმედიასთან და საზოგადოებრივ ორგანიზაციებთან მუშაობა, კოსპას-სარსატის შეტყობინებების სისტემა; საერთაშორისო საავიაციო და საზღვაო ძებნა შველის სახელმძღვანელო; სტრესთან ბრძოლა; SAR ტექნოლოგიები; AFTN; AFN; MEDICO; დაღლილობის ფაქტორი; SAR კავშირგაბმულობა; ავარიული სიხშირეები; SAR კომპონენტები, ეტაპები და სტადიები და ყველა ის საკითხი, რომელიც მითითებულია IAMSAR-ის სახელმძღვანელოს 1-ლი თავის 1.8 პუნქტში.

3. სასწავლო პროგრამის მნიშვნელოვანი ნაწილია „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2013 წლის 4 სექტემბრის №1-1/242 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის“ მე-11 მუხლი და „საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის პოლიტიკა და პროცედურების სახელმძღვანელოს

დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2013 წლის 3 ოქტომბრის №1-1/282 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის პოლიტიკა და პროცედურების სახელმძღვანელოს“ მე-7 თავი.

4. საავიაციო საკოორდინაციო, დამხმარე საკოორდინაციო ცენტრმა და სხვა SAR დანაყოფებმა სასწავლო პროგრამაში უნდა შეიტანონ ლოკალური და მასშტაბური სწავლებები, რომელთა ჩატარებაც აუცილებელია SAR სისტემაში არსებული ორგანიზაციების ურთიერთანამშრომლობის დასახვეწად, გასაუმჯობესად, სისტემაში არსებული ნაკლოვანებების გამოსასწორებლად და მათი სამომავლოდ აღმოსაფხვრელად.

5. წვრთნები ხელს უწყობს ოპერატიული გეგმების შემოწმებასა და დახვეწას, ურთიერთკოორდინაციისა და კავშირგაბმულობის სრულყოფას, გამოცდილების დაგროვებას. რეალობასთან მიახლოებულ პირობებში გამართული წვრთნებისას ვლინდება ძებნა-შველის სამსახურების ეფექტურობა და კომპეტენტურობა, ვლინდება ნაკლოვანებები, რომლებმაც შესაძლოა თავი იჩინონ ძებნა-შველის გეგმებში და ხელს უწყობს აღნიშნული გეგმების გაუმჯობესებას.

6. წვრთნების სახეობებია:

ა) წვრთნები კავშირგაბმულობის გამოყენებით - ითხოვს დაგეგმარების მცირე მოცულობას. წვრთნებისდროს მონაწილე მხარეების მიერ გამოიყენება კავშირგაბმულობის ყველა ხელმისაწვდომი საშუალებები რათა, უზრუნველყოფილ იქნეს საიმედო კავშირი რეალური ავარიული სიტუაციისას;

ბ) კოორდინირებული წვრთნები - ითვალისწინებს კრიზისული სიტუაციის დროს რეაგირების იმიტაციას შესაბამისად გაწერილი სცენარების საფუძველზე;

გ) მსხვილი მასშტაბური ან საველე წვრთნები - ამ წვრთნების დროს ხდება ყველა მონაწილე ძებნა-შველის სამსახურის, დანაყოფის და საშუალების



რეალურ დროში რეაგირება, წინასწარ გაწერილი სცენარით. აღნიშნული წვრთნები აფართოვებს სისტემის შემოწმების მამტაბებს და გამოავლენს ოპერაციებისას რეალურ ხელშემშლელ ფაქტორებს.

7. წვრთნები კავშირგაბმულობის გამოყენებით უნდა იმართებოდეს წელიწადში მინიმუმ ორჯერ, კოორდინირებული წვრთნები უნდა იმართებოდეს სულ მცირე ერთხელ, ხოლო მსხვილმამტაბიანი წვრთნები მინიმუმ ორ წელიწადში ერთხელ. ზემოთ ჩამოთვლილი წვრთნები წინასწარ უნდა იქნეს შეთანხმებული მონაწილე მხარეებს შორის და ამ მხარეებს შორის წინასწარ უნდა იქნეს გაწერილი შესაბამისი სცენარები.

8. წვრთნები, რომლებშიც მიიღებენ მონაწილეობას მეზობელი ქვეყნების ძებნა-შველის ორგანიზაციები და დანაყოფები, უნდა იმართებოდეს რეგულარულად, სამ წელიწადში ერთხელ მაინც.

9. ყოველი წვრთნის შემდეგ აუცილებელია მოხდეს მისი შეფასება და მასზე ანგარიშის/დასკვნის მომზადება.

## **მუხლი 27. მცდარი შეტყობინება**

საკოორდინაციო ცენტრი ვალდებულია მიიღოს ნებისმიერი შეტყობინება და მოახდინოს მასზე რეაგირება, სანამ არ დადასტურდება მცდარია იგი თუ არა. მცდარი შეტყობინების შემთხვევაში ცენტრი წყვეტს დაწყებულ მოქმედებებს და შესაბამის შეტყობინებას უგზავნის პროცესში ჩართულ მხარეებს.

## **მუხლი 28. SAR ოპერაციების დასრულება**

1. SAR ოპერაციები შედის დამასრულებელ სტადიაში მაშინ, როდესაც:
  - ა) მიღებულია ინფორმაცია იმის თაობაზე, რომ ს/ხ და მასზე მყოფი პირები აღარ არიან განსაცდელში;

ბ) ს/ხ და მასზე მყოფი პირები, რომელთა ძეგნასაც ახორციელებენ SAR დანაყოფები, აღმოჩენილია, ხოლო გადარჩენილები ევაკუირებულნი არიან;

გ) განსაცდელის ჟამის სტადიისას, საქართველოს მთავრობა (შესაბამისი ანალიზის და დასკვნების საფუძველზე) დაადგენს, რომ შემდეგი საძებნი სამუშაოების განხორციელება არ მოიტანს წარმატებას.

2. SAR ოპერაციების უმრავლესობა, როგორც წესი, სრულდება იმ შემთხვევაში, როდესაც ს/ხ აღარ იმყოფება განსაცდელში ან განსაცდელში მყოფი ყველა პირი გადარჩენილია. ასეთი საქმეების დახურვის ძირითადი ეტაპებია:

ა) პროცესში ჩართული ყველა უფლებამოსილი ორგანოს, ცენტრის, სამსახურების, საშუალებების, ორგანიზაციების დაუყოვნებელი შეტყობინება;

ბ) საქმის გარემოებების სარეგისტრაციო ჩანაწერების დასრულება.

## **მუხლი 29. აქტიური ძეგნის და საძებნი ოპერაციების შეჩერება/შეწყვეტა**

1. ძეგნა-შველის ოპერაციების მსველობისას, სიტუაციის არსებითად შეფასების შემდეგ, თუ საჭაერო ხომალდისა და მასზე მყოფი ადამიანების ძეგნა უშედეგო აღმოჩნდა, ძეგნის შეწყვეტის თაობაზე გადაწყვეტილებას იღებს საქართველოს მთავრობა. საქართველოს მთავრობა უფლებამოსილია მიიღოს აქტიური ძეგნის ოპერაციების შეჩერების გადაწყვეტილება, დამატებითი ინფორმაციის მიღებამდე.

2. ოპერაციების შეწყვეტის თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებამდე, უნდა მოხდეს აღნიშნული კონკრეტული შემთხვევის დაწვრილებითი ანალიზი და განხილვა. უნდა მოხდეს შეფასება იმისა, შესაძლებელი იყო თუ არა კონკრეტულ შექმნილ ვითარებაში დარჩენილიყვნენ ცოცხალი ადამიანები დადგენილ ძეგნის რაიონში. აუცილებელია, მკაფიოდ იყოს ჩამოყალიბებული ძეგნის ოპერაციების შეჩერების მიზეზები, მოხდეს

ხელმეორედ შეფასება ძირითადი ნიშნებისა და ფაქტებისა, გარემო პირობების, განსაცდელში მყოფი სავარაუდოდ გადარჩენილი პირების წლოვანების, გამოცდილებისა და ფიზიკური მდგომარეობის თაობაზე. მოხდეს ყველა დაშვების, გათვლების და ინფორმაციის ანალიზი, რომელიც გამოყენებულ იქნა ძებნის დაგეგმვისას.

3. საჭაერო ხომალდი, რომლის ძებნა ოფიციალურად შეწყდა, მიიჩნევა უკვალოდ დაკარგულად.

4. ძებნის ოპერაციების შეწყვეტის შემთხვევაში, სხვა დაინტერესებულ ორგანიზაციებს ან პირებს, საჭაერო ხომალდის მფლობელს ან ექსპლუატანტს შეუძლიათ გააგრძელონ ძებნის სამუშაოები ARCC-ს კოორდინირების ქვეშ.

### **მუხლი 30. შეჩერებული საძებნი ოპერაციების განახლება**

1. ახალი ინფორმაციის, ფაქტების ან მტკიცებულებების მიღებისას, მიზანშეწონილია განხილულ იქნეს შეჩერებული საძებნი ოპერაციების განახლების საკითხი, რაზეც გადაწყვეტილებას იღებს საქართველოს მთავრობა.

2. უმიზეზოდ ძებნის ოპერაციების განახლებამ შესაძლებელია წარმოშვას რესურსების გაუმართლებელი ხარჯვა, არასასურველი რისკები, სხვა ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების შესაძლებლობის დაკარგვა და საჭაერო ხომალდზე მყოფი მგზავრების ნათესავების გაუმართლებელი იმედების წარმოშობა.

### **მუხლი 31. SAR საქმის ფაილების შექმნა და არქივირება**

1. ყველა ინფორმაცია, რომელიც განეკუთვნება კონკრეტულ SAR შემთხვევას, ინახება საქმეში და ხდება მისი მარკირება.

2. აღნიშნული საქმის შენახვის ვადა განისაზღვრება SAR ოპერაციების მნიშვნელობიდან გამომდინარე.

### **მუხლი 32. აეროპორტსა დააეროდრომზე განსაკუთრებული სიტუაციების შექმნის შემთხვევაში მოქმედების გეგმა**

1. ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-12 დანართით „ძებნა და შველა“ და მე-14 დანართის 1-ელი და მე-2 ტომებით „აეროდრომები“ და „ვერტოდრომები“ განსაზღვრულია გეგმის არსებობა აეროდრომზე განსაკუთრებული სიტუაციების შექმნის შემთხვევაში. ზემოაღნიშნული გეგმის შემუშავება სავალდებულოა საქართველოში სერტიფიცირებული ნებისმიერი აეროდრომისთვის ავარიული შემთხვევის შედეგად გამოწვეული მატერიალური ზარალისა და დაზარალებულთა რაოდენობის მინიმუმანდე დაყვანის მიზნით.

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებულ გეგმებში ძირითადი ყურადღება ეთმობა ავარიულ სამსახურებსა და რესურსებს, რომლებიც გააჩნია აეროდრომის ექსპლუატანტს, ადგილობრივ ხელისუფლებას და ორგანიზაციებს, რომლებთანაც აეროდრომის ექსპლუატანტს დადებული აქვს შესაბამისი შეთანხმება და რომლებიც უზრუნველყოფენ ავარიული სამსახურების წარმატებულ საქმიანობას. გეგმაში დეტალურად უნდა გაიწეროს აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ გაუთვალისწინებელ ვითარებაში განსახორციელებელი ქმედებები და საშუალებები.

3. საქართველოში არსებული სერტიფიცირებული სამოქალაქო აეროდრომის ექსპლუატანტებმა ან შესაბამისად პასუხისმგებელმა პირებმა, SAR მომსახურების სამსახურებთან ერთობლივად უნდა შეიმუშაონ წყალზე/ზღვაზე სამაშველო ოპერაციების ჩატარების გეგმები, თუ აღნიშნული

აეროდრომი იმყოფება ზღვასთან, წყლის ხელოვნურ ან ბუნებრივ რეზერვუარებთან სიახლოვეს ან აღნიშნულ აეროდრომზე აფრენა-დაფრენა უმრავლეს შემთხვევაში სრულდება წყალსაცავის თავზე. მოქმედებების ოპერატიულობის ამაღლების მიზნით, უნდა ხდებოდეს აღნიშნული გეგმის შემოწმება რეგულარული სწავლებების გზით.

4. საქართველოში არსებული სერიფიცირებული სამოქალაქო აეროდრომების ექსპლუატანტებმა აეროდრომის ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე უნდა უზრუნველყონ სამთო-სამაშველო ოპერაციების განხორციელების უზრუნველყოფა და შესაბამისი საავარიო/სამაშველო გეგმების შემუშავება SAR მომსახურების სამსახურებთან ერთობლივად. მოქმედებების ოპერატიულობის ამაღლების მიზნით, უნდა შემოწმდეს აღნიშნული გეგმა რეგულარული სწავლებების გზით.

### **მუხლი 33. მასობრივი ინფორმაციის საშუალებებთან ურთიერთობა**

მასობრივი ინფორმაციის საშუალებებთან ურთიერთობის რეგულირება წარმოადგენს SAR ოპერაციების განხორციელების მნიშვნელოვან ელემენტს და ამ სისტემის განუყოფელ ნაწილს. SAR სამსახურებს ეკისრებათ პასუხისმგებლობა მასმედიისათვის მიწოდებული ინფორმაციის სიზუსტესა და ჭეშმარიტებაში.

### **მუხლი 34. ანგარიშები**

1. ძებნა-შველის ყველა საკოორდინაციო ცენტრი ვალდებულია აწარმოოს ძებნა-შველის ოპერაციების ჩატარების შედეგების ჩანაწერები და მისცეს მას ეფექტურობის შეფასება.

2. ძეზნა-შველის ყველა საკოორდინაციო ცენტრი ვალდებულია შეადგინოს ანგარიში ჩატარებულ ძეზნა-შველის ოპერაციებზე გამოყენებული მეთოდების შეფასებით, ძეზნა-შველის მოწყობილობების (დანადგარების) გამოყენების ადეკვატურობით და იმ შენიშვნებით, თუ რა არის გასაუმჯობესებელი გამოყენებულ მეთოდებში და მოწყობილობებში (დანადგარებში).

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული ანგარიშები, რომელიც შესაძლოა სასარგებლო იყოს სხვა ქვეყნებისათვის, უნდა გაიგზავნოს ICAO-ში მათ შემდგომი გავრცელების მიზნით.

### **მუხლი 35. ძეზნა-შველის სამუშაოების ფინანსური უზრუნველყოფა**

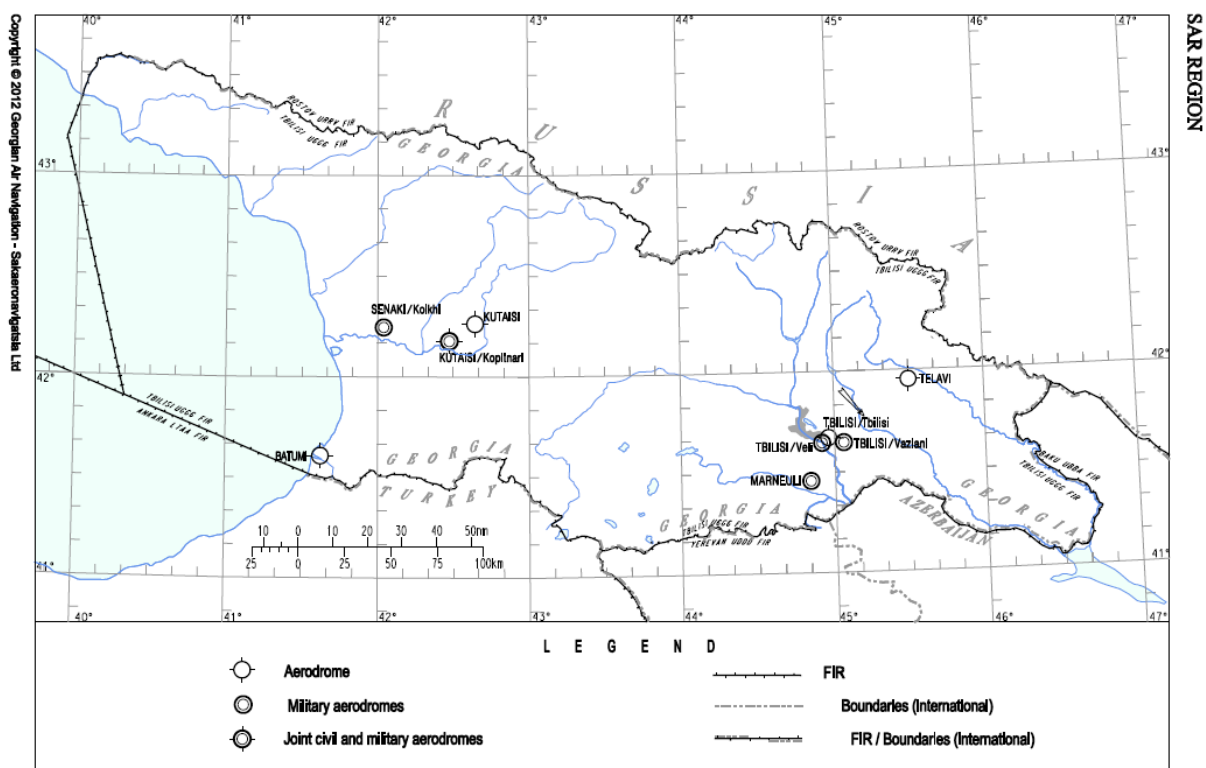
1. საქართველოს საჰაერო კოდექსის 103-ე მუხლის თანახმად, საძეზნა-სამაშველო სამუშაოები ფინანსდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

2. აეროდრომების ტერიტორიასა და მათ მიმდებარე რაიონებში საავარიო-სამაშველო სამუშაოებს, რომლებიც დაკავშირებულია საავიაციო შემთხვევებსა და ინციდენტებთან, ანაზღაურებს საჰაერო ხომალდის ექსპლოატანტი.

დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის  
2014 წლის 29 დეკემბრის  
№ 734 დადგენილებით  
დანართი №1

საავიაციო ძებნა-შველის რაიონი

საქართველოს საავიაციო ძებნა-შველის რაიონი (TBILISI FIR)



შეტყობინების სქემა

საავიაციო ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის შეტყობინების სქემა

