



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო  
Georgian Civil Aviation Agency

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

# საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

2022-2024

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2022 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული  
ჯგუფის მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: უსაფრთხოების საკითხის სენსიტიურობის, საავიაციო  
დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და ტექნიკური ტერმინოლოგიის  
სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული  
თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ  
გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო  
6-10-2022



## სარჩევი

- მოკლე ანოტაცია ..... 3
- ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკა ..... 4
- 1. შესავალი ..... 5
  - 1.1. ეროვნული სამოქალაქო უსაფრთხოების გეგმის მიმოხილვა ..... 5
  - 1.2. კავშირი ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმასა (NASP) და სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის ..... 6
  - 1.3. შემუშავებაზე, დანერგვასა და მონიტორინგზე პასუხისმგებელი ორგანოები ..... 6
  - 1.4. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ეროვნული პრობლემები ..... 6
  - 1.5. უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები ..... 7
  - 1.6. საექსპლუატაციო კონტექსტი ..... 10
- 2. საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანი ..... 11
- 3. საავიაციო უსაფრთხოების მართვისადმი საქართველოს სტრატეგიული მიდგომა ..... 12
- 4. საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები ..... 13
- 5. უსაფრთხოების სხვა საკითხები ..... 15
- 6. მონიტორინგის განხორციელება ..... 19
- დანართი 1 უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (უსაფრთხოების ქმედებები, ღონისძიებები) ... 20
  - 1. სისტემური უსაფრთხოება ..... 20
    - 1.1. უსაფრთხოების მართვა ..... 20
    - 1.2. ადამიანური ფაქტორი და ადამიანის შესაძლებლობები ..... 22
    - 1.3. საჰაერო ხომალდის მოძრაობისთვის თვალის მიდევნება, საძებნ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა ..... 25
    - 1.4. უშიშროების ზეგავლენა უსაფრთხოებაზე ..... 26
    - 1.5. საზედამხედველო შესაძლებლობები ..... 28
    - 1.6. პერსონალის კომპეტენცია ..... 29
    - 1.7. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები ..... 32
    - 1.8. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდები ..... 35
    - 1.9. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საავიაციო სამუშაოები/სპეციალიზებული ფრენები (SPO) ..... 37
    - 1.10. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საერთო დანიშნულების ავიაცია/ფრენები დასვენების მიზნით 37
    - 1.11. დიზაინი და წარმოება ..... 37
    - 1.12. ტექნიკური მომსახურება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება ..... 37
    - 1.13. საჰაერო მოძრაობის მართვა ..... 38
    - 1.14. აეროდრომები ..... 40
    - 1.15. მიწისზედა მომსახურება ..... 44
    - 1.16. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები (UAS) ..... 45
    - 1.17. ახალი ტექნოლოგიები და კონცეფციები ..... 46

დანართი 2: აბრევიატურების განმარტება..... 49

## მოკლე ანოტაცია

საქართველოს 2022-2024 წლების ფრენის უსაფრთხოების გეგმა შემუშავებულია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ. დოკუმენტი შედგენილია 2022-2024 წლების ევროპული რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმისა (EUR RASP) და იკავს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის (GASP) გათვალისწინებით.

## ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკა

ბოლო ათწლეულების განმავლობაში, საქართველოში ავიაციის დარგი სტაბილურად ვითარდება და ვიმედოვნებთ, რომ ეს ტენდენცია მომავალშიც შენარჩუნდება. ეს ქმნის მნიშვნელოვან შესაძლებლობებს ინფრასტრუქტურის განვითარების და ხელსაყრელი საინვესტიციო გარემოს შექმნის კუთხით, რადგან ეროვნული და უცხოური გადაზიდვების მზარდ რაოდენობას დიდი წვლილი შეაქვს ჩვენს ეკონომიკაში.

ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართი განსაზღვრავს სახელმწიფოს საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამის სტანდარტებს, რითაც წევრ სახელმწიფოებს, მათ შორის საქართველოს აკისრებს პასუხისმგებლობას ამგვარი პროგრამის განხორციელების თვალსაზრისით. სახელმწიფოს საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამის შესაქმნელად, საქართველომ ზედმიწევნით უნდა შეისწავლოს საკუთარი კანონმდებლობა, პოლიტიკა და პროცესები, რათა გამოავლინოს საკითხები, რომლებიც უნდა გადაიჭრას სახელმწიფოში საავიაციო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად.

სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა მიეკუთვნება საქართველოს, როგორც სახელმწიფოს და არ შედის რომელიმე ცალკეული სუბიექტის პასუხისმგებლობის სფეროში. თუმცა, სახელმწიფოს საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამისა და ეროვნული საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის შემუშავებასთან დაკავშირებული აქტივობები კოორდინირებული უნდა იყოს სხვადასხვა უწყებებს შორის. ვინაიდან სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ეკისრება მარეგულირებელი საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების კუთხით, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო დათანხმდა, რომ საქართველოს საავიაციო უსაფრთხოების პროგრამის დოკუმენტის შედგენისა და გამოყენების კოორდინირება დაეკისროს სააგენტოს, როგორც სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) ადმინისტრირებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას.

ცხადია, რომ უსაფრთხოების ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტები არის უზრუნველყოფილი. მიუხედავად ამისა, გამოვლენილ იქნა რიგი ხარვეზები და ჩვენ ვიმუშავებთ მათ გამოსწორებაზე, რათა საავიაციო უსაფრთხოებას საფრთხე არ ემუქრებოდეს.

ჩვენი მიზანია გავაძლიეროთ საავიაციო უსაფრთხოება და აღნიშნულის მისაღწევად მჭიდროდ ვითანამშრომლებთ ჩვენს კოლეგებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან როგორც ეროვნულ, ასევე საერთაშორისო დონეზე.

### ლევან კარანაძე

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორი

## 1. შესავალი

### 1.1. ეროვნული სამოქალაქო უსაფრთხოების გეგმის მიმოხილვა

საქართველოს 2022-2024 წლების ფრენის უსაფრთხოების გეგმა 6 ნაწილისა და 2 დანართისაგან შედგება.

მოკლე ანოტაციაში მოცემულია აღნიშნული დოკუმენტის საკვანძო ასპექტები. დოკუმენტი ეფუძნება საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს საავიაციო უსაფრთხოების პოლიტიკას, რომელიც ასახავს სააგენტოს ვალდებულებას, მართოს უსაფრთხოება ყველა დონეზე.

**I თავი** - შესავალი, რომელშიც მიმოხილულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა, კავშირი ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმასა და სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის, საქართველოს ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის შემუშავებასთან, განხორციელებასა და მონიტორინგთან დაკავშირებული ვალდებულებები, ეროვნულ დონეზე გამოვლენილი უსაფრთხოების პრობლემები, უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები, ასევე, ის საექსპლუატაციო კონტექსტი, რომლისთვისაც შემუშავებულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP).

**II თავი** - საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანია საავიაციო უსაფრთხოების მართვის კუთხით საქართველოს სტრატეგიული მიმართულების, ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) განხორციელების პერიოდის, ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმას (NASP), რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმასა (RASP) და გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმას (GASP) შორის კავშირის და სხვა ისეთი დოკუმენტებისა და გეგმების განსაზღვრა, როგორცაა გლობალური ჰაერსანაოსნო გეგმა (GANP), ელექტრონული ჰაერსანაოსნო გეგმა (eANP) და საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის გლობალური გეგმა (GASeP).

**III თავი** - საავიაციო უსაფრთხოების მართვისადმი სახელმწიფოს სტრატეგიული მიდგომა გადმოსცემს იმას, თუ როგორ არის შემუშავებული და დამტკიცებული ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP), განსაზღვრავს მისი მართვის წესს, ასევე, მისი გადახედვის და განახლების სიხშირეს. ამ თავში ასევე განსაზღვრულია უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები, ამოცანები და ინდიკატორები, ასევე, ის, თუ როგორ ეხმარება უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (SEI) (შემდგომში „ქმედებები“) უსაფრთხოების ეროვნული მიზნების მიღწევას. ასევე, ეს თავი ფოკუსირებულია იმ წარმოქმნილ პრობლემებზე, რომლებთან დაკავშირებითაც საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს არ გააჩნია საკმარისი ინფორმაცია დეტალური გაანალიზებისათვის.

**IV თავი** - საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები - ამ თავში მიმოხილულია ის ინციდენტები, საავიაციო შემთხვევები და სერიოზული ინციდენტები, რომლებსაც მოცემული პერიოდის განმავლობაში აღვილი ჰქონდა საქართველოს ტერიტორიაზე და ღია ზღვის თავზე არსებული იმ საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საქართველო საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს. ამ თავში განსაზღვრულია ეროვნული 'მაღალი რისკის კატეგორიები' (HRC) და მათი პრიორიტეტულობა, ასევე, ეროვნულ დონეზე იდენტიფიცირებული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების სხვა რისკები და მათი პრიორიტეტულობა. მე-IV თავში აღწერილია ის ქმედებები, რომლებიც მიმართულია მაღალი რისკის კატეგორიებთან (HRC) და გამოყენებულ ტაქსონომიასთან დაკავშირებული რისკების შემცირებისაკენ.

**V თავი** - უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სხვა პრობლემები - ამ თავში მიმოხილულია სახელმწიფოს შესაძლებლობები უსაფრთხოების ეფექტური ზედამხედველობის კუთხით, მოცემულია უსაფრთხოების სხვა პრობლემების ჩამონათვალი და მათი პრიორიტეტულობა, აგრეთვე, მათი იდენტიფიცირების პრინციპი და მათ აღმოსაფხვრელად განკუთვნილი ქმედებები.

**VI თავი** - მონიტორინგის განხორციელება - ამ თავში განსაზღვრულია, თუ როგორ უნდა განახორციელოს საქართველომ ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩამოთვლილი ქმედებების დანერგვის მონიტორინგი, როგორ მოხდება ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმისა და ქმედებების კორექტირება და რეგულირება, უსაფრთხოების თითოეული ეროვნული მიზნის მონიტორინგი და დაინტერესებული მხარეების პერიოდული ინფორმირება ქმედებების განხორციელების სტატუსის შესახებ, აგრეთვე, მოცემულია ის საკონტაქტო ინფორმაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია კითხვებზე პასუხების ან დამატებითი ინფორმაციის მიღება.

**დანართ 1** - აღნიშნულ დანართში მოცემულია უსაფრთხოების ქმედებები.

**დანართ 2** - აღნიშნულ დანართში მოცემულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) გამოყენებული აბრევიატურების ჩამონათვალი.

## 1.2. კავშირი ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმასა (NASP) და სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის

ეფექტური 'სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის' (SSP) მეშვეობით, საქართველო განსაზღვრავს ეროვნულ საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკებს და მათი შერბილების გზებს. სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმას (NASP) უზრუნველყოფს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციით. სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა (SSP) საქართველოს საშუალებას აძლევს, მართოს თავისი საავიაციო საქმიანობა თანმიმდევრული და პროაქტიური მეთოდით, შეაფასოს საკუთარი სამოქალაქო ავიაციის სისტემის უსაფრთხოების ეფექტურობა, აკონტროლოს ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში განსაზღვრული ქმედებების განხორციელება და აღმოფხვრას გამოვლენილი საფრთხეები და ნაკლოვანებები. ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) არის ერთ-ერთი საკვანძო დოკუმენტი, რომელიც არის საქართველოს 'სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის' (SSP) დოკუმენტაციის ნაწილი. ეს არის საშუალება, რომლითაც საქართველო წარმართავს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამით (SSP) გენერირებული და ICAO-ს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმიდან (GASP) და ევროპული/ჩრდილოატლანტიკური რეგიონული საავიაციო უსაფრთხოების გეგმიდან (EUR/NAT RASP) გადმოტანილი ქმედებების იმპლემენტაციას. ამით საქართველოს ასევე ეძლევა შესაძლებლობა, ჩამოაყალიბოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) გაძლიერებისა ან უსაფრთხოების მიზნების სხვაგვარად მიღწევისაკენ მიმართული ინიციატივები. ამასთან, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) მეშვეობით შეგროვებული უსაფრთხოების მონაცემები ხელს უწყობს სხვა ისეთი ეროვნული გეგმების განხორციელებას, როგორცაა საჰაერო ნავიგაციის გეგმა.

## 1.3. შემუშავებაზე, დანერგვასა და მონიტორინგზე პასუხისმგებელი ორგანოები

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ, როგორც საავიაციო ნორმატიული აქტების გამოცემისა და დანერგვის, ასევე, საავიაციო ინდუსტრიის ზედამხედველობის ძირითადმა განმახორციელებელმა ორგანომ, უნდა შეიმუშავოს და მუდმივი მონიტორინგი გაუწიოს ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) იმპლემენტაციას და შეაფასოს ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის სისტემის უსაფრთხოების ეფექტურობა VI თავში (მონიტორინგის განხორციელება) წარმოდგენილი მექანიზმების მეშვეობით. ამ პროცესის განხორციელებისას, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ითანამშრომლებს სხვადასხვა სახელმწიფო უწყებებთან და ეროვნული საავიაციო ინდუსტრიის წარმომადგენლებთან. ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) შემუშავებულ იქნა ეროვნულ ექსპლუატანტებთან კონსულტაციის საფუძველზე და გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმითა (GASP) და ევროპული/ჩრდილოატლანტიკური რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმით (EUR/NAT RASP) გათვალისწინებული პრინციპების შესაბამისად.

## 1.4. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ეროვნული პრობლემები

2020-2022 წლების გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) განსაზღვრული იყო მაღალი რისკის მქონე შემდეგი კატეგორიები:

- კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება (CFIT);
- ფრენისას კონტროლის დაკარგვა;

- ჰაერში შეჯახება;
- საჰაერო ხომალდის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლა; და
- ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცინირებული შეღწევა.

მოსალოდნელია, რომ მაღალი რისკის ეს კატეგორიები იგივე დარჩება გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის (GASP) შემდგომ გამოცემაშიც. შესაბამისად, 2022-2024 წლის ევროპულ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (EUR RASP) კვლავ განხილულია მაღალი რისკის ხსენებული კატეგორიები და შემოთავაზებულია ამ კატეგორიებთან მიმართებაში იდენტიფიცირებული უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების გადასაჭრელად განკუთვნილი შემარბილებელი ქმედებები. ანალოგიურად, ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) განხილული იქნება უსაფრთხოების ზემოთ ჩამოთვლილი პრობლემები.

### 1.5. უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები

ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) მოიცავს ქვემოთ ჩამოთვლილ უსაფრთხოების ეროვნული მიზნებსა და ამოცანებს საავიაციო უსაფრთხოების მართვის სფეროში, ასევე, ინდიკატორებს, რომელთა მეშვეობითაც ხდება ამ ამოცანების მიღწევაში პროგრესის მონიტორინგი. ისინი დაკავშირებულია გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) ჩამოთვლილ მიზნებთან, ამოცანებსა და ინდიკატორებთან და შეიცავს საქართველოს მიერ დადგენილ დამატებით ეროვნულ უსაფრთხოების მიზნებს, ამოცანებსა და ინდიკატორებს.

NASP მიზანი	უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის საიდენტიფიკაციო ნომერი (SPI ID)	უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის (SPI) აღწერილობა	მითითება GASP-სა და RASP-ზე
<b>მიზანი N1: საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების მუდმივი შემცირების მიღწევა</b>			GASP/RASP მიზანი N 1
1.1 რეგიონალური საავიაციო შემთხვევების სიხშირის კლების ტენდენციის შენარჩუნება		კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.01
		კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	
		კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა 100 000 გამგზავრებაზე (საავიაციო შემთხვევების სიხშირე);	EUR.SPI.1.1.02
		5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.03
		კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.04



საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

		რაოდენობა 1 000 000 გამგზავრებაზე (ფატალური საავიაციო შემთხვევების სიხშირე);	
		5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებში ფატალური შედეგების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.05
		2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ისეთი საავიაციო შემთხვევების პროცენტული რაოდენობა, რომლებიც მაღალი რისკის კატეგორიებთანაა (HRCs) დაკავშირებული;	EUR.SPI.1.1.07
		2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.08
		საქართველოში სერტიფიცირებული მომსახურების მიმწოდებლების მიერ მოკვლეული და გაანალიზებული ინციდენტების პროცენტული რაოდენობა ინციდენტის შესახებ შეტყობინებების რაოდენობასთან შედარებით.	
<b>მიზანი N2: უსაფრთხოების ზედამხედველობის შესაძლებლობების გაძლიერება</b>			GASP/RASP მიზანი N 2
2.1 ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლის გაუმჯობესება საქართველოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის კრიტიკული ელემენტების (CEs) მიხედვით (პრიორიტეტულ პროტოკოლის კითხვარებზე (PQ) ფოკუსირებით):  - 2024 წლისათვის – 75 % - 2026 წლისათვის – 85 % - 2030 წლისათვის – 95 %		ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლის მიღწევა დროის დადგენილ ვადებში;	EUR.SPI.2.1.01
		სრულად დანერგილი იმ პრიორიტეტული პროტოკოლის კითხვარების (PQ) რაოდენობა, რომლებიც უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემასთანაა დაკავშირებული;	EUR.SPI.2.1.02
		საქართველოს მიერ წარდგენილი მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმების (CAP) პროცენტული რაოდენობა.	EUR.SPI.2.1.03
<b>მიზანი N3: ეფექტური 'სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამების' (SSP) იმპლემენტაცია</b>			GASP/RASP მიზანი N 3
3.1 2023 წლისთვის სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) ფუნდამენტის დანერგვა		დანერგილი სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის ფუნდამენტური პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა (SSP foundational PQs);	EUR.SPI.3.1.01
		სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის ფუნდამენტურ პროტოკოლის კითხვარებთან (SSP foundational PQs) დაკავშირებული იმ მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმების (CAP) პროცენტული რაოდენობა, რომლებიც საქართველოს მიერაა შევსებული (ონლაინ ფორმატში).	EUR.SPI.3.1.03
3.3 ეფექტური სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების		სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის	EUR.SPI.3.3.01

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

<p>სახელმწიფო პროგრამის (SSP) დანერგვა:</p> <p>2025 წლისთვის – არსებობს - 2028 წლისთვის – არსებობს და ეფექტურია</p>		<p>კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული';</p> <p>სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული და ეფექტური'.</p>	<p>EUR.SPI.3.3.02</p>
<p><b>მიზანი N4: უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით თანამშრომლობის გაზრდა რეგიონალურ დონეზე</b></p>			<p>GASP/RASP მიზანი N 4</p>
<p>4.3 2025 წლისთვის საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების, მათ შორის, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების (SPI) და წარმოქმნილი პრობლემების შესახებ ინფორმაციის წარდგენა რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების ჯგუფისათვის (RASG)</p>		<p>ევროკავშირის საწარმოების მიერ საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების დამატებითი კატეგორიების და წარმოქმნილი პრობლემების ამსახველ დაცულ პორტალზე გაგზავნილი და ვალიდირებული ანგარიშების რაოდენობა.</p>	<p>EUR.SPI.4.3.03</p>
<p><b>მიზანი N5: მომსახურების მიმწოდებლების მიერ ინდუსტრიის პროგრამების და უსაფრთხოების ინფორმაციის გაზიარების ქსელების გამოყენების გაფართოება</b></p>			<p>GASP/RASP მიზანი N 5</p>
<p>5.1 ინფორმაციის გაზიარების ქსელებში უსაფრთხოების, მათ შორის, ჰარმონიზებული SPI-ების (როგორც უსაფრთხოების მართვის სისტემის ნაწილის) შესახებ მონაცემების განთავსების კუთხით, ინდუსტრიის მზარდი წვლილის ტენდენციის შენარჩუნება ეროვნული და რეგიონული საავიაციო უსაფრთხოების გეგმების შემუშავების ხელშეწყობის მიზნით.</p>		<p>საქართველოში იმ მომსახურების მიმწოდებლების რაოდენობა, რომლებიც საკუთარი უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებისთვის (SPI) გლობალურად ჰარმონიზებულ პარამეტრებს იყენებენ.</p>	<p>EUR.SPI.5.1.01</p>
<p><b>მიზანი N6: სათანადო ინფრასტრუქტურის არსებობის უზრუნველყოფა უსაფრთხო ექსპლუატაციის მხარდასაჭერად</b></p>			<p>GASP/RASP მიზანი N 6</p>
<p>6.1 2025 წლისთვის, ჰაერსანაოსნო და სააეროდრომო ინფრასტრუქტურის განვითარების კუთხით ისეთი მზარდი ტენდენციის შენარჩუნება, რომელიც იკაოს შესაბამის სტანდარტებს აკმაყოფილებს</p>		<p>საქართველოში გამოვლენილი ჰაერსანაოსნო ნაკლოვანებების რაოდენობა ევროპულ რეგიონალურ ჰაერსანაოსნო გეგმებთან შედარებით;</p> <p>იმ დანერგილი პროტოკოლის კითხვარების (PQ) რაოდენობა, რომლებიც ძირითად შემადგენელ ელემენტებთანაა (basic building blocks) დაკავშირებული.</p>	<p>EUR.SPI.6.1.01</p> <p>EUR.SPI.6.1.03</p>
<p><b>მიზანი N7: საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ძირითადი პროცესების დიგიტალიზაცია და სტანდარტიზება</b></p>			<p>არ არის</p>
<p>7.1 2025 წლისათვის საქართველოს სამოქალაქო</p>		<p>მოდერნიზებული პროცესების დანერგვასთან დაკავშირებული სწავლებების რაოდენობა;</p>	<p>არ არის</p>

<p>ავიაციის სააგენტოში სერტიფიცირების და ზედამხედველობის პროცესების დახვეწა თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების მეშვეობით</p>		<p>იმ დეპარტამენტების რაოდენობა, სადაც დანერგილია მოდერნიზებული პროცესები.</p>	<p>არ არის</p>
---	--	--	----------------

### 1.6. საექსპლუატაციო კონტექსტი

საქართველოში 7 სერტიფიცირებული აეროდრომია, მათ შორის, 3 - საერთაშორისო. საქართველოს საჰაერო სივრცე კლასიფიცირებულია C და G კლასებად. 2020 წლიდან 2021 წლამდე, საქართველოს ტერიტორიაზე გადაფრენით შესრულდა 57 666 რეისი და 30 240 აფრენა/დაფრენა, ხოლო მგზავრთა ნაკადმა 2 237 038 ადამიანს მიაღწია. ამჟამად, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის 12 სერტიფიკატი (AOC), რომელთაგან 7 გაცემულია საერთაშორისო კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შემსრულებელ ექსპლუატანტებზე. საქართველოს ასევე ჰყავს 3 ექსპლუატანტი, რომლებიც ახორციელებენ საჰაერო ტაქსის ტიპის შიდა ფრენებს, ძირითადად, ტურბოხრახნიანი საჰაერო ხომალდებით, ასევე 2 შვეულმფრენის ექსპლუატანტი. საქართველოში 0 ვერტოდრომია. დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებების რაოდენობაა 2, დამტკიცებული საავიაციო-სამედიცინო ცენტრი - 1, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებელი (ANSP) - 1.

## 2. საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანი

ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) არის დაგეგმარების მთავარი დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს საქართველოს სტრატეგიულ მიმართულებას საავიაციო უსაფრთხოების მართვის კუთხით 3 წლის პერიოდისათვის (2022 წლიდან 2024 წლამდე). გეგმაში ჩამოთვლილია უსაფრთხოების ეროვნული პრობლემები, განსაზღვრულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების მიზნები და ამოცანები, ასევე წარმოდგენილია გამოვლენილი უსაფრთხოების ნაკლოვანებების ამოსაფხვრელად და ეროვნული ამოცანების და მიზნების მისაღწევად განსაზღვრული უსაფრთხოების ქმედებების კომპლექსი.

ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) შემუშავებულია უსაფრთხოების იმ საერთაშორისო მიზნების, ამოცანების და მაღალი რისკის კატეგორიების (HRC) გამოყენებით, რომლებიც განსაზღვრულია როგორც გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) ([www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)), ასევე, ევროპულ/ჩრდილოატლანტიკურ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (EUR/NAT RASP) (<https://www.icao.int/eurnat/>). ეროვნულ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩამოთვლილი ქმედებები ხელს უწყობს უსაფრთხოების გაუმჯობესებას ფართო რეგიონულ და საერთაშორისო დონეებზე და მოიცავს სპეციფიკური საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების პრევენციისაკენ მიმართულ რამდენიმე ქმედებას, ასევე, ცალკეული სახელმწიფოებისთვის რეკომენდებულ უსაფრთხოების გაძლიერების იმ ინიციატივებს (SEI), რომლებიც ევროპულ/ჩრდილოატლანტიკურ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაშია (EUR/NAT RASP) განსაზღვრული (<https://www.icao.int/eurnat/>).

საქართველომ მოახდინა აღნიშნული ქმედებების ადაპტირება და შეიტანა ისინი მოცემულ გეგმაში. სადაც აუცილებელია, უსაფრთხოების ცალკეულ ქმედებასთან დაკავშირებით გაკეთებულია ჯვარედინი მითითებები ევროპულ/ჩრდილოატლანტიკურ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაზე (EUR/NAT RASP).

### 3. საავიაციო უსაფრთხოების მართვისადმი საქართველოს სტრატეგიული მიდგომა

ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) წარმოდგენილია ქმედებები, რომლებიც ეფუძნება სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP), საქართველოს უსაფრთხოების რისკების მართვის პროცესსა და უსაფრთხოების მონაცემთა შეგროვებისა და დამუშავების სისტემებს, ასევე, სამუშაოს, რომელიც მომსახურების მიმწოდებლების მიერ შესრულებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემების (SMS) შემუშავებისა და დანერგვის კუთხით. მოცემული გეგმა შემუშავებულია და ხორციელდება საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ, ყველა დაინტერესებულ მხარესთან კოორდინაციით და იგი ყოველწლიურად განახლდება.

გეგმით გათვალისწინებული ქმედებები ხორციელდება უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით სააგენტოში არსებული შესაძლებლობებისა და მომსახურების მიმწოდებლების უსაფრთხოების მართვის სისტემების (SMS) საფუძველზე. ეროვნული მიზნებისა და ამოცანების მისაღწევად, ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) განსაზღვრულია უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიება (SEI), რომლებიც იკაოს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების საგზაო რუკიდან გამომდინარეობს. ასევე, უსაფრთხოების გაძლიერების ზოგიერთი ეროვნული ინიციატივა (SEI) დაკავშირებულია რეგიონალურ და საერთაშორისო დონეზე განსაზღვრულ უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებებთან (SEI), რაც ხელს უწყობს გლობალურ დონეზე საავიაციო უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სრული ჩამონათვალი მოცემულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) N1 დანართში.

ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ასევე განიხილება მისი განხორციელების პროცესში წარმოქმნილი პრობლემები (emerging issues). პრობლემები წარმოიქმნება მაშინ, როდესაც მონაცემებზე დაფუძნებული ტიპური გაანალიზების ჩასატარებლად არ არის მონაცემთა საკმარისი რაოდენობა საექსპლუატაციო კონცეფციასთან, ტექნოლოგიებთან, საჯარო პოლიტიკასთან, ბიზნეს მოდელბთან/იდეებთან მიმართებაში, რამაც მომავალში უსაფრთხოებაზე გავლენა შეიძლება მოახდინოს. მნიშვნელოვანია, რომ სააგენტო ყურადღებით მოეკიდოს წარმოქმნილ პრობლემებს, რათა გამოავლინოს საექსპლუატაციო უსაფრთხოებისათვის პოტენციური რისკები, შეაგროვოს შესაბამისი მონაცემები და წინსწრებით შეიმუშაოს მათი გადაჭრისაკენ მიმართული პრევენციული ღონისძიებები. ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩართულია ის წარმოქმნილი პრობლემები, რომლებიც სააგენტომ გამოავლინა შემდგომი გაანალიზებისთვის:

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია აეროდრომების სიახლოვეს;
2. ისეთი ლაზერული და შუქური გამოსხივების გამოყენება, რომელმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო ფუნქციონირებას;
3. სახიფათო ტვირთის, კერძოდ, ლითიუმის ბატარეების ტრანსპორტირება;
4. აეროდრომის დიზაინი (სამიმოსვლო ბილიკები);
5. საფრენი მინდვრები აეროდრომის სიახლოვეს.

#### 4. საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები

ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩართულია ეროვნული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების აღმოფხვრისაკენ მიმართული უსაფრთხოების გაძლიერების ის ინიციატივები (SEI), რომლებიც გამომდინარეობს საექსპლუატაციო მოვლენებთან დაკავშირებული გამოცდილებიდან და მონაცემებზე დაფუძნებული გაანალიზების მიდგომიდან. უსაფრთხოების გაძლიერების ეს ინიციატივები (SEI) შეიძლება მოიცავდეს ისეთ ქმედებებს, როგორცაა: წესების შემუშავება, პოლიტიკის შემუშავება, უსაფრთხოების მიზნობრივი ზედამხედველობის აქტივობები, უსაფრთხოების მონაცემთა გაანალიზება და უსაფრთხოების ხელშეწყობა. ცალკეული მუხლები ეხება კომერციულ საჰაერო ტრანსპორტს და საერთო დანიშნულების ავიაციას, რათა ინფორმაცია უფრო ხელმისაწვდომი გახდეს დაინტერესებული მხარეთათვის.

უსაფრთხოების წლიურ ანგარიშში მოცემულია კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში, აგრეთვე, საერთო დანიშნულების ავიაციის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების და სერიოზული ინციდენტების მიმოხილვა, მათ შორის, საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდების მონაწილეობითაც. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ შედგენილი უსაფრთხოების წლიური ანგარიში ხელმისაწვდომია ვებ-გვერდზე <https://gcaa.ge/accident-and-incident-reports/>.

ფატალური შედეგების რაოდენობისა და ფატალური შედეგების წარმოქმნის რისკის თვალსაზრისით, რეგიონულ კონტექსტში უკიდურესად პრიორიტეტულად მიჩნეულია მაღალი რისკის მქონე საავიაციო მოვლენების ქვემოთ ჩამოთვლილი 5 კატეგორია (HRC). ეს კატეგორიები იდენტიფიცირებული იყო სავალდებულო და ნებაყოფლობითი სისტემების მეშვეობით მიწოდებული შეტყობინებების, საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშების, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) და ბოლო 3 წლის განმავლობაში განხორციელებული უსაფრთხოების ზედამხედველობის აქტივობების გაანალიზების და რეგიონული უსაფრთხოების ზედამხედველობის ორგანიზაციის (RSOO) მიერ ჩატარებული რეგიონალური გაანალიზების საფუძველზე, აგრეთვე, გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) აღწერილი საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების გათვალისწინებით. მაღალი რისკის ეს კატეგორიები (HRC) შესატყვისობამია როგორც გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP), ისევე, რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (RASP) ჩამოთვლილ კატეგორიებთან.

1. კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება (CFIT)
2. ფრენისას კონტროლის დაკარგვა (LOC-I);
3. ჰაერში შეჯახება (MAC);
4. საჰაერო ხომალდის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლა (RE);
5. ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცინირებული შეღწევა (RI).

**შენიშვნა\*** — სტატისტიკური მონაცემები გლობალურ დონეზე მომხდარი საავიაციო შემთხვევის შესახებ, მაღალი რისკის კატეგორიები (HRC) და უსაფრთხოების სხვა მონაცემები მოცემულია იკაოს ვებ-გვერდზე: <https://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx>.

სავალდებულო და ნებაყოფლობითი სისტემების მეშვეობით მიღებული შეტყობინებების, სააგენტოში მიწოდებული საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშების, სააგენტოს მიერ ბოლო 3 წლის განმავლობაში განხორციელებული უსაფრთხოების ზედამხედველობის აქტივობების გაანალიზების, ასევე, იკაოს უწყვეტი მონიტორინგის მიდგომის (ICAO CMA) შედეგების საფუძველზე, ზემოთ ჩამოთვლილი საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რეგიონალური რისკების გარდა, გამოვლინდა საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების შემდეგი დამატებითი კატეგორიები:

1. მომსახურება დედამიწაზე (RAMP);
2. აეროდრომი (ADRM);
3. შეჯახება დედამიწაზე (GCOL);
4. დაბრკოლებასთან შეჯახება აფრენის ან დაფრენის შესრულებისას (CTOL).

ეროვნული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების განსაზღვრის პროცესში რისკის კატეგორიების შესაფასებლად გამოყენებული იყო CAST/ICAO ერთიანი ტაქსონომიის გუნდის (CICTT) მიერ განსაზღვრული საავიაციო მოვლენების კატეგორიები. CICTT-ის ტაქსონომია ხელმისაწვდომია იკაოს ვებ-გვერდზე: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

## საავიაციო მოვლენების შეტყობინებები, მათი გაანალიზება და მომდევნო ქმედებები

ზემოაღნიშნული ეროვნული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების აღმოსაფხვრელად, სააგენტომ გამოავლინა მაღალი რისკის კატეგორიების (HRC) გამომწვევი ქვემოთ ჩამოთვლილი ფაქტორები და გამოიყენებს უსაფრთხოების გაძლიერების იმ ზოგიერთ ინიციატივას (SEI), რომელიც გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) შესულ ICAO OPS-ის საგზაო რუკიდან გამომდინარეობს.

### HRC 1: მომსახურება ბაქანზე (RAMP)

1. სახიფათო ტვირთის სკრინინგი

### HRC 2: აეროდრომი (ADRM);

1. აეროდრომის ინფრასტრუქტურა
2. სატრანსპორტო საშუალებების ოპერირება

### HRC 3: შეჯახება დედამიწაზე (GCOL)

1. აეროდრომის დიზაინი
2. პროცედურები
3. დაზიანებული საჰაერო ხომალდის მოცილება
4. უცხო სხეულების/ნარჩენების კონტროლი (FOD Control)

### HRC 4: დაბრკოლებასთან შეჯახება აფრენის ან დაფრენის შესრულებისას (CTOL)

1. დაბრკოლებების მდებარეობა აფრენის და დაფრენის არის სიახლოვეს.

უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სრული ჩამონათვალი მოცემულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) დანართში.

## 5. უსაფრთხოების სხვა საკითხები

ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩამოთვლილი საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების გარდა, სააგენტომ მოახდინა უსაფრთხოების სხვა პრობლემების და ინიციატივების იდენტიფიცირება და ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) მათი ჩართვა. ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) მათ ენიჭებათ პრიორიტეტი, რადგან ისინი მიმართულია უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით სააგენტოს შესაძლებლობების და ეროვნულ დონეზე საავიაციო უსაფრთხოების მართვის დახვეწისა და გაძლიერებისაკენ.

იკაოს მიერ განსაზღვრულია უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის რვა კრიტიკული ელემენტი (CE). სააგენტომ, უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით თავისი საერთო ვალდებულებების ნაწილის სახით, აიღო ამ რვა კრიტიკული ელემენტის ეფექტური იმპლემენტაციის ვალდებულება და ამით ხაზი გაუსვა საკუთარ მისწრაფებას საავიაციო საქმიანობაში უსაფრთხოების უზრუნველყოფისაკენ.

იკაოს ბოლოდროინდელი აქტივობების შედეგად, რომლებიც მიზნად ისახავდა საქართველოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის რვა კრიტიკული ელემენტის (CE) ეფექტური იმპლემენტაციის შეფასებას, იკაოს უნივერსალური უსაფრთხოების ზედამხედველობის აუდიტის პროგრამის (USOAP) ფარგლებში, მიღებული იქნა შემდეგი მაჩვენებლები (2021 წლის დეკემბრის მდგომარეობით):

ეფექტური იმპლემენტაციის საერთო მაჩვენებელი							
85.5%							
ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლები კრიტიკული ელემენტების მიხედვით							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
93.1	84.71	89.47	93.02	86.24	90.4	79.57	58.54
ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებელი აუდიტის სფეროების მიხედვით							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
95.24	90	69.05	80.87	80	91.14	95.33	91.53





სახელმწიფოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსი (SOI) არის ინდიკატორი, რომელიც იკაოს მიერ დადგენილია უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით სახელმწიფოს შესაძლებლობების შეფასების მიზნით. უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსი (SOI) სახელმწიფოს ენიჭება იკაოს მიერ განხორციელებული სააუდიტორო შემოწმების შედეგად. ინდექსი გამოიხატება ნულზე მეტი რიცხვით, სადაც "1" არის ის დონე, რომელზეც სახელმწიფოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის შესაძლებლობები მინიმალურია გამგზავრებების რაოდენობის, როგორც სახელმწიფოს საავიაციო სისტემის მასშტაბის ამსახველი მაჩვენებლის გათვალისწინებით. იკაოს მიერ განხორციელებული გამოთვლის მიხედვით, საქართველოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსის (SOI) მაჩვენებლები შემდეგია:

მაჩვენებელი ექსპლუატაციის კუთხით	მაჩვენებელი საჰაერო ნავიგაციის კუთხით	მაჩვენებელი კუთხით	დამხმარე	ფუნქციების
1.36	2.23		1.95	

უადრესად პრიორიტეტულად მიჩნეული იყო საქართველოში არსებული ქვემოთ ჩამოთვლილი უსაფრთხოების პრობლემები, რადგან ისინი სისტემური პრობლემებია, რომლებიც გავლენას ახდენს უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ეფექტურობაზე. ისინი იდენტიფიცირებული იქნა USOAP-ის მონაცემების, საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშების, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) და ბოლო 6 წლის განმავლობაში უსაფრთხოების ზედამხედველობის აქტივობების გაანალიზების, ასევე, სააგენტოში ჩატარებული შიდა აუდიტის შედეგების საფუძველზე. ეს პრობლემები, როგორც წესი, ორგანიზაციული ხასიათისაა და დაკავშირებულია სახელმწიფოების უსაფრთხოების ზედამხედველობის ფუნქციების განხორციელებასა და ეროვნულ დონეზე სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) დანერგვასთან დაკავშირებულ გამოწვევებთან, ასევე, მომსახურების ეროვნული მიმწოდებლების მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) დანერგვის დონესთან. მხედველობაში მიღებულია სააგენტოსა და მომსახურების მიმწოდებლების ორგანიზაციული კულტურა, პოლიტიკა და პროცედურები. უსაფრთხოების ეს პრობლემები შესატყვისობაშია როგორც 2022-2025 წლების გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP), ისევე, რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (RASP) ჩამოთვლილ პრობლემებთან.

**ფოკუსირების სფეროები:**

1. ეროვნულ დონეზე პერსონალის სერტიფიცირების არაადამაკმაყოფილებელი სისტემა - ეს ის სფეროა, რომელშიც საქართველომ USOAP-ის ბოლო აუდიტის დროს მიიღო ეფექტური იმპლემენტაციის (EI) ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი - საშუალო გლობალურ და რეგიონულზე უფრო დაბალი;
2. საფრენად ვარგისობის ზედამხედველობის არაადამაკმაყოფილებელი სისტემა - ეს ის სფეროა, რომელშიც საქართველომ USOAP-ის ბოლო აუდიტის დროს მიიღო ეფექტური იმპლემენტაციის (EI) ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი - საშუალო რეგიონულზე უფრო დაბალი;
3. ექსპლუატაციის ზედამხედველობის არაადამაკმაყოფილებელი სისტემა - ეს ის სფეროა, რომელშიც საქართველომ USOAP-ის ბოლო აუდიტის დროს მიიღო ეფექტური იმპლემენტაციის (EI) ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი - საშუალო რეგიონულზე უფრო დაბალი;
4. CE 7 ზედამხედველობის ვალდებულებები - საქართველოში ამ კრიტიკული ელემენტის ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებელი საშუალო რეგიონულზე უფრო დაბალია 2021 წლის დეკემბრის მდგომარეობით;
5. CE 8 უსაფრთხოების პრობლემების გადაჭრა - საქართველოში ამ კრიტიკული ელემენტის ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებელი საშუალო რეგიონულ და გლობალურზე უფრო დაბალია 2021 წლის დეკემბრის მდგომარეობით.
6. ტექნიკური პერსონალის კვალიფიკაცია - ეს სფერო გამოვლინდა შიდა აუდიტის საფუძველზე. აღნიშნული წარმოადგენს სფეროს, რომელიც შემდგომ დახვეწას საჭიროებს.
7. ინციდენტების არაეფექტური მოკვლევა - ეს სფერო გამოვლინდა საავიაციო მოვლენის შესახებ შეტყობინებების გაანალიზების საფუძველზე. გაანალიზებული საავიაციო მოვლენების რაოდენობა გაცილებით დაბალია იმ რაოდენობაზე, რომელიც გაანალიზებას საჭიროებს.
8. არასათანადო ტექნიკური ინსტრუქციები - შიდა აუდიტებმა გამოავლინა ინსპექტორებისთვის ტექნიკური ინსტრუქციების ნაკლებობა, რის გამოც ზოგიერთი პროცესი სტანდარტიზებული მეთოდით არ ხორციელდება.

## საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

9. მომსახურების მიმწოდებლების მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) დანერგვა - ზედამხედველობის პროცესმა აჩვენა, რომ მომსახურების მიმწოდებლების უსაფრთხოების მართვის სისტემა განვითარების სხვადასხვა სტადიაზეა.

ზემოთ ჩამოთვლილი პრობლემების გადასაჭრელად, სააგენტო დანერგავს უსაფრთხოების გაძლიერების იმ ზოგიერთ ინიციატივას (SEI), რომელიც გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის (GASP) საგზაო რუკიდან (Doc 10161) გამომდინარეობს. უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სრული ჩამონათვალი მოცემულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) დანართ 1-ში.

## 6. მონიტორინგის განხორციელება

ზემოაღნიშნულის გარდა, სააგენტომ ყოველ 3 წელიწადში ერთხელ უნდა გადახედოს ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმას (NASP) ან, საჭიროების შემთხვევაში, უფრო ადრეც, რათა იდენტიფიცირებული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების, უსაფრთხოების პრობლემების და შერჩეული უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სტატუსი იყოს განახლებული. სააგენტომ პერიოდულად უნდა გადახედოს ეროვნულ ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) ჩამოთვლილი ინიციატივების უსაფრთხოების ეფექტურობას, რათა უზრუნველყოს უსაფრთხოების ეროვნული მიზნებისა და ამოცანების მიღწევა. საჭიროების შემთხვევაში, სააგენტომ უნდა ისარგებლოს საერთაშორისო ორგანიზაციების მხარდაჭერით, რათა უზრუნველყოფილ იქნას უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) დროული განხორციელება უსაფრთხოების ნაკლოვანებების აღმოფხვრის და რისკების შემცირების მიზნით. უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) ზედმიწევნითი მონიტორინგის მეშვეობით, სააგენტო მოახდენს ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) და მასში ჩამოთვლილი ინიციატივების დარეგულირებას და, საჭიროების შემთხვევაში, გეგმის შესაბამის განახლებას.

სამოქალაქო ავიაციის სისტემის უსაფრთხოების ეფექტურობის შესაფასებლად და უსაფრთხოების თითოეული ეროვნული მიზნის მონიტორინგისთვის, სააგენტო გამოიყენებს ამ გეგმის მე-3 ნაწილში ჩამოთვლილ ინდიკატორებს. პერიოდულად გამოქვეყნდება უსაფრთხოების ანგარიში, რათა დაინტერესებულ მხარეებს ჰქონდეთ შესაბამისი განახლებული ინფორმაცია უსაფრთხოების ეროვნული მიზნებისა და დასახული ამოცანების მიღწევაში პროგრესის, ასევე, უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) დანერგვის სტატუსის შესახებ.

იმ შემთხვევაში, როდესაც უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები არ არის მიღწეული, გამოვლენილი უნდა იყოს აღნიშნული განმაპირობებელი ძირითადი მიზეზები. თუ სააგენტო გამოავლენს საექსპლუატაციო უსაფრთხოებისათვის კრიტიკულ რისკებს, მათ შესამცირებლად, რაც შეიძლება უმოკლეს ვადებში უნდა იყოს მიღებული გონივრული ზომები, რამაც შესაძლოა განაპირობოს ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) დაუგეგმავი გადახედვის აუცილებლობა.

ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმისა (NASP) და მასში ჩამოთვლილი ინიციატივების შესახებ ინფორმაციის მისაღებად მიმართეთ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს.

სააგენტო პასუხისმგებელია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) შემუშავებაზე, განხორციელებაზე და მონიტორინგზე ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან და ეროვნულ საავიაციო ინდუსტრიასთან თანამშრომლობით. ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმა (NASP) შემუშავებულია ეროვნულ ექსპლუატანტებთან და სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციის საფუძველზე და ევროპული/ჩრდილოატლანტიკური რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმით (EUR/NAT RASP) და გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმით (GASP) გათვალისწინებული პრინციპების შესაბამისად.

## დანართი 1 უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (უსაფრთხოების ქმედებები, ღონისძიებები)

მოცემულ დანართში დაჯგუფებულია უსაფრთხოების გაძლიერების ყველა ინიციატივა. გარდა ამისა, უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (SEI) დაჯგუფებულია რისკის ძირითადი სფეროების მიხედვით.

### 1. სისტემური უსაფრთხოება

ეს სფერო ეხება ფართო სისტემურ პრობლემებს, რომლებიც გავლენას ახდენს მთელს ავიაციაზე. უმეტეს შემთხვევაში, აღნიშნული პრობლემები დაკავშირებულია ადამიანურ ფაქტორთან, ადამიანის შესაძლებლობებსა და შეზღუდვებთან, პერსონალის კომპეტენციასთან, სოციალურ-ეკონომიკურ ფაქტორებთან ან საავიაციო ხელისუფლებების თუ ინდუსტრიის დონეზე არსებულ ორგანიზაციული პროცესებისა და პროცედურების ნაკლოვანებებთან.

#### 1.1. უსაფრთხოების მართვა

უსაფრთხოების მართვა სტრატეგიული პრიორიტეტია. მიუხედავად იმისა, რომ გასულ წლებში ხდებოდა უსაფრთხოების სტაბილური გაუმჯობესება ყველა საქვალუატაციო სფეროში, ბოლოდროინდელი საავიაციო შემთხვევები ხაზს უსვამს საავიაციო უსაფრთხოების კომპლექსურ ხასიათს, საფრთხის იდენტიფიცირების და მასთან დაკავშირებული რისკის პრევენციისა და ადამიანურ ფაქტორებთან/შესაძლებლობებთან დაკავშირებული ასპექტების მნიშვნელობას.

უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) პრინციპების გაძლიერება მოხდება იკაოს მე-19 დანართის შესაბამისად, უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) დანერგვის საფუძველზე.

<b>001.RMT.2022</b>	<b>უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მოთხოვნების ინტეგრირება სახელმწიფოს მოქმედ კანონმდებლობაში</b>
<i>ამ ქმედების მიზანია უსაფრთხოების მართვის კუთხით იკაოს მე-19 დანართის დებულებების სრული ადაპტირება და მომსახურების მიმწოდებლების მიერ მათი ეფექტური იმპლემენტაციის მხარდაჭერა.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	მე-19 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N 206 „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესის შესახებ“
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 3 <b>EUR.RMT.0001</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ტექნომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, სააერონაოსრო მომსახურების მიმწოდებლები
<b>მფლობელი</b>	სააგენტოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვაზე პასუხისმგებელი ჯგუფი

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი

**ბოლო გამოცემის შემდეგ მოხდენილი ცვლილებები**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

<b>002.RMT.2022</b>	<b>საავიაციო მოვლენის შესახებ შეტყობინებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების და სახელმძღვანელო მასალის დანერგვა</b>
<p>მე-19 დანართის მე-5 თავის და მე-3 დამატების შესაბამისად და მოქმედი კანონმდებლობის გათვალისწინებით სავალდებულო და ნებაყოფლობითი შეტყობინების სისტემების ჩამოყალიბებასა და ეფექტურ ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული მოთხოვნებისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება მომსახურების მიმწოდებლებისა და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს პერსონალისთვის.</p>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 376/2014; მე-19 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N 17 „საავიაციო მოვლენათა შესახებ შეტყობინების წესის შესახებ“
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 3 <b>EUR.RMT.0002</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ტექნომომსახურების დამტკიცებელი ორგანიზაციები, პილოტების დამტკიცებელი სასწავლო დაწესებულებები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო/ სააგენტოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვაზე პასუხისმგებელი ჯგუფი

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი

**ბოლო გამოცემის შემდეგ მოხდენილი ცვლილებები**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

## 1.2. ადამიანური ფაქტორი და ადამიანის შესაძლებლობები

ადამიანური ფაქტორები და მისი გავლენა ადამიანის შრომისუნარიანობაზე, ასევე ადამიანის ჯანმრთელობის მდგომარეობა სტრატეგიული პრიორიტეტებია. იმის გამო, რომ ბაზარზე ჩნდება ახალი ტექნოლოგიები და/ან საექსპლუატაციო კონცეფციები, ხოლო სისტემის კომპლექსურობა მუდმივად იზრდება, ძალზე მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების მართვის დანერგვის ნაწილის სახით ადამიანური ფაქტორის და ადამიანის შესაძლებლობების სწორად შეფასება როგორც მეზღუდვების, ასევე, უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში მათი წვლილის თვალსაზრისით.

**003.RMT.2022**      **ზედამხედველობაში ჩართული პერსონალისთვის ადამიანური ფაქტორის (HF) კუთხით კომპეტენციის ჩარჩოს დადგენა და ამ პერსონალის ყველა კატეგორიისთვის ადამიანური ფაქტორის (HF) კუთხით სწავლების გაუმჯობესება**

იმის უზრუნველყოფა, რომ ზედამხედველობაში ჩართულ პერსონალის წევრებს ჰქონდეთ ისეთი უნარ-ჩვევები, ცოდნა და დამოკიდებულება, რომლებიც მათ დაეხმარება ადამიანურ ფაქტორთან (HF) დაკავშირებული საკითხების გადაჭრასა და მარეგულირებელ, საზედამხედველო, სააღსრულებო და უსაფრთხოების ხელშეწყობასთან დაკავშირებულ საქმიანობაში ადამიანურ ფაქტორებთან დაკავშირებული პრინციპების დანერგვაში.

- ამ მიზნით საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო:
- დააღწესა ზედამხედველობაში ჩართული პერსონალის კომპეტენციის ჩარჩოს ადამიანური ფაქტორების (HF) კუთხით;
  - განახორციელებს ზედამხედველობაში ჩართული პერსონალის კომპეტენციის შეფასებას სწავლების დაწყების წინ და დასრულების შემდეგ;
  - ადამიანური ფაქტორის (HF) დარგში ინსტრუქტორებს უზრუნველყოფს სახელმძღვანელო მასალებით ადამიანური ფაქტორის (HF) კუთხით კომპეტენციის შესაბამისი დონეების მიხედვით;
- ამ ქმედების მეშვეობით ხდება იმ რისკების პრევენცია, რომლებიც წარმოიშობა ადამიანური ფაქტორის არასათანადო გაგების, რეგულირებისა და ზედამხედველობის შედეგად.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	ადამიანის შესაძლებლობების სახელმძღვანელო (ICAO Doc 10151); უსაფრთხოების მართვის სახელმძღვანელო (ICAO Doc 9859)
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 3 <b>EUR.RMT.0009</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	ყველა
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო – WG - ADM, QMD, FIN, სწავლების მენეჯერი

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვალები</b>
დანერგული კომპეტენციის ჩარჩო	2024 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**004.RMT.2022** საჰაერო ტაქსის და ერთპილოტიანი ფრენების მიზნით თვითმფრინავით კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისათვის (CAT) საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) წესების განახლება და ჰარმონიზაცია საექსპლუატაციო გამოცდილების და უახლესი სამეცნიერო მიდწევების გათვალისწინებით

ჰარმონიზებული და თანამედროვე წესების შემუშავება საჰაერო ტაქსის და ერთპილოტიანი ფრენებისათვის.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	იკაოს მე-6 დანართის I ნაწილი
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 EUR.RMT.0011
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - იკაოს მე-6 დანართის I ნაწილი - თვითმფრინავები, პილოტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**005.RMT.2022** საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) წესები შვეულმფრენით კომერციული ფრენებისათვის

შვეულმფრენით კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის (CAT) და კომერციული სპეციალიზებული ფრენებისათვის (SPO – „სავაიაციო სამუშაოები“) საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) კუთხით ჰარმონიზებული და თანამედროვე წესების შემუშავება.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	იკაოს მე-6 დანართის I და II ნაწილები; საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) შესახებ ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესები შვეულმფრენით კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 EUR.RMT.0012

დაინტერესებული მხარეები საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი - შვეულმფრენები, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - სავაიაციო სამუშაოები - იკაოს მე-



6 დანართი - შვეულმფრენები, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - საერთაშორისო რეკრეაციული ავიაცია - არაკომერციული ფრენები, დიდი ზომის ან ტურბორეაქტიული შვეულმფრენების ექსპლუატანტები - იკაოს მე-6 დანართის II ნაწილი, პილოტები

**მფლობელი**

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

<b>006.RMT.2022</b>	საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) წესები თვითმფრინავებით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
<i>ჰარმონიზებული და თანამედროვე წესების შემუშავება თვითმფრინავით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს მე-6 დანართი; საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) შესახებ ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესები თვითმფრინავით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 1

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	პილოტები და ისეთი კომერციული ფრენების შემსრულებელი ექსპლუატანტები, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

<b>007.RMT.2022</b>	პრევენციული ზომების განხორციელება ჯანმრთელობის კუთხით საფრენოსნო ეკიპაჟის ვარგისობის სფეროში
---------------------	--

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო განახორციელებს შემდეგ პრევენციულ ზომებს:

- (1) მარშრუტზე ფრენის დაწყებამდე ეკიპაჟის ფსიქოლოგიური შეფასების ჩატარება;
- (2) საფრენოსნო ეკიპაჟის მხარდაჭერის პროგრამებზე წვდომის უზრუნველყოფა, გაადვილება და ხელშეწყობა; და
- (3) საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის აყვანის მომენტიდან, მისი წევრების სისტემატური შემოწმება ნარკოტიკების და ალკოჰოლის (D&A) მოხმარებაზე.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2018/1042, 23/07/2018; EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/002/R, 28/01/2019
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 1 <b>EUR.RMT.0014</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საავიაციო-სამედიცინო შემმოწმებლები იკაოს 1-ლი დანართის შესაბამისად, საავიაციო-სამედიცინო ცენტრები იკაოს 1-ლი დანართის შესაბამისად, პილოტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა და სახელმძღვანელო მასალები	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

### 1.3. საჰაერო ხომალდის მოძრაობისთვის თვალის მიღწევა, საძებნ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა

უსაფრთხოების მომკვლევითი ორგანოები ხშირად აყენებენ საკითხს მსუბუქი საჰაერო ხომალდების მონაწილეობით მომხდარი საავიაციო შემთხვევების მოკვლევითი საჭირო მონაცემების ნაკლებობის შესახებ. ეს ასევე დაკავშირებულია იმასთან, რომ საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველით მსუბუქი საჰაერო ხომალდების აღჭურვა არ მოითხოვება. რაც შეეხება დიდი ზომის საჰაერო ხომალდებს, ახალი ტექნოლოგიების შექმნამ და უსაფრთხოების მოკვლევითი პროცესში გამოვლენილმა ნაკლოვანებებმა განაპირობა საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველებისათვის საინსტალაციო სპეციფიკაციების განახლების აუცილებლობა.

ამ სფეროში უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ქმედებები მიზნად ისახავს კატასტროფაგანცდილი საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დადგენის გაადვილებას, საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველზე ჩაწერილი მონაცემების ხელმისაწვდომობისა და ხარისხის გაუმჯობესებას, მსუბუქი საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველით და ექსპლუატირებული დიდი ზომის საჰაერო ხომალდების მონაცემთა გადაცემა-ჩაწერის სისტემებით აღჭურვის აუცილებლობის შეფასებას.

<b>008.RMT.2022</b>	<b>საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველებთან და ჰიდროლოკაციურ მოწყობილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესწორება</b>	
	<i>შესაბამისი ეროვნული ნორმატიული ბაზის შესწორება საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველების და ჰიდროლოკაციური მოწყობილობების კუთხით იკაოს უახლეს მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი	
<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს მე-6 დანართი; რეგულაცია (EU) 2015/2338, 11/12/2015	
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 1 <b>EUR.RMT.0015</b>	
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები	
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD	
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>		
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>	
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი	
<b>CHANGES SINCE LAST EDITION</b>		
<b>მონიტორინგი</b>		
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>	
არ არის	არ არის	

**1.4. უშიშროების ზეგავლენა უსაფრთხოებაზე**

ამ სფეროში განხორციელებული უსაფრთხოების ქმედებები მიზნად ისახავს უშიშროებასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რისკების შერბილებას.

ამ სფეროში განხორციელებული უსაფრთხოების ქმედებები ასევე მოიცავს იმ რისკების შერბილებას, რომლებიც დაკავშირებულია ისეთი ზონების თავზე ფრენით, სადაც არის შეიარაღებული კონფლიქტი.

უსაფრთხოებაზე უშიშროების ზეგავლენის მართვა სტრატეგიული პრიორიტეტია.

<b>009.RMT.2022</b>	<b>კიბერუსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები</b>	
	<i>ისეთი სამართლებრივ-ნორმატიული სისტემის შექმნა, რომელიც ეფექტურად შეუწყობს ხელს საავიაციო სისტემის დაცვას კიბერშეტევებისა და მათი შედეგებისგან. ამ მიზნის მისაღწევად შემოთავაზებულია ისეთი ნორმატიული აქტების შემუშავება, რომლებიც დაფარავს ყველა საავიაციო სფეროს (დიზაინი, წარმოება, ტექნიკური მომსახურება, ექსპლუატაცია, საფრენოსნო ეკიპაჟი, ATM/ANS, აეროდრომები (ADR)) და რომლებშიც გათვალისწინებული იქნება მახასიათებლებზე დაფუძნებული მაღალი დონის მოთხოვნები და შესაბამისი სახელმძღვანელო მასალები.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი	
<b>წყაროების მითითება</b>	EASA-ს მოსაზრება 03/2021, 11/06/2021	

<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 3 EUR.RMT.0016
-----------------------	---------------------------------

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ტექნომსახურების პერსონალის დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, ტექნომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები და სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC (UGA- მისივე შემოთავაზებისამებრ)

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

<b>010.RMT.2022</b>	<b>მგზავრის რეგისტრირებულ ბარგში ლითიუმის ბატარეის ან ლითიუმის ბატარეის შემცველი მოწყობილობის მოხვედრის პრევენცია</b>
<i>საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში, რეგისტრირებული ბარგის შემოწმებისას, ლითიუმის ბატარეის აღმოჩენის კონტროლის ეფექტური მექანიზმის შემუშავება.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს მე-18 დანართი

<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 1
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC, ATD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა და შესწორებული პროცედურა	2023 წლის 1-ლი კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**1.5. საზედამხედველო შესაძლებლობები**

უსაფრთხოების ქმედებები ამ სფეროში ფოკუსირებულია სახელმწიფოების საზედამხედველო შესაძლებლობების გაძლიერებაზე. მე-19 დანართში მოცემულია რისკზე დაფუძნებული ზედამხედველობის კონცეფცია, რომლის მიზანია უსაფრთხოების პრობლემების გადაჭრა ეფექტურობის თვალსაზრისით.

**011.RMT.2022      საძებნ-სამაშველო მომსახურების დარეგულირება და ზედამხედველობა**

*საძებნ-სამაშველო მომსახურების შექმნისა და ზედამხედველობის კუთხით არსებული ნორმატიული მოთხოვნების და სახელმძღვანელო მასალის გადახედვა და დახვეწა.*

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს მე-12 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის დირექტორის ბრძანება N166 “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის შესახებ”
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP მიზანი N 2 <b>EUR.RMT.0019</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საძებნ-სამაშველო მომსახურების მიმწოდებლები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**012.RMT.2022      საზედამხედველო შესაძლებლობები/ფოკუსირების სფეროები**

*საზედამხედველო შესაძლებლობების შემდგომი გაძლიერებისათვის, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ფოკუსირებას მოახდენს შემდეგ სისტემურ სფეროებზე:*

- (ა) ისეთი პერსონალის არსებობა, რომელიც შეძლებს უსაფრთხოების ზედამხედველობასთან დაკავშირებული მოვალეობების შესრულებას;
- (ბ) ორგანიზაციების (უსაფრთხოების) მართვის სისტემა ყველა სექტორში - სააგენტო გააუმჯობესებს საკუთარ შესაძლებლობებს ყველა სექტორში ორგანიზაციების (უსაფრთხოების) მართვის სისტემის შეფასებისა და ზედამხედველობის კუთხით. ეს ფოკუსირებული იქნება, კერძოდ, უსაფრთხოების კულტურაზე, ორგანიზაციის მმართველობის სტრუქტურაზე, რისკის იდენტიფიცირების/შეფასების პროცესსა და ორგანიზაციის მონიტორინგის პროცესს შორის ურთიერთქმედებაზე, ინსპექტირებისას გამოვლენილი ნაკლოვანებებისა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ისეთი ინფორმაციის გამოყენებაზე, როგორცაა საავიაციო მოვლენები, ინციდენტები და საავიაციო შემთხვევები. ამის შედეგად საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო შეძლებს საკუთარი ზედამხედველობის სისტემის ადაპტირებასა და გაუმჯობესებას.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
----------------	-------

<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს მე-19 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის დირექტორის ბრძანება N166 “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის შესახებ“; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N 206 „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესის შესახებ“; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N 17 „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის შესახებ“
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N2 და N3 <b>EUR.RMT.0020</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - QMD, ADM, ATD, AGA, ANS, SEC, UGA, AIR, FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
განახლებული ნორმატიული აქტები და პროცედურები	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**1.6. პერსონალის კომპეტენცია**

პერსონალის კომპეტენცია სტრატეგიული პრიორიტეტია. იმის გამო, რომ ბაზარზე ჩნდება ახალი ტექნოლოგიები და/ან საექსპლუატაციო კონცეფციები, ხოლო სისტემის კომპლექსურობა მუდმივად იზრდება, ძალზე მნიშვნელოვანია სათანადო კვალიფიკაციის მქონე პერსონალის ყოლა და სწავლების მეთოდების ადაპტირება ახალ გამოწვევებთან გასამკლავებლად. ამასთან, მნიშვნელოვანია ის, რომ უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით, საავიაციო პერსონალი სარგებლობდეს ახალი ტექნოლოგიებით შემოთავაზებული შესაძლებლობებით.

<b>013.RMT.2022</b>	<b>იკაოს მოთხოვნები რადიოსატელეფონო კომუნიკაციის დროს გამოყენებული ენების ცოდნის (ILPR) მიმართ - წესების შედგენა</b>
<i>არსებული ნორმატიული მოთხოვნების და/ან სახელმძღვანელო მასალების გადახედვა და განახლება ან ახლების შემუშავება, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საავიაციო ენის ცოდნის შეფასების მაღალი ხარისხი და ინგლისური ენის ცოდნის (ELP) მოთხოვნის ჰარმონიზებული დანერგვა მოწმობის მფლობელების შესაბამისი კატეგორიებისათვის.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	იკაოს 1-ლი დანართი, მე-6 დანართი, მე-19 დანართი, მე-11 დანართი
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N 2 <b>EUR.RMT.0021</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, სააერნაოსნო მომსახურების
--------------------------------	--

მიმწოდებლები, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეები, პილოტები და შეგირდი პილოტები, მიწისზედა მომსახურების პერსონალი, რომელიც რადიოსატელეფონო საშუალებებით სარგებლობს

**მფლობელი**

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**014.RMT.2022** კომპეტენციაზე დაფუძნებული გაფართოებული ტრენინგი და შეფასება ყველა მოწმობისა და ოსტატობის მისაღებად; საფრთხეებისა და შეცდომების მართვის (TEM) პრინციპის გავრცელება ყველა მოწმობის და ოსტატობისთვის

კომპეტენციაზე დაფუძნებული ტრენინგის და შეფასების (CBTA) პრინციპების გამოყენება ყველა მოწმობისა და ოსტატობისთვის, ხოლო მრავალწევრიანი ეკიპაჟის პილოტის მოწმობა (MPL) გადასახედა იკაოს MPL სიმპოზიუმისა და ევროპის MPL საკონსულტაციო საბჭოს შედეგების გათვალისწინებით.

ასევე განსაზღვრული უნდა იყოს ზოგიერთი ქმედება საერთო დანიშნულების ავიაციასთან (GA) მიმართებაში, ისეთი როგორცაა მოდულური და კომპეტენციაზე დაფუძნებული ტრენინგი (CBT).

**სტატუსი** ახალი

**წყაროების მითითება** ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი

**დამოკიდებულება** GASP-ის მიზანი N 1

EUR.RMT.0023

**დაინტერესებული მხარეები** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, პილოტების დამტკიცებელი სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები (საფრენოსნო ეკიპაჟი)

**მფლობელი**

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**015.RMT.2022** ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობების (FSTD) სიზუსტის გაუმჯობესება

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

მოქმედი კანონმდებლობის განახლება საფრენოსნო მომზადებაში ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის (FSTD) გამოყენებისას იკავს Doc 9625-ში ჩართული ელემენტების გასათვალისწინებლად. ქვეამოცანა N1 – ტრენინგის დროს 'დასაფრენად შესვლა-ვარდნის' პროცედურების ზუსტი აღწარმოების გაზრდა, ასევე, სივრცობრივი მდგომარეობის დაკარგვის თავიდან აცილების და ამ მდგომარეობიდან გამოსვლის სწავლება (UPRT) მიმართ ახალი მოთხოვნების დადგენა.

ქვეამოცანა N2 - ტექნიკური მოთხოვნების გადახედვა საწვრთნელი მოწყობილობების რეალური შესაძლებლობების ასახვის და ტექნიკური მიღწევების გათვალისწინების მიზნით.

ქვეამოცანა N3 - ნებისმიერი წარმოქმნილი საკითხების გადაჭრა, მათ შორის, მბრუნავი ხრახნის/ვერტიკალური წვეის ძალით მოძრავი საჰაერო ხომალდით ფრენის მომზადებისათვის ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი

მოწყობილობის (FSTD) მიმართ მოთხოვნების შემუშავების დასაბუთების ჩათვლით.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0024

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები, პილოტების დამტკიცებელი სასწავლო დაწესებულებები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N1	2023 წლის მე-2 კვარტ.
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N2	2024 წელი
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N3	2028 წელი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**016.RMT.2022 აეროსტატების და პლანერების სერტიფიცირების მოთხოვნები**

იმ ელემენტების ასახვა, რომლებიც აეროსტატებისა და პლანერების ექსპერტების მიერ საფრენოსნო ეკიპაჟის და სამედიცინო საკითხების კუთხით იდენტიფიცირებულია აეროსტატებისა და პლანერების ექსპლუატაციის სერტიფიცირების მოთხოვნებთან მიმართებაში.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	EASA-ს გადაწყვეტილება N 2020/003/R
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0026



**დაინტერესებული მხარეები** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - პლანერები, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - აეროსტატები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები (საფრენოსნო ეკიპაჟი) იკაოს

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის 1-ლი კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**1.7. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები**

ამ თავში დაჯგუფებულია ყველა ქმედება საჰაერო ხომალდებით კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების (CAT) (ავიახაზები და ავიატაქსი, სამგზავრო/სატვირთო ფრენები, მასის მიხედვით ყველა კატეგორიის თვითმფრინავები), კომპლექსური ძრავიანი თვითმფრინავებით არაკომერციული ფრენებისა (NCC) და მასის ყველა კატეგორიის თვითმფრინავებით სპეციალიზებული ფრენების (SPO) კუთხით.

<b>017.RMT.2022</b>	<b>თვითმფრინავის საპილოტაჟო-ტექნიკური მახასიათებლების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების გადახედვა</b>
<i>ისეთი ნორმატიული მასალის შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების გასაგებობის, ტექნიკური სიზუსტის, მოქნილობის ან ერთობლიობაში ამ ასპექტების გაუმჯობესებას, რათა მიღწეულ იქნეს საავიაციო შემთხვევების და სერიოზული ინციდენტების რაოდენობის შემცირება მაშინ, როდესაც თვითმფრინავის საპილოტაჟო-ტექნიკური მახასიათებლები მიზეზობრივი ფაქტორია.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2019/1387
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0032

**დაინტერესებული მხარეები** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - თვითმფრინავები

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-2 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**018.RMT.2022** ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემის (TAWS) გამოყენება სახელსაწყო (IFR) და ვიზუალური (VFR) ფრენის პირობებში და ექვსიდან ცხრამდე სამგზავრო ადგილის და 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე აირტურბინიანი თვითმფრინავის ექსპლუატაციის დროს

სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შექმნა შემდეგისათვის:  
 — ისეთი საავიაციო შემთხვევების წარმოქმნის რისკის შემცირება, რომლებიც კატეგორიზებულია, როგორც მართვადი სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება (CFIT) - 5 700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი სერტიფიცირებული მასისა (MCTOM) ან ხუთიდან არაუმეტეს ცხრამდე სამგზავრო ადგილის მაქსიმალური კონფიგურაციის (MOPSC) მქონე აირტურბინიანი თვითმფრინავის შემთხვევაში; და — ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემის (TAWS) ეფექტურობის გაუმჯობესება CFIT ტიპის საავიაციო შემთხვევების რაოდენობის შესამცირებლად.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2018/1042, 23/07/2018
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0035

დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**019.RMT.2022** მეორე (შემცვლელი) პილოტისადმი დადგენილი მოთხოვნები

მეორე (შემცვლელი) პილოტების გამოყენებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების განსაზღვრა მათი გამოცდილების, სწავლების, შემოწმების და ეკიპაჟის რესურსების მართვის კუთხით.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია EU 1178/2011, No 965/2012
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 და მიზანი N2 EUR.RMT.0036

**დაინტერესებული მხარეები** პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**020.RMT.2022** საჰაერო ხომალდების არაკომერციული ექსპლუატაციის სახეობები, რომლებიც ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელის (AOC) მიერ ჩამოთვლილია საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში (OpSpecs)

- ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული იმ ფრენების კატეგორიების იდენტიფიცირება, რომლებიც მიიჩნევა არაკომერციულ ფრენებად;
- არაოფიციალური ტერმინების სტანდარტიზება სხვადასხვა კატეგორიის არაკომერციული ფრენების შესრულებისას გამოყენებული ტერმინების მკაფიო გაგების მიზნით;
- ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული არაკომერციული ფრენებისათვის სტანდარტების განსაზღვრა მომზადების, პროგრამის და საექსპლუატაციო სტრუქტურის კუთხით.
- ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული არაკომერციული ფრენების თითოეული ტიპისთვის მინიმალური მოთხოვნების ჩამოყალიბება უკიპაების კვალიფიკაციისა და მომზადების კუთხით;
- იმპლემენტაციის ჰარმონიზაცია.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2019/1384, 24/07/2019 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/019/R, 17/09/2019 GASP-ის მიზანი N 1 და მიზანი N 2
<b>დამოკიდებულება</b>	<b>EUR.RMT.0037</b>

**დაინტერესებული მხარეები** საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

<b>021.RMT.2022</b>	<b>საბორტო ინფორმაციის ელექტრონულ პლანშეტთან დაკავშირებული დებულებების გადმოტანა იკაოს მე-6 დანართიდან</b>
<i>იკაოს სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის (SARP) გადმოტანა მოქმედ ნორმატიულ აქტებში და მათი განახლება საბორტო ინფორმაციის ელექტრონულ პლანშეტთან (EFB) დაკავშირებით არსებული უახლესი ტექნოლოგიების გათვალისწინებით.</i>	
<b>სტატუსი</b>	<i>ახალი</i>
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2018/1975, 14/12/2018 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/008/R, 27/02/2019
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 <b>EUR.RMT.0042</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი
<b>CHANGES SINCE LAST EDITION</b>	
<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**1.8. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდები**

ამ თავში დაჯგუფებულია ყველა ქმედება ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით და მოცემულია კავშირი იმ ქმედებებთან, რომლებიც დაკავშირებულია ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდების დიზაინთან, წარმოებასთან, ტექნიკურ მომსახურებასთან და ეკიპაჟის მომზადებასთან.

<b>022.RMT.2022</b>	<b>ერთძრავიანი შვეულმფრენის ექსპლუატაცია</b>
<i>მოქმედი ნორმატიული ბაზის და სახელმძღვანელო მასალების გადახედა იმისათვის, რომ ხელახლა შეფასდეს:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– შეზღუდვები დგუშიანი ძრავის მქონე შვეულმფრენებით არახელსაყრელი გარემოს თავზე ფრენებისათვის;</li> <li>– შეზღუდვები ერთძრავიანი შვეულმფრენებით მჭიდროდ დასახლებული რაიონის თავზე ფრენებისათვის.</li> </ul>	
<b>სტატუსი</b>	<i>ახალი</i>
<b>წყაროების მითითება</b>	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 <b>EUR.RMT.0050</b>

**დაინტერესებული მხარეები** საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - შვეულმფრენები - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2025 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**023.RMT.2022** კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახების (CFIT) პრევენცია დედამიწასთან შვეულმფრენის შეჯახების თავიდან ასაცილებელი და გამაფრთხილებელი სისტემის (HTAWS) მეშვეობით

მოსალოდნელია, რომ დედამიწასთან შვეულმფრენის შეჯახების თავიდან ასაცილებელი და გამაფრთხილებელი სისტემის (HTAWS) სავალდებულო გამოყენების მეშვეობით თავიდან აცილებული იქნება ფატალური ან მძიმე დაზიანებების მქონე 8.5-დან 11.5-მდე CFIT საავიაციო შემთხვევა მომდევნო 10 წლის განმავლობაში (უსაფრთხოების საშუალო გაუმჯობესება). წინამდებარე ამოცანა ითვალისწინებს HTAWS-ით შვეულმფრენის სავალდებულო აღჭურვას გარკვეული ტიპის ფრენებისათვის. არსებული ფლოტის HTAWS-ით სავალდებულო მოდიფიცირება საჭირო იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ HTAWS-ის სტანდარტები გაუმჯობესდება. მოდიფიცირების განსახორციელებლად საჭირო იქნება მისი ზეგავლენის შეფასების მეთოდის შემდგომი განვითარება. ჩასატარებელია რენტაბელურობის გაანალიზება იმ ფრენების განსაზღვრის მიზნით, რომლებთან მიმართებაშიც HTAWS-ით აღჭურვა სავალდებულოდ არ უნდა იყოს მიჩნეული.

**სტატუსი** ახალი

**წყაროების მითითება** ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი

**დამოკიდებულება** GASP-ის მიზანი N1  
**EUR.RMT.0052**

**დაინტერესებული მხარეები** საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - შვეულმფრენები - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2025 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**1.9. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საავიაციო სამუშაოები/სპეციალიზებული ფრენები (SPO)**

ამ თავში დაჯგუფებულია ყველა ქმედება ექსპლუატაციის იმ სფეროში, რომელიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) ან კომპლექსური საჰაერო ხომალდით არაკომერციულ ფრენებს (NCC) არ მიეკუთვნება, მაგ., თვითმფრინავით შესრულებული სპეციალიზებული ფრენები (SPO). წინა წლებში ამ სფეროში უსაფრთხოების პრობლემები გამოვლენილი არ იყო.

**1.10. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საერთო დანიშნულების ავიაცია/ფრენები დასვენების მიზნით**

ამ თავში განხილულია საერთო დანიშნულების ავიაციის, კერძოდ, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე თვითმფრინავების მეშვეობით შესრულებული არაკომერციული ფრენები, ასევე, აეროსტატებისა და პლანერების ექსპლუატაცია. წინა წლებში ამ სფეროში უსაფრთხოების პრობლემები გამოვლენილი არ იყო.

**1.11. დიზაინი და წარმოება**

ამ თავში ჩართულია ყველა ქმედება, რომელიც დიზაინსა და წარმოებას ეხება. წინა წლებში ამ სფეროში უსაფრთხოების პრობლემები გამოვლენილი არ იყო.

**1.12. ტექნიკური მომსახურება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება**

ამ თავში ჩართულია ტექნიკურ მომსახურებასა და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებასთან დაკავშირებული ყველა ქმედება.

<b>024.RMT.2022</b>	<b>ტექნიკური ჩანაწერები</b>
<i>არასრული ჩანაწერების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელი კრიტერიუმების დაზუსტება. არასრულმა ჩანაწერებმა შეიძლება გამოიწვიოს პროდუქტის საფრენად ვარგისობის სტატუსის არასწორი შეფასება და უსაფრთხოებისათვის რისკის წარმოქმნა, გაართულოს საექსპლუატაციო ისტორიის განსაზღვრა, კომპონენტების მიკვლევა და რადიოსიხშირული იდენტიფიკაციის მოწყობილობების (RFID) გამოყენება.</i>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2019/1383, 08/07/2019 EASA-ს გადაწყვეტილება 2020/002/R, 13/03/2020 GASP-ის მიზანი N1
<b>დამოკიდებულება</b>	<b>EUR.RMT.0069</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, ტექნომსახურების დამტკიცებელი ორგანიზაციები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი
<b>CHANGES SINCE LAST EDITION</b>	
<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>

არ არის	არ არის
---------	---------

**025.RMT.2022 ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენები (MCF)**

ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენებისათვის საექსპლუატაციო მოთხოვნების და უკიპაჟის კომპეტენციის კრიტერიუმების ჩამოყალიბება ამ ტიპის ფრენების შესრულებისას ინციდენტებისა და საავიაციო შემთხვევების წარმოქმნის ალბათობის შესამცირებლად. ეს ეხება არა მხოლოდ ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელებს, არამედ იმ ნებისმიერ ექსპლუატანტებს, რომლებიც ამ ფრენებს ასრულებენ.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2019/1384, 04/09/2019 რეგულაცია (EU) No 965/2012 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/019/R, 17/09/2019
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 <b>EUR.RMT.0070</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები, ტექნომომსახურების დამტკიცებელი ორგანიზაციები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR, FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**1.13. საჰაერო მოძრაობის მართვა**

კვლავ არსებობს იკაოს იმ სტანდარტებსა და რეკომენდებულ პრაქტიკასთან (SARP) ჰარმონიზებული წესების ნაკლებობა, რომლებიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის მართვის/სააერონავიგაციო მომსახურების (ATM/ANS) ძირითად მოთხოვნებთან შესაბამისობას. წესებმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ATM/ANS სისტემები და მათი შემადგენელი კომპონენტები სათანადოდ იყოს კონსტრუირებული, წარმოებული და ინსტალირებული. წინააღმდეგ შემთხვევაში ATM/ANS-ის მთავარი მიზნების მიღწევა ეჭვქვეშ შეიძლება დადგეს.

**026.RMT.2022 ტექნიკური მოთხოვნები და საექსპლუატაციო პროცედურები საჰაერო სივრცის დიზაინთან მიმართებაში, ფრენის პროცედურების დიზაინის ჩათვლით**

საჰაერო სივრცის დიზაინთან დაკავშირებული ორგანიზაციული და ტექნიკური მოთხოვნების შემუშავება. ძირითადად, ამოცანის სფეროა ფრენის პროცედურების დიზაინთან და ATS მარშრუტებთან დაკავშირებული მოთხოვნების დადგენა, მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავსნობის (PBN) მხარდაჭერა და საჰაერო სივრცის სხვა სტრუქტურებამდე და ფრენის პროცედურების დიზაინამდე გაფართოების საჭიროების შეფასება. ამაში უნდა შედიოდეს ATM/ANS სერტიფიცირების სქემაში საჰაერო სივრცის დიზაინის პროცედურების ჩართვის აუცილებლობის გაანალიზება.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2018/1048, 18/07/2018 ATM გენერალური გეგმის მე-3 დონე – გეგმა (2019): NAV03.1 – RNAV1 ფრენები TMA ზონაში ATM გენერალური გეგმის მე-3 დონე – გეგმა (2019): NAV03.2 – RNP1 ფრენები TMA ზონაში ATM გენერალური გეგმის მე-3 დონე – გეგმა (2019): NAV10 – სახელსაწყო ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე მოთხოვნილი სანაოსნო მახასიათებლების (RNP) საფუძველზე დასაფრენად შესვლა
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N2 GASP-ის მიზანი N6 <b>EUR.RMT.0072</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**027.RMT.2022**      **საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების ჰარმონიზაცია**

იკავს მე-11 დანართით და სხვა დანართებით და დოკუმენტებით გათვალისწინებული, საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებული შესაბამისი დებულებების ადაპტირება. მიზანია ისეთი მექანიზმის შექმნა, რომელიც, სავალდებულო და მოქნილი მოთხოვნების კომბინაციის გზით, ევროპის რეგიონის ფარგლებში უზრუნველყოფს პროპორციულ და ეკონომიკურად ეფექტურ წესებთან ჰარმონიზაციის საკმარის დონეს.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია 2020/469, 14/02/2020 EASA-ს გადაწყვეტილებები 2020/007/R და 2020/017/R
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 <b>EUR.RMT.0073</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები, სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებლები, საჰაერო
--------------------------------	---



მოძრაობის მეთვალყურეები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, პილოტები და პროფკავშირები

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
ჰარმონიზაციის მოქმედი მექანიზმი	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**028.RMT.2022** მომსახურების მიმწოდებლების მიერ ATM/ANS ფუნქციონალური სისტემების ცვლილებების შეფასება და ამ ცვლილებების ზედამხედველობა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ

*საჭირო მოთხოვნებისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება მომსახურების მიმწოდებლებისა და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთვის.*

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 2017/373, 01/03/2017 EASA-ს გადაწყვეტილებები 2017/001/R, 08/03/2017 და 2019/022/R, 30/10/2019 GASP-ის მიზანი N6
<b>დამოკიდებულება</b>	EUR.RMT.0074

**დაინტერესებული მხარეები** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები

**მფლობელი** საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

მოსალოდნელი შედეგი	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა, ხელმისაწვდომი სახელმძღვანელო მასალა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**1.14. აეროდრომები**

მოცემული თავი ეხება აეროდრომის დიზაინს და ექსპლუატაციას, ასევე აეროდრომის ექსპლუატანტებს. ამ თავში განსაზღვრულია უსაფრთხოების კუთხით ისეთი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შესაქმნელად საჭირო ქმედებები, რომელიც აეროდრომების საქმიანობის კომპლექსურობისა და პოტენციური რისკების მართვის თანაზომიერია.

**029.RMT.2022 საერთაშორისო აეროდრომებზე განთავსებული VFR ვერტოდრომის სერტიფიცირების მოთხოვნები**

აეროდრომებზე უსაფრთხოების მაღალი უნიფიცირებული დონის უზრუნველყოფა, რომელიც იკავს მე-14 დანართის II ტომით (შველმფრენები) განსაზღვრულ მოთხოვნებს შეესაბამება; აუცილებელი სასერტიფიკაციო სტანდარტებისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება საერთაშორისო აეროდრომებზე განთავსებული VFR (ვიზუალური ფრენის წესების) ვერტოდრომების ღიზანთან და, საჭიროების შემთხვევაში, ექსპლუატაციასა და ზედამხედველობასთან მიმართებაში.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	რეგულაცია (EU) 139/2014, 12/02/2014 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/012/R, 23/05/2019 GASP-ის მიზანი N2
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N6 <b>EUR.RMT.0077</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სასერტიფიკაციო სტანდარტები და სახელმძღვანელო მასალა	2022 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**030.RMT.2022 ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის უსაფრთხოება**

ასაფრენ-დასაფრენი ზოლზე არასანქცონირებული შეღწევის (GAPPRI) და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლის (GAPPRE) პრევენციის გლობალური სამოქმედო გეგმები შეიცავს რისკების შემცირების კუთხით რამდენიმე რეკომენდაციას სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოებისთვის, აეროდრომის ექსპლუატანტებისა და EASA-სთვის. ეს ქმედებები უნდა იყოს გადახედული და შესაბამის ნორმატიულ დებულებებში ჩართული. ამაში შედის შესაბამისი ნორმატიული აქტების და სახელმძღვანელო მასალების გადახედვა და განახლება, რათა მათში აისახოს მე-14 დანართის და აეროდრომების სააერონავიგაციო მომსახურების პროცედურების (PANS ADR) შესაბამისი ცვლილებები.

**შენიშვნა:** EASA-ს 2021/003/R გადაწყვეტილებით შეტანილია შესწორებები (EU) 139/2014 რეგულაციის I დანართის (განმარტებები), II დანართის (ნაწილი-ADR.AR), III დანართის (ნაწილი-ADR.OR) და IV დანართის (ნაწილი-ADR.OPS) შესაბამისობის მისაღებ საშუალებებსა (AMC) და სახელმძღვანელო მასალაში (GM). EASA-ს 2021/004/R გადაწყვეტილებით განახლებულია აეროდრომის ღიზანთან (CS-ADR-DSN) დაკავშირებული სასერტიფიკაციო სპეციფიკაციები (CS) და სახელმძღვანელო მასალა (GM) იკავს მიერ შემუშავებული და სხვა ტექნიკური მიღწევების გათვალისწინებით და უზრუნველყოფილია აეროდრომის ღიზანის უსაფრთხოების მაღალი და უნიფიცირებული დონე.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
----------------	-------

<b>წყაროების მითითება</b>	GASP SEIs (სახელმწიფოები) – ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცინირებული შეღწევის (RI) და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლის (RE) რისკების გამომწვევი ფაქტორების პრევენცია; ATM გენერალური გეგმის მე-3 დონე – გეგმა (2019): SAF11 – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლის თავიდან აცილების მეშვეობით ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის უსაფრთხოების გაუმჯობესება; ATM გენერალური გეგმის მე-3 დონე – გეგმა (2019): INF07 – დედამიწის რელიეფის და დაბრკოლებების ელექტრონული მონაცემები (e-TOD); EASA-ს გადაწყვეტილება 2021/003/R, 04/03/2021; EASA-ს გადაწყვეტილება 2021/004/R, 04/03/2021
---------------------------	---

<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 <b>EUR.RMT.0078</b>
-----------------------	--

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, რეკრეაციული ავიაცია - თვითმფრინავები - არაკომერციული ფრენები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2022 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**031.RMT.2022 აეროდრომების მახლობლად ლაზერული გამოსხივების რეგულირება**

*შესაბამისი წესის შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს ფრენების დაცული არეების განსაზღვრის მეთოდოლოგიის და კონტროლის დონისძიებების დადგენას.*

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	- საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის N87 დადგენილება, ტექნიკური რეგლამენტი - „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“ მუხლი 56 პ. 2. - 2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1,

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, AGA

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>

ნორმატიული აქტი	2023 წლის მე-4 კვარტალი
-----------------	-------------------------

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**032.RMT.2022 აეროდრომის ტერიტორიაზე უცხო სხეულების ნარჩენების (FOD) კონტროლი**

აეროდრომების ექსპლუატანტებისთვის დამატებითი მოთხოვნების დადგენა ხელოვნურ საფარზე უცხო სხეულების კონტროლის კუთხით.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	- ICAO Doc 9981 PANS ADR -2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1
დაინტერესებული მხარეები	GASP-ის მიზანი N1
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA

**მოსალოდნელი შედეგი**

მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
ნორმატიული აქტი	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**033.RMT.2022 აეროდრომის ექსპლუატანტებისთვის ცვლილებების მართვა**

აეროდრომის ექსპლუატანტებისთვის ცვლილებების მართვის მოთხოვნების დადგენა, შესაბამისი საკანონმდებლო ჩარჩოს შემუშავების გზით.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	-2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA

**მოსალოდნელი შედეგი**

მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
----------------------------	--------

ნორმატიული აქტი	2022 წლის მე-4 კვარტალი
-----------------	-------------------------

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**034.RMT.2022** აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის დელეგირებული ფუნქციების ზედამხედველობის და აღსრულების პროცესის დახვეწა  
*აეროდრომის ექსპლუატანტებისთვის ცვლილებების მართვის მოთხოვნების დადგენა, შესაბამისი საკანონმდებლო ჩარჩოს შემუშავების გზით.*

სტატუსი ახალი

წყაროების მითითება - 2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში

დამოკიდებულება GASP-ის მიზანი N2

დაინტერესებული მხარეები საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები

მფლობელი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA

**მოსალოდნელი შედეგი**

მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
განახლებული ნორმატიული აქტი	2023 წლის მე-4 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

**1.15. მიწისზედა მომსახურება**

მოცემულ თავში განხილულია მიწისზედა მომსახურებასთან დაკავშირებული ყველა ასპექტი, აეროდრომის დიზაინისა და ექსპლუატაციის გამოკლებით, ასევე, აეროდრომის ექსპლუატანტები, რომლებიც ასევე წინა თავში იყვნენ განხილული. რისკის ეს სფერო მოიცავს მიწისზედა მომსახურებასა და ბაქნის მართვასთან დაკავშირებულ ყველა საკითხს (თვითმფრინავის ჩატვირთვა, ყინულის მოცილება, საწვავით გამართვა, დედამიწაზე დაზიანება და ა.შ.), აგრეთვე, თვითმფრინავის შეჯახებას სხვა თვითმფრინავთან, დაბრკოლებებთან ან სატრანსპორტო საშუალებებთან მაშინ, როდესაც თვითმფრინავი დედამიწაზე გადაადგილდება საკუთარი წევით ან ბუქსირით. ამაში არ შედის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე შეჯახება. სამგზავრო თვითმფრინავებში ბარგისა და ტვირთის ჩატვირთვა უსაფრთხოების მთავარი საკითხია. მეორე საკითხი, რომლის შეფასება მოხდება ევროპის უსაფრთხოების რისკების მართვის პროცესში, არის მიწისზედა პერსონალის გადაადგილება საჰაერო ხომალდის გარშემო.

<b>035.RMT.2022</b>	<b>მიწისზედა მომსახურების კუთხით მოთხოვნების შემუშავება და უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა</b>
<p>სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება მიწისზედა მომსახურების უსაფრთხოების კუთხით.</p> <p>ამაში იგულისხმება საქსლუატაციო მოთხოვნები, ორგანიზაციული მოთხოვნები და საავიაციო ხელისუფლების მოთხოვნები, საჭიროებიდან გამომდინარე.</p> <p>უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა მიწისზედა მომსახურების სფეროში, მაგ. ინდუსტრიის სტანდარტების საფუძველზე, სახელმძღვანელო მასალით და საუკეთესო პრაქტიკით უზრუნველყოფის მეშვეობით.</p> <p>აეროდრომის ექსპლუატაციაში ჩართული ყველა მხარის წახალისება უსაფრთხოების კოლექტიური მართვისაკენ.</p>	
<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 <b>EUR.RMT.0082</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, მიწისზედა მომსახურების მიმწოდებლები და მიწისზედა მომსახურების პერსონალი
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2024 წლის მე-2 კვარტალი
<b>CHANGES SINCE LAST EDITION</b>	
<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

**1.16. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები (UAS)**

მოცემულ თავში ჩართულია ყველა ქმედება, რომელიც უზრუნველყოფს საავიაციო სისტემაში სამოქალაქო უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების უსაფრთხო ინტეგრირებას და, ამასთან, სტანდარტიზებული და ისეთი უფრო კომპლექსური ექსპლუატაციის განხორციელებისათვის შესაძლებლობის მიცემას, როგორცაა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაცია ქალაქის გარემოში (მაგ. ურბანული საჰაერო მობილურობა).

<b>036.RMT.2022</b>	<b>დრონების ექსპლუატაციის კუთხით სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შექმნა</b>
<p>სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შემუშავება დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდების (RPAS) სამი კატეგორიისთვის:</p> <p>— დია კატეგორია: დაბალი რისკის მქონე ექსპლუატაცია, რომელიც არ საჭიროებს ავტორიზაციის მოპოვებას ან დეკლარაციის წარდგენას ფრენის დაწყებამდე;</p>	

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

ექსპლუატაცია სპეციფიკური კატეგორიით: საშუალო რისკის მქონე ექსპლუატაცია, რომელიც საჭიროებს ავტორიზაციის მოპოვებას ან დეკლარაციის წარდგენას ფრენის დაწყებამდე; — სერტიფიცირებული კატეგორია: მაღალი რისკის მქონე ექსპლუატაცია, რომელიც საჭიროებს სერტიფიცირების პროცესის გავლას.

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	036.RMT.2022 036.RMT.2022 2021/1338 11/08/2021 ევროკავშირის საიმპლემენტაციო წესები
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 <b>EUR.RMT.0083</b>
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატანტები (ფიზიკური პირები და ორგანიზაციები), უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების მწარმოებლები, ადამიანით პილოტირებული ავიაციის წარმომადგენლები, მოდელი საჰაერო ხომალდების მფლობელები, სააერონავიგაციო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, საჰაერო სივრცის ყველა მომხმარებელი
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - UGA
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა ყველა კატეგორიის მიხედვით	2025 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

1.17. ახალი ტექნოლოგიები და კონცეფციები

ამ თავში განსაზღვრულია საავიაციო სისტემაში ახალი ტექნოლოგიებისა და ინოვაციური გადაწყვეტილებების უსაფრთხო ინტეგრირება, გარდა სამოქალაქო დრონებისა, რომლებიც წინა თავშია განხილული.

<b>037.RMT.2022</b>	<b>ციფრული მოწმობა საჰაერო ხომალდის პილოტებისთვის (dLAP)</b>
ამ ქმედების მიზანია პილოტების ლიცენზირების კუთხით არსებულ სისტემებსა და ნორმატიულ აქტებში სავალდებულო ციფრული ლიცენზირების მოთხოვნების შეტანა და ამისათვის ისეთი IT ინფრასტრუქტურის დანერგვის ხელშეწყობა, რომელიც უზრუნველყოფს მონაცემთა ხელშეუხებლობას, დაცვას, თავსებადობას და ურთიერთაღიარებას. შესწავლილი უნდა იყოს EASA-ს არაწევრ ქვეყნებთან ერთობლიობაში IT სისტემის გამოყენების მიზანშეწონილობა.	

მოქმედება დაკავშირებულია იკაოს 1-ლი დანართის 178-ე შესწორებასთან, რომელიც ეხება 03/11/2022-დან ელექტრონული ლიცენზირების სისტემის დანერგვასა და გამოყენებას. აღნიშნული გამომდინარეობს პერსონალის ელექტრონული მოწმობების დარგში იკაოს მიზნობრივი ჯგუფის მუშაობის შედეგებიდან (იხ. AN-WP/9522, 13/10/2021).

<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	სახელმწიფო წერილი AN 12/1.1.25-20/112 იკაოს N1 დანართი
<b>დამოკიდებულება</b>	EUR.RMT.0096
<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	პილოტები, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
სავალდებულო მოთხოვნები პილოტების ციფრულ მოწმობებთან მიმართებაში პილოტის ელექტრონული მოწმობების გაცემის და შენახვის სისტემა	2024 წლის მე-4 კვარტალი
<b>CHANGES SINCE LAST EDITION</b>	
<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

<b>038.RMT.2022</b>	<b>ფრენები ნებისმიერი ამინდის პირობებში</b>
<p>ნებისმიერი ამინდის პირობებში ექსპლუატაციასთან (AWO) დაკავშირებული წესების გადახედვა და განახლება ავიაციის ყველა სფეროში, კერძოდ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— არსებული წესების შესწორება/გადახედვისას უსაფრთხოების ეფექტურობის უზრუნველყოფის პრინციპის გამოყენების შესაძლებლობა ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენების მხარდაჭერი ისეთი ახალი და სამომავლო ტექნოლოგიების უკეთესი ინტეგრირების მიზნით, როგორებიცაა მაგ. ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემები (EFVS), ტექნიკური ვიზუალიზაციის სისტემები (SVS), ტექნიკური ვიზუალიზაციის მართვის სისტემები (SVGS), ვიზუალიზაციის კომბინირებული სისტემები (CVS), კოლიმატორული ინდიკატორი (HUD);</li> <li>— სტანდარტული ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO), როგორიცაა სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) გამოყენებით CAT II კატეგორიით და CAT III კატეგორიით დასაფრენად შესვლა ან აფრენა დაბალი ხილვადობის პირობებში;</li> <li>— ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენებისგან (AWO) განსხვავებული ფრენები, როგორიცაა ILS, GLS (დიფერენციალური კორექციის მიწისზედა სისტემა (GBAS)) ან SBAS (დიფერენციალური კორექციის სატელიტური სისტემა) სისტემების გამოყენებით CAT I კატეგორიით დასაფრენად შესვლა ან ზონალური ნავიგაციის (RNAV) (GNSS), მიუმართავი რადიომუქურების (NDB) ან ულტრამოკლე ტალღოვანი (VHF) ყველგან მიმართული რადიომუქურების (VOR) გამოყენებით უმაღლეს მინიმუმამდე დასაფრენად შესვლა;</li> <li>— სხვა საკითხები, როგორებიცაა არსებული წესების ტექსტის დახვეწა და დასაფრენად შესვლის კუთხით იკაოს ახალი კლასიფიკაციის გამოყენება;</li> <li>— საექსპლუატაციო კრედიტის მქონე ექსპლუატაციის შემოღება, რომელიც ჯერ არ არის იკაოს სამართლებრივ-ნორმატიული სისტემის ნაწილი.</li> </ul>	



<b>სტატუსი</b>	ახალი
<b>წყაროების მითითება</b>	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
<b>დამოკიდებულება</b>	GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 <b>EUR.RMT.0087</b>

<b>დაინტერესებული მხარეები</b>	პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
<b>მფლობელი</b>	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, FSD, AGA

<b>მოსალოდნელი შედეგი</b>	
<b>მიღებული შედეგი (შედეგები)</b>	<b>ვადები</b>
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-2 კვარტალი

**CHANGES SINCE LAST EDITION**

<b>მონიტორინგი</b>	
<b>მონიტორინგის აქტივობები</b>	<b>SPI</b>
არ არის	არ არის

## დანართი 2: აბრევიატურების განმარტება

- AGA** Aerodromes and Airports Department  
აეროდრომების და აეროპორტების დეპარტამენტი
- AIR** Aircraft Airworthiness and Registration Department  
საჰაერო ხომალდების ვარგისობისა და რეგისტრაციის დეპარტამენტი
- ANS** Air Navigation Service Department  
სააერონავიგაციო მომსახურების დეპარტამენტი
- ATD** Air Transportation Department  
გადაყვანა-გადაზიდვების დეპარტამენტი
- ATS** Air traffic services  
საჰაერო მოძრაობის მომსახურება
- CE** Critical element  
კრიტიკული ელემენტი
- CFIT** Controlled flight into terrain  
კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება
- CICTT** CAST/ICAO Common Taxonomy Team  
CAST/ICAO ერთიანი ტაქსონომიის გუნდი
- CMA** Continuous monitoring approach  
უწყვეტი მონიტორინგის მიდგომა
- EI** Effective implementation  
ეფექტური იმპლემენტაცია
- FSD** Flight Standards, Certification and Inspection Department  
ფრენის სტანდარტების, სერტიფიცირებისა და ინსპექტირების დეპარტამენტი
- GANP** Global Air Navigation Plan  
გლობალური ჰაერსანავიგაციო გეგმა
- GASeP** Global Aviation Security Plan  
საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის გლობალური გეგმა
- GASP** Global Aviation Safety Plan  
გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმა
- LOC-I** Loss of control in-flight  
ფრენისას კონტროლის დაკარგვა
- OLF** Online Framework  
ონლაინ ფორმატი
- PQ** Protocol question  
პროტოკოლის კითხვარი
- QMD** Quality Management Department  
ხარისხის მართვის დეპარტამენტი
- RASP** Regional aviation safety plan

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

რეგიონული საავიაციო უსაფრთხოების გეგმა

**REG** Rulemaking, International Standards and EU Regulations Transposition Department  
საერთაშორისო სტანდარტებისა და ევროკავშირის რეგულაციების დანერგვის  
დეპარტამენტი

**SARPs** Standards and Recommended Practices

სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა

**SEC** Aviation Security Department  
საავიაციო უშიშროების დეპარტამენტი

**SEI** Safety enhancement initiative  
უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიება

**SMS** Safety management system  
უსაფრთხოების მართვის სისტემა

**SPI** Safety performance indicator  
უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორი

**SSP** State safety programme  
სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა

**UGA** Unmanned Aircraft Systems and General Aviation Department  
უპილოტო საჰაერო სისტემების და საერთო დანიშნულების ავიაციის  
დეპარტამენტი

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2022 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: უსაფრთხოების საკითხის სენსიტიურობის, საავიაციო დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და ტექნიკური ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

0114, თბილისი, I ხეივანის ქუჩის დასაწყისი, საქართველო

[office@gcaa.ge](mailto:office@gcaa.ge)

