



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

2023-2025

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 საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
4-11-2023



სარჩევი

მოკლე ანოტაცია.....	3
ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკა	4
1. შესავალი.....	5
1.1. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის მიმოხილვა.....	5
1.2. კავშირი ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმასა (NASP) და ფრენის 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.....	21
1.3. საჰაერო ხომალდის მოძრაობისთვის თვალის მიდევნება, საძებნ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა.....	24
1.4. უშიშროების ზეგავლენა უსაფრთხოებაზე	25
1.5. საზედამხებველო შესაძლებლობები	27
1.6. პერსონალის კომპეტენცია.....	28
1.7. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები.....	31
1.8. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდები.....	34
1.9. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საავიაციო სამუშაოები/სპეციალიზებული ფრენები (SPO).....	35
1.10. საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საერთო დანიშნულების ავიაცია/ფრენები დასვენების მიზნით 35	
1.11. დიზაინი და წარმოება	36
1.12. ტექნიკური მომსახურება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება.....	36
1.13. საჰაერო მოძრაობის მართვა.....	37
1.14. აეროდრომები.....	39
1.15. მიწისზედა მომსახურება	41
1.16. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები (UAS).....	42

1.17. ახალი ტექნოლოგიები და კონცეფციები	43
დანართი 2: მიმდინარე რედაქციიდან ამოღებული დონისძიებები, რომლებიც გათვალისწინებული იყო ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის წინა რედაქციაში:.....	46
დანართი 3: აბრევიატურების განმარტება.....	47

მოკლე ანოტაცია

საქართველოს 2023-2025 წლების ფრენის უსაფრთხოების გეგმა შემუშავებულია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ. დოკუმენტი შედგენილია 2023-2025 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 განვითარებისა და ხელსაყრელი საინვესტიციო გარემოს შესაქმნელად, რადგან ეროვნული და უცხოური გადაზიდვების მზარდ რაოდენობას დიდი წვლილი შეაქვს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში.

საქართველოს, როგორც ჩიკაგოს კონვენციის მონაწილე სახელმწიფოს, მე-19 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, ეკისრება პასუხისმგებლობა შეიმუშაოს და განახორციელოს ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა. ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის შესაქმნელად, საქართველომ ზედმიწევნით უნდა შეისწავლოს საკუთარი კანონმდებლობა, პოლიტიკა და პროცესები და გამოავლინოს საკითხები, რომლებიც უნდა გადაიჭრას სახელმწიფოში საავიაციო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად.

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

მიუხედავად იმისა, რომ უსაფრთხოების ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტები არის უზრუნველყოფილი, 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.

გივი დავითაშვილი

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს

დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი

1. შესავალი

1.1. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის მიმოხილვა

საქართველოს 2022-2024 წლების ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმასა და ფრენის 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა (NASP).

II თავი - საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანია საავიაციო უსაფრთხოების მართვის კუთხით საქართველოს სტრატეგიული მიმართულების, ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) განხორციელების პერიოდის, ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის (NASP), რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმასა (RASP) და გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმას (GASP) შორის კავშირის და სხვა ისეთი დოკუმენტებისა და გეგმების განსაზღვრა, როგორიცაა გლობალური ჰაერსაანაოსნო გეგმა (GANP), ელექტრონული ჰაერსაანაოსნო 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 ადგილი 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 კითხვების 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმასა (NASP) და ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის

ეფექტური 'ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის' (SSP) მეშვეობით, საქართველო განსაზღვრავს ეროვნულ საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკებს და მათი შერბილების გზებს. ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმას (NASP) უზრუნველყოფს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციით. ფრენის 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. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა (NASP) არის ერთ-ერთი საკვანძო დოკუმენტი, რომელიც არის საქართველოს 'ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის' (SSP) დოკუმენტაციის ნაწილი. ეს არის საშუალება, რომლითაც საქართველო წარმართავს ფრენის 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 ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) გაძლიერებისა ან უსაფრთხოების მიზნების სხვაგვარად მიღწევისაკენ მიმართული ინიციატივები. ამასთან, ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) მეშვეობით შეგროვებული უსაფრთხოების მონაცემები ხელს უწყობს სხვა ისეთი ეროვნული გეგმების განხორციელებას, როგორიცაა 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. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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
მიზანი N1: საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების მუდმივი შემცირების მიღწევა			GASP/RASP მიზანი N 1
1.1 რეგიონალური საავიაციო შემთხვევების სიხშირის კლების ტენდენციის შენარჩუნება	GEO.SPI.1.1.01	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.01
	GEO.SPI.1.1.02	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	
	GEO.SPI.1.1.03	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
	GEO.SPI.1.1.04	5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.03
	GEO.SPI.1.1.05	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების	EUR.SPI.1.1.04

		რაოდენობა 1 000 000 გამგზავრებაზე (ფატალური საავიაციო შემთხვევების სიხშირე);	
	GEO.SPI.1.1.06	5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებში ფატალური შედეგების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.05
	GEO.SPI.1.1.07	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
	GEO.SPI.1.1.08	2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;	EUR.SPI.1.1.08
	GEO.SPI.1.1.09	საქართველოში სერტიფიცირებული მომსახურების მიმწოდებლების მიერ მოკვლეული და გაანალიზებული ინციდენტების პროცენტული რაოდენობა ინციდენტის შესახებ შეტყობინებების რაოდენობასთან შედარებით.	
მიზანი N2: უსაფრთხოების ზედამხედველობის შესაძლებლობების გაძლიერება			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 %	GEO.SPI.2.1.01	ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლის მიღწევა დროის დადგენილ ვადებში;	EUR.SPI.2.1.01
	GEO.SPI.2.1.02	სრულად დანერგილი იმ პრიორიტეტული პროტოკოლის კითხვარების (PQ) რაოდენობა, რომლებიც უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემასთანაა დაკავშირებული;	EUR.SPI.2.1.02
	GEO.SPI.2.1.03	საქართველოს მიერ წარდგენილი მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმების (CAP) პროცენტული რაოდენობა.	EUR.SPI.2.1.03
მიზანი N3: ეფექტური 'ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამების' (SSP) იმპლემენტაცია			GASP/RASP მიზანი N 3
3.1 2023 წლისთვის ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) ფუნდამენტის დანერგვა	GEO.SPI.3.1.01	დანერგილი ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის ფუნდამენტური პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა (SSP foundational PQs);	EUR.SPI.3.1.01
	GEO.SPI.3.1.02	ფრენის 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 ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) დანერგვა:	GEO.SPI.3.3.01	ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული';	EUR.SPI.3.3.01

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

2025 წლისთვის – არსებობს - 2028 წლისთვის – არსებობს და ეფექტურია	GEO.SPI.3.3.02	ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული და ეფექტური'.	EUR.SPI.3.3.02
მიზანი N4: უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით თანამშრომლობის გაზრდა რეგიონალურ დონეზე			GASP/RASP მიზანი N 4
4.3 2025 წლისთვის საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების, მათ შორის, ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების (SPI) და წარმოქმნილი პრობლემების შესახებ ინფორმაციის წარდგენა რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების ჯგუფისათვის (RASG)	GEO.SPI.4.3.01	ევროკავშირის საწარმოების მიერ საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების დამატებითი კატეგორიების და წარმოქმნილი პრობლემების ამსახველ დაცულ პორტალზე გაგზავნილი და ვალიდირებული ანგარიშების რაოდენობა.	EUR.SPI.4.3.03
მიზანი N5: მომსახურების მიმწოდებლების მიერ ინდუსტრიის პროგრამების და უსაფრთხოების ინფორმაციის გაზიარების ქსელების გამოყენების გაფართოება			GASP/RASP მიზანი N 5
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.	GEO.SPI.5.1.01	საქართველოში იმ მომსახურების მიმწოდებლების რაოდენობა, რომლებიც საკუთარი უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებისთვის (SPI) გლობალურად ჰარმონიზებულ პარამეტრებს იყენებენ.	EUR.SPI.5.1.01
მიზანი N6: სათანადო ინფრასტრუქტურის არსებობის უზრუნველყოფა უსაფრთხო ექსპლუატაციის მხარდასაჭერად			GASP/RASP მიზანი N 6
6.1 2025 წლისთვის, ჰაერსანაოსნო და სააეროდრომო ინფრასტრუქტურის განვითარების კუთხით ისეთი მზარდი ტენდენციის შენარჩუნება, რომელიც იკაოს შესაბამის სტანდარტებს აკმაყოფილებს	GEO.SPI.6.1.01	საქართველოში გამოვლენილი ჰაერსანაოსნო ნაკლოვანებების რაოდენობა ევროპულ რეგიონალურ ჰაერსანაოსნო გეგმებთან შედარებით;	EUR.SPI.6.1.01
	GEO.SPI.6.1.02	იმ დანერგილი პროტოკოლის კითხვარების (PQ) რაოდენობა, რომლებიც ძირითად შემადგენელ ელემენტებთანაა (basic building blocks) დაკავშირებული.	EUR.SPI.6.1.03
მიზანი N7: საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ძირითადი პროცესების დიგიტალიზაცია და სტანდარტიზება			N/A
7.1 2025 წლისათვის საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში სერტიფიცირების და ზედამხედველობის პროცესების დახვეწა	GEO.SPI.7.1.01	მოდერნიზებული პროცესების დანერგვასთან დაკავშირებული სწავლებების რაოდენობა;	N/A
	GEO.SPI.7.1.02	იმ დეპარტამენტების რაოდენობა, სადაც დანერგილია მოდერნიზებული პროცესები.	N/A

თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების მეშვეობით			
---	--	--	--

1.6. საექსპლუატაციო კონტექსტი

საქართველოში 7 სერტიფიცირებული აეროდრომია, მათ შორის, 3 - საერთაშორისო. საქართველოს საჰაერო სივრცე კლასიფიცირებულია C და G კლასებად. 2022 წელს საქართველოს ტერიტორიაზე შესრულდა 21 430 რეისი, გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობამ შეადგინა 4 441 316, საჰაერო სივრცის გამოყენებამ - 147 253 ერთეული. ამჟამად, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის 13 სერტიფიკატი (AOC), რომელთაგან 10 გაცემულია საერთაშორისო კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შემსრულებელ ექსპლუატანტებზე. საქართველოს ასევე ჰყავს 3 ექსპლუატანტი, რომლებიც ახორციელებენ საჰაერო ტაქსის ტიპის შიდა ფრენებს, ძირითადად, ტურბოხრაზნიანი საჰაერო ხომალდებით, ასევე 2 შვეულმფრენის ექსპლუატანტი. საქართველოს ტერიტორიაზე არ არის სერტიფიცირებული ვერტოდრომი. სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებების რაოდენობაა 2, სერტიფიცირებული საავიაციო-სამედიცინო ცენტრი - 1, სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებელი (ANSP) - 1.

2. საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანი

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა (NASP) არის დაგეგმარების მთავარი დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს საქართველოს სტრატეგიულ მიმართულებას საავიაციო უსაფრთხოების მართვის კუთხით 3 წლის პერიოდისათვის (2023 წლიდან 2025 წლამდე). გეგმაში ჩამოთვლილია უსაფრთხოების ეროვნული პრობლემები, განსაზღვრულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების მიზნები და ამოცანები, ასევე წარმოდგენილია უსაფრთხოების ქმედებების კომპლექსი უსაფრთხოების გამოვლენილი ნაკლოვანებების ამოსაფხვრელად და ეროვნული ამოცანების და მიზნების მისაღწევად.

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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), ასევე, ევროპულ/ჩრდილოატლანტიკურ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (EUR/NAT RASP) (<https://www.icao.int/eurnat/>). ფრენის უსაფრთხოების ეროვნულ 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 ადაპტაცია 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

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) წარმოდგენილია ქმედებები, რომლებიც ეფუძნება ფრენის 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, ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) განსაზღვრულია უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიება (SEI), რომლებიც იკაოს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმიდან 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 მოდელთან/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.
6. საავიაციო მოვლენების მოკვლევა/ანალიზი;
7. საავიაციო მოვლენების მოკვლევის/ანალიზის ხარისხი.
8. მომხმარებლის შეტყობინების საფუძველზე ტექნიკური საშუალებების გამართული მუშაობის შემოწმება.
9. შეზღუდულ საჰაერო სივრცეში შესვლა.
10. სააერნაოსნო მომსახურების პროცედურების დარღვევა.

4. საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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, როგორიცაა: 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, ფრენის 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) შესატყვისობაშია 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 არასანქცირებული 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. ბაქანზე მომსახურება (RAMP);
2. აეროდრომი (ADRM);
3. ხმელეთთან შეჯახება (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 სამოქმედო გეგმიდან გამომდინარეობს.

HRC 1: მომსახურება ბაქანზე (RAMP)

1. სახიფათო ტვირთის სკრინინგი

HRC 2: აეროდრომი (ADRM);

1. აეროდრომის ინფრასტრუქტურა
2. სატრანსპორტო საშუალებების ოპერირება

HRC 3: ხმელეთთან შეჯახება (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

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) ჩამოთვლილი საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების გარდა, სააგენტომ მოახდინა უსაფრთხოების სხვა პრობლემების და ინიციატივების იდენტიფიცირება და ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) მათი ჩართვა. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 საპარო ნავიგაციის კუთხით	მაჩვენებელი დამხმარე ფუნქციების კუთხით
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, ფრენის 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 ფრენის 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.

საყურადღებო სფეროები:

1. ეროვნულ დონეზე პერსონალის სერტიფიცირების არადაამაყოფილებელი 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 არადაამაყოფილებელი 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 არადაამაყოფილებელი 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.

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) სამოქმედო გეგმიდან (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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული 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 ავიაგეგმვაზე. 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 საექსპლუატაციო 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.

002.RMT.2022 საავიაციო მოვლენის შესახებ შეტყობინებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების და სახელმძღვანელო მასალის დანერგვა	
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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 376/2014; მე-19 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N 17 „საავიაციო მოვლენათა შესახებ შეტყობინების წესის შესახებ“
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 3 EUR.RMT.0002
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ტექნომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო/ სააგენტოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვაზე პასუხისმგებელი ჯგუფი

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
გაცნობითი ხასიათის სამუშაო შეხვედრების გამართვა ავიასაწარმოებთან, საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემაზე ცნობიერების ამაღლების მიზნით	
ბოლო გამოცემის შემდეგ მოხდენილი ცვლილებები	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე	
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 შეზღუდვების, 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 მარეგულირებელი 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:

- დაადგენს მარეგულირებელი პერსონალის კომპეტენციის ჩარჩოს ადამიანური ფაქტორების (HF) კუთხით;
 - განახორციელებს მარეგულირებელი 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.

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

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

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
დანერგილი კომპეტენციის ჩარჩო	2024 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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 – „სავაიციო 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 - სავაიციო სამუშაოები - იკაოს მე-6 დანართი - შვეულმფრენები, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - საერთაშორისო რეკრეაციული ავიაცია - არაკომერციული ფრენები, მსხვილი ან ტურბორეაქტიული შვეულმფრენების ექსპლუატანტები - იკაოს მე-6 დანართის II ნაწილი, პილოტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2026 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

შესრულების ვადად განისაზღვრა 2026 წლის მე-4 კვარტალი

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

006.RMT.2022	საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) წესები თვითმფრინავებით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
ჰარმონიზებული და თანამედროვე წესების შემუშავება თვითმფრინავით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	იკაოს მე-6 დანართი; საფრენოსნო დროის შეზღუდვის (FTL) შესახებ ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესები თვითმფრინავით ისეთი კომერციული ფრენებისათვის, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1
დაინტერესებული მხარეები	პილოტები და ისეთი კომერციული ფრენების შემსრულებელი ექსპლუატანტები, რომლებიც კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს (CAT) არ მიეკუთვნება
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2026 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადად განისაზღვრა 2026 წლის მე-4 კვარტალი	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

007.RMT.2022	პრევენციული ზომების განხორციელება ჯანმრთელობის კუთხით საფრენოსნო ეკიპაჟის ვარგისობის სფეროში
საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო განხორციელებს 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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2018/1042, 23/07/2018; EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/002/R, 28/01/2019
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 EUR.RMT.0014

დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საავიაციო-სამედიცინო შემმოწმებლები იკაოს 1-ლი დანართის შესაბამისად, საავიაციო-სამედიცინო ცენტრები იკაოს 1-ლი დანართის შესაბამისად, პილოტები
მფლობელი	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 მიდევნება, საძებნ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა

უსაფრთხოების მომკვლევითი ორგანოები ხშირად აყენებენ საკითხს მსუბუქი საჰაერო ხომალდების მონაწილეობით მომხდარი საავიაციო შემთხვევების მოკვლევისთვის 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 მოკვლევის 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 მსხვილი საჰაერო ხომალდების მონაცემთა გადაცემა-ჩაწერის სისტემებით აღჭურვის აუცილებლობის შეფასებას.

008.RMT.2022		საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველებთან და ჰიდროლოკაციურ მოწყობილობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესწორება	
შესაბამისი ეროვნული ნორმატიული ბაზის შესწორება საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველების და ჰიდროლოკაციური მოწყობილობების კუთხით იკავს უახლეს მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით.			
სტატუსი	ახალი		
წყაროების მითითება	იკავს მე-6 დანართი; რეგულაცია (EU) 2015/2338, 11/12/2015		
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 EUR.RMT.0015		
დაინტერესებული მხარეები	ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - 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	

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.

009.RMT.2022 კიბერუსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები	
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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	Commission Implementing Regulation (EU) 2023/203 of 27 October 2022 I
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 3 EUR.RMT.0016
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ტექნომომსახურების პერსონალის დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, ტექნომომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები, სააერონავთო მომსახურების მიმწოდებლები და სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA, AIR, ANS, AGA, SEC
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე დაზუსტდა სამართლებრივი წყარო შეიცვალა ამოცანის მფლობელები	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის
010.RMT.2022 მგზავრის რეგისტრირებულ ბარგში ლითიუმის ბატარეის ან ლითიუმის ბატარეის შემცველი მოწყობილობის მოხვედრის პრევენცია	
საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში, რეგისტრირებული ბარგის შემოწმებისას, ლითიუმის ბატარეის აღმოჩენის კონტროლის ეფექტური მექანიზმის შემუშავება.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	იკაოს მე-18 დანართი
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1

დაინტერესებული მხარეები	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC, ATD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა და შესწორებული პროცედურა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე	
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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	იკაოს მე-12 დანართი; საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის დირექტორის ბრძანება N166 “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის შესახებ”
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 2 EUR.RMT.0019
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საძებნ-სამაშველო მომსახურების მიმწოდებლები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
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

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, როგორიცაა საავიაციო მოვლენები, ინციდენტები და საავიაციო შემთხვევები. ამის შედეგად საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო შეძლებს საკუთარი ზედამხედველობის სისტემის ადაპტირებასა და გაუმჯობესებას.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	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“
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N2 და N3 EUR.RMT.0020
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
მფლობელი	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.

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

კომპეტენციაზე დაფუძნებული ტრენინგის და შეფასების (CBTA) პრინციპების გამოყენება ყველა მოწმობისა და ოსტატობისთვის, ხოლო მრავალწევრიანი ეკიპაჟის პილოტის მოწმობა (MPL) გადასახდია იკაოს MPL სიმპოზიუმისა და ევროპის MPL საკონსულტაციო საბჭოს შედეგების გათვალისწინებით. ასევე განსაზღვრული უნდა იყოს ზოგიერთი ქმედება საერთო დანიშნულების ავიაციასთან (GA) მიმართებაში, ისეთი როგორიცაა 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 დამტკიცებული 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

მოქმედი კანონმდებლობის განახლება საფრენოსნო მომზადებაში ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის (FSTD) გამოყენებისას იკაოს 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 წევის ძალით მოძრავი საჰაერო ხომალდით ფრენის მომზადებისათვის ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი

მოწყობილობის (FSTD) მიმართ მოთხოვნების შემუშავების დასაბუთების ჩათვლით.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1

EUR.RMT.0024	
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N1	2023 წლის მე-4 კვარტ.
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N2	2024 წელი
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვეამოცანა N3	2028 წელი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
ქვეამოცანა N1-ის შესრულების ვადა გადავადდა 2023 წლის მე-4 კვარტლამდე	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

016.RMT.2022	აეროსტატების და პლანერების სერტიფიცირების მოთხოვნები
<i>იმ ელემენტების ასახვა, რომლებიც აეროსტატებისა და პლანერების ექსპერტების მიერ საფრენოსნო ეკიპაჟის და სამედიცინო საკითხების კუთხით იდენტიფიცირებულია აეროსტატებისა და პლანერების ექსპლუატაციის სერტიფიცირების მოთხოვნებთან მიმართებაში.</i>	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	EASA-ს გადაწყვეტილება N 2020/003/R
დამოკიდებულება	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
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2024 წლის 1-ლი კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შეიცვალა ამოცანის მფლობელები	
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.

017.RMT.2022	თვითმფრინავის საპილოტაჟო-ტექნიკური მახასიათებლების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების გადახედვა
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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2019/1387
დამოკიდებულება	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-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე	
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		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგი (შედეგები)		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა		2023 წლის მე-4 კვარტალი	
CHANGES SINCE LAST EDITION			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
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 ეკიპაჟების კვალიფიკაციისა და მომზადების კუთხით;
- იმპლემენტაციის ჰარმონიზაცია.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2019/1384, 24/07/2019 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/019/R, 17/09/2019
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 და მიზანი N 2 EUR.RMT.0037
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

021.RMT.2022	საბორტო ინფორმაციის ელექტრონულ პლანშეტთან დაკავშირებული დებულებების გადმოტანა იკაოს მე-6 დანართიდან
იკაოს სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის (SARP) გადმოტანა მოქმედ ნორმატიულ აქტებში და მათი განახლება საბორტო ინფორმაციის ელექტრონულ პლანშეტთან (EFB) დაკავშირებით არსებული უახლესი ტექნოლოგიების გათვალისწინებით.	

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2018/1975, 14/12/2018 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/008/R, 27/02/2019
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0042
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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.

022.RMT.2022	ერთძრავიანი შვეულმფრენის ექსპლუატაცია
მოქმედი ნორმატიული ბაზის და სახელმძღვანელო მასალების გადახედვა იმისათვის, რომ ხელახლა შეფასდეს:	
— შეზღუდვები დგუშიანი ძრავის მქონე შვეულმფრენებით არახელსაყრელი გარემოს თავზე ფრენებისათვის;	
— შეზღუდვები ერთძრავიანი შვეულმფრენებით მჭიდროდ დასახლებული რაიონის თავზე ფრენებისათვის.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0050
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	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2025 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

023.RMT.2022 კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახების (CFIT) პრევენცია დედამიწასთან შეჯახების შედეგად დაზარალებული და გამაფრთხილებელი სისტემის (HTAWS) მეშვეობით

მოსალოდნელია, რომ დედამიწასთან შეჯახების შედეგად დაზარალებული 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 შეჯახების 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) - შეჯახების შემთხვევები - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD

მოსალოდნელი შედეგი

მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2025 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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 ავიაფრენები/ფრენები დასვენების მიზნით

ამ თავში განხილულია საერთო დანიშნულების ავიაფრენის, 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.

024.RMT.2022 ტექნიკური ჩანაწერები	
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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2019/1383, 08/07/2019 EASA-ს გადაწყვეტილება 2020/002/R, 13/03/2020 GASP-ის მიზანი N1
დამოკიდებულება	EUR.RMT.0069
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, ტექმომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადამ გადაიწია 2023 წლის მე-4 კვარტალამდე	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

025.RMT.2022 ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენები (MCF)	
ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენებისათვის საექსპლუატაციო მოთხოვნების და ეკიპაჟის 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.	
სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	რეგულაცია (EU) 2019/1384, 04/09/2019 რეგულაცია (EU) No 965/2012

EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/019/R, 17/09/2019	
GASP-ის მიზანი N1	
დამოკიდებულება	EUR.RMT.0070
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები, ტექმომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
დაზუსტდა ამოცანის მფლობელები, მფლობელებად განისაზღვრა FSD და UGA	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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 ნავიგაციის (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.	
სტატუსი	ახალი
რეგულაცია (EU) 2018/1048, 18/07/2018	
წყაროების მითითება	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 სანავიგაციო მახასიათებლების (RNP) საფუძველზე დასაფრენად შესვლა
GASP-ის მიზანი N2	
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N6

EUR.RMT.0072

დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

მოსალოდნელი შედეგი

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

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი

მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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.

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

დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, პილოტები და პროფკავშირები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

მოსალოდნელი შედეგი

მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
ჰარმონიზაციის მოქმედი მექანიზმი	2023 წლის მე-4 კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი

მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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.

სტატუსი ახალი

წყაროების მითითება რეგულაცია (EU) 2017/373, 01/03/2017
EASA-ს გადაწყვეტილებები 2017/001/R, 08/03/2017 და 2019/022/R, 30/10/2019

დამოკიდებულება GASP-ის მიზანი N6
EUR.RMT.0074

დაინტერესებული მხარეები საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებლები

მფლობელი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS

მოსალოდნელი შედეგი

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

CHANGES SINCE LAST EDITION

მონიტორინგი

მონიტორინგის აქტივობები	SPI
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.

031.RMT.2022 აეროდრომების მახლობლად ლაზერული გამოსხივების რეგულირება

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

სტატუსი მიმდინარე

წყაროების მითითება - 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

დამოკიდებულება GASP-ის მიზანი N1,

დაინტერესებული მხარეები სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები

მფლობელი

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, 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

032.RMT.2022

აეროდრომის ტერიტორიაზე უცხო სხეულების ნარჩენების (FOD) კონტროლი

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

სტატუსი	მიმდინარე
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	მიმდინარე
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	2023 წლის 1-ლი კვარტალი

CHANGES SINCE LAST EDITION

შესრულების ვადად განისაზღვრა 2023 წლის 1-ლი კვარტალი

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	მიმდინარე
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 ღიზინისა 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.

035.RMT.2022		მიწისზედა მომსახურების კუთხით მოთხოვნების შემუშავება და უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა	
სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება მიწისზედა მომსახურების უსაფრთხოების კუთხით.			
ამაში იგულისხმება საექსპლუატაციო მოთხოვნები, ორგანიზაციული მოთხოვნები და საავიაციო ხელისუფლების მოთხოვნები, საჭიროებიდან გამომდინარე.			
უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა მიწისზედა მომსახურების სფეროში, მაგ. ინდუსტრიის სტანდარტების საფუძველზე, სახელმძღვანელო მასალით და საუკეთესო პრაქტიკით უზრუნველყოფის მეშვეობით.			
აეროდრომის ექსპლუატაციაში ჩართული ყველა მხარის წახალისება უსაფრთხოების კოლექტიური მართვისაკენ.			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროების მითითება		ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი	
დამოკიდებულება		GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 EUR.RMT.0082	
დაინტერესებული მხარეები		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, მიწისზედა მომსახურების მიმწოდებლები და მიწისზედა მომსახურების პერსონალი	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგი (შედეგები)		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2024 წლის მე-4 კვარტალი	
CHANGES SINCE LAST EDITION			
შესრულების ვადად განისაზღვრა 2024 წლის მე-4 კვარტალი			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
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, როგორიცაა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაცია ქალაქის გარემოში (მაგ. ურბანული საჰაერო მობილურობა).

036.RMT.2022	დრონების ექსპლუატაციის კუთხით სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შექმნა
--------------	--

სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შემუშავება დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდების (RPAS) სამი კატეგორიისთვის:

— დია კატეგორია: დაბალი რისკის მქონე ექსპლუატაცია, რომელიც არ საჭიროებს ავტორიზაციის მოპოვებას ან დეკლარაციის წარდგენას ფრენის დაწყებამდე;

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.

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

037.RMT.2022	ციფრული მოწმობა საჰაერო ხომალდის პილოტებისთვის (dLAP)
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).

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

038.RMT.2022	ფრენები ნებისმიერი ამინდის პირობებში
ნებისმიერი ამინდის პირობებში ექსპლუატაციასთან (AWO) დაკავშირებული წესების გადახედვა და განახლება ავიაციის ყველა სფეროში, კერძოდ: — 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); — 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; — 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;	

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა

- სხვა საკითხები, როგორებიცაა არსებული წესების ტექსტის დახვეწა და დასაფრენად შესვლის კუთხით იკავს ახალი კლასიფიკაციის გამოყენება;
- საექსპლუატაციო კრედიტის მქონე ექსპლუატაციის შემოღება, რომელიც ჯერ არ არის იკავს სამართლებრივ-ნორმატიული სისტემის ნაწილი.

სტატუსი	ახალი
წყაროების მითითება	ევროკომისიის საიმპლემენტაციო წესი
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 EUR.RMT.0087
დაინტერესებული მხარეები	პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სააერონავთო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, FSD, AGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგი (შედეგები)	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2023 წლის მე-4 კვარტალი
CHANGES SINCE LAST EDITION	
შესრულების ვადად განისაზღვრა 2023 წლის მე-4 კვარტალი	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
არ არის	არ არის

დანართი 2: მიმდინარე რედაქციიდან ამოღებული დონისძიებები, რომლებიც გათვალისწინებული იყო ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის წინა რედაქციაში:

დონისძიების ID	მოკლე აღწერილობა	სტატუსი	ამოღების საფუძველი
001.RMT.2022	უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მოთხოვნების ინტეგრირება სახელმწიფოს მოქმედ კანონმდებლობაში	შესრულებულია	შესრულებულია
013.RMT.2022	იკაოს მოთხოვნები რადიოსატელეფონო კომუნიკაციის დროს გამოყენებული ენების ცოდნის (ILPR) მიმართ - წესების შედგენა	ამოღებულია	დონისძიების ნაკლები პრიორიტეტულობა
029.RMT.2022	საერთაშორისო აეროდრომებზე განთავსებული VFR ვერტოდრომის სერტიფიცირების მოთხოვნები	შესრულებულია	შესრულებულია
030.RMT.2022	ასაფრენ დასაფრენი ზოლის უსაფრთხოება	შესრულებულია	შესრულებულია

დანართი 3: 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
ფრენის 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

