

## 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. პირველი მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:**

##### **„მუხლი 1. გამოყენებული ტერმინების განმარტება**

**ა) „აეროდრომი“** – მიწის ან წყლის ზედაპირის გარკვეული ფართობი (მასზე განლაგებული შენობებით, ნაგებობებითა და მოწყობილობებით), რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების მიღების, მოძრაობისა და გაშვებისათვის.

**ბ) „ადგილობრივი საჰაერო ხაზი“** – სამეთვალყურეო რაიონი ან მისი ნაწილი, რომელიც უზრუნველყოფილია აეროდრომით, სანაოსნო, საჰაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებებით და წარმოადგენს საჰაერო სივრცეში სიმაღლესა და სიგანეში შეზღუდულ, საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ფრენისათვის განკუთვნილ დერეფანს საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

**გ) „აეროპორტი“** – საავიაციო საწარმო, რომელიც ახორციელებს საჰაერო ხომალდების, მგზავრების, ტვირთის, ბარგის ან/და ფოსტის მღებას, მომსახურებას, დამუშავებას და გაშვებას და ამ მიზნით აქვს აეროდრომი, სამგზავრო ტერმინალი, აგრეთვე სხვა მიწისზედა ნაგებობები, მოწყობილობები და ჰყავს შესაბამისი მომსახურე პერსონალი

**დ) „აეროპორტის საზედამხედველო არე“** – ჰორიზონტალური და ვერტიკალური სიბრტყეებით შეზღუდული საჰაერო სივრცის ნაწილი, აეროპორტისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიის თავზე.

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

**ვ) „ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა“** – განსაკუთრებული მომზადების მქონე, კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მისი აღჭურვილობის საფრენოსნო ექსპლუატირების უფლების მიმნიჭებელი მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები.

**ზ) „ექსპლუატანტის სერტიფიკატი“** – სერტიფიკატი, რომელიც ექსპლუატანტს ანიჭებს უფლებას შეასრულოს გარკვეული კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა და/ან საავიაციო სამუშაოები.

თ) *„ინსპექტირება (საინსპექციო შემოწმება)“* – საქართველოს კანონმდებლობით, საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით დადგენილ მოთხოვნებთან სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის, მათ შორის, ფრენის უსაფრთხოების, შესაბამისობის შეფასების პროცესი, რომელსაც ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი (ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი, SAFA-ს ინსპექტორი) დოკუმენტების, ადგილზე ფაქტობრივი მდგომარეობისა და საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმების ფორმით.

ი) *„კომერციული ფრენა (კომერციული გადაზიდვა)“* – საზღაურით ან დაქირავებით მგზავრების, ბარგის, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილების გადასაზიდად განხორციელებული საჰაერო ხომალდის ფრენა.

კ) *„მოწმობის აღიარება“* – ქმედება, რომლის შედეგადაც სახელმწიფო სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას საკუთარის თანაბარ ღირებულად აღიარებს.

ლ) *„პილოტირება (მართვა)“* – ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის მართვის ორგანოებით მანიპულირება.

მ) *„საავიაციო პერსონალი“* – საავიაციო საწარმოს, დაწესებულების ან ორგანიზაციის განსაკუთრებული შემადგენლობა. იგი ყალიბდება სათანადოდ მომზადებული ავიასპეციალისტებისაგან, რომელთაც აქვთ ფრენის შესრულებისა და მომსახურების ნებართვა.

ნ) *„საავიაციო საშუალებები“* – საჰაერო ხომალდები, აეროდრომები, აეროპორტები, მათი მოწყობილობები, საჰაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებები, საჰაერო ტრასებისა და ადგილობრივი საჰაერო ხაზების რადიოტექნიკური მოწყობილობები, აგრეთვე საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებული სხვა საჰაერო საშუალებები.

ო) *„საავიაციო შემადგენლობა“* – სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები, რომელთა საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის მეშვეობით განსახორციელებელ მიზნებს ემსახურება.

პ) *„საერთაშორისო აეროპორტი“* – აეროპორტი, რომელიც ახორციელებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მომსახურებას და რომელშიც უზრუნველყოფილია სასაზღვრო, სანიტარიულ-საკარანტინო და საბაჟო კონტროლი.

ჟ) *„სამოქალაქო ავიაცია“* – ავიაცია, რომელიც გამოყენების მიზნის მიხედვით, იყოფა სატრანსპორტო და საერთო დანიშნულების ავიაციად:

ჟ.ა) სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განსახორციელებლად, მიეკუთვნება სატრანსპორტო ავიაციას;

ჟ.ბ) სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც არ გამოიყენება სატრანსპორტო ავიაციის მიზნებისათვის, მიეკუთვნება საერთო დანიშნულების ავიაციას.

რ) *„სამუშაო დრო“* – დროის მონაკვეთი გაფრენისწინა მზადების დაწყებიდან ფრენის დამთავრებამდე (საჰაერო ხომალდის დაფრენიდან 30 წუთის შემდეგ). თუ ამ დროის განმავლობაში ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი იყო არანაკლებ სამსაათიანი განუწყვეტელი დასვენებით (მათ შორის, სათანადო პირობებში ძილის ჩათვლით), ეს უკანასკნელი სამუშაო დროდ არ ჩაითვლება.

ს) *„საპილოტაჟო არე“* – ჰორიზონტალური და ვერტიკალური სიბრტყეებით შეზღუდული, საგანგებოდ გამოყოფილი საჰაერო სივრცის ნაწილი, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდების გამოსაცდელად, ეკიპაჟების საფრენოსნო წვრთნისათვის და ა. შ.

ტ) *„საფრენოსნო დავალება“* – დადგენილი ფორმის საბუთი, რომელიც შეიცავს აუცილებელ მონაცემებს ეკიპაჟის, საჰაერო ხომალდისა და ფრენის მიზნის შესახებ.

უ) *„საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი“* – მოწმობის მქონე ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც ფრენის დროის განმავლობაში საჰაერო ხომალდის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.

ფ) *„საფრენოსნო სამუშაო“* – საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად ეკიპაჟის მიერ ჩატარებული სამუშაო.

ქ) *„საქართველოს ტერიტორია“* – მის სუვერენიტეტს დაქვემდებარებული სახმელეთო ტერიტორია და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლები.

ღ) *„საქართველოს საჰაერო სივრცე“* – სახმელეთო ტერიტორიისა და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული სივრცე.

ყ) *„სახელმწიფო ავიაცია“* – ავიაცია, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო და საბაჟო სამსახურებში.

შ) *„საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდველი“* – საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელიც ფრენას ახორციელებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მითითებული პირობების შესაბამისად.

ჩ) *„საჰაერო მოძრაობა“* – ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდი.

ც) *„საჰაერო მოძრაობის არე (რაიონი)“* – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, სადაც საჰაერო მოძრაობის ორგანო ახორციელებს თავის დანიშნულებას.

დ) „საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებები“ – თვითმფრინავები, შვეულმფრენები, დირიჟაბლები, პლანერები, საჰაერო ბუმტები, სამაშველო პარაშუტები, საფრენი აპარატები და სხვა საფრენად განკუთვნილი საშუალებები.

წ) „საჰაერო სივრცის ზედამხედველი სახელმწიფო“ – სახელმწიფო, რომელიც პასუხისმგებელია ჰაერნაოსნობაზე საჰაერო სივრცეში.

ჭ) „საჰაერო ტრასა“ – სამეთვალყურეო რაიონი ან მისი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენს საჰაერო სივრცეში უსაფრთხო ფრენის შესრულებისათვის განკუთვნილ, სიმაღლესა და სიგანეში შეზღუდულ დერეფანს და უზრუნველყოფილია აეროდრომებით, სანაოსნო, საჰაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებებით.

ბ) „საჰაერო ხომალდი“ – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით. საჰაერო ხომალდებია: თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი და სხვა საშუალებები,

გ) „საჰაერო ხომალდის ეროვნულობა“ – საქართველოში ეროვნულად ითვლება ის საჰაერო ხომალდი, რომელიც რეგისტრირებულია საქართველოს საჰაერო ხომალდების შესაბამის სახელმწიფო რეესტრში.

ვ) „საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი“ – პირები, რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საჰაერო ხომალდის მართვა და მომსახურების განსაზღვრული მოვალეობები აკისრიათ.

ზ) „საჰაერო ხომალდის მეთაური“ – ფრენისას საჰაერო ხომალდის მართვისა და მისი უსაფრთხოებისათვის პასუხისმგებელი პილოტი.

თ) „სპეციალური რეისი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში“ – სახელმწიფოს უმაღლესი თანამდებობის პირების გადაყვანისთვის განკუთვნილი რეისი.

ი) „საჰაერო ხომალდის სახეობა“ – უმთავრესი მახასიათებლების საფუძველზე საჰაერო ხომალდების დაყოფა, მაგალითად: თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, თავისუფალი აეროსტატი.

კ) „სერტიფიკატი“ – დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს მისი მფლობელის შესაძლებლობას, უსაფრთხოდ განახორციელოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (საავიაციო სამუშაოები) ან/და ამ გადაყვანა-გადაზიდვების (საავიაციო სამუშაოების) მომსახურება იმ შეზღუდვებისა და პირობების შესაბამისად, რომლებიც განსაზღვრულია სერტიფიკატითა და მისი დანართებით.

35) „საავიაციო სამუშაოები“ – საჰაერო ხომალდის გამოყენება ისეთი დარგების მომსახურებისათვის, როგორებიცაა: სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ტოპოგრაფიული გადაღებები, პატრულირება, ძებნა, შველა და ა.შ..

36) „ფრენის გეგმა“ – საჰაერო ხომალდის დასახულ ფრენაზე ან მის ნაწილზე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსათვის წარდგენილი სათანადო ცნობები.

37) „ფრენის დრო (საფრენოსნო დრო)“ – თვითმფრინავებისათვის და ყველა სხვა საჰაერო ხომალდებისთვის-საერთო დრო მოძრაობის დაწყებიდან აფრენის მიზნით საჰაერო ხომალდის ფრენის დამთავრებისას მის შეჩერებამდე/ფიქსირებამდე; შვეულმფრენებისათვის (ვერტმფრენი) - საერთო დრო, მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყებიდან ვერტმფრენის სრულ გაჩერებამდე, ფრენის დასრულებისას და მზიდი ხრახნის ბრუნვის შეჩერებამდე .

38) „ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი“ – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი , რომელიც ახორციელებს ინსპექტირებას.

39) „ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი“ – საბუთი, რომელიც ადასტურებს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობას.

310) „ფრენისათვის აკრძალული არე“ – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა აკრძალულია.

311) „ფრენისათვის სახიფათო არე“ – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც დროის გარკვეულ მონაკვეთებში შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო ხომალდების ფრენისათვის სახიფათო საქმიანობა.

312) „ფრენისათვის შეზღუდული არე“ – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა შეზღუდულია გარკვეული პირობებით.

313) „ჩარტერი“ – ხელშეკრულება, რომელშიც ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდის მთლიან ტევადობას ან მის ნაწილს ერთი ან რამდენიმე რეისით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნისათვის.

314) „ხელშეკრული სახელმწიფო“ – სხვა სახელმწიფოსთან საჰაერო სივრცით, აეროდრომებით, კავშირგაბმულობის საშუალებებით ერთობლივი სარგებლობის, აგრეთვე,

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებზე ხელშეკრულების, შეთანხმების დამდები სახელმწიფო.

315) „*EA S A*“ – ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო.

316) „*SAFA*“ – უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების განსაზღვრის (საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმების) პროგრამა.

317) „*SAFA-ს ინსპექტორი*“ – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც ახორციელებს უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის ინსპექტირებას SAFA-ს შესაბამისად.

318) „*ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია*“ – ჰაერსანაოსნო მონაცემების შეკრების და ანალიზის შედეგად მიღებული ინფორმაცია.

319) „*ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებული*“ – სახელმწიფოს მიერ გამოშვებული და დამტკიცებული გამოცემა, რომელიც შეიცავს ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში საჰაერო ხომალდის ფრენის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვან გრძელვადიან ჰაერსანაოსნო ინფორმაციას.

320) „*ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტი*“ – მატერიალური ან/და ელექტრონული სახით წარმოდგენილი პაკეტი, რომელიც მოიცავს: ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულს, მათ შორის ცვლილებებს; ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულის დროებით ცვლილებებს; ნოტამს (შეტყობინება მომსახურების, წესების, საფრთხის, ასევე სააერონაოსნო საშუალებების მდგომარეობის, ცვლილებებისა დამწყობრში შეყვანის შესახებ) და ფრენისწინა ინფორმაციის ბიულეტენებს; ცირკულარულ (დამატებით) ინფორმაციას და მოქმედი ნოტამების ჩამონათვალს.“.

## **2. კოდექსის მე-8<sup>ლ</sup> მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-9 ნაწილი:**

„9. სააგენტო უფლებამოსილია, არ გაასაჯაროს ინსპექტირებისა და ზედამხედველობის განხორციელებისას მოპოვებული საავიაციო/ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია, იმ შემთხვევაში თუ ინფორმაციის გავრცელებამ შეიძლება უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ფრენის უსაფრთხოებაზე, ჩიკაგოს 1944 წლის საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად .“.

## **3. კოდექსს დაემატოს შემდეგი შინაარსის 9<sup>ლ</sup> მუხლი:**

„**მუხლი 9<sup>ლ</sup>. სააგენტოს სამართლებრივი აქტები**

1. სააგენტოს დირექტორი გამოსცემს ნორმატიულ და ინდივიდუალურ სამართლებრივ აქტებს, ამ კანონითა, სხვა სამართლებრივი აქტებითა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით/შეთანხმებებით გათვალისწინებულ შემთხვევებსა და ფარგლებში.

2. სააგენტოს სამართლებრივი აქტები, კანონმდებლობით დადგენილი წესით, შესაძლოა გასაჩივრდეს მხოლოდ სასამართლოში.

3. სარჩელის სასამართლოში წარდგენის შემთხვევაში, დაუშვებელია სააგენტოს იმ სამართლებრივი აქტების მოქმედების შეჩერება, რომლებიც მიღებულ იქნა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის, მისი დანართებით ან/და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნის დარღვევის გამო, რამაც საფრთხე შეუქმნა ან შეეძლო შეექმნა ფრენის უსაფრთხოებისათვის და/ან საავიაციო უშიშროებისთვის.“.

#### **4. კოდექსის მე-19 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:**

##### **„მუხლი 19. საქართველოს ჰაერსაწარმო ინფორმაციით უზრუნველყოფა**

1. ჰაერსაწარმოს უსაფრთხოების, რეგულარულობის და ეფექტურობის უზრუნველსაყოფად, საქართველოს ჰაერსაწარმო ინფორმაციით მომსახურებას ახორციელებს სააერონავიაციო მომსახურების საწარმო.

2. ჰაერსაწარმო ინფორმაცია და ჰაერსაწარმო მონაცემები მოიცავს საქართველოს საჰაერო სივრცის და ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცის შესახებ ინფორმაციას, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო.

3. სააერონავიაციო მომსახურების საწარმო ახორციელებს ჰაერსაწარმო მონაცემების მიწოდებისგან მონაცემების/ინფორმაციის მიღებას, დახარისხებას, გაერთიანებას, რედაქტირებას (შინაარსის ცვლილების გარეშე), შენახვას, დადგენილ ფორმატში გამოქვეყნებას და გავრცელებას.

4. ჰაერსაწარმო მონაცემების მიწოდებლებს, მათ უფლებამოსილებებს და ჰაერსაწარმო მონაცემების მიწოდების წესს განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობა.

5. ჰაერსაწარმო ინფორმაციის გაერთიანებული პაკეტი ქვეყნდება საქართველოს სახელით და ხელმისაწვდომია ყველა მომხმარებლისთვის.“.

#### **5. კოდექსს დაემატოს შემდეგი შინაარსის 58<sup>1</sup> მუხლი**

##### **„მუხლი 58<sup>1</sup> კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა**

1. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს მგზავრის, ბარგის, ტვირთის და/ან ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული მიზნით, თუ ის აკმაყოფილებს სააგენტოს ნორმატიული აქტით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. ექსპლუატანტის სერტიფიკატი გაიცემა იურიდიულ პირზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილია საქართველო და რომელშიც საქართველოს მოქალაქეები, ან/და საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირები, ან/და სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტი ფლობენ/მართავენ ხმის უფლების მქონე, წილის ან აქციების 50%-ზე მეტს თუ:

ა) გააჩნია საკმარისი ფინანსური რესურსი, უზრუნველყოს ავიაკომპანიის არსებული და პოტენციური ფინანსური ვალდებულებების შესრულება ექსპლუატაციის დაწყებიდან ორი წლის განმავლობაში, პირველი სამი თვის პერიოდში ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლის გათვალისწინების გარეშე;

ბ) გადაწყვეტილების მიმღებ ხელმძღვანელ პირებს არ გააჩნიათ უარყოფითი საქმიანი რეპუტაცია, რაც გულისხმობს, ნასამართლეობას ძმომე, განსაკუთრებით ძმომე, ეკონომიკური დანაშაულისათვის ან ისეთი ქმედებისთვის, რომელმაც მისი მმართველობისას გამოიწვია საწარმოს გადახდისუუნარობა;

გ) აკმაყოფილებს სააგენტოს ნორმატიული აქტით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

3. ექსპლუატანტის საქმიანობის ამ მუხლის მე-2 ნაწილის მოთხოვნებთან შესაბამისობის მუდმივ ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო, რომელიც უფლებამოსილია ავიასაწარმოს მოსთხოვოს სათანადო ინფორმაციის წარდგენა.

4. ამ მუხლის მე-2 ნაწილის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნები არ ვრცელდება იმ ავიასაწარმოებზე, რომლებიც ახორციელებენ მხოლოდ შიდა გადაყვანა-გადაზიდვას, საავიაციო სამუშაოებს ან საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდებით, ძრავის გარეშე საფრენი აპარატით, სასწავლო და ლოკალურ ფრენებს.“.

#### **6. კოდექსის 75-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:**

##### **„მუხლი 75. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის ზოგადი პირობები**

1. საერთაშორისო და შიდა გადაყვანა-გადაზიდვისას საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება, „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციის, საქართველოს სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების, ამ კოდექსის, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსისა და სააგენტოს ნორმატიული აქტების შესაბამისად.

2. საჰაერო პასუხისმგებლობის წესი მგზავრის გარდაცვალების/სხეულის დაზიანების, მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხების, ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას განისაზღვრება სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

3. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ იგი ვერ შეასრულებს (ან არასათანადოდ შეასრულებს) ნაკისრ ვალდებულებებს დაუძლეველი



ძალით გამოწვეულ გარემოებათა გამო“.

7. კოდექსის 77-ე და 78-ე მუხლები ამოღებულ იქნეს.

*8. კოდექსის 79-ე და მე-80 მუხლები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:*

*„მუხლი 79. გადამზიდველის პასუხისმგებლობა საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში*

გადამზიდველის მიზეზით საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, იგი პასუხს აგებს მომსახურების დამკვეთის წინაშე მსოფლიო საფოსტო კავშირის აქტებისა და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

*მუხლი 80. პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზიანისათვის*

საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობა ეკისრება ექსპლუატანტს, კანონმდებლობით დადგენილი წესით.“.

9. კოდექსის 81-ე - 89-ე მუხლები ამოღებულ იქნეს.

10. კოდექსის 91-ე მუხლი ამოღებულ იქნეს.

*11. კოდექსის მე-13 თავის სათაური ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:*

*„თ ა ვ ი XIII. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა“.*

*12. კოდექსის 93-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:*

*„მუხლი 93. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები და დაზღვევის სავალდებულობა*

1. საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები, ვალდებულნი არიან დააზღვიონ საკუთარი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა იმ შესაძლო ზიანის გამო, რაც შეიძლება განიცადოს მგზავრმა, ბარგის, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილების გამგზავნმა (მიმღებმა) ან მესამე პირმა.

2. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესს შესაბამისი ნორმატიული აქტით ამტკიცებს და შესრულების ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

3. ამ მუხლის მიზნებისათვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი არის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ახორციელებს კონტროლს საჰაერო ხომალდის გამოყენებას ან ექსპლუატაციაზე“.

13. კოდექსის 94-ე მუხლი ამოღებულ იქნეს.

14. კოდექსის 95-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

*„მუხლი 95. დაზღვევა საავიაციო სამუშაოების შესრულების დროს*

ექსპლუატანტი ვალდებულია დააზღვიოს საკუთარი პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული შესაძლო ზიანის ანაზღაურების მიზნით სააგენტოს მიერ დამტკიცებული შესაბამისი სამართლებრივი აქტის შესაბამისად.“.

15. კოდექსის 106-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

*„მუხლი 106. უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმების დაშვება საქართველოს ტერიტორიაზე*

1. საქართველოსთან დადებული ხელშეკრულებების საფუძველზე, მის ტერიტორიაზე დაიშვებიან უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმები მათ მფლობელობაში არსებული ტექნიკური საშუალებებით, მათ შორის მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის მესაკუთრე ან/და იმ სახელმწიფოს წარმომადგენლები, რომელშიც რეგისტრირებულია აღნიშნული საჰაერო ხომალდი.

2. ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაში, საქართველოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმების, მათ მფლობელობაში არსებული ტექნიკური საშუალებებით, მათ შორის, მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის მესაკუთრის ან/და იმ სახელმწიფოს წარმომადგენლების, რომელშიც რეგისტრირებულია აღნიშნული საჰაერო ხომალდი, დაშვების ნებართვას იძლევა საქართველოს მთავრობა.“.

16. კოდექსის 110-ე მუხლის:

*ა) პირველი ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:*

„1. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის სამსახურებრივ მოკვლევას, მათზე მიმდინარე ნებისმიერი სასამართლო თუ ადმინისტრაციული წარმოებისაგან დამოუკიდებლად და მათი ხელშეშლის გარეშე ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიურო (შემდგომში „მოკვლევის ბიურო“).“;

*ბ) პირველი ნაწილის შემდეგ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 1<sup>1</sup> - 1<sup>3</sup> ნაწილები:*

„1<sup>1</sup>. მოკვლევის ბიურო არის ფუნქციურად დამოუკიდებელი ფრენის ვარგისობაზე, სერტიფიცირებაზე, საფრენოსნო ექსპლუატაციაზე, ტექნომსახურებაზე, ლიცენზირებაზე, საჰაერო მოძრაობის კონტროლსა და აეროდრომის ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელი ნებისმიერი უწყებისგან ან/და სხვა ნებისმიერი პირისაგან, რომლის ინტერესები ან/და ამოცანები შესაძლოა ეწინააღმდეგებოდეს მოკვლევის ბიუროს ამოცანებს ან/და ზემოქმედებას ახდენდეს მის ობიექტურობაზე.

12. მოკვლევის ბიუროს უფროსი (უფლებამოსილი მომკვლევ) მოკვლევის ჩატარებისას დამოუკიდებელია და არ ხელმძღვანელობს რომელიმე უწყების ან/და პირის მითითებით და მას გააჩნია შეუზღუდავი უფლებამოსილება თავისი კომპეტენციის ფარგლებში, ისარგებლოს დაუბრკოლებელი დაშვებით/წვდომით/კონტროლით საქართველოს ტერიტორიაზე განლაგებული ავიასაწარმოების ობიექტებზე, საქართველოს ნებისმიერ ტერიტორიაზე სადაც მოხდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი ან განთავსებულია საჰაერო ხომალდის ნაწილები ან თვითჩამწერები ან მტკიცებულებები, დოკუმენტები, მათ შორის საჰაერო მოძრაობის მომსახურების აუდიო და ვიდეო ჩანაწერები. მოკვლევის ბიუროს უფროსი ასევე უფლებამოსილია თვითმხილველებს ჩამოართვას ახსნა-განმარტება და მიმართოს შესაბამის ორგანოებს საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სახის მასალის გამოთხოვაზე და განახორციელოს მოკვლევისათვის საჭირო ნებისმიერი სხვა ქმედება კანონმდებლობით დადგენილი წესის შესაბამისად.

13. მოკვლევის ბიუროს უფროსი (უფლებამოსილი მომკვლევ) პასუხისმგებელია უსაფრთხოების დაცვის მიზნით საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის შესახებ მოკვლევის შედეგად მოპოვებული ინფორმაციის დაცვაზე, რათა აღნიშნული ინფორმაცია არ გამჟღავნდეს სხვა მიზნით, გარდა საავიაციო შემთხვევისა და ინციდენტის მოკვლევის მიზნებიდან გამომდინარე. მოკვლევის შედეგად მოპოვებული ინფორმაციის გამჟღავნება შესაძლებელია მხოლოდ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევაში და შესაბამისი სამართალდამცავი ორგანოების სათანადო გადაწყვეტილების საფუძველზე.“;

**გ) მე-8 ნაწილი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:**

„8. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოხდენისთანავე შეტყობინება ასევე ეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას, თუ საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური მასა აღემატება 2 250 კილოგრამს ან აღნიშნული საჰაერო ხომალდი ტურბორეაქტიულია.“.

**მუხლი 2.**

1. საქართველოს მთავრობამ 2016 წლის 1 იანვრამდე უზრუნველყოს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათ უფლებამოვალეობების და ჰაერსაანაოსნო მონაცემების მიწოდების წესის დამტკიცება.

2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალმა საჯარო სამართლის იურიდიულმა პირმა - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ 2015 წლის პირველ დეკემბრამდე უზრუნველყოს შესაბამისი სამართლებრივი აქტების ამ კანონთან შესაბამისობა.

3. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალმა საჯარო სამართლის იურიდიულმა პირმა - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ 2015

წლის პირველ დეკემბრამდე უზრუნველყოს საჰაერო გადაყვან-გადაზიდვის პასუხისმგებლობის წესის დამტკიცება მგზავრის გარდაცვალების/სხეულის დაზიანების, მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხების, ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას.

4. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალმა საჯარო სამართლის იურიდიულმა პირმა - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ 2015 წლის პირველ დეკემბრამდე უზრუნველყოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის დამტკიცება.

### **მუხლი 3.**

2015 წლის პირველ დეკემბრამდე გაცემულ ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელებს ამ კოდექსის პირველი მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაკმაყოფილების ვალდებულება წარმოეშვებათ, გაცემული ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ვადის გასვლის შემდეგ.

**მუხლი 4.** ეს კოდექსი, გარდა ამ კოდექსის პირველი მუხლის: მე-5, მე-6, მე-12 და მე-14 ნაწილებისა ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

**მუხლი 5.** ამ კოდექსის პირველი მუხლის: მე-5, მე-6, მე-12 და მე-14 ნაწილები ამოქმედდეს 2015 წლის 1 დეკემბრიდან.

საქართველოს პრეზიდენტი

*გიორგი მარგველაშვილი*

**განმარტებითი ბარათი**  
**„საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“**  
**საქართველოს კანონის პროექტთან დაკავშირებით**

**ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:**

**ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:**

კანონპროექტის მიღების მიზეზია „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ საქართველოსა და ევროკავშირს და მის წევრ-სახელმწიფოთა შორის“ 2010 წლის 2 დეკემბერს ხელმოწერილი შეთანხმებით ნაკისრი ვალდებულებების ეტაპობრივი შესრულება და დანერგვა საქართველოს კანონმდებლობაში. მათ შორის, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის და სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის კანონმდებლობაში იმპლემენტაცია, ასევე ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემის წესში კომპანიის მხრიდან ფინანსური მდგრადობის დასადასტურებლად დამატებითი საბუთების წარმოდგენის ვალდებულება. აქვე, საქართველოს კანონმდებლობაში ხსენებული რეგულაციების დანერგვას გვავალდებულებს ასევე *ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) 2012 წლის სტანდარტიზაციის კომბინირებული ინსპექტირების შედეგად აღმოჩენილი ნაკლოვანებების გამოსწორების გეგმაც და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) 2013 წლის აუდიტის დროს აღმოჩენილი ნაკლოვანება, იმის შესახებ, რომ ქვეყნის მიერ არ ხორციელდება ავიაკომპანიების ფინანსური მონიტორინგი.* ICAO-ს DOC 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) მოთხოვნების დაკმაყოფილება ავტომატურად გამოიწვევს იკაოს 2013 წლის ნაკლოვანების დაკმაყოფილებას, რომელიც ეხება აუდიტის პროტოკოლის კითხვარს PQ4.445 და PQ4.093 ორივე შემთხვევაში, სახელმწიფოს მიერ აღებულია ვალდებულება, რომ ჩვენმა ქვეყანამ მიიღოს შესაბამისი წესი 2015 წლის განმავლობაში. აქვე, უნდა აღინიშნოს, ტრასეკას პროექტის ფარგლებში შედგენილი დოკუმენტი, რომელიც ადგენს რეგულაციების იმპლემენტაციის ვადებს (TRACECA Road Map). ამასთანავე, კანონპროექტის მიღების მნიშვნელოვან მიზეზს წარმოადგენს ისიც, რომ საქართველოში დღემდე არ არსებობდა ამგვარი სახის რეგულირება. კანონპროექტით უზრუნველყოფილი იქნება საქართველოს კანონმდებლობაში შესაბამისი რეგულაციების ასახვა და შესაბამისი წესების მისაღებად აუცილებელი საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნა.

კანონპროექტის მიღების მიზეზია, აგრეთვე, საქართველოს საჰაერო კოდექსში სამართლებრივი და ტექნიკური ხარვეზების გამოსწორება და მისი შესაბამისობაში მოყვანა როგორც საერთაშორისო ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან, ისე საქართველოს კანონმდებლობასთან. როგორც ცნობილია, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი მიღებულ იქნა 1997 წელს, რომელმაც იმ დროისთვის დეტალურად მოაწესრიგა გადაზიდვა-გადაყვანისას გადამზიდველის პასუხისმგებლობის წესი. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განსაზღვრულია აგრეთვე, „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციით. შესაბამისად, საჰაერო კოდექსიდან ხდება მოძველებული მუხლების ამოღება და მისი შესაბამისობაში მოყვანა არსებულ მოთხოვნებთან.

ასევე პროექტით ფრენის ზედამხედველობაზე პასუხისმგებელ ორგანოს მიეცემა შესაძლებლობა ფრენის უსაფრთხოების შემცველი ინფორმაციის შესაბამისი გაანალიზების საფუძველზე, იმსჯელოს მესამე პირებზე ინფორმაციის გადაცემის შესახებ. კერძოდ, ადმინისტრაციული ორგანოს ხელმძღვანელს (სააგენტოს) ექნება უფლებამოსილება, კანონმდებლობის ფარგლებში, იმსჯელოს კონკრეტული ინფორმაციის, იმ მესამე პირებზე გაცემაზე, ვინაიდან საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებული რეკომენდაციით, სახელმწიფომ უნდა უზრუნველყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების და ინფორმაციის არამიზნობრივად გამოყენებისგან დაცვა. ასეთი ინფორმაცია უნდა გასაჯაროვდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მის არგასაჯაროება უფრო მძიმე შედეგების მომტანია ვიდრე გასაჯაროება. როგორც ცნობილია, საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსი ითვალისწინებს საჯარო ინფორმაციის გაცემის ვალდებულებიდან კანონით გათვალისწინებული შემთხვევებით გამონაკლისის დადგენის შესაძლებლობას. ფრენის უსაფრთხოების მონაცემების შემცველი მოთხოვნილი ინფორმაციის გაცემაზე უარის თქმის შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილი იქნება დაეყრდნოს, როგორც ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 28-ე მუხლის პირველ ნაწილს, ასევე საჰაერო კოდექსში წარმოდგენილი ცვლილებით დამატებულ მე-8<sup>1</sup> მუხლის მე-9 ნაწილს.

#### **ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი:**

კანონპროექტი მიზნად ისახავს მგზავრების და მესამე პირების უფლებების დაცვას. პროექტში განსაზღვრულია, რომ შემუშავებულ უნდა იქნეს სააგენტოს ნორმატიული აქტები, რომლებიც დეტალურად მოაწესრიგებს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ყველა ექსპლუატანტისათვის და გადამზიდველისათვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესს, განსაზღვრავს მინიმალურ სადაზღვევო მოთხოვნებს, აგრეთვე, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას მგზავრის გარდაცვალების/სხეულის დაზიანების, მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხების, ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას.

წარმოდგენილი კანონპროექტის მიზანია ICAO-ს ყოვლისმომცველი სისტემური აუდიტის დროს გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრა და ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 დანართისა და მე-19 დანართის მოთხოვნების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში და შესაბამისად ახალი ტერმინების დამატება .

#### **ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

კოდექსის პირველი მუხლის (ტერმინები) ტერმინში „ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია“ შედის ცვლილება და ამასთან ერთად ემატება ერთი ახალი ტერმინი „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის გაერთიანებული კრებული“. ტერმინის განმარტების ცვლილების ძირითადი არსს წარმოადგენს კოდექსში არსებული ტერმინის (ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია) განმარტების

ჰარმონიზება ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 დანართში არსებულ განმარტებასთან. ამასთან ერთად, ახალი ტერმინის დამატების არსი გამომდინარეობს საჰაერო კოდექსის მე-19 მუხლში შესული ცვლილებიდანაც.

კოდექსს ემატება 9<sup>1</sup> მუხლი, რომლითაც განისაზღვრება სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ მიერ გამოცემული სამართლებრივი აქტების გასაჩივრების წესი.

გარდა ამისა, კოდექსის მე-19 მუხლში შედის ცვლილება, რომლის თანახმად, განსაზღვრული იქნება ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 დანართის მე-2 თავის (სახელმწიფოს ვალდებულებები) 2.1 პუნქტში მოცემული მოთხოვნები, რომელიც მოიცავს სახელმწიფოს მხრიდან ფუნქციის განმხორციელებლის განსაზღვრას, ამ ფუნქციების მკაფიო ჩამოყალიბებას, საქმიანობასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიმწოდებლების განსაზღვრას. ამასთან, კანონპროექტი ითვალისწინებს საქართველოს მთავრობის მიერ ინფორმაციის მომწოდებლების განსაზღვრისა და მათი სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოსთან მუშაობის პრინციპების დამტკიცებას. აღნიშნული უზრუნველყოფს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის/მონაცემების მიღებას, დამუშავებასა და მომხმარებელთან მიწოდების არსებული პროცესების დახვეწას და საერთაშორისო/ეროვნული აერნაოსნობის უსაფრთხოების, რეგულარობის და ეფექტურობის ამაღლებას.

კანონპროექტით კოდექსს ემატება 58<sup>1</sup> მუხლი, რომელშიც ასახულია ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასაღებად კომპანიისათვის დამატებითი მოთხოვნები, ასევე მოცემულია გამონაკლისი იმ ექსპლუატანტების მიმართ, რომლებიც არ გავრცელდება დამატებითი მოთხოვნები. **კანონპროექტის მოქმედება ვრცელდება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებზე, რომლებიც მიზნად ისახავენ მგზავრის, ტვირთის და/ან ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას (ანაზღაურების სანაცვლოდ) კომერციული მიზნით.** კანონპროექტით დგინდება, რომ ექსპლუატანტის სერტიფიკატი გაიცემა კოდექსით და სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ნორმატიული აქტით დადგენილი მოთხოვნების საფუძველზე, კერძოდ ექსპლუატანტის სერტიფიკატი შესაძლებელია გაიცეს იურიდიულ პირზე, რომლის საქმიანობის ძირითადი ადგილია საქართველო და რომელშიც საქართველოს მოქალაქეები, ან/და საქართველოში დაფუძნებული იურიდიული პირები, ან/და სახელმწიფო ფლობენ ხმის უფლების მქონე წილის 50%-ზე მეტს და ამასთან:

ა) გააჩნია საკმარისი ფინანსური რესურსი, უზრუნველყოს ავიაკომპანიის არსებული და პოტენციური ფინანსური ვალდებულებების შესრულება ექსპლუატაციის დაწყებიდან ორი წლის განმავლობაში, პირველი სამი თვის პერიოდში ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლის გათვალისწინების გარეშე;

ბ) გადაწყვეტილების მიმღებ ხელმძღვანელ პირებს არ გააჩნიათ უარყოფითი საქმიანი რეპუტაცია, რაც გულისხმობს, ნასამართლეობას ძმომე, განსაკუთრებით ძმომე, ეკონომიკური დანაშაულისათვის ან ისეთი ქმედებისთვის, რომელმაც მისი მმართველობისას გამოიწვია საწარმოს გადახდისუუნარობა.

გ)აკმაყოფილებს სააგენტოს ნორმატიული აქტით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

„ავიაკომპანიების საქმიანობის ძირითადი ადგილი უნდა მდებარეობდეს საქართველოში“ გულისხმობს, რომ საქართველოში უნდა არსებობდეს მმართველი ოფისი, საიდანაც ხორციელდება ფრენების დაგეგმარება, უსაფრთხოების ვარგისობის კონტროლი, ფინანსური ოპერაციების წარმოება, რაც გააუმჯობესებს ფრენის უსაფრთხოების ზედამხედველობის ხარისხს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მხრიდან, რომელსაც კონტროლის მეტი მექანიზმი ექმნება. მმართველობის ძირითადი ოფისის კომპანიის რეგისტრაციის ქვეყანაში ქონის აუცილებლობა საერთაშორისო ორგანიზაციების მოთხოვნებში მოცემულია (იკაო), რაც ემსახურება ზედამხედველობის და უსაფრთხოების კონტროლის ხარისხის გაუმჯობესებას, თუმცა საქართველოს კანონმდებლობა ამის მოთხოვნის საფუძველს არ იძლევა. იმ ავიაკომპანიებს, რომლებიც ბაზირდებიან საქართველოს ფარგლებს გარეთ ძირითადად მმართველობითი ოფისები აქვთ ძირითადი ბაზირების ქვეყნებში, მათ მოუწევთ ოფისების გადმოტანა.

წარმოდგენილი პროექტის თანახმად, კოდექსში შედის შემდეგი ძირითადი ცვლილებები: 75-ე მუხლში „გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზოგადი პირობები“ ემატება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი და „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენცია. ასევე, ამ მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის წესი მგზავრის გარდაცვალების/სხეულის დაზიანების, მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხების, ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას განისაზღვრება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ნორმატიული აქტით. ცვლილების მიზანია: საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის და სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის იმპლემენტაცია საქართველოს კანონმდებლობაში და ამ წესების მიღების მიზნით აუცილებელი სამართლებრივი საფუძვლის შექმნა.

საჰაერო კოდექსის 75-ე და 93-ე მუხლები ახლებურად ყალიბდება, რაც ემსახურება სააგენტოს მიერ შესაბამის ნორმატიული აქტებში გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების (პასუხისმგებლობისა და დაზღვევის) შესახებ დეტალურ მოწესრიგებას :

ა) საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის წესს მგზავრის გარდაცვალების/სხეულის დაზიანების, მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხების, ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას;

ბ) სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებისათვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ფარგლებს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და მესამე პირების მიმართ.

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის წესით დგინდება გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებების განსაზღვრა მისი პირდაპირი საქმიანობიდან გამომდინარე (მგზავრის გადაყვანა, ტვირთის გადაზიდვა და ა.შ.), რაც გამოიხატება ფულადი კომპენსაციის დაწესებაში.

ავიაგადამზიდველი იღებს პასუხისმგებლობას, რომ მისი ვალდებულების შესრულების ფარგლებში კონკრეტულ ქმედების შეუსრულებლობის შემთხვევაში გადაიხადოს კომპენსაცია, შემდეგ შემთხვევებში:

ა) მგზავრის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანებისას;



ბ) მგზავრის გადაყვანის და/ან ბარგის გადაზიდვის შეფერხებისას;

გ) ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურებისას.

სამართლებრივად და ტექნიკურად დაიხვეწა კოდექსის 79-ე მუხლი. 79-ე მუხლის თანახმად, გადამზიდველის მიზეზით საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, იგი პასუხს აგებს დამკვეთის წინაშე მსოფლიო საფოსტო კავშირის აქტების და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

ცვლილებები შეეხო 93-ე და 95-ე მუხლებსაც, კერძოდ, განისაზღვრა, რომ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესს ნორმატიული აქტით დაამტკიცებს სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“.

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესი მოაწესრიგებს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებისათვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ფარგლებს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და მესამე პირების მიმართ, მათ შორის საავიაციო სამუშაოების გაწევისას.

ექსპლუატანტი ან/და ავიაგადამზიდველი ვალდებულია უზრუნველყოს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა მგზავრებთან, ბარგთან, ტვირთსა და მესამე პირებთან მიმართებით.

ექსპლუატანტი ან/და ავიაგადამზიდველი ვალდებულია უზრუნველყოს ნებისმიერი ფრენის დაზღვევა.

საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის და დაზღვევის ვალდებულებების ახლებურად დარეგულირება იწვევს კოდექსიდან 77-ე, 78-ე, 81-ე, 82-ე, 83-ე, 84-ე, 85-ე, 86-ე, 87-ე, 88-ე, 89-ე, 91-ე და 94-ე მუხლების ამოღებას, რომლებიც თავისი შინაარსით მოძველებულია. საჰაერო კოდექსის მიღება (1996) წინ უსწრებდა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მიღებას ამიტომ საჰაერო კდოქესში თავის დროზე მოხვდა რიგი იმ საკითხებისა, რომელიც მოგვიანებით სამოქალაქო კოდექსით დარეგულირდა. ისეთი როგორებიცაა ზიანი ანაზღაურება, პასუხისმგებლობა და ა.შ.) 82-ე, 83-ე, 84-ე, 85-ე, 86-ე, 87-ე, 88-ე, 89-ე, 91-ე და 92-ე მუხლებით დარეგულირებული ურთიერთობები (პრეტენზიის წარდგენის ვადები, ხანდაზმულობის ვადები) რეგულირდება სამოქალაქო კოდექსით, ხოლო საჰაერო ხომალდების შეტაკება, როგორც ტერმინი არ არსებობს და მოქედი კანონმდებლობით დადგენილია ახალი ტერმინი-საავიაციო შემთხვევა, რომლის მარეგულირებელი მუხლი ცალკე მოცემულია კოდექსში.

ასევე ცვლილება შედის კოდექსის 106-ე მუხლში და ახლებურად ყალიბდება, ვინაიდან მოქმედი რედაქცია არ არის სრულყოფილი და არ ასახავს იმ პირთა ამომწურავ ჩამონათვალს თუ ვის ააქვს უფლება მარცხგანცდილი საჰაერო ხომალდის საძებნ-სამაშველო ოპერაციებში მონაწილეობის მიღების. ეს ხარვეზი დაფიქსირდა 2013 წლის 21-29 ოქტომბერს ICAO-ს ყოვლისმომცველი სისტემური აუდიტის ანგარიშში, ვინაიდან ჩიკაგოს კონვენციის 25 მუხლი სრულფასოვნად არ არის ასახული ეროვნულ კანონმდებლობაში. წარმოდგენილი ცვლილება ამ ხარვეზს გამოსწორებს.

ICAO-ს ყოვლისმომცველი სისტემური აუდიტის ანგარიშში დაფიქსირებული შენიშვნების გათვალისწინებით, წარმოდგენილი პროექტით ასევე ცვლილება შედის კოდექსის 110-ე მუხლში, რომელიც ეხება საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევას. აღნიშნული

ანგარიშის საფუძველზე, საჭირო კოდექსი ნათლად არ ასახავს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს მიერ მოკვლევის განხორციელებისას რიგ საკითხებს (მოკვლევის ბიუროს დამოუკიდებლობა მოკვლევის განხორციელების პროცესში, მოკვლევის ბიუროსთვის/უფლებამოსილი მომკვლევისთვის, საავიაციო შემთხვევის ადგილის და ნამსხვრევების მონახულების მიზნით შეუფერხებელ დაშვებას, სამოკვლეო ჩანაწერების გაუმჟღავნებლობას და სხვ.). წარმოდგენილი პროექტის შესაბამისად, მოკვლევის პროცედურასთან დაკავშირებული რიგი მნიშვნელოვანი საკითხები გათვალისწინებული იქნება საქართველოს საჭირო კოდექსში.

## **ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:**

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

აღნიშნული პროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებითი ხარჯების გამოყოფას.

### **ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:**

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

### **ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:**

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს გავლენას სახელმწიფო ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

### **ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები:**

კანონპროექტის მიღებით არ წარმოიშობა სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულება.

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

კანონპროექტის მიღებამ შესაძლოა იქონიოს გარკვეული უარყოფითი გავლენა ფინანსურ შედეგებზე იმ პირთა მიმართ, ვისზედაც ვრცელდება ეს კანონი, ვინაიდან იმ ავიაკომპანიებს, რომლებიც ბაზირდებიან საქართველოს ფარგლებს გარეთ და მმართველობითი ოფისები აქვთ ძირითადი ბაზირების ქვეყნებში, მოუწევთ ოფისების გადმოტანა. ამ ეტაპზე კონკრეტული ფინანსური გაანგარიშების მითითება შეუძლებელია.

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

კანონპროექტი არ ეხება ახალი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის შემოღებას და არც არსებულ ოდენობაში ცვლილების შეტანას.

## **გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:**

**გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან:**  
კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის დირექტივებს.

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

კანონპროექტის მიღება არ არის დაკავშირებული საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს მიერ ვალდებულებების აღებასთან.

**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) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში**

კანონპროექტის მომზადებისას კონსულტაციები იქნა გავლილი შესაბამის ექსპერტებთან, მათ შორის, TRACECA-ს პროექტის ფარგლებში.

**დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულების) ან/და ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში**

ასეთი შეფასებები კანონპროექტს არ გააჩნია.

**ე) კანონპროექტის ავტორი:**

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.

**„საქართველოს საჰაერო კოდექსი“-ს იმ მუხლების სრული რედაქცია, რომლებშიც  
წარმოდგენილი კანონპროექტით შედის ცვლილება**

**მუხლი 1. გამოყენებული ტერმინების განმარტება**

"აეროდრომი" - მიწის ან წყლის ზედაპირის გარკვეული ფართობი (მასზე განლაგებული შენობებით, ნაგებობებითა და მოწყობილობებით), რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების მიღების, მოძრაობისა და გაშვებისათვის.

"ადგილობრივი საჰაერო ხაზი"- სამეთვალყურეო რაიონი ან მისი ნაწილი, რომელიც უზრუნველყოფილია აეროდრომით, სანაოსნო, საჰაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებებით და წარმოადგენს საჰაერო სივრცეში სიმაღლესა და სიგანეში შეზღუდულ, საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ფრენისათვის განკუთვნილ დერეფანს საქართველოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

"აეროპორტი" - საავიაციო საწარმო, რომელიც ახორციელებს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს, საჰაერო ხომალდების მოძრაობას და ამ მიზნით აქვს აეროდრომი, აეროვაგზალი არგეთვე სხვა მიწისზედა ნაგებობები, მოწყობილობები და ჰყავს მომსახურე პერსონალი.

"აეროპორტის საზედამხედველო არე" - ჰორიზონტალური და ვერტიკალური სიბრტყეებით შეზღუდული საჰაერო ნაწილი, აეროპორტისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიის თავზე.

"ავიაკომპანიის სატარნსპორტო პილოტი" - ნებისმიერ თვითმფრინავზე ან შვეულმფრენზე მეთაურის ან მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე, „ავიაკომპანიის სატარნსპორტო პილოტის" მოწმობის მფლობელი პილოტი.

"ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა" - განსაკუთრებული მომზადების მქონე კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მისი აღჭურვილობის საფრენოსნო ექსპლუატირების უფლების მიმნიჭებელი მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები.

"ექსპლუატანტის სერტიფიკატი" - სერტიფიკატი, რომელიც ექსპლუატანტს ანიჭებს უფლებას შეასრულოს გარკვეული კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა.

„ინსპექტირება (საინსპექციო შემოწმება)“ – საქართველოს კანონმდებლობით, მათ შორის, ტექნიკური რეგლამენტით, ასევე საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით დადგენილ მოთხოვნებთან სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის, მათ შორის, ფრენის უსაფრთხოების, შესაბამისობის შეფასების პროცესი, რომელსაც ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი (ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი, SAFA-ს ინსპექტორი) დოკუმენტების, ადგილზე ფაქტობრივი მდგომარეობისა და საჰაერო ხომალდის ბაჟანზე შემოწმების ფორმით. (5.06.2012. N6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

"კომერციული ფრენა (კომერციული გადაზიდვა)" - ფასით ან დაქირავებით მგზავრების, ტვირთისა და საფოსტო გზავნილების გადასაზიდვად განხორციელებული საჰაერო ხომალდის ფრენა.

"მოწმობის აღიარება" - ქმედობა, რომლის შედეგადაც სახელმწიფო სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას საკუთრების თანაბარ ღირებულებად აღიარებს.

"პილოტირება (მართვა)" - ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის მართვის ორგანოებით მანიპულირება.

"საავიაციო პერსონალი" - საავიაციო საწარმოს დაწესებულების ან ორგანიზაციის განსაკუთრებული შემადგენლობა იგი ყალიბდება სათანადოდ მომზადებული ავიასპეციალისტებისაგან, რომელთაც აქვთ ფრენის შესრულებისა და მომსახურების ნებართვა.

"საავიაციო საშუალებები" - საჰაერო ხომალდები, აეროდრომები, აეროპორტები, მათი მოწყობილობები, საჰაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებები, საჰაერო ტრასებისა და ადგილობრივი საჰაერო ხაზების რადიოტექნიკური მოწყობილობები, აგრეთვე საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი რეგისტრირებული სხვა საჰაერო საშუალებები.

"საავიაციო შემადგენლობა" - სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები, რომელთა საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის მეშვეობით განსახორციელებელ მიზნებს ემსახურება.

„საერთაშორისო აეროპორტი“ – აეროპორტი, რომელიც ახორციელებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მომსახურებას და რომელშიც უზრუნველყოფილია სასაზღვრო, სანიტარიულ-საკარანტინო და საბაჟო კონტროლი. (27.03.2012. N5963)

"სამოქალაქო ავიაცია" - ავიაცია, რომელიც გამოიყენების მიზნის მიხედვით, იყოფა სატრანსპორტო და საჰაერო დანიშნულების ავიაციად:

სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განსახორციელებლად, მიეკუთვნება სატრანსპორტო ავიაციას; სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც არ გამოიყენება სატრანსპორტო ავიაციის მიზნებისათვის, მიეკუთვნება საერთო დანიშნულების ავიაციას.

"სამუშაო დრო" - დროის მონაკვეთი გაფრენისწინა მზადების დაწყებიდან ფრენის დამთავრებამდე (საჰაერო ხომალდის დაფრენიდან 30 წუთის შემდეგ). თუ ამ დროის განმავლობაში ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი იყო არანაკლებ სამსაათიანი განუწყვეტელი დასვენებით (მათ შორის სათანადო პირობებში ძილის ჩათვლით), ეს უკანასკნელი სამუშაო დროდ არ ჩაითვლება.

"საპილოტაჟო არე" - ჰორიზონტალური და ვერტიკალური სიბრტყეებით შეზღუდული, საგანგებოდ გამოყოფილი საჰაერო სივრცის ნაწილი, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდების გამოსაცდელად, ეკიპაჟების საფრენოსნო წვრთნისათვის და ა.შ.

"საფრენოსნო დავალება" - დადგენილი ფორმის საბუთი, რომელიც შეიცავს აუცილებელ მონაცემებს ეკიპაჟის, საჰაერო ხომალდისა და ფრენის მიზნის შესახებ. "საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი" - მოწმობის მქონე ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც ფრენის დროის განმავლობაში საჰაერო ხომალდის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.

"საფრენოსნო სამუშაო" - საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად ეკიპაჟის მიერ ჩატარებული სამუშაო.

"საქართველოს ტერიტორია" - მის სუვერენიტეტს დაქვემდებარებული სახმელეთო ტერიტორია და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლები.

"საქართველოს საჰაერო სივრცე" - სახმელეთო ტერიტორიისა და მასთან მიმდებარე შავი ზღვის ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული სივრცე.

„სახელმწიფო ავიაცია“ – ავიაცია, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო და საბაჟო მომსახურებაში.

„საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი“ – საავიაციო საწარმო-საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელსაც თავის გამგებლობაში საკუთრების უფლებით, იჯარით ან კანონით გათვალისწინებულ სხვა საფუძველზე აქვს საჰაერო ხომალდი და რომელიც ფრენას ახორციელებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მითითებული პირობების შესაბამისად. (25.05.2006 N 3185)

"საჰაერო მოძრაობა" - ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი

ყველა საჭაერო ხომალდი.

"საჭაერო მოძრაობის არე (რაიონი)" - დადგენილი ზომების სივრცე, სადაც საჭაერო მოძრაობის ორგანო ახორციელებს თავის დანიშნულებას.

"საჭაერო სატრანსპორტო საშუალებები" - თვითმფრინავები, შვეულმფრენები, დირიჟაბლები, პლანერები, საჭაერო ბუმტები, სამაშველო პარაშუტები, საფრენი აპარატები და სხვა საფრენად განკუთვნილი საშუალებები.

"საჭაერო სივრცის ზედამხედველი სახელმწიფო" - სახელმწიფო, რომელიც პასუხისმგებელია საჭაერო სივრცეში ჰაერნაოსნობაზე.

"საჭაერო ტრასა" - სამეთვალყურეო რაიონი ან მისი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენს საჭაერო სივრცეში უსაფრთხო ფრენის შესრულებისათვის განკუთვნილ, სიმაღლესა და სიგანეში შეზღუდულ დაფრენას და უზრუნველყოფილია აეროდრომებით, სანაოსნო, საჭაერო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის საშუალებებით.

"საჭაერო ხომალდი" - ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაეროვან ურთიერთქმედების გამოკლებით, საჭაერო ხომალდებია: თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი და სხვა საშუალებები.

"საჭაერო ხომალდის ეროვნულობა" - საქართველოში ეროვნულად ითვლება ის საჭაერო ხომალდი, რომელიც რეგისტრირებულია საქართველოს საჭაერო ხომალდების შესაბამის სახელმწიფო რეესტრში.

"საჭაერო ხომალდის ეკიპაჟი" - პირნი, რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საჭაერო ხომალდის მართვა მომსახურების განსაზღვრული მოვალეობები აკისრიათ.

"საჭაერო ხომალდის მეთაური" - ფრენისას საჭაერო ხომალდის მართვისა და მისი უსაფრთხოებისათვის პასუხისმგებელი პილოტი.

"საჭაერო ხომალდის სახეობა" - უმთავრესი მახასიათებლების საფუძველზე საჭაერო ხომალდების დაყოფა, მაგალითად: თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, თავისუფალი აეროსტატი.

„სერტიფიკატი“ – დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს მისი მფლობელის შესაძლებლობას, უსაფრთხოდ განახორციელოს საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (საავიაციო სამუშაოები) ან/და ამ გადაყვანა-გადაზიდვების (საავიაციო სამუშაოების) მომსახურება იმ შეზღუდვებისა და პირობების შესაბამისად, რომლებიც განსაზღვრულია სერტიფიკატითა და მისი დანართებით. (25.05.2006 N 3185)

„სპეციალური რეისი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში“ – სახელმწიფოს უმაღლესი თანამდებობის პირების გადაყვანისთვის განკუთვნილი რეისი. (21.12.2012. N136)

„საავიაციო სამუშაოები“ – საჭაერო ხომალდის გამოყენება ისეთი დარგების მომსახურებისათვის, როგორებიცაა: სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ტოპოგრაფიული გადაღებები, პატრულირება, ძებნა, შველა და ა.შ. (25.05.2006 N 3185)

"ფრენის გეგმა" - საჭაერო ხომალდის დასახულ ფრენაზე ან მის ნაწილზე საჭაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსათვის წარდგენილი სათანადო ცნობები.

"ფრენის დრო (ნაფრენი)" - საერთო დრო აფრენის მიზნით საჭაერო ხომალდის გამწვევი ძალის ხარჯზე მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დამთავრებისას მის შენარჩუნებამდე.

"ფრენის დრო (ნაფრენი)" - დრო საჭაერო ხომალდის ძრავის ამუშავებიდან, დაფრენის შემდეგ მის გამორთვამდე.

"ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი" - საბუთი, რომელიც ადასტურებს საჭაერო

ხომალდის ფრენის ვარგისიანობას.

„ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი“ – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც ახორციელებს ინსპექტირებას. (5.06.2012. N6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

"ფრენისათვის აკრძალული არე" - სახელმწიფო ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა აკრძალულია.

"ფრენისათვის სახიფათო არე" - სახელმწიფო ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც დროის გარკვეულ მონაკვეთში შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო ხომალდების ფრენის სახიფათო საქმიანობა.

"ფრენისათვის შეზღუდული არე" - სახელმწიფო ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდების ფრენა შეზღუდულია გარკვეული პირობებით.

"ჩარტერი" - ხელშეკრულება, რომელშიც ერთი მხარე (გამქირავებელი) განსაზღვრულ საფასურად გადასცემს მეორე მხარეს (დამქირავებელს) ერთი ან რამდენიმე საჰაერო ხომალდის მთლიან ტევადობას ან მის ნაწილს ერთი ან რამდენიმე რეისით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვისათვის ან სხვა მიზნისათვის.

"ხელშემკვრელი სახელმწიფო" - სხვა სახელმწიფოსთან საჰაერო სივრცით, აეროდრომებით, კავშირგაბმულობის საშუალებებით ერთობლივი სარგებლობის, აგრეთვე, სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებზე ხელშეკრულებების, შეთანხმების დამდები სახელმწიფო.

"ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია" - აეროდრომების მახასიათებლებთან და ფიზიკურ მდგომარეობასთან, აეროდრომების რაიონში მანევრების წესებთან, საჰაერო ტრასებთან და მის რადიოელექტროტექნიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებული შეტყობინება.

"ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებული" - სახელმწიფოს მიერ გამოშვებული და დამტკიცებული გამოცემა, რომელიც შეიცავს ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცის ფარგლებში საჰაერო ხომალდის ფრენის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვან გრძელვადიან ჰაერსანაოსნო ინფორმაციას.

„EASA“ – ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო. (5.06.2012. N6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

„SAFA“ – უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოების განსაზღვრის (საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმების) პროგრამა. (5.06.2012. N6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს)

„SAFA-ს ინსპექტორი“ – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც ახორციელებს უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის ინსპექტირებას SAFA-ს შესაბამისად. (5.06.2012. N6385 ამოქმედდეს გამოქვეყნებიდან მე-15 დღეს).

### **მუხლი 8<sup>1</sup>. სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირება**

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

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

3. ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს ავიასაწარმოებსა და მათ მფლობელობაში არსებულ იმ შენობა-ნაგებობებში, რომელთა ფუნქციონირებაც მიმართულია ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისაკენ, აგრეთვე სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულ საჰაერო ხომალდებში, სამუშაო ადგილებზე და მოითხოვოს საჰაერო ხომალდის 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 რეესტრებში რეგისტრირებულ საჰაერო ხომალდებში და 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 ნებისმიერ პირს შეუჩეროს სერტიფიკატით (მოწმობით) ან სხვა საავიაციო დოკუმენტით მინიჭებული უფლებების შემდგომი განხორციელება, თუ ინსპექტირებისას აღმოჩენილი ნაკლოვანება საფრთხეს უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას ან სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებას.

6. იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომლებიც ინსპექტირების ობიექტებს წარმოადგენენ, ვალდებული არიან, დახმარება აღმოუჩინონ ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს/SAFA-ს ინსპექტორს მის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებაში.

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

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

*საქართველოს 2012 წლის 5 ივნისის კანონი №6385 – ვებგვერდი, 19.06.2012წ.*

*საქართველოს 2013 წლის 12 ივლისის კანონი №822 – ვებგვერდი, 06.08.2013წ.*

### **მუხლი 19. საქართველოს ჰაერსანაოსნო ინფორმაცია (12.07.2013. N822)**

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

2. სააგენტო უფლებამოსილია მოახდინოს ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ფუნქციების დელეგირება სხვა სუბიექტზე.

### **მუხლი 75. გადაყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის ზოგადი პირობები**

1. საერთაშორისო გადაყვანა-გადამზიდვისას გადაყვან - გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ამ კოდექსით, საერთაშორისო სამართლებრივი აქტებითა და საქართველოს მიერ უცხო სახელმწიფოებთან დადებული ხელშეკრულებებით.



2. შიდა გადაყვანა-გადაზიდვისას გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის საკითხი განისაზღვრება ამ კოდექსითა და საქართველოს სხვა საკანონმდებლო აქტებით.

3. გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა მგზავრების წინაშე, გარდა ამ კოდექსისა, განისაზღვრება მგზავრების გადაყვანის, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვის წესებით.

4. გადამყვან-გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ იგი ვერ შეასრულებს (ან არასათანადოდ შეასრულებს) ნაკისრ ვალდებულებებს დაუძლეველი ძალით გამოწვეულ გარემოებათა გამო.

***მუხლი 77. გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა მგზავრის გარდაცვალების ან მისი ჯანმრთელობის მოშლის შემთხვევაში***

1. გადამყვან - გადამზიდველი პასუხს აგებს ზარალზე, რომელიც გამოწვეულია მგზავრის გარდაცვალებით, დასახიჩრებით ან სხეულის სხვაგვარი დაზიანებით, თუ უბედური შემთხვევა მოხდა აეროპორტის სახზედამხედველო არეში ან საჰაერო ხომალდზე.

2. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

3. თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ მგზავრის გარდაცვალება ან ჯანმრთელობის სხვადასხვაგვარი მოშლა გამოწვეულია თვით დაზარალებულის მიზეზით, იგი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან.

***მუხლი 78. გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა ტვირთის, ბარგის ან მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში***

1. გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის, ბარგის ან მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

2. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დგება იმ შემთხვევაში, თუ იგი ვერ დაამტკიცებს, რომ ყველა ზომა მიიღო ზარალის თავიდან ასაცილებლად ან მისი თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო. ასეთი მტკიცებულებათა წარდგენამდე მიიჩნევა, რომ ტვირთის, ბარგის ან მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვა, დაზიანება ან დაგვიანებით გადაზიდვა მოხდა გადამყვან - გადამზიდველის მიზეზით.

3. გადამყვან-გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ დაგვიანებით გადაზიდვა გამოწვეულია მეტეოროლოგიური პირობებით ან დაუძლეველი ძალის გარემოებებით.

***მუხლი 79. გადამზიდველი პასუხისმგებლობა საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში***

გადამზიდველის მიზეზით საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, იგი პასუხს აგებს

კავშირგაბულობის უწყების წინაშე იმ ოდენობით, რასაც ითვალისწინებს აღნიშნული უწყების პასუხისმგებლობა გამგზავნთა ან ადრესატთა მიმართ კავშირგაბმულობის წესდებისა და მსოფლიო საფოსტო კავშირის აქტების შესაბამისად.

**მუხლი 80. პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზარალისათვის**

საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას მიყენებული ზარალისათვის ქონებრივი პასუხისმგებლობა ეკისრება ექსპლუატანტს, კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

**მუხლი 81. ქონებრივი პასუხისმგებლობა მესამე პირისათვის მიყენებული ზარალისათვის**

**მიწის ზედაპირზე მყოფი იურიდიული** და ფიზიკური პირებისათვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში მათ უფლება აქვთ მოითხოვონ ზარალის ანაზღაურება, თუ დაამტკიცებენ, რომ ზიანი გამოწვეულია ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდიდან გადმოვარდნილი საგნით ან ფიზიკური პირით. გადამყვან-გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ზარალი არ არის საავიაციო შემთხვევის პირდაპირი შედეგი ან თუ ეს ზარალი გამოწვეულია საჰაერო მოძრაობის წესების დაცვით შესრულებული გადაფრენის შედეგად.

ამ მუხლთან მიმართებაში, საჰაერო ხომალდი ჰაერში მყოფად ითვლება ასაფრენად ძრავის ამუშავებიდან დაფრენის შემდეგ მის გამორთვამდე.

**მუხლი 82. ქონებრივი პასუხისმგებლობა საჰაერო ხომალდების შეტაკების შედეგად გამოწვეული ზარალისათვის**

1. ორი ან მეტი საჰაერო ხომალდის შეტაკებისას (ან მის გარეშე) ხომალდის დაზიანების შემთხვევაში მათი მფლობელები პასუხს აგებენ შემდეგი წესით:

ა) ერთ-ერთი მხარის მიზეზით გამოწვეული ზარალი ანაზღაურდება მის მიერ სრული ოდენობით;

ბ) ორი ან მეტი მხარის მიზეზით გამოწვეული ზარალი ანაზღაურდება თანაბრად, თუ შეუძლებელია მათი ბრალეულობის ფარგლების განსაზღვრა.

2. ამ მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, ბრალის არარსებობის მიუხედავად, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს მგზავრის გარდაცვალების, მისი ჯანმრთელობის მოშლის ან ხომალდზე მყოფი მესამე პირის ქონებისათვის ზარალის მიყენებისათვის. ამ შემთხვევაში მას უფლება აქვს ბრალეული მხარისაგან მოითხოვოს ზარალის ანაზღაურება რეგრესის წესით.

**მუხლი 83. ქონებრივი პასუხისმგებლობა საჰაერო ხომალდების შეტაკების შედეგად მესამე პირისათვის მიყენებული ზარალისათვის**

საჰაერო ხომალდების შეტაკების შედეგად გამოწვეული, აგრეთვე, ჰაერში მყოფი ხომალდით მესამე პირისათვის მიყენებული ზიანი მთლიანად ანაზღაურდება გადამყვან-გადამზიდველის მიერ, მაგრამ არა უმეტეს იმ ფარგლებისა, რაც დადგენილია საქართველოს კანონმდებლობით და საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმებით. ამ მუხლთან მიმართებაში, საჰაერო ხომალდი ჰაერში მყოფად ითვლება ასაფრენად ძრავის ამუშავებიდან დაფრენის შემდეგ მის გამორთვამდე.

**მუხლი 84. კომერციული აქტის შედეგად**

1. გადაყვანა-გადაზიდვის მონაწილე მხარეთა ქონებრივი პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი გარემოებები დასტურდება კომერციული აქტით.

2. კომერციული აქტის შედგენის წესი განისაზღვრება სააგენტოს მიერ დადგენილი გადაყვანა-გადაზიდვის წესის შესაბამისად. (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან)

3. კომერციული აქტი დგება ტვირთის, ბარგის ან საფოსტო გზავნილების გაცემისა და ადასტურებს:

ა) ტვირთის და საფოსტო გზავნილების დასახელების, წონის (მასის) ან ადგილების რაოდენობის შეუსაბამობას სატრანსპორტო საბუთებთან;

ბ) ტვირთის, ბარგის, საფოსტო გზავნილების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვას ან დაზიანებას;

გ) უსაბუთო ტვირთის, ბარგის ან საფოსტო გზავნილების გამოვლენას, აგრეთვე საბუთების აღმოჩენის ტვირთის, ბარგის ან საფოსტო გზავნილების გარეშე.

### ***მუხლი 85. პრეტენზიის წარდგენის წესი***

1. მგზავრის გადაყვანასთან, ბარგის, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილების გადაზიდვასთან დაკავშირებული სარჩელის წარდგენამდე, გადამყვან-გადამზიდველს უნდა წარედგინოს პრეტენზია, გარდა იმ შემთხვევებისა, რომლებიც დაკავშირებულია მგზავრის ჯანმრთელობის მოშლასთან ან მის გარდაცვალებასთან.

2. პრეტენზიის განმცხადებლის შეხედულებისამებრ გადამყვან-გადამზიდველს პრეტენზია შეიძლება წარედგინოს გაგზავნის ან დანიშნულების აეროპორტში.

### ***მუხლი 86. პრეტენზიისა და სარჩელის წარდგენის უფლების მქონე პირები***

1. გადამყვან-გადამზიდველისადმი პრეტენზიისა და სარჩელის წარდგენის უფლებით სარგებლობენ:

ა) ბარგის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანების გადაზიდვის შემთხვევაში - მგზავრი, მის მიერ უფლებამოსილი პირი ან მემკვიდრე საბარგო ქვითრისა და კომერციული აქტის წარდგენის პირობით;

ბ) მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში - მგზავრი, მის მიერ უფლებამოსილი პირი ან მისი მესაკუთრე.

გ) ტვირთის მთლიანად დაკარგვის შემთხვევაში - ტვირთის მიმღები ან გამგზავნი, მასზე გაცემული სატვირთო ზედნადების წარდგენის პირობით;

დ) ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში - მიმღები ან გამგზავნი, სატვირთო ზედნადებისა და კომერციული აქტის წარდგენის პირობით;

ე) ტვირთის დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში - მიმღები ან გამგზავნი, სატვირთო ზედნადების წარდგენის პირობით;

ვ) საფოსტო გზავნილების დაგვიანებით გადაზიდვის, მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში - საფოსტო გზავნილების გაგზავნის ან დანიშნულების პუნქტის საფოსტო დაწესებულება;

ზ) გადამყვან-გადამზიდველის ინიციატივით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მოშლის შემთხვევაში - მგზავრი ან მის მიერ უფლებამოსილი პირი, ავიაბილეთის წარდგენის პირობით.

2. კომერციული აქტის უქონლობა არ იწვევს პრეტენზიასა და სარჩელის წარდგენის უფლების დაკარგვას, თუ დამტკიცდება, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ორგანიზაციის

მუშაკებმა კომერციული აქტის შედგენაზე უარი განაცხადეს და მათი მოქმედება გასაჩივრებელი იყო გამგზავნის ან მიმღების მიერ.

**მუხლი 87. გადაყვანა-გადაზიდვების პრეტენზიის წარდგენის ვადა**

1. გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ პრეტენზია შეიძლება წარდგენილ იქნეს 6 თვის განმავლობაში,

აღნიშნული ვადა გამოითვლება:

ა) ტვირთის მთლიანად დაკარგვის გამო წარდგენილ პრეტენზიებზე - ტვირთის ჩატანის ვადის გასვლიდან ათი დღის შემდეგ;

ბ) ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის გამო წარდგენილ პრეტენზიებზე - მისი ჩატანის ან კომერციული აქტის შედგენის დღიდან;

გ) ბარგის ან საფოსტო გზავნილების მთლიანად დაკარგვის გამო წარდგენილ პრეტენზიებზე - ჩატანის ვადის გასვლის დღიდან;

დ) ბარგის ან საფოსტო გზავნილების ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის გამო წარდგენილ პრეტენზიებზე - მათი ჩატანის ან კომერციული აქტის შედგენის დღიდან;

ე) სხვა დანარჩენ შემთხვევაში - იმ გარემოებათა დადგომის დღიდან, რომლებიც პრეტენზიის წარდგენის საფუძველს იძლევა.

2. გადამყვან-გადამზიდველს უფლება აქვს განსახილველად მიიღოს დაგვიანებით წარდგენილი პრეტენზია, თუ საპრეტენზიო ვადის გადაცილების მიზეზს საპატიოდ მიიჩნევს.

**მუხლი 88. პრეტენზიის წარდგენის ვადა საერთაშორისო**

**გადაყვანა-გადაზიდვების დროს**

1. ბარგის ან ტვირთისათვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში მიმღებს უფლება აქვს, ზარალის გამოვლენისთანავე, გადამყვან-გადამზიდველს წარუდგინოს პრეტენზია წერილობითი ფორმით, მაგრამ არა უგვიანეს შვიდი დღისა ბარგის მიღებიდან და თოთხმეტი დღისა ტვირთის მიღებიდან.

2. ბარგის ან ტვირთის დაგვიანებით გადაზიდვისას პრეტენზია შეიძლება წარედგინოს ბარგის (ტვირთის) გაცემიდან ოცდაერთი დღის განმავლობაში.

3. ბარგის (ტვირთის) და საფოსტო გზავნილების მთლიანად დაკარგვისას, გადამყვან - გადამზიდველის მიმართ პრეტენზიის წარდგენა შეიძლება დანიშნულების ადგილზე საჰაერო ხომალდის ჩაფრენიდან ან გადაყვანა - გადაზიდვის შეწყვეტიდან თვრამეტი თვის განმავლობაში.

4. აღნიშნულ ვადებში წერილობითი პრეტენზიის წარუდგენლობის შემთხვევაში, დაინტერესებული პირი კარგავს გადამყვან-გადამზიდველისადმი სარჩელის წარდგენის უფლებას.

**მუხლი 89. პრეტენზიის განხილვის ვადა**

გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია განიხილოს პრეტენზია და პასუხი აცნობოს განმცხადებელს პრეტენზიის მიღებიდან სამი თვის ვადაში პირდაპირი შერეული წესით გადაზიდვისას - ექვსი თვის ვადაში.

**მუხლი 91. საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებით პრეტენზიის წარდგენის ვადა**

საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული პრეტენზიის წარდგენა შეიძლება ამ სამუშაოებით გამოწვეული უარყოფითი შედეგების გამოვლენიდან ექვსი თვის ვადაში.

### თ ა ვ ი XIII

#### სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის დაზღვევა

##### **მუხლი 93. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის ფარგლები და დაზღვევის სავალდებულოობა**

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის გამოყენების შემთხვევაში სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ვალდებულია დააზღვიოს საკუთარი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობა იმ შესაძლო ზარალის გამო, რაც შეიძლება განიცადოს ეკიპაჟის წევრმა, მგზავრმა, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილების გამგზავნმა (მიმღებმა) ან მესამე პირმა.

2. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის დაზღვევის ფარგლებსა და სავალდებულო სახეობებს განსაზღვრავს სააგენტო საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად. (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან)

3. ამ მუხლის მიზნებისათვის სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი არის ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ფლობს საჰაერო ხომალდს (ახორციელებს საჰაერო ხომალდის მართვის კონტროლს) საავიაციო შემთხვევის დროს. (25.05.2006 N 3185)

##### **მუხლი 94. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის დაზღვევის წესების შესრულების სახელმწიფო ზედამხედველობა (22.02.2011. N4217 ამოქმედდეს 2011 წლის 15 აპრილიდან)**

სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის დაზღვევის წესების შესრულების სახელმწიფო ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

##### **მუხლი 95. დაზღვევა საავიაციო სამუშაოების შესრულების დროს**

1. დამკვეთი ვალდებულია საკუთარი მუშაკები და მესამე პირები, რომლებიც საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას უზრუნველყოფენ ტექნოლოგიურ პროცესებს, აგრეთვე ის პირები, რომლებიც გადაყავთ დამკვეთის მოთხოვნით სამგზავრო ბილეთის შეუძენლად.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დააზღვიოს საკუთარი პასუხისმგებლობა საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული შესაძლო ზარალის ანაზღაურების მიზნით.

##### **მუხლი 106. უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმების დაშვება საქართველოს ტერიტორიაზე**

1. საქართველოსთან დადებული ხელშეკრულებების საფუძველზე მის ტერიტორიაზე დაიშვებიან უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმები.

2. ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაში საქართველოს ტერიტორიაზე უცხო სახელმწიფოების საძებნ-სამაშველო რაზმების დაშვების ნებართვას იძლევა საქართველოს მთავრობა. (06.09.2013. N1038 ამოქმედდეს 2013 წლის ოქტომბრის მორიგი საპრეზიდენტო არჩევნების შედეგად არჩეული საქართველოს პრეზიდენტის მიერ ფიცის დადების მომენტიდან)

**მუხლი 110. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა (12.06.2012. N6435 ამოქმედდეს 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 მომხდარ იმ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის დადგომის მაღალი ალბათობა, იკვლევს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ან/და ავიასაწარმო და მოთხოვნის შემთხვევაში მოკვლევას ანგარიშს წარუდგენს სააგენტოსა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს. (12.07.2013. N822)

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 მოკვლევას, რომლებიც სხვადასხვა უწყების ინტერესებს შეეხება, საქართველოს მთავრობამ შეიძლება შექმნას საუწყებათაშორისო კომისია. (06.09.2013. N1038 ამოქმედდეს 2013 წლის ოქტომბრის მორიგი საპრეზიდენტო არჩევნების შედეგად არჩეული საქართველოს პრეზიდენტის მიერ ფიცის დადების მომენტიდან)

6. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე მომხდარი საავიაციო შემთხვევისა და სერიოზული ინციდენტის მოკვლევას 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 მაქსიმალური მასა აღემატება 2250 კილოგრამს ან ეს საჰაერო ხომალდი ტურბოაქტიური თვითმფრინავია.