

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №58  
2017 წლის 1 მაისი

ქ. თბილისი

**უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესების დამტკიცების შესახებ**

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

## მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესები“.

## მუხლი 2

1. ბრძანება, გარდა ამ ბრძანებით დამტკიცებული წესის II, IV, V, VI და VII თავებისა, ამოქმედდეს 2017 წლის 1 სექტემბრიდან.
2. ამ ბრძანებით დამტკიცებული წესის II და IV თავები ამოქმედდეს 2017 წლის 1 ნოემბრიდან.
3. ამ ბრძანებით დამტკიცებული წესის V, VI და VII თავები ამოქმედდეს 2020 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალალონია

**უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესები**

## თავი I

### ზოგადი დებულებები

#### მუხლი 1. მიზანი

წინამდებარე „უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაციისა და ფრენის, აგრეთვე უპილოტო საჰაერო სისტემისა და უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის, გამოყენებისა და შეზღუდვების წესების“ (შემდგომში „წესი“) მიზანია ფრენის უსაფრთხოების დაცვა საქართველოს საჰაერო სივრცეში უპილოტო საჰაერო ხომალდების სამოქალაქო დანიშნულებით ფრენების რეგულირების გზით.

#### მუხლი 2. ტერმინების განმარტება

ამ წესის მიზნებისთვის, ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ავტონომიური უპილოტო საჰაერო ხომალდი** – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომლის ფრენის მართვაში ჩარევა შეუძლებელია ფრენის პროცესში;

ბ) **დისტანციური მართვის სადგური** – დისტანციურად მართვადი სისტემის კომპონენტი, რომელიც შეიცავს დისტანციურად მართვადი სხ-ს მართვის მოწყობილობას;

გ) **დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდი** – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომლის პილოტირება ხორციელდება დისტანციური მართვის სადგურიდან;

დ) **დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის დამკვირვებელი** – სათანადოდ მომზადებული უფლებამოსილი პირი, რომელიც დისტანციურად მართვადი სხ-ის ვიზუალური დაკვირვებით ეხმარება დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტს პირდაპირი მხედველობის არის მიღმა მფრენი საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო ფრენის განხორციელებაში;



ე) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტი – პირი, რომელსაც მინიჭებული აქვს დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის მართვის უფლება და დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დროს ახორციელებს საჰაერო ხომალდის მართვას;

ვ) ექსპლუატანტი – პირი, რომელიც ახორციელებს ან აპირებს განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენები;

ზ) ექსპლუატაცია – ექსპლუატანტის მიერ უპილოტო საჰაერო ხომალდის მართვა დისტანციური მართვის სადგურის მეშვეობით, უპილოტო საჰაერო ხომალდის აფრენიდან მის დაფრენამდე;

თ) ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არეში – ფრენა, როდესაც ექსპლუატანტი უპილოტო საჰაერო ხომალდთან ინარჩუნებს უწყვეტ ვიზუალურ კონტაქტს შეუიარაღებელი თვალით, რაც საშუალებას აძლევს ექსპლუატანტს გააკონტროლოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის კურსი სხვა საჰაერო ხომალდებთან, პირებთან და დაბრკოლებებთან მიმართებაში, მათგან უსაფრთხო მანძილის შენარჩუნებისა და შეჯახების აცილების მიზნით;

ი) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო – უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს შეზღუდვებს და ინსტრუქციებს, რომლის ფარგლებშიც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება;

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

ლ) რადიოხედვის არე – ორმხრივი კავშირი მიმღებსა და გადამცემს შორის, რომელიც შეუფერხებლად ხორციელდება დაბრკოლებებისგან თავისუფალ არეში;

მ) სათამაშო უპილოტი საჰაერო ხომალდი – საფრენი აპარატი, რომელიც შექმნილია ან განკუთვნილია ბავშვებისთვის სათამაშოდ, მისი ფრენის მაქსიმალური სიმაღლე არ აღემატება 30 მეტრს მიწის ზედაპირიდან და მისი პოტენციური ენერგია არ აღემატება 79 ჯოულს;

ნ) საფრთხე – ვითარება ან ობიექტი, რომელმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენის ან/და საზოგადოებრივ უსაფრთხოებაზე;

ო) საჰაერო ხომალდის მოდელი – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც არ გამოიყენება მგზავრის/ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით, შეუძლია ხანგრძლივი ფრენა და გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ საჰაერო ჩვენების, გასართობი, სპორტული ან შეჯიბრების მიზნებისთვის და მისი მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება 30 კგ-ს.

პ) უპილოტო საჰაერო სისტემა – უპილოტო საჰაერო ხომალდებისა და მათ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ელემენტების ერთობლიობა;

ჟ) უპილოტო საჰაერო ხომალდი – საფრენი აპარატი, რომლის ბორტზე პილოტი არ იმყოფება;

### შენიშვნა:

უპილოტო საჰაერო ხომალდი იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

ა) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდი,

ბ) ავტონომიური უპილოტო საჰაერო ხომალდი,

გ) საჰაერო ხომალდის მოდელი.

### მუხლი 3. რეგულირების სფერო

1. ეს წესი ადგენს საქართველოს საჰაერო სივრცეში, სამოქალაქო ავიაციაში გამოყენებული უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის ნორმებს.

2. წინამდებარე წესის მოქმედება არ ვრცელდება იმ უპილოტო საფრენ აპარატებზე, რომელთა მასა



ნაკლებია 250 გრამზე, სათამაშო უპილოტი საჰაერო ხომალდებზე და ასევე უპილოტი საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციაზე შენობაში (დახურულ სივრცეში).

#### **მუხლი 4. უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაუდევრად და გაუაზრებლად მართვა**

დაუშვებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდის მართვა დაუდევრად და გაუაზრებლად, რათა საფრთხეში არ ჩავარდეს ადამიანების სიცოცხლე და მათი ქონება, ასევე საფრთხე არ შეექმნას სხვა საჰაერო ხომალდს.

#### **მუხლი 5. საჰაერო სივრცის გამოყენების პრიორიტეტულობა**

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის პილოტი უნდა მოერიდოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენას იმ საჰაერო ხომალდის ზემოთ, ქვემოთ ან წინ, რომლის ბორტზეც იმყოფება პილოტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ისინი იმყოფებიან უსაფრთხო მანძილზე და მხედველობაშია მიღებული საჰაერო ხომალდის კვალზე ტურბულენტობის გავლენა.

2. როდესაც ორი უპილოტო საჰაერო ხომალდი კურსით უახლოვდება ერთმანეთს ან არსებობს შეჯახების საფრთხე, ორივე საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა კურსი უნდა აიღოს მარჯვნივ.

3. როდესაც ორი უპილოტო საჰაერო ხომალდი კურსით უახლოვდება ერთმანეთს, ერთსა და იმავე სიმაღლეზე, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა, რომლის მარჯვნივაც მდებარეობს მეორე საჰაერო ხომალდი, გზა უნდა დაუთმოს მას.

4. უპილოტო საჰაერო ხომალდს, რომლის გადასწრებაც ხდება, აქვს უპირატესი უფლება და გადამსწრები ხომალდის ექსპლუატანტმა გზის გასათავისუფლებლად უნდა შეიცვალოს კურსი.

#### **მუხლი 6. ადამიანის გადაყვანა**

აკრძალულია უპილოტო საჰაერო ხომალდით ადამიანის გადაყვანა.

#### **მუხლი 7. ერთდროულად რამდენიმე უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია**

დაუშვებელია ერთდროულად რამდენიმე უპილოტო საჰაერო ხომალდის მართვა ერთი დისტანციური მართვის სადგურიდან.

#### **მუხლი 8. საავიაციო მოვლენის შეტყობინება**

უპილოტო საჰაერო ხომალდის გამოყენებისას წარმოქმნილი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ, რომელიც საფრთხეს უქმნის ან შეიძლება დაემუქროს საჰაერო მოძრაობის და, ასევე, პირების და ქონების უსაფრთხოებას, უპილოტო საჰაერო ხომალდის პილოტმა/ექსპლუატანტმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირს – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში „სააგენტო“), როგორც კი ცნობილი გახდება მისთვის ინციდენტის შესახებ, მაგრამ არაუგვიანეს, მისი წარმოქმნიდან 72 საათისა, „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის დამტკიცების შესახებ“ საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის დამტკიცების შესახებ” სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანების შესაბამისად.

#### **მუხლი 9. უპილოტო საჰაერო ხომალდის მიერ საქართველოს საზღვრის გადაკვეთა**

1. დაუშვებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდით საქართველოს საზღვრის გადაკვეთა სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში სააგენტო თანხმობას გასცემს იმ ქვეყნის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს თანხმობის საფუძველზე, რომლის ტერიტორიაზეც დაგეგმილია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენა.

3. დაუშვებელია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ღია ზღვის თავზე სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს თანხმობის გარეშე.

4. უპილოტო საჰაერო სისტემის მახასიათებლები და საბორტო მოწყობილობები უნდა პასუხობდეს იმ კონკრეტული საჰაერო სივრცის მოთხოვნებს, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საერთაშორისო ფრენა.

#### **მუხლი 10. ავტონომიური უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია**

დაუშვებელია ავტონომიური უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია.



## **მუხლი 11. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია**

დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია იყოფა შემდეგი ექსპლუატაციის კატეგორიებად:

- ა) ექსპლუატაცია ღია კატეგორიაში, რომელიც რეგულირდება ამ წესის III თავის მიხედვით;
- ბ) ექსპლუატაცია სპეციფიკურ კატეგორიაში, რომელიც რეგულირდება ამ წესის IV თავის მიხედვით;
- გ) ექსპლუატაცია სერტიფიცირებულ კატეგორიაში, რომელიც რეგულირდება ამ წესის V, VI და VII თავების მიხედვით.

## **მუხლი 12. საჰაერო ხომალდის მოდელის ექსპლუატაცია**

1. საჰაერო ხომალდის მოდელის ექსპლუატაცია დაშვებულია შემდეგი მოთხოვნების დაცვით:

- ა) ფრენის მაქსიმალური სიმაღლე – 400 ფუტი (122 მეტრი) მიწის ზედაპირიდან;
- ბ) ფრენის მაქსიმალური სიჩქარე – 160 კმ/სთ;
- გ) ფრენის მართვა ხორციელდება იმ რადიოსიხშირეებზე, რომლებიც საავიაციო დიაპაზონის სიხშირეებისაგან განსხვავდება.

2. საჰაერო ხომალდის მოდელის ფრენა ნებადართულია «G» კლასის საჰაერო სივრცეში, მხოლოდ წინასწარ დამტკიცებულ არეებში, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

3. განმცხადებელი ვალდებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული არის გამოყოფის მიზნით სააგენტოს წარუდგინოს შემდეგი დოკუმენტაცია:

- ა) არის გეოგრაფიული კოორდინატები მსოფლიო გეოდეზიური სისტემის (WGS84) შესაბამისად;
- ბ) შესაბამის არეში ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული არე არ უნდა აღემატებოდეს ჰორიზონტალურად 2000 მეტრს, ხოლო ზედა ზღვარი – მიწის ზედაპირიდან 400 ფუტს (122 მეტრს).

## **თავი II რეგისტრაცია**

### **მუხლი 13. 5 კგ-დან 150 კგ-მდე მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია**

1. დაუშვებელია იმ უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 5 კილოგრამს, სააგენტოს მიერ გაცემული რეგისტრაციის მოწმობის გარეშე.
2. უპილოტო საჰაერო ხომალდი რეგისტრირდება იურიდიული პირზე ან ფიზიკურ პირზე, რომელსაც შეუსრულდა 16 წელი.
3. უპილოტო საჰაერო ხომალდი არ შეიძლება რეგისტრირებულ იქნეს ერთზე მეტ პირზე.
4. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია ხორციელდება, თუ იგი არ არის რეგისტრირებული სხვა რომელიმე სახელმწიფოს რეესტრში.
5. რეგისტრაციის მოწმობა ვარგისია უპილოტო საჰაერო ხომალდის არსებობის მანძილზე და არის უვადო. სააგენტო უფლებამოსილია მოითხოვოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის არსებობის დადასტურება ყოველ 2 წელიწადში ერთხელ.
6. მონაცემთა ბაზაში შეტანილ უპილოტო საჰაერო ხომალდს ენიჭება ამოსაცნობი 5- ციფრიანი ნიშანი.
7. უპილოტო საჰაერო ხომალდი საფრენად არ დაიშვება, თუ მასზე არ არის ამ წესის მე-15 და მე-16 მუხლებით განსაზღვრული პირობებით დატანილი ამოსაცნობი ნიშანი.
8. უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:



ა) იმ მონაცემების და მდგომარეობის შენარჩუნება, რაც შეესაბამება რეგისტრაციის მოწმობაში შეტანილ მონაცემებს;

ბ) სააგენტოს მიერ გაცემული დოკუმენტაციის შენახვა.

9. საქართველოში რეგისტრირებული უპილოტო საჰაერო ხომალდის განადგურების ან სხვა ქვეყნის რეესტრში გადაცემის, ან ბაზაში შეტანილ მონაცემებში ნებისმიერი ცვლილების შემთხვევაში, უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს სააგენტოს ამის თაობაზე.

10. სააგენტოში განმცხადებლის მიერ წარდგენილი დოკუმენტის და ინფორმაციის სისწორეზე პასუხისმგებლობა ეკისრება შესაბამისი დოკუმენტის და ინფორმაციის მიმწოდებელ პირს.

11. წარმოდგენილი საბუთების საფუძველზე ამ წესის მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდი რეგისტრირდება სააგენტოს მონაცემთა ბაზაში;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდს ენიჭება ამოსაცნობი ნიშანი, რომელიც ჩაიწერება სამოქალაქო უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობაში და ამ წესის მე-15 და მე-16 მუხლების შესაბამისად დაიტანება უპილოტო საჰაერო ხომალდზე შესაბამისი მოწმობის მფლობელის მიერ;

გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდზე გაიცემა „უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობა“.

12. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობა არის მხოლოდ მისი რეგისტრაციის დამადასტურებელი საბუთი და არ წარმოადგენს უპილოტო საჰაერო ხომალდის საკუთრების დამადასტურებელ საბუთს.

13. რეგისტრაციის მოწმობის მისაღებად სააგენტოში წარდგენილი უნდა იქნეს შემდეგი დოკუმენტაცია:

ა) განაცხადი სააგენტოს მიერ დადგენილი ფორმის შესაბამისად (დანართი № 1);

ბ) რეგისტრაციის საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის № 1-1/1025 ბრძანების შესაბამისად;

გ) პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი (თუ განმცხადებელი ფიზიკური პირია);

ე) ტექნიკური და საფრენოსნო მახასიათებლების ამსახველი დოკუმენტი (დანართის 8-ის I, II და III ნაწილების მიხედვით).

#### **მუხლი 14. 150 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაცია**

იმ უპილოტო საჰაერო ხომალდების რეგისტრაცია, რომელთა მაქსიმალური ასაფრენი მასა უტოლდება ან აღემატება 150 კგ-ს, ხორციელდება „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეგისტრაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №205 ბრძანების შესაბამისად.

#### **მუხლი 15. ამოსაცნობი ნიშანი და დაფა**

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობი ნიშანი შედგება 5 ციფრისგან, რომლებიც:

ა) უნდა მიმაგრდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე იმგვარად, რომ არ მოხდეს აღნიშნული მარკირების მოცილება საავიაციო შემთხვევისას ან მისი რღვევისას;

ბ) უნდა იკითხებოდეს ადვილად;

გ) უნდა დამაგრდეს მაქსიმალურად თვალსაჩინო ადგილზე, უპილოტო საჰაერო ხომალდის



კონსტრუქციის ან თავისებურებების გათვალისწინებით;

დ) იყოს შენარჩუნებული სუფთად და შესამჩნევი ნებისმიერ დროს. რეგისტრირებულ საფრენ აპარატს უნდა გააჩნდეს ამოსაცნობი დაფა, რომელზეც ტვიფრვით ან ფრეზირებით აღინიშნება მინიმუმ ამ საფრენი აპარატის ამოსაცნობი ნიშანი.

2. ამოსაცნობი დაფა:

ა) მზადდება ცეცხლგამძლე მასალისგან, შესაბამისი ფიზიკური მახასიათებლებით;

ბ) მაგრდება უპილოტო საჰაერო ხომალდზე, გამოსაჩენ ადგილას;

გ) შეიცავს სააგენტოს მიერ გაცემულ სარეგისტრაციო ნიშანს, რომელიც ასახულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობაში და პროპორციულია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ზომების.

3. იმ შემთხვევაში, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდის ზომა არ იძლევა მასზე ამოსაცნობი დაფის დამაგრების საშუალებას, სააგენტო უფლებამოსილია გაათავისუფლოს ასეთი უპილოტო საჰაერო ხომალდი ამოსაცნობი დაფის დამაგრების ვალდებულებისგან და გამოიყენოს მისი იდენტიფიცირების ალტერნატიული საშუალება.

### **მუხლი 16. ამოსაცნობი ნიშნების განთავსება**

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდზე უძრავი ფრთით, ამოსაცნობი ნიშნები უნდა განთავსდეს:

ა) ყოველი ფრთის ქვედა და ზედა ზედაპირზე;

ბ) ფიუზელაჟის ორივე მხარეს, ფრთასა და ბოლოს (კუდს) შორის ზედაპირზე, ან ვერტიკალური ბოლოს ზედა ნახევარზე.

2. ერთ ან მრავალხრახნიან უპილოტო საჰაერო ხომალდზე ამოსაცნობი ნიშნები უნდა განთავსდეს:

ა) სფეროსებრ უპილოტო საჰაერო ხომალდზე ამოსაცნობი ნიშნები უნდა განთავსდეს ზედაპირზე პროპორციულად, ორ ურთიერთსაწინააღმდეგო ადგილას, სიმეტრიულად;

ბ) სფეროსგან განსხვავებული ფორმის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე ამოსაცნობი ნიშნები უნდა განთავსდეს პროპორციულად, ზედაპირის თითოეულ მხარეს.

### **მუხლი 17. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობის დუბლიკატის გაცემა**

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობის დაზიანების ან დაკარგვის შემთხვევაში რეგისტრაციის მოწმობის დუბლიკატის გაცემის მიზნით რეგისტრაციის მოწმობის მფლობელის მიერ სააგენტოს წარედგინება შემდეგი საბუთები:

ა) განაცხადი ამ წესის დანართი № 3-ის შესაბამისად;

ბ) დაზიანებული რეგისტრაციის მოწმობა – (დაზიანების შემთხვევაში);

გ) საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის № 1-1/1025 ბრძანების შესაბამისად;

2. წარმოდგენილი საბუთების საფუძველზე სააგენტო გასცემს უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობის დუბლიკატს, რომელსაც ენიჭება დაზიანებული ან დაკარგული რეგისტრაციის მოწმობის ნომერი, ნომრის გასწვრივ იწერება სიტყვა „დუბლიკატი“.

### **მუხლი 18. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობის მოქმედების ვადა და რეგისტრაციის მოწმობის გაუქმება**

1. უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობა გაიცემა უვადოდ, თუ არ მოხდა მისი გაუქმება.



2. რეგისტრაცია შეიძლება გაუქმდეს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სხვა პირზე საკუთრებაში გადაცემისას;

ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის დაკარგვისას;

გ) სხვა შემთხვევაში.

3. სააგენტო გასცემს „უპილოტო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის გაუქმების მოწმობას“ რეგისტრაციის მოწმობის დედნის საფუძველზე.

4. რეგისტრაციის გაუქმების შემდგომ ბაზაში კეთდება შესაბამისი ჩანაწერი.

### თავი III

#### დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ღია კატეგორიაში

**მუხლი 19. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის პირობები ღია კატეგორიაში**

1. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ღია კატეგორიაში არ საჭიროებს სააგენტოს თანხმობას.

2. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღია კატეგორიაში, თუ სრულდება ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილი პირობა:

ა) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირის ან პირთა ჯგუფის თავზე ან ნებისმიერი პირისგან ჰორიზონტალურად არანაკლებ 50 მეტრის დაშორებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც აღნიშნული პირი ან პირთა ჯგუფი ასრულებს ექსპლუატანტის მითითებებს და იმყოფება ექსპლუატანტის მეთვალყურეობის ქვეშ;

ბ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება საავტომობილო ან სარკინიგზო გზების თავზე და/ან მის გასწვრივ არანაკლებ 50 მეტრის დაშორებით;

გ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება შენობა-ნაგებობიდან ჰორიზონტალურად არანაკლებ 50 მეტრის დაშორებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ექსპლუატანტი ამ შენობა-ნაგებობის მესაკუთრეა ან მიღებული აქვს თანხმობა აღნიშნული შენობა-ნაგებობის მესაკუთრისგან;

დ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება საქართველოს აეროდრომებიდან არანაკლებ 6 კილომეტრის დაშორებით;

ე) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება პირდაპირი ხედვის არეში, ან რადიოხედვის არეში თუ რადიოხედვის არის მანძილი ნაკლებია პირდაპირი ხედვის არეზე;

ვ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის მაკომპლექტებელი ნაწილები არის ქარხნული წარმოების და არ არის მოდიფიცირებული;

ზ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება 25 კილოგრამს;

თ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება არაუმეტეს 54 კმ/სთ (15 მ/წმ) სიჩქარისა;

ი) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდიდან არ ხორციელდება საგნების გადმოყრა და ნივთიერებების გაშხეფვა;

კ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდით არ ხორციელდება სახიფათო ტვირთისა და ნივთიერებების გადატანა;

ლ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდით არ ხორციელდება საგნის გადატანა;

მ) დისტანციურად მართვადი უპილოტო საჰაერო ხომალდით არ ხორციელდება ბუქსირება;



ბ) დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდით არ ხორციელდება საჰაერო და საპილოტაჟო ჩვენება;

მ) დისტანციურად მართვადი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სიმაღლე არ აღემატება 400 ფუტს (122 მეტრს) მიწის ზედაპირიდან.

3. 14 წელს მიუღწეველი პირისთვის დისტანციურად მართვადი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ღია კატეგორიაში ექსპლუატაცია დაშვებულია სრულწლოვანი პირის ზედამხედველობის ქვეშ.

#### თავი IV

**დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია სპეციფიკურ კატეგორიაში**  
**მუხლი 20. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის პირობები სპეციფიკურ კატეგორიაში**

1. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება სპეციფიკურ კატეგორიაში, თუ მისი ექსპლუატაცია არ შეესაბამება ამ წესის III თავის მოთხოვნებს.

2. დაუშვებელია დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია სპეციფიკურ კატეგორიაში სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე.

**მუხლი 21. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაზე თანხმობის მისაღებად წარსადგენი დოკუმენტაცია**

1. განმცხადებელმა დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის სპეციფიკურ კატეგორიაში ექსპლუატაციისთვის თანხმობის მიღების შესახებ სააგენტოში უნდა წარადგინოს განცხადება საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე მუხლის შესაბამისად და იგი უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის დანართი № 5-ით გათვალისწინებულ ფორმას.

2. განცხადებას თან უნდა ერთოდეს:

ა) განაცხადი ამ წესის დანართი № 5-ის შესაბამისად;

ბ) საფასურის გადახდის დამადასტურებელი საბუთი „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის №1-1/1025 ბრძანების შესაბამისად;

გ) განმცხადებლის ამონაწერი სამეწარმეო რეესტრიდან და ორგანიზაციული სტრუქტურა პასუხისმგებელი პირების მითითებით (იურიდიული პირის შემთხვევაში);

დ) იმ პირი(ები)ს ჯამრთელობის ცნობა – ფორმა 100, რომლებმაც უნდა განახორციელონ უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

ე) მწარმოებლის მიერ გამოცემული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენების შესრულების ინსტრუქციის“ ასლი ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ვ) საექსპლუატაციო უპილოტო საჰაერო ხომალდის(დების) რეგისტრაციის მოწმობის ასლი ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ზ) უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფორმაცია დანართი №8-ის შესაბამისად;

თ) ფრენისთვის/ფრენებისთვის განკუთვნილი არის გეოგრაფიული კოორდინატები და ფრენის განხორციელების სიმაღლეები;

ი) ამ წესის დანართი №11-ის მიხედვით შესრულებული ფრენების წარმოების სახელმძღვანელო;

კ) უპილოტო საჰაერო სისტემის საბორტო ჟურნალი ამ წესის დანართი №12-ის შესაბამისად;





ლ) სააგენტოს მიერ მოთხოვნილი სხვა დამატებითი ინფორმაცია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სპეციფიკის გათვალისწინებით.

3. პირველადი თანხმობა ექსპლუატაციაზე გაიცემა 1 (ერთ) წლამდე ვადით, ხოლო ყოველი მომდევნო თანხმობა გაიცემა 2 წლამდე ვადით.

4. 25 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდის შემთხვევაში, დამატებით წარდგენილი უნდა იქნეს ტექნიკური მომსახურების რეგლამენტი (პროგრამა).

### **მუხლი 22. ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატის გაცემა ან გაცემაზე უარის თქმა**

1. ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემთხვევაში სააგენტო 45 კალენდარული დღის ვადაში, საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით დადგენილი წესით, გამოსცემს ადმინისტრაციულ-სამართლებრივ აქტს ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატის გაცემის შესახებ.

2. სააგენტოს მიერ დადგენილ ვადაში ნაკლოვანებების გამოუსწორებლობის შემთხვევაში, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას სერტიფიკატის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ, რასაც წერილობით აცნობებს განმცხადებელს გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 კალენდარული დღის ვადაში.

3. სააგენტოს მიერ სერტიფიკატის გაცემაზე უარის თქმის გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, განმცხადებელს უფლება აქვს განმეორებით მიმართოს სააგენტოს სერტიფიკატის გაცემის მოთხოვნით უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 (სამი) თვის შემდეგ.

### **მუხლი 23. ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელება**

1. განცხადება სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელების თაობაზე, შეტანილი უნდა იქნეს სააგენტოში სერტიფიკატის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე 45 კალენდარული დღით ადრე, მაგრამ არაუგვიანეს 30 კალენდარული დღისა.

2. თუ განმცხადებელი ითხოვს მოქმედი სერტიფიკატის ვადის გაგრძელებას, იმავე პირობებით, რა პირობებითაც გაცემული იყო სერტიფიკატი, განცხადებას უნდა დაერთოს ამ წესის 21-ე მუხლის მე-2 პუნქტის, „ა“-„დ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია.

3. იმ შემთხვევაში, თუ არ იცვლება სპეციფიკურ კატეგორიაში ექსპლუატაციაზე გაცემული თანხმობის სერტიფიკატის პირობები, ექსპლუატანტის განაცხადის საფუძველზე, სააგენტო უფლებამოსილია იმავე პირობებით გაუგრძელოს ვადა მოქმედ სერტიფიკატს 2 წლამდე ვადით, მოთხოვნის შემთხვევაში.

4. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად წარმოდგენილი განცხადების განხილვას სააგენტო უზრუნველყოფს განცხადების რეგისტრაციიდან 45 კალენდარული დღის ვადაში.

5. თუ განმცხადებელი ითხოვს სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელებას სხვა პირობებით, განცხადება განიხილება ამ წესის 21-ე მუხლის შესაბამისად.

### **მუხლი 24. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატში ცვლილებების შეტანა**

1. იმ პირობების შეცვლისას, რომლის მიხედვითაც გაცემული იყო სერტიფიკატი, ექსპლუატანტი მოვალეა, ახალი პირობებით ფრენების შესრულებამდე სააგენტოში წარადგინოს ამ წესის დანართი №6-ით გათვალისწინებული განცხადება სერტიფიკატში საჭირო ცვლილების შესატანად. განცხადებაში უნდა აღინიშნოს სერტიფიკატში ცვლილებ(ებ)ის შეტანის მიზეზ(ებ)ი და დაერთოს ამ ცვლილებების ამსახველი დოკუმენტაცია.

2. განცხადებას თან უნდა ერთოდეს „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის №1-1/1025 ბრძანების შესაბამისად გათვალისწინებული მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

3. სერტიფიკატში ცვლილების შეტანა გამოიწვევს მოქმედი სერტიფიკატის სააგენტოსათვის უკან დაბრუნებას და ახალი სერტიფიკატის გაცემას, მასში შესაბამისი ცვლილების შეტანით.

### **მუხლი 25. უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატის მოქმედების**



## ვადის შეჩერება, გაუქმება და აღდგენა

1. სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას სერტიფიკატის მოქმედების ვადის შეჩერების თაობაზე, თუ:

- სერტიფიკატის მფლობელმა არაერთგზის დაარღვია ამ წესით დადგენილი მოთხოვნები, რამაც სერიოზული საფრთხე შეუქმნა ან შეეძლო შეექმნა ფრენის უსაფრთხოებისათვის.

- სერტიფიკატის მფლობელი ვეღარ აკმაყოფილებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს;

- ამას მოითხოვს სერტიფიკატის მფლობელი.

2. სერტიფიკატის მოქმედების ვადის შეჩერების თაობაზე სააგენტოს გადაწყვეტილება ეგზავნება ექსპლუატანტს. გადაწყვეტილებაში კონკრეტულად და დეტალურად უნდა იყოს მითითებული შეჩერების საფუძველი.

3. სერტიფიკატის მოქმედება შეჩერდება იმ დრომდე, ვიდრე არ აღმოიფხვრება შეჩერების საფუძველი, მაგრამ გადაწყვეტილების მიღებიდან არა უმეტეს 45 კალენდარული დღის ვადით.

4. ნაკლოვანებების აღმოფხვრის თაობაზე სერტიფიკატის მფლობელი წერილობით აცნობებს სააგენტოს. სერტიფიკატის მოქმედების ვადა აღდგება, თუ სააგენტო დარწმუნდება ნაკლოვანებების გამოსწორებაში.

5. სერტიფიკატის გაუქმების საფუძველს წარმოადგენს:

- სერტიფიკატის მოქმედების შეჩერების ვადის გასვლა, თუ ამ ვადის განმავლობაში არ აღმოიფხვრა შეჩერების საფუძველი;

- სერტიფიკატის მფლობელის ლიკვიდაცია/გარდაცვალება;

- სერტიფიკატის მფლობელის მოთხოვნა;

- კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა საფუძველი.

ექსპლუატანტმა ექსპლუატაციაზე თანხმობის სერტიფიკატის გაუქმების შემთხვევაში აღნიშნული სერტიფიკატი სააგენტოში უნდა ჩააბაროს მისი გაუქმებიდან 5 კალენდარული დღის განმავლობაში.

## თავი V

### პერსონალის სერტიფიცირება სერტიფიცირებულ კატეგორიაში

#### მუხლი 26. ზოგადი დებულებები

1. დაუშვებელია 150 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრები მასის მქონე დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, თუ პირს არ გააჩნია შესაბამისი კატეგორიის მოქმედი დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა იგი გადის ოსტატობის შემოწმებას ან საფრენოსნო მომზადებას.

2. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობა გაიცემა შემდეგ კატეგორიებზე:

- დისტანციურად მართვადი თვითმფრინავის პილოტის მოწმობა (RPL - A);

- დისტანციურად მართვადი შვეულმფრენის პილოტის მოწმობა (RPL - H);

- დისტანციურად მართვადი მრავალხრახნიანი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობა (RPL - MR).

3. მოწმობაში მითითებული უნდა იყოს ოსტატობის შემდეგი აღნიშვნები:

- ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS);

- ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის გაზრდილ არეში (E-VLOS);

- ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არის მიღმა (B-VLOS).



## **მუხლი 27. მოთხოვნები დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გასაცემად**

1. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის მაძიებელი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) მინიმალური ასაკი – 18 წელი;

ბ) წარმოადგინოს ინგლისური ენის მე-4 ან უფრო მაღალ დონეზე ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

გ) წარმოადგინოს თეორიული ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

დ) დამთავრებული ჰქონდეს ამ წესის 29-ე მუხლით გათვალისწინებული საფრენოსნო მომზადება.

ე) წარმოადგინოს ოსტატობის შეფასების დამადასტურებელი დოკუმენტი.

2. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის მისაღებად, განაცხადი სათანადო ფორმით უნდა წარედგინოს სააგენტოს, ოსტატობის შემოწმებიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში.

## **მუხლი 28. თეორიული ცოდნის შეფასება**

1. მოწმობის კატეგორიის მიხედვით, თეორიული გამოცდა უნდა ჩატარდეს ოსტატობის შემოწმებამდე 90 კალენდარული დღის განმავლობაში.

2. თეორიული ცოდნის შეფასება უნდა განახორციელოს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულმა ან აღიარებულმა სასწავლო დაწესებულებამ.

3. სასწავლო პროგრამა მოცემულია წინამდებარე წესის დანართი №9-ში.

## **მუხლი 29. საფრენოსნო მომზადება**

1. სხვადასხვა კატეგორიის მოწმობისთვის საფრენოსნო მომზადების პროგრამები, ასევე სხვა საგამოცდო მოთხოვნები მოცემულია წინამდებარე წესის დანართი № 9-ში.

2. სასწავლო დაწესებულება გასცემს საფრენოსნო მომზადების წარმატებით დასრულების დამადასტურებელ სერტიფიკატს.

3. ყოველი საფრენოსნო მომზადება უნდა განხორციელდეს იმავე კატეგორიის საჰაერო ხომალდით, რისთვისაც უნდა გაიცეს მოწმობა.

## **მუხლი 30. ოსტატობის შემოწმება**

1. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის მისაღებად ოსტატობის შემოწმება უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო მომზადების დასრულებიდან 60 კალენდარული დღის განმავლობაში, სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი გამომცდელის მიერ.

2. ოსტატობის შემოწმება უნდა განხორციელდეს იმავე ტიპის საჰაერო ხომალდით, რომელზეც უნდა გაიცეს მოწმობა.

3. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის მფლობელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს ოსტატობის შემოწმების ფურცელი, შეფასების მიღებიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში.

4. E-VLOS და B-VLOS საკვალიფიკაციო აღნიშვნებიდან ერთის ან მეტი აღნიშვნის მოსაპოვებლად, ოსტატობის შეფასება უნდა მოიცავდეს ამ საკვალიფიკაციო აღნიშვნებისთვის საჭირო სექციებს.

## **მუხლი 31. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელება**

1. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობა მოქმედია გაცემიდან 24 თვის განმავლობაში.

2. მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელების მიზნით, შემოწმება უნდა განხორციელდეს მოქმედების ვადის ამოწურვამდე 90 კალენდარული დღის განმავლობაში, სააგენტოს უფლებამოსილი გამომცდელის მიერ. მოწმობის მოქმედების ვადა გრძელდება მომდევნო 24 თვით.



3. მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად, შემოწმება უნდა განხორციელდეს იმავე ტიპის საჯარო ხომალდით, რომელზეც უნდა გაიცეს მოწმობა.

4. თუ მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად შემოწმება განხორციელდა დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის პილოტის მოწმობის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე 90 დღეზე ადრე, მაშინ შესაბამისი პილოტის მოწმობა გაიცემა შემოწმების თარიღიდან 24-თვიანი ვადით.

5. უპილოტო საჯარო ხომალდის პილოტის მოწმობის მფლობელმა მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად სააგენტოს შემოწმების ფურცელი უნდა წარუდგინოს შემოწმებიდან 30 დღის განმავლობაში.

6. იმ შემთხვევაში, თუ უპილოტო საჯარო ხომალდის პილოტის მოწმობის ვადის გასვლიდან 1 წლის განმავლობაში არ განხორციელდა მოქმედების ვადის გაგრძელება, მოწმობის მფლობელმა ხელახლა უნდა გაიაროს პირველადი მომზადება.

### **მუხლი 32. დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის პილოტის საფრენოსნო წიგნაკი**

1. დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის პილოტის მოწმობის მფლობელმა უნდა აწარმოოს საფრენოსნო წიგნაკი: ფრენის დროის, სახელსაწყო ფრენის დროის, საწაფზე მომზადების დროის და ინსტრუქტაჟის დროის მითითებით.

2. საფრენოსნო წიგნაკში შეტანილი ინფორმაცია უნდა მოიცავდეს ფრენის თარიღს, პილოტის სახელს და გვარს, საჯარო ხომალდის სარეგისტრაციო ნიშანს, აფრენისა და დაფრენის ადგილს, ფრენის დროს და ფრენის სრულ დროს, ფრენის ტიპს და ნებისმიერ ინფორმაციას პოტენციური საფრთხეების შესახებ.

3. ელექტრონული საფრენოსნო წიგნაკი, შემთხვევაში, ელექტრონული მონაცემები იბეჭდება ქაღალდზე, ყოველ 90 კალენდარულ დღეში მაინც და ნაბეჭდი ვერსია ინახება თანმიმდევრულად, ფაილების მიხედვით.

4. დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის პილოტი ვალდებულია შეინახოს ყველა საფრენოსნო წიგნაკი, სულ მცირე, მოწმობის ვადის გასვლიდან 60 თვის განმავლობაში.

5. დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის პილოტის მოწმობის მფლობელმა წიგნაკი სააგენტოს უნდა წარუდგინოს მოთხოვნისამებრ.

## **თავი VI**

### **უპილოტო საჯარო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი სერტიფიცირებულ კატეგორიაში**

#### **მუხლი 33. ზოგადი დებულებები**

დაუშვებელია 150 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე დისტანციურად მართვადი საჯარო ხომალდის ექსპლუატაცია, თუ პირს არ გააჩნია მოქმედი უპილოტო საჯარო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი, მასში მითითებული ექსპლუატაციის სპეციფიკაციებით.

#### **მუხლი 34. განაცხადი უპილოტო საჯარო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მისაღებად**

1. უპილოტო საჯარო სისტემის ექსპლუატანტი სერტიფიკატის მიღების, მოქმედების ვადის გაგრძელების ან მასში ცვლილების შეტანის მიზნით, სააგენტოში წარადგენს განაცხადებს, რომელსაც უნდა ახლდეს შემდეგი დოკუმენტები:

ა) საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ” საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის №1-1/1025 ბრძანების შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატაციაში არსებული თითოეული უპილოტო საჯარო ხომალდის რეგისტრაციის მოწმობის ასლი;

გ) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო

2. დაუშვებელია უპილოტო საჯარო სისტემის დარეგისტრირება ერთზე მეტ პირზე ექსპლუატანტის სერტიფიკატში.



### **მუხლი 35. ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მოქმედების ვადა**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი მოქმედია გაცემის თარიღიდან 24 თვის განმავლობაში, გარდა სააგენტოს მიერ სერტიფიკატის შეზღუდვის ან გაუქმების შემთხვევებისა.
2. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელი ვალდებულია სერტიფიკატის ვადის გასვლამდე, სულ მცირე, 45 კალენდარული დღით ადრე მიმართოს სააგენტოს სერტიფიკატის ვადის გასაგრძელებლად.
3. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელმა, აღნიშნული სერტიფიკატის გაუქმებიდან 7 დღის განმავლობაში უნდა ჩააბაროს იგი სააგენტოს.

### **მუხლი 36. უპილოტო საჰაერო სისტემის სერტიფიცირებული ექსპლუატანტის ვალდებულებები**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:
  - ა) უპილოტო საჰაერო სისტემის გამოყენება მხოლოდ მწარმოებლის მიერ დადგენილი მიზნით ან სააგენტოს მიერ გაცემული ნებართვის შესაბამისად;
  - ბ) უპილოტო საჰაერო სისტემის ტექნიკური პარამეტრების და მუშაობის რეჟიმის შესაბამისობა წინამდებარე წესების მოთხოვნებთან;
  - გ) უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს უპილოტო საჰაერო სისტემის ფრენების და საფრენოსნო ვარგისობის შემოწმება, კანონმდებლობის შესაბამისად;
  - დ) უპილოტო საჰაერო სისტემის სერტიფიცირებული ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია უპილოტო საავიაციო სისტემის ვარგისობის მუდმივად შენარჩუნებაზე;
  - ე) სერტიფიკატით მინიჭებული საქმიანობის განხორციელება სერტიფიკატით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;
  - ვ) იმ პერსონალის სწავლება, რომელიც ჩართულია უპილოტო საჰაერო სისტემის განთავსების, მომსახურების და შენახვის პროცესში;
  - ზ) უპილოტო საჰაერო სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაცია.

2. ფრენის მართვის ავტომატური სისტემების გამოყენება პილოტს არ ათავისუფლებს ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პასუხისმგებლობისგან მთელი ფრენის განმავლობაში.

3. პირდაპირი ხედვის გაზრდილ არეში (E-VLOS) ექსპლუატაციისას, ექსპლუატანტი ვალდებულია:

- ა) დაიხმაროს ერთი დამკვირვებელი მაინც, რომლის ასაკი არ უნდა იყოს 18 წელზე ნაკლები;
- ბ) უზრუნველყოს რომ დამკვირვებელს გავლილი ჰქონდეს ექსპლუატანტის „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ გაწერილი და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სასწავლო კურსი.

### **მუხლი 37. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელმა უნდა შეიმუშაოს და სააგენტოს დასამტკიცებლად წარუდგინოს „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო“, სადაც დეტალურად იქნება აღწერილი, თუ როგორ უზრუნველყოფს ექსპლუატანტი მოქმედ წესებთან შესაბამისობას და უსაფრთხოების სტანდარტების გამოყენებას.
2. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელმა უნდა მიუთითოს ექსპლუატაციის სახეობა და მოცულობა, ასევე მიუთითოს, თუ როგორ უზრუნველყოფს თითოეული ტიპის უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის უსაფრთხოებას.
3. „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ ან სახელმძღვანელოთა სისტემაში უნდა აისახოს სრული საექსპლუატაციო საქმიანობა და ვალდებულებები, რომელიც ეკისრება უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მოწმობის მფლობელს, მის მიერ განხორციელებული საქმიანობის მოცულობის პროპორციულად.
4. ექსპლუატანტმა სააგენტოს დასამტკიცებლად უნდა წარუდგინოს სახელმძღვანელოს ცვლილებები,



შემდეგ შემთხვევებში:

- ა) ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო ფრენის სახეობის და გამოყენების სფეროს ნებისმიერი დაგეგმილი ცვლილების განხორციელებამდე;
- ბ) როდესაც „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო“ აღარ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს;
- გ) სააგენტოს მოთხოვნით.

5. სააგენტოს მიერ „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს“ ცვლილებების დამტკიცებისთანავე, ექსპლუატანტმა აღნიშნული ცვლილება უნდა აცნობოს ყველა იმ პირს, რომელიც მონაწილეობს უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატაციის, განთავსების, მომსახურების, ტრანსპორტირების და შენახვის პროცესში და დარწმუნდეს, რომ ყველანი არიან ინფორმირებულნი და საჭიროების შემთხვევაში, ჩატარებულია სწავლება ამ ცვლილებებთან დაკავშირებით.

6. „ფრენების წარმოების სახელმძღვანელოს“ სტრუქტურა და შინაარსი უნდა შეესაბამებოდეს წინამდებარე წესის დანართ №11-ს.

### **მუხლი 38. დოკუმენტაცია და ჩანაწერები**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს დოკუმენტაციის სათანადო წარმოება და შენახვა, რაც დაკავშირებულია:

ა) პასუხისმგებლობებისა და ვალდებულებების განსაზღვრასთან;

ბ) ფრენის უსაფრთხოების პოლიტიკასთან;

გ) საფრთხეების გამოვლენასთან, რომელიც შეიძლება წარმოიშვას ექსპლუატანტის საქმიანობისას, თანმდევი რისკების შეფასებასთან და შემცირებასთან, სათანადო ღონისძიებების გატარების გზით და მათი ეფექტურობის შეფასების ჩათვლით;

დ) პერსონალის სწავლებასთან და კვალიფიკაციასთან.

2. ჩანაწერების ფორმატი ზუსტად უნდა განისაზღვროს უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელის „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“.

### **მუხლი 39. ფრენის უსაფრთხოების მართვა**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მფლობელმა უნდა დანერგოს ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემა, ორგანიზაციის ან საწარმოს მასშტაბების და საექსპლუატაციო სირთულეების პროპორციულად.

2. ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემამ უნდა მოიცვას:

ა) არსებული და პოტენციური საფრთხეების გამოვლენისა და თანმხლები რისკების შეფასების პროცესი;

ბ) მაკორექტირებელი ღონისძიებების შემუშავებას და დანერგვის პროცესს;

გ) უსაფრთხოების მართვის საკითხებში საქმიანობის შესაბამისობის და ეფექტურობის მუდმივი და რეგულარული შეფასების უზრუნველყოფა.

### **მუხლი 40. სერტიფიკატის გადაცემა სხვა პირზე**

უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მესამე პირებზე გადაცემა აკრძალულია.

### **მუხლი 41. საბორტო ჟურნალი**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს საბორტო ჟურნალი, რომელიც ამ წესის მიზნებისთვის წარმოადგენს ამ წესის დანართი №12-ით გათვალისწინებული ინფორმაციის ამსახველ დოკუმენტს. საბორტო ჟურნალი ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ფრენის განმავლობაში, ნებისმიერ დროს.



2. საბორტო ჟურნალი უნდა იყოს განახლებადი და ჩანაწერი გარკვევით გაკეთდეს დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტის მიერ.
3. ყველა ჩანაწერი უნდა გაკეთდეს დისტანციურად მართვად საჰაერო ხომალდთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენის მოხდენისთანავე.
4. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების შემთხვევაში, ჩანაწერი უნდა განახორციელოს ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელმა პირმა.
5. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტი ვალდებულია აწარმოოს საწვავ-საპოხი მასალების გამართვის და ელექტროდამუხტვის ჩანაწერი.

#### **მუხლი 42. ენერჯის მარაგი**

დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის პილოტმა უნდა უზრუნველყოს, საჰაერო ხომალდის გამართვა საკმარისი საწვავით ან დამუხტვა ელექტრომუხტით, რათა დასრულდეს დაგეგმილი ფრენა, რაც გულისხმობს ფრენისთვის საჭირო მარაგს, რომელსაც ემატება სულ მცირე, 10%-იანი რეზერვი.

#### **მუხლი 43. პირველადი დახმარების კომპლექტი**

1. უპილოტო საჰაერო სისტემის ექსპლუატანტმა არ უნდა განახორციელოს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, ვიდრე დისტანციური მართვის სადგურზე და აფრენისა და დაფრენის ადგილებიდან 300 მ-ის ფარგლებში არ იქნება პირველადი დახმარების აფთიაქი ან სამედიცინო ჩანთა მედიკამენტების და სამედიცინო საშუალებების მუდმივი მარაგით, ასევე პორტატული ცეცხლმაქრი საშუალებები, დანართი №13-ის შესაბამისად.
2. პირველადი დახმარების აფთიაქი უნდა შეივსოს რეგულარულად, სამედიცინო მასალების ინსტრუქციის შესაბამისად, ან ვითარებიდან გამომდინარე.
3. პირველადი დახმარების აფთიაქი ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის, რომელიც ჩართულია ექსპლუატაციაში.

**შენიშვნა:** პორტატული ცეცხლმაქრი საშუალება გამიზნულია დისტანციური მართვის სადგურზე გამოყენებაში არსებულ ელექტრომოწყობილობებსა და ნებისმიერ ელექტროგენერირებად მოწყობილობებზე გამოყენებისათვის.

### **თავი VII**

#### **ტექნიკური მომსახურება სერტიფიცირებულ კატეგორიაში**

#### **მუხლი 44. ტექნიკური მომსახურება**

1. დაუშვებელია 150 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, თუ პირს არ გააჩნია დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების მოწმობა.
2. უპილოტო საჰაერო სისტემის ტექნიკური მომსახურება ხორციელდება „ტექნიკური რეგლამენტის „საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის № 53 დადგენილების შესაბამისად.
3. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირება ხორციელდება „საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირების წესის“ დამტკიცების თაობაზე“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №262 ბრძანებით დამტკიცებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს სერტიფიცირების წესის შესაბამისად.
4. დისტანციურად მართვადი საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურება ხორციელდება სერტიფიცირებული სპეციალისტის მიერ „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანების შესაბამისად.

