



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმა 2025-2027





სარჩევი

წინასიტყვაობა	4
ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკა.....	5
1. შესავალი.....	6
1.1 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის მიმოხილვა	6
1.2 კავშირი ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმასა (NASP) და ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის	8
1.3 შემუშავებაზე, დანერგვასა და მონიტორინგზე პასუხისმგებელი ორგანოები.....	9
1.4 უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ეროვნული პრობლემები	9
1.5 უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები.....	10
1.6 საექსპლუატაციო კონტექსტი.....	15
2. საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანი.....	16
3. საავიაციო უსაფრთხოების მართვისადმი საქართველოს სტრატეგიული მიდგომა...17	
4. საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები	18
4.1 საავიაციო მოვლენების შეტყობინებები, მათი გაანალიზება და მომდევნო ქმედებები...19	
5. უსაფრთხოების სხვა საკითხები	20
6. მონიტორინგის განხორციელება	23
დანართი 1 უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (უსაფრთხოების ქმედებები, ღონისძიებები).....	24
1. სისტემური უსაფრთხოება.....	24
1.1 უსაფრთხოების მართვა.....	24
1.2 ადამიანური ფაქტორი და ადამიანის შესაძლებლობები.....	27
1.3 საჰაერო ხომალდის მოძრაობისთვის თვალის მიდევნება, საძებნ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა.....	29
1.4 უშიშროების ზეგავლენა უსაფრთხოებაზე.....	30
1.5 საზედამხედველო შესაძლებლობები	35
1.6 პერსონალის კომპეტენცია	37
1.7 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები	41
1.8 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდები.....	44
1.9 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საავიაციო სამუშაოები/სპეციალიზებული ფრენები (SPO)	46
1.10 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საერთო დანიშნულების ავიაცია/ფრენები დასვენების მიზნით	46
1.11 დიზაინი და წარმოება	49
1.12 ტექნიკური მომსახურება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება	49
1.13 საჰაერო მოძრაობის ორგანიზება	53
1.14 აეროდრომები	68
1.15 მიწისზედა მომსახურება	74
1.16 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები (UAS).....	78
1.17 ახალი ტექნოლოგიები და კონცეფციები	80
1.18 გარემოს დაცვა	82
1.19 სხვა.....	82





დანართი 2: მიმდინარე რედაქციიდან ამოღებული ღონისძიებები, რომლებიც გათვალისწინებული იყო ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის წინა რედაქციებში	86
დანართი 3: აბრევიატურების განმარტება	89





წინასიტყვაობა

საქართველოს 2025-2027 წლების ფრენის უსაფრთხოების გეგმა შემუშავებულია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული ჯგუფის მიერ. დოკუმენტი შედგენილია 2025-2027 წლების ევროპული რეგიონალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმისა (EUR RASP) და იკავს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის (GASP) გათვალისწინებით.





ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკა



ფრენის უსაფრთხოების უმაღლესი სტანდარტების უზრუნველყოფა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს უმთავრესი პრიორიტეტია. საავიაციო უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა (NASP) წარმოადგენს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებაზე ზრუნვის ერთ-ერთ მტკიცებულებას, რომელიც ადასტურებს ჩვენს ვალდებულებას, უზრუნველყოთ ისეთი გარემო, რომელიც თავსებადია უსაფრთხოების, ცვლილებებისა და ინოვაციების

ტენდენციებთან მიმართებაში.

ავიაცია ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკისათვის ერთ-ერთი მამოძრავებელი ძალაა. აქედან გამომდინარე, ჩვენი სფეროს ზრდისა და განვითარების პარალელურად, აუცილებელია, რომ განვითარების გზაზე, უპირატესობა ჰქონდეს მინიჭებული უსაფრთხოებას, როგორც საავიაციო ინდუსტრიის ქვაკუთხედს. NASP არის სწორედ ის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი, რომელიც ამ მიზნის მისაღწევად გვეხმარება.

„ერთად ავამაღლოთ საქართველოს საავიაციო უსაფრთხოების დონე და უზრუნველყოთ მომავალი, სადაც უსაფრთხოება და პროგრესი ჰარმონიულად თანაარსებობენ!“

NASP-ის შემუშავება და განხორციელება შეუძლებელი იქნებოდა სხვადასხვა დაინტერესებული მხარეების ჩართულობის გარეშე, მათ შორის: მგზავრები, ავიასაწარმოები, ეკიპაჟის წევრები, სახმელეთო მომსახურების პერსონალი, საერთაშორისო ორგანიზაციები და სხვა. NASP ბევრად უფრო მეტია, ვიდრე მხოლოდ გეგმა, ეს არის საერთო ხედვა საქართველოში საავიაციო უსაფრთხოების მომავლის შესახებ. დოკუმენტში აღწერილია სააგენტოს მიზნები, პროაქტიული ზომები და სირთულეების საპასუხოდ შემუშავებული მექანიზმები, რომლებიც შექმნილია უსაფრთხოების დონის გასაუმჯობესებლად, რისკების შესამცირებლად და ჩვენი საავიაციო ეკოსისტემის მდგრადობის შესანარჩუნებლად.

ჩვენი ვალდებულება საავიაციო უსაფრთხოების მიმართ არ მთავრდება NASP-ის განხორციელებით. ჩვენ კარგად გვაქვს გაცნობიერებული, რომ უსაფრთხოებაზე ზრუნვა უწყვეტი მოგზაურობაა და რომ პროაქტიული მიდგომა რისკების მართვის ღონისძიებების დროს, უმთავრესია. NASP-ის მონიტორინგი და შეფასება რეგულარულად ხორციელდებოდა და კვლავაც გრძელდება უსაფრთხოების ინდიკატორების მეშვეობით. ეს მიდგომა საშუალებას გვაძლევს გამოვავლინოთ გასაუმჯობესებელი მიმართულებები





და დროულად განვახორციელოთ საჭირო ცვლილებები უსაფრთხოების მაღალი დონის მისაღებად.

მსურს გულწრფელი მადლობა გადავუხადო ყველას, ვინც წვლილი შეიტანა NASP-ის ჩამოყალიბებაში. ამავდროულად, მოვუწოდებ ამ სფეროში ჩართულ ყველა პირს, ერთად ავამაღლოთ საქართველოს საავიაციო უსაფრთხოების დონე და უზრუნველვყოთ მომავალი, სადაც უსაფრთხოება და პროგრესი ჰარმონიულად თანაარსებობენ!

გივი დავითაშვილი

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის

სააგენტოს დირექტორი

1. შესავალი

1.1 ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის მიმოხილვა

საქართველოს 2025-2027 წლების ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა 6 ნაწილისა და 3 დანართისაგან შედგება.

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

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

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

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





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

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

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

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

დანართი 2 - მიმდინარე რედაქციიდან ამოღებული ღონისძიებები, რომლებიც გათვალისწინებული იყო ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის წინა რედაქციებში

დანართი 3 - ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) გამოყენებული აბრევიატურების ჩამონათვალი.





1.2 კავშირი ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმასა (NASP) და ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამას (SSP) შორის

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





1.3 შემუშავებაზე, დანერგვასა და მონიტორინგზე პასუხისმგებელი ორგანოები

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

1.4 უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ეროვნული პრობლემები

2023-2025 წლების გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP) განსაზღვრული იყო მაღალი რისკის მქონე შემდეგი კატეგორიები (G-HRC):

- ▶ კონტროლირებული/გამართული სხ-ის დედამიწასთან შეჯახება (CFIT);
- ▶ ფრენისას კონტროლის დაკარგვა (LOC-I);
- ▶ ჰაერში შეჯახება (MAC);
- ▶ საჰაერო ხომალდის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადმოსვლა (RE); და
- ▶ ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შეღწევა (RI).

მოსალოდნელია, რომ მაღალი რისკის ეს კატეგორიები იგივე დარჩება გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების გეგმის (GASP) შემდგომ გამოცემაშიც. შესაბამისად, 2023-2025 წლის ევროპულ რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (EUR RASP) კვლავ განხილულია მაღალი რისკის ხსენებული კატეგორიები და შემოთავაზებულია ამ კატეგორიებთან მიმართებაში იდენტიფიცირებული უსაფრთხოების ძირითადი პრობლემების გადასაჭრელად განკუთვნილი შემარბილებელი ქმედებები. ანალოგიურად, ფრენის უსაფრთხოების გეგმაში (NASP) განხილული იქნება უსაფრთხოების ზემოთ ჩამოთვლილი პრობლემები.





1.5 უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები

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

(SPI ID) ¹ GASP/RASP SPI	უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის (SPI) აღწერილობა
მიზანი N1: საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების მუდმივი შემცირების მიღწევა	
1.1 საავიაციო შემთხვევების სიხშირის კლების ტენდენციის შენარჩუნება	
GEO.SPI.1.1.01 EUR.SPI.1.1.01	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;
GEO.SPI.1.1.02	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;
GEO.SPI.1.1.03 EUR.SPI.1.1.02	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა 100 000 გამგზავრებაზე (საავიაციო შემთხვევების სიხშირე);
GEO.SPI.1.1.04 EUR.SPI.1.1.03	5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;
GEO.SPI.1.1.05 EUR.SPI.1.1.04	კომერციულ რეისებზე, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ფატალური საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა 1 000 000 გამგზავრებაზე (ფატალური საავიაციო შემთხვევების სიხშირე);
GEO.SPI.1.1.06 EUR.SPI.1.1.05	5700 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებში ფატალური შედეგების რაოდენობა;
GEO.SPI.1.1.07 EUR.SPI.1.1.07	2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი ისეთი საავიაციო შემთხვევების პროცენტული რაოდენობა, რომლებიც მაღალი რისკის კატეგორიებთანაა (HRCs) დაკავშირებული;

¹ უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის საიდენტიფიკაციო ნომერი





GEO.SPI.1.1.08 EUR.SPI.1.1.08	2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით საქართველოში მომხდარი საავიაციო შემთხვევების რაოდენობა;
GEO.SPI.1.1.09	საქართველოში სერტიფიცირებული მომსახურების მიმწოდებლების მიერ მოკვლეული და გაანალიზებული ინციდენტების პროცენტული რაოდენობა ინციდენტის შესახებ შეტყობინებების რაოდენობასთან შედარებით.
GEO.SPI.1.1.10	The rate of runway incursions at international airports located in Georgia, calculated as the total number of runway incursions with a safety impact that occurred at those airports divided by the total number of IFR and VFR movements at those airports. საქართველოში მდებარე საერთაშორისო აეროდრომების ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შეღწევა მაჩვენებელი - გამოითვლება აღნიშნულ აეროპორტებში უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის მქონე ასაფრენ ბილიკზე არასანქცირებული შეჭრების ჯამური რაოდენობა გაყოფილი ამ აეროპორტებში IFR და VFR ფრენების საერთო რაოდენობაზე.
GEO.SPI.1.1.11	The rate of runway incursions at an airport calculated as the total number of runway incursions with any contribution from air traffic services or CNS services with a safety impact that occurred at that airport divided by the total number of IFR and VFR movements at that airport. აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შეღწევა. მაჩვენებელი გამოითვლება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ან CNS მომსახურების მიხედვით უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის მქონე ადრ-ზე არასანქცირებული შეღწევების ჯამური რაოდენობა გაყოფილი ამ აეროდრომზე IFR და VFR ფრენების საერთო რაოდენობაზე.
GEO.SPI.1.1.12	The rate of separation minima infringements within the airspace of controlling air traffic services units, calculated as the total number of separation minima infringements with a safety impact that occurred in that airspace divided by the total number of controlled flight hours within that airspace. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტების მიერ კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ეშელონირების მინიმუმის დარღვევა მაჩვენებელი - გამოითვლება უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის მომხდენი ეშელონირების მინიმუმის დარღვევების მთლიანი რაოდენობა გაყოფილი ამ საჰაერო სივრცეში კონტროლირებადი ფრენის საათების სრულ რაოდენობაზე.
GEO.SPI.1.1.13	The rate of separation minima infringements within the airspace where the air navigation service provider provides air traffic services, calculated as the total number of separation minima infringements with any contribution from air traffic services, or CNS services with a safety impact divided by the total number of controlled flight hours within that airspace. ეშელონირების მინიმუმის დარღვევა საჰაერო სივრცეში, სადაც სააერნავსნო მომსახურების საწარმო ახორციელებს სააერნავსნო მომსახურებას





	მაჩვენებელი გამოითვლება სააერონავთო მომსახურების ან CNS მომსახურების მიზეზით მომხდარი ფრენის უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის მქონე ეშელონირების მინიმუმის დარღვევის საერთო რაოდენობის გაყოფით საჰაერო სივრცეში კონტროლირებადი ფრენის საათების სრულ ოდენობაზე.
მიზანი N2: უსაფრთხოების ზედამხედველობის შესაძლებლობების გაძლიერება	
2.1 ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლის გაუმჯობესება საქართველოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის კრიტიკული ელემენტების (CEs) მიხედვით (პრიორიტეტულ პროტოკოლის კითხვარებზე (PQ) ფოკუსირებით): - 2024 წლისათვის – 75 % - 2026 წლისათვის – 85 % - 2030 წლისათვის – 95 %	
GEO.SPI.2.1.01 EUR.SPI.2.1.01	ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლის მიღწევა დროის დადგენილ ვადებში;
GEO.SPI.2.1.02 EUR.SPI.2.1.02	სრულად დანერგილი იმ პრიორიტეტული პროტოკოლის კითხვარების (PQ) რაოდენობა, რომლებიც უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემასთანაა დაკავშირებული;
GEO.SPI.2.1.03 EUR.SPI.2.1.03	საქართველოს მიერ წარდგენილი მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმების (CAP) პროცენტული რაოდენობა.
მიზანი N3: ეფექტური 'ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის' (SSP) იმპლემენტაცია	
3.1 2023 წლისთვის ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) ფუნდამენტის დანერგვა	
GEO.SPI.3.1.01 EUR.SPI.3.1.01	დანერგილი ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის ფუნდამენტური პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა (SSP foundational PQs);
GEO.SPI.3.1.02 EUR.SPI.3.1.03	ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის ფუნდამენტურ პროტოკოლის კითხვარებთან (SSP foundational PQs) დაკავშირებული იმ მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმების (CAP) პროცენტული რაოდენობა, რომლებიც საქართველოს მიერაა შევსებული (ონლაინ ფორმატში).
3.2 ეფექტური ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა ავიასაწარმოებში: 2025 წლისთვის – არსებობს 2026 წლისთვის – არსებობს და ეფექტურია	
GEO.SPI.3.2.01	ავიასაწარმოების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის მინიმალური დონე შემდეგ საკითხებთან მიმართებაში: 1) უსაფრთხოების პოლიტიკა და მიზნები 2) უსაფრთხოების რისკების მართვა 3) უსაფრთხოების უზრუნველყოფა





	4) უსაფრთხოების შესახებ ცნობიერების ამაღლება 5) უსაფრთხოების კულტურა The minimum level of the effectiveness of safety management system to be achieved by ავიასაწარმოების მიერ, including: (a) safety policy and objectives; (b) safety risk management; (c) safety assurance; (d) safety promotion; (e) safety culture.
3.3 ეფექტური ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) დანერგვა: 2025 წლისთვის – არსებობს 2028 წლისთვის – არსებობს და ეფექტურია	
GEO.SPI.3.3.01	ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული';
EUR.SPI.3.3.01	
GEO.SPI.3.3.02	ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის იმ დამაკმაყოფილებელი პროტოკოლის კითხვარების რაოდენობა, რომლებიც შეფასებულია, როგორც 'არსებული და ეფექტური'.
EUR.SPI.3.3.02	
მიზანი N4: საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის გაუმჯობესება	
4.1 ერთიანი საჰაერო სივრცის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ევროპული რეგულაციების დანერგვა: 2024 – ნორმატიული აქტების 60% 2025 - ნორმატიული აქტების 80% 2026 - ნორმატიული აქტების 100%	
GEO.SPI.4.1.01	ფრენის უსაფრთხოების მარეგულირებელი საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის საავიაციო მოთხოვნებთან, ერთიანი საჰაერო სივრცით გათვალისწინებული ნორმატიული აქტის ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში, გაერთიანებულ კომისიასთან შეთანხმებული პირობების შესაბამისად.
მიზანი N5: სააგენტოს პროცესების გაციფრულება	
5.1 2025 წლისათვის საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში სერტიფიცირების და ზედამხედველობის პროცესების დახვეწა თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების მეშვეობით	
GEO.SPI.5.1.01	მოდერნიზებული პროცესების დანერგვასთან დაკავშირებული სწავლებების რაოდენობა;
GEO.SPI.5.1.02	იმ დეპარტამენტების რაოდენობა, სადაც დანერგილია მოდერნიზებული პროცესები.




მიზანი N6: ფრენის ნაკადების მართვის ეფექტურობის გაუმჯობესება

GEO.SPI.6.1.01	მარშრუტზე საშუალო ჰორიზონტალური ფრენის ეფექტურობა ბოლო ფრენის გეგმის ტრაექტორიის შესაბამისად The average horizontal en route flight efficiency of the last filed flight plan trajectory
GEO.SPI.6.1.02	მარშრუტზე საშუალო ჰორიზონტალური ფრენის ეფექტურობა უმოკლესი (შეზღუდული) ტრაექტორიის შესაბამისად. The average horizontal en route flight efficiency of the shortest constrained trajectory
GEO.SPI.6.1.03	დამატებითი დრო გასაფრენად მიმოსვლის ფაზაზე The additional time in the taxi-out phase
GEO.SPI.6.1.04	დამატებითი დრო მისადგომის საჰაერო სივრცეში The additional time in terminal Airspace
GEO.SPI.6.1.05	ჩამომფრენი საჰაერო ხომალდების რაოდენობა, რომელიც იყენებს უწყვეტი დაშვების ტექნიკას The share of arrivals applying Continuous Descent Operation (CDO)
GEO.SPI.6.1.06	სპეციალური დანიშნულების საჰაერო სივრცის ეფექტური გამოყენება The effective use of reserved or segregated local Airspace
GEO.SPI.6.1.07	ადგილობრივი საჰაერო სტრუქტურის მეშვეობით დაგეგმვის მაჩვენებელი The rate of planning via available local airspace structures
GEO.SPI.6.1.08	ადგილობრივი საჰაერო სივრცის სტრუქტურის გამოყენების მაჩვენებელი The rate of using available local airspace structures

მიზანი N7: საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობის გაუმჯობესება

GEO.SPI.7.1.01	სფწ ფრენების პროცენტული მაჩვენებელი, რომლებიც იცავენ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების (ATFM) სლოტებს The percentage of IFR flights adhering to their ATFM departure slots
GEO.SPI.7.1.02	საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეობის გაფრენისწინა შეფერხების საშუალო წუთობრივი მაჩვენებელი თითოეულ ფრენაზე, რომელიც გამოწვეულია გაფრენისწინა შეზღუდვით გაფრენის აეროდრომზე. The average minutes of air traffic control pre-departure delay per flight caused by take-off restrictions at the departure airport
GEO.SPI.7.1.03	თითოეულ ფრენაზე გაფრენის დაყოვნების საშუალო დრო, გამოხატული წუთებში The average time, expressed in minutes, of departure delay from all causes per flight





GEO.SPI.7.1.04	თითოეულ ფრენაზე სააერნაოსნო მომსახურების მიზეზით მარშრუტზე საჰაერო ხომალდის დაყოვნების საშუალო წუთობრივი მაჩვენებელი The average minutes of en route ATFM delay per flight attributable to air navigation services.
GEO.SPI.7.1.05	თითოეულ ფრენაზე მისადგომისა და სამეთვალყურეო პუნქტების მიზეზით მოფრენის შეყოვნების საშუალო წუთობრივი მაჩვენებელი. The average time, expressed in minutes, of arrival ATFM delay per flight attributable to terminal and airport air navigation services.

1.6 საექსპლუატაციო კონტექსტი

საქართველოში 6 სერტიფიცირებული აეროდრომია, მათ შორის, 3 - საერთაშორისო. საქართველოს საჰაერო სივრცე კლასიფიცირებულია C და G კლასებად. 2023 წელს საქართველოს ტერიტორიაზე შესრულდა 32 528 რეისი, გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობამ შეადგინა 7 450 652, საჰაერო სივრცის გამოყენებამ - 299 023 ერთეული. ამჟამად, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის 12 სერტიფიკატი (AOC), რომელთაგან 8 გაცემულია საერთაშორისო კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შემსრულებელ ექსპლუატანტებზე. საქართველოს ასევე ჰყავს შვეულმფრენის 4 ექსპლუატანტი. საქართველოს ტერიტორიაზე არ არის სერტიფიცირებული ვერტოდრომი. სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებების რაოდენობაა 5, მათ შორის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადებისთვის სერტიფიცირებულია 1 სასწავლო დაწესებულება, საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სასწავლო დაწესებულება - 2, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სასწავლო დაწესებულება - 1, ავიადისპეტჩერის მომზადების სასწავლო დაწესებულება - 1, საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო - 10, საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისობის მართვის საწარმო - 17, საფრენად ვარგისობის კომბინირებული საწარმო - 4, სერტიფიცირებული საავიაციო-სამედიცინო ცენტრი - 1, სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებელი (ANSP) - 1.





2. საქართველოს ფრენის უსაფრთხოების გეგმის მიზანი

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა (NASP) არის დაგეგმარების მთავარი დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს საქართველოს სტრატეგიულ მიმართულებას საავიაციო უსაფრთხოების მართვის კუთხით 3 წლის პერიოდისათვის (2025 წლიდან 2027 წლამდე). გეგმაში ჩამოთვლილია უსაფრთხოების ეროვნული პრობლემები, განსაზღვრულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების მიზნები და ამოცანები, ასევე წარმოდგენილია კომპლექსური უსაფრთხოების ქმედებები უსაფრთხოების გამოვლენილი ნაკლოვანებების ამოსაფხვრელად და ეროვნული ამოცანების და მიზნების მისაღწევად.

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

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





3. საავიაციო უსაფრთხოების მართვისადმი საქართველოს სტრატეგიული მიდგომა

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

გეგმით გათვალისწინებული ქმედებები ხორციელდება უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით სააგენტოში არსებული შესაძლებლობებისა და მომსახურების მიმწოდებლების უსაფრთხოების მართვის სისტემების (SMS) საფუძველზე. ეროვნული მიზნებისა და ამოცანების მისაღწევად, ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმაში (NASP) განსაზღვრულია უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიება (SEI), რომლებიც იკაოს გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმიდან გამომდინარეობს. უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები დაყოფილია ორ კატეგორიად - სამართალშემოქმედებითი ღონისძიებები (Rule-making Tasks - RMT) და უსაფრთხოების ხელშეწყობის ღონისძიებები (Safety Promotion Tasks - SPT). ფრენის უსაფრთხოების წინამდებარე გეგმაში წარმოდგენილი უსაფრთხოების გაძლიერების ზოგიერთი ეროვნული ინიციატივა (SEI) დაკავშირებულია რეგიონალურ და საერთაშორისო დონეზე განსაზღვრულ უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებებთან (SEI), რაც ხელს უწყობს გლობალურ დონეზე საავიაციო უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სრული ჩამონათვალი მოცემულია ეროვნული ფრენის უსაფრთხოების გეგმის (NASP) N1 დანართში.

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

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია აეროდრომების სიახლოვეს;
2. ისეთი ლაზერული და შუქური გამოსხივების გამოყენება, რომელმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო ფუნქციონირებას;
3. სახიფათო ტვირთის, კერძოდ, ლითიუმის ბატარეების ტრანსპორტირება;
4. აეროდრომის დიზაინი (სამიმოსვლო ბილიკები);
5. საფრენი მინდვრები აეროდრომის სიახლოვეს.
6. საავიაციო მოვლენების მოკვლევა/ანალიზი;
7. საავიაციო მოვლენების მოკვლევის/ანალიზის ხარისხი.
8. მომხმარებლის შეტყობინების საფუძველზე ტექნიკური საშუალებების გამართული მუშაობის შემოწმება.





9. შეზღუდულ საჰაერო სივრცეში შესვლა.
10. სააერნაოსნო მომსახურების პროცედურების დარღვევა.
11. უპილოტო თავისუფალი აეროსტატები.

4. საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკები

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

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

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

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

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





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

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

ეროვნული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების განსაზღვრის პროცესში რისკის კატეგორიების შესაფასებლად გამოყენებული იყო CAST/ICAO ერთიანი ტაქსონომიის გუნდის (CICTT) მიერ განსაზღვრული საავიაციო მოვლენების კატეგორიები. CICTT-ის ტაქსონომია ხელმისაწვდომია იკაოს ვებ-გვერდზე:

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

4.1 საავიაციო მოვლენების შეტყობინებები, მათი გაანალიზება და მომდევნო ქმედებები

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

HRC 1: მომსახურება ბაქანზე (RAMP)

1. სახიფათო ტვირთის სკრინინგი

HRC 2: აეროდრომი (ADRM);

1. აეროდრომის ინფრასტრუქტურა
2. სატრანსპორტო საშუალებების ოპერირება

HRC 3: ხმელეთთან შეჯახება (GCOL)

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

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

1. დაბრკოლებების მდებარეობა აფრენის და დაფრენის არის სიახლოვეს.





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

5. უსაფრთხოების სხვა საკითხები

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

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

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

ეფექტური იმპლემენტაციის საერთო მაჩვენებელი

85.5%

ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებლები კრიტიკული ელემენტების მიხედვით

CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
93.1	84.71	89.47	93.02	86.24	90.4	79.57	58.54

ეფექტური იმპლემენტაციის მაჩვენებელი აუდიტის სფეროების მიხედვით

LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
95.24	90	69.05	80.87	80	91.14	95.33	91.53

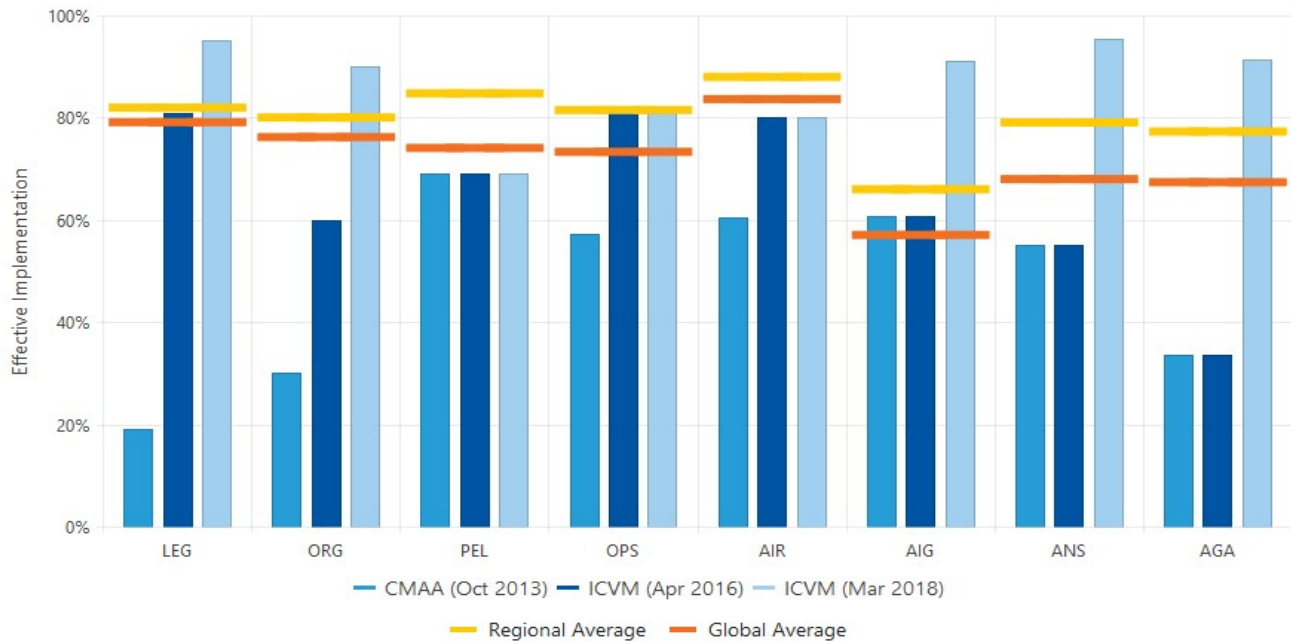




USOAP Activity Results

☒ Show Regional Average ☒ Show Global Average

CMAA (Oct 2013) × ICVM (Apr 2016) × ICVM (Mar 2018) ×

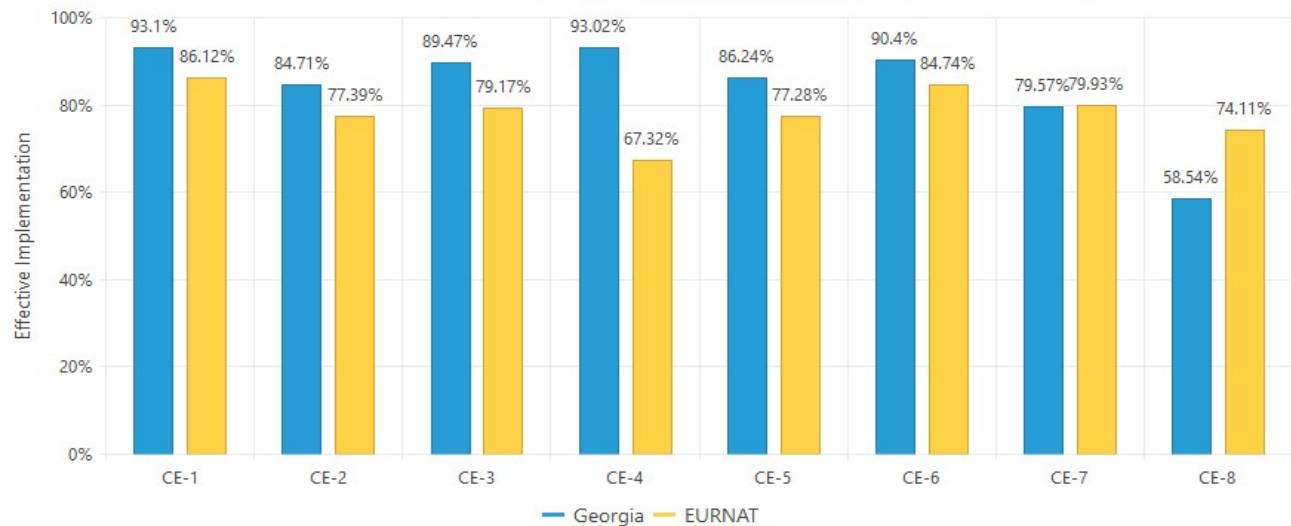


EI by Critical Element (CE)

Compare: Regional

BAR CHART

RADAR CHART



სახელმწიფოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსი (SOI) არის ინდიკატორი, რომელიც იკავს მიერ დადგენილია უსაფრთხოების ზედამხედველობის კუთხით სახელმწიფოს შესაძლებლობების შეფასების მიზნით. უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსი (SOI) სახელმწიფოს ენიჭება იკავს მიერ განხორციელებული სააუდიტორო შემოწმების შედეგად. ინდექსი გამოიხატება ნულზე მეტი რიცხვით, სადაც "1" არის ის დონე, რომელზეც სახელმწიფოს





უსაფრთხოების ზედამხედველობის შესაძლებლობები მინიმალურია გამგზავრებების რაოდენობის, როგორც სახელმწიფოს საავიაციო სისტემის მასშტაბის ამსახველი მაჩვენებლის გათვალისწინებით. იკავს მიერ განხორციელებული გამოთვლის მიხედვით, საქართველოს უსაფრთხოების ზედამხედველობის ინდექსის (SOI) მაჩვენებლები შემდეგია:

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

უაღრესად პრიორიტეტულად მიჩნეული იყო საქართველოში არსებული ქვემოთ ჩამოთვლილი უსაფრთხოების პრობლემები, რადგან ისინი სისტემური პრობლემებია, რომლებიც გავლენას ახდენს უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ეფექტურობაზე. ისინი იდენტიფიცირებული იქნა USOAP-ის მონაცემების, საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშების, ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) და ბოლო 6 წლის განმავლობაში უსაფრთხოების ზედამხედველობის აქტივობების გაანალიზების, ასევე, სააგენტოში ჩატარებული შიდა აუდიტის შედეგების საფუძველზე. ეს პრობლემები, როგორც წესი, ორგანიზაციული ხასიათისაა და დაკავშირებულია სახელმწიფოების უსაფრთხოების ზედამხედველობის ფუნქციების განხორციელებასა და ეროვნულ დონეზე ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის (SSP) დანერგვასთან დაკავშირებულ გამოწვევებთან, ასევე, მომსახურების ეროვნული მიმწოდებლების მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) დანერგვის დონესთან. მხედველობაში მიღებულია სააგენტოსა და მომსახურების მიმწოდებლების ორგანიზაციული კულტურა, პოლიტიკა და პროცედურები. უსაფრთხოების ეს პრობლემები შესაბამისობაშია როგორც 2024-2026 წლების გლობალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (GASP), ისევე, რეგიონალურ საავიაციო უსაფრთხოების გეგმაში (RASP) ჩამოთვლილ პრობლემებთან.





6. მონიტორინგის განხორციელება

ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის მონიტორინგი წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფუნქციას. ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა ქვეყნდება ყოველი წლის პირველ კვარტალში. უსაფრთხოების გეგმა მოიცავს სამწლიან პერიოდს და მისი გადახედვა ხორციელდება ყოველწლიურად, რათა იდენტიფიცირებული საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკების, უსაფრთხოების პრობლემების და შერჩეული უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) სტატუსი მუდმივად იყოს განახლებული.

სააგენტო ყოველწლიურად ახორციელებს უსაფრთხოების ეროვნულ გეგმაში ასახული ინიციატივების ეფექტურობის მონიტორინგს და შედეგებიდან გამომდინარე, განახლებს ფრენის უსაფრთხოების გეგმას.

სამოქალაქო ავიაციის სისტემის უსაფრთხოების ეფექტურობის შესაფასებლად და უსაფრთხოების თითოეული ეროვნული მიზნის მონიტორინგისთვის, სააგენტო იყენებს ამ გეგმის მე-3 ნაწილში ჩამოთვლილ ინდიკატორებს. უსაფრთხოების ეროვნული მიზნებისა და დასახული ამოცანების მიღწევისა და უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების (SEI) დანერგვის სტატუსი განიხილება ხელმძღვანელობის მიერ სისტემის ანალიზის პროცესში.

იმ შემთხვევაში, თუ უსაფრთხოების ეროვნული მიზნები და ამოცანები არ იქნება მიღწეული, სააგენტო გაატარებს საჭირო ღონისძიებებს განმაპირობებელი ძირითადი მიზეზების გამოსავლენად. ფრენის უსაფრთხოების კრიტიკული რისკების გამოვლენის შემთხვევაში, სააგენტო იღებს ვალდებულებას დაუყოვნებლივ გაატაროს გონივრული ზომები მათ უმოკლეს ვადებში აღმოსაფხვრელად. ასეთ შემთხვევაში, ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმა შეიძლება განახლდეს არაგეგმიურად.





დანართი 1 უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები (უსაფრთხოების ქმედებები, ღონისძიებები)

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

1. სისტემური უსაფრთხოება

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

1.1 უსაფრთხოების მართვა

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

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

039.RMT.2024	ავიასაწარმოს ხარისხის მართვის სისტემის მოთხოვნები	
ავიასაწარმოების ხარისხის მართვის სისტემის ზოგადი მოთხოვნების დადგენა		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 და მე-15 დანართები Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სააერნაოსნო მომსახურების დეპარტამენტი, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, QMD	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		





შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

103.RMT.2025	სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი საავიაციო მოვლენების შეტყობინებები, მათი გაანალიზება და მომდევნო ქმედებები		
1. სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი საავიაციო მოვლენების შეტყობინებების, მათი გაანალიზებისა და შემდგომი ქმედებების მოთხოვნების განახლება ევრო რეგულაციებში შესული ცვლილებების შესაბამისად 2. იმ საავიაციო მოვლენათა კლასიფიცირება, რომელთა შეტყობინება სავალდებულოა 3. საავიაციო მოვლენებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რეკომენდაციებსა და მათ პასუხებზე წვდომის უფლებების განსაზღვრა			
სტატუსი	ახალი		
წყაროები	1. Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 2. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 3. Commission Implementing Decision (EU) 2019/1128 of 1 July 2019		
დამოკიდებულება	EUR.RMT.0002 NASP-ის მიზანი N4		
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრია		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS,		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			1. 2026/Q4 2. 2026/Q4 3. 2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI





წლიური ანგარიში 2024/Q4

არ არის

097.RMT.2024 სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის განახლება

სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის საკანონმდებლო საფუძვლების, ძირითადი დებულებებისა და სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის გეგმის ძირითადი დებულებების განახლება ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად.

სტატუსი	ახალი
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართი 691-ე დადგენილება საჰაერო კოდექსი
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N3
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების მუდმივმოქმედი კომისიის წევრები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო/ სააგენტოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვაზე პასუხისმგებელი ჯგუფი

მოსალოდნელი შედეგი

მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4

ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით

შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა

მონიტორინგი

მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





1.2 ადამიანური ფაქტორი და ადამიანის შესაძლებლობები

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

007.RMT.2022	პრევენციული ზომების განხორციელება ჯანმრთელობის კუთხით საფრენოსნო ეკიპაჟის ვარგისობის სფეროში	
საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო განახორციელებს შემდეგ პრევენციულ ზომებს:		
(1) მარშრუტზე ფრენის დაწყებამდე ეკიპაჟის ფსიქოლოგიური შეფასების ჩატარება;		
(2) საფრენოსნო ეკიპაჟის მხარდაჭერის პროგრამებზე წვდომის უზრუნველყოფა, გაადვილება და ხელშეწყობა; და		
(3) საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის აყვანის მომენტიდან, მისი წევრების სისტემატური შემოწმება ნარკოტიკების და ალკოჰოლის (D&A) მოხმარებაზე.		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	რეგულაცია (EU) 2018/1042, 23/07/2018; EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/002/R, 28/01/2019	
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 EUR.RMT.0014	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საავიაციო-სამედიცინო შემმოწმებლები იკავს 1-ლი დანართის შესაბამისად, საავიაციო-სამედიცინო ცენტრები იკავს 1-ლი დანართის შესაბამისად, პილოტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივი ნორმატიული ბაზა და სახელმძღვანელო მასალები		2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI





წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის
-------------------------	---------

109.RMT.2025	ავიასამედიცინო სერტიფიცირების წესი
სააგენტოს დირექტორის მე-4 ბრძანებაში (ავიასამედიცინო სერტიფიცირების წესი) ცვლილებების შეტანა ევრო რეგულაციების (EU) No 1178/2011 (EU) 2015/340"-ის AMC-ის ასახვა მოქმედ ნორმატიულ აქტში.	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	(EU) No 1178/2011 (EU) 2015/340"
დამოკიდებულება	GASP მიზანი N 1 NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საავიაციო-სამედიცინო შემმოწმებლები იკავს 1-ლი დანართის შესაბამისად, საავიაციო-სამედიცინო ცენტრები იკავს 1-ლი დანართის შესაბამისად, პილოტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივი ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





1.3 საჰაერო ხომალდის მოძრაობისთვის თვალის მიდევნება, სამეზბ-სამაშველო სამუშაოები და საავიაციო შემთხვევების მოკვლევა

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

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





1.4 უშიშროების ზეგავლენა უსაფრთხოებაზე

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

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

უსაფრთხოებაზე უშიშროების ზეგავლენის მართვა სტრატეგიული პრიორიტეტია.

042.RMT.2024		საავიაციო უშიშროების პროგრამა	
1. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების ხარისხის კონტროლის განხორციელების პროგრამის განახლება ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართის შესაბამისად.			
სტატუსი		ახალი	
წყაროები		ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართი	
დამოკიდებულება		NASP მიზანი N2	
დაინტერესებული მხარეები		სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო უშიშროების ხარისხის კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
ქვემოთ მოცემული ორი საკითხი ამოღებულია წინა რედაქციიდან,			
1) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით შემოწმების, მათ შორის გაფრენისწინა შემოწმების წესის დადგენა უშიშროების პროგრამის შესაბამისად - შესრულებულია			
2) მართლსაწინააღმდეგო ქმედებაზე საპასუხო რეაგირების განხორციელების მოკვლევა, ანალიზი და შესაბამისი პროცედურის შექმნა - აღნიშნული ამოცანის მოთხოვნები გადანაწილდა და აისახა სხვადასხვა ნორმატიულ აქტებში			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის





113.RMT.2025	სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების სფეროს საერთო წესები	
სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების სფეროში საერთო წესების დადგენა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 11 მარტის რეგულაციის (EC) No 300/2008 შესაბამისად		
სტატუსი	ახალი	
წყაროები	CAAA (EC) No 300/2008	
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

114.RMT.2025	საავიაციო უშიშროების ხარისხის კონტროლის პროგრამების სპეციფიკაციები
კომისიის 2010 წლის 8 იანვრის რეგლამენტის მიხედვით (EU) No18/2010, ხარისხის კონტროლის პროგრამების სპეციფიკაციების დანერგვა სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების სფეროში.	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	CAAA (EU) No 18/2010
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების ხარისხის კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები





მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

115.RMT.2025	სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების ზოგადი და ძირითადი სტანდარტები
2009 წლის 2 აპრილის კომისიის რეგულაციის დანერგვა (EC) No 272/2009, რომელიც ავსებს ევროპარლამენტისა და საბჭოს რეგულაციის (EC) No300/2008 დანართში მოცემულ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების ზოგად და ძირითად სტანდარტებს	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	CAAA (EC) No 272/2009
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





116.RMT.2025	უშიშროების ძირითადი სტანდარტებიდან განსხვავებული უშიშროების ზომების მიღების უფლებამოსილება	
კომისიის 2009 წლის 18 დეკემბრის რეგლამენტის (EU) No 1254/2009 დანერგვა, რომელიც ადგენს კრიტერიუმებს, რომელთა საფუძველზე წევრ ქვეყნებს ენიჭებათ ძირითადი სტანდარტებიდან განსხვავებული უშიშროების ზომების მიღების უფლებამოსილება.		
სტატუსი	ახალი	
წყაროები	CAAA (EU) No 1254/2009	
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

117.RMT.2025	საავიაციო უშიშროების საერთო ძირითადი სტანდარტების განსახორციელებლად საჭირო დეტალური ზომები
2015 წლის 5 ნოემბრის კომისიის განმარტებული რეგულაციის (EU) 2015/1998 დანერგვა რომელიც ადგენს დეტალურ ზომებს საავიაციო უშიშროების საერთო ძირითადი სტანდარტების განხორციელებისთვის.	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	CAAA (EU) 2015/1998
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC
მოსალოდნელი შედეგი	





მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

118.RMT.2025	საავიაციო უშიშროების შესახებ ინფორმაციის შემცველი საერთო ძირითადი სტანდარტები
კომისიის 2015 წლის 16 ნოემბრის გადაწყვეტილების C (2015) 8005 დანერგვა, რომელიც ადგენს საავიაციო უშიშროების შესახებ ინფორმაციის შემცველი საერთო ძირითადი სტანდარტების განხორციელების დეტალურ ზომებს.	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	CAAA C (2015) 8005
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

119.RMT.2025	სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების აღჭურვილობის დამტკიცება
2021 წლის 3 დეკემბრის კომისიის გადაწყვეტილების (EU) 2021/2147 დანერგვა, სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების აღჭურვილობის დამტკიცების შესახებ „EU Stamp“ მარკირებით.	





სტატუსი	ახალი
წყაროები	CAAA (EU) 2021/2147
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უშიშროების კონტროლს დაქვემდებარებული ავიასაწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - SEC
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

1.5 საზედამხედველო შესაძლებლობები

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

044.RMT.2024	რისკსა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებული ზედამხედველობის სისტემა (PBO)
რისკსა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებული ზედამხედველობის სისტემის მარეგულირებელი ნორმატიული აქტის შემუშავება ევროკავშირის რეგულაციებზე დაყრდნობით	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Regulation (EU) No 1321/2014, Regulation (EU) No 1178/2011, Regulation (EU) No 965/2012, Regulation (EU) 2017/373, Regulation (EU) 2015/340, Regulation (EU) No 139/2014, Regulation (EU) 2019/947, Regulation (EU) 2019/945
დამოკიდებულება	NASP მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ინსპექტირების განმახორციელებელი დეპარტამენტები, ზედამხედველობის ობიექტი ავიასაწარმოები





მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - GCAA	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები	SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის	





1.6 პერსონალის კომპეტენცია

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

014.RMT.2022		კომპეტენციებზე დაფუძნებული გაფართოებული ტრენინგი და შეფასება ყველა მოწმობისა და ოსტატობის მისაღებად; საფრთხეებისა და შეცდომების მართვის (TEM) პრინციპის გავრცელება ყველა მოწმობის და ოსტატობისთვის	
კომპეტენციაზე დაფუძნებული ტრენინგის და შეფასების (CBTA) პრინციპების გამოყენება ყველა მოწმობისა და ოსტატობისთვის.			
ასევე განსაზღვრული უნდა იყოს ზოგიერთი ქმედება საერთო დანიშნულების ავიაციასთან (GA) მიმართებაში, ისეთი როგორიცაა მოდულური და კომპეტენციაზე დაფუძნებული ტრენინგი (CBT).			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროები		Commission Regulation (EU) No 1178/2011	
დამოკიდებულება		GASP-ის მიზანი N 1	
		EUR.RMT.0023	
დაინტერესებული მხარეები		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები (საფრენოსნო ეკიპაჟი)	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის





015.RMT.2022	ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობების (FSTD) სიზუსტის გაუმჯობესება
მოქმედი კანონმდებლობის განახლება საფრენოსნო მომზადებაში ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის (FSTD) გამოყენებისას იკავს Doc 9625-ში ჩართული ელემენტების გასათვალისწინებლად. ქვე-ამოცანა N1 – ტრენინგის დროს 'დასაფრენად შესვლა-ვარდნის' პროცედურების ზუსტი აღწარმოების გაზრდა, ასევე, სივრცობრივი მდგომარეობის დაკარგვის თავიდან აცილების და ამ მდგომარეობიდან გამოსვლის სწავლება (UPRT) მიმართ ახალი მოთხოვნების დადგენა. ქვე-ამოცანა N2 - ტექნიკური მოთხოვნების გადახედვა საწვრთნელი მოწყობილობების რეალური შესაძლებლობების ასახვის და ტექნიკური მიღწევების გათვალისწინების მიზნით. ქვე-ამოცანა N3 - ნებისმიერი წარმოქმნილი საკითხების გადაჭრა, მათ შორის, მბრუნავი ხრახნის/ვერტიკალური წევის ძალით მოძრავი საჰაერო ხომალდით ფრენის მომზადებისათვის ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის (FSTD) მიმართ მოთხოვნების შემუშავების დასაბუთების ჩათვლით.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Decision 2018/006/R CS-FSTD ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) No 1178/2011
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0024
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები, პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვე-ამოცანა N1	2025 წლის Q4
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვე-ამოცანა N2	2026 წელი
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა - ქვე-ამოცანა N3	2028 წელი
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ამოცანის განხორციელების ვადები.	





მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

016.RMT.2022		აეროსტატების და პლანერების სერტიფიცირების მოთხოვნები	
იმ ელემენტების ასახვა, რომლებიც აეროსტატებისა და პლანერების ექსპერტების მიერ საფრენოსნო ეკიპაჟის და სამედიცინო საკითხების კუთხით იდენტიფიცირებულია აეროსტატებისა და პლანერების ექსპლუატაციის სერტიფიცირების მოთხოვნებთან მიმართებაში.			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროები		EASA-ს გადაწყვეტილება N 2020/003/R	
დამოკიდებულება		GASP-ის მიზანი N 1 EUR.RMT.0026	
დაინტერესებული მხარეები		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - პლანერები, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - აეროსტატები, პილოტები, ინსტრუქტორები (საფრენოსნო ეკიპაჟი), შემმოწმებლები (საფრენოსნო ეკიპაჟი) იკაოს	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა		2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის	

045.RMT.2024	საფრენოსნო ეკიპაჟის სერტიფიცირება
საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სერტიფიცირების წესების ჰარმონიზაცია ევროკავშირის მოთხოვნებთან	
სტატუსი	მიმდინარე





წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) No 1178/2011).		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, პილოტის მოწმობის მფლობელები, საფრენოსნო სასწავლო დაწესებულებები, ავიაკომპანიები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

046.RMT.2024	სასწავლო დაწესებულებისა და საწაფის აღიარება		
სხვა ქვეყნის მიერ სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებისა და საწაფის აღიარების მოთხოვნების დადგენა			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) No 1178/2011) ჩიკაგოს კონვენციის 1-ლი დანართი		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 2 და 4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებები და საწაფის ექსპლუატანტები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			20254/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			





შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

099.RMT.2025	ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის სერტიფიცირება		
ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის სერტიფიცირების წესის მოთხოვნების ცვლილება			
სტატუსი	ახალი		
წყაროები	EU REG 1321/2014 Part 66		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 2 და 4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო; საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სერტიფიცირებული ორგანიზაციები.		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

1.7 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები

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

019.RMT.2022	მეორე (შემცვლელი) პილოტისადმი დადგენილი მოთხოვნები
მეორე (შემცვლელი) პილოტების გამოყენებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების განსაზღვრა მათი გამოცდილების, სწავლების, შემოწმების და ეკიპაჟის რესურსების მართვის კუთხით.	





სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	რეგულაცია EU 1178/2011, No 965/2012
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 და მიზანი N2 EUR.RMT.0036
დაინტერესებული მხარეები	პილოტების დამტკიცებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, პილოტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

020.RMT.2022	საჰაერო ხომალდების არაკომერციული ექსპლუატაციის სახეობები, რომლებიც ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელის (AOC) მიერ ჩამოთვლილია საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში (OpSpecs)
- ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული იმ ფრენების კატეგორიების იდენტიფიცირება, რომლებიც მიიჩნევა არაკომერციულ ფრენებად; - არაოფიციალური ტერმინების სტანდარტიზება სხვადასხვა კატეგორიის არაკომერციული ფრენების შესრულებისას გამოყენებული ტერმინების მკაფიო გაგების მიზნით; - ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული არაკომერციული ფრენებისათვის სტანდარტების განსაზღვრა მომზადების, პროგრამის და საექსპლუატაციო სტრუქტურის კუთხით. - ექსპლუატანტის სერტიფიკატის (AOC) მფლობელების მიერ შესრულებული არაკომერციული ფრენების თითოეული ტიპისთვის მინიმალური მოთხოვნების ჩამოყალიბება ეკიპაჟების კვალიფიკაციისა და მომზადების კუთხით; - იმპლემენტაციის ჰარმონიზაცია.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	რეგულაცია (EU) 2019/1384, 24/07/2019 EASA-ს გადაწყვეტილება 2019/019/R, 17/09/2019





დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 1 და მიზანი N 2 EUR.RMT.0037		
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის მფლობელები	ექსპლუატანტის სერტიფიკატის	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა		2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის	

049.RMT.2024		საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირება და საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესები	
საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირებისა და საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესების შემუშავება ევროპული სტანდარტის მიხედვით			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროები		ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი EU Reg 965/2012 Parts ORO/CAT/SPA	
დამოკიდებულება		NASP-ის მიზანი N4	
დაინტერესებული მხარეები		სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			





მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

110.RMT.2025	თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #203-ე ბრძანების განახლება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის, 49-ე და 50-ე ცვლილების შესაბამისად	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	AN 11/1.3.36-24/34 AN 11/1.3.37-25/22
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

1.8 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - ხრახნფრთიანი საჰაერო ხომალდები

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

022.RMT.2022	ერთძრავიანი შვეულმფრენის ექსპლუატაცია
მოქმედი ნორმატიული ბაზის და სახელმძღვანელო მასალების გადახედვა იმისათვის, რომ ხელახლა შეფასდეს:	





- ▶ შეზღუდვები დგუშიანი ძრავის მქონე შვეულმფრენებით არახელსაყრელი გარემოს თავზე ფრენებისათვის;
- ▶ შეზღუდვები ერთძრავიანი შვეულმფრენებით მჭიდროდ დასახლებული რაიონის თავზე ფრენებისათვის.

სტატუსი	შეჩერებული
წყაროები	(EU) No 965/2012 Definitions, ARO, ORO, CAT, SPA
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0050
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - შვეულმფრენები - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2026 წლის მე-4 კვარტალი
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

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

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





სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Commission Regulation (EU) No 965/2012
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0052
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები - კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები (CAT) - შვეულმფრენები - იკაოს მე-6 დანართის III ნაწილი
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2026 წლის მე-4 კვარტალი
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მოწინააღმდეგე	
მოწინააღმდეგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

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

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

1.10 საფრენოსნო ექსპლუატაცია - საერთო დანიშნულების ავიაცია/ფრენები დასვენების მიზნით

ამ თავში განხილულია საერთო დანიშნულების ავიაციის, კერძოდ, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე თვითმფრინავების მეშვეობით შესრულებული არაკომერციული ფრენები, ასევე, აეროსტატებისა და პლანერების ექსპლუატაცია.





054.RMT.2024	ზსხ-ს დამატებითი ტექნიკური პირობები
ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდებისთვის სპეციალური დამატებითი ტექნიკური პირობების დადგენა: 1) ზემსუბუქი ვერტმფრენების ფრენისუნარიანობის სპეციფიური მოთხოვნები (HUL) 2) ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ზსხ-ს დამატებითი ტექნიკური პირობები	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Conditions techniques complémentaires spécifiques à l'aptitude au remorquage de planeur par un ULM, Edition 1 : décembre 2011; Conditions techniques complémentaires pour ULM équipé d'un train rentrant, TR Edition 1 du 31 mars 2003 Exigences de Navigabilité Particulières Pour Hélicoptères Ultra-Légers (HUL), Edition 1 du 13 Mars 2012; Conditions techniques complémentaires pour ULM équipé d'un train rentrant, TR Edition 1 du 31 mars 2003; Conditions techniques complémentaires pour ULM équipé d'un parachute de secours, Edition 1 du 23 juin 2004;
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q1
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდებისთვის სპეციალური დამატებითი ტექნიკური პირობებიდან, წინა რედაქციიდან ამოღებულ იქნა ქვემოთ მოცემული სამი საკითხი, ამოღებული საკითხები შესრულებულია. 1) ზსხ-ს მიერ პლანერის ბუქსირება 2) მრავალბიჯიანი პროპელერით აღჭურვილი ზსხ-ს დამატებითი ტექნიკური პირობები 3) ასაკეცი შასის მქონე ზსხ-ს დამატებითი ტექნიკური პირობები მიმდინარე რედაქციაში არსებულ ამოცანას შეეცვალა შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI





წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის
-------------------------	---------

111.RMT.2025		დიდი გაბარიტების და ტურბორეაქტიული ძრავების მქონე, საერთო დანიშნულების ავიაციის თვითმფრინავების ექსპლუატაციის წესი	
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #152-ე ბრძანების განახლება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, II ნაწილის, მე-3 სექციის 41-ე ცვლილებისა და მე-6 დანართის II ნაწილის 42-ე ცვლილების შესაბამისად			
სტატუსი		ახალი	
წყაროები		AN 11/6.3.34-24/35	
		AN 11/6.3.35-25/34	
დამოკიდებულება		NASP-ის მიზანი N4	
დაინტერესებული მხარეები		სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

112.RMT.2025	ვერტმფრენებისა და საერთო დანიშნულების ავიაციის ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესები
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის #220-ე და #270-ე ბრძანებების განახლება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, III ნაწილის, 25-ე ცვლილებისა და მე-6 დანართის III ნაწილის 26-ე ცვლილების შესაბამისად	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	AN 11/32.3.17-24/36
	AN 11/32.3.18-25/35
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4





დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ვერტმფრენებისა და საერთო დანიშნულების ავიაციის ვერტმფრენების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

1.11 დიზაინი და წარმოება

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

1.12 ტექნიკური მომსახურება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება

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

024.RMT.2022	ტექნიკური ჩანაწერები
არასრული ჩანაწერების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელი კრიტერიუმების დაზუსტება. არასრულმა ჩანაწერებმა შეიძლება გამოიწვიოს პროდუქტის საფრენად ვარგისობის სტატუსის არასწორი შეფასება და უსაფრთხოებისათვის რისკის წარმოქმნა, გაართულოს საექსპლუატაციო ისტორიის განსაზღვრა, კომპონენტების მიკვლევა და რადიოსიხშირული იდენტიფიკაციის მოწყობილობების (RFID) გამოყენება.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	რეგულაცია (EU REG 1321/2014) EASA-ს გადაწყვეტილება 2020/002/R, 13/03/2020
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0069
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, ტექმომსახურების სერტიფიცირებული ორგანიზაციები





მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
ლონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

098.RMT.2024		ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენები (MCF)	
ტექნიკური მომსახურებისას საკონტროლო ფრენებისათვის საექსპლუატაციო მოთხოვნების და ეკიპაჟის კომპეტენციის კრიტერიუმების ჩამოყალიბება ამ ტიპის ფრენების შესრულებისას ინციდენტებისა და საავიაციო შემთხვევების აღბათობის შესამცირებლად			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროები		Regulation (EU) 2019/1384 of 04/09/2019	
		Regulation (EU) No 965/2012	
		EASA ED Decision 2019/019/R of 17/09/2019	
დამოკიდებულება		GASP-ის მიზანი N1 EUR.RMT.0070	
დაინტერესებული მხარეები		საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები, ტექნომომსახურების დამტკიცებული ორგანიზაციები	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD, AIR	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
შესწორებული სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
ლონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის





056.RMT.2024	სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატის, მისი დანართის და ხმაურის სერტიფიკატის გაცემის სამართლებრივი საფუძვლები		
საჰაერო ხომალდის და დაკავშირებული პროდუქციის, ნაწილებისა და მოწყობილობების ფრენის ვარგისობაზე და ეკოლოგიური სერტიფიცირების, ასევე კონსტრუქციის და გამომშვები ორგანიზაციების სერტიფიცირების წესების დადგენა			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი EU REG 748/2012 Part-21		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

057.RMT.2024	საჰაერო ხომალდის უწყვეტი საფრენოსნო ვარგისობის სტანდარტები		
▶ მსუბუქი საავიაციო ტექნიკის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების მოთხოვნების დადგენა ▶ მოცემული ტიპის ოპერაციებისთვის საფრენად ვარგისობის დამატებითი სპეციფიკაციების დადგენა			
სტატუსი	ახალი		
წყაროები	▶ ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი EU REG 1321/2014 Part-ML ▶ EU REG 2015/640		





დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, მსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4	
	2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
პირველ ღონისძიებას შეეცვალა შესრულების ვადა		
დაემატა მეორე ღონისძიება შესასრულებლად		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები	SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის	





1.13 საჰაერო მოძრაობის ორგანიზება

კვლავ არსებობს იკაოს იმ სტანდარტებსა და რეკომენდებულ პრაქტიკასთან (SARP) ჰარმონიზებული წესების ნაკლებობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების/სააერონავსო მომსახურების (ATM/ANS) ძირითად მოთხოვნებთან შესაბამისობას. წესებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ ATM/ANS სისტემები და მათი შემადგენელი კომპონენტები სათანადოდ იყოს, შექმნილი და დანერგილი. წინააღმდეგ შემთხვევაში ATM/ANS-ის მთავარი მიზნების მიღწევა ეჭვქვეშ შეიძლება დადგეს.

059.RMT.2024	სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური წესით უზრუნველყოფა	
სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის ცვლილებებთან შესაბამისობაში მოყვანა		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის 81-ე ცვლილება ჩიკაგოს კონვენციის მე-3 დანართის 82-ე ცვლილება	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავსო მომსახურების საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები, საქართველოში რეგისტრირებული აეროდრომის ექსპლუატანტები, მფრინავის მოწმობის მფლობელები.	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, FSD, UGA	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა დაემატა ახალი ქვე-ამოცანა, 82-ე ცვლილების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

060.RMT.2024	საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობა (FUA)
საქართველოს საჰაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობის წესების დადგენა	
სტატუსი	მიმდინარე





წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EC) No 2150/2005, ASBU The deployment of the Flexible Use of Airspace (FUA) and Advanced FUA Elements (FRTO-B0/2 and FRTO-B1/3)	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სააერნოსნო მომსახურების დეპარტამენტი, სააერნოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ამოცანის შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

061.RMT.2024	საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესები	
ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის მე-4 დამატების 47-ე ცვლილების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში.		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართი (EU) No 923/2012	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		





მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

107.RMT.2025	ჰაერსაფრენო ინფორმაციით მომსახურების წესი
ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 დანართის 43-ე ცვლილების მიხედვით სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება N24 - ჰაერსაფრენო ინფორმაციით მომსახურების წესის განახლება	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	AN 2/2.8-24/40
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავთო მომსახურების საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

108.RMT.2025	საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი
ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის 53-ე ცვლილების მიხედვით სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის N161 ბრძანება - საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესის განახლება	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	AN 13/13.1-24/31
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავთო მომსახურების საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები





მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

062.RMT.2024	ერთიანი ევროპული ცის სისტემაში (SES) ინტეგრაცია		
ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცის მარეგულირებელი ჩარჩოს ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EC) No 549/2004		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნოსნო მომსახურების საწარმო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის	

063.RMT.2024	სააერნოსნო მომსახურების უზრუნველყოფა ერთიანი ევროპული ცის სისტემაში
---------------------	--





ერთიანი ევროპული ცის სისტემაში სააერნოსნო მომსახურების უზრუნველყოფის წესების დადგენა	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი Regulation (EC) No 550/2004
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნოსნო მომსახურების საწარმო
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

064.RMT.2024	ერთიანი ევროპული ცის მოწყობა და სარგებლობა
ერთიანი ევროპული ცის ორგანიზებისა და სარგებლობის წესების დადგენა	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი Regulation (EC) No 551/2004
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	





შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

066.RMT.2024	საჰაერო სივრცით სარგებლობის ტარიფები და გამტარუნარიანობა	
საჰაერო სივრცის გამტარუნარიანობის და ტარიფების მარეგულირებელი მოთხოვნების დანერგვა ეროვნულ კანონმდებლობაში		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) 2019/317, (EU) No 390/2013 და 391/2013	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

067.RMT.2024	საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მართვა					
საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მართვის ერთიანი წესების დანერგვა ეროვნულ კანონმდებლობაში						
სტატუსი		მიმდინარე				
წყაროები		▶ ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) 2019/123, (EU) No 677/2011				





	▶ Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2	
	2025/Q2	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები	SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის	

068.RMT.2024	ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის გენერალური გეგმა		
ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის გენერალური გეგმის დანერგვის ერთიანი პროექტის განსაზღვრის ეროვნული საკანონმდებლო ბაზის მომზადება			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) No 409/2013		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2026/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			





მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

069.RMT.2024	უპილოტო საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის სისტემა		
უპილოტო საჰაერო ხომალდების საჰაერო მოძრაობის მართვის სისტემის მარეგულირებელი ნორმატიული აქტის პროექტის შემუშავება			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სააერნაოსნო მომსახურების დეპარტამენტი, საერთო დანიშნულების ავიაციისა და უპილოტო საჰაერო სისტემების დეპარტამენტი, უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტები, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, UGA		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2026/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები		SPI	
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის	

070.RMT.2024	სააერნაოსნო მომსახურების და საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს მოთხოვნები		
სააერნაოსნო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს სერტიფიცირებისა და ფუნქციონირების ერთიანი წესების დადგენა			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) 2017/373		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4		





დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სააერნოსნო მომსახურების დეპარტამენტი, სააერნოსნო მომსახურების საწარმო		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

071.RMT.2024	მეტეოროლოგიური ინფორმაციის გავრცელება	
მეტეოროლოგიური ინფორმაციის გავრცელებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დადგენა		
სტატუსი	შეჩერებული	
წყაროები	ICAO EUR DOC 18	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2	
დაინტერესებული მხარეები	სააერნოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q1
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
ამოცანა შეჩერდა და გადავადდა ერთი წლით		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

106.RMT.2024	საჰაერო სივრცის სტრუქტურა და დიზაინი
--------------	--------------------------------------





საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის ცვლილება	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	საჰაერო სივრცის კომიტეტის გადაწყვეტილება
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 6
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებლები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

073.RMT.2024	საჰაერო სივრცით სარგებლობა
საჰაერო სივრცით სარგებლობის წესების ჰარმონიზაცია ევროკავშირის მოთხოვნებთან	
სტატუსი	შეჩერებული
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტები, Regulation (EU) No 1332/2011, Regulation (EU) No 2018/1048, Regulation (EU) No 2023/1770
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებლები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ამოცანა შეჩერდა და გადავადდა ერთი წლით	





მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

102.RMT.2025	საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის პროცედურები
საჰაერო სივრცის გამოყენების მოთხოვნებს და საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებულ ნავიგაციის (PBN) პროცედურები	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1048 of 18 July 2018
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N4 NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებლები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

105.RMT.2025	"საერთო პროექტი ერთის (CP1)" შექმნა
"საერთო პროექტი ერთის (CP1)" შექმნა რომელიც ეხმარება ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის გენერალური გეგმის განხორციელებას	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	Commission Implementing Regulation (EU) 2021/116 of 1 February 2021
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N4





	NASP-ის მიზანი N2	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებლები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

074.RMT.2024	მეტეოროლოგიური ხელსაწყოების ტექნიკური მოთხოვნები			
მეტეოროლოგიური ხელსაწყოების ტექნიკური მოთხოვნების წესი				
სტატუსი	მიმდინარე			
წყაროები	ევროკომისიის	მიერ	გამოცემული	შემსრულებელი
	სამართლებრივი აქტი			
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N 4			
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო	ავიაციის	სააგენტო,	მეტეოროლოგიური
	მომსახურების მიმწოდებელი ავიასაწარმოები			
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS			
მოსალოდნელი შედეგი				
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები	
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით				
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა				
მონიტორინგი				
მონიტორინგის აქტივობები			SPI	





წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის
-------------------------	---------

075.RMT.2024	სააერნოსნო რუკები	
ჩიკაგოს კონვენციის მე-4 დანართის 61-ე ცვლილების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-4 დანართი	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნოსნო მომსახურების საწარმო	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

076.RMT.2024	სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფა
სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის შესაბამისობაში მოყვანა ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის ცვლილებებთან. ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1-ლი ტომის 92-ე და 93-ე ცვლილების, მე-10 დანართის მე-2 ტომის 92-ე ცვლილების და მე-10 დანართის მე-3 ტომის 91-ე ცვლილების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Annex 10, Volume I, Annex 10, Volume II, Annex 10, Volume III
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	





მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

100.RMT.2025	სააერნაოსნო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს ტექნიკური საშუალებები
სააერნაოსნო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს ტექნიკური საშუალებების სერტიფიცირებისა და აღიარების დეტალური წესების დადგენა	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	Commission Delegated Regulation (EU) 2023/1768 of 14 July 2023
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N4 NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოები
მფლობელი	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

101.RMT.2025	სააერნაოსნო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს ტექნიკური საშუალებების მწარმოებელი ორგანიზაციები
--------------	--





ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების დადგენა სააერნაოსნო მომსახურების/საჰაერო მოძრაობის მართვის საწარმოს ტექნიკური საშუალებების მწარმოებელი ორგანიზაციების დასამტკიცებლად

სტატუსი	ახალი
წყაროები	Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1769 of 12 September 2023
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N4 NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოები
მფლობელი	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

077.RMT.2024	საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის სერტიფიცირება
საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეების სერტიფიცირების მოთხოვნების ჰარმონიზაცია ევროკავშირის რეგულაციებთან.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EU) 2015/340
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმო, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები





მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

078.RMT.2024	სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური მომსახურება
მეტეოროლოგიური ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის წესის დადგენა	
სტატუსი	შეჩერებული
წყაროები	EUR DOC 18
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ამოცანა შეჩერდა და გადავადდა ერთი წლით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

1.14 აეროდრომები

მოცემული თავი ეხება აეროდრომის დიზაინს და ექსპლუატაციას, ასევე აეროდრომის ექსპლუატანტებს. ამ თავში განსაზღვრულია უსაფრთხოების კუთხით ისეთი სამართლებრივ-





ნორმატიული ბაზის შესაქმნელად საჭირო ქმედებები, რომელიც აეროდრომების საქმიანობის კომპლექსურობისა და პოტენციური რისკების მართვის თანაზომიერია.

031.RMT.2022	აეროდრომების მახლობლად ლაზერული გამოსხივების რეგულირება	
ფრენების დაცული არეების განსაზღვრის მეთოდოლოგიის და კონტროლის ღონისძიებების დადგენის უზრუნველყოფის ნორმატიული ბაზის შემუშავება		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის N87 დადგენილება, ტექნიკური რეგლამენტი „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“, 2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში	
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1,	
დაინტერესებული მხარეები	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, AGA	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
ნორმატიული აქტი		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

032.RMT.2022	აეროდრომის ტერიტორიაზე უცხო სხეულების ნარჩენების (FOD) კონტროლი
აეროდრომების ექსპლუატანტებისთვის დამატებითი მოთხოვნების დადგენა ხელოვნურ საფარზე უცხო სხეულების კონტროლის კუთხით.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ICAO Doc 9981 PANS ADR, 2021 წლის მოვლენათა შეტყობინების ანალიზის ანგარიში
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1





დაინტერესებული მხარეები	სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
ნორმატიული აქტი			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

079.RMT.2024	აეროდრომის დაცვის არის დადგენა	
1) აეროდრომის დაცვის არის დადგენისა და დაბრკოლებების შემქმნელი შენობა-ნაგებობების მშენებლობის შეთანხმების, შეზღუდვისა და ნიშანდების სახელმძღვანელოს მომზადება		
2) სამოქალაქო აეროდრომის დაცვის არეს (აეროდრომის რაიონის) დადგენისა და ამ რაიონში ობიექტის დასაშვები სიმაღლის განსაზღვრის წესის ცვლილება		
3) აეროდრომის დაცვის არეს პარამეტრების ცვლილება და სააერონავიგაციო კვლევების მოთხოვნების დადგენა. საქართველოს მთავრობის #73-ე დადგენილების ცვლილება.		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართი, ტომი I და II AN 4/1.2.31-25/23 - 24 Apr 2025 და AN 4/27-25/29	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2	
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო, თვითმმართველი ორგანოები და მუნიციპალიტეტები, საქართველოში რეგისტრირებული აეროდრომის ექსპლუატანტები, სამშენებლო კომპანიები,	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA, ANS	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4





	2025/Q4 2030/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
წინა რედაქციიდან შესრულდა პირველი ქვე-ამოცანა (აეროდრომის დაცვის არეს დადგენისა და დაბრკოლებების შემქმნელი შენობა-ნაგებობათა მშენებლობის შეზღუდვისა და ნიშანდების წესის მომზადება) და დაემატა ახალი ქვე-ამოცანები შესაბამისი ვადების მითითებით.	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

080.RMT.2024	აეროდრომზე მოძრაობის წესები
აეროდრომზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგების წესის ცვლილება (აქვე მიზანი ან შინაარსის მოკლე აღწერილობა)	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი Commission Regulation (EU) No 139/2014
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, აეროდრომის ექსპლუატანტები, სახმელეთო მომსახურების კომპანიები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

081.RMT.2024	ველური ბუნებით გამოწვეული საფრთხეების მართვა
აეროდრომზე ველური ბუნებით გამოწვეული საფრთხეების მართვის წესის ცვლილება	





სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ICAO-ს Doc 9137 Part 3 Commission Regulation (EU) No 139/2014 UK Civil Aviation Authority Wildlife hazard management at aerodromes - CAP 772 UK Civil Aviation Authority
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2 და N4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სამოქალაქო აეროდრომის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ლონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

120.RMT.2025	აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირების და ექსპლუატაციის ნორმები
სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების დამტკიცების თაობაზე - საქართველოს მთავრობის #87-ე დადგენილებაში პროექტირების, ვიზუალური საშუალებების და ბაქანზე მართვის მოთხოვნების ცვლილება	
სტატუსი	ახალი
წყაროები	AN 4/1.2.31-25/23 - 24 Apr 2025 AN 4/16.11-25/28
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2
დაინტერესებული მხარეები	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოში რეგისტრირებული აეროდრომის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA





მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





1.15 მიწისზედა მომსახურება

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

035.RMT.2022		მიწისზედა მომსახურების კუთხით მოთხოვნების შემუშავება და უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა	
სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზისა და სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება მიწისზედა მომსახურების უსაფრთხოების კუთხით.			
ამაში იგულისხმება საექსპლუატაციო მოთხოვნები, ორგანიზაციული მოთხოვნები და საავიაციო ხელისუფლების მოთხოვნები, საჭიროებიდან გამომდინარე.			
უსაფრთხოების მართვის ხელშეწყობა მიწისზედა მომსახურების სფეროში, მაგ. ინდუსტრიის სტანდარტების საფუძველზე, სახელმძღვანელო მასალით და საუკეთესო პრაქტიკით უზრუნველყოფის მეშვეობით.			
აეროდრომის ექსპლუატაციაში ჩართული ყველა მხარის წახალისება უსაფრთხოების კოლექტიური მართვისაკენ.			
სტატუსი		მიმდინარე	
წყაროები		Commission Regulation (EU) No 139/2014 AN 4/1.2.31-25/23 - 24 April 2025	
დამოკიდებულება		NASP-ის მიზანი N1 და N4 GASP-ის მიზანი N2 EUR.RMT.0082	
დაინტერესებული მხარეები		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები, მიწისზედა მომსახურების მიმწოდებლები და მიწისზედა მომსახურების პერსონალი	
მფლობელი		საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA	
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები	





მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2026 წლის მე-4 კვარტალი
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

083.RMT.2024	ბაქანზე საქმიანობის მართვა (Apron Management)	
სამოქალაქო აეროდრომზე ბაქანზე საქმიანობის მართვის წესებისა და სტანდარტების დადგენა		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ICAO Doc. 9981 (PANS-Aerodromes), Commission Regulation (EU) No 139/2014	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N2 და N4	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, აეროდრომის ოპერატორები, სახმელეთო მომსახურების ორგანიზაცია	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AGA	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q2
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

085.RMT.2024	სახმელეთო მომსახურების ორგანიზაციების რეგულირება
სახმელეთო მომსახურების მიმწოდებელი ორგანიზაციების ბაზარზე დაშვების წესის დადგენა	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Council Directive 96/67/EC
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4





დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის სახმელეთო მომსახურების ორგანიზაციები, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ATD		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			არ არის

086.RMT.2024	სლოტების განაწილება აეროპორტებში	
საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში სლოტების განაწილების წესების დადგენა		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	Council Regulation (EEC) No 95/93	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4	
დაინტერესებული მხარეები	საჰაერო ხომალდის კომერციული ექსპლუატანტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ATD	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის







1.16 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემები (UAS)

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

087.RMT.2024	უპილოტო საჰაერო ხომალდების ვარგისობა	
ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის 108-ე ცვლილების ასახვა ეროვნულ კანონმდებლობაში		
სტატუსი	მიმდინარე	
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართი	
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 2	
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები	
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - AIR, UGA	
მოსალოდნელი შედეგი		
მიღებული შედეგ(ებ)ი		ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა		2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით		
მონიტორინგი		
მონიტორინგის აქტივობები		SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4		არ არის

088.RMT.2024	უპილოტო საჰაერო სისტემების ავიასპეციალისტების სერტიფიცირება
უპილოტო საჰაერო სისტემების ავიასპეციალისტების სერტიფიცირების მოთხოვნების დადგენა ჩიკაგოს კონვენციის 1-ლი დანართის შესაბამისად	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ჩიკაგოს კონვენციის 1-ლი დანართი
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 2
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - UGA





მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ლონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

090.RMT.2024	უპილოტო საჰაერო სისტემების ექსპლუატაცია
- უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესების ჰარმონიზაცია - დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის მოთხოვნების განსაზღვრა ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-4 ნაწილის შესაბამისად.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	- Regulation (EU) 2019/947, Regulation (EU) 2019/945 - AN 11/61.1-24/37 GCAA 1605/01
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, უპილოტო საჰაერო სისტემების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - UGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4 2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ლონისძიების შესრულების ვადა და აგრეთვე დაემატა მეორე ქვე-ამოცანა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





1.17 ახალი ტექნოლოგიები და კონცეფციები

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

037.RMT.2022	ციფრული მოწმობები საჰაერო ხომალდის პილოტებისთვის (dLAP)
ამ ქმედების მიზანია პილოტების ლიცენზირების კუთხით არსებულ სისტემებსა და ნორმატიულ აქტებში სავალდებულო ციფრული ლიცენზირების მოთხოვნების შეტანა და ამისათვის ისეთი IT ინფრასტრუქტურის დანერგვის ხელშეწყობა, რომელიც უზრუნველყოფს მონაცემთა ხელშეუხებლობას, დაცვას, თავსებადობას და ურთიერთ აღიარებას. შესწავლილი უნდა იყოს EASA-ს არაწევრ ქვეყნებთან ერთობლიობაში IT სისტემის გამოყენების მიზანშეწონილობა. მოქმედება დაკავშირებულია იკაოს 1-ლი დანართის 178-ე შესწორებასთან, რომელიც ეხება 03/11/2022-დან ელექტრონული ლიცენზირების სისტემის დანერგვასა და გამოყენებას. აღნიშნული გამომდინარეობს პერსონალის ელექტრონული მოწმობების დარგში იკაოს მიზნობრივი ჯგუფის მუშაობის შედეგებიდან (იხ. AN-WP/9522, 13/10/2021).	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	სახელმწიფო წერილი AN 12/1.1.25-20/112
დამოკიდებულება	EUR.RMT.0096
დაინტერესებული მხარეები	პილოტები, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - FSD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	
სავალდებულო მოთხოვნები პილოტების ციფრულ მოწმობებთან მიმართებაში	2027/Q4
პილოტის ელექტრონული მოწმობების გაცემის და შენახვის სისტემა	
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





038.RMT.2022

ფრენები ნებისმიერი ამინდის პირობებში

ნებისმიერი ამინდის პირობებში ექსპლუატაციასთან (AWO) დაკავშირებული წესების გადახედვა და განახლება ავიაციის ყველა სფეროში, კერძოდ:

- ▶ არსებული წესების შესწორება/გადახედვისას უსაფრთხოების ეფექტურობის უზრუნველყოფის პრინციპის გამოყენების შესაძლებლობა ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენების მხარდამჭერი ისეთი ახალი და სამომავლო ტექნოლოგიების უკეთესი ინტეგრირების მიზნით, როგორებიცაა მაგ. ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემები (EFVS), ტექნიკური ვიზუალიზაციის სისტემები (SVS), ტექნიკური ვიზუალიზაციის მართვის სისტემები (SVGS), ვიზუალიზაციის კომბინირებული სისტემები (CVS), კოლიმატორული ინდიკატორი (HUD);
- ▶ სტანდარტული ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO), როგორიცაა სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) გამოყენებით CAT II კატეგორიით და CAT III კატეგორიით დასაფრენად შესვლა ან აფრენა დაბალი ხილვადობის პირობებში;
- ▶ ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენებისგან (AWO) განსხვავებული ფრენები, როგორიცაა ILS, GLS (დიფერენციალური კორექციის მიწისზედა სისტემა (GBAS)) ან SBAS (დიფერენციალური კორექციის სატელიტური სისტემა) სისტემების გამოყენებით CAT I კატეგორიით დასაფრენად შესვლა ან ზონალური ნავიგაციის (RNAV) (GNSS), მიუმართავი რადიოშუქურების (NDB) ან ულტრამოკლე ტალღოვანი (VHF) ყველგან მიმართული რადიოშუქურების (VOR) გამოყენებით უმაღლეს მინიმუმამდე დასაფრენად შესვლა;
- ▶ სხვა საკითხები, როგორებიცაა არსებული წესების ტექსტის დახვეწა და დასაფრენად შესვლის კუთხით იკაოს ახალი კლასიფიკაციის გამოყენება;
- ▶ საექსპლუატაციო კრედიტის მქონე ექსპლუატაციის შემოღება, რომელიც ჯერ არ არის იკაოს სამართლებრივ-ნორმატიული სისტემის ნაწილი.

სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	Annex VII (Part-NCO) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 AMC and GM to Part-NCO
დამოკიდებულება	GASP-ის მიზანი N1 GASP-ის მიზანი N2 EUR.RMT.0087
დაინტერესებული მხარეები	პილოტების სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებები, ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელები, სააერონავთო მომსახურების მიმწოდებლები, სერტიფიცირებული აეროდრომების ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ANS, FSD, AGA
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზა	2025/Q





ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
შეიცვალა ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

1.18 გარემოს დაცვა

საავიაციო სექტორში გარემოს დაცვის საკითხი ყოველწლიურად მზარდ მნიშვნელობას იძენს. სააგენტო იღებს ვალდებულებას შეუერთდეს მსოფლიო გარემოსდაცვით სტრატეგიას და ხელი შეუწყოს საავიაციო სისტემის დეკარბონიზაციას. ამ მიმართულებით სააგენტოს მიერ დასახულია ღონისძიებები, რომლებიც მიმდინარე და მომდევნო წლებში აქტიურად განხორციელდება.

1.19 სხვა

ამ ქვეთავში მოცემული უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებები არ მიეკუთვნება რომელიმე ტექნიკურ მიმართულებას, მაგრამ მათი განხორციელება დაეხმარება სააგენტოს დასახული მიზნების მიღწევაში და ხელს შეუწყობს ფრენის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებას.

092.RMT.2024	საოპერაციო შეზღუდვების მქონე ავიაკომპანიების სიის დადგენა
საოპერაციო შეზღუდვების მქონე ავიაკომპანიების სიის დადგენისა და ამ კომპანიებისთვის საჭირო მიმოსვლის აკრძალვის წესების განსაზღვრა.	
სტატუსი	მიმდინარე
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი (EC) No 2111/2005
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სააგენტო, უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - ATD
მოსალოდნელი შედეგი	
მიღებული შედეგ(ებ)ი	ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა	2025/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
ღონისძიების შესრულების ვადა	
მონიტორინგი	





მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის

094.RMT.2024	ავიაციის მარეგულირებელი საკანონმდებლო აქტის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის მოთხოვნებთან		
საჰაერო კოდექსის ახალი რედაქციის შემუშავება Regulation (EU) 2018/1139-ზე დაყრდნობით			
სტატუსი	მიმდინარე		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი Regulation (EU) 2018/1139		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ავიასაწარმოები, საჰაერო სივრცით მოსარგებლე ორგანიზაციები და უწყებები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო - REG, GCAA		
მიღებული შედეგი			
მოსალოდნელი შედეგი (შედეგები)			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			

104.RMT.2025	რისკების ერთიანი ევროპული კლასიფიკაციის სქემა		
რისკების ერთიანი ევროპული კლასიფიკაციის სქემის შემუშავება ევროპის რეგულაციების:			
▶ (EU) 2020/2034			
▶ (EU) 2021/2082 - ის მიხედვით			
სტატუსი	ახალი		
წყაროები	ევროკომისიის მიერ გამოცემული შემსრულებელი სამართლებრივი აქტი Regulation (EU) 2018/1139		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 4		





დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ავიასაწარმოები, საჰაერო სივრცით მოსარგებლე ორგანიზაციები და უწყებები		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო		
მიღებული შედეგი			
მოსალოდნელი შედეგი (შედეგები)			ვადები
მოქმედი სამართლებრივ- ნორმატიული ბაზა			2026/Q4
			2026/Q4
ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით			
მონიტორინგი			
მონიტორინგის აქტივობები			SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4			

095.SPT.2024		სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს პროცესების გაციფრულება	
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს პროცესების გაციფრულება:			
ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემის პროგრამული უზრუნველყოფა (ავიატექნიკოსის, ავიამეთვალყურის, პილოტის, ბორტგამყოლის მიმართულებებით) CARMA - ზედამხედველობის მოდულის დანერგვა სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს ზედამხედველობის პროცესში ავიასაწარმოების ზედამხედველობის პროგრამული უზრუნველყოფისა და მონაცემთა ბაზის შემუშავება და დანერგვა			
სტატუსი	ახალი		
წყაროები	N/A		
დამოკიდებულება	NASP-ის მიზანი N 5		
დაინტერესებული მხარეები	სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო		
მფლობელი	საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო GCAA		
მოსალოდნელი შედეგი			
მიღებული შედეგ(ებ)ი			ვადები
სააგენტოს პროცესებში სრულად ინტეგრირებული, მოქმედი და ეფექტური პროგრამული უზრუნველყოფა			2026/Q4





ცვლილებები წინა რედაქციასთან შედარებით	
მონიტორინგი	
მონიტორინგის აქტივობები	SPI
წლიური ანგარიში 2024/Q4	არ არის





დანართი 2: მიმდინარე რედაქციიდან ამოღებული ღონისძიებები, რომლებიც გათვალისწინებული იყო ფრენის უსაფრთხოების ეროვნული გეგმის წინა რედაქციებში

ღონისძიების ID	მოკლე აღწერილობა	სტატუსი	ამოღების საფუძველი
001.RMT.2022	უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მოთხოვნების ინტეგრირება სახელმწიფოს მოქმედ კანონმდებლობაში	შესრულებული	შესრულებული
002.RMT.2022		შესრულებული	
004.RMT.2022		შესრულებული	
005.RMT.2022		შესრულებული	
006.RMT.2022		შესრულებული	
008.RMT.2022		შესრულებული	
009.RMT.2022		შესრულებული	
010.RMT.2022		შესრულებული	
011.RMT.2022		ამოღებული	
012.RMT.2022		შესრულებული	
013.RMT.2022	იკაოს მოთხოვნები რადიოსატელეფონო კომუნიკაციის დროს გამოყენებული ენების ცოდნის (ILPR) მიმართ - წესების შედგენა	ამოღებული	ღონისძიების ნაკლები პრიორიტეტულობა
013.RMT.2022		ამოღებული	
017.RMT.2022		ამოღებული	
018.RMT.2022		შესრულებული	
021.RMT.2022		შესრულებული	
025.RMT.2022		ამოღებული	
026.RMT.2022		შესრულებული	
027.RMT.2022		ამოღებული	
028.RMT.2022		შესრულებული	
029.RMT.2022	საერთაშორისო აეროდრომებზე განთავსებული VFR	შესრულებული	შესრულებული





დონისიების ID	მოკლე აღწერილობა	სტატუსი	ამოღების საფუძველი
	ვერტოდრომის სერტიფიცირების მოთხოვნები		
030.RMT.2022	ასაფრენ დასაფრენი ზოლის უსაფრთხოება	შესრულებული	შესრულებული
030.RMT.2022		შესრულებული	
033.RMT.2022		შესრულებული	
036.RMT.2022		შესრულებული	
001.RMT.2022	უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მოთხოვნების ინტეგრირება სახელმწიფოს მოქმედ კანონმდებლობაში	შესრულებული	შესრულებული
065.RMT.2024		გაუქმებული	
051.RMT.2024		გაუქმებული	გაერთიანდა 061.RMT.2024 -თან ერთად
034.RMT.2022		შესრულებული	შესრულებული
058.RMT.2024		გაუქმებული	აღნიშნული ამოცანა გაერთიანდა 076.RMT.2024-თან
089.RMT.2024		გაუქმებულია	აღნიშნული ამოცანა ჩანაცვლდა 061.RMT.2024 -ით.
072.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
093.RMT.2024	მიმდინარე რედაქციის განახლებამდე შეიქმნა ამოცანა და უკვე შესრულდა	შესრულებული	
047.RMT.2024		ამოღებულია	გაუქმებულია
050.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
040.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
041.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
043.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
082.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული





დონისიების ID	მოკლე აღწერილობა	სტატუსი	ამოღების საფუძველი
055.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
048.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
052.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
053.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
091.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული
096.SPT.2024		შესრულებული	შესრულებული
003.RMT.2022		შესრულებული	შესრულებული
084.RMT.2024		შესრულებული	შესრულებული





დანართი 3: აბრევიატურების განმარტება

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





- PQ** Protocol question
პროტოკოლის კითხვარი
- QMD** Quality Management Department
ხარისხის მართვის დეპარტამენტი
- RASP** Regional aviation safety plan
რეგიონული საავიაციო უსაფრთხოების გეგმა
- REG** Rulemaking, International Standards and EU Regulations Transposition Department
საერთაშორისო სტანდარტებისა და ევროკავშირის რეგულაციების დანერგვის დეპარტამენტი
- SARPs** Standards and Recommended Practices
სტანდარტები და რეკომენდებული პრაქტიკა
- SEC** Aviation Security Department
საავიაციო უშიშროების დეპარტამენტი
- SEI** Safety enhancement initiative
უსაფრთხოების გაუმჯობესების ინიციატივა
- SMS** Safety management system
უსაფრთხოების მართვის სისტემა
- SPI** Safety performance indicator
უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორი
- SSP** State safety programme
ფრენის უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამა
- UGA** Unmanned Aircraft Systems and General Aviation Department
უპილოტო საჰაერო სისტემების და საერთო დანიშნულების ავიაციის დეპარტამენტი



© დოკუმენტი შემუშავებულია 2025 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სპეციალიზებული
ჯგუფის მიერ.

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

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

0114, თბილისი, I ხეივანის ქუჩის დასაწყისი, საქართველო

