

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №156

2020 წლის 25 სექტემბერი

ქ. თბილისი

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის 1-ლი ნაწილის 9¹ მუხლის და 21¹ მუხლის მე-3 ნაწილის, საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესი“.

მუხლი 2

ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესების“ დამტკიცების შესახებ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 1 მაისის N 58 ბრძანება.

მუხლი 3

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომელიც არ არის თვითნაკეთი და, ამავდროულად, კლასიფიცირებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ (შემდგომში – ექსპლუატაციის წესის) მოთხოვნების შესაბამისად და რომლის ბაზარზე განთავსებაც განხორციელდება 2024 წლის 1 იანვრამდე, ნებადართულია ექსპლუატირებულ იქნეს:

ა) (A1) ქვეკატეგორიაში, ექსპლუატაციის წესის II თავის მოთხოვნების თანახმად, იმ პირობით, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა, სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 250 გრამზე ნაკლებია;

ბ) (A3) ქვეკატეგორიაში, ექსპლუატაციის წესის II თავის მოთხოვნების თანახმად, იმ პირობით, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა, საწვავის და სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 25 კგ-ზე ნაკლებია.

2. „ღია კატეგორიაში“ იმ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია, რომელიც ექსპლუატაციის წესის 52-ე-56-ე მუხლებით განსაზღვრულ მოთხოვნებს არ აკმაყოფილებს, ნებადართულია 2024 წლის 1 იანვრამდე:

ა) თუ 500 გ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება ექსპლუატაციის წესის 21-ე მუხლის „ა“ ქვეპუნქტში განსაზღვრული საექსპლუატაციო მოთხოვნების შესაბამისად დისტანციური პილოტის მიერ, რომლის კვალიფიკაცია შეესაბამება ექსპლუატაციის წესის 21-ე მუხლის „დ.ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს;

ბ) თუ 2 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება ადამიანთა თავშეყრის ადგილიდან არანაკლებ 50 მეტრი ჰორიზონტალური მანძილის დაშორებით დისტანციური პილოტის მიერ, რომლის კვალიფიკაციის დონე შეესაბამება ექსპლუატაციის წესის 22-ე მუხლის „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს;

გ) თუ 2 კგ-ზე მეტი და 25 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება ექსპლუატაციის წესის 23-ე მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებში განსაზღვრული საექსპლუატაციო მოთხოვნების შესაბამისად დისტანციური პილოტის მიერ, რომლის კვალიფიკაციის დონე შეესაბამება ექსპლუატაციის წესის 21-ე მუხლის „დ.ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს.



მუხლი 4

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტი, რომელმაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის რეგისტრაცია განახორციელა ექსპლუატაციის წესის ამოქმედებამდე, ვალდებულია 2021 წლის 1 თებერვლამდე განახორციელოს რეგისტრაცია ექსპლუატაციის წესის მე-15 მუხლის შესაბამისად.
2. „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის თანხმობის სერტიფიკატი, რომელიც გაცემულ იქნა ექსპლუატაციის წესის ამოქმედებამდე ინარჩუნებს იურიდიულ ძალას სერტიფიკატში მითითებული პერიოდის ვადით.

მუხლი 5

ბრძანება ამოქმედდეს 2021 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესი თავი I ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

წინამდებარე წესი არეგულირებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას და ადგენს მოთხოვნებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის, დისტანციური პილოტის და ექსპლუატაციაში ჩართული პირების მიმართ. ექსპლუატაციის წესი ასევე ადგენს მოთხოვნებს უპილოტო საჰაერო ხომალდების მარკირების და იდენტიფიკაციის, გეოინფორმირების და დისტანციური იდენტიფიკაციის, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის და სერტიფიცირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციის მიმართ.

მუხლი 2. მიზანი

წინამდებარე წესი მიზნად ისახავს საქართველოს საჰაერო სივრცეში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციას, შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტება

წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ადამიანების თავშეყრის ადგილი** – ადგილი, სადაც თავისუფალი გადაადგილება შეზღუდულია ადამიანების რაოდენობით გამოწვეული სიმჭიდროვის გამო;

ბ) **ავტონომიური ექსპლუატაცია** – უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომლის დროსაც დისტანციურ პილოტს არ აქვს შესაძლებლობა ჩაერიოს ფრენისას უპილოტო საჰაერო ხომალდის მართვაში;

გ) **არამონაწილე პირები** – პირები, რომლებიც არ მონაწილეობენ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციაში ან არ გააჩნიათ ინფორმაცია ექსპლუატანტის მიერ გაცემული ინსტრუქციებისა და უსაფრთხოების მითითებებთან დაკავშირებით;

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

ე) **დეკლარაცია** – წერილობით განცხადება, რომელიც წარედგინება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს და ადასტურებს ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან იურიდიული ან ფიზიკური პირის წარმოებული პროდუქტის, შემადგენელი ნაწილის, დაკავშირებული მოწყობილობების, უპილოტო საჰაერო ხომალდის დისტანციური პილოტის მართვის სადგურის, ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული აეროდრომის აღჭურვილობის, საჰაერო მოძრაობის მართვის/საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სერვისების ან ფრენის სიმულაციის შემსწავლელ მოწყობილობის შესაბამისობას;



გ) დისტანციური პილოტის მართვის სადგური (RPS) – დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის კომპონენტი, რომელიც შეიცავს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვის მოწყობილობას;

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

თ) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდი (RPA) – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომლის პილოტირება ხორციელდება დისტანციური პილოტის მართვის სადგურიდან;

ი) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემა (RPAS) – დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდი, მასთან დაკავშირებული დისტანციური პილოტის მართვის სადგურ(ებ)ი, შესაბამისი მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი და სხვა ნებისმიერი კომპონენტი, როგორც ეს განსაზღვრულია ტიპის კონსტრუქციის შესაბამისად;

კ) ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS) – უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ისეთი ექსპლუატაცია, როდესაც დისტანციური პილოტი მუდმივად ინარჩუნებს უპილოტო საჰაერო ხომალდთან ვიზუალურ კონტაქტს, რაც დისტანციურ პილოტს საშუალებას აძლევს, გააკონტროლოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის კურსი სხვა საჰაერო ხომალდებთან, პირებთან და დაბრკოლებებთან მიმართებაში, მათგან უსაფრთხო მანძილის შენარჩუნებისა და შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ლ) ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არის მიღმა (BVLOS) – უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ისეთი ექსპლუატაცია, რომელიც ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არეში ექსპლუატაციისგან (VLOS) განსხვავებულ პირობებში;

მ) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო – სახელმძღვანელო დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს პროცედურებს, ინსტრუქციებს და მითითებებს პერსონალის მიერ საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას გამოყენების მიზნით;

ნ) ვიზუალური დამკვირვებელი – პირი, რომელიც ეხმარება დისტანციურ პილოტს იმ საჰაერო სივრცის შეუიარაღებელი თვალით ვიზუალური დაკვირვებით, სადაც ხორციელდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, საჰაერო სივრცეში არსებული ნებისმიერი პოტენციური საფრთხის აღმოჩენის და თავის არიდების მიზნით;

ო) თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა – პირადი სარგებლობისთვის აწყობილი არასერიული წარმოების უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომელსაც არ მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის ის სისტემა, რომელიც ბაზარზე განთავსებულ ასაწყობად მზა ნაწილებისაგან შედგება;

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

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

რ) მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი (C2 ხაზი) – ფრენის მართვის მიზნით არსებული მონაცემთა გაცვლის ხაზი, დისტანციურად მართვად საჰაერო ხომალდსა და დისტანციური პილოტის მართვის სადგურს შორის;



ს) მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მომსახურება – უპილოტო საჰაერო ხომალდსა და კონტროლის მოწყობილობას შორის საკომუნიკაციო მომსახურება, რომელიც ხორციელდება მესამე პირის მიერ;

ტ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) – უპილოტო საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური მასა, სასარგებლო ტვირთისა და საწვავის ჩათვლით, რომელიც უპილოტო საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის მიერ არის განსაზღვრული და რომლის ფარგლებშიც დასაშვებია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

უ) მოდელი საჰაერო ხომალდი – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელსაც გააჩნია ატმოსფეროში მდგრადი ფრენის შენარჩუნების უნარი, რომლის ექსპლუატაციაც ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არეში და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ რეკრეაციული მიზნებისთვის;

ფ) მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაცია – იურიდიული პირი, რომელიც დაფუძნებულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების გამოყენებით გასართობი ფრენების, საავიაციო შოუების, სპორტული ღონისძიებების ან შეჯიბრების მოწყობის მიზნით;

ქ) მონაწილე პირები – პირები, რომლებიც მონაწილეობას იღებენ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციაში და რომლებსაც გააჩნიათ ინფორმაცია ექსპლუატანტის მიერ გაცემული ინსტრუქციებისა და უსაფრთხოების მითითებების თაობაზე;

ღ) მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდი (sUA) – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება 25 კგ-ს;

ყ) მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (sUAS) – მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდი და მასთან დაკავშირებული ელემენტები, რომლებიც გამოიყენება უპილოტო საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო და ეფექტური ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით;

შ) მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (LUC) – წინამდებარე წესის შესაბამისად სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტისთვის მინიჭებული სერტიფიკატი;

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

ჩ¹) რეჟიმი „მომყევი“ – უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის რეჟიმი, რა დროსაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა დისტანციურ პილოტს უწყვეტლევ მიჰყვება წინასწარ განსაზღვრული რადიუსის ფარგლებში;

ძ) საგანგებო არე – საგანგებო სივრცის პროექცია ხმელეთის ზედაპირზე;

წ) საგანგებო სივრცე – სივრცე, რომელიც მდებარეობს ფრენის გეოგრაფიის ფარგლებს გარეთ და სადაც გამოიყენება საგანგებო პროცედურები;

ჭ) საექსპლუატაციო სივრცე – ფრენის გეოგრაფიის და საგანგებო სივრცის ერთობლიობა;

ხ) სასარგებლო ტვირთი – ხელსაწყოები, მექანიზმები, აღჭურვილობა, ნაწილები, აპარატურა ან მისი აქსესუარები, მათ შორის რადიოსაკომუნიკაციო მოწყობილობა, რომლებიც დამონტაჟებულია ან განთავსებულია საჰაერო ხომალდზე და არ გამოიყენება ან არ არის განკუთვნილი ფრენისას საჰაერო ხომალდის სამართავად და არ არის ფიუზელაჟის, ძრავის ან ხრახნის ნაწილი;

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



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

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

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

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

ჯ.ე) მჟანგავები და ორგანული პეროქსიდები;

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

ჯ.ზ) რადიოაქტიური ნივთიერებები;

ჯ.თ) კოროზიის გამომწვევი ნივთიერებები.

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

3¹) სერტიფიკატი – ნიშნავს ნებისმიერ სერტიფიკატს, თანხმობას, მოწმობას, ნებართვას, ან სხვა დოკუმენტს, რომელიც გაიცემა სერტიფიცირების შედეგად და რომელიც ადასტურებს დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობას;

3²) სტანდარტული სცენარი – ამ წესის შესაბამისად „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის კონკრეტული ტიპის ექსპლუატაციასთან მიმართებაში განსაზღვრული პრევენციული ზომების დეტალური ნუსხა;

3³) უპილოტო თავისუფალი აეროსტატი – თავისუფლად მფრენი, ძალური დანადგარის არმქონე, ჰაერზე უფრო მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდი;

3⁴) უპილოტო პლანერი – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც ფიქსირებული ამწევი ზედაპირების ჰაერთან აეროდინამიკური ურთიერთქმედების საფუძველზე ინარჩუნებს ჰაერში მდგრადობას ძრავის გამოყენების გარეშე. უპილოტო პლანერი შესაძლებელია ასევე აღჭურვილი იყოს ძრავით, რომელიც შესაძლოა გამოყენებულ იქნას საგანგებო შემთხვევაში;

3⁵) უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) – ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც იმართება ავტონომიურად ან დისტანციურად მის ბორტზე პილოტის არსებობის გარეშე;

3⁶) უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელი – პირი, რომელიც იმყოფება დისტანციური პილოტის მახლობლად და რომელიც შეუიარაღებელი თვალთ უპილოტო საჰაერო ხომალდზე ვიზუალური დაკვირვებით ეხმარება დისტანციურ პილოტს, შეინარჩუნოს უპილოტო საჰაერო ხომალდი ვიზუალური მხედველობის არეში და ასევე ეხმარება მას ფრენის უსაფრთხოდ განხორციელებაში;

3⁷) უპილოტო საჰაერო ხომალდის დისტანციური მართვის მოწყობილობა – ნებისმიერი ინსტრუმენტი, მოწყობილობა, მექანიზმი, აპარატურა, დაკავშირებული ელემენტი, პროგრამა ან აქსესუარი, რომელიც საჭიროა უპილოტო საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის და რომელიც არ წარმოადგენს უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემადგენელ ნაწილს და არ გადაიტანება მის ბორტზე;



3⁸) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (UAS) – უპილოტო საჰაერო ხომალდი და უპილოტო საჰაერო ხომალდის დისტანციური მართვის მოწყობილობა;

3⁹) უპილოტი საჰაერო ხომალდის სისტემა – სათამაშო (სათამაშო) – უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომელიც გამიზნულია 14 წლამდე ასაკის პირებისთვის, მუშაობს და გამოიყენება ისევე, როგორც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა და შეიძლება იყოს მისი შემცირებული მასშტაბის მოდელი;

3¹⁰) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები – სისტემა, რომელიც მოიცავს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემებს, უპილოტო პლანერს, საჰაერო ხომალდის მოდელს, უპილოტო თავისუფალ აეროსტატს;

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

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

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

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

მუხლი 4. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის კატეგორიები

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს „ღია“, „სპეციფიკურ“ ან „სერტიფიცირებულ“ კატეგორიაში, წინამდებარე წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად და შემდეგი პირობების გათვალისწინებით:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“ არ საჭიროებს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსგან (შემდგომ – სააგენტო) რაიმე სახის წინასწარ თანხმობას და ასევე ექსპლუატანტის მიერ საექსპლუატაციო დეკლარაციის წარდგენას;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ საჭიროებს სააგენტოს მიერ ამ წესის მე-13 ან მე-17 მუხლის შესაბამისად გაცემულ თანხმობას, ან ამ წესის მე-6 მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრული გარემოებების შემთხვევაში, ექსპლუატანტის მიერ დეკლარაციის წარდგენას;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“ საჭიროებს დადგენილი მოთხოვნების მიხედვით უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის და ექსპლუატანტის სერტიფიცირებას და ასევე დისტანციური პილოტის მოწმობის გაცემას.

მუხლი 5. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“

ექსპლუატაცია კლასიფიცირდება, როგორც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“, თუ სრულდება ქვემოთ ჩამოთვლილი ყველა პირობა:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა განეკუთვნება ამ წესის 52-ე - 56-ე მუხლებით განსაზღვრულ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის რომელიმე კლასს ან არის თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ წესის II თავის შესაბამისად;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა 25 კგ-ზე ნაკლებია;



გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება ხალხისაგან უსაფრთხო მანძილზე და არ სრულდება ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე;

დ) დისტანციური პილოტი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას მუდმივად ახორციელებს პირდაპირი ხედვის არეში, გარდა რეჟიმი „მომყევს“ დროს ან ვიზუალური დამკვირვებლის დახმარებით ფრენის შესრულებისას, როგორც ეს განსაზღვრულია ამ წესის II თავის შესაბამისად;

ე) ფრენისას, უპილოტო საჰაერო ხომალდი იმყოფება ხმელეთის ზედაპირზე მდებარე ყველაზე ახლო წერტილიდან 120 მეტრი სიმაღლის ფარგლებში, გარდა დაბრკოლების გადაფრენისას ამ წესის II თავით გათვალისწინებულ შემთხვევაში;

ვ) ფრენისას, უპილოტო საჰაერო ხომალდს არ გადააქვს სახიფათო ტვირთი და არ ახორციელებს რაიმე სახის საგნების გადმოყრას.

მუხლი 6. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სპეციფიკურ კატეგორიაში“

1. „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, ექსპლუატანტი ვალდებულია მოიპოვოს ამ წესის მე-13 მუხლით გათვალისწინებული ექსპლუატაციის თანხმობა;

2. ექსპლუატაციის თანხმობა გაიცემა ამ წესის III თავის 30-ე მუხლში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად;

3. სააგენტოს მიერ გაცემული ექსპლუატაციის თანხმობის საფუძველზე ექსპლუატანტი უფლებამოსილია:

ა) განახორციელოს ცალკეული ფრენა ან ფრენების სერია განსაზღვრულ დროს ან განსაზღვრულ ადგილმდებარეობაზე ან ორივე შემთხვევაში. აღნიშნული ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ექსპლუატაციის თანხმობაში მითითებული პრევენციული ზომების დაცვით;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდს ექსპლუატაცია განახორციელოს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის საფუძველზე, თუ საქსპლუატაციო თანხმობა გაიცა ამ წესის IV თავის შესაბამისად.

4. თუ ექსპლუატანტი სააგენტოს წარუდგენს დეკლარაციას ამ წესის 28-ე მუხლის მიხედვით, სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარის შესაბამისი ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, მას არ მოეთხოვება ამ მუხლის პირველი, მე-2, და მე-3 პუნქტებით გათვალისწინებული ექსპლუატაციის თანხმობის მოპოვება და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ამ წესის მე-13 მუხლის მე-5 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნის შესაბამისად;

5. ექსპლუატაციის თანხმობა ან საქსპლუატაციო დეკლარაცია არ მოეთხოვება:

ა) ექსპლუატანტს, რომელიც ფლობს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს ამ წესის 43-ე მუხლის შესაბამისად;

ბ) „მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტ ორგანიზაციას“, რომელიც ახორციელებს ექსპლუატაციას ამ წესის მე-17 მუხლის შესაბამისად მიღებული თანხმობის საფუძველზე.

მუხლი 7. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია ხორციელდება „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“, თუ:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა სერტიფიცირებულია ამ წესის 48-ე მუხლის „ა“, „ბ“ და „გ“ პუნქტებით გათვალისწინებულ შემთხვევებში;

ბ) ექსპლუატაცია ითვალისწინებს ერთ-ერთს:

ბ.ა) ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე ფრენა;

ბ.ბ) ადამიანის გადაყვანა;



ბ.გ) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა;

ბ.დ) საერთაშორისო ფრენის შესრულება;

გარდა ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნულისა, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია განეკუთვნება „სერტიფიცირებულ კატეგორიას“, თუ სააგენტო ამ წესის მე-12 მუხლით გათვალისწინებული რისკის შეფასების საფუძველზე დაადგენს, რომ ექსპლუატაციის განხორციელებისთვის საჭიროა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის და ექსპლუატანტის სერტიფიცირება.

მუხლი 8. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის მოთხოვნები „ღია“, „სპეციფიკურ“ და „სერტიფიცირებულ“ კატეგორიებში

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“ უნდა განხორციელდეს ამ წესის II თავში განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით;
2. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ უნდა განხორციელდეს იმ საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით, რომლებიც განსაზღვრულია ამ წესის მე-13 მუხლის შესაბამისად გაცემულ ექსპლუატაციის თანხმობაში ან მე-17 მუხლის შესაბამისად გაცემულ თანხმობაში, ან სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარის მიხედვით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ გამოიყენება საექსპლუატაციო დეკლარაციის საფუძველზე;
3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნები არ ვრცელდება იმ ექსპლუატანტებზე, რომლებიც ფლობენ მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს;
4. უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ უნდა განხორციელდეს იმ მოთხოვნების დაცვით, რომლებიც განსაზღვრულია სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს No 113-ე ბრძანებით დამტკიცებულ „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესებით“.
5. უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“ უნდა განხორციელდეს იმ მოთხოვნების დაცვით, რომლებიც განსაზღვრულია სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს No 113-ე ბრძანებით დამტკიცებულ „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესებით“ და სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის No 203-ე ბრძანებით დამტკიცებულ „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესით“.

მუხლი 9. ზოგადი მოთხოვნები დისტანციური პილოტის მიმართ

1. დისტანციური პილოტი, რომელიც ახორციელებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას „ღია კატეგორიაში“, უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის II თავში განსაზღვრულ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს;
2. დისტანციური პილოტი, რომელიც ახორციელებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას „სპეციფიკურ კატეგორიაში“, უნდა აკმაყოფილებდეს სააგენტოს მიერ გაცემულ ექსპლუატაციის თანხმობით, სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარით, ან მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით განსაზღვრულ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს და მას დამატებით უნდა გააჩნდეს:
 - ა) საექსპლუატაციო პროცედურების (სტანდარტულ, გაუთვალისწინებელ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები, ფრენის დაგეგმვა, ფრენისწინა და ფრენისშემდგომი შემოწმება) გამოყენების უნარი;
 - ბ) სააერონავიგაციო რადიოკავშირის წარმართვის უნარი;
 - გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორიის და ავტომატური სისტემების მართვის უნარი;
 - დ) კოორდინირების და უპილოტო საჰაერო ხომალდის მართვის გადაცემის უნარი, საჭიროებისამებრ.

3. დისტანციური პილოტი, რომელიც ექსპლუატაციას ახორციელებს „მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის“ ფარგლებში, უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის მე-17 მუხლის



შესაბამისად გაცემული თანხმობით განსაზღვრულ მინიმალური კვალიფიკაციის მოთხოვნებს.

მუხლი 10. დისტანციური პილოტის მინიმალური ასაკი „ღია“ და „სპეციფიკურ“ კატეგორიაში

1. დისტანციური პილოტი, რომელიც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას ახორციელებს “ღია“ და „სპეციფიკურ“ კატეგორიაში, უნდა იყოს, არანაკლებ 16 წლის;
2. მინიმალური ასაკის მოთხოვნა არ ვრცელდება იმ დისტანციურ პილოტზე, რომელიც:

ა) ამ წესის II თავის შესაბამისად (A1) ქვეკატეგორიაში ახორციელებს ამ წესის 52-ე მუხლში განსაზღვრული C0 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას, რომელიც წარმოადგენს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა-სათამაშოს;

ბ) ახორციელებს 250 გ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას ახორციელებს დისტანციური პილოტის პირდაპირი ზედამხედველობის ქვეშ, რომელიც ამ მუხლის პირველი პუნქტით და ამ წესის მე-9 მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს აკმაყოფილებს.

3. მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის ფარგლებში დისტანციური პილოტების მინიმალური ასაკი შეადგენს 14 წელს.

მუხლი 11. თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის და მოდელი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია

ამ წესით დადგენილი ტექნიკური მოთხოვნები არ ვრცელდება თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის და იმ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის მიმართ, რომელიც ამ წესის მე-17 მუხლით გათვალისწინებული მიზნებით გამოიყენება.

მუხლი 12. საექსპლუატაციო რისკის შეფასება და ექსპლუატაციის აღწერა

1. საექსპლუატაციო რისკის შეფასება მოიცავს:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის აღწერას და მის მახასიათებლებს;

ბ) შესაბამისი საექსპლუატაციო უსაფრთხოების მიზნებს;

გ) ხმელეთზე და საჰაერო სივრცეში ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული რისკების იდენტიფიცირებას, რა დროსაც მხედველობაში მიიღება:

გ.ა) ექსპლუატაციის შედეგად ხმელეთზე მყოფი მესამე პირების ან ქონების დაზიანების შესაძლო მასშტაბი;

გ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის კომპლექსურობა და საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

გ.გ) ფრენის მიზანი, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ტიპი, სხვა საჰაერო ხომალდთან შეჯახების ალბათობა და გამოყენებული საჰაერო სივრცის კლასი;

გ.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის ან მასთან დაკავშირებული საქმიანობის ტიპი, მასშტაბი და კომპლექსურობა, მათ შორის, უპილოტო საჰაერო ხომალდების სისტემების რაოდენობა და ტიპები;

გ.ე) ექსპლუატანტის მეორე უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის თანმხლები რისკების შეფასების და გაკონტროლების შესაძლებლობა.

დ) რისკების პრევენციული ზომების იდენტიფიცირებას;

ე) შერჩეული პრევენციული ზომების იმ საჭირო მდგრადობის მახასიათებლის დონის განსაზღვრას,



რომელიც აუცილებელია ექსპლუატაციის უსაფრთხოდ განხორციელებისთვის.

2. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის აღწერა მოიცავს, სულ მცირე, შემდეგს:

ა) შესასრულებელი საქმიანობის აღწერა;

ბ) ექსპლუატაციისათვის განსაზღვრული საექსპლუატაციო გარემო და გეოგრაფიული არე, მათ შორის, ხალხის სიმჭიდროვე, რელიეფი, საჰაერო სივრცის კლასი და არე, საჰაერო სივრცის კოორდინატები, სადაც ხორციელდება ექსპლუატაცია, საჰაერო სივრცის ის ნაწილი, რომელიც გამოყენებულია რისკის ბუფერულ ზონად და, ასევე, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონებისადმი დადგენილი საექსპლუატაციო მოთხოვნები;

გ) ექსპლუატაციის კომპლექსურობა, მათ შორის პერსონალის შემადგენლობა, კვალიფიკაცია, გამოცდილება და ექსპლუატაციის განსახორციელებლად გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები;

დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ტექნიკური მონაცემები, მათ შორის დაგეგმილი ექსპლუატაციის პირობებში მისი საექსპლუატაციო მახასიათებლები და სარეგისტრაციო ნომერი;

ე) ექსპლუატაციაში ჩართული პერსონალის კვალიფიკაცია, შემადგენლობა, ფუნქციები, ვალდებულებები, სწავლება და გამოცდილება.

3. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისთვის დამახასიათებელი სპეციფიკის გათვალისწინებით, შეფასებაში წარმოდგენილი უნდა იყოს უსაფრთხოების მიზნობრივი დონე, რომელიც პილოტირებადი ავიაციისთვის დადგენილი დონის ეკვივალენტური უნდა იყოს;

4. რისკების იდენტიფიცირებისას განსაზღვრული უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ხმელეთზე არსებული საექსპლუატაციო რისკი, ექსპლუატაციის ტიპის და საექსპლუატაციო პირობების გათვალისწინებით, რომელიც მოიცავს არანაკლებ შემდეგს:

ა.ა) (VLOS) ან (BVLOS);

ა.ბ) ფრენის რაიონში დასახლების სიმჭიდროვე;

ა.გ) ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე ფრენა;

ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის გაბარიტული ზომები.

ბ) საჰაერო სივრცეში არსებული საექსპლუატაციო რისკი, რომელიც მოიცავს შემდეგს:

ბ.ა) ექსპლუატაციის განსახორციელებლად საჭირო საჰაერო სივრცის ზუსტი კოორდინატები და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურების განსახორციელებლად საჭირო საჰაერო სივრცე;

ბ.ბ) საჰაერო სივრცის კლასი;

ბ.გ) საჰაერო მოძრაობაზე და საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გავლენა, კერძოდ:

ბ.გ.ა) ფრენის აბსოლუტური სიმაღლე;

ბ.გ.ბ) კონტროლირებადი თუ არაკონტროლირებადი საჰაერო სივრცე;

ბ.გ.დ) აეროდრომი თუ აეროდრომის გარეშე გარემო;

ბ.გ.ე) საჰაერო სივრცე დასახლებული თუ დაუსახლებელი ტერიტორიის თავზე;

ბ.გ.ვ) საჰაერო მოძრაობისგან სეგრეგაცია.



5. უსაფრთხოების მიზნობრივი დონის მისაღწევად საჭირო პრევენციული ზომების იდენტიფიკაციისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ფრენის გეოგრაფიის არის მესამე პირების შეღწევისგან დაცვის ზომები;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სტრატეგიული საექსპლუატაციო შეზღუდვები, მათ შორის:

ბ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონების შეზღუდვა, სადაც ექსპლუატაცია ხორციელდება;

ბ.ბ) ფრენის ხანგრძლივობის შეზღუდვა ან ფრენის განრიგის შედგენა დროის იმ პერიოდისათვის, როდესაც ფრენა ხორციელდება,

გ) რისკის სტრატეგიული შემცირება ფრენის საერთო წესების დაცვით ან საჰაერო სივრცის საერთო სტრუქტურის და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გამოყენებით;

დ) არახელსაყრელ საექსპლუატაციო პირობებთან გამკლავების შესაძლებლობა;

ე) ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული საექსპლუატაციო და ტექნომსახურების პროცედურები. ტექნომსახურების პროცედურები შესაბამისობაში უნდა იყოს მწარმოებლის „მომხმარებლის სახელმძღვანელოსთან“;

ვ) ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში ჩართული პერსონალის კვალიფიკაცია და გამოცდილება;

ზ) ადამიანური ფაქტორით გამოწვეული შეცდომის რისკი საექსპლუატაციო პროცედურების განხორციელების პროცესში;

თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის თავისებურებანი და მახასიათებლები, კერძოდ:

თ.ა) შეჯახების რისკის პრევენციისათვის საჭირო საშუალებების ხელმისაწვდომობა;

თ.ბ) ისეთი სისტემების არსებობა, რომელთა მეშვეობითაც ხორციელდება შეჯახებისას დარტყმის ენერჯის ჩახშობა ან უპილოტო საჰაერო ხომალდის მსხვერველბობის შემცირება;

6. შემუშავებული პრევენციული ზომების მდგრადობა უნდა შეფასდეს ექსპლუატანტის მიერ, რათა დადგინდეს დაგეგმილ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ რისკებთან და უსაფრთხოების მიზნებთან მათი თანაზომიერება, განსაკუთრებით ექსპლუატაციის ყველა ეტაპის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.

მუხლი 13. „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის თანხმობის გაცემა

1. „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის თანხმობა გაიცემა ექსპლუატანტის განცხადების, რისკების შეფასების და პრევენციული ღონისძიებების მდგრადობის განმსაზღვრელი დოკუმენტაციის საფუძველზე, რომელსაც ექსპლუატანტი წარუდგენს სააგენტოს, მის მიერ შესასრულებელი ფრენის ყველა ეტაპზე უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციის განხორციელების უზრუნველყოფის მიზნით და რომელიც ადასტურებს, რომ:

ა) საექსპლუატაციო უსაფრთხოების მიზნები ითვალისწინებს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ რისკებს;

ბ) საექსპლუატაციო პირობებიდან გამომდინარე განსაზღვრული პრევენციული ზომების კომბინაცია, ექსპლუატაციაში ჩართული პერსონალის კვალიფიკაცია და უპილოტო საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მახასიათებლები ადეკვატურია და საკმარისად მდგრადია უსაფრთხო ექსპლუატაციის განხორციელების უზრუნველსაყოფად ხმელეთზე და საჰაერო სივრცეში არსებული რისკების გათვალისწინებით;

2. ექსპლუატაციის თანხმობა არ გაიცემა იმ შემთხვევაში, როდესაც დაგეგმილი ექსპლუატაცია



საკმარისად უსაფრთხოდ მიჩნეული არ არის სააგენტოს მიერ, რა დროსაც სააგენტო შესაბამისი დასაბუთებით ექსპლუატანტს წერილობით აცნობებს ექსპლუატაციის თანხმობის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილებას;

3. სააგენტოს მიერ გაცემული ექსპლუატაციის თანხმობა განსაზღვრავს:

ა) თანხმობის მოქმედების ფარგლებს;

ბ) იმ მოთხოვნებს, რომლებიც ეხება:

ბ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას და საექსპლუატაციო შეზღუდვებს;

ბ.ბ) ექსპლუატანტის გამოცდილებას და დისტანციური პილოტების კვალიფიკაციას;

ბ.გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ტექნიკურ მახასიათებლებს;

გ) შემდეგი ინფორმაციას:

გ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერს;

გ.ბ) მითითებას ექსპლუატანტის მიერ განხორციელებული საექსპლუატაციო რისკის შეფასებაზე;

გ.გ) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის პირობებს;

გ.დ) ექსპლუატანტის მიერ განსახორციელებელ პრევენციულ ზომებს;

გ.ე) ადგილმდებარეობას(ებს), სადაც ნებადართულია ექსპლუატაციის განხორციელება;

გ.ვ) ყველა დოკუმენტაციას და ჩანაწერს, რაც უკავშირდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სახეობას და იმ ნებისმიერი მოვლენის შეტყობინებას, რომელიც დადგენილია სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის N17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესით“.

4. დეკლარაციის საფუძველზე ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, საექსპლუატაციო დეკლარაციის ექსპლუატანტის მიერ სააგენტოში წარდგენისას, დეკლარაცია უნდა მოიცავდეს ამ წესის 28-ე მუხლში განსაზღვრულ ყველა ელემენტს;

5. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია დაიწყოს დაგეგმილი ექსპლუატაციის განხორციელება მას შემდეგ, რაც იგი მიიღებს სააგენტოს თანხმობას წარდგენილი დეკლარაციის სისრულესა და შესაბამისობასთან დაკავშირებით.

მუხლი 14. სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის მიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია საქართველოს საჰაერო სივრცეში

1. სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტი უფლებამოსილია საქართველოს საჰაერო სივრცეში „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ განახორციელოს ექსპლუატაცია, თუ მას გააჩნია მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი გაცემული „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად და სააგენტოს წარუდგენს განაცხადს, რომელსაც თან უნდა ერთვოდეს:

ა) მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) ასლი;

ბ) დაგეგმილი ექსპლუატაციის ლოკაცია(ები) და პრევენციული ზომები, რომლებიც, საჭიროებიდან გამომდინარე, განახლებულ იქნა პოტენციური რისკების შესამცირებლად, რომლებიც სპეციფიკურია ადგილობრივი საჰაერო სივრცის, ლანდშაფტის, დასახლებული პუნქტების მახასიათებლებისა და კლიმატური პირობებისათვის.



2. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია დაიწყოს დაგეგმილი ექსპლუატაციის განხორციელება სააგენტოს თანხმობის მიღების შემდეგ;

3. სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტი, რომელსაც არ გააჩნია ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული სერტიფიკატი, „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის განხორციელებას, რომელიც უნდა განხორციელდეს საქართველოს საჰაერო სივრცეში, ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს დეკლარაცია ამ წესის შესაბამისი მოთხოვნების დაცვით და წარუდგინოს სხვა სახელმწიფოში რეგისტრაციის მონაცემები და ასევე:

ა) ფიზიკური პირის შემთხვევაში - გვარი/სახელი, დაბადების თარიღი და იურიდიული პირის შემთხვევაში - დასახელება და საიდენტიფიკაციო ნომერი;

ბ) ექსპლუატანტის მისამართი;

გ) ექსპლუატანტის ელ. ფოსტის მისამართი და ტელეფონის ნომერი;

დ) (ამოღებულია - 28.06.2023, №123);

ე) ექსპლუატანტის დადასტურება იმის შესახებ, რომ - „ექსპლუატაციაში უშუალოდ ჩართული პერსონალის ყველა წევრს გააჩნია მათზე დაკისრებული ამოცანების შესასრულებლად საჭირო კვალიფიკაცია, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია განხორციელდება დისტანციური პილოტის მიერ, რომელსაც გააჩნია სათანადო დონის კვალიფიკაცია“;

ვ) არსებობის შემთხვევაში, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემული ექსპლუატაციის ნებართვები, მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატები და დეკლარაციები შესაბამის დადასტურებებთან ერთად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 28 ივნისის ბრძანება №123 - ვებგვერდი, 30.06.2023წ.

მუხლი 15. ექსპლუატანტის და სერტიფიცირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია

1. რეგისტრაციას ექვემდებარება ის უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელსაც გააჩნია ტიპის სერტიფიკატი და ის ექსპლუატანტი, რომელიც ახორციელებს ექსპლუატაციას ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად;

2. ექსპლუატანტის რეგისტრაცია ხორციელდება სააგენტოს შესაბამის ვებგვერდზე და რეგისტრაციის პროცესში ელექტრონულად მიეთითება შემდეგი ინფორმაცია:

ა) ფიზიკური პირის შემთხვევაში - გვარი/სახელი, დაბადების თარიღი და იურიდიული პირის შემთხვევაში - დასახელება და საიდენტიფიკაციო ნომერი;

ბ) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის მისამართი;

გ) ექსპლუატანტის ელ. ფოსტის მისამართი და ტელეფონის ნომერი;

დ) (ამოღებულია - 28.06.2023, №123);

ე) ექსპლუატანტის დადასტურება იმის შესახებ, რომ - „ექსპლუატაციაში უშუალოდ ჩართული პერსონალის ყველა წევრს გააჩნია მათზე დაკისრებული ამოცანების შესასრულებლად საჭირო კვალიფიკაცია, ხოლო უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია განხორციელდება დისტანციური პილოტის მიერ, რომელსაც გააჩნია სათანადო დონის კვალიფიკაცია“;

ვ) არსებობის შემთხვევაში, ექსპლუატაციის ნებართვები (თანხმობა), მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატები და დეკლარაციები შესაბამის დადასტურებებთან ერთად;

3. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მიზნით, სააგენტოს წარედგინება შემდეგი ინფორმაცია:



ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის დასახელება;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის დასახელება;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სერიული ნომერი;

დ) იმ პირის სახელი/გვარი ან დასახელება, მისამართი, ელ. ფოსტა და ტელეფონის ნომერი, რომლის სახელზეც რეგისტრირდება უპილოტო საჰაერო ხომალდი.

4. ექსპლუატანტი უნდა დარეგისტრირდეს:

ა) „ღია კატეგორიაში“ ისეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით:

ა.ა) რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა 250 გრამი ან მეტია, ან რომელთან შეჯახების შედეგად ადამიანი 80 ჯოჯოხეთზე მეტი კინეტიკური ენერჯის ზემოქმედების ქვეშ აღმოჩნდება;

ა.ბ) რომელიც აღჭურვილია სენსორით, რომელსაც შეუძლია პირადი მონაცემების დამუშავება, გარდა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა-სათამაშოსი.

ბ) „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ნებისმიერი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით.

5. რეგისტრაციისას ექსპლუატანტს და უპილოტო საჰაერო ხომალდს სააგენტო ანიჭებს უნიკალურ ციფრულ სარეგისტრაციო ნომერს, რომლითაც ხორციელდება მათი იდენტიფიცირება;

6. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახელმწიფო და სარეგისტრაციო ნიშანს უნდა ჰქონდეს „ჩიკაგოს კონვენციის“ მე-7 დანართით გათვალისწინებული ფორმა. აკრძალულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ერთდროულად ერთზე მეტ სახელმწიფოში რეგისტრაცია;

7. ექსპლუატანტი ვალდებულია ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი დაიტანოს ყველა იმ უპილოტო საჰაერო ხომალდზე, რომელიც ამ მუხლის მე-4 პუნქტში აღწერილ პირობებს აკმაყოფილებს;

8. ექსპლუატანტის რეგისტრაციისას სააგენტო ამოწმებს, როგორც ფიზიკური პირის, ისე იურიდიული პირის, შემდეგი მონაცემების ნამდვილობას შესაბამის უფლებამოსილ უწყებებთან:

ა) სსიპ სახელმწიფო სერვისების განვითარების სააგენტოში - ფიზიკური პირის გვარი/სახელი, პირადი ნომერი, დაბადების თარიღი და რეგისტრაციის მისამართი;

ბ) სსიპ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოში - იურიდიული პირის დასახელება, საიდენტიფიკაციო ნომერი და რეგისტრაციის მისამართი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 28 ივნისის ბრძანება №123 - ვებგვერდი, 30.06.2023წ.

მუხლი 16. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონები

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებს განეკუთვნება:

ა) სპეციალური დანიშნულების საჰაერო სივრცე, რომელიც განისაზღვრება „საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის“ დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 28 დეკემბრის №660 დადგენილების შესაბამისად;

ბ) საჰაერო სივრცე, სადაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია ხორციელდება „ღია კატეგორიაში“, თუმცა გარკვეული შეზღუდვებით, რაც კონკრეტული ექსპლუატაციისთვის დგინდება სააგენტოს მიერ;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდებისთვის ნოტამით (NOTAM) განსაზღვრული საჰაერო სივრცე;



დ) ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად განსაზღვრული ზონა.

2. სააგენტო, ამ მუხლით განსაზღვრულ ობიექტზე პასუხისმგებელი პირის (მესაკუთრე/მფლობელი/სახელმწიფო, ან ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანო) მოთხოვნის საფუძველზე, აღნიშნული ობიექტის თავზე, განსაზღვრავს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებს, სადაც მუდმივად, ან დროის გარკვეულ მონაკვეთში აკრძალულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ყველა სახის ექსპლუატაცია, ობიექტზე პასუხისმგებელი პირის თანხმობის გარეშე. აღნიშნული ობიექტებია:

ა) საჯარო დაწესებულებები;

ბ) სამრეწველო ქარხნები;

გ) ბუნების დაცვის ზონები, ეროვნული პარკები;

დ) საცხოვრებელი ზონები;

ე) გარე საცურაო აუზები და კერძო სანაპირო ზოლები;

ვ) ადგილები, სადაც ხორციელდება ავარიულ ვითარებაზე რეაგირება შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის მიერ;

ზ) გზები, მდინარეები, ტბები, წყალსაცავები, ავტოსადგურები;

თ) სტრატეგიული ან/და განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტები, „სტრატეგიული ან/და განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 23 ოქტომბრის №361 დადგენილების შესაბამისად.

3. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონაში, უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს, გამოქვეყნებული ინფორმაციის შესაბამისად, აღნიშნულ ზონაში დაშვებულ ფარგლებსა და მოქმედების ვადის პერიოდში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 18 მაისის ბრძანება №98 - ვებგვერდი, 19.05.2023წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 17 მარტის ბრძანება №57 - ვებგვერდი, 19.03.2025წ.

მუხლი 17. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის“ მიერ

1. წინამდებარე წესით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვით, სააგენტო გასცემს თანხმობას მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის მიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციაზე;

2. თანხმობა გაიცემა იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) მოდელი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ორგანიზაციის მიერ წარმოდგენილი პროცედურები, მისი საორგანიზაციო სტრუქტურა და მენეჯმენტის სისტემა უზრუნველყოფს, რომ:

ა.ა) დისტანციური პილოტები, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის ფარგლებში, ინფორმირებულნი იქნებიან სააგენტოს მიერ გაცემული თანხმობით განსაზღვრული პირობების და შეზღუდვების შესახებ;

ა.ბ) დისტანციური პილოტები, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის ფარგლებში, გაივლიან შესაბამის მომზადებას უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, თანხმობით განსაზღვრული პირობების და შეზღუდვების შესაბამისად, საჭირო მინიმალური კვალიფიკაციის მისაღებად;

ა.გ) მოდელი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაცია მიიღებს სათანადო ზომებს, იმ დისტანციური პილოტის მიმართ, რომელიც ფრენებს ასრულებს მოდელი საჰაერო ხომალდის კლუბის



ან ასოციაციის ფარგლებში და არ იცავს სააგენტოს მიერ გაცემული თანხმობით განსაზღვრულ პირობებს და შეზღუდვებს. მოდელი საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაცია აღნიშნულის შესახებ შეატყობინებს სააგენტოს;

ა.დ) მოდელი საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაცია სააგენტოს აწვდის ყველა საჭირო ინფორმაციას და დოკუმენტაციას სააგენტოს მოთხოვნისამებრ.

3. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული თანხმობა განსაზღვრავს მოდელი საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის ფარგლებში უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის პირობებს;

მოდელი საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციის წევრი ვალდებულია განახორციელოს რეგისტრაცია ამ წესის მე-15 მუხლის შესაბამისად.

მუხლი 18. სერტიფიკატის, მოწმობის გაცემა, შეჩერება, გაუქმება და შესაბამისი დოკუმენტაციის და ჩანაწერების წარმოება

სააგენტო უზრუნველყოფს:

ა) „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“ უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის და დისტანციური პილოტის მოწმობის გაცემას, შეჩერებასა და გაუქმებას;

ბ) ამ წესის 21-ე, 22-ე და 23-ე მუხლების შესაბამისად დისტანციური პილოტების მიერ ელექტრონული თეორიული გამოცდის გავლის შესახებ დადასტურების გაცემას, ცვლილების შეტანას, შეჩერებას, შეზღუდვასა და გაუქმებას;

გ) ექსპლუატაციის თანხმობის და მსუბუქი უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) გაცემას, ცვლილების შეტანას, შეჩერებას, შეზღუდვასა და გაუქმებას და იმ საექსპლუატაციო დეკლარაციის სისრულის დადასტურებას, რომელიც მოითხოვება უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის განხორციელებისთვის;

დ) უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის თანხმობებთან, საექსპლუატაციო დეკლარაციებთან და დისტანციური პილოტების მიერ ელექტრონული თეორიული გამოცდის გავლის დამადასტურებელ დოკუმენტებთან და მსუბუქი უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატებთან (LUC) დაკავშირებული დოკუმენტების, ჩანაწერების და ანგარიშების შენახვას;

ე) უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონების შესახებ ინფორმაციის ციფრულ ფორმატში ხელმისაწვდომობას, რომლებიც სააგენტოს მიერ არის იდენტიფიცირებული და საქართველოს საჭაერო სივრცის ნაწილს წარმოადგენს;

ვ) საექსპლუატაციო დეკლარაციის მიღებისა და მისი სისრულის დადასტურების და ასევე თანხმობის გაცემას;

ზ) შემდეგი პირების ზედამხედველობას:

ზ.ა) ექსპლუატანტები, რომლებმაც წარადგინეს საექსპლუატაციო დეკლარაცია ან რომლებიც ფლობენ ექსპლუატაციის თანხმობას ან მსუბუქი უპილოტო საჭაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს (LUC);

ზ.ბ) მოდელი საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტი ორგანიზაციები, რომლებსაც გააჩნია ამ წესის მე-17 მუხლით გათვალისწინებული თანხმობა.

თ) „ღია კატეგორიისაგან“ განსხვავებული კატეგორიაში ექსპლუატაციასთან მიმართებაში ექსპლუატანტების ზედამხედველობას სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 31 აგვისტოს N166 ბრძანებით დამტკიცებული "სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის" შესაბამისად და ასევე დისტანციური პილოტების ზედამხედველობას ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით;



ი) იმ ინციდენტების გამოვლენას და მოკვლევას, რაც უკავშირდება ექსპლუატანტების მიერ კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების შეუსრულებლობას;

კ) ექსპლუატანტებისთვის ინფორმაციის და მითითებების მიწოდებას, რაც ხელს შეუწყობს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციას;

ლ) ტიპის სერტიფიკატის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების და ექსპლუატანტების რეგისტრაციას.

მუხლი 19. საავიაციო მოვლენის შეტყობინება

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისას წარმოქმნილი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ, რომელიც საფრთხეს უქმნის ან შეიძლება შეუქმნას საჰაერო მოძრაობას და ასევე, ადამიანების და ქონების უსაფრთხოებას, დისტანციურმა პილოტმა/ექსპლუატანტმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სააგენტოს, როგორც კი მისთვის ცნობილი გახდება აღნიშნული მოვლენის შესახებ, მაგრამ არაუგვიანეს ინციდენტის წარმოქმნიდან 72 საათის განმავლობაში, „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დადგენილი წესის შესაბამისად.

თავი II

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“

მუხლი 20. ზოგადი დებულებები

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიაში“ იყოფა (A1), (A2) და (A3) ქვეკატეგორიებად.

2. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ხმელეთის ზედაპირიდან არაუმეტეს 120 მეტრის სიმაღლეზე. აღნიშნული მანძილი იზომება ისეთი გეოგრაფიული მახასიათებლების (ხმელეთის ზედაპირის) გათვალისწინებით, როგორცაა ვაკე, ბორცვები და ა.შ.

3. როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენა სრულდება 105 მეტრზე მეტი სიმაღლის მქონე შენობა-ნაგებობის გარშემო 50 მეტრი ჰორიზონტალური მანძილის ფარგლებში, აღნიშნული შენობა-ნაგებობის მესაკუთრის/მფლობელის მოთხოვნით, ექსპლუატაციის მაქსიმალური სიმაღლე შეიძლება გაიზარდოს შენობა-ნაგებობის სიმაღლის თავზე არაუმეტეს 15 მეტრის სიმაღლით.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულის მიუხედავად უპილოტო პლანერი, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა, სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 10 კგ-ზე ნაკლებია, ფრენისას შესაძლოა იმყოფებოდეს ხმელეთის ზედაპირიდან 120 მეტრის სიმაღლეზე უფრო მაღლა იმ პირობით, რომ უპილოტო პლანერი მუდმივად ინარჩუნებს არაუმეტეს 120 მეტრის სიმაღლეს დისტანციური პილოტის ადგილმდებარეობის თავზე.

მუხლი 21. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია (A1) ქვეკატეგორიაში

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიის“ (A1) ქვეკატეგორიაში უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა შემდეგ პირობას:

ა) ამ მუხლის „ე“ პუნქტის „ე.დ“ ქვეპუნქტში მითითებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციისას დისტანციურმა პილოტმა არ უნდა გადაუფრინოს უპილოტო საჰაერო ხომალდით ადამიანების თავშეყრის ადგილს და დარწმუნდეს, რომ მხოლოდ მონაწილე პირების თავზე მოხდება გადაფრენა. არამონაწილე პირების თავზე უნებლიე გადაფრენის შემთხვევაში, დისტანციურმა პილოტმა მაქსიმალურად უნდა შეამციროს აღნიშნული პირების თავზე ფრენის დრო;

ბ) ამ მუხლის „ე“ პუნქტის „ე.ა“ „ე.ბ“ და „ე.გ“ ქვეპუნქტებში მითითებული უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციისას დისტანციურმა პილოტმა შეიძლება გადაუფრინოს არამონაწილე პირებს, მაგრამ არ უნდა გადაუფრინოს ადამიანების თავშეყრის ადგილს;

გ) ამ წესის მე-5 მუხლის „დ“ ქვეპუნქტში აღნიშნულის მიუხედავად, ფრენა „ფრენის რეჟიმში მომყევი“ უნდა შესრულდეს დისტანციურ პილოტამდე 50 მეტრის მანძილის ფარგლებში;



დ) ფრენა უნდა შესრულდეს დისტანციური პილოტის მიერ:

დ.ა) რომელიც გაცნობილია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის „მომხმარებლის სახელმძღვანელოს“;

დ.ბ) ამ წესის 53-ე მუხლში განსაზღვრული C1 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების შემთხვევაში, პირს დასრულებული აქვს სააგენტოს ონლაინსასწავლო კურსი და წარმატებით აქვს ჩაბარებული სააგენტოს მიერ ჩატარებული 40 კითხვისაგან შემდგარი ონლაინთეორიული გამოცდა ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft“ რეგულაციის მოთხოვნების თანახმად შესაბამისი გამოცდა, რომელიც მოიცავს შემდეგ საკითხებს:

დ.ბ.ა) საავიაციო უსაფრთხოება;

დ.ბ.ბ) საჰაერო სივრცის შეზღუდვები;

დ.ბ.გ) საავიაციო რეგულაციები;

დ.ბ.დ) ადამიანის შესაძლებლობების ზღვრები;

დ.ბ.ე) საექსპლუატაციო პროცედურები;

დ.ბ.ვ) ზოგადი ცოდნა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის შესახებ;

დ.ბ.ზ) პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობა და მონაცემთა დაცვა;

დ.ბ.თ) დაზღვევა;

დ.ბ.ი) საავიაციო უშიშროება.

ე) ფრენა სრულდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემით, რომელიც:

ე.ა) თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის შემთხვევაში, მისი მაქსიმალური ასაფრენი მასა სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 250 გ-ზე ნაკლებია, ხოლო ფრენის მაქსიმალური სიჩქარე 19 მ/წ-ზე ნაკლებია;

ე.ბ) ქარხნული წარმოების უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის შემთხვევაში, მისი მაქსიმალური ასაფრენი მასა სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 250 გ-ზე ნაკლებია;

ე.გ) მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N1 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 52-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს;

ე.დ) მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N2 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 53-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და ფრენისას აღჭურვილია აქტიური და განახლებული პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირებისა და გეოინფორმირების სისტემებით.

მუხლი 22. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია (A2) ქვეკატეგორიაში

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიის“ (A2) ქვეკატეგორიაში უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა შემდეგ პირობას:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენა არ სრულდება არამონაწილე პირების თავზე და სრულდება მათგან არანაკლებ 30 მეტრის უსაფრთხო ჰორიზონტალური მანძილის დაშორებით. დისტანციური პილოტი უფლებამოსილია უსაფრთხო ჰორიზონტალური მანძილი შეამციროს არანაკლებ 5 მეტრამდე არამონაწილე პირებისგან, ფრენის „დაბალ სიჩქარიანი“ (low speed mode) რეჟიმის გამოყენებით და შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინებით:

ა.ა) მეტეოროლოგიური პირობები;



ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის მახასიათებლები;

ა.გ) ფრენის არის სეგრეგაცია (გამოყოფა).

ბ) ფრენა სრულდება დისტანციური პილოტის მიერ, რომელიც გაცნობილია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის „მომხმარებლის სახელმძღვანელოს“ და ფლობს ამ წესის ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft“ რეგულაციის შესაბამისად გაცემულ დისტანციური პილოტის კომპეტენციის დამადასტურებელ სერტიფიკატს. წინამდებარე წესით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვით აღნიშნული სერტიფიკატი დისტანციურ პილოტს მოპოვებული უნდა ჰქონდეს შემდეგი პირობების თანამიმდევრული შესრულების შედეგად:

ბ.ა) ამ წესის 21-ე მუხლის „დ“ პუნქტის „დ.ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გავლილი აქვს ონლაინსასწავლო კურსი და ჩაბარებული აქვს შესაბამისი თეორიული გამოცდა;

ბ.ბ) ამ წესის 23-ე მუხლის „ა“ და „ბ“ პუნქტებში განსაზღვრულ (A3) ქვეკატეგორიის საექსპლუატაციო პირობებში შესრულებული აქვს პრაქტიკული ფრენები;

ბ.გ) ჩაბარებული აქვს სააგენტოს ონლაინ დამატებითი თეორიული გამოცდა ამ წესის შესაბამისად ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად. სააგენტოს ონლაინდამატებითი თეორიული გამოცდა მოიცავს არანაკლებ 30 კითხვას, რომელიც აფასებს დისტანციური პილოტის ცოდნას სახმელეთო რისკის ტექნიკური და საექსპლუატაციო პრევენციის კუთხით და რომელიც შესაბამისად გადანაწილებულია შემდეგ საკითხებზე:

ბ.გ.ა) მეტეოროლოგია;

ბ.გ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის საფრენოსნო მახასიათებლები;

ბ.გ.გ) სახმელეთო რისკის ტექნიკური და საექსპლუატაციო პრევენცია.

გ) ფრენა სრულდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემით, რომელიც მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N3 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 54-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების და გეოინფორმირების აქტიური და განახლებული სისტემებითაა აღჭურვილი.

მუხლი 23. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია (A3) ქვეკატეგორიაში

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „ღია კატეგორიის“ (A3) ქვეკატეგორიაში უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა შემდეგ პირობას:

ა) ექსპლუატაცია სრულდება იმ ტერიტორიის ფარგლებში, სადაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დროის მთელი პერიოდის განმავლობაში, ფრენის არეალის ფარგლებში, არსებულ არცერთ არამონაწილე პირს საფრთხე არ დაემუქრება;

ბ) ექსპლუატაცია სრულდება საცხოვრებელი და რეკრეაციული ზონებიდან არანაკლებ 150 მეტრი ჰორიზონტალური მანძილის დაშორებით;

გ) ექსპლუატაცია ხორციელდება დისტანციური პილოტის მიერ, რომელიც გაცნობილია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის „მომხმარებლის სახელმძღვანელოს“ და რომელმაც დაასრულა სააგენტოს ონლაინ სასწავლო კურსი და ჩააბარა ონლაინთეორიული გამოცდა ამ წესის 21-ე მუხლის „დ“ პუნქტის „დ.ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად;

დ) ფრენა სრულდება უპილოტო საჰაერო ხომალდით:

დ.ა) რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა, თვითნაკეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის შემთხვევაში, სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით 25 კგ-ზე ნაკლებია;

დ.ბ) რომელიც საწვავით და სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით მაქსიმალური მასით 25 კგ-ზე ნაკლებია;



დ.გ) რომელიც მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N3 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 54-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების და გეოინფორმირების აქტიური და განახლებული სისტემებით არის აღჭურვილი;

დ.დ) რომელიც მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N4 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 55-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების და გეოინფორმირების აქტიური და განახლებული სისტემებით არის აღჭურვილი;

დ.ე) რომელიც მარკირებულია ნიშნით ამ წესის N5 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამ წესის 56-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს.

მუხლი 24. ექსპლუატანტის ვალდებულებები

ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს საექსპლუატაციო პროცედურები, რომლებიც ექსპლუატაციის ტიპსა და თანმხლებ რისკებს შეესაბამება;

ბ) არასასურველი დაბრკოლებების თავიდან აცილების მიზნით, უზრუნველყოს რადიოსიხშირეების დიაპაზონის ეფექტური გამოყენება ყოველი ექსპლუატაციისას;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის თითოეული ფრენისას განსაზღვროს დისტანციური პილოტი;

დ) უზრუნველყოს, რომ დისტანციური პილოტები და ექსპლუატაციაში ჩართული პირები გაცნობილნი არიან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის მიერ შემუშავებულ „მომხმარებლის სახელმძღვანელოს“ და ასევე:

დ.ა) დისტანციურ პილოტებს გააჩნიათ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის დაგეგმილი ექსპლუატაციის ქვეკატეგორიის შესაბამისი კომპეტენცია, ამ წესის 21-ე, 22-ე ან 23-ე მუხლებში განსაზღვრული მოთხოვნების მიხედვით, მათზე დაკისრებული ამოცანების შესრულების მიზნით და ექსპლუატაციაში ჩართული პირებს მათი საექსპლუატაციო ვალდებულებების შესაბამისად, გავლილი აქვს ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პრაქტიკული სწავლება;

დ.ბ) სრულად გაცნობილნი არიან ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებულ პროცედურებს;

დ.გ) უზრუნველყოფილნი არიან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის დაგეგმილ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული შესაბამისი ინფორმაციით, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას ნებისმიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონასთან დაკავშირებით ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად;

ე) განაახლოს გეოინფორმირების სისტემაში შემავალი ინფორმაცია, როდესაც ამ სისტემის გამოყენება საჭიროა დასახული ექსპლუატაციის ადგილის თავისებურებიდან გამომდინარე;

ვ) იმ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატაცია ხორცილდება ამ წესის 52-ე - 56-ე მუხლებით განსაზღვრული უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების კლასებიდან ერთ-ერთით, უზრუნველყოს, რომ:

ვ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას გააჩნდეს მწარმოებლის შესაბამისობის დამადასტურებელი დეკლარაცია (Declaration of Conformity), შესაბამის კლასის მითითებით; და

ვ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდზე დატანილი იყოს კლასის საიდენტიფიკაციო ნიშანი.

ზ) (A2) ან (A3) ქვეკატეგორიებში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის შემთხვევაში უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციაში მონაწილე ყველა პირი, რომელიც იმყოფება ექსპლუატაციის არეში, ინფორმირებულია რისკების შესახებ და თანახმაა მონაწილეობა მიიღოს



მუხლი 25. დისტანციური პილოტის ვალდებულებები

1. დისტანციური პილოტი ვალდებულია:

ა) გააჩნდეს ექსპლუატაციის შესაბამის ქვეკატეგორიაში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის დაგეგმილი ექსპლუატაციისათვის საჭირო კომპეტენცია, ამ წესის 21-ე, 22-ე ან 23-ე მუხლების შესაბამისად მასზე დაკისრებული ამოცანის შესასრულებლად და იქონიოს კომპეტენციის დამადასტურებელი დოკუმენტი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის მთელი პერიოდის განმავლობაში, გარდა ამ წესის 21-ე მუხლის „ე“ პუნქტის „ე.ა“, „ე.ბ“ ან „ე.გ“ ქვეპუნქტში განსაზღვრული უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის შემთხვევაში;

ბ) მოიპოვოს, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის დაგეგმილ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული განახლებული ინფორმაცია იმ ნებისმიერი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოქვეყნებულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად;

გ) დააკვირდეს საექსპლუატაციო გარემოს, შეამოწმოს დაბრკოლებების არსებობა და გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ექსპლუატაცია ხორციელდება „ღია კატეგორიის“ (A1) ქვეკატეგორიაში ამ წესის 21-ე მუხლის „ე“ პუნქტის „ე.ა“, „ე.ბ“ ან „ე.გ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული უპილოტო საჰაერო ხომალდით, დარწმუნდეს, რომ ფრენის გეოგრაფიის არეში არ იმყოფებიან ექსპლუატაციაში არამონაწილე პირები;

დ) უზრუნველყოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ისეთ მდგომარეობაში ყოფნა, რომ დაგეგმილი ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ და შეამოწმოს, რომ პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა, არსებობის შემთხვევაში, ფუნქციონირებს გამართულად;

ე) შეამოწმოს, რომ მწარმოებლის მიერ დადგენილი ან კლასის შესაბამისი მაქსიმალური ასაფრენი მასის ზღვარს არ აღემატება უპილოტო საჰაერო ხომალდის მასა იმ შემთხვევაში, თუ იგი აღჭურვილია დამატებითი სასარგებლო ტვირთით.

2. ფრენის განმავლობაში დისტანციურმა პილოტმა:

ა) არ უნდა შეასრულოს ექსპლუატაცია ალკოჰოლური და სხვა ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ ან ისეთ მდგომარეობაში ყოფნის დროს, როდესაც ტრავმის, გადაღლილობის, მედიკამენტების მიღების, ავადმყოფობის ან სხვა გამომწვევი მიზეზების გამო მისი მდგომარეობა შეუსაბამოა მასზე დაკისრებული ამოცანების შესასრულებლად;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდი უნდა შეინარჩუნოს პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS) და უწყვეტ რეჟიმში დააკვირდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის გარშემო არსებულ საჰაერო სივრცეს, რათა თავიდან აიცილოს ნებისმიერ პილოტირებად საჰაერო ხომალდთან შეჯახების რისკი. დისტანციურმა პილოტმა უნდა შეწყვიტოს ფრენა, თუ ექსპლუატაცია საფრთხეს უქმნის სხვა საჰაერო ხომალდს, ადამიანებს, გარემოს ან საკუთრებას;

გ) უნდა დაიცვას ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად განსაზღვრულ გეოგრაფიულ ზონებში მოქმედი საექსპლუატაციო შეზღუდვები;

დ) უნდა გააჩნდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის კონტროლის შენარჩუნების უნარი, გარდა კავშირის დაკარგვის ან თავისუფლად მფრენი უპილოტო საჰაერო ხომალდის (free-flight UA) ექსპლუატაციის შემთხვევაში;

ე) უნდა განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია მწარმოებლის მიერ შემუშავებული „მომხმარებლის სახელმძღვანელოს“ შესაბამისად, მათ შორის ნებისმიერი მოქმედი შეზღუდვების დაცვით;

ვ) უნდა შეასრულოს ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პროცედურები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.



3. დისტანციურმა პილოტმა და ექსპლუატანტმა არ უნდა შეასრულოს ფრენა საავარიო-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების ადგილას ან მის სიახლოვეს, შესაბამისი უფლებამოსილი პირის თანხმობის გარეშე;

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის მიზნებისთვის, დისტანციურ პილოტს შეიძლება დაეხმაროს უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელი. დისტანციურ პილოტსა და უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელს შორის უნდა დამყარდეს ორმხრივი და ეფექტური კომუნიკაცია.

მუხლი 26. დისტანციური პილოტის ონლაინთეორიული გამოცდის ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტის მოქმედების ვადა

დისტანციური პილოტის ონლაინთეორიული გამოცდის ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი მოქმედია ხუთი წლის განმავლობაში.

თავი III

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია „სპეციფიკურ კატეგორიაში“

მუხლი 27. ზოგადი დებულებები

„სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს რისკის შეფასება ამ წესის მე-12 მუხლის შესაბამისად ან წარადგინოს სააგენტოში საექსპლუატაციო დეკლარაცია ამ წესის 28-ე მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევებში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ექსპლუატანტი ფლობს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს (LUC), რომელიც გაცემულია ამ წესის IV თავის თანახმად. ექსპლუატანტი ვალდებულია რეგულარულად შეაფასოს მის მიერ მიღებული პრევენციული ზომები და საჭიროებისას უზრუნველყოს მათი განახლება.

მუხლი 28. საექსპლუატაციო დეკლარაცია

1. ამ წესის მე-6 მუხლის შესაბამისად, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, სპეციფიკურ კატეგორიაში განახორციელოს ექსპლუატაცია ამ წესის 30-ე მუხლით გათვალისწინებული ექსპლუატაციის თანხმობის გარეშე სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარის შესაბამისად. საექსპლუატაციო დეკლარაცია სააგენტოს წარედგინება, თუ ექსპლუატაცია ხორციელდება:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდით:

ა.ა) რომლის მაქსიმალური გაბარიტული ზომები 3 მეტრს არ აღემატება და რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS), კონტროლირებად მიწისზედა არეში, მაგრამ არა ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე;

ა.ბ) რომლის მაქსიმალური გაბარიტული ზომები ერთ მეტრს არ აღემატება და რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS) მაგრამ არა ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე;

ა.გ) რომლის მაქსიმალური გაბარიტული ზომები ერთ მეტრს არ აღემატება და რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არის მიღმა (BVLOS) დაუსახლებელი რაიონის თავზე;

ა.დ) რომლის მაქსიმალური გაბარიტული ზომები 3 მეტრს არ აღემატება და რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არის მიღმა (BVLOS) კონტროლირებად მიწის ზედა არეში.

ბ) ხმელეთის ზედაპირიდან 120 მეტრზე დაბალ სიმაღლეზე:

ბ.ა) არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ კანონმდებლობით დადგენილია სხვა შეზღუდვები უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონებში, სადაც პილოტირებად ხომალდთან სახიფათო მიახლოების ალბათობა არის მაღალი;

ბ.ბ) კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, ექსპლუატაციის არესთან მიმართებაში გამოქვეყნებული პროცედურების შესაბამისად, მას შემდეგ, რაც განხორციელდება საჭირო კოორდინაცია და გაიცემა ფრენის ცალკეული სამეთვალყურეო ნიბართვა.



2. ექსპლუატანტის დეკლარაცია უნდა შეიცავდეს:

ა) ინფორმაციას ექსპლუატანტის შესახებ;

ბ) განცხადებას იმასთან დაკავშირებით, რომ ექსპლუატაცია აკმაყოფილებს ამ მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრულ საექსპლუატაციო და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარის მოთხოვნებს;

გ) განცხადებას იმასთან დაკავშირებით, რომ ექსპლუატანტი განახორციელებს ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის საჭირო პრევენციული ზომების დაცვას, მათ შორის ექსპლუატაციასთან, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან, ექსპლუატაციაში მონაწილე პერსონალის კომპეტენციასთან დაკავშირებით დადგენილი მოთხოვნების ჩათვლით.

დ) (ამოღებულია - 28.06.2023, №123).

3. დეკლარაციის მიღებისთანავე, სააგენტო ამოწმებს დეკლარაციის სისრულეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრულ ყველა მოთხოვნის გათვალისწინებით და ექსპლუატანტს უგზავნის დეკლარაციის მიღების და მისი სისრულის დადასტურებას.

4. სააგენტოსგან დეკლარაციის მიღებისა და სისრულის დადასტურებისთანავე, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია დაიწყოს ექსპლუატაციის განხორციელება.

5. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს დაუყოვნებლივ აცნობოს წარდგენილ დეკლარაციაში მოცემულ ინფორმაციაში ნებისმიერი სახის ცვლილების განხორციელებასთან დაკავშირებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 28 ივნისის ბრძანება №123 - ვებგვერდი, 30.06.2023წ.

მუხლი 29. განაცხადი ექსპლუატაციის თანხმობის მისაღებად

1. „სპეციფიკურ კატეგორიაში“ ექსპლუატაციის დაწყებამდე, ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოსგან მოიპოვოს ექსპლუატაციის თანხმობა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ წესის 28-ე მუხლის შესაბამისად; ან

ბ) ექსპლუატანტი ფლობს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს (LUC) შესაბამისი პრივილეგიებით, ამ წესის IV თავის შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტმა ხელახლა უნდა წარადგინოს განაცხადი ექსპლუატაციის თანხმობის მისაღებად, იმ შემთხვევაში, თუ იცვლება ექსპლუატაცია ან პრევენციული ზომები, რომლებიც მითითებულია ექსპლუატაციის თანხმობაში.

3. ექსპლუატაციის თანხმობის მისაღებად წარმოდგენილი განაცხადი უნდა მოიცავდეს რისკების შეფასებას ამ წესის მე-12 მუხლის შესაბამისად და ასევე შემდეგ ინფორმაციას:

ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

ბ) იურიდიული პირის ხელმძღვანელის ან ფიზიკური პირის შემთხვევაში, ექსპლუატანტის გვარი/სახელი;

გ) საექსპლუატაციო რისკის შეფასება;

დ) ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პრევენციული ზომების ნუსხა, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას, ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პრევენციულ ზომებთან და რისკების შემცირებასთან დაკავშირებით;

ე) (ამოღებულია - 28.06.2023, №123).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 28 ივნისის ბრძანება №123 - ვებგვერდი, 30.06.2023წ.



მუხლი 30. ექსპლუატაციის თანხმობის გაცემა

1. განაცხადის მიღების შემდეგ, სააგენტო ამ წესის მე-13 მუხლის შესაბამისად გასცემს ექსპლუატაციის თანხმობას, თუ:

- ა) ამ წესის 29-ე მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული ყველა საჭირო ინფორმაცია წარდგენილია;
- ბ) შემუშავებულია საჭირო მოძრაობის მართვის შესაბამის ორგანოსთან კოორდინირების პროცედურა, თუ ექსპლუატაცია ან მისი ნაწილი უნდა განხორციელდეს კონტროლირებად საჭირო სივრცეში.

2. სააგენტო, ექსპლუატაციის თანხმობაში განსაზღვრავს ექსპლუატაციის თანხმობის მოქმედების ზუსტ ფარგლებს.

მუხლი 31. ექსპლუატანტის ვალდებულებები

ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) დაადგინოს პროცედურები და შეზღუდვები, რომლებიც განზრახულ ექსპლუატაციის ტიპსა და მასთან დაკავშირებულ რისკებს შეესაბამება, მათ შორის:

- ა.ა) საექსპლუატაციო პროცედურები, ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით;
- ა.ბ) პროცედურები, რათა განზრახული ექსპლუატაციისას უზრუნველყოფილ იქნეს ექსპლუატაციის რაიონის მამართ დადგენილი მოთხოვნების დაცვა, რაც შესაძლოა მოიცავდეს საავიაციო უშიშროების საკითხებს;
- ა.გ) უპილოტო საჭირო ხომალადზე მართლსაწინააღმდეგო ქმედების და არასანქციონირებული წვდომისგან დაცვის ზომები;
- ა.დ) პროცედურები, რომელთა მეშვეობითაც უზრუნველყოფილი იქნება ყველა სახის ექსპლუატაციის განხორციელებისას ფიზიკური პირების დაცვა მათი პირადი მონაცემების დამუშავების და ამ მონაცემების თავისუფალი გავრცელებისგან „საქართველოს კანონის პერსონალური მონაცემთა დაცვის შესახებ“ შესაბამისად;
- ა.ე) ინსტრუქციები უპილოტო საჭირო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დაგეგმვის მიზნით, რომელთა მეშვეობითაც ხორციელდება ექსპლუატაციის უარყოფითი ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანა მათ შორის ხმაურის და სხვა დამაბინძურებელი ფაქტორების, რომელიც ზეგავლენას ახდენს ადამიანებსა და გარემოზე.

ბ) დანიშნოს თითოეულ ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელი დისტანციური პილოტი ან ავტონომიური ექსპლუატაციის შემთხვევაში უზრუნველყოს, რომ ფრენის ყველა ეტაპზე ვალდებულებები და ამ წესის 32-ე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებში დადგენილი მოთხოვნები სათანადოდ იყოს განაწილებული ამ მუხლის „ა“ პუნქტის შესაბამისად დადგენილი პროცედურების მიხედვით;

გ) ექსპლუატაციის განხორციელებისას უზრუნველყოს რადიოსიხშირული სპექტრის ეფექტური გამოყენება, რათა თავიდან იქნეს აცილებული არასასურველი დაბრკოლებების შექმნის საფრთხე;

დ) ექსპლუატაციის დაწყებამდე უზრუნველყოს, რომ დისტანციური პილოტები აკმაყოფილებენ ყველა შემდეგ მოთხოვნას:

- დ.ა) გააჩნიათ კვალიფიკაცია, რომელიც საჭიროა მათზე დაკისრებული ამოცანების შესასრულებლად ექსპლუატაციის თანხმობაში მითითებული საჭირო სწავლების შესაბამისად ან ამ წესის 28-ე მუხლის მიხედვით ექსპლუატაციის განხორციელების შემთხვევაში იმ პირობების და შეზღუდვების გათვალისწინებით, რომლებიც განსაზღვრულია სააგენტოს მიერ დამტკიცებული შესაბამისი სტანდარტული სცენარით ან რომელიც განსაზღვრულია მსუბუქი უპილოტო საჭირო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით (LUC);

დ.ბ) გააჩნიათ ამ წესის მე-9 მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული უნარები;

დ.გ) გავლილი აქვთ დისტანციური პილოტის სწავლება, როგორც ეს განსაზღვრულია ექსპლუატაციის



თანხმობაში იმ სახის ექსპლუატაციების განხორციელებისას, რომელიც აღნიშნულ თანხმობას საჭიროებს.

დ.დ) გავლილი აქვთ დისტანციური პილოტის სწავლება დეკლარაციის საფუძველზე განხორციელებული ექსპლუატაციისას, რომელიც უნდა შესრულდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებულ სტანდარტულ სცენარში განსაზღვრული პრევენციული ზომების გათვალისწინებით;

დ.ე) გაცნობილნი არიან ექსპლუატანტის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს, თუ ასეთი რამ მოითხოვება რისკის შეფასების და ამ მუხლის „ა“ პუნქტის შესაბამისად დადგენილი პროცედურების მიხედვით;

დ.ვ) მოპოვებული აქვთ განახლებული ინფორმაცია განზრახული ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით იმ ნებისმიერ გეოგრაფიულ ზონებთან მიმართებაში, რომლებიც განსაზღვრულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად;

ე) უზრუნველყოს, რომ პერსონალი, რომელსაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისას მნიშვნელოვანი პასუხისმგებლობა აკისრია, გარდა დისტანციური პილოტისა აკმაყოფილებს ყველა შემდეგ მოთხოვნას:

ე.ა) გავლილი აქვს ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პრაქტიკული სწავლება სამუშაო ადგილზე;

ე.ბ) გაცნობილია ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო პროცედურებს, თუ ასეთი რამ მოითხოვება რისკის შეფასების და ამ მუხლის „ა“ პუნქტის შესაბამისად დადგენილი მოთხოვნების მიხედვით;

ე.გ) მოპოვებული აქვს განახლებული ინფორმაცია განზრახული ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით იმ ნებისმიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებთან მიმართებაში, რომლებიც განსაზღვრულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად;

ვ) თითოეული ექსპლუატაცია განხორციელოს დეკლარაციაში ან ექსპლუატაციის თანხმობაში განსაზღვრული შეზღუდვების, პირობების და პრევენციული ზომების დაცვით;

ზ) უზრუნველყოს შემდეგი ჩანაწერების განახლება და შენარჩუნება:

ზ.ა) ყველა შესაბამისი კვალიფიკაციის, გამოცდილების და/ან სასწავლო კურსების, დისტანციური პილოტის და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სხვა პერსონალის მიერ, სწავლების დასრულების ჩანაწერები, როგორც ეს განსაზღვრულია საექსპლუატაციო პროცედურებით და ასევე ტექნომსახურების პერსონალის სწავლების ჩანაწერები არანაკლებ 3 წლის განმავლობაში, აღნიშნული პერსონალის მიერ ორგანიზაციის დატოვების ან ორგანიზაციაში მათი თანამდებობის ცვლილების თარიღიდან;

ზ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემაზე განხორციელებული ტექნომსახურების ჩანაწერები არანაკლებ 3 წლის ვადით;

ზ.გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ჩანაწერები, როგორც ეს მოითხოვება საექსპლუატაციო დეკლარაციით ან ექსპლუატაციის თანხმობით არანაკლებ 3 წლის ვადით.

თ) გამოიყენოს, სულ მცირე, ისეთი დაპროექტების მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომელიც შესაძლო მტყუნების შემთხვევაში არ დაუშვებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის საექსპლუატაციო სივრცის გარეთ გაფრენას ან ფატალური შედეგის გამოწვევას. გარდა ამისა, სისტემას უნდა გააჩნდეს „ინტერფეისი“, რომელიც მინიმუმამდე ამცირებს დისტანციური პილოტის შეცდომის რისკს და არ იწვევს მის არამიზანშეწონილ დაღლას;

ი) უზრუნველყოს უსაფრთხო ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით შესაფერის მდგომარეობაში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის შენარჩუნება:

ი.ა) განსაზღვროს ტექნომსახურების ინსტრუქციები და დაასაქმოს შესაბამისად მომზადებული და



კვალიფიცირებული ტექნომსახურე პერსონალი;

ი.ბ) საჭიროებისას, დააკმაყოფილოს ამ წესის 37-ე მუხლის მოთხოვნები;

ი.გ) გამოიყენოს უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც დაპროექტებულია ხმაურის და სხვა დამაბინძურებელი ზემოქმედების შემცირების გათვალისწინებით, ექსპლუატაციის ტიპის და გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით, სადაც საჰაერო ხომალდის ხმაური და სხვა დამაბინძურებელი ზემოქმედების გავლენა გასათვალისწინებელია.

კ) დაადგინოს და მუდმივად განაახლოს თითოეული ფრენისთვის დანიშნული დისტანციური პილოტების ჩამონათვალი;

ლ) დაადგინოს და მუდმივად განაახლოს ტექნომსახურე პერსონალის ჩამონათვალი, რომელიც დასაქმებულია ექსპლუატანტის მიერ ტექნომსახურების განსახორციელებლად;

მ) უზრუნველყოს, რომ თითოეული საჰაერო ხომალდი აღჭურვილი იყოს სულ მცირე ერთი მწვანე ციმციმა ნათურით, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გარჩევის მიზნით, რათა ხმელეთზე მყოფმა პირმა შეძლოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის პილოტირებადი საჰაერო ხომალდისგან გარჩევა, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით და არაუმეტეს 120 მეტრ სიმაღლეზე ხმელეთის ზედაპირზე არსებული ყველაზე ახლოს მდებარე წერტილიდან.

მუხლი 32. დისტანციური პილოტის ვალდებულებები

1. დისტანციურმა პილოტმა:

ა) არ უნდა განახორციელოს ექსპლუატაცია ალკოჰოლური და ფსიქოტროპული ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ, ან თუ მისი ფიზიკური მდგომარეობა ტრავმის, გადაღლილობის, მედიკამენტების მიღების, ავადმყოფობის ან სხვა მიზეზების გამო ვერ უზრუნველყოფს მასზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებას;

ბ) უნდა იქონიოს შესაბამისი კომპეტენცია, როგორც ეს განსაზღვრულია ექსპლუატაციის თანხმობით, სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სტანდარტული სცენარით ან მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით (LUC) და თან იქონიოს აღნიშნული კომპეტენციის დამადასტურებელი დოკუმენტი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისას;

გ) უნდა გააჩნდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის “მწარმოებლის მომხმარებლის” სახელმძღვანელოს შესაბამისი ცოდნა.

2. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დაწყებამდე, დისტანციურმა პილოტმა უნდა დაიცვას ყველა შემდეგი პირობა:

ა) მოიპოვოს განახლებული ინფორმაცია დაგეგმილ ექსპლუატაციასთან მიმართებაში, ნებისმიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებთან დაკავშირებით, ამ წესის მე-16 მუხლში მოცემული მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატაცია განახორციელოს ექსპლუატაციის თანხმობაში ან საექსპლუატაციო დეკლარაციაში მოცემული ფარგლების და პირობების შესაბამის საექსპლუატაციო გარემოში;

გ) უზრუნველყოს, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის უსაფრთხო მდგომარეობაში ყოფნა, დაგეგმილი ფრენის უსაფრთხოდ დასრულებისთვის და თუ ასეთი რამ გამოიყენება, შეამოწმოს, რომ პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა ფუნქციონირებს გამართულად;

დ) საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდება შესაბამის საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის, საჰაერო სივრცის სხვა მომხმარებლებისთვის და შესაბამისი დაინტერესებული მხარეებისთვის.

3. ფრენისას დისტანციურმა პილოტმა:

ა) უნდა დაიცვას ექსპლუატაციის თანხმობით ან საექსპლუატაციო დეკლარაციით განსაზღვრული



შეზღუდვები და პირობები;

ბ) უნდა აირიდოს ნებისმიერ პილოტირებად საჰაერო ხომალდთან შეჯახების რისკი და შეწყვიტოს ფრენა თუ ფრენის გაგრძელებამ შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას სხვა საჰაერო ხომალდს, ადამიანებს, გარემოს ან ქონებას;

გ) უნდა დაიცვას საექსპლუატაციო შეზღუდვები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებში, რომლებიც განსაზღვრულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად;

დ) უნდა შეასრულოს ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პროცედურები;

ე) არ უნდა შეასრულოს ფრენა საავარიო-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების ადგილას ან მის სიახლოვეს, შესაბამისი უფლებამოსილი პირის თანხმობის გარეშე.

მუხლი 33. ექსპლუატაციის თანხმობის გადაცემა სხვა პირზე
აკრძალულია სხვა პირზე ექსპლუატაციის თანხმობის გადაცემა.

მუხლი 34. ექსპლუატაციის თანხმობის მოქმედების ვადა

1. ექსპლუატაციის თანხმობის მოქმედების ვადა მითითებულია ექსპლუატაციის თანხმობაში და მოქმედია აღნიშნულ ვადაში, თუ არ განხორციელდა მისი გაუქმება;
2. ექსპლუატაციის თანხმობის გაუქმების შემთხვევაში ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა დაუბრუნოს ექსპლუატაციის თანხმობის სერტიფიკატი გაუქმებიდან 3 დღის განმავლობაში.

მუხლი 35. საექსპლუატაციო დეკლარაციის მოქმედების ვადა

საექსპლუატაციო დეკლარაცია მოქმედია 2 წლის განმავლობაში და ინარჩუნებს მოქმედების ვადას, გარდა იმ შემთხვევისა თუ:

ა) ექსპლუატანტზე ზედამხედველობის განხორციელების დროს სააგენტო დაადგენს, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია არ ხორციელდება საექსპლუატაციო დეკლარაციის შესაბამისად.

ბ) განხორციელდა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება, რომელიც აღარ აკმაყოფილებს ამ წესის შესაბამის მოთხოვნებს; ან

გ) სააგენტოს არ ეძლევა წვდომის შესაძლებლობა ამ წესის 36-ე მუხლით დადგენილის შესაბამისად.

მუხლი 36. წვდომა

ექსპლუატანტმა სააგენტოს მიერ სათანადოდ უფლებამოსილ პირს უნდა მისცეს წვდომის შესაძლებლობა მის ნებისმიერ შენობა-ნაგებობასთან, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემასთან, დოკუმენტთან, ჩანაწერთან, მონაცემთან, პროცედურებთან ან მის საქმიანობასთან დაკავშირებულ სხვა ნებისმიერ მასალასთან, რომელიც მოითხოვება ექსპლუატაციის თანხმობით ან დეკლარაციით.

მუხლი 37. სერტიფიცირებული აღჭურვილობის და სერტიფიცირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის გამოყენება

1. სერტიფიცირებული აღჭურვილობის და სერტიფიცირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის ან საფრენად ვარგისობის შეზღუდული სერტიფიკატის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციისას ან ექსპლუატაციისას სერტიფიცირებული აღჭურვილობის გამოყენებისას, ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს ექსპლუატაციის ან გამოყენების დროის ჩანაწერები სერტიფიცირებულ აღჭურვილობასთან დაკავშირებული ინსტრუქციების და პროცედურების ან ექსპლუატაციის თანხმობის შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტმა უნდა დაიცვას უპილოტო საჰაერო ხომალდის სერტიფიკატით ან აღჭურვილობის სერტიფიკატით განსაზღვრული ინსტრუქციები.

თავი IV

მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (LUC)



მუხლი 38. ზოგადი მოთხოვნები

1. იურიდიული პირი უფლებამოსილია სააგენტოში წარადგინოს განაცხადი მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მისაღებად ამ თავით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად;

2. სააგენტოში წარდგენილი განაცხადება მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მიღების ან არსებულ სერტიფიკატში ცვლილების შესატანის მიზნით უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) ექსპლუატანტის მართვის სისტემის აღწერა, მათ შორის მისი ორგანიზაციული სტრუქტურის და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ჩათვლით;

ბ) ექსპლუატანტის პასუხისმგებელი პერსონალის სახელ(ებ)ი/გვარ(ებ)ი, მათ შორის იმ პირის, რომელიც პასუხისმგებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებაზე;

გ) განცხადება იმასთან დაკავშირებით, რომ სააგენტოში წარდგენილი ყველა დოკუმენტი ექსპლუატანტის მიერ შემოწმდა და შესაბამის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს.

3. თუ ამ თავით გათვალისწინებული ყველა შესაბამისი მოთხოვნა დაცულია, მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტს ენიჭება სერტიფიკატი (LUC) და შესაბამისი უფლებამოსილებები.

მუხლი 39. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელის ვალდებულებები

მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელმა უნდა:

ა) დაიცვას ამ თავით და 31-ე და 32-ე მუხლებით დადგენილი მოთხოვნები;

ბ) დაიცვას სააგენტოს მიერ მინიჭებული უფლებამოსილება და ექსპლუატაციის დადგენილი ფარგლები;

გ) დაადგინოს და შეინარჩუნოს სისტემა საექსპლუატაციო კონტროლის განხორციელების მიზნით, იმ ნებისმიერ ექსპლუატაციასთან მიმართებაში, რომელიც ხორციელდება მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით (LUC) განსაზღვრულ ფარგლებში;

დ) განახორციელოს საექსპლუატაციო რისკების შეფასება დაგეგმილ ექსპლუატაციასთან მიმართებაში ამ წესის მე-12 მუხლის შესაბამისად;

ე) აწარმოოს ამ მუხლის „ვ“ პუნქტში მოცემული დოკუმენტების ჩანაწერები იმგვარად, რაც უზრუნველყოფს მათ დაცვას დაზიანებისგან, შეცვლისგან ან დაკარგვისგან;

ვ) სულ მცირე, სამი წლის განმავლობაში შეინახოს შემდეგი დოკუმენტები:

ვ.ა) საექსპლუატაციო რისკების შეფასების შესახებ და მასთან დაკავშირებული დამხმარე დოკუმენტაცია;

ვ.ბ) განხორციელებული პრევენციული ზომების ნუსხა;

ვ.გ) იმ პერსონალის კვალიფიკაციის და გამოცდილების შესახებ, რომლებიც ჩართულნი იყვნენ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის, შესაბამისობის მონიტორინგის და უსაფრთხოების მართვის განხორციელებაში, იმ ვადით, რა ვადითაც პირი დასაქმებულია ორგანიზაციაში და ორგანიზაციიდან პირის წასვლის შემდეგ 3 წლის განმავლობაში.

მუხლი 40. უსაფრთხოების მართვის სისტემა

1. ექსპლუატანტმა, რომელიც სააგენტოს განცხადებით მიმართავს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მისაღებად, უნდა შეიმუშაოს, დანერგოს და შეინარჩუნოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა, რომელიც შეესაბამება ორგანიზაციის ზომას, მისი



საქმიანობის ხასიათსა და კომპლექსურობას, ამ საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების და საფრთხეების გათვალისწინებით;

2. ექსპლუატანტმა უნდა დაიცვას ყველა შემდეგი პირობა:

ა) დანიშნოს პასუხისმგებელი პირი, რომელიც უზრუნველყოფს, ამ წესის მოთხოვნების დაცვით ორგანიზაციის საქმიანობის მონიტორინგს, უსაფრთხოების მართვის სისტემის გამართულ ფუნქციონირებას და ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს მოთხოვნების დაცვის მონიტორინგს;

ბ) დაადგინოს და შეინარჩუნოს უსაფრთხოების პოლიტიკა და მასთან დაკავშირებული შესაბამისი უსაფრთხოების მიზნები;

გ) შეიმუშაოს უსაფრთხოების პოლიტიკა, რომელიც მოიცავს ექსპლუატანტის მიერ არადადამსჯელობითი მოვლენათა შეტყობინების სისტემის, საფრთხეების იდენტიფიცირების, რისკების შეფასების, მაკორექტირებელი ღონისძიებების განხორციელების პასუხისმგებლობას და უსაფრთხოების დონის განსზაღვრას და გაუმჯობესებას მის მიერ დადგენილი უსაფრთხოების ინდიკატორების შესაბამისად;

დ) დაადგინოს და შეინარჩუნოს უსაფრთხოების რისკის მართვის პროცესი, რომელიც მოიცავს რისკების შემცირების მიზნით განხორციელებულ ქმედებებს და აღნიშნული ქმედებების ეფექტურობის განსაზღვრას;

ე) უზრუნველყოს საჭირო შიდა სწავლებების ჩატარება და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა;

ვ) დოკუმენტურად აღწეროს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესები, რათა პერსონალი ინფორმირებული იყოს საკუთარი პასუხისმგებლობების და აღნიშნულ დოკუმენტაციაში ცვლილებების შეტანის პროცედურის შესახებ; ზემოაღნიშნული პროცესებია:

ვ.ა) მოვლენათა შეტყობინება და შიდა მოკვლევები;

ვ.ბ) საექსპლუატაციო კონტროლი;

ვ.გ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა;

ვ.დ) სწავლება და უსაფრთხოების ხელშეწყობა;

ვ.ე) შესაბამისობის მონიტორინგი;

ვ.ვ) უსაფრთხოების რისკის მართვა;

ვ.ზ) ცვლილებების მართვა;

ვ.თ) ორგანიზაციებს შორის კომუნიკაცია;

ვ.ი) პარტნიორ ორგანიზაციებთან ურთიერთობა.

ზ) უზრუნველყოს მექანიზმის არსებობა, რომლის მეშვეობითაც განხორციელდება ამ წესის შესაბამისი მოთხოვნების დაცვის და შესრულების მონიტორინგი, მათ შორის სისტემის, რომლის მეშვეობითაც პასუხისმგებელი მენეჯერი მიიღებს ინფორმაციას ნაკლოვანებების შესახებ, მაკორექტირებელი ქმედებების ეფექტურად განხორციელების უზრუნველყოფის მიზნით;

თ) შეიმუშაოს შესაბამისი პროცესი, რომელიც უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემის მიერ იმ უსაფრთხოების რისკების შეფასებას და პრევენციას, რომელიც დაკავშირებულია მომსახურებასთან ან პროდუქტთან, რომელის მიწოდებაც ხორციელდება ქვეკონტრაქტორების მიერ.

მუხლი 41. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC)



მფლობელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, სადაც აღწერილი უნდა იყოს მისი ორგანიზაციის სტრუქტურა და პერსონალის უფლება-მოვალეობები, შესაბამისი პროცედურები და საქმიანობა;

2. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს ორგანიზაციის წარმომადგენლობითი უფლებამოსილების მქონე პირის განცხადებას მისივე ხელმოწერით, რომელიც ადასტურებს, რომ ორგანიზაცია თავის საქმიანობას ყოველთვის განახორციელებს ამ წესის და სააგენტოსთან შეთანხმებული მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

3. თუ ორგანიზაციის საქმიანობის რაიმე მოცულობა ხორციელდება პარტნიორი ორგანიზაციების ან ქვეკონტრაქტორების მიერ, ექსპლუატანტმა მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში უნდა გაწეროს პროცედურები, რომელიც აღწერს ზემოაღნიშნულ პარტნიორ ორგანიზაციებთან ურთიერთობებს;

4. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა განახლდეს საჭიროებისამებრ, რათა შენარჩუნებული იქნას მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელის ორგანიზაციის შესაბამისი აღწერილობა და განხორციელებული ცვლილების ასლები წარდგენილი უნდა იქნეს სააგენტოში;

5. ექსპლუატანტმა საკუთარ პერსონალს უნდა გააცნოს და გაუნაწილოს მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, მათი უფლება-მოვალეობების გათვალისწინებით.

მუხლი 42. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მინიჭების პირობები

1. სააგენტო მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს (LUC) გასცემს, თუ ექსპლუატანტი აკმაყოფილებს ამ წესის 39-ე, მე-40, და 41-ე მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (LUC) მოიცავს:

ა) ექსპლუატანტის საიდენტიფიკაციო მონაცემებს;

ბ) ექსპლუატანტის უფლებამოსილებებს;

გ) ნებადართული ექსპლუატაციის ტიპ(ებ)ს;

დ) ექსპლუატაციისთვის ნებადართულ არეს, ზონას ან საჰაერო სივრცის კლასს, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ე) ნებისმიერ სპეციალურ შეზღუდვებს ან პირობებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

მუხლი 43. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელის უფლებამოსილებები

ექსპლუატანტმა, უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია უნდა განახორციელოს სააგენტოს მიერ განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვებისა და პირობების შესაბამისად, რომელიც მოცემულია მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატში (LUC) და რომელიც მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელს ანიჭებს უფლებამოსილებას აღნიშნული საექსპლუატაციო შეზღუდვებისა და პირობების ფარგლებში განახორციელოს ექსპლუატაცია საექსპლუატაციო დეკლარაციის და ექსპლუატაციის თანხმობის გარეშე.

მუხლი 44. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ცვლილებები

მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის მიერ შემდეგი ცვლილებების განხორციელება საჭიროებს სააგენტოსთან წინასწარ შეთანხმებას:

ა) საექსპლუატაციო შეზღუდვებისა და პირობების ნებისმიერი ცვლილება;



ბ) უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ცვლილება.

მუხლი 45. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) გადაცემა სხვა პირისათვის

აკრძალულია მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) სხვა პირისათვის გადაცემა.

მუხლი 46. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მოქმედების ვადა

1. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (LUC) გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით და იგი მოქმედია მანამ, სანამ არ მოხდება სერტიფიკატის მოქმედების შეჩერება ან გაუქმება.

2. მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მოქმედების შეჩერების ან გაუქმების შემთხვევაში, სერტიფიკატის მფლობელმა სააგენტოს უნდა დაუბრუნოს ექსპლუატაციის თანხმობის სერტიფიკატი გაუქმებიდან 3 დღის განმავლობაში.

მუხლი 47. წვდომა

მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (LUC) მფლობელმა სააგენტოს მიერ სათანადოდ უფლებამოსილ პირს უნდა მისცეს წვდომის შესაძლებლობა მის ნებისმიერ შენობა-ნაგებობასთან, უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემასთან, დოკუმენტთან, ჩანაწერთან, მონაცემთან, პროცედურასთან ან მის საქმიანობასთან დაკავშირებულ სხვა ნებისმიერ მასალასთან, რომელიც მოითხოვება სერტიფიცირებით.

თავი V

„სერტიფიცირებულ“ და „სპეციფიკურ“ კატეგორიებში ექსპლუატაციის დამატებითი მოთხოვნები

მუხლი 48. „სერტიფიცირებულ“ და „სპეციფიკურ“ კატეგორიებში ექსპლუატირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემისადმი დადგენილი მოთხოვნები

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას უნდა გააჩნდეს ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) ან ჩიკაგოს კონვენციის წევრი სახელმწიფოს მიერ გაცემული საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი, თუ:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის გაბარიტული ზომები 3 მეტრი ან მეტია და იგი დაპროექტებულია ისე, რომ მისი ექსპლუატაცია განხორციელდეს ადამიანების თავშეყრის ადგილის თავზე;

ბ) დაპროექტებულია ადამიანების ტრანსპორტირების მიზნებისთვის;

გ) დაპროექტებულია სახიფათო ტვირთის ტრანსპორტირების მიზნით და საჭიროებს მდგრადობის მაღალ დონეს მესამე პირების მიმართ არსებული რისკების პრევენციის უზრუნველყოფის მიზნით, რომელსაც შეიძლება ადგილი ჰქონდეს სერიოზული ინციდენტის შემთხვევაში;

დ) გამოიყენება ამ წესის მე-6 მუხლის შესაბამისად განსაზღვრულ ექსპლუატაციის „სპეციფიკურ“ კატეგორიაში და ამ წესის მე-12 მუხლით გათვალისწინებული რისკების შეფასებით დგინდება, რომ აღნიშნულ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული რისკი ვერ იქნება საჭირო დონეზე შემცირებული საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის გამოყენების გარეშე.

მუხლი 49. სხვა სახელმწიფოს ექსპლუატანტი

1. ექსპლუატანტი, რომელიც რეგისტრირებულია სხვა სახელმწიფოში, ან არის სხვა სახელმწიფოს რეზიდენტი, საქართველოს საჰაერო სივრცეში უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის განხორციელებისთვის უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესით დადგენილ შესაბამის მოთხოვნებს;

2. მიუხედავად ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნულისა, დისტანციური პილოტის კომპეტენციის



დამადასტურებელი სერტიფიკატი ან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი, რომელიც გაცემულია სხვა სახელმწიფოში მოქმედი წესების შესაბამისად, ექვემდებარება სააგენტოს მიერ აღიარებას.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული აღიარება გაიცემა იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტი სააგენტოს წარუდგენს იმ დოკუმენტაციას, რის საფუძველზეც გაცემა სერტიფიკატი და სააგენტო მიიჩნევს, რომ ის მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზე გაცემა აღნიშნული სერტიფიკატები, უზრუნველყოფს უსაფრთხოების იმავე დონეს, რაც ამ წესით არის გათვალისწინებული.

მუხლი 50. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემის მოწყობილობისადმი დადგენილი მოთხოვნები

ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემის მოწყობილობა, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის შესაბამისად, სარეგისტრაციო სისტემის პროცესის გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემამ არ უნდა მისცეს ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობა;

ბ) გააჩნია უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც გარკვევით უნდა იყოს დატანილი მოწყობილობაზე და მის შეფუთვაზე ან მითითებული იყოს მომხმარებლის ინსტრუქციაში. სერიული ნომერი შედგება:

ბ.ა) მწარმოებლის კოდისგან (MFR) იკაო-ს ოფიციალური გამოცემა „Doc 8643“ შესაბამისად. მწარმოებლის კოდი შედგება 4 სიმბოლოსაგან, რომელიც შეიძლება შედგებოდეს ციფრებისა და ლათინური ანბანის დიდი ასოებისგან, გარდა „O“ და „I“ ასოებისა;

ბ.ბ) მწარმოებლის მიერ მინიჭებული სერიული ნომრის სიმბოლოების რაოდენობის აღმნიშვნელი კოდისგან „Length Code“.

შენიშვნა: აღნიშნული კოდი შედგება ერთი სიმბოლოსაგან და განსაზღვრავს მწარმოებლის მიერ მინიჭებული სერიული ნომრის სიმბოლოების რაოდენობას 1-დან 15-მდე. მწარმოებლის მიერ მინიჭებული სერიული ნომრის სიმბოლოების რაოდენობის აღმნიშვნელ კოდს შესაძლებელია გააჩნდეს შემდეგი მნიშვნელობი: 1, 2, ..., 9, A = 10, B = 11, ..., F = 15;

ბ.გ) მწარმოებლის მიერ მინიჭებული სერიული ნომრისგან, რომელიც შედგება არაუმეტეს 15 ალფანუმერიული სიმბოლოსაგან, გარდა „O“ და „I“ ასოებისა. აღნიშნული სერიული ნომერი უნდა მოიცავდეს ციფრებს და ასოებს.

გ) უზრუნველყოფს ექსპლუატაციის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმში), მონაცემების პირდაპირი უწყვეტი ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ ტრანსლირების მანძილზე შესაძლებელი იყოს მონაცემების პირდაპირი მიღება უშუალოდ მობილური მოწყობილობების გამოყენებით უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:

გ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

გ.ბ) პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემის მოწყობილობის უნიკალური სერიული ნომერი;

გ.გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

გ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე;

გ.ე) დისტანციური პილოტის ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა.



დ) უზრუნველყოფს, რომ ექსპლუატანტმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „გ“ პუნქტის „გ.ბ“, „გ.გ“, „გ.დ“ და „გ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა;

ე) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელშიც მითითებულია ტრანსლაციის პროტოკოლი, რომელიც გამოიყენება პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების მონაცემების გადაცემისთვის და ასევე:

ე.ა) გააჩნია უპილოტო საჰაერო ხომალდზე მოწყობილობის დაყენების ინსტრუქცია;

ე.ბ) გააჩნია ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომრის ჩატვირთვის ინსტრუქცია.

მუხლი 51. ხმაურის სიმძლავრის მაქსიმალური დონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის კლასის მიხედვით

ხმაურის სიმძლავრის მაქსიმალური დონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის კლასის მიხედვით:

ა) (C1) და (C2) კლასის 900 გრამზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის უპილოტო საჰაერო ხომალდებისთვის არ უნდა აღემატებოდეს 85 დეციბელს (L_{WA}) dB;

ბ) (C2) კლასის 900 გრამის ან მეტი და 4 000 გრამზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის უპილოტო საჰაერო ხომალდებისთვის არ უნდა აღემატებოდეს $(85+(18,5 \lg \text{გრამი}/900))$ დეციბელს (L_{WA}) dB;

შენიშვნა: 'lg' არის ათწილადი ლოგარითმის საფუძველი.

თავი VI

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების კლასები

მუხლი 52. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C0-ის მოთხოვნები

C0 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N1 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი და ამასთან აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით არის 250 გ-ზე ნაკლები;

ბ) ჰორიზონტალური ფრენის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 19 მ/წმ-ს;

გ) მაქსიმალური ფრენის სიმაღლე აფრენის წერტილიდან არ აღემატება 120 მეტრს;

დ) არის უსაფრთხოდ კონტროლირებადი სტაბილურობის, მანევრირების, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მახასიათებლებთან მიმართებაში, დისტანციური პილოტის მიერ, მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად ექსპლუატაციის განხორციელებისას, როგორც ეს საჭიროა ყველა მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში, მათ შორის არსებობის შემთხვევაში ერთი ან მეტი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის დროს;

ე) არის დაპროექტებული და წარმოებული ისე, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი, ექსპლუატაციის დროს, ადამიანზე მიყენებული შესაძლო ზიანი, არ გააჩნია ბასრი კიდეები, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ეს დაშვებულია მწარმოებლის მიერ. პროპელერებიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, პროპელერი დაპროექტებულია ისე, რომ შეზღუდოს ნებისმიერი ზიანი, რომელიც შეიძლება მიყენებული იქნეს პროპელერების ხრახნების ზემოქმედების შედეგად;

ვ) მოიხმარს ელექტროენერგიას და ელექტროკვების ნომინალური ძაბვა არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); მის ხელშესახებ ნაწილებში ძაბვა არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); შიდა ძაბვა არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC), გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ძაბვის და დენის



ძალის გენერირებული ერთობლიობა არ გამოიწვევს რაიმე სახის საზიანო ელექტრომოკის საფრთხეს, მაშინაც კი, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (UAS) დაზიანებულია;

ზ) „რეჟიმი მომყვით“ ფუნქციის გააქტიურების შემთხვევაში, დისტანციური პილოტისგან მანძილი არ აღემატება 50 მეტრს და დისტანციური პილოტს გააჩნია საჰაერო ხომალდზე კონტროლის აღდგენის შესაძლებლობა;

თ) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელიც მოიცავს:

თ.ა) მათ შორის უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემდეგ მახასიათებლებს:

თ.ა.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) კლასი;

თ.ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) წონა (ეტალონური კონფიგურაციის მითითებით) და მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM);

თ.ა.გ) დასაშვები სასარგებლო ტვირთის ზოგადი მახასიათებლები მისი მასის, ზომების, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან (UA) ინტერფეისის და სხვა შესაძლო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

თ.ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) დისტანციური მართვის მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა;

თ.ა.ე) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) მოქმედების აღწერა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში.

თ.ბ) მკაფიო საექსპლუატაციო ინსტრუქციებს;

თ.გ) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს (მათ შორის მეტეოროლოგიურ პირობებს და დღისით / ღამით ექსპლუატაციას);

თ.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადო აღწერას, რომელიც შესაბამისად ადაპტირებულია მომხმარებლის ასაკთან.

ი) გააჩნია საინფორმაციო ბარათი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას შესაბამის შეზღუდვებთან და მოთხოვნებთან დაკავშირებით, რომელიც განსაზღვრულია წინამდებარე წესით ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft“ რეგულაციის შესაბამისად;

კ) ამ მუხლის „დ“, „ე“ და „ვ“ პუნქტები არ ვრცელდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა-სათამაშზე.

მუხლი 53. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C1-ის მოთხოვნები

C1 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N2 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი და ამასთან აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) დამზადებულია იმგვარი მასალებისგან და გააჩნია ისეთი ტექნიკური და ფიზიკური მახასიათებლები, რომ თავისუფალი ვარდნის სიჩქარეზე ადამიანთან შეჯახების შემთხვევაში უზრუნველყოფილა ადამიანის თავზე 80 ჯოულზე ნაკლები ენერჯის გადაცემა ან უპილოტო საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით არ აღემატება 900 გრამს;

ბ) ჰორიზონტალური ფრენის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 19 მ/წმ-ს;

გ) მაქსიმალური ფრენის სიმაღლე აფრენის წერტილიდან არ აღემატება 120 მეტრს ან აღჭურვილია სისტემით, რომელიც ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს ზედაპირიდან, ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს აფრენის წერტილიდან 120 მეტრით ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს დისტანციური პილოტის მიერ შერჩეული მნიშვნელობით. თუ შესაძლებელია პილოტის მიერ ფრენის სიმაღლის შეზღუდვის



მიითითება, ფრენისას დისტანციურ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სიმაღლესთან დაკავშირებით;

დ) არის უსაფრთხოდ კონტროლირებადი სტაბილურობის, მანევრირების, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მახასიათებლებთან მიმართებაში, დისტანციური პილოტის მიერ მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად ექსპლუატაციის განხორციელებლისას, როგორც ეს საჭიროა ყველა მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში, მათ შორის არსებობის შემთხვევაში ერთი ან მეტი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის დროს;

ე) გააჩნია საჭირო მექანიკური მდგრადობა, მათ შორის ნებისმიერი საჭირო უსაფრთხოების ფაქტორის გათვალისწინებით და სადაც მოითხოვება სტაბილურობა, რათა გამოყენებისას გაუძლოს ნებისმიერ ზეწოლას, ყოველგვარი რღვევის ან დეფორმაციის გარეშე, რამაც შეიძლება გავლენა იქონიოს მის უსაფრთხო ფრენაზე;

ვ) არის დაპროექტებული და წარმოებული ისე, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ექსპლუატაციის დროს ადამიანზე მიყენებული შესაძლო ზიანი, არ გააჩნია ბასრი კიდევები, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ეს დაშვებულია მწარმოებლის მიერ. პროპელერებიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, პროპელერი დაპროექტებულია ისე, რომ შეზღუდოს ნებისმიერი ზიანი, რომელიც შეიძლება მიყენებული იქნეს პროპელერების ხრახნების ზემოქმედების შედეგად;

ზ) მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში, გააჩნია საიმედო და პროგნოზირებადი მეთოდის გამოყენებით საჰაერო ხომალდთან საკომუნიკაციო ხაზის აღდგენის შესაძლებლობა ან ფრენის დასრულების შესაძლებლობა, რა დროსაც უზრუნველყოფილია მესამე პირებზე ზეგავლენის შემცირება;

თ) გარდა უძრავფრთიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდისა, გააჩნია გარანტირებული „A“ შეწონილი ხმაურის სიმძლავრის დონე „LWA“, რომელიც არ აღემატება ამ წესის 51-ე მუხლში დადგენილ დონეს;

ი) მოიხმარს ელექტროენერგიას და ელექტროკვების ნომინალური ძაბვა, არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); მის ხელშესახებ ნაწილებში ძაბვა არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); შიდა ძაბვა არ აღემატება 24 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC), გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ძაბვის და დენის ძალის გენერირებული ერთობლიობა არ გამოიწვევს რაიმე სახის საზიანო ელექტროშოკის საფრთხეს, მაშინაც კი, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (UAS) დაზიანებულია;

კ) გააჩნია უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ლ) გააჩნია პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა, რომელიც:

ლ.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

ლ.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმში) მონაცემების პირდაპირ უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ ტრანსლირების მანძილზე შესაძლებელი იყოს მონაცემების პირდაპირი მიღება უშუალოდ მობილური მოწყობილობების გამოყენებით. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:

ლ.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

ლ.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ლ.ბ.გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;



ლ.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე;

ლ.ბ.ე) დისტანციური პილოტის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა.

ლ.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „ლ“ პუნქტის „ლ.ბ“ ქვეპუნქტის „ლ.ბ.ბ“, „ლ.ბ.გ“, „ლ.ბ.დ“ და „ლ.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა;

მ) აღჭურვილია გეოინფორმირების სისტემით, რომელიც უზრუნველყოფს:

მ.ა) „ინტერფეისის“ მეშვეობით უპილოტო საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის და სიმაღლის შესაბამისად საჰაერო სივრცის შეზღუდვებთან დაკავშირებული მონაცემების ჩატვირთვასა და განახლებას, რომელიც მოითხოვება შესაბამისი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონებით, როგორც ეს განსაზღვრულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ აღნიშნული მონაცემების ჩატვირთვა ან განახლება არ მოახდენს მონაცემების მთლიანობის ან სისწორის დეგრადაციას;

მ.ბ) დისტანციური პილოტისთვის გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, როდესაც საჰაერო სივრცის შეზღუდვების პოტენციური დარღვევა ფიქსირდება;

მ.გ) დისტანციური პილოტის ინფორმირებას საჰაერო ხომალდის სტატუსის შესახებ და ასევე გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, იმ შემთხვევაში, თუ პოზიციონირების (positioning system) ან სანავიგაციო სისტემები ვერ უზრუნველყოფენ გეოინფორმირების სისტემის გამართულ ფუნქციონირებას.

ნ) კონკრეტულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვების შეზღუდვის ფუნქციის არსებობის შემთხვევაში აღნიშნული ფუნქცია მუშაობს ისე, რომ მისი ურთიერთქმედება ფრენის კონტროლის სისტემასთან არის დაბალანსებული და არ გააჩნია უარყოფითი ზეგავლენა ფრენის უსაფრთხოებაზე. გარდა ამისა, დისტანციურ პილოტს მიეწოდება მკაფიო ინფორმაცია, მაშინ როდესაც აღნიშნული ფუნქცია ზღუდავს უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვებას ზემოაღნიშნულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში;

ო) უზრუნველყოფს დისტანციური პილოტის მკაფიო გაფრთხილებას, როდესაც საჰაერო ხომალდის ან მისი მართვის სადგურის კვების ელემენტი მიაღწევს დაბალ ნიშნულს, ისე რომ დისტანციურ პილოტს აქვს საკმარისი დრო საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო დაფრენის განსახორციელებლად;

პ) აღჭურვილია სანათებით:

პ.ა) საჰაერო ხომალდის გაკონტროლების მიზნით;

პ.ბ) სულ მცირე ერთი მწვანე ციმციმა სანათით საჰაერო ხომალდის ღამით ამოცნობის მიზნით;

ჟ) „რეჟიმი მომყევი“ ფუნქციის გააქტიურების შემთხვევაში, დისტანციური პილოტისგან მანძილი არ აღემატება 50 მეტრს და და დისტანციური პილოტს გააჩნია საჰაერო ხომალდზე კონტროლის აღდგენის შესაძლებლობა;

რ) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელიც მოიცავს:

რ.ა) მათ შორის უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემდეგ მახასიათებლებს:

რ.ა.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) კლასი;

რ.ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) წონა (ეტალონური კონფიგურაციის მითითებით) და მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM);



რ.ა.გ) დასაშვები სასარგებლო ტვირთის ზოგადი მახასიათებლები მისი მასის, ზომების, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან (UA) ინტერფეისის და სხვა შესაძლო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

რ.ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) დისტანციური მართვის მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა;

რ.ა.ე) ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ელექტრონული საიდენტიფიკაციო სისტემაში ატვირთვის პროცედურები;

რ.ა.ვ) ინფორმაცია ტრანსლაციის პროტოკოლთან დაკავშირებით, რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების ემისიისთვის გამოიყენება;

რ.ა.ზ) ხმაურის სიმძლავრის დონე;

რ.ა.თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) მოქმედების აღწერა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში და კავშირის აღდგენის მეთოდი;

რ.ა.ი) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების გეოინფორმირების ფუნქციაში ჩატვირთვის პროცედურები;

რ.ბ) მკაფიო საექსპლუატაციო ინსტრუქციებს;

რ.გ) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების ჩატვირთვის პროცედურებს

რ.დ) ტექნომსახურების ინსტრუქციებს;

რ.ე) დეფექტების გამოვლენის და აღმოფხვრის პროცედურებს

რ.ვ) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს (მათ შორის მეტეოროლოგიურ პირობებს და დღისით / ღამით ექსპლუატაციას);

რ.ზ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადო აღწერას.

ს) გააჩნია საინფორმაციო ბარათი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას შესაბამისი შეზღუდვებთან და მოთხოვნებთან დაკავშირებით, რომელიც განსაზღვრულია წინამდებარე წესით ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად;

ტ) ქსელური დისტანციური საიდენტიფიკაციო სისტემით აღჭურვის შემთხვევაში აღნიშნული სისტემა:

ტ.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას, ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

ტ.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმი) მონაცემების პირდაპირ უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ქსელის მეშვეობით მიღება:

ტ.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

ტ.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ტ.ბ.გ) დროის მონაცემები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი



სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

ტ.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე;

ტ.ბ.ე) დისტანციური პილოტის ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა.

ტ.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „ტ“ პუნქტის „ტ.ბ“ ქვეპუნქტის „ტ.ბ.ბ“, „ტ.ბ.გ“, „ტ.ბ.დ“ და „ტ.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა.

მუხლი 54. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი (C2)-ის მოთხოვნები

C2 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N3 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი და ამასთან აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით არის 4კგ-ზე ნაკლები;

ბ) მაქსიმალური ფრენის სიმაღლე აფრენის წერტილიდან არ აღემატება 120 მეტრს ან აღჭურვილია სისტემით, რომელსაც ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს ზედაპირიდან ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს აფრენის წერტილიდან 120 მეტრით ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს დისტანციური პილოტის მიერ შერჩეული მნიშვნელობით. თუ შესაძლებელია პილოტის მიერ ფრენის სიმაღლის შეზღუდვის მითითება, ფრენისას დისტანციურ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სიმაღლესთან დაკავშირებით;

გ) არის უსაფრთხოდ კონტროლირებადი სტაბილურობის, მანევრირების, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მახასიათებლებთან მიმართებაში, ამ წესით დადგენილი შესაბამისი კომპეტენციის მქონე დისტანციური პილოტის მიერ მწარმოებლის ინსტრუქციების თანახმად ექსპლუატაციის განხორციელებისას, როგორც ეს საჭიროა ყველა მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში, მათ შორის არსებობის შემთხვევაში ერთი ან მეტი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის დროს;

დ) გააჩნია საჭირო მექანიკური მდგრადობა, მათ შორის ნებისმიერი საჭირო უსაფრთხოების ფაქტორის გათვალისწინებით და სადაც მოითხოვება სტაბილურობა, რათა გამოყენებისას გაუძლოს ნებისმიერ ზეწოლას, ყოველგვარი რღვევის ან დეფორმაციის გარეშე, რამაც შეიძლება გავლენა იქონიოს მის უსაფრთხო ფრენაზე;

ე) დაბმული უპილოტო საჰაერო ხომალდის (tethered UA) შემთხვევაში გააჩნია დაბმის სიგრძე, რომელიც 50 მ-ზე ნაკლებია და დაბმის მექანიკური სიმტკიცე, რომელიც:

ე.ა) ჰაერზე მძიმე საჰაერო ხომალდისთვის, მისი მაქსიმალური მასის 10-ჯერ მეტ მასაზე არანაკლებია;

ე.ბ) ჰაერზე მსუბუქი საჰაერო ხომალდისთვის, მაქსიმალური სტატიკური წვევისა და ფრენისას მაქსიმალური დასაშვები ქარის სიჩქარის აეროდინამიკური ძალის კომბინაციის შედეგად მიღებული მოქმედი ძალის 4-ჯერ მეტ ნიშნულზე არანაკლებია.

ვ) არის დაპროექტებული და წარმოებული ისე, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ექსპლუატაციის დროს ადამიანზე მიყენებული შესაძლო ზიანი, არ გააჩნია ბასრი კიდები, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ეს დაშვებულია მწარმოებლის მიერ. პროპერულერებიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, პროპელერი დაპროექტებულია ისე, რომ შეზღუდოს ნებისმიერი ზიანი, რომელიც შეიძლება მიყენებული იქნეს პროპელერების ხრახნების ზემოქმედების შედეგად;

ზ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში, გააჩნია საიმედო და პროგნოზირებადი მეთოდის გამოყენებით საჰაერო ხომალდთან მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის აღდგენის შესაძლებლობა ან ფრენის დასრულების შესაძლებლობა, რა დროსაც უზრუნველყოფილია მესამე პირებზე ზეგავლენის შემცირება;

თ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, აღჭურვილია მართვისა



და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის ისეთი სისტემით, რომელიც დაცულია მართვისა და კონტროლის ფუნქციებზე უნებართვო წვდომისგან;

ი) გარდა უძრავფრთიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდისა, აღჭურვილია დისტანციური პილოტის მეშვეობით გააქტიურებადი დაბალი სიჩქარის რეჟიმით, რომელიც მაქსიმალურ კრეისერულ სიჩქარეს ზღუდავს 3 მ/წმ-მდე;

კ) გარდა უძრავფრთიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდისა, გააჩნია გარანტირებული „A“ შეწონილი ხმაურის სიმძლავრის დონე „LWA“, რომელიც არ აღემატება ამ წესის 51-ე მუხლში დადგენილ დონეს;

ლ) მოიხმარს ელექტროენერგიას და ელექტროკვების ნომინალური ძაბვა, არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); მის ხელშესახებ ნაწილებში ძაბვა არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); შიდა ძაბვა არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC), გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ძაბვის და დენის ძალის გენერირებული ერთობლიობა არ გამოიწვევს რაიმე სახის საზიანო ელექტროშოკის საფრთხეს, მაშინაც კი, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (UAS) დაზიანებულია;

მ) გააჩნია უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ნ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, გააჩნია პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა, რომელიც:

ნ.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

ნ.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმი) მონაცემების პირდაპირ უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ ტრანსლირების მანძილზე შესაძლებელი იყოს მონაცემების პირდაპირი მიღება უშუალოდ მობილური მოწყობილობების გამოყენებით. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:

ნ.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

ნ.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ნ.ბ.გ) დროის მონაცემები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

ნ.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარით;

ნ.ბ.ე) დისტანციური პილოტის ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა;

ნ.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „ნ“ პუნქტის „ნ.ბ“ ქვეპუნქტის „ნ.ბ.ბ“, „ნ.ბ.გ“, „ნ.ბ.დ“, „ნ.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა;

ო) აღჭურვილია გეოინფორმირების ფუნქციით, რომელიც:

ო.ა) ინტერფეისის მეშვეობით უპილოტო საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის და სიმაღლის შესაბამისად საჰაერო სივრცის შეზღუდვებთან დაკავშირებული მონაცემების ჩატვირთვასა და განახლებას უზრუნველყოფს, რომელიც მოითხოვება შესაბამისი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონებით, ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად და აღნიშნული მონაცემების ჩატვირთვა ან განახლება არ ახდენს მონაცემების მთლიანობის ან სისწორის



დეგრადაციას;

ო.ბ) უზრუნველყოფს დისტანციური პილოტისთვის გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, როდესაც საჰაერო სივრცის შეზღუდვების პოტენციური დარღვევა ფიქსირდება;

ო.გ) უზრუნველყოფს დისტანციური პილოტის ინფორმირებას საჰაერო ხომალდის სტატუსის შესახებ და ასევე გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, იმ შემთხვევაში, თუ მისი პოზიციონირების (Positioning System) ან ნავიგაციის სისტემა ვერ უზრუნველყოფს გეოინფორმირების ფუნქციის გამართულ მუშაობას.

პ) კონკრეტული საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვების შეზღუდვის ფუნქციის არსებობის შემთხვევაში, აღნიშნული ფუნქცია მუშაობს ისე, რომ მისი ურთიერთქმედება ფრენის კონტროლის სისტემასთან არის დაბალანსებული და არ გააჩნია უარყოფითი ზეგავლენა ფრენის უსაფრთხოებაზე. გარდა ამისა, დისტანციურ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია, როდესაც ეს ფუნქცია ზღუდავს უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვებას ზემოაღნიშნულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში;

ჟ) უზრუნველყოფს დისტანციურ პილოტის მკაფიო გაფრთხილებას, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ან მისი მართვის სადგურის კვების ელემენტი მიაღწევს დაბალ ნიშნულს, ისე რომ დისტანციურ პილოტს აქვს საკმარისი დრო უპილოტო საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოდ დაფრენის განსახორციელებლად;

რ) აღჭურვილია სანათებით:

რ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის გაკონტროლების მიზნით;

რ.ბ) სულ მცირე ერთი მწვანე ციმციმა სანათით, უპილოტო საჰაერო ხომალდის ღამით ამოცნობის მიზნით;

ს) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელიც მოიცავს:

ს.ა) მათ შორის უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემდეგ მახასიათებლებს:

ს.ა.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) კლასი

ს.ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) წონა (ეტალონური კონფიგურაციის მითითებით) და მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM);

ს.ა.გ) დასაშვები სასარგებლო ტვირთის ზოგადი მახასიათებლები მისი მასის, ზომების, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან (UA) „ინტერფეისის“ და სხვა შესაძლო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

ს.ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) დისტანციური მართვის მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა;

ს.ა.ე) ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ელექტრონული საიდენტიფიკაციო სისტემაში ატვირთვის პროცედურები;

ს.ა.ვ) ინფორმაცია ტრანსლაციის პროტოკოლთან დაკავშირებით, რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების ემისიისთვის გამოიყენება;

ს.ა.ზ) ხმაურის სიმძლავრის დონე;

ს.ა.თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) მოქმედების აღწერა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში და კავშირის აღდგენის მეთოდი;

ს.ა.ი) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების გეოინფორმირების ფუნქციაში ჩატვირთვის პროცედურები;



ს.ბ) მკაფიო საექსპლუატაციო ინსტრუქციებს;

ს.გ) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების ჩატვირთვის პროცედურებს;

ს.დ) ტექნომსახურების ინსტრუქციებს;

ს.ე) დეფექტების გამოვლენის და აღმოფხვრის პროცედურებს;

ს.ვ) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს (მათ შორის მეტეოროლოგიურ პირობებს და დღისით / ღამით ექსპლუატაციას);

ს.ზ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადო აღწერას.

ტ) გააჩნია საინფორმაციო ბარათი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას შესაბამისი შეზღუდვებთან და მოთხოვნებთან დაკავშირებით, რომელიც განსაზღვრულია ამ წესით ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად;

უ) ქსელური დისტანციური საიდენტიფიკაციო სისტემით აღჭურვის შემთხვევაში აღნიშნული სისტემა:

უ.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

უ.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმი) მონაცემების პირდაპირ უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ შესაძლებელი იყოს ამ მონაცემების ქსელის მეშვეობით მიღება. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:

უ.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

უ.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

უ.ბ.გ) დროის მონაცემები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

უ.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე;

უ.ბ.ე) დისტანციური პილოტის ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა;

უ.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „უ“ პუნქტის „უ.ბ“ ქვეპუნქტის „უ.ბ.ბ“, „უ.ბ.გ“, „უ.ბ.დ“ და „უ.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა.

მუხლი 55. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი (C3)-ის მოთხოვნები

C3 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N4 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი და ამასთან აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით არის 25 კგ-ზე ნაკლები და მაქსიმალური გაბარიტული ზომები არ ღემატება 3 მეტრს;

ბ) მაქსიმალური ფრენის სიმაღლე აფრენის წერტილიდან არ აღემატება 120 მეტრს ან აღჭურვილია სისტემით, რომელსაც ზღუდავს ფრენის სიმაღლის ზედაპირიდან ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლის



აფრენის წერტილიდან 120 მეტრით ან ზღუდავს ფრენის სიმაღლეს დისტანციური პილოტის მიერ შერჩეული მნიშვნელობით. თუ შესაძლებელია პილოტის მიერ ფრენის სიმაღლის შეზღუდვის მითითება, ფრენისას დისტანციურ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სიმაღლესთან დაკავშირებით;

გ) არის უსაფრთხოდ კონტროლირებადი სტაბილურობის, მანევრირების, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის მახასიათებლებთან მიმართებაში, ამ წესით დადგენილი შესაბამისი კომპეტენციის მქონე დისტანციური პილოტის მიერ, მწარმოებლის ინსტრუქციების თანახმად ექსპლუატაციის განხორციელებისას, როგორც ეს საჭიროა ყველა მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში, მათ შორის არსებობის შემთხვევაში ერთი ან მეტი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის დროს;

დ) დაბმული უპილოტო საჰაერო ხომალდის (tethered UA) შემთხვევაში გააჩნია დაბმის სიგრძე, რომელიც 50 მ-ზე ნაკლებია და დაბმის მექანიკური სიმტკიცე, რომელიც:

დ.ა) ჰაერზე მძიმე უპილოტო საჰაერო ხომალდისთვის, მისი მაქსიმალური მასის 10-ჯერ მეტ მასაზე არანაკლებია.

დ.ბ) ჰაერზე მსუბუქი უპილოტო საჰაერო ხომალდისთვის, მაქსიმალური სტატიკური წევისა და ფრენისას მაქსიმალური დასაშვები ქარის სიჩქარის აეროდინამიკური ძალის კომბინაციის შედეგად მიღებული მოქმედი ძალის 4-ჯერ მეტ ნიშნულზე არანაკლებია.

ე) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში, გააჩნია საიმედო და პროგნოზირებადი მეთოდის გამოყენებით უპილოტო საჰაერო ხომალდთან მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის აღდგენის შესაძლებლობა ან ფრენის დასრულების შესაძლებლობა, რა დროსაც უზრუნველყოფილია მესამე პირებზე ზეგავლენის შემცირება;

ვ) გარდა უძრავფრთიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდისა, გააჩნია გარანტირებული „A“ შეწონილი ხმაურის სიმძლავრის დონე „LWA“, რომელიც არ აღემატება ამ წესის 51-ე მუხლში დადგენილ დონეს;

ზ) მოიხმარს ელექტროენერგიას და ელექტროკვების ნომინალური ძაბვა, არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); მის ხელშესახებ ნაწილებში ძაბვა არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC); შიდა ძაბვა არ აღემატება 48 ვოლტს მუდმივ დენს (DC) ან ეკვივალენტურ ცვლად დენს (AC), გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ძაბვის და დენის ძალის გენერირებული ერთობლიობა არ გამოიწვევს რაიმე სახის საზიანო ელექტრომოკვის საფრთხეს, მაშინაც კი, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა (UAS) დაზიანებულია;

თ) გააჩნია უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ი) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, გააჩნია პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა, რომელიც:

ი.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

ი.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმი) მონაცემების პირდაპირ უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ ტრანსლირების მანძილზე შესაძლებელი იყოს მათი პირდაპირი მიღება უშუალოდ მობილური მოწყობილობების გამოყენებით. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:

ი.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;



ი.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

ი.ბ.გ) დროის მონაცემები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

ი.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე; და

ი.ბ.ე) დისტანციური პილოტის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა;

ი.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „ი“ პუნქტის „ი.ბ“ ქვეპუნქტის „ი.ბ.ბ“, „ი.ბ.გ“, „ი.ბ.დ“ და „ი.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა.

კ) აღჭურვილია გეოინფორმირების ფუნქციით, რომელიც:

კ.ა) ინტერფეისის მეშვეობით უპილოტო საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის და სიმაღლის შესაბამისად საჰაერო სივრცის შეზღუდვებთან დაკავშირებული მონაცემების ჩატვირთვასა და განახლებას უზრუნველყოფს, რომელიც მოითხოვება შესაბამისი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიულ ზონებით, როგორც ეს განსაზღვრულია ამ წესის მე-16 მუხლის შესაბამისად და აღნიშნული მონაცემების ჩატვირთვა ან განახლება არ ახდენს მონაცემების მთლიანობის ან სისწორის დეგრადაციას;

კ.ბ) უზრუნველყოფს დისტანციური პილოტისთვის გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, როდესაც საჰაერო სივრცის შეზღუდვების პოტენციური დარღვევა ფიქსირდება;

კ.გ) უზრუნველყოფს დისტანციური პილოტის ინფორმირებას საჰაერო ხომალდის სტატუსის შესახებ და ასევე გამაფრთხილებელი სიგნალის მიწოდებას, იმ შემთხვევაში, თუ მისი პოზიციონირების სისტემა (Positioning System) ან ნავიგაციის სისტემა ვერ უზრუნველყოფს გეოინფორმირების ფუნქციის გამართულ მუშაობას.

ლ) კონკრეტული საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვების შეზღუდვის ფუნქციის არსებობის შემთხვევაში, აღნიშნული ფუნქცია მუშაობს ისე, რომ მისი ურთიერთქმედება ფრენის კონტროლის სისტემასთან არის დაბალანსებული და არ გააჩნია უარყოფითი ზეგავლენა ფრენის უსაფრთხოებაზე. გარდა ამისა, დისტანციურ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია, როდესაც ეს ფუნქცია ზღუდავს უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაშვებას ზემოაღნიშნულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან ზონებში;

მ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, აღჭურვილია მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის ისეთი სისტემით, რომელიც დაცულია მართვისა და კონტროლის ფუნქციებზე უნებართვო წვდომისგან;

ნ) უზრუნველყოფს დისტანციურ პილოტის მკაფიო გაფრთხილებას, როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ან მისი მართვის სადგურის კვების ელემენტი მიაღწევს დაბალ ნიშნულს, ისე რომ დისტანციურ პილოტს აქვს საკმარისი დრო უპილოტო საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო დაფრენის განსახორციელებლად;

ო) აღჭურვილია სანათებით:

ო.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის გაკონტროლების მიზნით;

ო.ბ) სულ მცირე ერთი მწვანე ციმციმა სანათით, უპილოტო საჰაერო ხომალდის დამით ამოცნობის მიზნით;

პ) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელიც მოიცავს:



პ.ა) მათ შორის უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემდეგ მახასიათებლებს:

პ.ა.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) კლასი

პ.ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) წონა (ეტალონური კონფიგურაციის მითითებით) და მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM);

პ.ა.გ) დასაშვები სასარგებლო ტვირთის ზოგადი მახასიათებლები მისი მასის, ზომების, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან (UA) ინტერფეისის და სხვა შესაძლო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

პ.ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) დისტანციური მართვის მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა;

პ.ა.ე) ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ელექტრონული საიდენტიფიკაციო სისტემაში ატვირთვის პროცედურები;

პ.ა.ვ) ინფორმაცია ტრანსლაციის პროტოკოლთან დაკავშირებით, რომელიც პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების ემისიისთვის გამოიყენება;

პ.ა.ზ) ხმაურის სიმძლავრის დონე;

პ.ა.თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) მოქმედების აღწერა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში და კავშირის აღდგენის მეთოდი;

პ.ა.ი) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების გეოინფორმირების ფუნქციაში ჩატვირთვის პროცედურები;

პ.ბ) მკაფიო საექსპლუატაციო ინსტრუქციებს;

პ.გ) საჰაერო სივრცესთან დაკავშირებული შეზღუდვების ჩატვირთვის პროცედურებს;

პ.დ) ტექნომსახურების ინსტრუქციებს;

პ.ე) დეფექტების გამოვლენის და აღმოფხვრის პროცედურებს;

პ.ვ) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს (მათ შორის მეტეოროლოგიურ პირობებს და დღისით/ღამით ექსპლუატაციას);

პ.ზ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადო აღწერას.

ჟ) უნდა გააჩნდეს საინფორმაციო ბარათი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას შესაბამისი შეზღუდვებთან და ვალდებულებებთან დაკავშირებით, რომელიც განსაზღვრულია ამ წესით ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად;

რ) ქსელური დისტანციური საიდენტიფიკაციო სისტემით აღჭურვის შემთხვევაში აღნიშნული სისტემა:

რ.ა) უზრუნველყოფს ექსპლუატანტის სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვას ამ წესის მე-15 მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით. პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების სისტემა არ იძლევა ექსპლუატანტის არასწორი სარეგისტრაციო ნომრის ჩატვირთვის შესაძლებლობას;

რ.ბ) უზრუნველყოფს ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში, დროის რეალურ რეჟიმში (Live რეჟიმში), მონაცემების პირდაპირი უწყვეტ ტრანსლირებას უპილოტო საჰაერო ხომალდიდან ღია და დოკუმენტირებული ტრანსლირების პროტოკოლის გამოყენებით იმგვარად, რომ შესაძლებელი იყოს ამ მონაცემების ქსელის მეშვეობით მიღება. უნდა განხორციელდეს შემდეგი მონაცემების ტრანსლირება:



რ.ბ.ა) ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ნომერი;

რ.ბ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის უნიკალური სერიული ნომერი, რომელიც ამ წესის 50-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის მოთხოვნებს შეესაბამება;

რ.ბ.გ) დროის მონაცემები, უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და მისი სიმაღლე ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან;

რ.ბ.დ) ფრენის კურსი, რომელიც განისაზღვრება საათის ისრის მიმართულებით ჩრდილოეთ გეოგრაფიული მერიდიანიდან და უპილოტო საჰაერო ხომალდის სახმელეთო სიჩქარე;

რ.ბ.ე) დისტანციური პილოტის ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, აფრენის წერტილის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა.

რ.გ) უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებელმა ვერ შეძლოს ამ მუხლის „რ“ პუნქტის, „რ.ბ“ ქვეპუნქტის „რ.ბ.ბ“, „რ.ბ.გ“, „რ.ბ.დ“ და „რ.ბ.ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული მონაცემების შეცვლა.

მუხლი 56. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C4-ის მოთხოვნები

C4 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N5 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი და ამასთან აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) სასარგებლო ტვირთის ჩათვლით არის 25 კგ-ზე ნაკლები;

ბ) არის უსაფრთხოდ კონტროლირებადი დისტანციური პილოტის მიერ, მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად ექსპლუატაციის განხორციელებისას, როგორც ეს საჭიროა, ყველა მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში, მათ შორის არსებობის შემთხვევაში ერთი ან მეტი სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის დროს;

გ) არ გააჩნია მართვის ავტომატური რეჟიმები, გარდა ფრენის სტაბილიზაციის დამხმარე ფუნქციისა, რომელსაც არ აქვს პირდაპირი გავლენა ფრენის ტრაექტორიაზე და კავშირის აღდგენაზე, იმ შემთხვევაში, თუ კავშირის დაკარგვისას გათვალისწინებულია მართვის ზედაპირების წინასწარ განსაზღვრული ფიქსირებული პოზიცია;

დ) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, რომელიც მოიცავს:

დ.ა) მათ შორის უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შემდეგ მახასიათებლებს:

დ.ა.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) კლასი;

დ.ა.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) წონა (ეტალონური კონფიგურაციის მითითებით) და მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM);

დ.ა.გ) დასაშვები სასარგებლო ტვირთის ზოგადი მახასიათებლები მისი მასის, ზომების, უპილოტო საჰაერო ხომალდთან (UA) ინტერფეისის და სხვა შესაძლო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

დ.ა.დ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) დისტანციური მართვის მოწყობილობა და პროგრამული უზრუნველყოფა;

დ.ა.ე) უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) მოქმედების აღწერა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევაში;

დ.ბ) მკაფიო საექსპლუატაციო ინსტრუქციებს;

დ.გ) ტექნომსახურების ინსტრუქციებს;

დ.დ) დეფექტების გამოვლენის და აღმოფხვრის პროცედურებს;



დ.ე) საექსპლუატაციო შეზღუდვებს (მათ შორის მეტეოროლოგიურ პირობებს და დღისით / ღამით ექსპლუატაციას);

დ.ვ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ყველა რისკის სათანადო აღწერას.

ე) გააჩნია საინფორმაციო ბარათი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას შესაბამისი შეზღუდვებთან და მოთხოვნებთან დაკავშირებით, რომელიც განსაზღვრულია ამ წესით ან „COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft “ რეგულაციის შესაბამისად.

მუხლი 57. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C5-ის მოთხოვნები

C5 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N6 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი, რომელიც აკმაყოფილებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3 მიმართ ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს, გარდა ამ წესის 55-ე მუხლის „ბ“ და „კ“ პუნქტებისა და ასევე, დამატებით აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) არის ხრახნფრთიანი (rotorcraft) ან დაბმული უპილოტო საჰაერო ხომალდი, გარდა უძრავფრთიანი უპილოტო საჰაერო ხომალდისა;

ბ) თუ იგი აღჭურვილია გეოინფორმირების ფუნქციით, აკმაყოფილებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3 მიმართ ამ წესის 55-ე მუხლის „კ“ პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს;

გ) ფრენისას დისტანციურ პილოტს მიეწოდება საჭირო ინფორმაცია ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან უპილოტო საჰაერო ხომალდის სიმაღლესთან დაკავშირებით;

დ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, აღჭურვილია დისტანციური პილოტის მეშვეობით გააქტიურებადი დაბალი სიჩქარის რეჟიმით, რომელიც მაქსიმალურ კრეისერულ სიჩქარეს ზღუდავს 5 მ/წმ-მდე;

ე) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, გააჩნია შესაბამისი საშუალებები დისტანციური პილოტის მიერ ფრენის დასასრულებლად, რომელიც:

ე.ა) არის საიმედო, პროგნოზირებადი და დამოუკიდებელი ფრენის ავტომატური კონტროლისგან და მიმართველი სისტემისგან;

ე.ბ) აიძულებს უპილოტო საჰაერო ხომალდს (UA) დაშვებას და ზღუდავს მის სწრაფ ჰორიზონტალური გადაადგილებას;

ე.გ) მოიცავს ისეთ საშუალებებს, რომელიც ამცირებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) შეჯახების დინამიურ ეფექტს.

ვ) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი (UA) დაბმულია, გააჩნია ისეთი საშუალება, რომელიც დისტანციურ პილოტს აძლევს შესაძლებლობას მუდმივად აკონტროლოს მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის ხარისხი და რომელიც დისტანციურ პილოტს გაუგზავნის შეტყობინებას, როდესაც მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი შესაძლებელია დაიკარგოს ან დასუსტდეს იმდენად, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ექსპლუატაციას და დისტანციურ პილოტს გაუგზავნის შეტყობინებას, როდესაც მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი დაკარგულია;

ზ) ამ წესის 55-ე მუხლის „კ“ პუნქტის „კ.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ ინფორმაციაზე დამატებით, მომხმარებლის სახელმძღვანელოს უნდა გააჩნდეს ფრენის დასრულების საშუალების აღწერა;

თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C5-ს განეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდი სისტემის (UAS) კლასი C3, რომელიც აღჭურვილია აქსესუარების ნაკრებით, რომელზეც განთავსებულია კლასი C5-ის იკიკიკი;



ი) აქსესუარების ნაკრები არ უნდა ითვალისწინებდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3-ის პროგრამული უზრუნველყოფის ცვლილებას;

კ) აქსესუარების ნაკრები უნდა იყოს დაპროექტებული და თითოეული შემადგენელი ნაწილი უნდა იყოს იდენტიფიცირებული ისე, რომ უზრუნველყოს სრული და გამართული ინსტალაცია ექსპლუატანტის მიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3-ზე, აქსესუარების ნაკრების მწარმოებლის მიერ მითითებული ინსტრუქციების გამოყენებით;

ლ) აქსესუარების ნაკრები, რომლებიც უზრუნველყოფს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3-ის გადაკეთებას აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ლ.ა) არ ცვლის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3-ს ისე, რომ იგი აღარ აკმაყოფილებს ამ წესით უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3-ის მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს;

ლ.ბ) უზრუნველყოფს აქსესუარების ნაკრებით აღჭურვილი უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) შესაბამისობას ამ მუხლში განსაზღვრულ ყველა დამატებით მოთხოვნასთან, გარდა ამ მუხლის „ბ“ პუნქტისა;

ლ.გ) გააჩნია მომხმარებლის სახელმძღვანელო, სადაც მოცემულია:

ლ.გ.ა) ყველა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3 -ში შემავალ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ჩამონათვალის სია, რომელზეც შეიძლება გამოყენებულ იქნას აღნიშნული აქსესუარების ნაკრები;

ლ.გ.ბ) აქსესუარების ნაკრების დამონტაჟების და ექსპლუატაციის ინსტრუქციები.

მუხლი 58. უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C6-ის მოთხოვნები

C6 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას მიეკუთვნება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემა, რომლის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე განთავსებულია ამ წესის N7 დანართის შესაბამისი კლასის იდენტიფიკაციის ეტიკეტი, რომელიც აკმაყოფილებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) კლასი C3 მიმართ ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს, გარდა ამ წესის 55-ე მუხლის „ბ“ და „კ“ პუნქტებისა და ასევე, დამატებით აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ჰორიზონტალური ფრენის მაქსიმალური სახმელეთო სიჩქარე არ აღემატება 50 მ/წმ;

ბ) თუ იგი აღჭურვილია გეოინფორმირების ფუნქციით, აკმაყოფილებს ამ წესის 55-ე მუხლის „კ“ პუნქტის მოთხოვნებს;

გ) ფრენისას დისტანციურ პილოტს აწვდის საჭირო ინფორმაციას უპილოტო საჰაერო ხომალდის გეოგრაფიულ მდებარეობასთან, მის სიჩქარესთან და ზედაპირიდან ან აფრენის წერტილიდან სიმაღლესთან დაკავშირებით;

დ) გააჩნია საშუალებები, რომელიც უზრუნველყოფს უპილოტო საჰაერო ხომალდის მიერ წინასწარდაპროგრამებული საჰაერო სივრცის ჰორიზონტალური და ვერტიკალური საზღვრების დარღვევის პრევენციას;

ე) გააჩნია შესაბამისი საშუალებები დისტანციური პილოტის მიერ ფრენის დასასრულებლად, რომელიც:

ე.ა) არის საიმედო, პროგნოზირებადი და დამოუკიდებელი ფრენის ავტომატური კონტროლისგან და მიმმართველი სისტემისგან;

ე.ბ) აიძულებს უპილოტო საჰაერო ხომალდს (UA) დაშვებას და ზღუდავს მის სწრაფ ჰორიზონტალურ გადაადგილებას.



ვ) გააჩნია საშუალებები, რომლითაც შესაძლებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდის (UA) ფრენის ტრაექტორიის დაპროგრამება;

ზ) გააჩნია ისეთი საშუალება, რომელიც დისტანციურ პილოტს მისცემს შესაძლებლობას მუდმივად აკონტროლოს მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზის ხარისხი და რომელიც დისტანციურ პილოტს გაუგზავნის შეტყობინებას, როდესაც მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი შესაძლებელია დაიკარგოს ან დასუსტდეს იმდენად, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ექსპლუატაციას და დისტანციურ პილოტს გაუგზავნის შეტყობინებას, როდესაც მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი დაკარგულია;

თ) ამ წესის 55-ე მუხლის „პ“ პუნქტის „პ.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ ინფორმაციაზე დამატებით, მომხმარებლის სახელმძღვანელოს გააჩნია:

თ.ა) ფრენის დასრულების საშუალების აღწერა;

თ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის მიერ კონკრეტული საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან მოცულობაში შეღწევის შეზღუდვის ფუნქციის აღწერა;

თ.გ) იმ მანძილის შესახებ ინფორმაცია, რომელიც გათვალისწინებული უნდა იქნეს ექსპლუატანტის მიერ სახმელეთო რისკის ბუფერის განსაზღვრისას და რომელიც უპილოტო საჰაერო ხომალდმა მოსალოდნელია, რომ იფრინოს ამ მუხლის „ე“ პუნქტით აღნიშნული საშუალების ფრენის დასრულების მიზნით აქტივაციის შემდეგ.

