

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების  
სამინისტროს  
სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში  
მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების  
მოკვლევის ბიურო

17.12.2016 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მომხდარი  
საავიაციო ინციდენტის (დიდთოვლობის დროს აეროდრომის  
ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე აეროპორტის სატრანსპორტო  
საშუალების არასანქცირებული შესვლა) მოკვლევის ანგარიში.

ინციდენტის დრო და თარიღი - 17.12.2016წ 00.45სთ.(დრო ადგილობრივი)  
ინციდენტის ადგილი - ქ. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი

საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის ერთადერთი მიზანია მომავალში საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის თავიდან აცილება. მოკვლევის მიზანი არ არის ვინმეს ბრალეულობის წილის ან პასუხისმგებლობის დადგენა. (ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია, დანართი 13. მუხლი 3.1.)

## სარჩევი

### გამოყენებული ტერმინები და განმარტებები

სხ - საჰაერო ხომალდი.

ადზ - ასაფრენ დასაფრენი ზოლი - საჰაერო ხომალდებისათვის ასაფრენ - დასაფრენად განსაზღვრული სახმელეთო აეროდრომის სწორკუთხა მონაკვეთი.

არა სანქცირებული გასვლა ადზ-ზე - ნებისმიერი შემთხვევა აეროდრომზე, რომელიც გამოწვეულია ხმელეთზე სხ-ის, სატრანსპორტო საშუალების ან პერსონალის არასათანადო ყოფნით სხ-ის დაფრენის და აფრენის არეში.

სამანევრო ფართობი - აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის.

### 1. ფაქტობრივი ინფორმაცია

- 1.1. ინფორმაცია „ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი“-ს ექსპლუატანტზე
- 1.2. ინფორმაცია შპს „საქაერონავიგაცია“-ს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურზე
- 1.3. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია
- 1.4. ინფორმაცია თეთრი ფერის ავტომობილზე FORD RANGER-ზე და მძღოლზე.

2. ანალიზი

3. დასკვნა

4. უსაფრთხოების უზრუნველყოფის რეკომენდაციები

ზემოაღნიშნული საავიაციო მოვლენის მოკვლევა განხორციელდა სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს მიერ, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის მოთხოვნების შესაბამისად.

მოკვლევა დაიწყო  
დამთავრდა

15.01.2017წ.  
15.02.2017 წ.

**შენიშვნა** - მოკვლევის ბიუროში შპს „საქაერონავიგაცია“-ს და შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს მიერ წარმოდგენილი სხვადასხვა სახის ჩანაწერებიდან ციტატების სახით საჯაროვდება მხოლოდ მოკვლევისათვის აუცილებელი ჩანაწერები.

## 1. ფაქტობრივი ინფორმაცია

2016 წლის 17 დეკემბერს 00.45 სთ.(დრო აქაც და შემდგომშიც ადგილობრივი) ქუთაისის „კოპიტნარი“-ს აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე, აეროდრომის ექსპლუატაციის სამსახური 4 ერთეული სატრანსპორტო საშუალებით აწარმოებდა ადზ-ს თოვლისაგან გაწმენდით სამუშაოებს.

00.46 სთ. „საქაერონავიგაცია“-ს „ქუთაისი კომპურა“-ს მეთვალყურე აეროპორტის კოორდინაციისა და მიწისზედა სამსახურს გადასცემს ინფორმაციას რეისის, მოსახმობი -AUI 505 მოფრენის ზუსტი დროის 01.01 სთ შესახებ.

00.49 სთ. კოპიტნარის აეროპორტში დაფრენის მიზნით, მისადგომის ზონაში დაშვება დაიწყო რეისმა მოსახმობით AUI 505. ამ დროისათვის ქუთაისის „კოპიტნარი“-ს აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე ფაქტიური მეტეო პირობებია: ხილვადობა 250 მეტრი, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე 650 მეტრი, ვერტიკალური ხილვადობა 200 ფუტი და ძლიერი თოვლი.

00.50 სთ. აეროდრომის ექსპლუატაციის სამსახური ათავისუფლებს ადზ-ს სატრანსპორტო საშუალების ყველა ერთეულით და მოახსენებს მეთვალყურეს: (ციტატა ამონაწერიდან)

00.50.24 სთ - „აეროდრომი“ - ბოლო მონაცემები, რომლებიც გადმოგეცით 20 წუთის წინ მის მერე თოვლის ზედაპირის საფარი გაიზარდა და მოჭიდების კოეფიციენტი შეცვლილი არის.

00.50.36 სთ - „მეთვალყურე“- მომახსენე მაშინ რამდენი არის.

00.50.42სთ -„აეროდრომი“ - ზუსტი მონაცემებისთვის უნდა გავიდე და შევამოწმო და სავარაუდოდ ვიცი რომ 0,17-ზე მეტი არ იქნება.

„კოშკურა“-ს მეთვალყურემ მიიღო რა სავარაუდოდ და არასრული ინფორმაცია აეროდრომის სამსახურიდან, მისცა მას ნებართვა დამატებით შესულიყო ადზ-ზე შეჭიდების კოეფიციენტის გასაზომად. ამავდროულად „კოშკურა“-ს მეთვალყურე ახორციელებს კოორდინაციას „მისადგომის“ მეთვალყურესთან და დავექტორების გამოყენებით აყოვნებს შემომფრენ ს.ხ მოსახმობით AUI 505.

“კოპიტნარი“-ს აეროდრომიდან სხ დაშორება ამ დროს არის 40 მილი.

00.55 სთ-ზე „კოშკურა“-ს მეთვალყურეს „მოტოროლა“-ს რადიოსიხშირეზე ესმის აეროდრომის სამსახურის თანამშრომლების საუბარი და ხვდება, რომ ადზ მათ ჯერ კიდევ არ დაუკავებიათ, რის გამოც შეჭიდების კოეფიციენტის შემოწმება გვიანდება.

00.58.04 სთ-ზე აეროდრომის სამსახური „კოშკურა“-ს გადასცემს ადზ-ს მონაცემებს - (ციტატა) -„შეჭიდების კოეფიციენტი არის 0,22 ეს არის ზუსტი, 0,22.

ამავე დროს „კოშკურა“-ს მეთვალყურემ ვიზუალურად შეამჩნია, რომ სამიმოსვლო ბილიკი „ალფა“-დან ადზ-ს მიმართულებით ნებართვის გარეშე მოძრაობს თეთრი ფერის გაურკვეველი სატრანსპორტო საშუალება. „კოშკურა“-ს მეთვალყურე ისევ უკავშირდება აეროდრომის სამსახურს და ავალებს გაურკვეველი სატრანსპორტო საშუალების მოძებნას და ადზ-დან გამოყვანას.

ამავე დროს „კოშკურა“-ს მეთვალყურე უკავშირდება „მისადგომი“-ს მეთვალყურეს აწვდის ინფორმაციას გაურკვეველი სატრანსპორტო საშუალების მიერ ადზ-ს უნებართვოდ დაკავებაზე და ისევ აყოვნებს სხ დასაფრენად შემოსვლას ვითარებაში სრულად გარკვევამდე.

01.03.49სთ-ზე „კოშკურა“-ს მეთვალყურე აეროდრომის სამსახურიდან იღებს ინფორმაციას, რომ თეთრი ფერის პიკაპი აღმოჩენილია და ადზ გათავისუფლებულია ყველა სატრანსპორტო საშუალებისაგან.

01.03.54 სთ-ზე უკავშირდება „მისადგომი“-ს მეთვალყურეს და აძლევს ნებართვას სხ მოსახმობით AUI 505 დასაფრენად შემოყვანაზე.

01.16 სთ-ზე სხ მოსახმობით AUI 505 საშტატო რეჟიმში განახორციელა დაფრენა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში.

**1.1 . ინფორმაცია „ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი“-ს ექსპლუატანტზე აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატი № 301112** გაცემულია - 30.11.2012წ  
ვადა - უვალო

ქუთაისის დავით აღმაშენებლის საერთაშორისო აეროპორტის ექსპლუატანტს წარმოადგენს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“, რომელიც უზრუნველყოფს აეროდრომზე ფრენების უსაფრთხოებას, რეგულირებასა და ეფექტურობას სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო სტანდარტების და რეკომენდირებული პრაქტიკის, საქართველოს საჰაერო კოდექსის, ეროვნული ნორმატიული აქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

**1.2. ინფორმაცია შპს „საქაერონავიგაცია“-ს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურზე**

**შპს „საქაერონავიგაცია“-ს საჰაერო მოძრაობის სამსახურის სერტიფიკატი № 010908-ATS** გაცემის თარიღი - 01.09.2008წ.  
ამოქმედების თარიღი - 01.09.2008წ.  
დანართის ამოქმედების თარიღი - 23.08.2010წ.  
დანართის მოქმედების ვადა - უვალო

შპს „საქაერონავიგაცია“ აკმაყოფილებს საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ საჰაერო მოძრაობის სამსახურის სერტიფიცირების მოთხოვნებს.

შპს „საქაერონავიგაცია“-ს უფლება აქვს განახორციელოს:

1. ადგილობრივი და/ან საერთაშორისო საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;
2. სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური მომსახურება.

**1.3. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია**

ქუთაისის „კოპიტნარი“-ს აეროდრომზე სხ დაფრენის დროს ფაქტიური ამინდი იყო: ხილვადობა 500 მეტრი, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე RVR 1300 მეტრი, ვერტიკალური ხილვადობა 600 ფუტი. შეჭიდების კოეფიციენტი 0,22

#### 1.4 ინფორმაცია თეთრი ფერის ავტომობილზე FORD RANGER-ზე და მძღოლზე.

თეთრი ფერის ავტომობილი FORD RANGER, სახელმწიფო ნომერი CO-855-OC - ექსპლუატირებულია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მიერ 2016 წლის 15 ნოემბრიდან. ავტომობილი არ იყო აღჭურვილი ორმხრივი რადიოკავშირის საშუალებით და უსაფრთხოების ციმციმა შუქნიშნით.

მძღოლი - სახელი გვარი - დეიდენტიფიცირებულია.

თანამდებობა - ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერირების მენეჯერი.

### 2. ანალიზი.

ანალიზი გაკეთებულია შპს „საქაერონავიგაცია“-ს მიერ მოწოდებული ინციდენტის შეტყობინების ფორმის; „საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგების წესის“; საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის; ICAO-ს ოფიციალური გამოცემების Doc-9476 „მიწისზედა მოძრაობის მართვის სისტემისა და კონტროლის სახელმძღვანელოს“; Doc-9830 „გაუმჯობესებული მიწისზედა მოძრაობის მართვის სისტემისა და კონტროლის სახელმძღვანელოს“; Doc-9870 „საფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის სახელმძღვანელოს“; Doc-9137 „აეროპორტების საექსპლუატაციო სახელმძღვანელო“-ს საქაერონავიგაცია“-ს „კომპურა ქუთაისი“-ს ავიამეთვალყურესა და ავიამეთვალყურე ასისტენტის მოხსენებითი ბარათების; „კომპურა ქუთაისი“-ს და „ქუთაისი მისადგომი“-ს ავიამეთვალყურესა და სხ მოსახმობით AUI 505 ეკიპაჟს შორის განხორციელებული რადიოკავშირის ამონაწერის; ქუთაისის აეროპორტში არსებული ს.მ. სისტემა „ALESI“- SOLID BANK-ის ჩამწერი მოწყობილობიდან, მიწისზედა კავშირის I არხის ამონაწერის; შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს; ქუთაისის აეროპორტის ოპერირების მენეჯერის და უსაფრთხოებისა და ხარისხის მართვის კოორდინატორის ახსნა განმარტებითი ბარათების; ქუთაისის აეროდრომი „კოპიტნარი“-ს ვარგისობის სერტიფიკატის; ქუთაისის აეროდრომი „კოპიტნარი“-ს აეროდრომის მდგომარეობის შემოწმების ჟურნალის ამონაწერის; ქუთაისის აეროდრომი „კოპიტნარი“-ს თოვლისაგან გაწმენდის და შეჭიდების კოეფიციენტის შემოწმების ოპერაციებში უშუალოდ ჩართული პერსონალის კვალიფიკაციის დამადასტურებელი სერტიფიკატების და ინსტრუქტაჟის გავლის ჟურნალის; შეთანხმება შპს „საქაერონავიგაცია“-ს და შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს

შორის დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის აეროდრომზე ურთიერთქმედების პროცედურების შესახებ“ შესწავლის საფუძველზე.

შპს „საქაერონავიგაცია“-ს და შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს „ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი“-ს მიერ წარმოდგენილი მოკვლევითი აუცილებელი ზემოაღნიშნული მასალის შესწავლა-გაანალიზებამ გამოავლინა რიგი ნაკლოვანებებისა, კერძოდ:

**შენიშვნა 1.** ავტომობილი FORD RANGER-ით აეროდრომის სამანევრო ფართის და ადზ-ს დაკავებით არ შესრულდა შემდეგი მოთხოვნები:

- „აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო“-ს მუხლი 4 „აეროდრომის საექსპლუატაციო პროცედურები და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფი პროცედურები“-ს პუნქტი 11 „კონტროლირებად არეში სატრანსპორტო საშუალების მართვა“-ს

- ქვეპუნქტი ი). „ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ადმინისტრაცია უზრუნველყოფს ღონისძიებებს, რათა დარწმუნდეს, რომ კონტროლირებად არეში სამუშაოდ დაშვებული ყველა მანქანა აღჭურვილია მწყობრში მყოფი ორმხრივი კავშირის რადიო სადგურით და უსაფრთხოების სასიგნალო შუქურით“.

- ქვეპუნქტი კ). „აეროდრომის მუშა ფართზე ან მის სიახლოვეს ნებისმიერი სახის სამუშაოს ჩასატარებლად, სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი მუშა ფართის დაკავებამდე სავალდებულოდ იღებს დაშვების ნებართვას საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურისაგან, რადიო-სატელეფონო ორმხრივი კავშირის საშუალებით. აკრძალულია ნებართვის გარეშე სამანევრო არის დაკავება“.

წარმოდგენილი ახსნა-განმარტებითი ბარათების და არსებული რადიო-სატელეფონო კავშირის ჩანაწერებიდან ირკვევა, რომ აეროდრომის ექსპლუატაციის სამსახურის პერსონალს გავლილი აქვს შესაბამისი სწავლებები, მაგრამ მოცემულ სიტუაციაში ადზ-ს თოვლის საფარისაგან გაწმენდა და შეჭიდების კოეფიციენტის გაზომვის პროცესი მაინც ვერ განხორციელდა დროულად და ჯეროვნად რაც განაპირობებულია:

ა) ქუთაისის „კოპიტნარი“-ს აეროდრომის თოვლის საფარისაგან გაწმენდაზე და ადზ-ს საფარის შეჭიდების კოეფიციენტის გაზომვაზე ცალკეული კონკრეტული ინსტრუქციების არ არსებობით; (აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში ამ კუთხით გაწერილია მხოლოდ ზოგადი მოთხოვნები)

ბ) შესასრულებელი სამუშაოების არაჯეროვნად დაგეგმვით და თანამდებობრივი უფლება მოვალეობების არასწორად გამიჯვნით, რამაც გამოიწვია აეროდრომის ოპერირების მენეჯერის ავტომობილით



არაერთჯერადი არასანქცირებული გადაადგილება აეროდრომის ბაქანიდან ადზ-ს მიმართულებით და უკან.

მსოფლიო სტატისტიკით ადზ-ს არასანქცირებულად დაკავება სხვადასხვა მიზეზით, როგორც საჰაერო ხომალდებით ასევე ავტომობილებით არაერთხელ მომხდარა, რაც სხვადასხვა მიზეზებით იყო გამოწვეული. ძირითადი მიზეზი კი უმეტეს შემთხვევაში ადამიანის ფაქტორით იყო განპირობებული, რაც დღესაც სერიოზულ პრობლემას წარმოადგენს და ასეთი ინციდენტების პრევენციის ახლებური მეთოდების შემუშავება კვლავ აქტუალურია.

ქუთაისის აეროპორტის სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით 2015 წელს თოვლი ქუთაისის აეროპორტში არ ყოფილა, შესაბამისად ადზ-ს თოვლისაგან გაწმენდის სამუშაოები არ ჩატარებულა.

2016 წლის 3,4,5,25,26,27 იანვარს დაფიქსირდა უხვი ნალექი და აუცილებელი გახდა ადზ-ს გაწმენდა. იმ დროისათვის აეროპორტის კუთვნილებაში იყო „მაზ-ამკოდორი“, შესაბამისად ადზ-ს გაწმენდა ხორციელდებოდა მხოლოდ ერთი ტექნიკური ერთეულით. იმავე წლის 16,17,18,20 დეკემბერს, ასევე უხვი ნალექის პირობებში გახდა საჭირო საფრენი ზოლის და სხვა სამანევრო ფართის გაწმენდა, და იმ დროისათვის აეროპორტის კუთვნილებაში იყო უკვე ორი სპეც ავტოტექნიკა, „მაზ-ამკოდორი“ და ტრაქტორი „ბელარუსი“, ასევე დამხმარე ტექნიკა გამოძახებული იქნა ქუთაისის მერიის სამსახურიდან, 2 ერთეული, თოვლის საწმენდი დანით და მარილის საფრქვევი აგრეგატით.

2017 წლის იანვრის 29,30 რიცხვებში გაწმენდით სამუშაოებს ასრულებდა ახლად შეძენილი ორი სპეც.ტექნიკა ტრაქტორი “FENDT 820”, ტრაქტორი „ბელარუსი“ და „მაზ ამკოდორი“. თებერვლის 2,14,16,17 რიცხვებში გაწმენდით სამუშაოებს ასრულებდა ორი სპეც.ტექნიკა, ტრაქტორი “FENDT 820”, ტრაქტორი „ბელარუსი, ხოლო „მაზ ამკოდორი“ მუშაობის პროცესში მწყობრიდან გამოვიდა.

ბოლო წლების სტატისტიკური მონაცემები გვიჩვენებს, რომ წლის განმავლობაში ქუთაისის აეროპორტში თოვლისაგან გაწმენდითი სამუშაოების ჩატარება საჭირო ხდება საშუალოდ 10 დღის განმავლობაში. იმის გავითვალისწინებით, რომ ინციდენტამდე არ არსებობდა თოვლისაგან გაწმენდითი სამუშაოების ცალკეული კონკრეტული ინსტრუქციები, ამ კუთხით დაკავებულ პერსონალს შესაბამისად ვერ ექნებოდა მიღებული დიდი პრაქტიკული გამოცდილება, რაც დასტურდება წარმოდგენილი ახსნა-განმარტებითი ბარათებით და განხორციელებული რადიოკავშირის ამონაწერით. ქუთაისის აეროპორტის ხელმძღვანელი რგოლის მიერ ზემოაღნიშნული სტატისტიკური მონაცემების წინასწარი გაანალიზების

შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნებოდა რისკების დროული გამოვლენა და შესაბამისი პრევენციული ზომების მიღება, სამუშაოების კვალიფიციურად დაგეგმვის კუთხით.

აღსანიშნავია, რომ შპს „საქაერონავიგაცია“-ს „ქუთაისი კომპურა“-ს ავიამეთვალყურეს ქმედებამ, რაც გამოიხატა ბაქანიდან ადზ-ს მიმართულებით ნებართვის გარეშე მოძრავი ავტომობილი FORD RANGER-ის დროულად შემჩნევაში და შესაბამისმა პრევენციული ზომების გატარებამ სიტუაცია განმუხტა და კონტროლს დაუქვემდებარა.

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO)-ს Doc-9870AN/463 „ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის სახელმძღვანელო“-ს თავი 6 მუხლი 6.1 „ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლით დამდგარი შედეგების სერიოზულობის კლასიფიკაციის სისტემა“-ს მიხედვით, მოცემული ინციდენტი სერიოზულობის რიგით განეკუთვნება მე-4 რიგს (D).

იხილეთ სერიოზულობის კლასიფიკაციის სქემა 6-1.

**Table 6-1. Severity classification scheme**

<b>Severity</b>	<b>classification Description</b>
A	<b>A serious incident</b> in which a collision is narrowly avoided.
B	<b>An incident</b> in which separation decreases and there is significant potential for collision, which may result in a time-critical corrective/evasive response to avoid a collision.
C	<b>An incident</b> characterized by ample time and/or distance to avoid a collision.
D	<b>An incident</b> that meets the definition of runway incursion such as the incorrect presence of a single vehicle, person or aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.
E	Insufficient information or inconclusive or conflicting evidence precludes a severity assessment.

### 3. დასკვნა

- 1). 17.12.2016 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მომხდარი საავიაციო ინციდენტის (დიდთოვლობის დროს აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე აეროპორტის სატრანსპორტო საშუალების არასანქცირებული შესვლა) კლასიფიცირდება როგორც **ინციდენტი**
- 2). მოცემული ინციდენტის დადგომის მიზეზ-გარემოებების ანალიზმა გვიჩვენა მთავარი პრობლემა, ინციდენტის დადგომა გამოიწვია არა შემთხვევითმა და გაუაზრებელმა ქმედებებმა, არამედ სხვადასხვა მარეგულირებელი წესების და სამუშაო სახელმძღვანელოების მოთხოვნების არაერთჯერადმა იგნორირებამ, რაც მეტყველებს შესრულების კულტურის დაბალ დონეზე, რის გამოც არ მოხდა მოსალოდნელი რისკების დადგომის ალბათობის ანალიზი და შეფასება.

### 4. უსაფრთხოების უზრუნველყოფის რეკომენდაციები

1. აეროპორტებში საჰაერო ხომალდების მომსახურების დროს უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესების და შემდგომში მსგავსი ინციდენტების პრევენციის მიზნით, მოცემული ინციდენტის მოკვლევის ანგარიში დაეგზავნოს:

- ა) სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ხელმძღვანელობას;
- ბ) შპს „საქაერონავიგაცია“-ს ხელმძღვანელობას;
- გ) შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ხელმძღვანელობას;
- დ) შპს „ტავ ურბან საქართველო“-ს ხელმძღვანელობას.

2. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ხელმძღვანელობამ უზრუნველყოს:

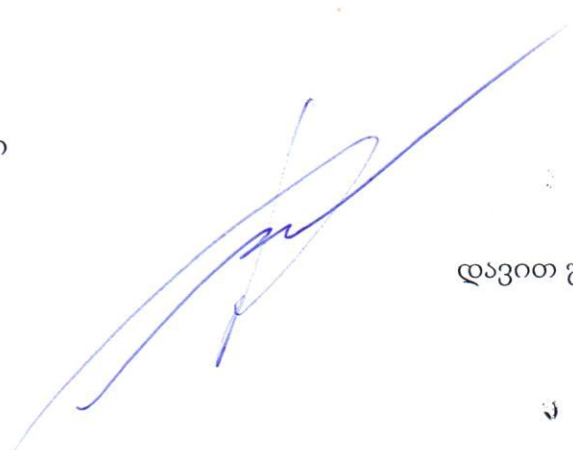
- ა) მოცემული საავიაციო ინციდენტის მოკვლევის ანგარიშის დეტალური განხილვა და შესაბამისი ზომების გატარება, დაქვემდებარებაში არსებული აეროპორტების შესაბამისი სამსახურების პერსონალთან;

ბ) დამატებით განიხილოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO)-ს “Doc-9137AN/898 ნაწილი 2 „აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელო“-ს თავი 6 „ინფორმაცია თოვლით, თოვლჭყაპით, ან ყინულით დაფარული ფართობის მდგომარეობაზე“ და თავი 7 „თოვლისაგან გაწმენდა და შემოყინვის პრევენციული ზომები“-ს მოთხოვნები და ადგილობრივი კლიმატური პირობების გათვალისწინებით შეიმუშაოს შესაბამისი სახელმძღვანელო სამუშაო ინსტრუქციები მეტი კონკრეტიზაციით.

გ), საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო ს აშუალებებისა და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგების წესი“-ს სრულად ძალაში შესვლამდე მოახდინოს აეროპორტების მიერ ექსპლუატირებული ყველა სატრანსპორტო საშუალების შესაბამისად აღჭურვა და შესაბამის პერსონალთან აღნიშნული წესების მოთხოვნების შესწავლა.

3. შპს „საქაერონავიგაცია“-ს ხელმძღვანელობამ უზრუნველყოს მოცემული საავიაციო ინციდენტის მოკვლევის ანგარიშის დეტალური განხილვა შესაბამისი სამსახურების პერსონალთან, ასევე განიხილოს შეზღუდული ხილვადობის პირობებში „კომპურებზე“ ორი მეთვალყურეს განთავსების საკითხი.
4. სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს შესაბამისმა დეპარტამენტებმა უზრუნველყონ შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს მიერ ზემოაღნიშნული რეკომენდაციების შესრულებაზე დამატებითი მონიტორინგის განხორციელება.
5. ინციდენტში ჩართული მხარეების მიერ მოცემული რეკომენდაციების შესრულების შესახებ ეცნობოს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს.

სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს უფროსი



დავით გიუნაშვილი