

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №171

2020 წლის 29 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა სტანდარტული სცენარი STS02 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

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

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა სტანდარტული სცენარი STS02 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესი.“.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს 2021 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა სტანდარტული სცენარი STS02 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესი

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

წინამდებარე წესი არეგულირებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციას სტანდარტული სცენარი STS02 შესაბამისად, რომელიც ხორციელდება დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა და ადგენს მოთხოვნებს როგორც ექსპლუატაციის, ისე დისტანციური პილოტის კომპეტენციის, უპილოტო საჰაერო ხომალდის და ექსპლუატანტის მიმართ.

მუხლი 2. მიზანი

წინამდებარე წესი მიზნად ისახავს დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტება

წინამდებარე წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

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

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



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

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

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

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

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

თ) საგანგებო არე – საგანგებო სივრცის პროექცია, ხმელეთის ზედაპირზე;

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

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

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

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

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

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

კ.ე) მჟანგავები და ორგანული პეროქსიდები;

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

კ.ზ) რადიოაქტიური ნივთიერებები;

კ.თ) კოროზიის გამომწვევი ნივთიერებები.

ლ) სახმელეთო რისკის ბუფერი – ხმელეთის ზედაპირზე არსებული არე, რომელიც გარს ეკვრის



საექსპლუატაციო სივრცეს და რომელიც განსაზღვრულია ზედაპირზე არსებული მესამე პირების მიმართ რისკის მინიმუმამდე შესამცირებლად, იმ შემთხვევაში, თუ უპილოტო საჰაერო ხომალდი დატოვებს საექსპლუატაციო სივრცის ფარგლებს;

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

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

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

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

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

მუხლი 4. ზოგადი მოთხოვნები

1. დაუსახლებელ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, ვიზუალური დამკვირვებლით პირდაპირი ხედვის არის მიღმა ფრენის დროს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ფრენის სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ხმელეთის ზედაპირიდან 120 მეტრს.

2. როდესაც უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება 105 მეტრზე უფრო მაღალი შენობა-ნაგებობიდან 50 მეტრის ჰორიზონტალური მანძილის ფარგლებში, აღნიშნული შენობა-ნაგებობის მესაკუთრის/მფლობელის მოთხოვნით, ექსპლუატაციის მაქსიმალური სიმაღლე შეიძლება გაიზარდოს შენობა-ნაგებობის სიმაღლის თავზე არაუმეტეს 15 მეტრის სიმაღლით.

3. საექსპლუატაციო სივრცის მაქსიმალური სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში განსაზღვრულ მაქსიმალურ დასაშვებ სიმაღლეს 30 მეტრით.

4. ფრენს დროს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე არ უნდა იყოს განთავსებული სახიფათო ტვირთი.

მუხლი 5. ექსპლუატაცია სტანდარტულ სცენარში

უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია ამ წესით განსაზღვრულ სტანდარტულ სცენარში უნდა განხორციელდეს შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) ამ წესის მე-6 მუხლის „ა“ პუნქტში მითითებული ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

ბ) კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, რომელიც მთლიანად მდებარეობს დაუსახლებელ ადგილას. აღნიშნული კონტროლირებადი მიწისზედა არე უნდა მოიცავდეს სახმელეთო რისკის ბუფერს, რომელიც უნდა ფარავდეს სულ მცირე იმ მანძილს, რომელიც ტოლია უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის მიერ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული მანძილისა და უნდა შესრულდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული შეზღუდვების ფარგლებში საექსპლუატაციო პირობების გათვალისწინებით;

გ) ისეთ არეში, სადაც მინიმალური ხილვადობა აღემატება 5 კილომეტრს;

დ) ფრენის დაწყების და დასრულებისას უპილოტო საჰაერო ხომალდის დისტანციური პილოტის მხედველობის არეში ყოფნით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ფრენა სრულდება ავარიულად;



ე) ვიზუალური დამკვირვებლის გამოყენების გარეშე შესრულდეს ფრენის რადიუსით, რომელიც დისტანციური პილოტის ადგილმდებარეობიდან არ აღემატება 1 კმ-ს და უპილოტო საჰაერო ხომალდი მიჰყვება წინასწარ დაპროგრამებულ ფრენის ტრაექტორიას, როცა უპილოტო საჰაერო ხომალდი არ იმყოფება დისტანციური პილოტის პირდაპირი ხედვის არეში;

ვ) ერთი ან მეტი ვიზუალური დამკვირვებლის გამოყენებისას უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ პირობებს:

ვ.ა) ვიზუალური დამკვირვებელი(ები) უნდა იყვნენ განლაგებული იმგვარად, რომ უზრუნველყონ საექსპლუატაციო სივრცის და მიმდებარე საჰაერო სივრცის ადეკვატური დაფარვა მინიმალური ხილვადობის ფარგლებში, როგორც ეს აღნიშნულია ამ მუხლის „გ“ ქვეპუნქტში;

ვ.ბ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება დისტანციური პილოტიდან არაუმეტეს 2 კილომეტრის რადიუსში;

ვ.გ) უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება უპილოტო საჰაერო ხომალდთან ყველაზე ახლომდებარე ვიზუალური დამკვირვებლისგან არაუმეტეს 1 კილომეტრის რადიუსში;

ვ.დ) ვიზუალური დამკვირვებელსა და დისტანციურ პილოტს შორის მანძილი არ აღემატება 1 კილომეტრს;

ვ.ე) საიმედო და ეფექტური კომუნიკაციის საშუალებები ხელმისაწვდომია დისტანციურ პილოტსა და ვიზუალურ დამკვირვებელს(ებს) შორის კომუნიკაციისთვის.

ზ) განხორციელდეს დისტანციური პილოტის მიერ:

ზ.ა) რომელიც ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ ან აღიარებულ დისტანციური პილოტის თეორიული ცოდნის გამოცდის ჩაბარების დამადასტურებელ სერტიფიკატს სტანდარტული სცენარის შესაბამისად ექსპლუატაციისას;

ზ.ა.ა) სააგენტო აღნიშნულ სერტიფიკატს გასცემს:

ზ.ა.ა.ა) ელექტრონული სასწავლო კურსის დასრულების და თეორიული ცოდნის ელექტრონული გამოცდის ჩაბარების შემდეგ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 21-ე მუხლის „დ“ ქვეპუნქტის „დ.ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად;

ზ.ა.ა.ბ) სააგენტოს ან მის მიერ აღიარებული ორგანიზაციის მიერ შემუშავებული დამატებითი თეორიული გამოცდის ჩაბარების შემდეგ ამ წესის მე-9 მუხლის შესაბამისად.

ზ.ა.ბ) სააგენტოს მიერ გაცემული სერტიფიკატი მოქმედია 5 წლის განმავლობაში.

ზ.ბ) რომელსაც გააჩნია STS02 პრაქტიკული უნარების სწავლების გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატი ამ წესის მე-9 მუხლის შესაბამისად და რომელიც გაცემულია ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ ან გაცემულია ექსპლუატანტის მიერ, რომელმაც ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია სააგენტოს წარუდგინა ამ წესის №2 და №4 დანართებში მოცემული ფორმით.

თ) უპილოტო საჰაერო ხომალდით:

თ.ა) რომელიც მარკირებულია, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ №7 დანართის შესაბამისად და აკმაყოფილებს ამავე წესის 58-ე მუხლის მოთხოვნებს;

თ.ბ) რომელზეც გააქტიურებულია სისტემა, რათა აღკვეთილ იქნეს უპილოტო საჰაერო ხომალდის მიერ ფრენის გეოგრაფიის ფარგლების არასანქცირებული კვითა;



თ.გ) რომელსაც გააჩნია პირდაპირი დისტანციური იდენტიფიცირების და გეოინფორმირების აქტიური და განახლებული სისტემა.

მუხლი 6. ექსპლუატანტის ვალდებულებები

ექსპლუატანტი უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 31-ე მუხლის მოთხოვნებს და, ასევე, ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ამ წესის №5 დანართის შესაბამისად;

ბ) განსაზღვროს საექსპლუატაციო სივრცე და სახმელეთო რისკის ბუფერი დასახული ოპერაციებისთვის, მათ შორის კონტროლირებადი მიწისზედა არე, რომელიც ფარავს საექსპლუატაციო სივრცის და სახმელეთო რისკის ბუფერის პროექციას ხმელეთის ზედაპირზე;

გ) უზრუნველყოს გაუთვალისწინებელ და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურების ადეკვატურობა:

გ.ა) სპეციალური სატესტო ფრენების; ან

გ.ბ) სიმულაციების მეშვეობით, იმ პირობით, რომ სიმულაციის საშუალებები შეესაბამება მათი გამოყენების მიზანს.

დ) შეიმუშაოს საგანგებო სიტუაციაში მოქმედების ეფექტური გეგმა, რომელიც შეესაბამება ექსპლუატაციას და რომელიც მოიცავს სულ მცირე შემდეგს:

დ.ა) გეგმას, რომელიც ზღუდავს საგანგებო სიტუაციის ზემოქმედების ესკალაციას;

დ.ბ) შესაბამისი უწყებების და ორგანიზაციების გაფრთხილების საჭიროების პირობებს;

დ.გ) საგანგებო სიტუაციის იდენტიფიკაციის კრიტერიუმებს;

დ.დ) დისტანციური პილოტ(ებ)ის და სხვა ნებისმიერი პერსონალის მიმართ, რომლებიც ასრულებენ უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციისთვის აუცილებელ მოვალეობებს, დადგენილი ფუნქცია-მოვალეობების მკაფიო განსაზღვრას.

ე) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული მესამე პირების მიერ განხორციელებული მომსახურება არ ახდენს უარყოფით ზეგავლენას ფრენის უსაფრთხოებაზე;

ვ) განსაზღვროს მესამე პირების პასუხისმგებლობის ფარგლები, მათი არსებობის შემთხვევაში;

ზ) ჩატვირთოს განახლებული ინფორმაცია გეოინფორმირების ფუნქციაში, როდესაც გეოინფორმირების ფუნქცია მოითხოვება უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის გეოგრაფიული ზონით;

თ) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის დაწყებამდე კონტროლირებადი მიწისზედა არე განსაზღვრულია და შეესაბამება ამ წესის მე-5 მუხლის „ბ“ პუნქტში განსაზღვრულ მინიმალურ მანძილს და საჭიროების შემთხვევაში განხორციელდა კოორდინაცია შესაბამის ორგანოებთან/პირებთან;

ი) უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის დაწყებამდე ყველა პირი, რომელიც იმყოფება კონტროლირებად მიწისზედა არეში:

ი.ა) ინფორმირებულია ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული რისკების შესახებ;

ი.ბ) ჩატარდათ ინსტრუქტაჟი საჭიროებისამებრ, მათი უსაფრთხოების დაცვის მიზნით ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული უსაფრთხოების ზომებთან დაკავშირებით;



ი.გ) თანახმაა, რომ მონაწილეობა მიიღოს ექსპლუატაციაში;

კ) ვიზუალური დამკვირვებლების გამოყენებისას, ექსპლუატაციის დაწყებამდე:

კ.ა) უზრუნველყოს დასახული ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ვიზუალური დამკვირვებლების საჭირო რაოდენობა და მათი სწორად განლაგება;

კ.ბ) დარწმუნდეს, რომ:

კ.ბ.ა) ვიზუალური დამკვირვებლების ხილვადობა და დაგეგმილი განლაგების მანძილები შეესაბამება ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში განსაზღვრულ ზღვრების ფარგლებს;

კ.ბ.ბ) თითოეული ვიზუალური დამკვირვებელი თავისუფალია რელიეფის პოტენციური დაბრკოლებებისგან;

კ.ბ.გ) ვიზუალური დამკვირვებლების მიერ დაფარულ ზონებს შორის არ არის სივრცე, რომელიც რომელიმე ვიზუალური დამკვირვებლის მხედველობის არეში არ ხვდება;

კ.ბ.დ) თითოეულ ვიზუალურ დამკვირვებელთან დამყარებულია მუდმივი ორმხრივი კომუნიკაცია;

კ.ბ.ე) იმ შემთხვევაში, თუ ვიზუალური დამკვირვებლების მიერ გამოიყენება სპეციალური საშუალებები უპილოტო საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დასადგენად, აღნიშნული საშუალებები ფუნქციონირებს და ეფექტურია.

კ.გ) უზრუნველყოს, რომ ვიზუალური დამკვირვებლებს ჩაუტარდათ ინსტრუქტაჟი უპილოტო საჰაერო ხომალდის დასახული ფრენის ტრაექტორიის და მასთან დაკავშირებულ დროებთან მიმართებაში.

ლ) უზრუნველყოს, რომ:

ლ.ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემას გააჩნდეს ამ წესის №6 ან №7 დანართში მოცემული შესაბამისობის დეკლარაცია, მათ შორის C6 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდზე მითითებით;

ლ.ბ) C6 კლასის უპილოტო საჰაერო ხომალდის შესაბამისი მარკირების ეტიკეტი განთავსებული იყოს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე.

მუხლი 7. დისტანციური პილოტის ვალდებულებები

დისტანციური პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის №156 ბრძანებით დამტკიცებული „უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემების ექსპლუატაციის წესის“ 32-ე მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს და, ასევე, ვალდებულია:

ა) უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დაწყებამდე:

ა.ა) სისტემაში შეიყვანოს საჰაერო სივრცის წინასწარ დაპროგრამებული ჰორიზონტალური და ვერტიკალური საზღვრები უპილოტო საჰაერო ხომალდის მიმართ, რათა შეინარჩუნოს იგი ფრენის გეოგრაფიის ფარგლებში;

ა.ბ) გადაამოწმოს, რომ ფრენის დასრულების საშუალებები და საჰაერო სივრცის ჰორიზონტალური და ვერტიკალური საზღვრების პროგრამირების ფუნქცია უპილოტო საჰაერო ხომალდზე ფუნქციონირებს.

ბ) ფრენის განმავლობაში:

ბ.ა) გარდა ვიზუალური დამკვირვებლების მხარდაჭერის შემთხვევაში, მუდმივად განახორციელოს საფუძვლიანი ვიზუალური დაკვირვება უპილოტო საჰაერო ხომალდის გარშემო არსებული საჰაერო სივრცის, რათა თავიდან აირიდოს პილოტირებად საჰაერო ხომალდთან შეჯახების ნებისმიერი რისკი. დისტანციურმა პილოტმა უნდა შეწყვიტოს ფრენა, თუ აღნიშნული საფრთხეს უქმნის სხვა საჰაერო ხომალდს, ხალხს ან გარემოს;



ბ.ბ) უნდა გააჩნდეს უპილოტო საჰაერო ხომალდზე მუდმივი კონტროლი, გარდა მართვისა და კავშირის საკომუნიკაციო ხაზის დაკარგვის შემთხვევისა;

ბ.გ) უნდა განახორციელოს ერთდროულად მხოლოდ ერთი უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

ბ.დ) არ განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებიდან;

ბ.ე) არ განახორციელოს უპილოტო საჰაერო ხომალდის კონტროლის გადაცემა სხვა კონტროლის მოწყობილობაზე;

ბ.ვ) დროულად შეატყობინოს ვიზუალურ დამკვირვებელს(ებს), მათი არსებობის შემთხვევაში, ფრენის დასახული ტრაექტორიიდან და მასთან დაკავშირებულ დროებთან მიმართებაში უპილოტო საჰაერო ხომალდის ნებისმიერი გადახვევა;

ბ.ზ) განახორციელოს საგანგებო პროცედურები, რომლებიც განსაზღვრულია ექსპლუატანტის მიერ საგანგებო სიტუაციებში გამოსაყენებლად, მათ შორის, როცა დისტანციურ პილოტს მისდის შეტყობინება, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდმა შეიძლება დატოვოს ფრენის გეოგრაფიის საზღვრების ფარგლები;

ბ.თ) განახორციელოს ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები, რომლებიც განსაზღვრულია ექსპლუატანტის მიერ ავარიულ სიტუაციებში გამოსაყენებლად, მათ შორის ფრენის დასრულების საშუალებების გააქტიურებით, როდესაც დისტანციურ პილოტს მისდის შეტყობინება, რომ უპილოტო საჰაერო ხომალდმა შეიძლება დატოვოს საექსპლუატაციო სივრცის საზღვრების ფარგლები.

მუხლი 8. ვიზუალური დამკვირვებლის ვალდებულებები

ვიზუალური დამკვირვებელი ვალდებულია:

ა) მუდმივად განახორციელოს საფუძვლიანი ვიზუალური დაკვირვება უპილოტო საჰაერო ხომალდის გარშემო არსებული საჰაერო სივრცის, რათა მოახდინოს ნებისმიერ პილოტირებად საჰაერო ხომალდთან შეჯახების ნებისმიერი რისკის იდენტიფიცირება;

ბ) მუდმივად გააჩნდეს ინფორმაცია უპილოტო საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობასთან დაკავშირებით, პირდაპირი ვიზუალური დაკვირვების ან ელექტრონული საშუალებების გამოყენების დახმარებით;

გ) შეატყობინოს დისტანციურ პილოტს საფრთხის აღმოჩენასთან დაკავშირებით და დაეხმაროს მას პოტენციური ნეგატიური ეფექტებისგან თავის არიდებასა ან მათ შემცირებაში.

მუხლი 9. დისტანციური პილოტის თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული უნარ-ჩვევები

1. თეორიული ცოდნის გამოცდა განისაზღვრება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 12 ოქტომბრის №163 ბრძანებით დამტკიცებული „დასახლებულ ადგილას კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე პირდაპირი ხედვის არეში სტანდარტული სცენარი STS01 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესის“ მე-8 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად.

2. პრაქტიკული უნარ-ჩვევების სწავლება და შეფასება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 12 ოქტომბრის №163 ბრძანებით დამტკიცებული „დასახლებულ ადგილას, კონტროლირებადი მიწისზედა არის თავზე, პირდაპირი ხედვის არეში სტანდარტული სცენარი STS01 უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის წესის“ მე-8 მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრულ საკითხებზე დამატებით უნდა მოიცავდეს ამ წესის №1 დანართში მოცემულ საკითხებს.

