

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №163  
2020 წლის 12 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

**დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში სტანდარტული სცენარი STS01 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის 1-ლი ნაწილის, 9<sup>1</sup> მუხლის და 21<sup>1</sup> მუხლის მე-3 ნაწილის, საფუძველზე, ვბრძანებ:

## მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში სტანდარტული სცენარი STS01 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესი“.

## მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს 2021 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

**დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში სტანდარტული სცენარი STS01 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესი**

## მუხლი 1. რეგულირების სფერო

წინამდებარე წესი არეგულირებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას სტანდარტული სცენარი STS01 შესაბამისად, რომელიც ხორციელდება დასახლებულ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში და ადგენს მოთხოვნებს, როგორც ექსპლუატაციის, ისე დისტანციური პილოტის კომპეტენციის, უპილოტო საჰაერო ხომალდის და ექსპლუატანტის მიმართ.

## მუხლი 2. მიზანი

წინამდებარე წესი მიზნად ისახავს დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციას შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.

## მუხლი 3. ტერმინთა განმარტება

წინამდებარე წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **გეოინფორმირება** – ფუნქცია, რომელიც ახდენს საჰაერო სივრცეში მოქმედი შეზღუდვების პოტენციური დარღვევის გამოვლენას და აფრთხილებს დისტანციურ პილოტს, რათა მან დაუყოვნებლივ შეძლოს ეფექტური მოქმედებების განხორციელება დარღვევის თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) **დისტანციური პილოტი** – ფიზიკური პირი, რომელსაც მინიჭებული აქვს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვის უფლება და დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დროს ახორციელებს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვას;

გ) **ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS)** – უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ისეთი



ექსპლუატაცია, როდესაც დისტანციური პილოტი მუდმივად ინარჩუნებს უპილოტო საჰაერო ხომალდთან ვიზუალურ კონტაქტს, რაც დისტანციურ პილოტს საშუალებას აძლევს, გააკონტროლოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის კურსი სხვა საჰაერო ხომალდებთან, პირებთან და დაბრკოლებებთან მიმართებაში, მათგან უსაფრთხო მანძილის შენარჩუნებისა და შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

**დ) კონტროლირებადი მიწისზედა არე** – სახმელეთო არე, სადაც ხორციელდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია და რომლის ფარგლებშიც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს მხოლოდ მონაწილე პირების ყოფნას;

**ე) კონტროლის მოწყობილობა** – აღჭურვილობა ან აღჭურვილობის სისტემა უპილოტო საჰაერო ხომალდის დისტანციურად სამართავად, რომელიც მხარს უჭერს ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე უპილოტო საჰაერო ხომალდის კონტროლის ან მონიტორინგის განხორციელებას, გარდა იმ ინფრასტრუქტურისა, რომელიც გამოიყენება მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მომსახურების მხარდაჭერის მიზნით;

**ვ) პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა** – რადიოსისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ჰაერში მყოფი უპილოტო საჰაერო ხომალდის შესახებ ინფორმაციის (მარკირების ჩათვლით) ადგილობრივ დონეზე ტრანსლირებას, ისე რომ აღნიშნული ინფორმაციის მოპოვება შესაძლებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდთან ფიზიკური კონტაქტის დამყარების გარეშე;

**ზ) საგანგებო არე** – საგანგებო სივრცის პროექცია, ხმელეთის ზედაპირზე;

**თ) საექსპლუატაციო სივრცე** – ფრენის გეოგრაფიის და საგანგებო სივრცის ერთობლიობა;

**ი) სახიფათო ტვირთი** – ნაკეთობები ან ნივთიერებები, რომლებმაც ინციდენტის ან საავიაციო შემთხვევის დროს შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ადამიანის ჯანმრთელობას, საზოგადოებრივ უსაფრთხოებას, ქონებას ან გარემოს და რომლებსაც უპილოტო საჰაერო ხომალდი გადაიტანს სასარგებლო ტვირთის სახით, რომელიც მოიცავს:

ი.ა) ფეთქებად ნივთიერებებს (მასის აფეთქების საფრთხე, ნამსხვრევების გაბნევის საფრთხე, უმნიშვნელო აფეთქების საფრთხე, ძლიერი ხანძრის საფრთხე, ასაფეთქებელი აგენტები, ძალზე არამგრძობიარე ასაფეთქებელი ნივთიერებები);

ი.ბ) აირებს (აალებადი აირები, არააალებადი აირები, მომწამლავი აირები, შესუნთქვის საფრთხე);

ი.გ) აალებად სითხეებს (ადვილაალებადი, საწვავი ზეთი, ბენზინი);

ი.დ) აალებადი მყარი ნივთიერებები (თვითაალებადი მყარი ნივთიერებები, სველ მდგომარეობაში საშიში ნივთიერებები);

ი.ე) მჟანგავები და ორგანული პეროქსიდები;

ი.ვ) ტოქსიკური და ინფექციური ნივთიერებები (შხამი, ბიოლოგიური საფრთხის მატარებელი ნივთიერებები);

ი.ზ) რადიოაქტიური ნივთიერებები;

ი.თ) კოროზიის გამომწვევი ნივთიერებები.

**კ) სახმელეთო რისკის ბუფერი** – ხმელეთის ზედაპირზე არსებული არე, რომელიც გარს ეკვრის საექსპლუატაციო სივრცეს და რომელიც განსაზღვრულია ზედაპირზე არსებული მესამე პირების მიმართ რისკის მინიმუმამდე შესამცირებლად, იმ შემთხვევაში, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი დატოვებს საექსპლუატაციო სივრცის ფარგლებს;

**ლ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელი** – პირი, რომელიც იმყოფება დისტანციური პილოტის მახლობლად და რომელიც შეუიარაღებელი თვალთ უპილოტო საჰაერო ხომალდზე



ვიზუალური დაკვირვებით ეხმარება დისტანციურ პილოტს შეინარჩუნოს უპილოტო საჰაერო ხომალდი ვიზუალური მხედველობის არეში და ასევე ეხმარება მას ფრენის უსაფრთხოდ განხორციელებაში;

მ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტი (შემდეგ – ექსპლუატანტი) – პირი, რომელიც ახორციელებს ან აპირებს განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია;

ნ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონა – განსაზღვრული საჰაერო სივრცის ნაწილი, სადაც ნებადართულია, შეზღუდულია ან აკრძალულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ფრენა, ფრენის უსაფრთხოებასთან, პერსონალური ინფორმაციის და მონაცემების დაცვასთან საავიაციო უშიშროებასთან და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული რისკების პრევენციის მიზნით;

ო) ფრენის გეოგრაფია – საჰაერო სივრცის ნაწილი, რომელიც განსაზღვრულია დროებითი სარგებლობისთვის და სადაც ექსპლუატანტი ახორციელებს ექსპლუატაციას სტანდარტული პროცედურების გამოყენებით;

პ) ფრენის გეოგრაფიის არე – ფრენის გეოგრაფიის პროექცია ხმელეთის ზედაპირზე.

#### მუხლი 4. ზოგადი საექსპლუატაციო მოთხოვნები

1. დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში ფრენის დროს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ხმელეთის ზედაპირიდან 120 მეტრს.

2. როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება 105 მეტრზე უფრო მაღალი შენობა-ნაგებობიდან 50 მეტრის ჰორიზონტალური მანძილის ფარგლებში, აღნიშნული შენობა-ნაგებობის მესაკუთრის/მფლობელის მოთხოვნით, ექსპლუატაციის მაქსიმალური სიმაღლე შეიძლება გაიზარდოს შენობა-ნაგებობის სიმაღლის თავზე არაუმეტეს 15 მეტრის სიმაღლით.

3. საექსპლუატაციო სივრცის მაქსიმალური სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში განსაზღვრულ მაქსიმალურ დასაშვებ სიმაღლეს 30 მეტრით.

4. ფრენის დროს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე არ უნდა იყოს განთავსებული სახიფათო ტვირთი.

#### მუხლი 5. ექსპლუატაცია სტანდარტულ სცენარში

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია ამ წესით განსაზღვრულ სტანდარტულ სცენარში უნდა განხორციელდეს შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის პირდაპირი ხედვის არეში მუდმივად შენარჩუნებით;

ბ) ამ წესის მე-6 მუხლის „ა“ პუნქტში მითითებული ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

გ) კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, რომელიც მოიცავს:

გ.ა) როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) არ არის დაბმული:

გ.ა.ა) ფრენის გეოგრაფიის არეს;

გ.ა.ბ) საგანგებო არეს, რომლის საზღვრები ფრენის გეოგრაფიის არის საზღვრებს აღემატება არანაკლებ 10 მეტრით;

გ.ა.გ) სახმელეთო რისკის ბუფერს, რომელიც სცდება საგანგებო არის საზღვრებს არანაკლებ შემდეგი მნიშვნელობებით:

გ.ა.გ.ა) ხმელეთის ზედაპირიდან მაქსიმალური სიმაღლე 30 მეტრი:

1. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-მდე – 10 მეტრი.



2. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-ის ზემოთ – 20 მეტრი.

გ.ა.გ.ბ) ხმელეთის ზედაპირიდან მაქსიმალური სიმაღლე 60 მეტრი:

1. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-მდე – 15 მეტრი.

2. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-ის ზემოთ – 30 მეტრი.

გ.ა.გ.გ) ხმელეთის ზედაპირიდან მაქსიმალური სიმაღლე 90 მეტრი:

1. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-მდე – 20 მეტრი.

2. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-ის ზემოთ – 45 მეტრი.

გ.ა.გ.დ) ხმელეთის ზედაპირიდან მაქსიმალური სიმაღლე 120 მეტრი:

1. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-მდე – 25 მეტრი.

2. მაქსიმალური ასაფრენი მასა 10 კგ-ის ზემოთ – 60 მეტრი.

გ.ბ) დაბმული უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემთხვევაში რადიუსს, რომელიც დაბმის სიგრძეზე 5 მეტრით მეტია და რომლის ცენტრი ხმელეთის ზედაპირზე არსებულ დაბმის წერტილში მდებარეობს.

დ) როცა უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) არ არის დაბმული, სახმელეთო სიჩქარე არ უნდა აღემატებოდეს 5 მ/წ-ს;

ე) დისტანციური პილოტის მიერ:

ე.ა) რომელიც ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ ან აღიარებულ დისტანციური პილოტის თეორიული ცოდნის გამოცდის ჩაბარების დამადასტურებელ სერტიფიკატს სტანდარტული სცენარის შესაბამისად ექსპლუატაციისას;

ე.ა.ა) სააგენტო აღნიშნულ სერტიფიკატს გასცემს:

ე.ა.ა.ა) ელექტრონული სასწავლო კურსის დასრულების და თეორიული ცოდნის ონლაინ გამოცდის ჩაბარების შემდეგ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ (შემდეგ – ექსპლუატაციის წესის) 21-ე მუხლის „დ“ პუნქტის „დ.ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად;

ე.ა.ა.ბ) სააგენტოს ან მის მიერ აღიარებული ორგანიზაციის მიერ შემუშავებული დამატებითი თეორიული გამოცდის ჩაბარების შემდეგ ამ წესის მე-8 მუხლის შესაბამისად.

ე.ა.ბ) სააგენტოს მიერ გაცემული სერტიფიკატი მოქმედია 5 წლის განმავლობაში.

ე.ბ) რომელსაც გააჩნია STS01 პრაქტიკული უნარების სწავლების გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატი ამ წესის მე-8 მუხლის შესაბამისად და რომელიც გაცემულია ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ ან გაცემულია ექსპლუატანტის მიერ, რომელმაც ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია სააგენტოს წარუდგინა ამ წესის №2 და №4 დანართებში მოცემული ფორმით.

ვ) უპილოტო საჰაერო ხომალდით, რომელიც მარკირებულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ №6 დანართის შესაბამისად, აკმაყოფილებს ამავე წესის 57-ე მუხლის მოთხოვნებს და რომლის ექსპლუატაციაც ხორციელდება აქტიური და განახლებული პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემით.



## მუხლი 6. ექსპლუატანტის ვალდებულებები

ექსპლუატანტი უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 31-ე მუხლის მოთხოვნებს და ასევე ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ამ წესის №5 დანართის შესაბამისად;

ბ) განსაზღვროს საექსპლუატაციო სივრცე და სახმელეთო რისკის ბუფერი დასახული ოპერაციებისთვის, მათ შორის, კონტროლირებადი მიწისზედა არე, რომელიც ფარავს საექსპლუატაციო სივრცის და სახმელეთო რისკის ბუფერის პროექციას ხმელეთის ზედაპირზე;

გ) უზრუნველყოს გაუთვალისწინებელ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურების ადეკვატურობა:

გ.ა) სპეციალური სატესტო ფრენების; ან

გ.ბ) სიმულაციების მეშვეობით, იმ პირობით, რომ სიმულაციის საშუალებები შეესაბამება მათი გამოყენების მიზანს.

დ) შეიმუშაოს ეფექტური საგანგებო სიტუაციაში მოქმედების გეგმა, რომელიც შეესაბამება ექსპლუატაციას და რომელიც მოიცავს სულ მცირე შემდეგს:

დ.ა) გეგმას, რომელიც ზღუდავს საგანგებო სიტუაციის ზემოქმედების ესკალაციას;

დ.ბ) შესაბამისი უწყებების და ორგანიზაციების გაფრთხილების საჭიროების პირობებს;

დ.გ) საგანგებო სიტუაციის იდენტიფიკაციის კრიტერიუმებს;

დ.დ) დისტანციური პილოტ(ებ)ის და სხვა ნებისმიერი პერსონალის მიმართ, რომლებიც ასრულებენ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისთვის აუცილებელ მოვალეობებს, დადგენილი ფუნქცია-მოვალეობების მკაფიო განსაზღვრას.

ე) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული მესამე პირების მიერ განხორციელებული მომსახურება არ ახდენს უარყოფით ზეგავლენას ფრენის უსაფრთხოებაზე;

ვ) განსაზღვროს მესამე პირების პასუხისმგებლობის ფარგლები, მათი არსებობის შემთხვევაში;

ზ) ჩატვირთოს განახლებული ინფორმაცია გეოინფორმირების ფუნქციაში, როდესაც გეოინფორმირების ფუნქცია მოითხოვება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონით;

თ) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის დაწყებამდე კონტროლირებადი მიწისზედა არე განსაზღვრულია და შეესაბამება ამ წესის მე-5 მუხლის „გ“ პუნქტში განსაზღვრულ მინიმალურ მანძილს და საჭიროების შემთხვევაში განხორციელდა კოორდინაცია შესაბამის ორგანოებთან/პირებთან;

ი) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის დაწყებამდე ყველა პირი, რომელიც იმყოფება კონტროლირებად მიწისზედა არეში:

ი.ა) ინფორმირებულია ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული რისკების შესახებ;

ი.ბ) ჩატარდათ ინსტრუქტაჟი საჭიროებისამებრ, მათი უსაფრთხოების დაცვის მიზნით ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული უსაფრთხოების ზომებთან დაკავშირებით;

ი.გ) თანახმაა, რომ მონაწილეობა მიიღოს ექსპლუატაციაში.

კ) უზრუნველყოს, რომ:



კ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას გააჩნდეს ამ წესის №6 ან №7 დანართში მოცემული შესაბამისობის დეკლარაცია, მათ შორის C5 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე მითითებით;

კ.ბ) C5 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის შესაბამისი მარკირების ეტიკეტი განთავსებული იყოს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე.

### **მუხლი 7. დისტანციური პილოტის ვალდებულებები**

დისტანციური პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 32-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და ასევე ვალდებულია:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დაწყებამდე შეამოწმოს, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის დასრულების საშუალებები და პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიკაციის სისტემა ფუნქციონირებს;

ბ) ფრენის განმავლობაში:

ბ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდი შეინარჩუნოს პირდაპირი ხედვის არეში და განახორციელოს საფუძვლიანი ვიზუალური დაკვირვება უპილოტო საჰაერო ხომალდის გარშემო არსებული საჰაერო სივრცის, რათა თავიდან აირიდოს პილოტირებად საჰაერო ხომალდთან შეჯახების ნებისმიერი რისკი. დისტანციურმა პილოტმა უნდა შეწყვიტოს ფრენა, თუ აღნიშნული საფრთხეს უქმნის სხვა საჰაერო ხომალდს, ხალხს ან გარემოს;

ბ.ბ) ვიზუალური დაკვირვების მიზნით უფლებამოსილია დაიხმაროს უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელი, რომელთანაც უნდა შეინარჩუნოს უწყვეტი კომუნიკაცია;

ბ.გ) უნდა გააჩნდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე მუდმივი კონტროლი, გარდა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევისა;

ბ.დ) უნდა განახორციელოს ერთდროულად, მხოლოდ ერთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

ბ.ე) არ განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებიდან;

ბ.ვ) არ განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის კონტროლის გადაცემა სხვა კონტროლის მოწყობილობაზე;

ბ.ზ) განახორციელოს საგანგებო პროცედურები, რომელიც განსაზღვრულია ექსპლუატანტის მიერ საგანგებო სიტუაციებში გამოსაყენებლად, მათ შორის, როცა დისტანციურ პილოტს მისდის შეტყობინება, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდმა შეიძლება დატოვოს ფრენის გეოგრაფიის საზღვრების ფარგლები;

ბ.თ) განახორციელოს ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები, რომელიც განსაზღვრულია ექსპლუატანტის მიერ ავარიულ სიტუაციებში გამოსაყენებლად, მათ შორის ფრენის დასრულების საშუალებების გააქტიურებით, როდესაც დისტანციურ პილოტს მისდის შეტყობინება, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდმა შეიძლება დატოვოს საექსპლუატაციო სივრცის საზღვრების ფარგლები. ფრენის დასრულების საშუალებები უნდა იქნეს გააქტიურებული საექსპლუატაციო სივრცის საზღვრების ფარგლებამდე არანაკლებ 10 მეტრის მანძილის დაშორებით.

### **მუხლი 8. დისტანციური პილოტის თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული უნარ-ჩვევები**

1. ამ წესის მე-5 მუხლის „ე“ პუნქტში მითითებული თეორიული ცოდნის გამოცდა:

ა) უნდა შედგებოდეს არანაკლებ 40 მრავალპასუხიანი კითხვისგან, რომელიც მიზნად ისახავს დისტანციური პილოტის ტექნიკური და საექსპლუატაციო რისკების შემცირების ცოდნის შეფასებას და მოიცავს შემდეგ სფეროებს:

ა.ა) ამ წესით დადგენილი მოთხოვნები;



ა.ბ) ადამიანის შესაძლებლობები;

ა.გ) საექსპლუატაციო პროცედურები;

ა.დ) სახმელეთო რისკების შემცირების ტექნიკური და საექსპლუატაციო მეთოდები;

ა.ე) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ზოგადი ცოდნა;

ა.ვ) მეტეოროლოგია;

ა.ზ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

ა.თ) საჰაერო რისკების შემცირების ტექნიკური და საექსპლუატაციო მეთოდები.

ბ) თუ დისტანციური პილოტი უკვე ფლობს დისტანციური პილოტის კომპეტენციის დამადასტურებელ სერტიფიკატს, როგორც ეს მოითხოვება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 22-ე მუხლის „ბ“ პუნქტით, მაშინ გამოცდა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ 30 მრავალპასუხიან კითხვას ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის „ა.ა“ ქვეპუნქტიდან „ა.ე“ ქვეპუნქტის ჩათვლით მოცემულ საგნებში;

გ) თეორიული გამოცდის ჩაბარების მიზნით დისტანციურმა პილოტმა სწორად უნდა უპასუხოს კითხვების რაოდენობის სულ მცირე 75 %-ს.

2. სტანდარტული სცენარებით ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლება და შეფასება უნდა მოიცავდეს ამ წესის №1 დანართით განსაზღვრულ საკითხებს.

**მუხლი 9. დამატებითი მოთხოვნები იმ ექსპლუატანტის მიმართ, რომელიც ახორციელებს დისტანციური პილოტების პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლებას და შეფასებას სტანდარტული სცენარების შესაბამისად ექსპლუატაციებისთვის**

1. ექსპლუატანტი, რომელიც ახორციელებს დისტანციური პილოტების პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლებას და შეფასებას ამ წესის შესაბამისად, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ექსპლუატანტის სასწავლო საქმიანობასა და სხვა ნებისმიერ საექსპლუატაციო საქმიანობას შორის უნდა იყოს მკაფიო გამიჯვნა ისე, რომ ექსპლუატანტის საქმიანობა არ იწვევდეს სასწავლო და საექსპლუატაციო საქმიანობების აღრევას;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს მის საქმიანობასთან დაკავშირებული ტექნიკური და ადმინისტრაციული საკითხების ადეკვატური შესრულების შესაძლებლობა. მას ასევე უნდა გააჩნდეს მისი საქმიანობის შესაბამისი კვალიფიციური პერსონალი, მენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს პასუხისმგებელი მენეჯერი, რომელიც ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატანტის ყველა საქმიანობა შესრულდეს ამ მუხლის მე-4 პუნქტში მოცემული ინფორმაციის და პროცედურების თანახმად;

დ) პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლებასა და შეფასებაზე პასუხისმგებელი პერსონალი:

დ.ა) უნდა იყოს კომპეტენტური დაკისრებული ამოცანების შესაბამისად და გააჩნდეს თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლების გამოცდილება;

დ.ბ) შეფასებისას უნდა იყოს ობიექტური;

დ.გ) ვალდებულია განახორციელოს ჩანაწერების ადმინისტრირება, რომელთა საფუძველზეც განხორციელდა პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასება და დასკვნითი გადაწყვეტილების მიღება;

დ.დ) ვალდებულია სააგენტოს ან სხვა კომპეტენტური ორგანოს მოთხოვნის შემთხვევაში, მიაწოდოს



მას ექსპლუატანტის ან დისტანციური პილოტის მიერ მოწოდებული ნებისმიერი ინფორმაცია და არ გაანდოს აღნიშნული ინფორმაცია სხვა ნებისმიერ პირს.

2. სწავლება და შეფასება უნდა მოიცავდეს პრაქტიკულ უნარ-ჩვევებს, რომელიც შეესაბამება ამ წესის მე-8 მუხლში განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

3. პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლების და შეფასების ადგილ(ებ)ი უნდა მოიცავდეს ისეთ გარემო პირობებს, რომლებიც შესაბამისი სტანდარტულ სცენარისთვის დადგენილ პირობებს შეესაბამება.

4. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს შეფასების ანგარიში პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასების დასრულების შემდეგ, რომელიც უნდა:

ა) მოიცავდეს მინიმუმ შემდეგს:

ა.ა) დისტანციური პილოტის პირადი მონაცემები;

ა.ბ) პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასებაზე პასუხისმგებელი პირის პირადი მონაცემები;

ა.გ) სტანდარტული სცენარი, რომლისთვისაც განხორციელდა პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასება;

ა.დ) დისტანციური პილოტის შეფასების ქულები, შეფასების თითოეულ საკითხში;

ა.ე) პრაქტიკული უნარ-ჩვევების ჯამური შეფასება, დისტანციური პილოტის კომპეტენციასთან დაკავშირებით;

ა.ვ) დისტანციური პილოტის მიერ პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასებასთან დაკავშირებით მოსაზრებები, რომელიც იძლევა ინფორმაციას იმ საკითხებთან მიმართებაში, რომელიც შესაძლებელია გაუმჯობესდეს პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასებისას;

ბ) იყოს სათანადოდ ხელმოწერილი და დათარიღებული პრაქტიკული უნარ-ჩვევების შეფასებაზე პასუხისმგებელი პირის მიერ, აღნიშნული შეფასების დასრულების შემდეგ;

გ) ინახებოდეს წერილობითი ფორმით და ხელმისაწვდომი იყოს სააგენტოს მიერ ინსპექტირებისთვის მოთხოვნის შემთხვევაში.

5. სტანდარტული სცენარისთვის პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლების დასრულების სერტიფიკატი დისტანციურ პილოტს უნდა გადაეცეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის მიერ, თუ შეფასების ანგარიშის მიხედვით, დისტანციურმა პილოტმა მიაღწია პრაქტიკული უნარ-ჩვევების დამაკმაყოფილებელ დონეს;

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტში აღნიშნული სერტიფიკატის გაცემის შესახებ უნდა ეცნობოს სააგენტოს და მიეწოდოს დეტალური ინფორმაცია;

7. ექსპლუატანტმა ამ წესის №5 დანართის შესაბამის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში უნდა ასახოს ამ წესის №3 დანართით გათვალისწინებული საკითხები.

8. სტანდარტული სცენარის შესაბამისად ექსპლუატაციისთვის დისტანციური პილოტების პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლების და შეფასების განხორციელების მიზნით, ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) №2 დანართით გათვალისწინებული საექსპლუატაციო დეკლარაცია;

ბ) №4 დანართით გათვალისწინებული დეკლარაცია.

