



**საქართველოს პარლამენტის ბიუროს
გადანყობილობა ნორმატიული აქტის
პროექტის განხილვის პროცედურის
დანყობის შესახებ**

№ 71/8

25 ივნისი, 2013 წელი

საქართველოს კანონის პროექტები: „საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“, „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ (07-2/73, 20.06.2013)

დასახელება

საქართველოს მთავრობა

ინიციატორი

საქ. ეკონომიკისა და მდგრადი
განვითარების სამინისტრო

ავტორი

დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური
პოლიტიკის კომიტეტი

წამყვანი კომიტეტი

20. 06. 2013.

შეშლის თარიღი

წამყვან კომიტეტზე - 03.09 - 17.09
სხვა კომიტეტებზე - 03.09 - 10.09

საკომიტეტო მოსმენის საგარეულო თარიღი

04.09 - 20.09

პლენარულ სხდომაზე
განხილვის საგარეულო თარიღი

კომიტეტები, რომელთა დასკვნა საუბრედგებულოა

საქართველოს პარლამენტის ბიურო ადგენს:

საქართველოს პარლამენტის კომიტეტებსა და საპარლამენტო ფრაქციებში
დაიწყოს ნორმატიული აქტის პროექტის განხილვა

საქართველოს პარლამენტის
თავმჯდომარე

დავით უსუფაშვილი



საქართველოს მთავრობა

საქართველოს პარლამენტს

საქართველოს კონსტიტუციის 67-ე მუხლის შესაბამისად, საკანონმდებლო ინიციატივის წესით წარმოგიდგენთ საქართველოს კანონის პროექტებს: „საქართველოს საჯარო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ და „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ და საქართველოს პარლამენტის რეგლამენტის 163-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად, გთხოვთ მათი დაჩქარებული წესით განხილვას.

აღნიშნულ კანონპროექტებზე საქართველოს პარლამენტის საკომიტეტო და პლენარულ სხდომებზე მომხსენებლად დანიშნულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე, ნათია მიქელაძე.

ნ. ივანიშვილი

პრემიერ-მინისტრი

ბიძინა ივანიშვილი



20967
20/06/2013



ს ა მ ო ნ ა წ ე რ ი

საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 20 ივნისის სხდომის

№19 ოქმიდან

III. საქართველოს კანონის პროექტი „საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ და „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ და საქართველოს მთავრობის განკარგულების პროექტი „ნ.მიქელაძის საქართველოს მთავრობის საკანონმდებლო ინიციატივის წესით წარდგენილ კანონპროექტებზე მომხსენებლად დანიშვნის შესახებ“ (მომხსენებელი საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი გ.კვირიკაშვილი)

1. მოწონებულ იქნეს წარმოდგენილი კანონპროექტები და გადაეცეს საქართველოს პარლამენტს განსახილველად.
2. ეთხოვოს საქართველოს პარლამენტს აღნიშნული კანონპროექტების დაჩქარებული წესით განხილვა.
3. მიღებულ იქნეს წარმოდგენილი განკარგულების პროექტი.

საქართველოს პრემიერ-მინისტრი

საქართველოს მთავრობის
კანცელარიის უფროსი



ბ.ივანიშვილი

მ.ცეცტიშვილი



საქართველოს მთავრობის განკარგულება

№577 2013 წლის 20 ივნისი ქ.თბილისი

ნ. მიქელაძის საქართველოს მთავრობის
საკანონმდებლო ინიციატივის წესით წარდგენილ
კანონპროექტებზე მომხსენებლად დანიშვნის შესახებ

„საპარლამენტო მდივნის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხ-
ლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად, საქართველოს პარლამენტში საქართვე-
ლოს მთავრობის საკანონმდებლო ინიციატივის წესით წარდგენილ
კანონპროექტებზე: „საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების
შეტანის შესახებ“ და „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების
შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქარ-
თველოს პარლამენტის საკომიტეტო და პლენარულ სხდომებზე მომხსე-
ნებლად დაინიშნოს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი
განვითარების მინისტრის მოადგილე, ნათია მიქელაძე.

პრემიერ-მინისტრი

ნ. ივანიშვილი

ბიძინა ივანიშვილი

**საქართველოს კანონი
„საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის
შესახებ“**

მუხლი 1. საქართველოს საჰაერო კოდექსში (პარლამენტის უწყებანი, №27-28/4, 21 ნოემბერი, 1996, გვ. 69) შეტანილ იქნეს შემდეგი ცვლილება:

1. მე-2 მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-2 ნაწილი:

„2. საქართველო, როგორც „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სახელმწიფო, ვალდებულია დიოლდად, შესაბამისი დოკუმენტები დადგენილ ვადებში უზრუნველყოს საქართველოს კანონმდებლობის საფუძველზე კონვენციის, მისი დანართების, მათი შესწორებების მოთხოვნებთან.“.

2. მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის ზედამხედველობას და რეგულირებას კანონით მინიჭებულ უფლებამოსილებათა ფარგლებში ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო).“.

3. 8¹ მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„**მუხლი 8¹.** სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირება

1. ინსპექტირებას ახორციელებს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი (სხვა – SAFA) – ინსპექტორი.

2. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი/SAFA-ს ინსპექტორი დამოუკიდებელია თავის საქმიანობაში და მოქმედებს საქართველოს კანონმდებლობის, საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების საფუძველზე.

3. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი უფლებამოსილია, ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს ავიასაწარმოებსა და მათ მფლობელობაში არსებულ ყველა იმ შესობა ნაგებობაში, რომელთა ფუნქციონირებაც მიმართულია ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე, ასევე სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულ საჰაერო ხომალდებში, სამუშაო ადგილებზე და მოითხოვოს ფრენის უსაფრთხოებასთან, ექსპლუატაციასთან და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საბუთი და ინფორმაცია.

4. SAFA-ს ინსპექტორი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს სხვა ქვეყნების საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდებში, მოითხოვოს საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საბუთი და ინფორმაცია.

5. ინსპექტირების განხორციელებისას, ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი/SAFA-ს ინსპექტორი უფლებამოსილია, შეაჩეროს საჰაერო ხომალდის ფრენა, აგრეთვე, შეუჩეროს ნებისმიერ პირს სერტიფიკატით (მოწმობით) ან სხვა საავიაციო დოკუმენტებით მინიჭებული უფლებების შემდგომი განხორციელება, თუ შემოწმებისას აღმოჩენილი ნაკლოვანება საფრთხის უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას ან სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებას.

6. იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომლებიც წარმოადგენენ ინსპექტირების ობიექტს,

ვალდებული არიან დახმარება აღმოუჩინონ ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის SAFA-ს ინსპექტორს მათ მიერ სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებაში.

7. სააგენტო უზრუნველყოფს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის/SAFA-ს ინსპექტორის ფუნქციურ დამოუკიდებლობას ინსპექტირების პროცესში.

8. ინსპექტირების წესი, აგრეთვე ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის/SAFA-ს ინსპექტორის უფლებამოსილებები განისაზღვრება სააგენტოს ნორმატიული აქტით."

4. კოდექსს დაემატოს შემდეგი შინაარსის 8² მუხლი:

„მუხლი 8². საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამა, უსაფრთხოების მართვის სისტემა

1. საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამა წარმოადგენს წესების და ღონისძიებების ერთობლიობას, რომელთა მიზანია სახელმწიფოში ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის დონის ამაღლება.

2. საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამას ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

3. უსაფრთხოების მართვის სისტემა წარმოადგენს ფრენის უსაფრთხოების მართვისადმი სისტემურ მიდგომას, რომელიც მოიცავს სავალდებულო ორგანიზაციულ სტრუქტურას, ფრენის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელ პირთა იერარქიას, სახელმძღვანელო პრინციპებსა და პროცედურებს.

4. საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგად წესებს ამტკიცებს სააგენტო."

5. კოდექსს დაემატოს შემდეგი შინაარსის 8³ მუხლი:

„8³. საავიაციო მოვლენა და მისი შეტყობინების წესი

1. საავიაციო მოვლენა არის საავიაციო შემთხვევა, სერიოზული ინციდენტი ან ინციდენტი აგრეთვე, საჭაერო ხომალდის და ან მისი სისტემის გაფუჭდობა, საფრთხილი მომენტული ან გაწვევისას გამოყენებული სისტემების და ტექნიკური საშუალებების მტკუნება ან სხვა სახის უჩვეულო ვითარება, რომელმაც ზემოქმედება მოახდინა ან რომელსაც შეეძლო ზემოქმედება მოეხდინა ფრენის უსაფრთხოებაზე.

2. საავიაციო მოვლენის შეტყობინების წესს ამტკიცებს სააგენტო.

3. სააგენტო ვალდებულია შეაგროვოს ინფორმაცია საავიაციო მოვლენების შესახებ, უზრუნველყოს ინფორმაციის მომწოდებელი პირის პირადი მონაცემების კონფიდენციალობა, ორგანიზება გაუწიოს და განახორციელოს შეტყობინებების ანალიზი და დამუშავება, შექმნას და შეინარჩუნოს შეტყობინებების მონაცემთა ბაზა და შეტყობინების შესახებ მონაცემები გაცვალოს სხვა ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლებასა და საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციებთან და განსაზღვროს უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებისკენ მიმართული ღონისძიებები.

4. საავიაციო მოვლენების შეტყობინების მიზანია პრევენციული ღონისძიებების განხორციელება არა ვინმეს ბრალეულობის ან მისი დადგენილების ვისმეს პასუხისმგებლობის დადგენის მიზნით.

6. კოდექსს დაემატოს შემდეგი შინაარსის 10¹ მუხლი:

„10¹. სააერონავთო მომსახურება

1. სააერნაოსნო მომსახურება, რომელიც მოიცავს საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებას, კავშირგაბმულობას, სანავიგაციო და სარადიოლოკაციო მომსახურებას, მეტეოროლოგიურ, საძებნ-სამაშველო და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურებას, ხორციელდება ამ კოდექსის, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების და მათ საფუძველზე შემუშავებული სააერნაოსნო მომსახურების წესების შესაბამისად.

2. სააერნაოსნო მომსახურების წესებს ნორმატიული აქტით ამტკიცებს სააგენტო.”.

7. მე-15 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 15. შავი ზღვის აკვატორიის ღია საჰაერო სივრცის გამოყენების რეგულირება

საქართველოს ტერიტორიული წყლების ფარგლებს გარეთ შავი ზღვის აკვატორიის ღია საჰაერო სივრცეში ხომალდების ფრენის მომსახურების წესს, საჰაერო ტრასების, საჰაერო მოძრაობის მართვის არეებსა და საზღვრებს ადგენს სააგენტო საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსა და შეთანხმებით, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) ძირითადი დოკუმენტების სტანდარტების შესაბამისად.“.

8. მე-19 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 19. საქართველოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია

1. საქართველოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია ხელმისაწვდომია ყველა მომხმარებლისათვის და ქვეყნდება სათანადო კრებულში. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის შედგენასა და გამოსვლას უზრუნველყოფს სააგენტო.

2. სააგენტო უფლებამოსილია განახორციელოს ამ ფუნქციების დელეგირება სხვა სუბიექტზე.“.

9. 55-ე მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-3 ნაწილი:

„3. სააგენტო უზრუნველყოფს „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სხვა სახელმწიფოებს შორის კონვენციის 83-ე მუხლის ფარგლებში გაფორმებული შეთანხმების შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სახელმწიფოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის, საჰაერო ხომალდის ვარგისობის ანდა რადიოსადგურის მოწმობების აღიარებას.“.

10. 56-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 56. სერტიფიცირება სამოქალაქო ავიაციაში

1. ავიახაწარმოები, რომლებიც ახორციელებენ ან უზრუნველყოფენ საჰაერო გადაყვანა გადაზიდვას და საავიაციო სამუშაოებს, ავიაციის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები, აეროდრომები, აეროპორტები, საჰაერო ხომალდები, მათი ძრავები, სახმელეთო და საავიაციო მოწყობილობები, სააერნაოსნო მომსახურების (გარდა საძებნ-სამაშველო მომსახურებისა) საწარმოები, საავიაციო სასწავლო დაწესებულებები, საავიაციო პერსონალი, საჰაერო ხომალდების საწვავ გასამართი საწარმოები და მათი ტექნიკური პერსონალი, სხვა იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომელთა საქმიანობა უმჯობესად ათვის დეტალურად არის აღწერილი სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან, ექვემდებარება სერტიფიცირებას. სერტიფიკატი ადასტურებს ფრენის უსაფრთხოების მოთხოვნებთან მათ შესაბამისობას.

2. სამოქალაქო ავიაციაში სერტიფიცირების წესებს ადგენს და სერტიფიცირებას ახორციელებს სააგენტო „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის, მისი დანართებისა და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

3. სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სააერნაოსნო მომსახურების

განმახორციელებლად დანიშვნას ახორციელებს სააგენტო.”

11. 103-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 103. საძებნ-სამაშველო სამუშაოების უზრუნველყოფა

1. საძებნ-სამაშველო სამუშაოები ხორციელდება როგორც საქართველოს ავიაციის ძალებით და სამუალეობებით, ასევე სახმელეთო და საზღვაო საძებნ-სამაშველო ჯგუფების დახმარებით.
2. საძებნ-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების წესი, მონაწილე სტრუქტურები და მათი უფლება მოვალეობები განისაზღვრება საავიაციო ძებნა-შეგების ცენტრის შესაბამისად რომელსაც ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.
3. საქართველოს მოქალაქეები ვალდებული არიან დახმარება აღმოუჩინონ საძებნ-სამაშველო ჯგუფებს საძებნ-სამაშველო ღონისძიებების განხორციელებაში.
4. საძებნ-სამაშველო სამუშაოები ფინანსდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.“

12. 109-ე მუხლის:

ა) პირველი ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. საავიაციო შემთხვევა არის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რომელსაც ადგილი ჰქონდა პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში პირის საჰაერო ხომალდზე გაფრენის მიზნით ასვლიდან საჰაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიერ მის დატოვებამდე, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის ფრენის შესრულების მიზნით დაძვრის მზადყოფნიდან ფრენის დასრულებამდე და ძირითადი ძალური სისტემის გათიშვამდე, თუ:

ა) პირი იღებს სხეულის სასიცვდილო ან სერიოზულ დაზიანებას:

ა.ა) საჰაერო ხომალდში ყოფნის შედეგად;

ა.ბ) საჰაერო ხომალდის რომელიმე ნაწილთან (მათ შორის, იმ ნაწილთან, რომელიც ხომალდს მოსცილდა) უშუალო შეხების შედეგად;

ა.გ) რეაქტიული ძრავის აირის ჭაღლის უშუალო ზემოქმედების შედეგად.

შენიშვნა: საავიაციო შემთხვევად არ ითვლება ისეთი მოვლენა, როცა სხეულის დაზიანება მიღებულია ბუნებრივი მოხუხების გამო ან თვითდაზიანების შემთხვევაში, ან როცა იგი მიყენებულია სხვა პირის მიერ, ან როცა სხეულის დაზიანება მიიღო უბილეთო მგზავრმა, რომელიც იმალება მგზავრებისა და ეკიპაჟისათვის ხელმისაწვდომი ზონის გარეთ.

ბ) საჰაერო ხომალდი ზიანდება ან ირღვევა მისი კონსტრუქცია, რომლის შედეგადაც:

ბ.ა) ირღვევა კონსტრუქციის სიმტკიცე, უარესდება ტექნიკური ან საფრენოსნო მახასიათებლები;

ბ.ბ) აღვილებელია საჰაერო ხომალდის კაპიტალური რემონტი ან დაზიანებული ნაწილის გამოცვლა; გარდა ძრავის მტყუნებისა ან დაზიანებისა, რომელიც შემოიფარგლება ერთი ძრავის, (კაპოტების ან დაძმარე ნაწილების ჩათვლით), საჰაერო ხრახნების, ფრთების დაბოლოებების, ანტენების, გადამწოდებების, ნიჩბების, საბურავების, სამუხრუჭე მოწყობილობის, ბორბლების, გარსშემომდენების, პანელების, შასის საგდულების, საქარე მინების, საჰაერო ხომალდის გარსშემომდენის (როგორცაა მცირე შენაკტულები ან რღვიები), ძირითადი ბოლოების ნიჩბების, კუდის როტორის ნიჩბების, შასის დაზიანებით და სტრუქტურის ან ფუნქციონირების შეჯახების შედეგად გამოწვეული უმნიშვნელო დაზიანებით (რადიოლოკატორის ანტენის გარსშემომდენში რღვიების ჩათვლით);

გ) საჰაერო ხომალდი უგზო-უკვლოდ იკარგება ან მიუდგომელ ადგილას აღმოჩნდება.“

ბ) მე-3 ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. სერიოზულია ისციდესტი, რომლის გარემოებებიც მოახიშნებენ, რომ საჰაერო ხომალდის

ექსპლუატაციისას ადგილი ჰქონდა საავიაციო შემთხვევის დადგომის მაღალ ალბათობას და რომელიც მოხდა პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში ნებისმიერი პირის საჰაერო ხომალდზე გაფრენის მიზნით ასვლიდან საჰაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიერ მის დატოვებამდე, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის ფრენის შესრულების მიზნით დაძვრის მზადყოფნიდან ფრენის დასრულებამდე და ძირითადი ძალური სისტემის გათიშვამდე .” .

13. 110-ე მუხლის მე-2 ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი იმ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის დადგომის მაღალი ალბათობა, იკვლევს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი და/ან ავიასაწარმო და მოთხოვნის შემთხვევაში მოკვლევის ანგარიშს წარუდგენს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს .“.

მუხლი 2. გარდამავალი დებულებები

1. საქართველოს მთავრობამ 2015 წლის 1 იანვრამდე უზრუნველყოს საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამის დამტკიცება.

2. საქართველოს მთავრობამ ამ კანონის ამოქმედებიდან 6 თვის ვადაში უზრუნველყოს საავიაციო ძებნა-შეგების რეაგირების გეგმის დამტკიცება.

3. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალმა საჯარო სამართლის იურიდიულმა პირმა - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ ამ კოდექსის ამოქმედებიდან 6 თვის ვადაში უზრუნველყოს საავიაციო მოვლების შეტყობინების წესის დამტკიცება.

4. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალმა საჯარო სამართლის იურიდიულმა პირმა - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ 2015 წლის 1 მარტამდე უზრუნველყოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესების დამტკიცება.

მუხლი 3. ეს კანონი ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

საქართველოს პრეზიდენტი

მიხეილ სააკაშვილი

განმარტებითი ბარათი

„საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტზე

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი: საქართველო წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) წევრ ქვეყანას. 1993 წელს საქართველო პარლამენტის დადგენილებით შეურთდა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციას და შესაბამისად, აიღო ვალდებულება უზრუნველყოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული ფუნქციონირება, რაც გულისხმობს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის განხორციელებას საერთაშორისო სტანდარტების, პროცედურებისა და რეკომენდაციებზე პრაქტიკის შესაბამისად. აღნიშნული ვალდებულების შესრულება მოითხოვს საქართველოს კანონმდებლობაში პერიოდულად ცვლილებების განხორციელებას კონვენციის ნორმებთან და ავიაციის სფეროში მოქმედ სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის მიზნით.

2013 წლის ოქტომბერში დაგეგმილია ICAO-ს ყოვლისმომცველი სისტემური აუდიტის დროს გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრის „ტვინინგის“ (პროექტი დასრულდა 2013 წლის 24 აპრილს) და „ევროკონტროლის“ პროგრამების ფარგლებში მომუშავე უცხოელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნების გათვალისწინებისათვის, ასევე მოქმედ კოდექსში არსებული სამართლებრივი და ტექნიკური ხარვეზების გამოსწორებისათვის აუცილებელია წარმოდგენილი ცვლილებების მიღება.

ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი: წარმოდგენილი კანონპროექტის მიზანია ICAO-ს ყოვლისმომცველი სისტემური აუდიტის დროს გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრის „ტვინინგის“ და „ევროკონტროლის“ პროგრამების ფარგლებში მომუშავე უცხოელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნების გათვალისწინების მიზნით, მოქმედი კოდექსის სრულყოფა და საერთაშორისო სტანდარტებთან ჰარმონიზაცია.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი: წარმოდგენილი კანონპროექტის თანახმად, საქართველოს საჰაერო კოდექსში შედის შემდეგი ცვლილებები:

კოდექსის მე-2 მუხლის ემატება მე-2 ნაწილი, რომლის თანახმადაც, საქართველო, როგორც „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სახელმწიფო, ვალდებულია დროულად, შესაბამისი დოკუმენტებით დაადგენილ ვადებში, უზრუნველყოს საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია კონვენციის, მისი დანართების, მათი შესწორებების მოთხოვნებთან, საქართველოს, როგორც კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოს, კონვენციის დანართებში შეტანილი ცვლილებების თაობაზე ეცხადება ICAO-ს სახელმწიფო გზავნილი-“State Letter”, ხადაც მოითხოვულია მათი დასერგვის ვალდებულება საკანონმდებლო ას/და კანონქვემდებარე აქტებში და შესაბამისი ვადები, ICAO-ს წევრი ქვეყნების საავიაციო კანონმდებლობა ითვალისწინებს მსგავსი დეკლარაციული სახის ნორმებს. საქართველოს საჰაერო კოდექსი დღემდე ასეთ ჩანაწერს არ იცნობდა. წარმოდგენილი ცვლილებით ხდება არსებული ხარვეზის აღმოფხვრა.

კოდექსის მე-8 მუხლის დღეს მოქმედი რედაქციის შესაბამისად, ხსნად სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ახორციელებს სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის რეგულირებას, რაც შეეხება ზედამხედველობას, კოდექსი არ განსაზღვრავს ამ უფლებამოსილების

განმახორციელებელ ორგანოს. აღნიშნული, ყოველი აუდიტის დროს იწვევს ექსპერტების მხრიდან კითხვებს, რატომ არ განსაზღვრავს კანონი სახელმწიფოში ფრენის უსაფრთხოების ზედამხედველ ორგანოს. რეალურად სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობაზე ზედამხედველობას ასორციელებს სააგენტო. ამდენად მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის ცვლილებით ხდება აღნიშნული ხარვეზის აღმოფხვრა და სააგენტო განისაზღვრება სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის მარეგულირებელ და ზედამხედველობის განმხორციელებელ ორგანოდ.

ახლებურად ყალიბდება კოდექსის 8¹ მუხლი, რომელიც არეგულირებს სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირებას და ხდება ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის და SAFA-ს ინსპექტორის ფუნქციების დაზუსტება და ICAO-ს Doc 9734 და Doc 9774 მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანა.

კოდექსს ემატება 8² მუხლი - საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამა, უსაფრთხოების მართვის სისტემა. წარმოდგენილი მუხლის დამატების საჭიროება განპირობებულია ICAO-ს მიერ ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის („უსაფრთხოების მართვა“) მიღებით, რომელიც ძალაში შედის 2013 წლის 15 ივლისიდან (Effective date: 15.07.2013, Applicable date: 14.11.2013). წარმოდგენილი მუხლის რედაქციით საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისად, განისაზღვრება საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამისა და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ცნებები, ასევე ქვეყანაში საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამის დამტკიცებაზე პასუხისმგებელი ორგანო საქართველოს მთავრობა და უსაფრთხოების მართვის სისტემის „ზოგადი ცეცხლი“ შემუშავებული უწყება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

კოდექსს ემატება 8³ მუხლი - საავიაციო მოვლენა და მისი შეტყობინების წესი, რაც ასევე გამოწვეულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის („უსაფრთხოების მართვა“) მიღებით. წარმოდგენილი ცვლილებით განისაზღვრა საავიაციო მოვლენის არსი, საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის დამტკიცებაზე პასუხისმგებელი უწყება - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო და მისი როლი საავიაციო მოვლენათა შეგროვების, ანალიზის და დამუშავების პროცესში.

კოდექსს ემატება ასევე 10¹ მუხლი - სააერნაოსნო მომსახურება. აღნიშნული ცვლილების მიზნებს წარმოადგენს ის გარემოება, რომ მოქმედი საჰაერო კოდექსი არ ითვალისწინებს სააერნაოსნო მომსახურებასთან (მპს „საჰაერონავიგაცია“-ს მიერ გაწეული მომსახურება) დაკავშირებულ საკითხებს. წარმოდგენილი ცვლილებით განიმარტა სააერნაოსნო მომსახურებისა ცნება და სააგენტო განისაზღვრა სააერნაოსნო მომსახურების წესების დამდგენ უწყებად.

კოდექსის მე-15 მუხლის ცვლილებით იხვეწება არსებული რედაქცია ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 მუხლიდან („ფრენის წესები“) შესაბამისობის და სამართლებრივი ტექნიკის თვალსაზრისით.

ჩიკაგოს კონვენციის 83 bis მუხლის შესრულების მიზნით, კოდექსის 55-ე მუხლს ემატება მე-3 ნაწილი, რომლის თანახმადაც, სააგენტო უზრუნველყოფს „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მონაწილე სხვა სახელმწიფოებს შორის ჩიკაგოს კონვენციის 83 bis მუხლის ფარგლებში გაფორმებული შეთანხმების შესაბამისად, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმწიფოს მიერ გაცემულ ავიასაციალისტის მოწმობის, საჰაერო ხომალდის ვარგისობის ან/და რადიოსადგურის მოწმობის აღიარებას.

იცვლება კოდექსის 56-ე მუხლი - სერტიფიცირება სამოქალაქო ავიაციაში, კერძოდ, სერტიფიცირებას დაექვემდებარება სააერნაოსნო მომსახურების (გარდა საძებნ-სამაშველო მოსახურებისა) საწარმოები, ხოლო მუხლიდან ამოღებულ იქნა საჰაერო ტრასები და ჰაერსაანაოსნო და საჰაერო მოძრაობის მართვის საშუალებები. ვინაიდან ისინი არ ექვემდებარება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებას, დაზუსტდა 26-ე მუხლის მე-2 ნაწილი, სადაც განსაზღვრული იყო, რომ სამოქალაქო ავიაციაში სერტიფიცირების წესებს ადგენს

სააგენტო, მაგრამ არ იყო განსაზღვრული სერტიფიცირების განმახორციელებელი ორგანო. მუხლის დამატება მე-3 ნაწილი, რომლის შესაბამისად სააგენტოს ფუნქციად განისაზღვრა სერტიფიცირებული სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სააერნაოსნო მომსახურების განმახორციელებლად დანიშვნა. სააერნაოსნო მომსახურების განმხორციელებელი დადგენილი ორგანოს განსაზღვრა სავალდებულოა ICAO-ს და ევროპული ოეგულაციების მოთხოვნით.

წარმოდგენილი კანონპროექტი ითვალისწინებს საჰაერო კოდექსის 103-ე მუხლის ახალ რედაქციას, რომლის თანახმად, საავიაციო ძებნა-შეგების სამუშაოები განხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული საავიაციო ძებნა-შეგების რეაგირების გეგმის შესაბამისად. აღნიშნული ცვლილების საჭიროება განპირობა იმ გარემოებამ, რომ საჰაერო კოდექსის 103-ე მუხლის არსებული რედაქცია ითვალისწინებდა 'სოგად ჩანაწერს, რომელიც განსაზღვრავდა მხოლოდ ძებნა-შეგების ოპერაციებში მონაწილე სუბიექტთა წრეს არასრულად. ამასთან, არ არსებობს არც სხვა სახის ნორმატიული დოკუმენტი, რომელიც განსაზღვრავს ამ პროცესში ჩართული სხვადასხვა უწყების მოვალეობებს და ფუნქციებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საავიაციო ძებნა-შეგების ღონისძიებების ეფექტურად და კოორდინირებულად წარმართვისათვის, საჭიროა კონკრეტულად განისაზღვროს მათში ჩართული სუბიექტები და მათი უფლება-მოვალეობები. ამ მიზნით საქართველოს მთავრობის დადგენილებით ძებნა-შეგებათაშორისი კომისია, რომელმაც შეიმუშავა საავიაციო ძებნა-შეგების რეაგირების გეგმის პროექტი. იმის გათვალისწინებით, რომ კოდექსის ფორმატი ამ პროცესების დეტალური ასახვის შესაძლებლობას არ იძლევა და არ არსებობს საავიაციო ძებნა-შეგების ოპერაციების ერთობლივი ჩატარების პრაქტიკა, მიზანშეწონილია აღნიშნული საკითხის საქართველოს მთავრობის დადგენილებით მოწესრიგება.

იცვლება საჰაერო კოდექსის 109-ე მუხლის პირველი ნაწილის რედაქცია (ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართის („საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა“) შესაბამისად.

კანონპროექტით იცვლება საჰაერო კოდექსის 110-ე მუხლის მე-2 ნაწილის რედაქცია. ცვლილების შესაბამისად სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარ იმ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის დადგომის მაღალი ალბათობა, იკვლევს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი და ან ავიასაწარმოს და მომსახურების შემთხვევაში მოკვლევის ანგარიშს წარუდგენს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს. აღნიშნული ცვლილება უკავშირდება, საჰაერო კოდექსში 8^{-ე} მუხლის დამატებას (ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის „უსაფრთხოების მართვა“), რომელიც ითვალისწინებს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის ვალდებულებას ავიასაწარმოებში. აღნიშნული სისტემა მოიცავს მომხდარი ინციდენტის მოკვლევას ავიასაწარმოში, რათა უშუალოდ ავიასაწარმოს მიერ განხორციელდეს ფრენის უსაფრთხოების რისკების და საფრთხეების შეფასება და მის შესამცირებლად შესაბამისი ღონისძიებების გატარება.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს ბიუჯეტიდან დამატებითი ხარჯების გასაღებას.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები:

კანონპროექტის მიღება არ წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირობათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება:

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს ფინანსურ შედეგებს იმ პირობათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის ოდენობა და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის დაწესებას.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან:

კანონპროექტი შესაბამისობაშია ევროკავშირის დირექტივებთან.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:

კანონპროექტის მიღება პირდაპირ ემსახურება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებით აღებული ვალდებულებების განხორციელებას.

გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

დ.ა) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში:

კანონპროექტის შემუშავებისას გათვალისწინებულ იქნა „ტვინინგის“ და „ევროკონტროლის“ პროგრამების ფარგლებში მომუშავე უცხოელი ექსპერტების შენიშვნები.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულების) ან/და ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ:

ასეთი შეფასება კანონპროექტს არ გააჩნია.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

კანონპროექტის ავტორია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი.

კანონპროექტის ინიციატორია საქართველოს მთავრობა.

იმ მუხლების მოქმედი სრული რედაქცია, რომლებშიც წარმოდგენილი კანონპროექტით შედის ცვლილება

მუხლი 2. კოდექსის მიზანი

საქართველოს საპაერო კოდექსი უზრუნველყოფს საქართველოს ავიაციის საქმიანობის სამართლებრივ მოწესრიგებას საპაერო გადაყენა-გადაზიდვასა და საავიაციო საქმიანობის სხვა სახეობებში.

მუხლი 8. საავიაციო საქმიანობაზე ზედამხედველობისა და რეგულირების სახელმწიფო ორგანოები და მათი კომპეტენცია

1. სამოქალაქო ავიაციის დარგში სახელმწიფო პოლიტიკას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (26.10.2010. N3749)

2. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის რეგულირებას კანონით მინიჭებულ ფარგლებში ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საავიაციო შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ სააგენტო). (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან.

3. სახელმწიფო ავიაციის საქმიანობაზე ზედამხედველობასა და რეგულირებას ახორციელებს საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.
ამ ორგანოების კომპეტენცია განისაზღვრება ამ კოდექსით და საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტებით.

4. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში სპეციალური რეისების შესრულების პროცესში ჩართული უწყებების, ფიზიკური და იურიდიული პირების უფლებამოსილებები და ამ რეისების შესრულებასთან დაკავშირებული პროცედურები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული სამართლებრივი აქტით, „სახელმწიფო საიდუმლოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად. (21.12.2012 N 136)

მუხლი 8¹. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირება (5.06.2012 N 6385 ამოქმედდეს გამოცემებიდან მე-15 დღეს)

1. ინსპექტირებას ახორციელებს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი ან/და SAFA-ს ინსპექტორი.

2. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი და SAFA-ს ინსპექტორი დამოუკიდებელნი არიან თავიანთ საქმიანობაში და მოქმედებენ საქართველოს კანონმდებლობის, საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების საფუძველზე.

3. სააგენტო უზრუნველყოფს ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორისა და SAFA-ს ინსპექტორის ფუნქციურ დამოუკიდებლობას ინსპექტირების პროცესში.

4. ინსპექტირების წესი, აგრეთვე ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორისა და SAFA-ს ინსპექტორის უფლებამოსილებები განისაზღვრება სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

მუხლი 15. შავი ზღვის აკვატორიის ღია საპაერო სივრცის

გამოყენების რეგულირება (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან.

საქართველოს ტერიტორიული წყლების ფარგლებს გარეთ შავი ზღვის აკვატორიის ღია საპაერო სივრცეში ხომალდების ფრენის მომსახურების წესს, საპაერო ტრასების, საპაერო

მოძრაობის მართვის არეებსა და საზღვრებს ადგენს სააგენტო საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან შეთანხმებით, საქართველოსა და მის მოსაზღვრე სახელმწიფოებს შორის სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) მოთხოვნების საფუძველზე დადებული შეთანხმებების შესაბამისად.

მუხლი 19. საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობის

ჰაერსაწაოსნო ინფორმაცია (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან)

საქართველოს საჰაერო სივრცით სარგებლობის ჰაერსაწაოსნო ინფორმაცია ხელმისაწვდომია ყველა მომხმარებლისათვის და ქვეყნდება სათანადო კონფიდენციალურობის ჰაერსაწაოსნო ინფორმაციის შედგენასა და გამოქვეყნებას უზრუნველყოფს სააგენტო.

მუხლი 55. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების

საბუთების ცნობა საქართველოს ტერიტორიაზე

1. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე არსებული საბუთები მოქმედებს საქართველოს ტერიტორიაზე, თუ იგი შეესაბამება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დადგენილ ნორმებს.

2. საქართველოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის დაფრენის შემთხვევაში ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნულ საბუთებს ამოწმებს სააგენტო. (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან).

მუხლი 56. სერტიფიცირება სამოქალაქო ავიაციაში (5.06.2012 N 6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე 15 დღეს)

1. ავიასაწარმოები, რომლებიც ახორციელებენ ან უზრუნველყოფენ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას და საავიაციო საშუალებებს, ავიაციის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები, აეროდრომები, აეროპორტები, საჰაერო ხომალდები, მათი ძრავები, ხაზმდილითი და საავიაციო მოწყობილობები, საჰაერო ტრასები, ჰაერსაწაოსნო და საჰაერო მოძრაობის ავიაგეგმვის საშუალებები, საავიაციო სასწავლო დაწესებულებები, საავიაციო პერსონალი, საჰაერო ხომალდების საწვავ-გასაძართი საწარმოები და მათი ტექნიკური პერსონალი, სხვა იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომელთა საქმიანობა უშუალოდ არის დაკავშირებული სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან, ექვემდებარებიან სერტიფიცირებას. სერტიფიკატი ადასტურებს ფრენის უსაფრთხოების მოთხოვნებთან მათ შესაბამისობას.

2. სამოქალაქო ავიაციაში სერტიფიცირების წესებს ადგენს სააგენტო „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის, მისი დანართებისა და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 103. საძებნ-სამამშველო სამუშაოების უზრუნველყოფა

1. საძებნ-სამამშველო სამუშაოები ხორციელდება თოვლის, ხეობების, მთების და სხვა საშუალებებით, ასევე ხაზმდილით და საზღვაო საძებნ-სამამშველო აგვულებით დახმარებით.

2. სამუშაოების ჩატარების ორგანიზება ევალებათ:

ა) სააგენტოსთან არსებულ საძებნ-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრს, რომელიც ახორციელებს საძებნ-სამაშველო რაზმების მუშაობის ორგანიზებასა და კოორდინაციას იმ საპაერო სივრცეში, რომელშიც საპაერო მოძრაობისათვის პასუხისმგებლობა საქართველოს ეკისრება; (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან)

ბ) სამოქალაქო აეროპორტებთან, აგრეთვე, სახელმწიფო და ექსპერიმენტულ ავიაციის აეროდრომებთან არსებულ საძებნ-სამაშველო რაზმებს, რომლებიც ძირითადად შედგება საავიაციო დარგის სპეციალისტებისაგან;

გ) საზღვაო პორტებთან არსებულ საძებნ-სამაშველო რაზმებს, რომლებსაც აქვთ საძებნ-სამაშველო ხომალდები;

დ) საქართველოს შესაბამისი სახელმწიფო სამსახურებს.

3. საქართველოს მოქალაქეები ვალდებული არიან დახმარება აღმოუჩინონ აღნიშნულ ორგანოებს და სამსახურებს საძებნ-სამაშველო ღონისძიებების განხორციელებაში.

4. საძებნ-სამაშველო სამუშაოები ფინანსდება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

მუხლი 109. საავიაციო შემთხვევები, ინციდენტები და მათი სამსახურებრივი მოკვლევის მიზანი (12.06.2012 N 6435 გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

1. საავიაციო შემთხვევა არის საპაერო ხომალდის გამოყენებასთან დაკავშირებული მოვლენა, რომელიც ხდება მის ბორტზე გაფრენის მიზნით ფიზიკური პირის ასვლიდან საპაერო ხომალდზე მყოფი ყველა პირის მიერ მის დატოვებამდე, თუ:

ა) პირი იღებს სხეულის სასიცვდილო ან მძიმე ზარისხის დაზიანებას;

ა.ა) საპაერო ხომალდში ყოფნის შედეგად;

ა.ბ) საპაერო ხომალდის რომელიმე ნაწილთან (მათ შორის, იმ ნაწილთან, რომელიც ხომალდს მოსცილდა) უშუალო შეხების შედეგად;

ა.გ) რეაქტიული ძრავას აირის ჭავლის უშუალო ზემოქმედების შედეგად.

შენიშვნა: საავიაციო შემთხვევად არ ითვლება ისეთი მოვლენა, როცა სხეულის დაზიანება მიღებულია ბუნებრივი მიზეზების გამო ან თვითდაზიანების შემთხვევაში ან როცა იგი მიყენებულია სხვა პირის მიერ, ან როცა სხეულის დაზიანება მიიღო მგზავთმა ან ეკიპაჟის წევრმა იმ ადგილას, სადაც მისი ყოფნა აკრძალულია;

ბ) საპაერო ხომალდი ზიანდება ან მისი აგებულება იშლება;

ბ.ა) საპაერო ხომალდის აგებულების სიმტკიცის დარღვევის, ტექნიკური ან საფრენოსნო მახასიათებლების გაუარესების შედეგად;

ბ.ბ) როდესაც აუცილებელია საპაერო ხომალდის პრომატეკადი რექონტი ან დაზიანებული ნაწილის გამოცვლა;

გ) საპაერო ხომალდი უგზო-უკვლოდ იკარგება ან მიუდგომელ ადგილას აღმოჩნდება.

2. ინციდენტი არის საპაერო ხომალდის გამოყენებასთან დაკავშირებული მოვლენა (სავიაციო შემთხვევის გარდა), რომელიც ახდენს ან შეეძლო მოეხდინა გავლენა საპაერო ხომალდის ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე.

3. სერიოზულია ინციდენტი, რომლის გარემოებები იმაზე მიანიშნებს, რომ არსებობდა ინციდენტის საავიაციო შემთხვევაში გადაზრდის მაღალი ალბათობა.

4. საქართველოს ტერიტორიაზე მომხდარ საავიაციო შემთხვევებსა და ინციდენტებზე ხორციელდება სამსახურებრივი მოკვლევა საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული წესით.

5. საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის სამსახურებრივი მოკვლევის მიზანია მომავალში საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის თავიდან აცილება, სამსახურებრივი

მოკვლევის მიზანი არ არის საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის დადგომაში ვინმეს ბრალეულობის ან მისი დადგომისთვის ვინმეს პასუხისმგებლობის დადგენა.

მუხლი 110. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა (12.06.2012 N 6435 გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

1. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

2. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი ინციდენტის (გარდა სერიოზული ინციდენტისა) სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს სააგენტოსი ძველსილი სატექნიკური კომისია, რომლის უფლებამოსილებასა და საქმიანობის წესს განსაზღვრავს სააგენტო.

3. საქართველოს სახელმწიფო ავიაციაში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის (მათ შორის, სერიოზული ინციდენტის) სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს კომისია.

4. ექსპერიმენტულ ავიაციაში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის მოკვლევას ახორციელებს შესაბამისი საუწყებო კომისია.

5. ისეთი საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის მოკვლევისას, რომლებიც სხვადასხვა უწყების ინსტერესებს შეეხება, საქართველოს პრეზიდენტმა შეიძლება შექმნას საუწყებოთაშორისო კომისია.

6. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოკვლევის უფლება შეიძლება ურთიერთშეთანხმებით, მთლიანად ან ნაწილობრივ გადაეცეს დაინტერესებულ სახელმწიფოს ან შესაბამის საერთაშორისო ორგანიზაციას.

7. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოხდენისას შეტყობინება ეგზავნება საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის, ექსპლუატანტის, დამპროექტებლის ან დამზადების სახელმწიფოებს, რომლებსაც უფლება აქვთ, მოკვლევაში მონაწილეობის მიზნით დანიშნონ უფლებამოსილი წარმომადგენლები.

8. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოხდენისას შეტყობინება ასევე ეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას, თუ ამ საჰაერო ხომალდის მანქონალური მასა აღემატება 2250 კილოგრამს ან ეს საჰაერო ხომალდი ტურბოპროპულსორი თვითმფრინავია.

საქართველოს კანონი

„ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე

მუხლი 1. „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის (საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, №11, 10.04.2007, მუხ. 97) 5¹ მუხლის მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარ ამ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის დადგომის ძალად აღზატობა, იკვლევს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი და/ან ავიასაწარმო და მოახოვნის შემთხვევაში მოკვლევის ანგარიშს წარუდგენს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს.“.

მუხლი 2. ეს კანონი ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

საქართველოს პრეზიდენტი

მიხეილ სააკაშვილი

განმარტებითი ბარათი

„ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონის პროექტზე

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი: „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანა განპირობებულია საქართველოს საკუთრივ კოდექსში მომზადებული ცვლილებებით. „საქართველოს საკუთრივ კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტის ერთ-ერთი ცვლილება შეეხება სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი ინციდენტის მოკვლევაზე პასუხისმგებელი სუბიექტის განსაზღვრას. აღნიშნული ცვლილების ასახვა ასევე აუცილებელია „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის 5¹ მუხლში, რომელიც არეგულირებს სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების გამომწვევის მოკვლევის საკითხებს.

ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი: წარმოდგენილი კანონპროექტის მიზანია „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნის შესაბამისად, რომლის შესაბამისად კანონპროექტს უნდა დაერქვას შესაბამისი კანონპროექტი სხვა საკანონმდებლო აქტში იმ ცვლილების შეტანის შესახებ, რომელსაც გამოიწვევს კანონპროექტის მიღება.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი: წარმოდგენილი კანონპროექტის შესაბამისად ცვლილება შედის „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის 5¹ მუხლის მე-3 პუნქტში და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი იმ ინციდენტის, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მაღალი ალბათობა, მომკვლევ სუბიექტად განისაზღვრება საკუთრივ ხომალდის ექსპლუატანტი და/ან ავიასაწარმო. ამავე ცვლილების შესაბამისად, მითითებული ინციდენტის მომკვლევ ვალდებულია მოახდინოს შემთხვევაში მოკვლევის ანგარიში წარუდგინოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს ბიუჯეტიდან დამატებითი ხარჯების გამოყოფას.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე;

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები;

კანონპროექტის მიღება არ წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება;

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს ფინანსურ შედეგებს იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის ოდენობა და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი;

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის დაწესებას.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან;

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან;

კანონპროექტი შესაბამისობაშია ევროკავშირის დირექტივებთან.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან;

კანონპროექტის მიღება პირდაპირ ემსახურება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებული აღსკვეთი ვალდებულებების ასახვას კანონმდებლობაში.

გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან;

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები;

დ.ა) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში;

კანონპროექტის შემუშავებაში სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაციას ან ექსპერტებს მონაწილეობა არ მიუღიათ.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულების) ან/და ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ;

ასეთი შეფასება კანონპროექტს არ გააჩნია.

ე) კანონპროექტის ავტორი;

კანონპროექტის ავტორია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი.

კანონპროექტის ინიციატორია საქართველოს მთავრობა.

იმ მუხლის მოქმედი სრული რედაქცია, რომელშიც წარმოდგენილი
კანონპროექტით შედის ცვლილება

მუხლი 5¹. სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი
მოკვლევა (12.06.2012 N 6435 გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს).

1. სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი
სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების (გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით
გათვალისწინებული ინციდენტებისა) სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

2. სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი
სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის
მიზნით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში
იქმნება სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი
სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის მუხლი.

3. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი ინციდენტების (გარდა
სერიოზული ინციდენტებისა) სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს სამოქალაქო
ავიაციის სააგენტოში შექმნილი სპეციალური კომისია.

4. სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი
სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების (გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით
გათვალისწინებული ინციდენტებისა) სამსახურებრივი მოკვლევის წესს ამკვიცებს
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი.