

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №019  
2012 წლის 31 აგვისტო

ქ. ბათუმი

**„ნავსადგურის წესების“ დამტკიცების შესახებ**

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის 25-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის, „საქართველოს საზღვაო კოდექსის“ 86-ე მუხლის, „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-4 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის და მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის, „სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმისა და დაცვის წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 1999 წლის 20 დეკემბრის №676 ბრძანებულების, „საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გემების მოძრაობის გამყოფი სქემების, საზღვაო დერეფნებისა და სპეციალური საზღვაო რაიონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2007 წლის 21 ივნისის №380 ბრძანებულების, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის №1-1/585 ბრძანებით დამტკიცებული დებულების მე-4 მუხლის „დ“ ქვეპუნქტისა და მე-9 მუხლის და შესაბამისად, **ვბრძანებ:**

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს თანდართული „ნავსადგურის წესები“ .

**მუხლი 2**

ამ ბრძანების ამოქმედებისთანავე ძალადაკარგულად გამოცხადდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სისტემაში შემავალი – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2009 წლის 15 ივნისის №75 ბრძანება ”ტექნიკური რეგლამენტის „ნავსადგურის წესების“ დამტკიცების შესახებ”.

**მუხლი 3**

ბრძანება ამოქმედდეს 2012 წლის 17 სექტემბრიდან.

საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს  
დირექტორი

მამუკა ახალაძე

**ნავსადგურის წესები**

**კარი I**

**ზოგადი ნაწილი**

**თავი I**

**ზოგადი დებულებები**

**მუხლი 1. რეგულირების სფერო**

1. „ნავსადგურის წესები“ (შემდგომში – „წესები“) ადგენს საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში (შემდგომში – ნავსადგური) გემის შესვლის, დგომის, სატვირთო და მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული ოპერაციების შესრულების, სალოცმანო გაცილების განხორციელების, ნავსადგურიდან გემის გასვლისა და ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში უსაფრთხო ნაოსნობის წესებსა და პირობებს.

2. „წესები“ ვრცელდება ნავსადგურზე, ყველა გემზე (გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მითითებული გემებისა), განურჩევლად დროშის სახელმწიფოსა და კუთვნილების ფორმისა, გემის კაპიტანზე და ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე, რომლებიც იმყოფებიან ან ახორციელებენ საქმიანობას ნავსადგურის აკვატორიასა და მის ტერიტორიაზე.

3. ეს „წესები“ არ ვრცელდება სამხედრო გემებზე და სახელმწიფო გემებზე, რომლებიც გამოიყენება



არაკომერციული მიზნებისათვის.

4. „წესების“ კარი I-ის (ზოგადი ნაწილი) და კარი II-ის (ნავსადგურის ჩვეულებები) დებულებები საერთოა ყველა ნავსადგურისათვის, ხოლო კარი III (განსაკუთრებული ნაწილი) განსაზღვრავს კონკრეტული ნავსადგურის თავისებურებებს და ვრცელდება მხოლოდ მასზე.

## **მუხლი 2. ტერმინთა განმარტებები**

1. ამ „წესებში“ გამოყენებულ ტერმინებს და ცნებებს გააჩნიათ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) გემი - ყველა სახეობის მცურავ ობიექტს, მათ შორის არაწყალწყვის გემებს და ჰიდროთვითმფრინავებს, რომლებიც გამოიყენება ან შეიძლება გამოიყენებულ იქნეს წყალზე გადაადგილების საშუალებად;

ბ) თევზსაჭერი გემი - ნებისმიერი გემი, რომელიც გამოიყენება თევზჭერისა და სხვა სახეობის საზღვაო რეწვისათვის. რეწვის იარაღი არის თევზსაჭერი გემის განუყოფელი ნაწილი;

ბ<sup>1</sup>) თევზსარეწი გემი - არის მცურავი საშუალება, რომელიც ახორციელებს თევზის ან/და ზღვის პროდუქტების დამუშავებას და სხვადასხვა პროდუქციის გამოშვებას;

ბ<sup>2</sup>) თევზის ნედლეულისა და რეწვის პროდუქციის სატრანსპორტო გემი - არის მცურავი საშუალება, რომელიც თევზსაჭერი ან/და თევზსარეწი გემებიდან, ზღვაში ან/და ნავსადგურში იღებს თევზის ნედლეულსა თუ პროდუქციას და ეწევა ტრანსპორტირებას თევზჭერის საზღვაო რაიონებიდან ნავსადგურებში ან ერთი სახელმწიფოს თევზჭერის რაიონიდან, მეორე სახელმწიფოს ნავსადგურებში.

გ) გემის ადმინისტრაცია - გემის კაპიტანი, უფროსი მექანიკოსი, კაპიტნის თანაშემწე, მეორე მექანიკოსი, სავახტო თანაშემწე, სავახტო მექანიკოსი;

დ) დრეიფი - ქარის ან წყლის დინების ზემოქმედების შედეგად თავისუფლად მდომი გემის (არ აქვს მოძრაობა წყლის ზედაპირთან შეფარდებით და არ დგას ლუზაზე) მოძრაობა დაუდგენელი მიმართულებით;

ე) კაბელტოვი - საზღვაო ნაოსნობაში გამოყენებული სიგრძის ერთეული (დაახლოებით 185,2 მეტრი);

ვ) საზღვაო მილი - საზღვაო ნაოსნობაში გამოყენებული სიგრძის ერთეული (ერთი მილი უდრის 10 (ათი) კაბელტოვს, დაახლოებით 1852 მეტრი);

ზ) კვანძი - გემის სიჩქარის საზომი ერთეული, განისაზღვრება ერთ საათში გავლილი საზღვაო მილებით;

თ) მსხვილტონაჟიანი გემი - ამ წესის მიზნებისთვის 15 000 (თხუთმეტი ათასი) ტონა და მეტი საერთო ტევადობის გემი;

ი) მცირეტონაჟიანი გემი - ამ წესის მიზნებისთვის 15 000 (თხუთმეტი ათასი) ტონაზე ნაკლები საერთო ტევადობის გემი;

კ) ზომამცირე გემი - ამ „წესების“ მიზნებისათვის 7 (შვიდი) მეტრი და ნაკლები სიგრძის გემი;

ლ) ნავთობი - ნედლი ნავთობი, მისგან წარმოებული ნავთობპროდუქტები (მათ შორის, თხევადი გაზი), ნარჩენები და წყლისა და ნავთობის მინარევები;

მ) სახიფათო ტვირთი - ტვირთი (ნივთიერება, მასალა, ნაკეთობა), რომელმაც გადაზიდვისას თავისი თვისებებით და განსაკუთრებული მახასიათებლებით შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ადამიანის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას, ზიანი მიაყენოს გარემოსა და ბუნებრივ რესურსებს, დააზიანოს ან გაანადგუროს მატერიალური ფასეულობანი;

ნ) შემმოწმებელი (სურვეიერი) - სათანადო მოწმობის/სერტიფიკატის მქონე ფიზიკური პირი, რომელიც ახორციელებს ამ მოწმობით/სერტიფიკატით განსაზღვრულ შემმოწმების მომსახურებას;



ო) ნავსადგურის დამხმარე ფლოტი – მცურავი საშუალება, რომელიც მიწერილია ამ ნავსადგურში და გამოიყენება ნავსადგურის ფუნქციონირებისათვის;

პ) ტერმინალი – ნავსადგურში ცალკე გამოყოფილი ტერიტორია, სადაც ხორციელდება სატვირთო/მგზავრთა მომსახურების ოპერაციები;

ჟ) ცეცხლსაშიში ტვირთი – ტვირთი, რომელიც განსაზღვრულ პირობებში ადვილად შეიძლება ააღდეს;

რ) „კარგი საზღვაო პრაქტიკა“ – ნაოსნობის ისტორიის პერიოდში გამომუშავებული ტრადიციები და წეს-ჩვეულებები;

ს) თავისუფალი პრაქტიკა – საზღვარგარეთიდან მოსული გემის უფლება განახორციელოს სატვირთო, სამგზავრო და სხვა ოპერაციები, რომელსაც იგი იძენს მის მიერ სასაზღვრო, საბაჟო საზღვრის გადაკვეთის, სანიტარიულ-საკარანტინო, ვეტერინარული და ფიტოსანიტარიული სასაზღვრო-საკარანტინო პროცედურების გავლის შემდეგ;

ტ) ნავსადგურის ადმინისტრაცია – ნავსადგურის მმართველი ან ნავსადგურის შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული;

უ) კანჯო – უგემბანო მცურავი ობიექტი, რომელიც წარმოადგენს გემის განუყოფელ (აღჭურვილობის) ნაწილს;

ფ) რეიდი – ნავსადგურის აკვატორიაში ან მის ფარგლებს გარეთ გემის ღუზაზე დგომისათვის განკუთვნილი საზღვაო რაიონი;

ქ) ფარვატერი – უსაფრთხო ნაოსნობისათვის განსაზღვრული წყლის დერეფანი;

ღ) კიჩოს ფლაგშტოკი – კიჩოს დროშის ტარი;

ყ) გვარლი -მისაბმელი ბაგირი;

შ) გროტ ანძა – მთავარი ანძა;

ჩ) სააგენტო - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“;

ც) ნავსადგურის კაპიტანი - სააგენტოს სტრუქტურული ერთეულის – ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის უფროსი, რომელიც საზღვაო ნავსადგურის აკვატორიაში ახორციელებს ნაოსნობის უსაფრთხოების სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს, კანონით მასზე დაკისრებული უფლებამოსილებების ფარგლებში;

ძ) მორიგე ოფიცერი - სააგენტოს სტრუქტურული ერთეულის – ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის თანამშრომელი, რომელიც ახორციელებს საზღვაო ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს კანონით მასზე დაკისრებული უფლებამოსილებების ფარგლებში;

წ) ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ინსპექტორი - ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის თანამშრომელი, რომელიც ახორციელებს საზღვაო ნავსადგურში შესული გემების შემოწმებას და მათ შესაბამისობას საერთაშორისო კონვენციების მოთხოვნებთან, აგრეთვე ახორციელებს კანონმდებლობით მასზე დაკისრებულ სხვა მოვალეობებს;

ჭ) სანაპირო დაცვა – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - სასაზღვრო პოლიციის სანაპირო დაცვის დეპარტამენტი;

ხ) ბოფორტის შკალა – საერთაშორისო 12 (თორმეტი)-ბალიანი სისტემა, რომელიც გამოიყენება ქარის ძალის გასაზომად, მიწისზედა საგნებზე ქარის მოქმედების მიხედვით (დანართი №17);



ჯ) დუგლასის შკალა – საერთაშორისო 9 (ცხრა)-ბალიანი სისტემა, რომელიც განსაზღვრავს ტალღის სიმაღლეს (დანართი №18).

2. ამ „წესებში“ გამოყენებულ შემოკლებებს გააჩნია შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) IMO (International Maritime Organization) – საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია;

ბ) UTC (Coordinated Universal Time) – უნივერსალური კოორდინირებული დრო, რომელიც აითვლება გრინვიჩის ნულოვანი მერიდიანიდან;

გ) კბტ – კაბელტოვი;

დ) IMDG CODE (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)– „სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის კოდექსი“;

ე) ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals) - საერთაშორისო უსაფრთხოების სახელმძღვანელო ტანკერებისა და ტერმინალებისათვის;

ვ) ICS/INTERCO (International Code of Signals) – სიგნალების საერთაშორისო კრებული;

ზ) SPM (Single Point Mooring) – ნავსადგურის მცურავი ნავმისადგომი;

თ) COLREG -72 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) – „ზღვაში გემების შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესები“;

ი) ISPS CODE (International Ship and Port Facility Security Code) – „გემების და ნავსადგურების უშიშროების საერთაშორისო კოდექსი“;

კ) SOLAS 74 (International Convention for the Safety of Life at Sea) – „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ საერთაშორისო კონვენცია“.

ლ) Black Sea MOU - შავი ზღვის ურთიერთგაგების მეომორანდუმი ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის შესახებ;

მ) VTS (Vessel traffic service) - გემის მოძრაობის მომსახურება.

3. ამ „წესებში“ გამოყენებულ სხვა ტერმინებს და ცნებებს აქვთ საქართველოს საზღვაო კოდექსითა და საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით განსაზღვრული მნიშვნელობა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 3. ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლი და ზედამხედველობის განხორციელება**

1. ნავსადგურში სახელმწიფო კონტროლს და ზედამხედველობას, IMO-ს A.787(19) რეზოლუციის (შესწორებულს A.882 (21) რეზოლუციით), „ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის თაობაზე“ 2009 წლის 23 აპრილის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/16/EC დირექტივისა (Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control) და საქართველოს საზღვაო კოდექსის V<sup>1</sup> თავის შესაბამისად, ახორციელებს ნავსადგურის კაპიტანი.

2. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის, ნავსადგურის ადმინისტრაციისა და საქართველოს საზღვაო სივრცის სამართლებრივი რეჟიმის დაცვის კონტროლის ორგანოების მიერ, თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში, ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და ნავსადგურში წესრიგის დასაცავად დადგენილი მოთხოვნების შესრულება სავალდებულოა ნავსადგურში მყოფი ყველა ფიზიკური/იურიდიული პირისა და გემისათვის.



3. სააგენტო ამტკიცებს საზღვაო ნავსადგურის მიერ შემუშავებული ნავსადგურის/ტერმინალის დაცვის გეგმას საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 7 ნოემბრის ბრძანება №11 - ვებგვერდი, 08.11.2016წ.*

#### **მუხლი 4. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის უფლებები და ვალდებულებები**

1. გემის ნავსადგურში შესვლის და ნავსადგურიდან გასვლის გაფორმებას ახორციელებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური.

2. გემი, ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის დროს, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს შესამოწმებლად წარუდგენს ამ „წესების“ დანართი №1-ით გათვალისწინებულ დოკუმენტებს.

3. გემის ლუზაზე დგომის ადგილს (წერტილს) განსაზღვრავს და აღნიშნულის შესახებ გემის კაპიტანსათვის ინფორმაციის მიწოდებას უზრუნველყოფს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური.

4. ნავსადგურში გემის ან ტვირთის დაკავების უფლება აქვს ნავსადგურის კაპიტანს, აგრეთვე სხვა უფლებამოსილ სახელმწიფო ორგანოებს, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევაში და წესით. გემის ან ტვირთის დაკავება ფიქსირდება შესაბამის ჟურნალში.

5. გემის მოძრაობას რეიდზე და აკვატორიაში არეგულირებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ამ „წესებისა“ და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

6. სახელმწიფო კონტროლის სამსახურს უფლება აქვს ნავსადგური დახუროს ან გახსნას კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევებში.

7. სააგენტოს უფლებამოსილ პირებს, სამსახურებრივი მოვალეობების შესასრულებლად, უფლება აქვთ 24 (ოცდაოთხი) საათის განმავლობაში იმყოფებოდნენ ნავსადგურში და ავიდნენ გემზე განურჩევლად დროშის სახელმწიფოსი.

8. ნავსადგურის ტერიტორიაზე, გემებზე და აკვატორიაში საგანგებო სიტუაციების შესახებ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ატყობინებს შესაბამის საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული ამოცანების გადასაწყვეტად სპეციალურად უფლებამოსილ ორგანოს.

9. ნავსადგურის კაპიტანი ახორციელებს:

ა) სახელმწიფო ზედამხედველობას და კონტროლს ზღვაოსნობის უსაფრთხოებაზე და საერთაშორისო კონვენციების, საქართველოს კანონებისა და ამ „წესების“ შესრულებაზე ნავსადგურში მდგომი გემების მიერ, მათ შორის თევზსაჭერი და სპეციალური დანიშნულების გემების მიერ, განურჩევლად დროშის კუთვნილებისა;

ბ) გემის დოკუმენტების და ეკიპაჟის სერტიფიკატების შემოწმებას;

გ) გემის ნავსადგურში შესვლა–გასვლის საბუთების გაფორმებას და უფლების გაცემას (Harbour Master Clearance) ნავსადგურიდან გემის გასვლის შესახებ (მათ შორის, თევზსაჭერი გემის);

დ) სამაშველო–საკოორდინაციო ცენტრთან ურთიერთობას და წარმოადგენს ადგილზე მოქმედების კოორდინატორს, თუ ზღვაში მყოფი გემის, ადამიანის და საფრენი აპარატის საძიებო–სამაშველო ოპერაცია ან ავარიის შედეგად დაღვრილი ნავთობითა და მავნე ნივთიერებებით ზღვის დაბინძურების ლიკვიდაცია ხორციელდება ნავსადგურში ან ნავსადგურიდან 12 (თორმეტი) საზღვაო მილის რადიუსში;



ე) გემის სწორად დატვირთვის ზედამხედველობას, გემის მდგრადობის საბოლოო გამოთვლების კონტროლსა და შემოწმებას;

ვ) საზღვაო ნავსადგურში და მის მიმდებარე ტერიტორიებზე მცურავი საშუალებების უსართხო დგომის კონტროლსა და გადაადგილების თანხმობის გაცემას.

10. ნავსადგურის კაპიტნის მიერ თავისი კომპენტენციის ფარგლებში ზღვაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და ნავსადგურში წესრიგის დასაცავად გაცემული განკარგულებები სავალდებულოა შეასრულოს ნავსადგურში მყოფმა ყველა ფიზიკურმა და იურიდიულმა პირმა და გემმა.

11. ნავსადგურის კაპიტანს უფლება აქვს:

ა) არ გასცეს ნავსადგურიდან გემის გასვლის უფლება თუ:

ა.ა) გემი არ აკმაყოფილებს ცურვის ვარგისიანობის კრიტერიუმებს;

ა.ბ) დარღვეულია დატვირთვის, მომარაგების, ეკიპაჟის დაკომპლექტების მოთხოვნები და აღმოჩენილია სხვა ნაკლოვანებები, რომლებიც საშიშროებას უქმნიან გემის უსაფრთხო ნაოსნობას, გემზე მყოფ ადამიანთა სიციცხლეს და გარემოს დაბინძურებას;

ა.გ) არასწორადაა შედგენილი გემის საბუთები;

ა.დ) გადახდილი არ არის დადგენილი საფასური ან ჯარიმა;

ბ) დააკავოს გემი ან ტვირთი:

ბ.ა) ფიზიკური ან იურიდიული პირის განცხადების საფუძველზე, თუ ეს დაკავშირებულია საერთო ავარიასთან, გადარჩენასთან, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებასა და გემის შეჯახებასთან, გადასახადის გადაუხდელობასთან ან სხვა ზიანთან;

ბ.ბ) ნავსადგურის ადმინისტრაციის მოთხოვნით, თუ მწყობრიდანაა გამოსული სანავსადგურო ნაგებობანი, ნავსადგურში არსებული სხვა ნაგებობანი, ნავსადგურში არსებული სხვა ქონება და სანავიგაციო მოწყობილობანი;

ბ.გ) ვიდრე გემის ან ტვირთის მფლობელი არ წარმოადგენს სათანადო უზრუნველყოფას.

გ) გემის ან ტვირთის უსაფუძვლო დაკავებისთვის პასუხისმგებლობა ეკისრება იმ პირს, რომლის მოთხოვნითაც არის დაკავებული გემი ან ტვირთი.

დ) ნავსადგურის კაპიტნის განკარგულება გემის ან ტვირთის დაკავების შესახებ მოქმედებს სამი დღე-ღამის განმავლობაში. ამ ვადაში არ შედის საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი დასვენებისა და უქმე დღეები. იმ შემთხვევაში, თუ ამ ვადაში სასამართლო არ გამოიტანს გადაწყვეტილებას გემის ან ტვირთის დაკავების შესახებ, ის დაუყოვნებლივ უნდა განთავისუფლდეს;

ე) ნავსადგურის კაპიტანი ადგენს ნავსადგურისა და მისი მიმდებარე აკვატორიის ფარგლებში ნაოსნობის წესებს, საზღვაო ნავსადგურთან მისასვლელს, შესასვლელსა და გასასვლელს;

ვ) ნავსადგურის კაპიტანი გასცემს თანხმობას გემზე ლოცმანის ასვლის და გემის გაცილების ან ნავსადგურში შემოყვანის შესახებ.

12. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მორიგე ოფიცერი:

ა) ასრულებს 24-(ოცდაოთხი) საათიან მორიგეობას. სადღეღამისო ცვლისა და მორიგეობის პერიოდში უზრუნველყოფს ნავსადგურში გემების მოძრაობის, დგომის და სატვირთო ოპერაციების უსაფრთხოების მოთხოვნების ზედამხედველობასა და კონტროლს. უზრუნველყოფს ზედამხედველობას რეიდზე მდგომი გემების მიერ ნავსადგურის წესების შესრულებასა და ლუზაზე



მათ უსართხო დგომაზე;

ბ) დროულად აძლევს ინფორმაციას ნავსადგურში და რეიდზე მდგომ გემებს ამინდის მოსალოდნელი გაუარესების შესახებ და უზრუნველყოფს გემების უსაფრთხოებას უამინდობის დროს;

გ) ამოწმებს გემის აგენტის მიერ წარდგენილი შემოსული და გამსვლელი გემების საბუთების მდგომარეობას;

დ) უთანხმებს ნავსადგურიდან გემების გასვლას საკოორდინაციო ცენტრს, გემებიდან GEOREP-ის გამოგზავნის კონტროლის მიზნით.

### 13. ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ინსპექტორი:

ა) ახორციელებს ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლს და ეწევა ნავსადგურში შემოსული გემების ინსპექტირებას მათი საერთაშორისო საზღვაო კონვენციებთან შესაბამისობის შესახებ;

ბ) ადგენს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ დამტკიცებულ გემის ინსპექტირების ოქმს, ათანხმებს ნავსადგურის კაპიტანთან და აგზავნის სააგენტოს საზღვაო უსაფრთხოების დეპარტამენტში.

გ) იმ შემთხვევაში, თუ ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ინსპექტორის მიერ შედგენილი აქტის თანახმად, აღმოჩნდება გემის მოწყობილობების, საბუთების, ეკიპაჟის კომპლექტაციის ან სხვა სერიოზული საკითხების შეუსაბამობა არსებული საერთაშორისო კონვენციების მოთხოვნებთან, ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ინსპექტორს უფლება აქვს ნავსადგურის კაპიტანთან შეთანხმებით, შეაჩეროს ასეთი გემის გასვლა ნავსადგურიდან, ვიდრე შესაბამისი შენიშვნა(ები) არ იქნება მთლიანად შესრულებული და ნაკლოვანებები აღმოფხვრილი;

დ) ნავსადგურში შემოსული გემების ინსპექტირების პროცესს ასახავს ფოტო/ვიდეო გადაღების საშუალებით. ფოტო და ვიდეოჩანაწერი გამოიყენება როგორც ვიზუალური მტკიცებულებები გემზე არსებული სიტუაციის ობიექტურად აღწერისათვის, ასევე, როგორც მტკიცებულებები გემების საქართველოს და საერთაშორისო კანონმდებლობასთან შესაბამისობის ან შეუსაბამობის დასადგენად. ამ პროცედურების განხორციელების დროს გამოიყენებული უნდა იქნეს ფოტოაპარატი/ვიდეოკამერა თარიღისა და დროის ავტომატური რეჟიმით. ვიდეოჩანაწერის დაწყების დროდ განისაზღვრება ინსპექტორის გემის ტრაპზე ასვლის მომენტიდან. ტანკერის ტიპის გემის ინსპექტირებისას გამოიყენებული უნდა იქნეს ნაპერწკალმდეგი ტიპის (intrinsically safe) ვიდეოკამერა;

ე) აცნობებს გემის კატიპანს სამხრე ვიდეოკამერის მეშვეობით ვიდეო-აუდიო ჩაწერის მიმდინარეობის თაობაზე.

13<sup>1</sup>. ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ინსპექტორს ნავსადგურში შემოსული გემების ინსპექტირებისას თან უნდა ჰქონდეს შემდეგი აღჭურვილობა და მასალები:

ა) კავშირგაბმულობის საშუალებები;

ბ) კომპიუტერული საშუალება (პორტატიული/სატარებელი კომპიუტერი, პლანშეტი და სხვ.);

გ) სამხრე ვიდეოკამერა;

დ) ფოტოაპარატი;

ე) პერსონალური დაცვის საშუალებები, მათ შორის ჟილეტი, უსაფრთხო ჩაფხუტი, უსაფრთხო ფეხსაცმელი, უსაფრთხო სათვალე, ყურების დამცავი, ხელთათმანები.

14. ამ მუხლის მე-11 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში აღნიშნული გადაწყვეტილების მიღებამდე ნავსადგურის კაპიტანმა უნდა აცნობოს ამის შესახებ სააგენტოს საზღვაო უსაფრთხოების დეპარტამენტს.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.



## **მუხლი 5. გემის კაპიტანის უფლებები და ვალდებულებები**

1. გემის კაპიტანი, თავისუფალი პრაქტიკის მიღებისას, ვალდებულია გემის აგენტს გადასცეს ამ „წესების“ დანართი №1-ით გათვალისწინებული საბუთები, გარდა ამ „წესების“ მე-4 მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით განსაზღვრული შემთხვევებისა.
2. გემის საქართველოს ნავსადგურში ყოფნისას გემის კაპიტანი პასუხისმგებელია გემის უსაფრთხო დგომაზე და ტვირთის უსაფრთხოებაზე.
3. გემის საქართველოს ნავსადგურში ყოფნისას გემის კაპიტანი ვალდებულია სისხლის სამართლის კანონმდებლობით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში ბრალდებული პირი გადასცეს ადგილობრივ ხელისუფლებას.
4. გემის რეისში გასვლისათვის მზადყოფნაზე პასუხისმგებელია გემის კაპიტანი/გემთმფლობელი.

## **მუხლი 6. ნავსადგურის უფლებები და ვალდებულებები**

1. ნავსადგური უზრუნველყოფს ნავსადგურის ტერიტორიისა და აკვატორიის მზადყოფნას უსაფრთხო ნაოსნობისათვის.
2. საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში და ყველა საზღვაო ნავსადგურში გემების მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს სააგენტო თავისი სტრუქტურული ერთეულის მეშვეობით, „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“ 1974 წლის საერთაშორისო კონვენციის, მისი 1988 წლის ოქმის, ცვლილებათა გათვალისწინებით, V თავის მოთხოვნათა შესაბამისად.
3. საზღვაო ნავსადგური ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს საქმიანობისათვის გამოუყოფს ნავსადგურის ტერიტორიის, ნავმისადგომის ან აკვატორიის ცალკეულ უბანს, ასევე დანადგარებსა და მოწყობილობას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.
4. საზღვაო ნავსადგური უსასყიდლოდ უზრუნველყოფს საგადასახადო, სასაზღვრო-მიგრაციულ, სანიტარიულ, აგრეთვე სააგენტოს შესაბამის სამსახურებს სათანადო ფართობით და უქმნის მათ ნორმალური მუშაობის პირობებს.
5. საზღვაო ნავსადგურს არა აქვს უფლება, ხელი შეუშალოს ნავსადგურის ტერიტორიაზე საწარმოსა და ორგანიზაციის საქმიანობას, ჩაერიოს მათ სამეურნეო მუშაობაში, გარდა საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.
6. საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიაზე განთავსებული საწარმო და ორგანიზაცია ვალდებული არიან დაიცვან ეს „წესები“.
7. საზღვაო ნავსადგური ფუნქციონირებს ამ „წესების“ შესაბამისად, რომლებსაც ამტკიცებს სააგენტო. საზღვაო ნავსადგური თავისი კომპეტენციის ფარგლებში მონაწილეობს ამ „წესების“ შემუშავებაში.

## **მუხლი 7. ნავსადგურის მიმართ წაყენებული ზოგადი მოთხოვნები**

1. ნავსადგურის ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ექსპლუატაცია ხორციელდება აღნიშნული ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის მიერ შემუშავებული და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირთან - საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოსთან (შემდგომში – სააგენტო) შეთანხმებული ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ექსპლუატაციის წესების შესაბამისად.
2. ნავსადგურის ადმინისტრაციამ გემის ნავმისადგომთან დაყენების ადგილისა და თარიღის, დატვირთვა-გადმოტვირთვის და სხვა სამუშაოების შესახებ, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, გემის აგენტს, ან ამ „წესებით“ გათვალისწინებულ სხვა შემთხვევაში უშუალოდ გემის კაპიტანს უნდა აცნობოს ნავსადგურში გემის შესვლამდე 2 საათით ადრე მაინც.





3. ნავსადგურის ადმინისტრაცია ვალდებულია ნავმისადგომის ტექნიკური მონაცემების შემცველი დოკუმენტაცია წარადგინოს სააგენტოში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 8. გემის აგენტის ვალდებულებები**

1. გემის აგენტი უზრუნველყოფს, რომ ნავსადგურში შესულ გემს ჰქონდეს ეს „წესები“ და საქართველოს საზღვაო სანაპიროს განახლებული რუკები, იმ ნავსადგურის აკვატორიის განახლებული რუკა, რომელშიც შედის გემი, საღუბე წერტილების განახლებული ვერსია, აგრეთვე სააგენტოს, სააგენტოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის და საზღვაო-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის (შემდგომში – საკოორდინაციო ცენტრი) საკონტაქტო მონაცემები.
2. გემის აგენტი უზრუნველყოფს, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურში გემის ნავსადგურში შესვლის ან/და ნავსადგურიდან გასვლის გაფორმებას.

## **თავი II**

### **გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის წესი**

#### **მუხლი 9. გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის ზოგადი წესი**

1. გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლისას თევზსაჭერი, სპორტული, სასეირნო და სხვა მცურავი ობიექტები უნდა განთავსდნენ გემის სვლაგეზისგან მოშორებით, არ გადაეღობონ გემის მოძრაობას და მისცენ მას თავისუფალი მანევრირების საშუალება.
2. ნავსადგურში მანევრირებისას უპირატესობა ენიჭება ნავსადგურიდან გამსვლელ გემს.
3. ნავსადგურში გემის შესვლა/გასვლა ფორმდება გემის შესაბამის განცხადებაზე მინაწერით შესვლის/გასვლის უფლების შესახებ და მასზე შტამპის დასმით.
4. განაცხადი გემის ნავსადგურში შესვლის შესახებ, ასევე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის გადაწყვეტილება გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის თაობაზე უნდა გადაიცეს ულტრამოკლეტალდიანი რადიოტელეფონით ან კავშირის ხედვითი საშუალებებით.

#### **მუხლი 10. ნავსადგურში გემის შესვლა**

1. ნავსადგურში გემის შესვლის შესახებ ინფორმაციის მიწოდების, თავისუფალი პრაქტიკის მიღების პირობები და წესი რეგულირდება ამ „წესების“ შესაბამისად.
2. ნავსადგურთან მიახლოების, ღუზაზე დგომის ან ღუზიდან მოხსნის, აკვატორიაში მოძრაობის და ნავსადგურიდან გასვლის დროს გემის ეკიპაჟმა უნდა იხელმძღვანელოს „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ (COLREG-72), ბრიტანეთის საზღვაო „შავი ზღვის ლოცით“ №24, ოფიციალურად გამოცემული საზღვაო ლოცებით და რუკებით, ამ „წესებით“ ნაოსნობის სახელმძღვანელოების რეკომენდაციებით, „კარგი საზღვაო პრაქტიკით“ და, საქართველოს კანონმდებლობით.
3. ნავსადგურში შესულ გემს უნდა ჰქონდეს ეს „წესები“ და საქართველოს საზღვაო სანაპიროს რუკები, აგრეთვე სააგენტოს, სააგენტოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის და საზღვაო-სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის (შემდგომში – საკოორდინაციო ცენტრი), და სანაპირო დაცვის დეპარტამენტის საკონტაქტო მონაცემები.
4. საქართველოს სამიუზო-სამაშველო რაიონში შესვლამდე ყველა გემის კაპიტანი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ წინასწარ აცნობოს საკოორდინაციო ცენტრს, „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ“ (SOLAS) 1974 წლის საერთაშორისო კონვენციის 8-1(3) წესის, „ზღვის ნავთობით დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ“ (MARPOL 73/78) საერთაშორისო კონვენციის I ოქმის V(1) მუხლისა და IMO-ს SN/CIRC230 20.03.2003 (GEOREP) ცირკულარის შესაბამისად.
5. გემთმფლობელი ვალდებულია ნავსადგურში გარე რეიდზე ან დატვირთვა/გადმოტვირთვის ოპერაციების დროს გემთან დაკავშირებული საზღვაო ინციდენტის შესახებ ინფორმაცია დაუყოვნებლივ წერილობით აცნობოს სააგენტოს ან/და საკოორდინაციო ცენტრს.
6. კატარღებს, ნავებს, იახტებს, სპორტულ, თევზსაჭერ, აგრეთვე სანავსადგურე მცურავ ობიექტებს უფლება აქვთ



ნავსადგურში შესვლა ან/და გასვლა უშუალოდ აგენტის გარეშე გააფორმონ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურში.

7. ნავსადგურში ბუქსირით შესული გემი, თუ მასზე იმყოფება კაპიტანი და ეკიპაჟი, ნავსადგურში შესვლას აფორმებს დამოუკიდებლად. ყველა სხვა შემთხვევაში ბუქსირიზიდვის ქარავნის ნავსადგურში შესვლას აფორმებს ბუქსირიზიდი გემის კაპიტანი.

8. გემის წყალშიგი უნდა შეესაბამებოდეს იმ ნავსადგურის ტექნიკურ მახასიათებლებს, რომელშიც შედის გემი.

9. გემები მიუხედავად მათი ნავსადგურში შემოსვლის თარიღისა და მანევრირების რიგითობის თანმიმდევრობისა ნავსადგურში უნდა შევიდნენ ან ნავსადგურიდან გავიდნენ შემდეგი უპირატესობით:

- ა) განგამის გამო ან დასახმარებლად გამსვლელი გემი, ავარიული გემი;
- ბ) სამხედრო და სანაპირო დაცვის გემი;
- გ) ჰუმანიტარული დანიშნულების გემი;
- დ) საკრუიზო გემი;
- ე) სახაზო-სამგზავრო გემი;
- ვ) სახაზო-სატვირთო გემი;
- ზ) სხვა გემები, განაცხადის გაკეთების რიგითობის მიხედვით.

10. დღის ნათელ პერიოდში ნავსადგურთან მიახლოებისას ყველა გემი ვალდებულია აღმართოს გემის ქვეყნის რეგისტრაციის სახელმწიფო დროშა, საქართველოს სახელმწიფო დროშა და შესაბამისი საკარანტინო სასიგნალო ნიშანი. საკარანტინო სასიგნალო ნიშანი უნდა შეესაბამებოდეს ICS-ს მოთხოვნებს.

11. განაცხადი გემის ნავსადგურში შესვლის შესახებ, ასევე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის გადაწყვეტილება გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის თაობაზე უნდა გადაიცეს ულტრამოკლეტალღიანი რადიოტელეფონით ან კავშირის ხედვითი საშუალებებით.

12. ნავსადგურში გემის შესვლის უფლების მოთხოვნა ხედვითი კავშირის საშუალებებით ხორციელდება გემის მიერ მისი „მოსახმობის“ აღმართვით (გადაცემით).

13. შეტყობინება გემის ნავსადგურში შესვლის აკრძალვის შესახებ მისთვის ნავმისადგომის მოუმზადებლობის, ტვირთის მოუწოდებლობის ან სხვა მიზეზის გამო, დროულად უნდა გადაიცეს რადიოტელეფონით ულტრამოკლე ტალღაზე.

14. გემი, რომელსაც აკრძალა ნავსადგურში შესვლა, ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეჩერდეს, შესაძლებლობისამებრ გადავიდეს ფარვატერიდან, დადგეს დრეიფზე ან მინიშნებულ ადგილას დადგეს ღუზაზე. აღნიშნულ შემთხვევაში გემის აგენტმა, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმების შემდეგ, უნდა შეატყობინოს გემს ნავსადგურში შესვლის სავარაუდო დრო.

15. გემების ნავსადგურში შესვლის რიგითობას განსაზღვრავს ნავსადგურის ადმინისტრაცია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით, გემის რეიდზე დადგომის, ამ მუხლის მე-9 პუნქტით დადგენილი რიგითობის, ნავმისადგომისა და ტვირთის მზადყოფნის, ჰიდრომეტეოროლოგიური და სხვა პირობების გათვალისწინებით.

15<sup>1</sup>. გემების ნავსადგურში შესვლის სავარაუდო თარიღის და დროის შესახებ წინასწარი ინფორმაციის მიღებისთანავე ნავსადგური ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის უფროსს - ნავსადგურის კაპიტანს გემების ნავსადგურში შემოსვლის განრიგის თაობაზე.

16. გემის ნავსადგურში შესვლა ხორციელდება დღეღამის ნებისმიერ პერიოდში, გარდა ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური და სხვა პირობებისა, როცა შეიძლება აკრძალოს ნავსადგურში შესვლა/გასვლა, რის შესახებ წინასწარ უნდა გადაიცეს შესაბამისი შეტყობინება ულტრამოკლეტალღიანი რადიო ან სხვა სახის კავშირით.

17. ნავსადგურში შემოსვლის წინ გემის კაპიტანი ვალდებულია იმგვარად დააბალანსოს გემის კორპუსის მდგომარეობა წყლის ზედაპირის სიბრტყესთან მიმართებაში, რომ გემის მამოძრავებელი ხრახნი (პროპელერი) მთლიანად იყოს დაფარული წყლით და გემის დიფერენტი (სხვაობა ცხვირსა და კიჩოს შორის) ჰორიზონტალურ



სიბრტყეში) არ აღემატებოდეს გემის მაქსიმალური სიგრძის 2,0 (ორი) პროცენტს.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის ბრძანება №07 - ვებგვერდი, 29.12.2014წ.*

## **მუხლი 11. ნავსადგურიდან გემის გასვლა**

1. გემის ნავსადგურიდან გასვლა ფორმდება ნავსადგურის სამუშაო დროს. გემის კაპიტანმა გემის ნავსადგურიდან გასვლის შესახებ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს უნდა აცნობოს წინასწარ, ნავსადგურიდან გასვლამდე არა უგვიანეს 6 (ექვსი) საათით ადრე, ხოლო თუ გემის ნავსადგურში დგომის დრო 6 (ექვსი) საათზე ნაკლებია – გასვლამდე არა უგვიანეს 4 (ოთხი) საათით ადრე.

2. ნავსადგურიდან გემის გასვლის გაფორმება საჭირო არ არის, თუ გემი ნავსადგურიდან გადის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მითითებით, რაც გამოწვეულია ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობებით, საფრთხეში ჩავარდნილი ადამიანებისა და/ან გემის გადარჩენის აუცილებლობით, ან ზღვის დაბინძურების ლიკვიდაციის საჭიროებით. ამ შემთხვევაში გემის კაპიტანმა ნავსადგურიდან გასვლის დროის შესახებ ვალდებულია აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, რომელიც, თავის მხრივ, აღნიშნულ ინფორმაციას აწვდის საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციას და სანაპირო დაცვის შესაბამის ქვედანაყოფებს.

3. გემის თვითნებური გასვლა ნავსადგურიდან აკრძალულია. გემის კაპიტანის პასუხისმგებლობა აღნიშნული მოთხოვნის დარღვევისათვის განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

4. გემის ნავსადგურიდან გასვლისათვის მზადყოფნაზე პასუხისმგებელია გემის კაპიტანი/გემთმფლობელი.

5. გემმა, განურჩევლად დროშის სახელმწიფოსა და კუთვნილების ფორმისა, ნავსადგურიდან გასვლისათვის წინასწარ უნდა მიიღოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის შესაბამისი წერილობითი თანხმობა (გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა), რომელიც ძალაშია გაცემის მომენტიდან 24 საათის განმავლობაში.

6. თუ საბუქსირე გემზე იმყოფება კაპიტანი და ეკიპაჟი, მაშინ ნავსადგურიდან გასვლას აფორმებს თავად კაპიტანი, ხოლო ყველა სხვა შემთხვევაში ბუქსირზიდვის ქარავნის ნავსადგურიდან გასვლას აფორმებს ბუქსირმზიდი გემის კაპიტანი.

7. თუ გემი შეყოვნდა ნავსადგურში ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული წერილობითი თანხმობის მოქმედების ვადაზე მეტი დროით, გემის კაპიტანი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და ნავსადგურის ადმინისტრაციას და განმეორებით მიიღოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურიდან წერილობითი თანხმობა გემის ნავსადგურიდან გასვლის შესახებ.

8. საზღვარგარეთ გამსვლელი გემი, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურში ნავსადგურიდან გასვლის გაფორმების შემდეგ, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გადის სასაზღვრო კონტროლს.

9. გემის ნავსადგურიდან გასვლა ხორციელდება დღეღამის ნებისმიერ პერიოდში, გარდა ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური და სხვა პირობებისა, როცა შეიძლება აიკრძალოს ნავსადგურში შესვლა/გასვლა, რის შესახებ წინასწარ უნდა გადაიცეს შესაბამისი შეტყობინება ულტრამოკლეტალღიანი რადიო ან სხვა სახის კავშირით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

## **მუხლი 12. გემის კონტროლი ნავსადგურიდან გასვლისას**

1. გემის ნავსადგურიდან გასვლისათვის მზადყოფნის დასადასტურებლად გემის კაპიტანი ვალდებულია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის



მოთხოვნისთანავე მოამზადოს გემი და ეკიპაჟი შესამოწმებლად.

2. გემის კონტროლი ნავსადგურიდან გასვლის დროს, რაც ითვალისწინებს ნავსადგურიდან გასვლისათვის გემის მზადყოფნისა და ზღვასნობაუნარიანობის შემოწმებას, ხორციელდება IMO-ს 1995 წლის 23 ნოემბრის A787(19) და 1999 წლის 25 ნოემბრის A882(21) რეზოლუციებით („პორტის სახელმწიფოს კონტროლის პროცედურები“) განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად. ნავსადგურიდან გემის გასვლა დაუშვებელია აღნიშნული რეზოლუციებით განსაზღვრულ შემთხვევა(ებ)ში.

3. ნავსადგურიდან გასვლამდე ყველა გემის კაპიტანი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ წინასწარ აცნობოს საკოორდინაციო ცენტრს, „ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ“ (SOLAS) 1974 წლის საერთაშორისო კონვენციის 8-1(3) წესის, „ზღვის ნავთობით დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ“ (MARPOL 73/78) საერთაშორისო კონვენციის I ოქმის V(1) მუხლისა და IMO-ს SN/CIRC230 20.03.2003 (GEOREP) ცირკულარის შესაბამისად.

4. გემის რეისში გასვლისათვის მზადყოფნაზე პასუხისმგებელია გემის კაპიტანი/გემთმფლობელი.

### **მუხლი 13. გემის ნავსადგურიდან გასვლის აკრძალვის საფუძველი**

1. თუ გემის ნავსადგურიდან გასვლის გაფორმების შემდეგ ეკიპაჟის შემადგენლობამ ან გემის ტექნიკურმა მდგომარეობამ განიცადა ცვლილება/ცვლილებები, მაშინ გემის კაპიტანი ვალდებულია გემის ნავსადგურიდან გასვლამდე აღნიშნულის თაობაზე აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, რომელიც უფლებამოსილია ძალაში დატოვოს მის მიერ გაცემული წერილობითი თანხმობა გემის ნავსადგურიდან გასვლის შესახებ ან გასცეს ახალი წერილობითი თანხმობა.

2. თუ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური გასასვლელად მზადყოფი გემის შემოწმებისას გამოავლენს შეუსაბამობას გემის ფაქტობრივ მონაცემებსა და ეკიპაჟის, გემის საბუთებსა და გასვლის უფლების შესახებ განცხადებაში მოყვანილ მონაცემებს შორის, ან აღმოჩენილი იქნება გემის გასვლისათვის ხელშემშლელი ნაკლოვანებები, შემმოწმებელი, გემის კაპიტანის მონაწილეობით, ადგენს სათანადო აქტს გემის ნავსადგურიდან გასვლის ხელშემშლელი მიზეზ(ებ)ის მითითებით, ხოლო გემი დაკავებული იქნება ნავსადგურში აღნიშნული მიზეზ(ებ)ის აღმოფხვრამდე.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული აქტის ასლი ეგზავნება დროშის სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოს, გემთმფლობელს, აგრეთვე იმ საკლასიფიკაციო საზოგადოებას, რომლის ზედამხედველობის ქვეშაც იმყოფება გემი.

4. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის წერილობითი თანხმობის გარეშე გემის ნავსადგურიდან გასვლის შემთხვევაში ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მიერ ტარდება შესაბამისი ღონისძიებები გემის ნავსადგურში დასაბრუნებლად. იმ შემთხვევაში, თუ გემის კაპიტანი, გაფრთხილების მიუხედავად, არ დაემორჩილა ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის განკარგულებას გემის ნავსადგურში დაბრუნებასთან დაკავშირებით, ამ უკანასკნელმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს გემთმფლობელს და აღნიშნული გემის სავარაუდო შესვლის ნავსადგურს, აგრეთვე სააგენტოს უსაფრთხოების დეპარტამენტსა და პოლიციას.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

### **მუხლი 14. განაცხადი საზღვაო ლოცმანისა და ბუქსირის გამოძახების შესახებ**

1. ნავსადგურის ადმინისტრაცია უზრუნველყოფს ბუქსირის გამოყოფასა და გემის მიზმის ორგანიზებას, საჭიროების შემთხვევაში ატყობინებს სალოცმანო სამსახურს და სააგენტო კომპანიებს გემის ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის შესახებ. თუ გემი დგას ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ნავმისადგომთან, მაშინ იქვე უნდა იმყოფებოდეს აღნიშნული ტერმინალის პასუხისმგებელი წარმომადგენელი, რომელსაც უნდა ჰქონდეს ულტრამოკლეტალღიანი რადიოკავშირი საზღვაო ლოცმანთან და გემთან.

2. განაცხადი ბუქსირისა და საზღვაო ლოცმანის გამოძახების შესახებ გემის კაპიტანმა (უშუალოდ ან გემის აგენტის მეშვეობით) უნდა გააკეთოს 2 (ორი) საათით ადრე.



**თავი III**  
**გემის სალოცმანო გაცილება**

**მუხლი 15. საზღვაო ლოცმანის გამოძახება**

1. გემს, რომელიც იძახებს საზღვაო ლოცმანს, აღმართული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი ალაში („G“ – „მე მჭირდება ლოცმანი“).
2. თუ გემზე საზღვაო ლოცმანის ასვლიდან 30 (ოცდაათი) წუთის განმავლობაში გემი არ იქნება მზად შესაბამისი ოპერაციის განსახორციელებლად, ლოცმანი ტოვებს გემს, აკეთებს შესაბამის ჩანაწერს სალოცმანო ქვითარში და აღნიშნულის შესახებ აცნობებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში ლოცმანი ხელახლა გამოძახებულ უნდა იქნეს გემის შესაბამისი ოპერაციის განსახორციელებლად მზადყოფნაში მოყვანის შემდეგ.

**მუხლი 16. საზღვაო ლოცმანის გამოძახება**

1. გემის სალოცმანო გაცილება ხორციელდება ნავსადგურის მისასვლელებთან და ნავსადგურის აკვატორიაში, ნაოსნობის უსაფრთხოების, საზღვაო ინციდენტების თავიდან აცილებისა და გარემოს დაცვის უზრუნველყოფის მიზნით.
2. სალოცმანო გაცილების გარეშე ნაოსნობა ნებადართულია:
  - ა) სამხედრო-საზღვაო გემისათვის;
  - ბ) 500 ტონა და ნაკლები საერთო ტევადობის გემისათვის;
  - გ) რეგულარულ ხაზებზე მომუშავე სამგზავრო კატარლისათვის;
  - დ) დასაღრმავებელი სამუშაოების განმხორციელებელი გემისათვის.
3. ნავსადგურში შემავალ გემებზე საზღვაო ლოცმანის ასვლა და ჩამოსვლა ხორციელდება ამისათვის სპეციალურად გამოყოფილ ადგილას.
4. რეიდზე საზღვაო ლოცმანის მიღება (გემზე ასვლა) ხორციელდება ამინდის ფაქტობრივი მდგომარეობისა და არსებული პირობების გათვალისწინებით, რომელიც უსაფრთხოა გემზე ამსვლელი ლოცმანისათვის. კოკისპირული წვიმის, ნისლის, ბინდის, ზღვის წყლის აორთქლების, ძლიერი ქარის და 0,5 საზღვაო მილზე ნაკლები შეზღუდული ხილვადობის და სხვა კლიმატურ პირობებში, საზღვაო ლოცმანის მიღება და ნავსადგურში გემის შესვლა/გასვლის ოპერაციები აკრძალულია.
5. გემმა საზღვაო ლოცმანის მიღებისას უნდა გააჩეროს მთავარი ძრავი და დაახშოს გემის ინერცია. იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნულის განხორციელება შეუძლებელია არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გამო, მაშინ გემმა უნდა შეანელოს სვლა მინიმუმამდე და უზრუნველყოს გემის მართვადობა.
6. გემზე მისვლისას საზღვაო ლოცმანი ვალდებულია წარუდგინოს გემის კაპიტანს ლოცმანის სერტიფიკატი და სალოცმანო ქვითარი. სალოცმანო ქვითარში შეტანილ უნდა იქნეს საქართველოს საზღვაო კოდექსის 101-ე მუხლის მე-2 ნაწილით განსაზღვრული, აგრეთვე, გემის სალოცმანო გაცილების პერიოდში შექმნილი ვითარების შესახებ მონაცემები.
7. გემზე საზღვაო ლოცმანის ყოფნის განმავლობაში აღმართული უნდა იყოს შესაბამისი სასიგნალო ალაში – „H“ („მე მყავს გემზე ლოცმანი“).

8. იმ შემთხვევაში, თუ არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გამო გემზე საზღვაო ლოცმანის მიღება გარე რეიდზე შეუძლებელია, მაშინ ლოცმანი გემზე შეიძლება აყვანილ იქნეს შიდა რეიდზე იმ პირობით, რომ აღნიშნულ საკითხს გემის კაპიტანი წინასწარ შეათანხმებს საზღვაო ლოცმანთან და გაემართება ფარვატერით შიდა რეიდისაკენ, ულტრამოკლეტალდიანი რადიოსადგურით მიღებული ლოცმანის რეკომენდაციების სრული დაცვით. აღნიშნულის შესახებ გემის კაპიტანმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.



9. გემის კაპიტანი უფლებამოსილია დაავალოს საზღვაო ლოცმანს, რომ ლოცმანმა, ნაოსნობასთან ან გემის მანევრირებასთან დაკავშირებული მითითებები გასცეს უშუალოდ გემის მესაჭის მისამართით. აღნიშნული უფლებამოსილების გადაცემა არ ათავისუფლებს გემის კაპიტანს პასუხისმგებლობისაგან იმ შედეგებზე, რაც შეიძლება მოჰყვეს გემის მართვასთან დაკავშირებული უფლებამოსილების გადაცემას სხვა პირისათვის.

10. გემის გაცილებისას საზღვაო ლოცმანის მიერ კაპიტანის ხიდურის მიტოვება დასაშვებია მხოლოდ გემის კაპიტანის თანხმობით, რომელმაც უნდა შეცვალოს ლოცმანი ან შეაჩეროს გემის მოძრაობა.

11. თუ გემის კაპიტანი საზღვაო ლოცმანის გემზე მიღების შემდეგ მოქმედებს ლოცმანის რეკომენდაციების საწინააღმდეგოდ, ლოცმანს უფლება აქვს, მესამე პირის თანდასწრებით, უარი განაცხადოს გემის შემდგომ გაცილებაზე. ამ შემთხვევაში აღნიშნულის თაობაზე ჩანაწერი შეტანილ უნდა იქნეს სალოცმანო ქვითარსა და გემის ჟურნალში და დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

12. თუ ამ მუხლის მე-11 პუნქტის შესაბამისად ლოცმანი უარს განაცხადებს გემის სალოცმანო გაცილებაზე, იგი ვალდებულია დარჩეს გემზე და მიაწოდოს გემის კაპიტანს უსაფრთხო ნაოსნობისათვის საჭირო მონაცემები. იმ შემთხვევაში, თუ გემის კაპიტანი მოითხოვს სალოცმანო გაცილების განახლებას, ლოცმანი ვალდებულია გააგრძელოს გემის გაცილება.

13. თუ გემის კაპიტანს ეჭვი ეპარება ლოცმანის რეკომენდაციების მართებულობაში, მას უფლება აქვს, მესამე პირის თანდასწრებით უარი განაცხადოს სალოცმანო მომსახურებაზე და აღნიშნულის თაობაზე ჩანაწერი შეიტანოს სალოცმანო ქვითარში, გემის ჟურნალში, მოითხოვოს საზღვაო ლოცმანის სხვა ლოცმანით შეცვლა და დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს. ამასთან, რაიონებში, სადაც სალოცმანო გაცილება სავალდებულოა, გემის კაპიტანმა უნდა შეაჩეროს გემის მოძრაობა სხვა ლოცმანის გემზე მოსვლამდე.

14. საზღვაო ლოცმანს უფლება არა აქვს გემის კაპიტანის თანხმობის გარეშე მიატოვოს გემი მანამ, ვიდრე გემი დადგება ლუზაზე, იქნება უსაფრთხო ადგილას ან ნაოსნობის ისეთ რაიონში, სადაც სალოცმანო გაცილება სავალდებულო არ არის ან ვიდრე მას შეცვლის სხვა ლოცმანი.

15. ნავსადგურიდან გამსვლელ გემს საზღვაო ლოცმანი აჰყავს ნავსადგურში მისი დგომის ადგილზე. გემის კაპიტანი ვალდებულია გემზე ასულ ლოცმანს მიაწოდოს გემის შესახებ ყველა საჭირო ინფორმაცია.

16. ნავსადგური პასუხს არ აგებს გემის ნავმისადგომთან დაყენების დაყოვნებაზე, თუ:

ა) გემის კაპიტანი დროულად არ შეატყობინებს ნავსადგურს გარე რეიდზე მოსვლის შესახებ;

ბ) ნავსადგურში ფარვატერი დაკავებულია;

გ) გემზე საზღვაო ლოცმანის გაგზავნა შეუძლებელია შტორმის ან სხვა არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გამო.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

#### თავი IV

#### ბუქსირით მომსახურების ზოგადი პირობები

#### მუხლი 17. გემის ბუქსირზიდვის ზოგადი წესები

1. ბუქსირზიდვა იკრძალება, თუ ბუქსირზიდი გემის ძრავის სიმძლავრე და სამანევრო თვისებები ვერ უზრუნველყოფს საბუქსირე ქარავნის უსაფრთხო მართვას ქარისა და დინების გათვალისწინებით.

2. ბუქსირზიდვა აკრძალულია, თუ ქარის სიჩქარე აღემატება 17 მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 7 (შვიდი) ბალი).

3. ადვილაალებადი თხევადი ნავთობით დატვირთული გემით ბუქსირზიდვა, აგრეთვე თხევადი ნავთობით დატვირთული რამდენიმე გემის ერთი ბუქსირით ზიდვა აკრძალულია.



4. ბუქსირზიდვის დროს საბუქსირე გემზე ჩაკეტილი უნდა იყოს სათავსებიდან გემბანზე გამსვლელი ყველა გარე ლიობი (ილუმინატორები, ყელეები, კარები და სხვა).

5. საბუქსირე გემზე სანავიგაციო შუქნიშნების არსებობაზე პასუხს აგებს პირი, რომელიც ბუქსირზიდი გემის კაპიტანთან ერთად ხელმძღვანელობს ბუქსირზიდვას.

6. თვითმავალი გემის ბუქსირზიდვა, თუ ბორტზე მიბმულია მცურავი საშუალება, აკრძალულია.

7. საბუქსირე გემის გადაბრუნების თავიდან აცილების მიზნით, ბუქსირზიდვის დროს უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს საბუქსირე გვარლის დაუყოვნებლივ გაცემის (მოხსნის) შესაძლებლობა.

8. საბუქსირე გვარლის გაცემა არ უნდა მოხდეს მანამდე, ვიდრე:

ა) საბუქსირე გემი არ იქნება დაყენებული ღუზაზე ან ნავმისადგომთან;

ბ) არ გაიცემა შესაბამისი მითითება ბუქსირზიდვის ხელმძღვანელის მიერ.

9. ნავსადგურში და/ან გარე რეიდზე ბუქსირზიდვის ოპერაციის მიმდინარეობის დროს ყველა გემმა უნდა იხელმძღვანელოს ბუქსირზიდი და საბუქსირე გემებს შორის სიგნალების გამოყენების წესებით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 18. ბუქსირზიდვის ხელმძღვანელობა**

1. ბუქსირზიდვის უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს ბუქსირზიდვის ხელმძღვანელი პირი.

2. თუ ბუქსირზიდვის მართვა ხორციელდება ბუქსირზიდი გემიდან, ხოლო ბუქსირზიდვაში მონაწილეობს რამდენიმე ბუქსირზიდი გემი, ბუქსირზიდვის ქარავნის ხელმძღვანელობა ეკისრება წამყვანი ბუქსირზიდი გემის კაპიტანს.

3. გემის კაპიტანი, რომელიც ხელმძღვანელობს ბუქსირზიდვას, ბუქსირზიდვის დაწყებამდე ვალდებულია ბუქსირზიდვაში მონაწილე გემების კაპიტანებთან შეათანხმოს ბუქსირზიდვის ოპერაციის განხორციელების პირობები.

4. თუ ბუქსირზიდვა მოითხოვს საზღვაო ლოცმანით უზრუნველყოფას, ბუქსირზიდვის ოპერაციის საკითხის განხილვაში მონაწილეობა უნდა მიიღოს იმ საზღვაო ლოცმანმა, რომელიც განახორციელებს სალოცმანო გაცილებას. აღნიშნულთან დაკავშირებულ სადავო საკითხ(ებ)ს წყვეტს ნავსადგურის ადმინისტრაცია, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.

### **მუხლი 19. გემის ბუქსირზიდვა და საბუქსირე ქარავნის ფორმირება**

1. ნავსადგურის აკვატორიაში დაიშვება მხოლოდ ერთი მსხვილტონაჟიანი გემის ბუქსირზიდვა.

2. ერთდროულად რამდენიმე არათვითმავალი გემის (ბარჟა, ლიხტერი და სხვა) ბუქსირზიდვა დასაშვებია, თუ ქარავნის სიგრძე და სიგანე არ აღემატება ნავსადგურის ადმინისტრაციის მიერ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით დადგენილ გაზარიტებს.

3. საბუქსირე გემს, არ აქვს უფლება, მოიხსნას ღუზიდან, საბუქსირე გვარლის დამაგრებამდე, ხოლო ბუქსირზიდვის შემდეგ ახსნას საბუქსირე გვარლი ღუზაზე დადგომამდე.

4. ბუქსირზიდი გემის კაპიტანი, ბუქსირზიდვის დაწყებამდე, უნდა დარწმუნდეს საბუქსირე გემის ბუქსირზიდვისათვის მზადყოფნაში.

5. ბუქსირზიდვის დაწყების მოლოდინში მყოფ ბუქსირზიდი გემს ეკრძალება ბორტით დადგომა ღუზაზე მდგომი გემის ბორტთან მიყენებულ სხვა მცურავ ობიექტ(ებ)თან.

6. ბუქსირზიდი გემი ღუზაზე მდგომი გემის ბორტთან მიბმულ სხვა გემის ბუქსირზიდვისათვის



## თავი V

### სანავსადგურო წყლებში გემების ნაოსნობა

#### მუხლი 20. გემების მოძრაობის პირობები

1. ნავსადგურში რამდენიმე გემის ერთდროულად შესვლა ან ნავსადგურიდან ერთდროულად გასვლა აკრძალულია.
2. ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა დაზიანებისა და ნავმისადგომებთან მდგარი გემებისათვის ზიანის მიყენების თავიდან აცილების მიზნით, ნავსადგურის აკვატორიაში გემების მოძრაობა ნებადართულია მანევრირებისათვის დასაშვები მინიმალური სიჩქარით. მოთხოვნიდან გამონაკლისი დასაშვებია განსაკუთრებულ შემთხვევაში, როდესაც გემს შეუძლია გამოიყენოს თავისი ძრავები ავარიის თავიდან აცილების მიზნით.
3. წყალქვეშა ფრთიანმა გემმა ნავსადგურის აკვატორიასა და მის მიმდებარე წყლებში უნდა იმოძრაოს წყალწყვის მდგომარეობაში მინიმალური სიჩქარით, რაც უზრუნველყოფს სათანადო მანევრირებას.
4. ნავმისადგომთან თოკით მიბმული გემის ძრავის მუშაობა აკრძალულია. ამასთან, დასაშვებია ძრავის ხანმოკლე ჩართვა ნავსადგურიდან გემის გასაყვანად მომზადების მიზნით.
5. 100 (ასი) ტონა და მეტი საერთო ტევადობის იალქნიანი გემი ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის დროს უნდა მოძრაობდეს საკუთარი ძრავის ან ბუქსირის მეშვეობით.
6. ნავსადგურის აკვატორიაში, ფარვატერსა და არხებში ნიჩბიანი ნაგების იალქნით მოძრაობა აკრძალულია.
7. ყველა გემი, მათ შორის ბუქსირებული გემი, მისასვლელ არხებში ფარვატერსა და ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში მოძრაობისას ვალდებულია მზადყოფნაში იქონიოს ღუზა დაუყოვნებელ ღუზაზე დასადგომად. გრუნტზე ღუზის გათრევა აკრძალულია.
8. მსხვილტონაჟიანი გემმა, ნავმისადგომიდან გასვლისას, მანევრირებისათვის არ უნდა გამოიყენოს საკუთარი ძრავები და მანევრირება განახორციელოს ბუქსირმზიდი გემით. მსხვილტონაჟიანი გემის მთავარი ძრავების გამოყენება დასაშვებია ნავსადგურის აკვატორიის ისეთ რაიონში, სადაც მისი მანევრირება არ შეუქმნის სხვა გემებს ან/და ჰიდროტექნიკურ ნაგებობებს დაზიანების საფრთხეს.
9. გემის კაპიტანი ვალდებულია, ნავსადგურის აკვატორიაში საზღვაო ინციდენტის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს გემთმფლობელს და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს. ზიანის დადგომის შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ უნდა შედგეს შემოწმების ანგარიში ნავსადგურის ადმინისტრაციის, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურისა და გემის კაპიტნის მონაწილეობით.

#### მუხლი 21. გემის წყალშიგი

1. გემის წყალშიგი ნავსადგურის მისასვლელთან, ასევე სანავსადგურო წყლებში ნაოსნობისას არ უნდა აღემატებოდეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მიერ დადგენილ სიღრმეებს.
2. გემის უსაფრთხო კილქვეშა სანავიგაციო სიღრმის მარაგი გემის ზომისა და დანიშნულების მიუხედავად არ უნდა იყოს 0,50 მეტრზე ნაკლები.
3. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტებით გათვალისწინებული პირობების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, საზღვაო ლოცმანს უფლება აქვს უარი თქვას გემის სალოცმანო გაცილებაზე.
4. გასასვლელი წყალშიგი დგინდება ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მიერ უმცირესი სიღრმის შესახებ მონაცემების საფუძველზე. გასასვლელი წყალშიგის დადგენისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ფარვატერებზე, არხებსა და ნავსადგურის აკვატორიაში წყლის დონის სეზონური ცვალებადობის, დინებათა ზემოქმედების, შტორმის შედეგად ნაყარისა (ნატანის) და სხვა ფაქტორები.
5. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური, სსიპ საქართველოს





სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ მოწოდებული კოორდინატების შესაბამისად, ადგენს ნავსადგურის შესასვლელი არხის ფაქტობრივ სიგანეს, აგრეთვე შესასვლელი არხის და ნავმისადგომის/ფარვატერის ფაქტობრივ სიღრმეს, ნავსადგურის წერილობითი განაცხადისა და შესაბამისი აზომვითი სამუშაოების ჩატარების დამადასტურებელი საბუთების საფუძველზე.

6. ნავსადგურში ორგანიზებული უნდა იყოს გემის კაპიტანისათვის ფაქტობრივი სიღრმეების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება. ნავმისადგომთან გემის დაყენებისას საზღვაო ლოცმანი ატყობინებს გემის კაპიტანს ნავმისადგომის მდგომარეობისა და ნავმისადგომის გაყოლებაზე სიღრმეების თაობაზე.

7. ტვირთის მიღებისას გემის წყალშიგზე დაკვირვებას უზრუნველყოფს გემის კაპიტანი.

8. გემის ადმინისტრაცია უზრუნველყოფს წყალშიგის შესაბამისობას „სატვირთო მარკის შესახებ“ 1966 წლის კონვენციასთან. საქართველოს საზღვაო წყლებში მოქმედებს საზაფხულო სატვირთო მარკა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

## **მუხლი 22. გემის სიჩქარე**

1. სანავსადგურო წყლებში გემის სიჩქარე უნდა იყოს უსაფრთხო.

2. ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის, ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა დაცვის, ფსკერის გრუნტისა და სანაოსნო არხების (ფარვატერის ფერდის) გადარეცხვის თავიდან აცილების მიზნით, გემის უსაფრთხო სიჩქარე, ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით, კონკრეტული ნავსადგურისათვის განსაზღვრულია ამ „წესების“ კარი III-ით.

3. ამ „წესების“ კარი III-ით დადგენილი გემის უსაფრთხო სიჩქარის მიუხედავად, სახიფათო ღელვის განვითარების თავიდან აცილების მიზნით, გემის სვლის სიჩქარე წინასწარ უნდა შემცირდეს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) საბუქსირო ქარავნის, მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების გვერდის ავლისას;

ბ) მცურავ ამწებთან, ფსკერდამალრმავებელ გემებთან, დოკებთან, ნავმისადგომებთან გავლისას;

გ) წყალქვეშა, ჰიდროტექნიკური და სხვა სპეციალური სამუშაოების მიმდინარეობის ადგილებთან გავლისას;

დ) ტივებთან ან/და კანჯოებთან, რომლებზეც ადამიანები იმყოფებიან, ასევე გემის ბორტზე/ბორტთან ან ნავმისადგომზე მომუშავეებთან ჩავლისას;

ე) ღუზაზე მდგომ ან/და მეჩქრზე შემჯდარ გემებთან გვერდზე გავლისას;

ვ) „კარგი საზღვაო პრაქტიკით“ გათვალისწინებულ შემთხვევებში.

4. ნავმისადგომებთან გემმა უნდა იმოძრაოს ყველაზე ნელი სვლით, რაც უზრუნველყოფს მის მართვადობას, აუცილებლობის შემთხვევაში კი, მანევრირება უნდა განხორციელდეს მთავარი ძრავის დროგამოშვებითი შეჩერებით.

## **მუხლი 23. გემის მოძრაობის რეგულირება**

გემის მოძრაობას რეიდზე და აკვატორიაში არეგულირებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ამ „წესებისა“ და საქართველოს კანონდებლობის შესაბამისად.

## **მუხლი 24. გემის მოძრაობა ვიწროებში**

1. თუ წყალშიგი არ აძლევს საშუალებას გემს მიყვას ვიწროების მარჯვენა მხარეს, მას უფლება აქვს გამოიყენოს ვიწროების მთელი სიგანე, მათ შორის ფარვატერის ღერძისა და მისი მარცხენა მხარის გაყოლებით. ასეთ გემს უნდა გააჩნდეს განსაკუთრებული სიგნალები COLREG 72-ის შესაბამისად.

2. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემმა, როცა ეს მისთვის უსაფრთხო და შესაძლებელია, როგორც წესი, უნდა იმოძრაოს არხის კიდის გარეთ.



3. ღრმად ჩამჯდარი გემი უნდა მოძრაობდეს მისთვის ასეთი შემთხვევისთვის რეკომენდებული გზით.

4. (ამოღებულია - 10.11.2017, №03).

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 25. ნაოსნობა შეზღუდული ხილვადობის პირობებში**

1. ნისლის, ბინდის, თოვლის, ზღვის წყლის აორთქლების, კოკისპირული წვიმის და სხვა შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ვიწროებში ნაოსნობა ხორციელდება მხოლოდ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით და იმ გემით, რომელსაც გააჩნია გამართული რადიოლოკატორები.

2. წყალქვეშა ფრთიანი გემის ფარვატერზე და არხებში მოძრაობა 20 კბტ და ნაკლები ხილვადობისას, ნებადართულია მხოლოდ წყალწყვის მდგომარეობაში.

3. ფსკერდამაღრმავებელი და/ან სხვა სპეციალური სამუშაოებით დაკავებული გემი შეზღუდული ხილვადობის პირობებში არ უნდა იმყოფებოდეს ვიწროებსა და ფარვატერზე.

4. თუ გაუმართავი რადიოლოკატორიანი გემი შეზღუდული ხილვადობის პირობებში აღმოჩნდება ვიწროებში, მაშინ, ხილვადობის გაუმჯობესებამდე იგი უნდა გადავიდეს ფარვატერიდან (თუ ამის საშუალებას იძლევა წყალშიგი) და დადგეს ღუზაზე.

### **მუხლი 26. გემის ღუზაზე დადგომა ფარვატერებსა და არხებში**

1. გემის ღუზაზე დაყენება ფარვატერებსა ან არხებში აკრძალულია, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:  
ა) ხილვადობის გაუარესების გამო გემს არ შეუძლია გადავიდეს არხის კიდის გარეთ ან გააგრძელოს მოძრაობა;

ბ) გემი იძულებულია გაჩერდეს ტექნიკური გაუმართაობის გამო, რაც ხელს უშლის მის შემდგომ მოძრაობას;

გ) ქარის მკვეთრი გაძლიერება ქმნის გემის მეჩხზე, არხის (ფარვატერის) ფარგლებს გარეთ გარიყვის საშიშროებას;

დ) გასასვლელი გადაკეტილია ღუზაზე მდგომი სხვა გემით.

2. არხში ან ფარვატერზე ღუზაზე იძულებითი დადგომისას გემი რაც შეიძლება დიდი მანძილით უნდა მოშორდეს არხის ან ფარვატერის ღერძს კიდისაკენ, გემის სვლის მიმართულებით, ბორტის მარჯვენა მხარეს.

3. გემის დგომის ადგილი უნდა შეირჩეს იმგვარად, რომ გემის კორპუსმა არ დაუფაროს სანავიგაციო მოწყობილობები ფარვატერში მიმავალ სხვა გემებს.

4. იკრძალება მცურავ შუქურასთან, შუქნიშანთან და სხვა სანავიგაციო მოწყობილობებთან გემის მისვლა და/ან მიბმა.

5. არხში იძულებით გაჩერებული გემის კაპიტანი ვალდებულია, კავშირის ყველა შესაძლო საშუალების გამოყენებით, აღნიშნულის შესახებ დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ნავსადგურის ადმინისტრაციასა და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს. შეტყობინება უნდა შეიცავდეს გემის დასახელებას, ღუზაზე დადგომის დროს, ადგილს და მიზეზს, ასევე მონაცემებს იმის შესახებ, თუ რამდენადაა გართულებული მოძრაობა ღუზაზე დგომის რაიონში.

6. გემის კაპიტანი, რომლის გემის შეკეთებაც დაკავშირებულია ღუზაზე ხანგრძლივ დგომასთან, ვალდებულია აცნობოს ნავსადგურის ადმინისტრაციას და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, თუ რა სახის დაზიანება გააჩნია გემს და რამდენ ხანში შეძლებს გემის ეკიპაჟი მის აღმოფხვრას, ან შეუკვეთოს სათანადო სარემონტო მომსახურება. ნავსადგურის ადმინისტრაცია, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით, იღებს გადაწყვეტილებას გემის ღუზაზე დატოვების ან ბოქსირით



ნავსადგურში გადაყვანის თაობაზე.

7. ნაოსნობის გაგრძელების შესაძლებლობისთანავე გემის კაპიტანი ვალდებულია აცნობოს ამის შესახებ ნავსადგურის ადმინისტრაციას, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და სხვა დაინტერესებულ პირს, ვისთვისაც ცნობილი იყო გემის იძულებითი დგომის შესახებ და მათგან თანხმობის მიღებისთანავე მოიხსნას ლუზიდან.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

### **მუხლი 27. გემების გვერდის აქცევის ზოგადი მოთხოვნები**

1. ვიწროებში ნაოსნობა უნდა ხორციელდებოდეს COLREG 72-ით დადგენილი მოთხოვნების დაცვით. ვიწროებში ნაოსნობისას ყველა გემი ვალდებულია დაიჭიროს არხის/ფარვატერის ის მხარე, რომელიც მდებარეობს გემის ბორტის მარჯვნივ, ხოლო შემხვედრ გემებს გვერდი აუქციოს მარცხენა ბორტის მხრიდან.
2. ნავსადგურის ადმინისტრაციამ ვიწროებში მყოფ ყველა გემს უნდა აცნობოს ღრმად ჩამჯდარი გემების მოძრაობის შესახებ.
3. წყალქვეშა ფრთიანი გემი ვიწროებში სხვა გემთან მიახლოებისას, უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, დროულად უნდა გადავიდეს წყალწყვის მდგომარეობაში.
4. გემმა ვიწროების გადაკვეთისას არ უნდა შეაფერხოს ვიწროების გასწვრივ გემის მოძრაობა.

### **მუხლი 28. გასწრება**

1. სანავსადგურე წყლებში გემის გასწრება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ უკიდურესი საჭიროების შემთხვევაში ნორმალურ ჰიდრომეტეოროლოგიურ პირობებში, თუ იგი განაპირობებს გემის უსაფრთხო მანევრირებას და წინასწარაა გააზრებული გემის კაპიტნის მიერ COLREG 72-ის შესაბამისად.
2. გემის გასწრება აკრძალულია:
  - ა) ფარვატერებში, არხებსა და სხვა ვიწროებში, სადაც არ არის გარანტირებული უსაფრთხო მანევრირება;
  - ბ) მოსახვევებზე ან ფარვატერების (არხების) გადაკვეთაზე ან მათთან ახლოს;
  - გ) ვიწროების მკვეთრ მოსახვევებში ან მათ მისასვლელებთან;
  - დ) ნავსადგურის შესასვლელთან;
  - ე) შეზღუდული ხილვადობისას;
  - ვ) შემხვედრი გემების ავლისას;
  - ზ) თუ ფარვატერი ჩახერგილია ხეტყით დატვირთული ტრანსპორტით ან ხდება ხეტყის ბუქსირზიდვა.
3. აკრძალულია:
  - ა) გასწრების მანევრის შესრულება გემის მიერ, რომელსაც უნდა გაასწროს სხვა გემმა („ორმაგი გასწრება“);
  - ბ) მოძრაობა იმ გემ(ებ)ის გვერდით, რომლებიც აწარმოებენ ფსკერდამაღრმავებელ, ჰიდროგრაფიულ, წყალქვეშა ან/და სხვა სპეციალურ სამუშაოებს.

### **მუხლი 29. სპეციალური სამუშაოებით დაკავებულ გემებთან გზის აქცევა**

1. არხში სპეციალური სამუშაოებით (წყალქვეშა კაბელების ჩადება/ამოღება, სანავიგაციო ნიშნების დაყენება/მოხსნა, ჰიდროგრაფიული ან სხვა) დაკავებულ გემს, გარდა ფსკერდამაღრმავებელი გემებისა, უნდა გააჩნდეს შუქნიშნები ან/და ნიშნები, COLREG -72-ის შესაბამისად.



2. ვიწროებში მიმავალმა გემმა, სპეციალური სამუშაოებით დაკავებულ გემთან 5 (ხუთი) კბტ-ით მიახლოებისას, უნდა შეანელოს სვლა და მისცეს ერთი ხანგრძლივი საყვირი.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული სიგნალის მიღებისთანავე სპეციალური სამუშაოებით დაკავებულმა გემმა უნდა შეწყვიტოს სამუშაოები, დაუშვას COLREG -72 შესაბამისად გამოჩენილი შუქნიშნები ან/და ნიშნები და ამ გზით აუწყოს მიახლოებულ გემს, რომ გასავლელი თავისუფალია.

## თავი VI

### თევზჭერა ნავსადგურის წყლებში

#### მუხლი 30. თევზჭერასთან დაკავშირებული საერთო დებულებანი

1. ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში, ფარვატერზე, საზღვაო რუკებზე აღნიშნული გემების ღუზაზე დგომისა და ინტენსიური მოძრაობის ადგილებში ცოცხალი რესურსების რეწვის, სათხევლის და სხვა სახის ბადის გამართვის, აგრეთვე ნავმისადგომიდან ანკესით ან სხვა საშუალებით თევზჭერის აკრძალვის საკითხები რეგულირდება სააგენტოს დირექტორის ბრძანებით სანაპირო დაცვასთან და საქართველოს ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ ბუნებრივი რესურსების სააგენტოს შავი ზღვის სამსახურთან შეთანხმებით.

2. თევზსაჭერი იარაღების შენახვას და დადგენილ ადგილზე განთავსებას უზრუნველყოფს ამ იარაღების მფლობელი.

3. ბადეების გაწმენდა, გარეცხვა და გაშრობა დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურის მიერ ამისათვის გამოყოფილ ადგილზე.

#### მუხლი 31. თევზჭერა ნავსადგურის წყლებში

თევზსაჭერ გემს, რომელსაც არ გააჩნია საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული თევზჭერის ლიცენზია ან თანხმობა, ზღვაში გასვლის წერილობითი თანხმობა ეძლევა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გემზე არსებული რეწვის იარაღები არ არის თევზჭერისათვის შესაბამის მდგომარეობაში.

## თავი VII

### გემების დგომა ნავსადგურში

#### მუხლი 32. ზოგადი დებულებანი

1. ნავსადგურში დგომისას გემის კაპიტანი ან მისი შემცვლელი პირი უზრუნველყოფს გემის ეკიპაჟისა და გემზე მყოფ პირთა მიერ ნავსადგურში მოქმედი წესების დაცვას.

2. ნავსადგურში მყოფ გემზე დილის 8 (რვა) საათიდან მზის ჩასვლამდე კიჩოს ფლაგმტოკზე აღმართული უნდა იყოს გემის სახელმწიფო დროშა, ხოლო გროტ ანძაზე საქართველოს სახელმწიფო დროშა.

3. გემზე და სანავსადგურო ამწეებზე აკრძალულია სხვადასხვა საილუმინაციო შუქების აღმართვა, რომლებიც შესაძლოა მიჩნეულ იქნეს სანავიგაციო ნიშნად.

4. ნავმისადგომთან მდგომ ყველა გემს, ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გაუარესების გამო ზღვაში დაუყოვნებლივი გასვლის მიზნით, მზადყოფნაში უნდა ჰქონდეს მთავარი ძრავი, აგრეთვე გააჩნდეს, გემის მდგრადობისა და მანევრირებისათვის აუცილებელი ტვირთის ან ბალასტის მარაგი.

5. სამაშველო ოპერაციების ჩატარებისას, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის და/ან სამაშველო-საკოორდინაციო და ნავთობის ავარიული დაღვრის სალიკვიდაციო ცენტრის მითითებების შესრულება ნავსადგურში და რეიდზე მყოფი ყველა გემისათვის სავალდებულოა.

6. გემის კაპიტანი ლოცმანის რეკომენდაციით განსაზღვრავს გვარლის რაოდენობას ნავმისადგომთან გემის უსაფრთხო დგომისათვის.

7. ყველა ტიპის გემს ნავსადგურში დგომის პერიოდში, მიუხედავად იმისა, მიმდინარეობს მისი დატვირთვა თუ გადმოტვირთვა, გემის მდგრადობისა და უსაფრთხოების მიზნით, მუდმივად უნდა გააჩნდეს ბორტზე ტვირთის ან/და ბალასტის საერთო რაოდენობა, არანაკლები გემის საზაფხულო დედვეიტის 30%-ის ექვივალენტისა.



### მუხლი 33. რეიდზე დგომა

1. ნავსადგურის გარე და შიდა რეიდზე გემის ღუზაზე დგომა ნებადართულია მხოლოდ ღუზაზე დგომისათვის გამოყოფილ ადგილებში, ამ „წესების“ მე-4 მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ფარვატერზე კაბელებისა და მილსადენების განლაგების რაიონში, ასევე რაიონებში, სადაც შეუძლებელია თავისუფლად მანევრირება, ღუზაზე დგომა აკრძალულია.
3. 4 (ოთხ) მეტრზე ნაკლები წყალშიგის გემი, ნავმისადგომების დაკავებულობის შემთხვევაში შეიძლება ღუზაზე დაყენებულ იქნეს შიდა რეიდის აკვატორიაში. ღუზაზე დაყენებას აწარმოებს გემის კაპიტანი, ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით, ამ სამსახურის მიერ მითითებულ წერტილში და აცნობებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
4. ღუზის გვარლის შესაძლო გაწყვეტის გათვალისწინებით ან ღუზის დაკარგვის შემთხვევაში გემის კაპიტანმა შეძლებისდაგვარად ზუსტად უნდა იცოდეს ღუზის ჩაშვებისას გემის დგომის ადგილი, გაწყვეტილი ღუზის გვარლის მიმართულება და სიგრძე. გაწყვეტის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს ნავსადგურის ადმინისტრაციასა და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
5. რეიდზე მდგარ გემზე სავალდებულოდ უნდა იმყოფებოდეს ეკიპაჟის 2/3(ორი მესამედი) მაინც, ხოლო გემის კაპიტნისა და უფროსი მექანიკოსის არყოფნის შემთხვევაში – კაპიტნის უფროსი თანაშემწე და მეორე მექანიკოსი.
6. რეიდზე მდგომი, ტივტივა მისაბმელზე („SPM“ „CBM“) მიბმული გემი, ასევე გემი, რომელიც მანევრირებს ნავსადგურის აკვატორიაში და მისასვლელზე, უზრუნველყოფენ ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან ულტრამოკლეტალდიანი სადგურით კავშირს.
7. ულტრამოკლეტალდიანი სადგურის 70-ე და მე-16 არხებზე რადიოვახტზე დგომა სავალდებულოა ყველა გემისათვის.
8. რეიდზე ღუზაზე მდგომ გემზე გამოჩენილ უნდა იყოს ნიშნები და შუქები COLREG -72-ის შესაბამისად.
9. მზის ჩასვლიდან ამოსვლამდე, გემზე უნდა ენთოს შუქები: ბორტების, ქიმის, კიჩოს გასანათლებად, გემბანის ქვემოთ წყლის ზედაპირამდე.
10. COLREG -72-ით გათვალისწინებულ შუქებთან და ნიშნებთან ერთად გემს, რომელსაც აქვს კიჩოდან მიმართული ღუზა (ვერპი), მზის ჩასვლიდან ამოსვლამდე აღმართული უნდა ჰქონდეს თეთრი შუქი, ხოლო დღისით – კიჩოდან დაშვებული წითელი ალამი, განლაგებული ღუზის ჯაჭვთან, ბორტის სიმაღლის ნახევრამდე.
11. შეზღუდული ხილვადობის დროს რეიდზე მყოფ გემზე უნდა ირთებოდეს ხმოვანი სიგნალები, ბურუსის პირობებში – COLREG -72-ით შესაბამისად.
12. რეიდზე დგომის დროს, თუ ამის საჭიროება არ არსებობს, გემის ბორტის განივ გაბარიტს არ უნდა ცდებოდეს სატვირთო ისრები, შლუპბალკები და ტრაპები.
13. რეიდზე მდგომი გემის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მისი მთავარი ძრავა უნდა იყოს სამუშაოდ მზა მდგომარეობაში.
14. რეიდზე მდგომ გემს, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან და სანაპირო დაცვასთან შეუთანხმებლად ეკრძალება ბორტთან სხვა მცურავი ობიექტის (გარდა სანაპირო დაცვის მცურავი ობიექტებისა) მიღება. აკრძალულია ასევე გემის ბორტზე მოცურავის მიღება, გარდა ამ მუხლის მე-15 პუნქტით გათვალისწინებული განსაკუთრებული გარემოებების არსებობისა.



15. გემის კაპიტანი, რომელიც გემზე მიიღებს ზღვაში საფრთხეში მყოფ პირ(ებ)ს ან გემზე აღმოჩენს გარეშე პირ(ებ)ს, ვალდებულია ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, აგრეთვე სანაპირო დაცვას და გადასცეს ამ უკანასკნელს აღნიშნული პირ(ებ)ი.

16. გემთმფლობელმა/გემის კაპიტანმა უნდა უზრუნველყოს რეიდზე ან ნავსადგურში მდგომი გემის უსაფრთხოება, მათ შორის, საწვავის, ზეთებისა და წყლის მარაგის არსებობა და ეკიპაჟის გემზე ყოფნა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 34. გემის ღუზაზე დგომის პირობები**

1. გემის ღუზაზე დგომა აკრძალულია:

ა) რუკებზე, ზღვაოსნობის სახელმძღვანელოებსა და ზღვაოსანთა უწყებებში განცხადებულ აკრძალულ რაიონებში;

ბ) ფარვატერებიდან და ღერძებიდან 1,5 კბტ ნაკლებ მანძილზე;

გ) იმ სიღრმეებში, რომლებიც გემის შემობრუნებისას არ იძლევა მისი უსაფრთხო დგომის შესაძლებლობას;

დ) ფარვატერებსა ან არხებში, გარდა ამ „წესების“ 28-ე მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებ(ებ)ისა.

2. ნავთობსასხმელი, ასევე ფეთქებადი ან/და იოლად აალებადი ტვირთებით დატვირთული გემები (ტანკერები) ღუზაზე დგებიან ამისათვის სპეციალურად განსაზღვრულ ადგილებში.

3. გემის ღუზაზე დაყენება ან ღუზაზე დგომის ადგილის შეცვლა ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში ხორციელდება მხოლოდ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.

4. გემი, რომელიც დგას ღუზაზე უნებართვოდ, ვალდებულია ნავსადგურის ადმინისტრაციის ან ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მოთხოვნისთანავე დაუყოვნებლივ შეცვალოს დგომის ადგილი.

5. გადაუდებელ შემთხვევაში გემის კაპიტანს უფლება აქვს დამოუკიდებლად შეცვალოს ღუზაზე დგომის ადგილი და ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურისა და ნავსადგურის ადმინისტრაციას.

6. ღუზაზე დგომის ადგილის შეცვლა დრეიფის მეთოდით აკრძალულია.

7. ღუზაზე დაყენების დროს გემმა არ უნდა გადალობოს გასასვლელი, ასევე არ განახორციელოს მოხვევა სხვა გემებთან სახიფათო სიახლოვეს.

8. ღუზაზე მდგარ გემებს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლებ 4 (ოთხი) კბტ.

9. გემმა რეიდზე ღუზა უნდა ჩაუშვას იმგვარად, რომ გემის შემობრუნებისას არ გადაიკეტოს აკვატორიის სავალი ნაწილი ან ფარვატერი.

10. გემი, რომელიც დგას ღუზაზე, უნდა სარგებლობდეს აგენტის მომსახურებით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

### **მუხლი 35. გემზე არსებული საშტატო მცურავი ობიექტების გამოყენება**

რეიდზე მდგარი გემიდან საშტატო მცურავი ობიექტის (კატარა, კანჯო) ჩაშვება აკრძალულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

ა) საჭიროა ამ მცურავი ობიექტის და მათი წყალზე ჩამშვები მექანიზმების გამოცდა/გასინჯვა, რაც



შეთანხმებული უნდა იქნეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან. ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, მცურავი ობიექტის ჩამოვება ხორციელდება მხოლოდ წყლის ზედაპირამდე, სასწავლო განგაშის შემთხვევაში ან სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის ნავსადგურის კაპიტნის მოთხოვნით, მაგრამ წყალში მანევრირება და გემის კორპუსიდან მოცილება აკრძალულია სანაპირო დაცვის ნებართვის გარეშე.

ბ) აღნიშნულის განხორციელება დაკავშირებულია ზღვაზე ადამიანის გადარჩენისა და სამაშველო სამუშაოების განხორციელებასთან.

გ) სახელმწიფო ხელშეკრულებით დადგენილი უსაფრთხოების მოთხოვნებით გათვალისწინებულ შემთხვევებში.

### **მუხლი 36. გემების დგომა ნავმისადგომთან**

1. ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ნავმისადგომ(ებ)თან გემებს შორის უსაფრთხო დაშორების მანძილი არ უნდა იყოს 20 (ოცი) მეტრზე ნაკლები. მშრალი ტვირთის ნავმისადგომ(ებ)თან, გემებს შორის მანძილი უნდა იყოს:

ა) არანაკლებ 15 (თხუთმეტი) მეტრისა – გაზაფხულ-ზაფხულის პერიოდში;

ბ) არანაკლებ 25 (ოცდახუთი) მეტრისა – შემოდგომა-ზამთრის პერიოდში.

1<sup>1</sup>. ფოთის საზღვაო ნავსადგურის №6, №7 და №8 ნავმისადგომებთან გემებს შორის უსაფრთხო დაშორების მანძილი პერპენდიკულარულად უნდა იყოს არანაკლებ 25 (ოცდახუთი) მეტრისა.

2. ნავმისადგომთან დასადგომად გემი უნდა განთავსდეს ნავმისადგომის სპეციფიკის გათვალისწინებით (როგორც წესი, ქიმიტ ნავსადგურის გასასვლელისაკენ), ხოლო ცალკეულ შემთხვევაში, საზღვაო ლოცმანის რეკომენდაციით, გემს შეუძლია ჩაუშვას ღუზა.

3. გემის ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ნავმისადგომთან დაყენებისას, გემის კაპიტანი ვალდებულია ღუზა ჩაუშვას იმის გათვალისწინებით, რომ ხანძრის ან ავარიული აუცილებლობის დროს საღებზე ჯაჭვის მოხერხებულად განცალკევების მიზნით, საღებზე ჯაჭვის ხემის კაუჭი დარჩეს გემბანზე. ქიმიდან და კიჩოდან წყლის დონემდე უნდა ჩაიშვას ბუქსირზიდვისათვის საკმარისი სიგრძისა და გამძლეობის თითო ფოლადის სახანძრო გვარლი. სახანძრო ფოლადის გვარლები გატარდება გემბანზე და მაგრდება კასრებზე. ავარიული საბუქსირე მოწყობილობა უნდა იყოს მზადყოფნაში, ხოლო გემის ზღვის მხარეს მქონე სამაშველო საშუალებები მზად უნდა იყვნენ დაუყოვნებლივ გამოყენებისათვის.

4. ღუზაზე და ნავმისადგომებთან მდგომი გემის იმ მექანიზმების დაშლა და რემონტი, რომლებიც უზრუნველყოფენ გემის უსაფრთხო დგომას, გადაადგილებას და მოძრაობას აკრძალულია.

5. თუ გემის მექანიზმების ავარიული მდგომარეობა საფრთხეს უქმნის გემის ზღვაოსნობაუნარიანობას, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური უფლებამოსილია, გემის კაპიტნის განაცხადის საფუძველზე, გასცეს წერილობითი თანხმობა ავარიული შეკეთების სამუშაოების ჩატარებაზე არა უმეტეს 24 (ოცდაოთხი) საათის ვადით. აღნიშნულ შემთხვევაში, გემის კაპიტნის განაცხადის საფუძველზე, გემის ხარჯით, უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს ბუქსირის მორიგეობა.

6. ამინდის უარყოფითი პროგნოზის მიღებისთანავე გემის კაპიტანი ყველა ღონეს ხმარობს გემის უსაფრთხო დგომის უზრუნველსაყოფად, აძლიერებს ამინდზე დაკვირვებას, იყენებს დამატებით მისაბმელ გვარლებს და კრძალავს ეკიპაჟის გაშვებას ნაპირზე.

7. გემის კაპიტანი ვალდებულია იმგვარად უზრუნველყოს სატვირთო და საბალასტო ოპერაციების ორგანიზება, რომ გემს ნებისმიერ დროს შეეძლოს ნავსადგურიდან უსაფრთხოდ გასვლა ნაოსნობისათვის არახელსაყრელ ჰიდრომეტეოროლოგიურ პირობებში ან სამაშველო ოპერაციის ჩასატარებლად.

8. გემის კაპიტანი/გემთმფლობელი პასუხს აგებენ სანავსადგურო ნაგებობების, ნავმისადგომებისა და/ან უშუალოდ გემების დაზიანებაზე, თუ იგი გამოწვეულია არახელსაყრელი



ჰიდრომეტეოროლოგიური ან სხვა პირობების გამო ნავსადგურიდან გემის დროებით გაყვანის თაობაზე გაცემული მითითების შეუსრულებლობით ან შესრულების დაყოვნებით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 37. ნავმისადგომებთან გემების განლაგება**

1. ნავმისადგომთან გემების განლაგების დაგეგმვისას ნავსადგური უზრუნველყოფს მათ უსაფრთხო დგომას და სატვირთო ოპერაციების წარმოებას.

1<sup>1</sup>. ფოთის ნავსადგურში ნავმისადგომთან გემების განლაგების დაგეგმვისას, ნავმისადგომის ოპერატორი უზრუნველყოფს მათ უსაფრთხო მიბმა/ჩახსნას, დგომას და სატვირთო ოპერაციების წარმოებას.

2. დატვირთული ან არადეგაზირებული ტანკერების დაყენება სამგზავრო ან მშრალი ტვირთის ნავმისადგომთან აკრძალულია.

3. იმ გემებისათვის, რომლებიც არ ახორციელებენ მგზავროთა გადაყვანას, სამგზავრო ნავმისადგომთან მიდგომა სატვირთო ოპერაციების წარმოების მიზნით ან ხანგრძლივი დგომისათვის დაიშვება მხოლოდ განსაკუთრებულ შემთხვევაში, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის თანხმობით.

4. ნავმისადგომებთან ორი გემის ბორტი-ბორტთან დაყენება დაიშვება, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, მხოლოდ ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან და შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამის დანაყოფებთან შეთანხმებით, ორივე გემის კაპიტნის თანხმობით.

5. ორი გემის ბორტი-ბორტთან დაყენება აკრძალულია, თუ ერთ-ერთი მათგანი მაინც, დატვირთულია ადვილად აალებადი ან/და ფეთქებადი ტვირთით, მათ შორის, ნავთობით. ამ მოთხოვნიდან გამონაკლისი დაიშვება მხოლოდ საწვავის და/ან წყლის მიწოდების აუცილებლობით, ამ მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრული პირობების დაცვით.

6. საწვავშიდი გემის სადგომად ნავსადგურში, ნავსადგურის სახანძრო დაცვის სამსახურთან შეთანხმებით, სპეციალურად გამოიყოფა ნავმისადგომი.

7. დღე-ღამის ბნელ პერიოდში ან შეზღუდული ხილვადობის პირობებში, 200 მეტრზე მეტი სიგრძის გემის ნავმისადგომთან დაყენება აკრძალულია.

8. ამ მუხლის მე-3, მე-4 და მე-5 პუნქტებით განსაზღვრულ ნავმისადგომთან მიდგომაზე ან ბორტი-ბორტთან დაყენებაზე თანხმობის მიცემისას ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური, მიდგომის/დაყენების განხორციელებამდე 1 (ერთი) საათით ადრე მაინც აცნობებს აღნიშნულის შესახებ სანაპირო დაცვას.

9. ფოთის ნავსადგურში ნავმისადგომთან გემების მიბმა, რომლის წყალშიგი აღემატება ნავმისადგომის დასაშვებ, გამოცხადებულ წყალშიგს, შესაძლებელია პანტონის გამოყენებით, ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებისა და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის ნებართვის საფუძველზე. ნავმისადგომის ოპერატორი და გემის კაპიტანი პასუხისმგებელი არიან პანტონის გამოყენებისას გემის უსაფრთხო მიბმა/ჩახსნაზე და გემის პანტონზე დგომის პერიოდში უსაფრთხო ოპერაციების წარმოებაზე.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 38. ნავმისადგომის მომზადება გემის დასადგომად**

1. გემის, სანავსადგურო ნაგებობების დაზიანების და უბედური შემთხვევის თავიდან აცილების მიზნით, ნავმისადგომის მფლობელი ვალდებულია უზრუნველყოს ნავმისადგომის მომზადება გემის მისაღებად და ნავმისადგომის მზადყოფნის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს ნავსადგურის კაპიტანს და ნავსადგურის ადმინისტრაციას.

1<sup>1</sup>. ფოთის ნავსადგურში, გემის, სანავსადგურო ნაგებობების დაზიანების და უბედური შემთხვევის თავიდან აცილების მიზნით, ნავმისადგომის ოპერატორი ვალდებულია უზრუნველყოს ნავმისადგომის მომზადება გემის მისაღებად და ნავმისადგომის მზადყოფნის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს ნავსადგურის კაპიტანს და ნავსადგურის ადმინისტრაციას.





2. გემის ნავმისადგომთან დაყენება აკრძალულია, თუ:

ა) სანავსადგურე ამწის ისრები ცდება ნავმისადგომის ფარგლებს ზღვის მხარეს;

ბ) სანავსადგურო ამწეებს არა აქვთ მიჩნეული უსაფრთხო ადგილი;

გ) ნავმისადგომზე არ იმყოფებიან გემის მიმბმელები;

დ) ღამით სათანადოდ არ არის განათებული გემის მიყენების ადგილი.

3. იმ შემთხვევაში, თუ ნავმისადგომიდან არ არის გატანილი ტვირთი, დასატვირთ-გადმოსატვირთი ტაკელაჟი და სხვა ნივთები, რომლებიც აფერხებენ გემის ნავმისადგომთან მიდგომას და დამუშავებას, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ვალდებულია მოსთხოვოს ნავსადგურს (ტერმინალს) შესაბამისი ზომების მიღება.

4. ყველა გემს, მისი წყალშიგის და მანევრირების პირობების გათვალისწინებით, ნავსადგურის აკვატორიაში უნდა დაეთმოს საკმარისი სივრცე ნავმისადგომთან მისაყენებლად.

5. თუ ზღვიდან ნავმისადგომისაკენ მისასვლელი ისეა შეზღუდული, რომ გემის ნავმისადგომთან უსაფრთხო მიყენებას საფრთხე ექმნება, გემები, რომლებიც ხერგავენ მისასვლელს უნდა იქნენ გადაადგილებულნი ან გადაყვანილნი სხვა ნავმისადგომებთან.

6. ნავმისადგომთან გემის მიმამდე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურმა და ლოცმანმა (სალოცმანო გაცილების შემთხვევაში) გემის კაპიტანს უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია ნავმისადგომის მდგომარეობის, ნავმისადგომის ზომებისა და ნავმისადგომის გასწვრივ არსებული სიღრმეების შესახებ.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 39. ნავმისადგომებთან მისვლის და გემის დაყენების (მიბმის) ორგანიზება**

1. მოსაზღვრე ნავმისადგომებიდან ორი ან მეტი გემის ერთდროულად გაყვანა ან შემოყვანა აკრძალულია.

2. გემის ნავმისადგომთან დაყენებას უნდა ესწრებოდეს ნავსადგურის და/ან ტერმინალის წარმომადგენელი, რომელმაც უნდა მიუთითოს საზღვაო ლოცმანს ან გემის კაპიტანს გემის დასაყენებელი ზუსტი ადგილი.

3. გემის მისაბმელი ოპერაციების განსახორციელებლად ნავსადგური გამოყოფს მიმბმელებს, აგრეთვე ბუქსირმზიდ(ებ)ს, გემის სიგრძის მიხედვით, ამ „წესების“ დანართი №2-ის შესაბამისად. გემს, რომელიც აღჭურვილია მიყენების საკუთარი დანადგარით, შეიძლება გამოეყოს დადგენილზე ერთით ნაკლები ბუქსირმზიდი.

4. გემის კაპიტანი ვალდებულია უზრუნველყოს გემის დაყენება მტკიცე და საიმედო გვარლებით, აგრეთვე მათი დაამაგრება სპეციალურად გამოყოფილ ნავმისადგომის მისაბმელ საშუალებებზე. მისაბმელი გვარლის დაამაგრება ისეთ მოწყობილობებზე, რომლებიც ამისათვის არ არის გამიზნული, აკრძალულია.

5. ნავმისადგომთან მიყენებულმა გემმა ნაპირზე უნდა დაამაგროს საიმედო საბიჯელა (ტრაპი), აღჭურვილი მოაჯირით ან ლეერებით და უსაფრთხო ბადით, ასევე, იქონიოს არანაკლებ 27,5 მეტრი ლინის სიგრძის მაშველი რგოლი.

6. ტრაპის ან საბიჯელას ქვეშ გაჭიმული უნდა იყოს დამცავი ბადე, რათა გამოირიცხოს ადამიანის ჩავარდნა წყალში.

7. დღე-ღამის ბნელ პერიოდში საბიჯელა (ტრაპი) უნდა იყოს განათებული.

8. გემების ბორტი-ბორტთან დადგომისას, საბიჯელას (ტრაპის) დაყენება გემებს შორის ევალება ზღვის



მხარეს მდგომ გემს.

#### **მუხლი 40. ნავმისადგომთან მდგომი გემის შუქნიშნები**

1. ნავმისადგომთან მიყენებულ (მიბმულ) გემს მზის ჩასვლიდან ამოსვლამდე ზღვისკენ მიმართული ბორტი უნდა ჰქონდეს განათებული.
2. მზის ჩასვლიდან ამოსვლამდე:
  - ა) 45 მეტრზე ნაკლები სიგრძის გემზე, კორპუსის შუაში, ბორტის გარე მხარეს, უნდა ენთოს ერთი თეთრი შუქი;
  - ბ) 45-დან 100 მეტრამდე სიგრძის გემზე, ქიმისა და კიჩოს მიდამოებში, უნდა ენთოს ორი თეთრი შუქი, ხოლო 100 მეტრზე მეტი სიგრძის გემზე, გემის შუაში, ბორტის დონეზე – მესამე დამატებითი შუქი.
3. ნავმისადგომთან მდგომი გემის შუქების ხილვადობა უნდა იყოს არანაკლებ 1(ერთი) საზღვაო მილისა.
4. ტანკერზე, სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობისას, ზღვისკენ მიმართული ბორტის განათების ნაცვლად, უნდა ენთოს ასეთ გემებზე ჩვეულებრივ მიღებული გარე განათება.
5. ნავმისადგომთან ორი ერთნაირი სიგრძის გემის ბორტი-ბორტზე დგომისას თეთრი შუქები უნდა ენთოს მხოლოდ ზღვის მხარეს მდგომ გემზე.
6. თუ ნავმისადგომთან მდგომი გემის სიგრძე 100 (ასი) მეტრზე მეტია, ხოლო მის ბორტთან ზღვის მხრიდან მდგომი გემისა – 45 (ორმოცდახუთი) მეტრზე ნაკლები, მაშინ ნავმისადგომთან მდგომ გემზე შუქები უნდა ენთოს ქიმისა და კიჩოს მიდამოებში, ხოლო ბორტთან მდგომ გემზე უნდა ენთოს მხოლოდ ერთი შუქი, გემის კორპუსის შუაში.
7. გემს, რომელიც ამუშავებს სახიფათო ტვირთს, ანძაზე უნდა ენთოს არანაკლებ 1 (ერთი) საზღვაო მილის ხილვადობის წითელი წრიული შუქი. დღისით აღმართული უნდა იყოს ალამი „B“ ISC-შესაბამისად.

#### **მუხლი 41. უსაფრთხო დგომის უზრუნველყოფა**

1. ნავმისადგომთან მდგომ გემზე ვახტის გაწვევისათვის, უსაფრთხოებისა და გემის ზღვაოსნობაუნარიანობის უზრუნველსაყოფად უნდა იმყოფებოდეს ეკიპაჟის შემადგენლობის არანაკლებ 2/3-ისა (ორი/მესამედი).
2. ნავმისადგომთან მდგომმა გემმა საბიჯელასთან (ტრაპთან) უნდა დააყენოს გემის მევახტე და ნავსადგურმა სავოქმენო სამსახურის მევახტე.
3. გემის სავახტო სამსახურს უნდა გააჩნდეს ნავსადგურის ადმინისტრაციის, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის, სახანძრო და სამედიცინო სამსახურების, საქართველოს შსს სამინისტროს ადმინისტრაციასა და გემის აგენტის საკონტაქტო ტელეფონის ნომრები.
4. ნავმისადგომთან მდგომ გემს ეკრძალება ბორტს მიღმა ამწეების, ისრების, ტრაპების, კანჯოების და სხვა მოწყობილობების განთავსება.
5. ნავმისადგომთან მდგომ იალქნიან გემს იალქნები უნდა ჰქონდეს აკეცილი.
6. ნავსადგურში მდგომი გემიდან საბანაოდ წყალში ჩასვლა აკრძალულია.
7. გემის კიჩოზე, ხრახნის ზევით, ორივე ბორტზე დატანილი უნდა იყოს წარწერა „ფრთხილად, სანიჩბავი ხრახნები“ ინგლისურ ენაზე: „Warning, propeller shaft“. აღნიშნული წარწერა განათებული უნდა იყოს დღე-ღამის ბნელ პერიოდში.
8. ადამიანების გემიდან ნაპირზე ჩასვლა და გემზე ასვლა, ასევე, გემიდან გემზე გადასვლა მათი ბორტი-ბორტთან დგომისას ნებადართულია მხოლოდ საბიჯელით (ტრაპით).
9. სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობისას გემის კაპიტნის მევახტე თანაშემწემ გემის მდგრადობის მიზნით, უნდა უზრუნველყოს მისაბმელი გვარლის ნორმალური დაჭიმულობა.
10. ნავსადგურში მდგომ გემზე ხანძარსაწინააღმდეგო და სამაშველო საშუალებები უნდა იყოს გამართული და, საჭიროების შემთხვევაში, გამოყენებისათვის მზად.



11. გემზე მომხდარი ხანძრის ან სხვა საფრთხის არსებობის შემთხვევაში ახლოს მყოფი გემი ვალდებულია მიიღოს ყველა საჭირო ზომა საფრთხის თავიდან ასაცილებლად, ადამიანის დასახმარებლად, ტვირთის და სხვა ქონების გადასარჩენად.

12. გემის ეკიპაჟმა და ნავსადგურის პერსონალმა დაუყოვნებლივ უნდა აღმოუჩინონ დახმარება დაზარალებულებს, წყალში ჩავარდნილებს და, შემთხვევის ხასიათიდან გამომდინარე, აღნიშნულის თაობაზე აცნობონ უახლოეს სამედიცინო სამსახურს, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და ნავსადგურს.

13. გემზე მომხდარი ნებისმიერი შემთხვევის (ადამიანებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევა, ადამიანების ხანგრძლივი არყოფნა, მათი გადაადგილები დაავადებით დასნეულება ან სხვა) შესახებ გემის კაპიტანი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, ხოლო ხანძრის ან აფეთქების შემთხვევაში – გამოიძახოს სახანძრო სამსახური და მიიღოს ყველა საჭირო ზომა ადამიანებისა და ტვირთის გადასარჩენად და საფრთხის სალიკვიდაციოდ.

14. სატვირთო ოპერაციების წარმოებისა და დასრულების დროს გემის კაპიტანმა და სტივიდორმა არ უნდა დაუშვან გემის სახიფათო დახრილობა.

15. ნავსადგურში მდგომი ყველა გემი, ნავსადგურში შემოსვლის წინ, გემთმფლობელის მიერ წინასწარ უნდა იყოს უზრუნველყოფილი, საკმარისი რაოდენობის საწვავით, ძრავების ზეთით, მტკნარი წყლით და სურსათით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

#### **მუხლი 42. გემის დგომის ადგილის შეცვლა**

1. გემის დგომის ადგილის მოსალოდნელი ცვლილების შესახებ ნავსადგურის ადმინისტრაცია წინასწარ, დგომის ადგილის შეცვლამდე არანაკლებ 2 (ორი) საათით ადრე, აცნობებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, გემის აგენტსა და გემის კაპიტანს, გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული შემთხვევისა.

2. თუ გემის გადაყენება და გადაადგილება დაგეგმილია 17 (ჩვიდმეტი) საათიდან მომდევნო დღის 8 (რვა) საათამდე, აღნიშნულის შესახებ შეტყობინება უნდა გაკეთდეს 17 (ჩვიდმეტი) საათამდე, ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული 2 (ორი) საათიანი წინასწარი შეტყობინების დროის გათვალისწინებით.

3. გემის გადაადგილების ან მასთან სხვა გემის ბორტით (ლაგით) დაყენების თაობაზე გემის კაპიტანი გაფრთხილებული უნდა იყოს არანაკლებ 1 (ერთი) საათით ადრე. საგანგებო შემთხვევაში (ხანძარი, გრიგალი და სხვა), ნავსადგურს უფლება აქვს გემის გადაადგილება განახორციელოს გემის კაპიტანის წინასწარი გაფრთხილების გარეშე.

4. ნავმისადგომის გასწვრივ მისაბმელებით გადაადგილება დასაშვებია საზღვაო ლოცმანის გარეშე, მაგრამ ნავსადგურის ადმინისტრაციის სავალდებულო თანდასწრებით და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.

5. გემის ერთი ნავმისადგომიდან მეორეზე გადაყენება ან ნავმისადგომიდან რეიდზე გაყვანა დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გემზე არის კაპიტანი ან უფროსი თანაშემწე.

6. შეზღუდვები გემის გადაადგილებასა და გადაყენებაზე დგინდება ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მიერ, ნავსადგურში ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით.

7. ნავმისადგომზე გემის გადაადგილების შესახებ გაფრთხილებულნი უნდა იქნენ იმავე ნავმისადგომზე მდგომი სხვა გემები.

#### **მუხლი 43. მოქმედება ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების დროს**

1. ნაოსნობისათვის მოსალოდნელი არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების შესახებ მონაცემების მიღებისთანავე, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ვალდებულია აღნიშნულის თაობაზე დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ნავსადგურის აკვატორიაში და მისასვლელებთან მყოფ ყველა გემს.



2. გემის კაპიტანის სავახტო თანამემწე ვალდებულია, ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინების მიღებისთანავე, შესაბამისი ჩანაწერი გააკეთოს გემის ჟურნალში და დაუდასტუროს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს შეტყობინების მიღების დრო.

3. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინების მიღების ან ამინდის გაუარესების აშკარა ნიშნების არსებობის შემთხვევაში, გემის კაპიტანი ვალდებულია უზრუნველყოს გემის უსაფრთხოება.

4. ქარისა და ღელვისაგან დაუცველი ნავსადგურის აკვატორიაში მდგომი გემები, დაუყოვნებლივ უნდა იყვნენ მოყვანილნი მზადყოფნაში ზღვაში გასასვლელად.

5. ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების გაუარესების შესახებ გაფრთხილების მიღებისთანავე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურმა ნავსადგურს უნდა გადასცეს იმ გემების სია, რომლებმაც ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების განმავლობაში დროებით უნდა დატოვონ ნავსადგური, ნავსადგურში დარჩენილი გემების დისლოკაცია და იმ გემების სია, რომლებიც იმყოფებიან რეიდზე, არ გააჩნიათ საწვავის საკმარისი რაოდენობა, რის გამოც საჭიროებენ ნავსადგურში სასწრაფოდ შემოყვანას..

6. ყველა ტექნიკურად გამართულმა გემმა ნაოსნობისათვის არახელსაყრელ ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების (შტორმის) პერიოდში ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მოთხოვნისთანავე უნდა დატოვოს ნავსადგური.

#### **მუხლი 44. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების ნავსადგურში დგომა**

1. ნავსადგურის ადმინისტრაცია, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით, ადგენს მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების, მცურავი ამწეების, ბარჟების და ბუქსირმზიდი გემების ნავსადგურში განლაგების გეგმას, მათ შორის, ნაოსნობისათვის არახელსაყრელ ჰიდრომეტეოროლოგიურ (შტორმის) პირობებში მათ დროებით სადგომ ადგილებს.

2. ქარისა და ღელვის პირობებში მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის დგომის ადგილის განსაზღვრისას, გემის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, გათვალისწინებულ უნდა იქნეს მისი დაშორება ფარვატერისა და მსხვილტონაჟიანი გემის დამუშავების ადგილებიდან.

3. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის კაპიტანმა უნდა უზრუნველყოს გემის უსაფრთხო დგომა დისლოკაციის ადგილას.

4. აკრძალულია არათვითმავალი მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის უეკიპაჟოდ რეიდზე ბუქსირის გარეშე დატოვება.

5. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის ყოფნა ნავთობტერმინალსა/გაზის ტერმინალსა და ტანკერის დგომის სიახლოვეს აკრძალულია, თუ მას არ გააჩნია ნაპერწკალჩამქრობი მოწყობილობა.

6. ნავსადგურში ღუზაზე ან ნავმისადგომთან მდგომ მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემზე ორგანიზებულ უნდა იქნეს 24 (ოცდაოთხი) საათიანი მორიგეობა.

7. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის მფლობელი, თუ აღნიშნული გემი არ არის მოწყობილი მასზე მუდმივად ეკიპაჟის ყოფნისათვის, ვალდებულია უზრუნველყოს ამ გემის სადღეღამისო დაცვა და გემის დგომაზე მეთვალყურეობა.

8. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის კაპიტანი ვალდებულია, ნავსადგურის ადმინისტრაცია მოთხოვნისთანავე, უზრუნველყოს მისი გაყვანა ნავსადგურიდან ან მითითებულ ადგილზე გადაყენება.

9. ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების შესახებ ინფორმაციის მიღებისთანავე მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემი, რომელიც რეიდზე ან გემის ბორტთან იმყოფება, ვალდებულია თავი შეაფაროს ნავსადგურის აკვატორიას და ადგილი დაიკავოს დისლოკაციის გეგმის მიხედვით.

10. იმ გემის კაპიტანი, რომელსაც არ გააჩნია ნავსადგურში მუდმივი სადგომი, ნაოსნობისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების დროს ვალდებულია ნავსადგურის ადმინისტრაციის მითითებისამებრ დაიკავოს ადგილი, რომელიც შეთანხმებულ უნდა იქნეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან.



11. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემი, არსებული ნორმების გათვალისწინებით, აღჭურვილი უნდა იყოს ავარიული ხანძარსაწინააღმდეგო და სამაშველო საშუალებებით.

12. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემის კაპიტანს ეკრძალება:

ა) ნავსადგურის ადმინისტრაციის თანხმობის გარეშე გემის მიყვანა ნავმისადგომთან ან რეიდზე მდგარ გემთან, აგრეთვე მოძრავ მცირეტონაჟიან ან მსხვილტონაჟიან გემის ბორტიდან;

ბ) ბორტზე ტვირთის, ხელბარგისა და მგზავრების მიღება ან ბორტიდან ტვირთისა და ხელბარგის გადაცემა, აგრეთვე მგზავრების გადაყვანა, ნავსადგურის და შემოსავლების სამსახურის თანხმობის გარეშე.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

#### **მუხლი 45. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის დგომა ნავსადგურში**

1. გემის ექსპლუატაციიდან გამოყვანა და ნავსადგურში გაჩერება ხორციელდება:

ა) შემოდგომა-ზამთრის (ნოემბერი-აპრილი) პერიოდში ნაოსნობის შეზღუდვის გამო;

ბ) სარემონტო სამუშაოების ჩასატარებლად;

გ) დროებით გასაჩერებლად მფლობელის გადაწყვეტილების შესაბამისად;

დ) დასაშლელად.

2. გადაწყვეტილებას ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის ნავსადგურში გაჩერების შესახებ იღებს ნავსადგური, გემთმფლობელის ან გემის კაპიტანის განაცხადის საფუძველზე, რომელშიც აღნიშნული უნდა იქნეს:

ა) გემის ტიპი, დასახელება, რეგისტრაციის ნომერი, სიგრძე, სიგანე და წყალშიგი;

ბ) მიწერის ნავსადგური;

გ) ნავსადგურში დაყენების სასურველი ადგილი;

დ) გემის კაპიტანის და/ან სხვა პასუხისმგებელი პირის სახელი, გვარი და საკონტაქტო მონაცემები;

ე) გემის ეკიპაჟის იმ წევრთა სია, რომლებიც გემის დგომის განმავლობაში დარჩებიან გემზე და მათი სავახტო სამსახურის განრიგი;

ვ) გემთმფლობელის მისამართი, საკონტაქტო მონაცემები.

3. განაცხადს თან უნდა ერთოდეს სახანძრო დაცვის სამსახურის დასკვნა გემზე პროფილაქტიკურ ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებათა გატარების შესახებ.

4. თუ გემის კაპიტანი ან მისი უფლებამოსილების განმახორციელებელი პირი ტოვებს ნავსადგურის ტერიტორიას, იგი ვალდებულია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს აცნობოს იმ პირის ვინაობა, რომელიც მისი არყოფნის პერიოდში განახორციელებს მის უფლება-მოვალეობებს. აღნიშნული შეტყობინება ხელმოწერილი უნდა იყოს გემის კაპიტანის/მისი უფლებამოსილების განმახორციელებელი პირისა და იმ პირის მიერ, რომელსაც ეკისრება პასუხისმგებლობა, ასევე მასში მითითებულ უნდა იქნეს ამ უკანასკნელის მისამართი და საკონტაქტო მონაცემები.

#### **მუხლი 46. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის დგომის ორგანიზება**

1. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის დგომაზე პასუხისმგებელი პირი და გემის ეკიპაჟი ვალდებული არიან შეასრულონ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის და ნავსადგურის ადმინისტრაციის მითითებანი გემის დგომის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით.

2. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს უფლება აქვს



მოსთხოვოს გემთმფლობელს, ასევე გემისა და ქარავნის კაპიტნებს, მოვალეობის შესრულებიდან გადააყენოს ის პირი, რომლის ქმედობა საფრთხეს უქმნის დგომისათვის გაჩერებული გემის უსაფრთხოებას.

3. შემდგომი ექსპლუატაციისათვის გამოუსადეგარი გემი შეიძლება დატოვებულ იქნეს ნავმისადგომთან/ნავმისადგომზე მხოლოდ ნავსადგურთან შეთანხმებით და დადგენილი ვადით.

#### **მუხლი 47. გემის მომზადება კონსერვაციაზე დასადგომად**

1. გემის ექსპლუატაციიდან გამოყვანამდე გემის კაპიტანმა უნდა შეადგინოს გემის დგომის განმავლობაში მისი სიცოცხლისუნარიანობა უზრუნველყოფის ღონისძიებათა გეგმა, შეათანხმოს იგი ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან, ნავსადგურთან და დაამტკიცოს გემთმფლობელთან.

2. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილ გემს უნდა გააჩნდეს გამართული წყალსადვრელი, ხანძარსაწინააღმდეგო და გემის მისაბმელი საშუალებები.

3. ექსპლუატაციიდან გამოყვანამდე გემი უნდა გადმოიტვირთოს, გაიწმინდოს თხევადი საწვავის ნარჩენების, საწვავი მასალების, ზედმეტი ინვენტარისაგან, განხორციელდეს მისი დეგაზირება და მიღებულ იქნეს შესაბამისი ზომები კინგსტონის ჰერმეტიკულობის შესანარჩუნებლად.

4. თხევადი საწვავის დატოვება ხანგრძლივად გაჩერებულ გემზე დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.

5. გემის ტანკების, ბუნკერებისა და სატუმბო განყოფილების გაწმენდის და გემზე საწვავის მარაგის შენახვის შესაძლებლობის თაობაზე, რამაც ხელი არ უნდა შეუშალოს სარემონტო სამუშაოების წარმოებას ღია ცეცხლით – დგება აქტი ნავსადგურის, სახანძრო დაცვის სამსახურის წარმომადგენლების და გემის კაპიტნის მონაწილეობით.

6. გემის ყველა სამსახურებრივი და საცხოვრებელი სათავსო (ტრიუმი, სამანქანო განყოფილება, კაიუტები, კუბრიკები და სხვა), სადაც არ ხორციელდება სარემონტო სამუშაოები და არ ცხოვრობენ ეკიპაჟის წევრები, უნდა ჩაიკეტოს და დაიპლომბოს, ხოლო ელექტროგაყვანილობა გამოირთოს.

7. გემის მომზადება ექსპლუატაციიდან გამოყვანისათვის ევალება გემთმფლობელს.

8. ეკიპაჟის გარეშე დარჩენილი და ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის მიმართ უნდა განხორციელდეს შემდეგი ღონისძიებები:

ა) გემის ყველა სათავსო ჩაიკეტოს;

ბ) ყველა ბორტგარეთა და წყალგაუმტარი ღიობა (ილუმინატორები, კარები, ლიუკები, ყელები, სახურავები და სხვა) მჭიდროდ ჩაირაზოს;

გ) მთავარი წყალგაუმტარი ნაკვეთურის ფარგლებში მილგაყვანილობა გაიყოს ავტონომიურ უზნებად, სარქველების გადაკეტვით და სახშობის დაყენებით;

დ) გატანილ იქნეს გემიდან ფეთქებადსაშიში და ხანძარსაშიში ტვირთი, გემის მარაგი, მასალები;

ე) გემი აღიჭურვოს გემის ზღვაოსნობაუნარიანობისათვის აუცილებელი, ტექნიკურად გამართული, ავარიული და ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობებით, რომლებიც უნდა განლადგეს თავის საშტატო ადგილზე.

#### **მუხლი 48. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის ნავსადგურში განლაგება**

1. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის ნავსადგურში დგომის ადგილი უნდა განისაზღვროს იმის გათვალისწინებით, რომ არ შეფერხდეს სხვა გემების მოძრაობა და/ან სატვირთო ოპერაციების წარმოება.

2. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის ნავსადგურში განლაგების გეგმა და გემის მიმაგრების საშუალებები უნდა შეთანხმდეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის



სამსახურთან, ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან, ნავსადგურის სახანძრო დაცვის სამსახურთან და დამტკიცდეს გემთმფლობელის მიერ.

3. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემები უნდა იქნენ საიმედოდ მიზმული, მათ შორის, სათანადო ინტერვალის დაცვით, ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული გემის შესაბამისად. ამასთან, გემის კაპიტანმა უნდა უზრუნველყოს ორმხრივ სახელურიანი საბიჯელას (ტრაპის) მოწყობა და მისი სისტემატური გაწმენდა.

4. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის დგომის ადგილის შეცვლის საჭიროების შემთხვევაში, გემის კაპიტანი ან მისი უფლებამოსილების განმახორციელებელი პირი ვალდებულია აღნიშნული განახორციელოს ნავსადგურის მოთხოვნისთანავე. ამ მოთხოვნის შეუსრულებლობის შემთხვევაში გემის სხვა ადგილზე გადაყვანა ხორციელდება ნავსადგურის ძალებით და ტექნიკური საშუალებებით, გემთმფლობელის ხარჯით.

#### **მუხლი 49. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილ გემზე ეკიპაჟის წევრების ცხოვრება**

1. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილ გემზე ეკიპაჟის წევრების ცხოვრება ნებადართულია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნულ გემზე შესაძლებელია ნორმალური საცხოვრებელი პირობების უზრუნველყოფა. ასეთ გემზე გარეშე პირების, მათ შორის, ეკიპაჟის წევრთა ოჯახების ცხოვრება აკრძალულია.

2. ეკიპაჟის წევრთა სიით გაუთვალისწინებელი პირების დროებით დაშვება ექსპლუატაციიდან გამოყვანილ გემზე ხორციელდება ნავსადგურში მიღებული საშვების სისტემის საფუძველზე.

3. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილ გემზე საშტატო ნუსხით გათვალისწინებული ელექტროგასათბობი ხელსაწყოების გამოყენება დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურის სახანძრო დაცვის სამსახურის თანხმობით. ამ ნუსხით გაუთვალისწინებელი ელექტროგასათბობი ხელსაწყოების გამოყენება აკრძალულია.

#### **მუხლი 50. ვახტის ორგანიზება და გემის დაცვა**

1. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი და ნავსადგურში მდგომი გემის დაცვა ევალება ეკიპაჟს.

2. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების ქარავნების დაცვა ევალება კაპიტნის მიერ დანიშნულ მევახტეებს.

3. ბორტი-ბორტთან მდგარი გემების ყველა ჯგუფზე უნდა არსებობდეს სადღეღამისო ვახტი.

4. ერთ მევახტეს უფლება აქვს თვალყური ადევნოს არა უმეტეს 5 (ხუთი) მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემს.

5. ექსპლუატაციიდან გამოყვანილი გემის გემთმფლობელი და კაპიტანი უზრუნველყოფენ გემის ქონების დაცვას, ხანძარსაწინააღმდეგო და ავარიულ-სამაშველო მოწყობილობების გამოსაყენებლად მზადყოფნას.

6. გემების დგომისას უნდა შედგეს განგაშის განრიგი თითოეული გემის ან გემების ჯგუფისათვის.

7. სწავლება გემის ზღვაოსნობაუნარიანობის შენარჩუნებისათვის უნდა ჩატარდეს გემის გაჩერებამდე, შემდეგ კი თვეში ერთხელ მაინც.

8. თუ გაჩერებულ გემზე იმყოფება ეკიპაჟი, აუცილებელია, რომ ნავსადგურის ადმინისტრაციის მითითებისამებრ, გემზე აღიმართოს შესაბამისი მანათობელი ნიშნები.

9. მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების ჯგუფში, თუ ისინი ბორტი-ბორტთან დგანან, შეიძლება განათებულ იქნეს მხოლოდ ზღვისკენ მდგარი განაპირა გემ(ებ)ი. ელექტროგანათების უქონლობისას განათება დასაშვებია დადგენილი ნიმუშის ნავთის საზღვაო ფარანის აღმართვა.

10. გემის დაზიანების ყოველი ფაქტის შესახებ გემის კაპიტანი, გემთმფლობელი ან მის მიერ უფლებამოსილი პირი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო



## თავი VIII

### სატვირთო ოპერაციები ნავსადგურში

#### მუხლი 51. ზოგადი დებულებანი

1. ნავსადგური, არსებული აღჭურვილობის გათვალისწინებით, ნავმისადგომებს ყოფს სატვირთო რაიონებად და ტერმინალებად (დასამუშავებელი ტვირთის კატეგორიების მიხედვით), აღნიშნულის თაობაზე აცნობებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და მოცემულ ინფორმაციას აქვეყნებს საჯაროდ.
2. აკრძალულია სახიფათო, ადვილად აღებადი და ფეთქებადი ტვირთის დამუშავება არასპეციალიზირებულ ნავმისადგომზე. ტვირთის სპეციფიკიდან გამომდინარე, სააგენტოსთან შეთანხმების საფუძველზე, შესაძლებელია სახიფათო, ადვილად აღებადი და ფეთქებადი ტვირთის (გარდა ნავთობისა და ქიმიური თხევადი ტვირთებისა) დამუშავება არასპეციალიზირებულ ნავმისადგომზე.
3. აკრძალულია მავნე, მტვრიანი, ქიმიური და მძაფრი სუნის მქონე ტვირთის დამუშავება ცხოველური წარმოშობის და საკვები ტვირთისათვის განკუთვნილ ნავმისადგომებსა და ტერმინალებზე.
4. ნავსადგური, გემის ადმინისტრაცია, სატრანსპორტო ორგანიზაცია და ტერმინალის ოპერატორი, სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას, ვალდებული არიან იხელმძღვანელონ IMO-ს IMDG CODE-ით, „სატვირთო სატრანსპორტო ერთეულების შეფუთვის შესახებ“ IMO-ს, შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციისა და გაეროს სახელმძღვანელოს, აგრეთვე, „სახიფათო ტვირთების უსაფრთხო ტრანსპორტირებაზე და საპორტო რაიონებში დაკავშირებულ საქმიანობაზე“ IMO-ს რეკომენდაციებით.
5. სატვირთო ოპერაციები უნდა წარმოებდეს ცალკეული ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვის ტექნოლოგიური სქემებისა და ტექნიკური პირობების შესაბამისად, შრომის უსაფრთხოების, ეკოლოგიური და სახანძრო უსაფრთხოების ნორმების დაცვით.
6. პასუხისმგებლობა სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას ადამიანებთან დაკავშირებით მომხდარი უბედური შემთხვევების ან ტვირთის დაზიანების გამო ეკისრება:
  - ა) გემთმფლობელს – თუ უბედური შემთხვევა ან ტვირთის დაზიანება გამოწვეულია გემის ტაკელაჟის, გემის სატვირთო და სხვა აღჭურვილობის გაუმართაობით;
  - ბ) ნავსადგურის/ტერმინალის ოპერატორებს – თუ სატვირთო ოპერაციები ხორციელდებოდა ნავსადგურის/ტერმინალის პერსონალის და აღჭურვილობის გამოყენებით.
7. საკვები პროდუქტების, პირუტყვის, ფრინველის, ცხოველური წარმოშობის ნედლეულის და მცენარეული ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.
8. ტვირთის ფუმიგაციის განმავლობაში გემზე არ დაიშვებიან გარეშე პირები. აღნიშნულ შემთხვევაში გემის დაცვას უზრუნველყოფს გემის ეკიპაჟი.
9. გემის ბორტს მიღმა ან ნავმისადგომთან ტვირთის წყალში გადავარდნის ყველა შემთხვევის შესახებ გემის კაპიტანი და სტივიდორი დაუყოვნებლივ ატყობინებენ ნავსადგურს და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
10. აკრძალულია ტვირთის დაწყოა გზის სავალ ნაწილზე, გასასვლელებში, ასევე სარკინიგზო ლიანდაგთან 2 (ორი) მეტრზე, ხოლო ნავმისადგომის კიდესთან 3 (სამი) მეტრზე ახლოს, აგრეთვე, ნავთობტერმინალის ნავმისადგომებთან სახანძრო მისასვლელებისა და საევაკუაციო გზების გადაკეტვა.
11. თუ სატვირთო ოპერაციები ჩერდება ამინდის მოსალოდნელ გაუარესებასთან დაკავშირებით, მაშინ აუცილებელია გემის ტრიუმის ლუკის სახურავის დახურვა. აღნიშნულ შემთხვევაში, მოსახსნელი ბიძისების და მიქანიკური სიჩქარის დაუმაგრებლად დატოვება აკრძალულია.





12. აკრძალულია ნავსადგურში ნავთობტერმინალზე მდგომი გემის რეცხვა და დეგაზაცია, გარდა მოქმედი წესის დაცვით დაწვდომის ტანკის რეცხვისა, გამწმენდ ნაგებობებზე შემდგომი ამოტუმბვით.

13. ნავსადგურის აკვატორიაში ნავთობის ავარიული დაღვრის ან აღმოჩენის შემთხვევაში, სატვირთო ოპერაციები ნავსადგურში უნდა შეწყდეს და გემები გაყვანილ იქნეს რეიდზე. გადაწყვეტილებას აღნიშნულთან დაკავშირებით იღებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური, შემოსავლების სამსახურთან შეთანხმებით.

14. სატვირთო ოპერაციების განმახორციელებელ ნებისმიერ იურიდიულ პირს, რომელიც ფუნქციონირებს ნავსადგურის ტერიტორიაზე, უნდა გააჩნდეს ნავსადგურთან შეთანხმებული სატვირთო ოპერაციების წარმოების ტექნოლოგიური სქემა.

15. ყველა სატვირთო ოპერაცია ნავსადგურში, როგორც წესი, ხორციელდება ნავსადგურის/ტერმინალის ძალებითა და ტექნიკური საშუალებებით. იმ შემთხვევაში, თუ ნავსადგურის თანხმობით, სატვირთო ოპერაციები ხორციელდება ტვირთგამგზავნის/ტვირთმიმღების ძალებითა და ტექნიკური საშუალებებით, ამ ტექნიკური საშუალებების გამართულობაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ტვირთგამგზავნის/ტვირთმიმღებს.

16. დატვირთვა/გადმოტვირთვის სამუშაოების წარმოებისა და სატვირთი სატრანსპორტო საშუალებების მომსახურების უფლება აქვს 18 (თვრამეტი) წელს მიღწეულ პირს, რომელიც სამედიცინო კომისიის მიერ მიჩნეულია ვარგისად აღნიშნული სამუშაოების წარმოებისათვის. დამსაქმებელი ვალდებულია დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების შესასრულებლად დაშვებამდე აღნიშნულ პირს ჩაუტაროს შესაბამისი ინსტრუქტაჟი შრომის უსაფრთხოების საკითხებში.

17. გემის დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების ჩასატარებლად განკუთვნილ გემზე არსებული საშუალებები უნდა იმყოფებოდეს ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში, რასაც უზრუნველყოფს გემის კაპიტანი. სხვა შემთხვევაში ამ საშუალებათა ტექნიკურ გამართულობას უზრუნველყოფს მათი მფლობელი.

18. ამ მუხლის მე-15 და მე-17 პუნქტებით გათვალისწინებული ტექნიკური საშუალებებით სატვირთო ოპერაციების წარმოება დასაშვებია ტვირთგამგზავნის/ტვირთმიმღების ან გემის კაპიტნის მიერ მათი ტექნიკური გამართულობის დამადასტურებელი დოკუმენტის წარმოდგენის შემდეგ.

19. რეიდზე მდგომი გემის დამუშავებისას ამ ოპერაციის განმახორციელებელი პირი ვალდებულია, ოპერაციის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, დასამუშავებელი გემის ბორტის სიახლოვეს ან ბაკშტოვზე მუდმივი მორიგეობისათვის გამოყოს მცურავი ობიექტი და ბუქსირშიდი გემი.

20. ტვირთის დატვირთვის, გადმოტვირთვის და გადაზიდვისათვის საჭირო დამხმარე მასალები, საშუალებები და სამაგრები (სეპარაცია, საგებების მოსაწყობი ხე-ტყე, სამაგრი მასალები, ბრეუნენტი, დროებითი აღჭურვილობა სპეცტვირთის, ცხოველების, ფრინველის და ა.შ.) გადასაზიდად, უნდა უზრუნველყოს ტვირთგამგზავნა/ტვირთმიმღებმა, თავისი ხარჯით.

21. ტვირთგამგზავნი/ტვირთმიმღები, თავისი ხარჯით, აწვდის ნავსადგურს სპეციალურ მოწყობილობებს, თუ ეს აუცილებელია სპეციფიკური ან მძიმე ტვირთისათვის, რომელთა გადატვირთვაც ნავსადგურში ეპიზოდურ ხასიათს ატარებს.

22. მაგიდა-რამპები და ბაქნები, რომლებიც ეწყობა გემის გადმოტვირთვის მიზნით, უნდა იყოს მტკიცე და ისეთი ზომის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს მომუშავეთა უსაფრთხო მანძილით დამორება ტვირთის აწევისას (დაშვებისას).

23. აკრძალულია სატვირთო მოწყობილობებით სატვირთო ოპერაციების წარმოება, თუ ტვირთის მასა აჭარბებს აღნიშნული მოწყობილობისათვის დადგენილ ტვირთამწეობის ზღვარს.

24. სანავსადგურო ამწე და საბორნე ხიდი აღჭურვილი უნდა იყოს ანემომეტრით, სადაც ავტომატურად ჩაირთვება სირენა, თუ ქარის სიჩქარე მიაღწევს ამწეს უსაფრთხო ექსპლუატაციის აკრძალულ ზღვარს.



ბოფორტის შკალით 6 (ექვსი) ბალზე (10,8-13,8 მ/წმ) ძლიერი ქარის პირობებში უნდა შეწყდეს კომპურის ამწის, ხოლო ბოფორტის შკალით 7 (შვიდი) (13,9-17,1 მ/წმ) ბალზე ძლიერი ქარის შემთხვევაში – ყველა დანარჩენი სახის ამწის მუშაობა. ასეთ პირობებში სანაპირო ამწეები დაყენებულ უნდა იქნეს სატაცებზე, ხოლო მცურავი ამწეები დამატებითი სამაგრებით უნდა დამაგრდეს ნავმისადგომთან ან გადაადგილებულ იქნეს უსაფრთხო ადგილზე. ადგილობრივი პირობებისა და ამწეების კონსტრუქციის გათვალისწინებით, ნავსადგური უფლებამოსილია, თავისი ტერიტორიის ფარგლებში, დაადგინოს ამწეების უსაფრთხო ექსპლუატაციის ამკრძალავი ქარის სიმძლავრის უფრო მცირე პარამეტრები, ვიდრე ამ პუნქტითაა გათვალისწინებული.

25. ამწის ექსპლუატაციის დროულ შეწყვეტას ზედამხედველობს ნავსადგურის ადმინისტრაცია.

26. გადაწყვეტილებას გემის ჯალამბარის მეშვეობით წარმოებული დატვირთვა/გადმოტვირთვის სამუშაოების შეწყვეტის შესახებ იღებს სატვირთო ტერმინალის უფლებამოსილი პირი, გემის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით.

27. თუ დატვირთვა/გადმოტვირთვის ოპერაცია ხორციელდება ამწით, მისი ექსპლუატაცია, ამ მუხლის 24-ე პუნქტით გათვალისწინებული პირობების გარდა, უნდა შეწყდეს, თუ:

ა) ამწით დასამუშავებელი გემი ახორციელებს მანევრირებას (სხვა ნავმისადგომთან გადაყვანა, გადაადგილება, მიბმა, დაყენება);

ბ) სარკინიგზო შემადგენლობის მანევრირებისას ამწის ისარი მოძრაობს სარკინიგზო შემადგენლობის თავზე.

28. გემის დატვირთვა ხორციელდება სატვირთო გემის მიხედვით, რომელსაც ამტკიცებს გემის კაპიტანი ნავსადგურთან, ხოლო სახიფათო ტვირთის შემთხვევაში დამატებით სახანძრო დაცვის და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურებთან შეთანხმებით.

29. ნავსადგურში გემის დატვირთვა-გადმოტვირთვისათვის საჭირო დროის ხანგრძლივობა განისაზღვრება ნავსადგურის ადმინისტრაციის მიერ.

30. თუ სატვირთო ლუკების გახსნა-დახურვის პროცესში მონაწილეობენ ნავსადგურის მუშები, მაშინ უსაფრთხოების ტექნიკის წესების დაცვაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება გემის ადმინისტრაციას.

31. მექანიზებული (ავტომატიზებული) მოწყობილობით აღჭურვილი ლუკების გახსნა-დახურვა ხორციელდება გემის ეკიპაჟის მიერ.

32. თუ გემის კაპიტანს და ტვირთმფლობელს მინიჭებული აქვს ნავმისადგომზე თავისი ძალებითა და ტექნიკური საშუალებებით სატვირთო ოპერაციების განხორციელების უფლება, მაშინ აღნიშნული პირები ვალდებული არიან მოცემული ოპერაციები დაასრულონ ნავსადგურის მიერ განსაზღვრულ ვადაში. ტვირთი ნავმისადგომიდან გატანილი უნდა იქნეს ნავსადგურის მიერ დადგენილ ვადაში.

33. სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე, სტივიდორი ვალდებულია დაათვალიეროს მოწყობილობები (ხიდურები, საბიჯელები, ჩამოსაკიდი ბადეები და სხვა) და დარწმუნდეს გამოსაყენებლად მათ ვარგისობაში.

34. აკრძალულია დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების განსახორციელებელი მოწყობილობის გამოყენება, თუ:

ა) მასზე არ არის დაკრული ტრაფარეტი გამოცდის თარიღისა და გამოცდის მოქმედების ვადის, აგრეთვე დასაშვები ტვირთამწეობის მითითებით;

ბ) მოწყობილობას აქვს არსებითი დაზიანება.

35. თუ სატვირთო ოპერაციების წარმოება განსაზღვრულია ნავსადგურის ამწით, მაშინ აღნიშნული სამუშაოების დაწყებამდე გემის კაპიტანმა უნდა განარიდოს ამწის სამუშაო სივრცეში განთავსებული და ამწის თავისუფალი გადაადგილების ხელშემშლელი გემის აღჭურვილობა. ამასთან, გემის



სატვირთო ისრები არ უნდა გადაცდნენ გემის ბორტს.

36. ყველა ასაწევი ტვირთი უნდა დამაგრდეს იმგვარად, რომ არ მოხდეს ტვირთის გადმოყრა ან/და გადმოვარდნა.

37. გემი ისე უნდა დაიტვირთოს, რომ წელიწადის მოცემული დროისა და ნაოსნობის რაიონებისათვის დადგენილი გემის სატვირთო მარკა არ აღმოჩნდეს წყალქვეშ.

38. გადატვირთულ ან არასწორად დატვირთულ გემს ეკრძალება ნავსადგურიდან გასვლა.

39. გემი გადატვირთულად ან არასწორად დატვირთულად ითვლება, თუ:

ა) გემის სატვირთო მარკის მაჩვენებელი ხაზი, რომელიც მოცემულ პირობებში გემის დახრის უქონლობისას შეესაბამება უდიდეს დატვირთვას, დაფარულია წყლით;

ბ) ტვირთი გემზე არ არის დამაგრებული ან დამაგრებულია არასათანადოდ;

გ) გემმა დატვირთვის შემდეგ მიიღო მისთვის დასაშვებზე მეტი დახრა ან მისი მდგრადობა არ შეესაბამება გემის საბუთებს;

დ) ფხვიერი ან თხევადი ტვირთით დატვირთული გემი არ არის აღჭურვილი რწევის დროს ტვირთის გადაადგილების ან გადაღვის საწინააღმდეგო საშუალებებით;

ე) გემბანზე ტვირთი განლაგებულია არასწორად, რაც საფრთხეს უქმნის გემს და მასზე მყოფ ადამიანებს;

ვ) დარღვეულია ტვირთის/სახიფათო ტვირთის დატვირთვის და გადაზიდვის წესები.

40. დატვირთვის, განთავსების, დამაგრების, სეპარაციისა და გადმოტვირთვის თაობაზე გემის ადმინისტრაციის მითითების შესრულება სავალდებულოა იმ იურიდიული ან/და ფიზიკური პირებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ სატვირთო ოპერაციებს.

41. სატვირთო ოპერაციების წარმოების წესების დარღვევის შემთხვევაში გემის ადმინისტრაცია უფლებამოსილია, დარღვევის აღმოფხვრამდე, შეაჩეროს აღნიშნული ოპერაციები.

42. სატვირთო ოპერაციის დასრულების შემდეგ სანაპირო ამწის ისრები უნდა მობრუნდეს ნაპირის მხარეს და არ გადაცდეს ნავმისადგომის კიდეს. ელევატორის მიწები უნდა აიწიოს და განლაგდეს ისე, რომ ხელი არ შეუშალოს გემების დაყენებას (მიბმას) და გადაყვანას. ტაკელაჟი და სატვირთო საშუალებები უნდა ალაგდეს და დაიწყოს ნავსადგურის/ტერმინალის მიერ დადგენილი წესის შესაბამისად.

43. სატვირთო ოპერაციების განხორციელების ადგილი დაუყოვნებლივ უნდა გაიწმინდოს ნაგვისაგან და მოყვანილ იქნეს წესრიგში, რაზეც პასუხისმგებლობა ეკისრება სატვირთო ოპერაციების ხელმძღვანელს. ამასთან, აკრძალულია ნავმისადგომიდან ნაგვის ზღვაში და ნავმისადგომის სადრენაჟო სისტემაში ჩაყრა.

44. აკრძალულია კანჯოების, ღუზების, გვარლების, მანქანის ნაწილებისა და სხვა ინვენტარის დატოვება ნავსადგურის ტერიტორიასა და ნავმისადგომზე.

45. სანავსადგურე წყლებში ჩაძირული ნებისმიერი ტვირთის შესახებ, რასაც შეუძლია შეაფერხოს და საფრთხე შეუქმნას ნაოსნობას, სატვირთო ოპერაციის ხელმძღვანელმა უნდა აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

46. სატვირთო ოპერაციებთან დაკავშირებული სამუშაოების შესრულებისას დაცული უნდა იქნეს სამუშაოთა წარმოების უსაფრთხოების, ხანძარსაწინააღმდეგო და სანიტარიული უსაფრთხოების ნორმები.



47. სატვირთო ოპერაციების უსაფრთხო წარმოებას უზრუნველყოფს:

ა) ნავსადგურის ტერიტორიასა და ობიექტებზე – პირი, რომელიც აწარმოებს სამუშაოებს;

ბ) გემზე – სტივიდორი და გემის ადმინისტრაცია.

48. დღე-ღამის ბნელ პერიოდში სატვირთო ოპერაციების წარმოების ადგილი გემზე, ნავმისადგომსა და საწყობში განათებული უნდა იყოს მოქმედი ნორმების შესაბამისად. ამასთან, განათება ხელს არ უნდა უშლიდეს ნაოსნობას.

49. ნავმისადგომსა და ტერმინალში განათებას უზრუნველყოფს ნავსადგური, ხოლო გემზე – გემის ადმინისტრაცია.

50. ნაპირიდან გემზე ასვლა და ჩამოსვლა დასაშვებია ტრაპით ან უსაფრთხოების მოთხოვნათა დაცვით დამზადებული საბიჯელათი.

51. გემის ტრაპისა და საბიჯელას ტექნიკურ მდგომარეობაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება გემის ადმინისტრაციას, ხოლო ნავსადგურის კუთვნილი ტრაპისა და საბიჯელასი, რომლებიც ნაპირიდან მოეწოდება გემს – ნავსადგურს.

52. ექსპლუატაციის პროცესში ტრაპისა და საბიჯელას გაუმართაობის გამოვლენის შესახებ სატვირთო ოპერაციების მწარმოებელმა, ამ მუხლის 51-ე პუნქტის შესაბამისად, დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნავსადგურის ან გემის ადმინისტრაციას, ხოლო ეს უკანასკნელი ვალდებულია უზრუნველყოს დაზიანებული ტრაპისა და საბიჯელას ხარვეზ(ებ)ის დროული აღმოფხვრა ან, თუ ხარვეზ(ებ)ის აღმოფხვრა შეუძლებელია, მათი ამოღება ექსპლუატაციიდან.

53. სატვირთო ოპერაციების წარმოების ადგილას აკრძალულია:

ა) თამბაქოს მოწევა, გარდა ამისათვის სპეციალურად გამოყოფილი ადგილებისა;

ბ) იმ პირების ყოფნა, რომლებსაც სამსახურებრივად არა აქვთ კავშირი მიმდინარე სატვირთო სამუშაოებთან.

54. ადამიანის ჯანმრთელობასა და სიცოცხლესთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევისას სატვირთო ოპერაციების სტივიდორი, დაზარალებულისათვის სამედიცინო დახმარების აღმოჩენასთან ერთად, ვალდებულია მომხდარის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, ნავსადგურის ადმინისტრაციას და ტერმინალს.

55. ნავსადგურში ყველა სატვირთო სამუშაო, როგორც წესი, უნდა განხორციელდეს კომპლექსური მექანიზაციის გამოყენებით. მექანიზირებული დატვირთვისას დამხმარე ოპერაციებისა და სამუშაოთა გარკვეული სახეობების ხელით შესრულება დასაშვებია მხოლოდ უსაფრთხოების წესების დაცვით.

56. უსაფრთხოების დაცვის მიზნით ტერმინალების, უბნების და სამსახურების ხელმძღვანელებმა უნდა შეიმუშაონ ინსტრუქციები ცალკეული პროფესიების მიხედვით. ტიპური ინსტრუქციების არსებობის შემთხვევაში ისინი საფუძვლად უნდა დაედოს ნავსადგურებში ადგილობრივი სპეციფიკის გათვალისწინებით, შემუშავებულ ინსტრუქციებს. აღნიშნული ინსტრუქციები დამტკიცებულ უნდა იქნეს ნავსადგურის მიერ.

57. სატვირთო ოპერაციები, რომლებიც მიმდინარეობს გემიდან გემზე გადატვირთვის დროს, უნდა აკმაყოფილებდეს გემი გემთან (Ship to Ship) სახელმძღვანელოს მოთხოვნებს და ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაზე უნდა არსებობდეს ნავსადგურის კაპიტნის ნებართვა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*



გემის დატვირთვა, გადმოტვირთვა, ტვირთის დაწყობა და შენახვა

**მუხლი 52. ზოგადი დებულებანი**

1. მძიმე წონის ტვირთით (10 (ათი) ტონაზე მეტი) და/ან ხეტყით გემის დატვირთვა უნდა განხორციელდეს ამ გემის დატვირთვის სახელმძღვანელოს შესაბამისად.
2. გემბანზე განთავსებული ტვირთი, როგორც წესი, არ უნდა ცდებოდეს გემის ბორტს.
3. გემის დატვირთვა მძიმე ტვირთით ან მისი გადმოტვირთვა გემიდან უნდა განხორციელდეს სტივიდორის, ცვლის მექანიკოსის (თუ სამუშაო მიმდინარეობს ამწეების მეშვეობით) და გემის კაპიტნის უფროსი თანაშემწის სავალდებულო თანდასწრებით.
4. ტვირთი, შესაბამისი წესის დაცვით, მოთავსებული უნდა იყოს ტარაში, გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.
5. გემის დატვირთვამდე ტრიუმები სათანადოდ უნდა მომზადდეს და შემოწმდეს ტვირთის შემწვომების მიერ.
6. ნავმისადგომი, რომელზეც საკვები ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა ხორციელდება, უნდა იყოს დასუფთავებული.
7. ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური აკონტროლებს გემზე გემის კაპიტნის მიერ დამტკიცებული სატვირთო გემის არსებობას, მის სისწორეს და დატვირთვის შესაბამისობას ამ გემთან.
8. სატვირთო ოპერაციების ხელმძღვანელი ვალდებულია მოაწყოს ტვირთის წყალში ჩავარდნისაგან დამცავი საშუალება (ბრეზენტი, სატაკელაჟო ბადე).
9. ადვილად აალებადი ტვირთის (ბამბა, მათ შორის, ნედლი ბამბა, სელი, ძენძი და სხვა) დატვირთვა-გადმოტვირთვისას ლითონის ჯამლაბარის და ბადის გამოყენება აკრძალულია. ლუკების კომინგსები დაცული უნდა იყოს ბრეზენტებით და ხის ფარებით, ხოლო სატვირთო გვარლების რკინის მენჯს შემოკერილი უნდა ჰქონდეს ტილო.
10. მცენარეული და ცხოველური წარმოშობის ტვირთის დაწყობა, შენახვა და დეზინფექცია უნდა განხორციელდეს შესაბამის სახელმწიფო სამსახურებთან შეთანხმებით.
11. დაზიანებული ტვირთი (ფიზიკურად ან ქიმიურად) ტვირთმფლობელის მიერ დაუყოვნებლივ უნდა იქნეს გატანილი ნავსადგურის ტერიტორიიდან.
12. ნავსადგურში შავი და/ან ფერადი ლითონების ჯართის გადასაზიდად შეტანა ნებადართულია, თუ იგი, სახელმწიფო სტანდარტების შესაბამისად, მომზადებულია საზღვაო ტრანსპორტით გადასაზიდად, გაუვნებელიყოფილია ფეთქებადი, ცეცხლსაშიში, რადიაქტიური მასალისაგან, გასუფთავებულია მავნე ქიმიური ნივთიერებებისაგან და გააჩნია აღნიშნულის დამადასტურებელი საბუთ(ებ)ი.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

**მუხლი 53. ტვირთის დაწყობის წესი**

ნავსადგურის ტერიტორიაზე, საწყობებში, ბაქნებსა და ნავთობტერმინალებზე/გაზის ტერმინალზე ტვირთის დაწყობა აკრძალულია:

ა) აკრძალულ ზონაში;

ბ) მისაბმელი ტუმბებისა და ბრიდელების, ფარნის ბოდის, გეოდეზიური ქსელის ნიშნების, ჭერის, სახანძრო ამწეების, სახანძრო სიგნალიზაციისა და/ან ელექტროჩასართველების ირგვლივ, აგრეთვე სადრენაჟო სისტემების ჭებზე (შტაბელეზად ტვირთის დაწყობა დასაშვებია ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ ადგილებთან არანაკლებ 2 მეტრის დამორებაზე);



გ) საწყობის სამუშაო პერიმეტრიდან არანაკლებ 4 (ოთხი) მეტრის დაშორებაზე და საწყობში სხვადასხვა სახეობის ტვირთს შორის ნორმებით დადგენილ გასასვლელებში;

დ) წყალგაყვანილობის, სატრანსპორტო და ელექტროკაბელის ტრასებზე;

ე) 2 (ორი) მეტრზე ნაკლები დაშორებით უახლოესი სარკინიგზო ლიანდაგიდან ან/და 3 (სამი) მეტრზე ახლოს ნავმისადგომის ნაპირიდან;

ვ) გზებზე, ფეხითმოსიარულეთა და ტრანსპორტის გასასვლელებზე, სახანძრო ავტოტუმბოებთან და სხვა;

ზ) საჰაერო ელექტროგაყვანილობის, მაღალი ძაბვის გაყვანილობისა და სატელეფონო სადენების ან ტელეგრაფის ქსელის ქვეშ.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

## **მუხლი 54. გემით გადასაზიდი ტვირთის ნავსადგურის ტერიტორიაზე შეტანის აკრძალვის პირობები**

ნავსადგურის ტერიტორიაზე აკრძალულია:

ა) დაზიანებულ და არამარკირებულ ტარაში მოთავსებული ტვირთის შეტანა;

ბ) ტარის გარეშე იმ ტვირთის შეტანა, რომლის გადაზიდვა გემით ნებადართულია მხოლოდ ტარით.

### **თავი X**

#### **სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციები**

#### **მუხლი 55. ზოგადი დებულებანი**

1. სახიფათო ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა ხორციელდება IMO-ს IMDG CODE-ის და ამ „წესების“ მოთხოვნათა შესაბამისად.

2. ნავსადგურში სახიფათო ტვირთის შეტანამდე 7 (შვიდი) დღით ადრე, ტვირთგამგზავნმა ან/და გადამზიდავმა კომპანიამ ნავსადგურის ადმინისტრაციას და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს უნდა წარუდგინოს დადგენილი წესით შევსებული განაცხადი და თანდართული დოკუმენტები აღნიშნული ტვირთის გემით გადაზიდვის შესახებ. თუ რეისის ხანგრძლივობა 7 (შვიდი) დღეზე ნაკლებია, ტვირთგამგზავნმა ან/და გადამზიდავმა კომპანიამ ნავსადგურის ადმინისტრაციას და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სახიფათო ტვირთის გემით გადაზიდვის შესახებ.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებულ განაცხადში მითითებული უნდა იყოს რომელ კლასს, კატეგორიასა და ჯგუფს მიეკუთვნება სახიფათო ტვირთი, მისი ტექნიკური დასახელება, ადგილების რაოდენობა, წონა ბრუტო და დანიშნულების ადგილი. გარდა ამისა, აღნიშნული უნდა იყოს, რომ ტვირთგამგზავნისათვის ცნობილია IMO-ს IMDG CODE, ხოლო გადასაზიდი ტვირთის შეფუთვა, მარკირება (ამ „წესების“ დანართი №4) და საშიშროების დამადასტურებელი ტრაფარეტი სრულად შეესაბამება სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესებს.

4. გემი, რომელმაც სახიფათო ტვირთი მოიტანა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნის დარღვევით, ნავსადგურში შესვლამდე უნდა დადგეს ლუზაზე, აღნიშნული ტვირთის ნავსადგურში გადმოტვირთვის თანხმობის მიღებამდე

5. გემის კაპიტანი ვალდებულია აცნობოს ნავსადგურის ადმინისტრაციას და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს ბორტზე სახიფათო ტვირთის არსებობის შესახებ და მიიღოს ნავსადგურის ადმინისტრაციის თანხმობა ამ ტვირთის გადმოტვირთვაზე, გადმოტვირთვის დროისა და ადგილის მითითებით.

6. აკრძალულია სახიფათო ტვირთით დატვირთული გემის სხვა გემთან მიყენება ან მის სიახლოვეს ლუზაზე დგომა.



7. სახიფათო ტვირთის ნავსადგურის ტერიტორიაზე შემოტანა გემზე დატვირთვა-გადმოტვირთვის მიზნით დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურის ადმინისტრაციის წერილობითი თანხმობის საფუძველზე.
8. სახიფათო ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვის ადგილს განსაზღვრავს ნავსადგური, სახანძრო დაცვის სამსახურთან, ნავსადგურის დაცვის სამსახურთან, შემოსავლების სამსახურთან და გარემოს დაცვის სამსახურთან შეთანხმებით.
9. სახიფათო ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა და დახარისხება ხდება ნავსადგურის და/ან სატვირთო ტერმინალის წარმომადგენლის თანდასწრებით.
10. სახიფათო ტვირთის მოსალოდნელ გადამუშავებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სამუშაოს შესახებ, ნავსადგურის ადმინისტრაცია წინასწარ, ტვირთის ნავსადგურში შეტანამდე აცნობებს ნავსადგურის შესაბამის სამსახურებს, სახანძრო დაცვის სამსახურს, შემოსავლების სამსახურსა და გარემოს დაცვის სამსახურს.
11. სახიფათო ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა უნდა განხორციელდეს სატვირთო ოპერაციებზე დაკავებული ადამიანების სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის უსაფრთხო საშუალებებით და მეთოდებით, გემის საცხოვრებელი, სამსახურებრივი და საწარმოო სათავსოების დაჭუჭყიანებისაგან დაცვის აუცილებლობის გათვალისწინებით. ნაყარი სახიფათო ტვირთის გადატვირთვისას თავიდან უნდა იქნეს აცილებული სამუშაო ადგილისა და მიმდინარე ტერიტორიის დაბინძურება.
12. სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას აკრძალულია გემის საწვავით მომარაგება.
13. სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციები უნდა ხორციელდებოდეს ტვირთის თვისებების გათვალისწინებით, შედგენილი ტექნოლოგიური რუკის მიხედვით. ტექნოლოგიური რუკა უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან, სახანძრო დაცვის სამსახურთან, გარემოს დაცვის სამსახურთან, სატვირთო ოპერატორთან და დამტკიცდეს ნავსადგურის მიერ.
14. სახიფათო ტვირთი, როგორც წესი, გემში უნდა ჩაიტვირთოს ყველა სხვა ტვირთის შემდეგ და გადმოიტვირთოს პირველ რიგში.
15. სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე ოპერატორს და სატვირთო ოპერაციის ხელმძღვანელს უნდა გააჩნდეთ ხანძრის, აფეთქების ან სხვა ინციდენტის შემთხვევაში ქონების განლაგების, ვაგონების გადაადგილების, გემებისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გაყვანის გეგმა.
16. სახიფათო ტვირთის განსათავსებლად უნდა გამოიყოს ცეცხლგამძლე მასალით აგებული, ასეთივე იატაკისა და საფარის მქონე, ცეცხლგამძლე კედლებით დაყოფილი შენობა (საწყობი). დასაშვებია სახიფათო ტვირთის სპეციალურ სარდაფებში და მიწურებში შენახვა სახიფათო ტვირთის თავისებურების გათვალისწინებით.
17. სახიფათო ტვირთის განთავსების ადგილი უნდა იყოს მუდმივად დაცული, გააჩნდეს სახანძრო სიგნალიზაცია და დაცვის თანამშრომლებისთვის ხელმისაწვდომი სატელეფონო კავშირი. სახიფათო ტვირთის შესანახ შენობას გარეთ და შიგნით უნდა გააჩნდეს ამკრძალავი და გამაფრთხილებელი ნიშნები: „საშიშია“, „მოწვევა სასტიკად აკრძალულია“ და სხვა.
18. სახიფათო ტვირთის ნავსადგურის საწყობებში, ღია ბაქანსა და ვაგონებში შენახვა შეთანხმებული უნდა იყოს სახანძრო დაცვის ორგანოსთან, სანიტარიულ-საკარანტინო ღონისძიებები კი – შემოსავლების სამსახურთან.
19. ექსპედიტორს (ფორვარდერს) და/ან გადამზიდველს (ოპერატორს), რომლებიც ახორციელებენ ოპერაციებს სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებით, უნდა ჰყავდეთ სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის სფეროში შესაბამისი სერტიფიკატის მქონე თანამშრომელი.
20. სახიფათო ტვირთის მიმართ სატვირთო ოპერაციების (დატვირთვა/გადმოტვირთვა, დახარისხება, დასაწყობება, ნავსადგურისა და მიმდებარე ტერიტორიაზე ტრანსპორტირება) წარმოებისას



გათვალისწინებულ უნდა იქნეს შესაძლო დაზიანების ზონაში მცხოვრები პირებისა და მომუშავე პერსონალის შეტყობინების ლოკალური სისტემა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 56. სატვირთო ოპერაციები**

1. ადვილად აალებადი სითხეების დატვირთვა/გადმოტვირთვა ტანკერებში ხდება სპეციალიზებულ ნავმისადგომთან, უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან ან რეიდზე – ბორტიდან, ISGOTT-ის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას მიღებული უნდა იქნეს ზომები ტანკერის ელექტრული დამიწების უზრუნველყოფისათვის. დამიწებას ახორციელებს ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ოპერატორი სახანძრო უსაფრთხოების წესების დაცვით.

3. ნავთობტერმინალში/გაზის ტერმინალში, ნავთობთან და ადვილად აალებად სითხესთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციები, უსაფრთხოების მოთხოვნების გათვალისწინებით, უნდა მიმდინარეობდეს დახურული მეთოდით (სანაპირო სატვირთო სადენის შლანგის მილტუჩი მჭიდროდ უნდა იყოს მიერთებული ტანკერის მიმღებ სატვირთო მილთან, რათა გამოირიცხოს ადვილად აალებადი სითხის გამოჟონვა შლანგიდან; ტანკერის გემბანზე ყველა ღიობი უნდა იყოს დახურული, გარდა ტანკერის ვენტილაციის სისტემისა).

4. 8 000 ტონა და მეტი დედვეითის (DW) მქონე ტანკერების სატვირთო ოპერაციები უნდა ხორციელდებოდეს ინერტული ტანკების პირობებში, ჟანგბადის "O<sub>2</sub>"-ს შემცველობა ტანკერებში არ უნდა აღემატებოდეს 8%-ს. ტანკერის დატვირთვის წინ ტანკერებში წყალბადის სულფიდის „H<sub>2</sub>S“-ს შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს 5 (ხუთი) ppm, რათა არ მოხდეს დატვირთვის დროს ამ მავნე ნივთიერებით გარემოს დაზინძურება.

5. ადვილად აალებადი სითხის და ნავთობის გემბანზე ან ზღვაში გადაღვრის თავიდან აცილების მიზნით, ტანკერისა და საწვავმზიდი გემის მევახტე სამსახური მუდმივად უნდა ადევნებდეს თვალყურს ჩამკეტი სარქველის (ფარსახური) და სატვირთო შლანგების მდგომარეობას და დახურული იქონიოს გემის ყველა ღიობი, რათა ადვილად აალებადი სითხის ავარიული დაღვრის შემთხვევაში თავიდან იქნეს აცილებული ადვილად აალებადი სითხის და ნავთობის მოხვედრა ნავსადგურის აკვატორიაში.

6. გარეთა ჩამოსასხმელ-გადასასხმელი მილსადენებიდან (სახელოები, შლანგები და სხვა) ადვილად აალებადი სითხის გადინების შემთხვევაში, მათი შეერთების ადგილას უნდა განთავსდეს ქვესადგარები და ლოტები ადვილად აალებადი სითხეების შესაგროვებლად.

7. სატვირთო ან საბუნკერე ოპერაციების პროცესში ნავთობის დაღვრისას გემის დამუშავება უნდა შეწყდეს, გემზე გამოცხადდეს გემის საერთო განგაში, ხოლო ნავსადგურის სანავთობე უბნის მორიგე სამსახურმა უნდა გაატაროს ქმედითი ზომები აკვატორიისა და ნავსადგურის ტერიტორიის დაზინძურებული ადგილების გასაწმენდად, აგრეთვე გამოიძახოს სახანძრო დაცვა და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური შესაბამისი საბუთების გასაფორმებლად.

8. თუ სანაპირო და გემის მილსადენის შემაერთებელი მოწყობილობები არ არიან აღჭურვილნი სპეციალური შეუქცევადი სარქველით ან სხვა მოწყობილობით, რომელიც გამორიცხავს ადვილად აალებადი სითხის გადაღვრას, მაშინ მათ განცალკევებამდე, სატვირთო ოპერაციების დასრულების შემდეგ ისინი უნდა დაიცალოს. მოქმედი შლანგები უნდა იქნეს წამოწეული ზემოთ სატვირთო ისრების, კრონშტეინების და სხვათა მეშვეობით.

9. სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობისას ტანკერს ეკრძალება:

ა) ბორტზე ფეთქებადი ნივთიერებების ქონა;

ბ) სხვა გარე შუქების არსებობა, გარდა დგომისათვის დასაშვებისა;

გ) გემის ტანკების რეცხვა და დეგაზაციის წარმოება.





10. ამ მუხლით დადგენილი მოთხოვნების გარდა, რეიდზე ადვილად აალებადი სითხის გადმოტვირთვისას საბუქსირე ჩასასხმელმა ბარჟამ/ლიხტერმა უნდა დაიცვას შემდეგი პირობები:

ა) გემის ლუზაზე დგომისას დაცული იქნეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მითითება დგომის ადგილის შესახებ;

ბ) ბარჟის/ლიხტერის მიყენება ტანკერის ბორტთან უნდა განხორციელდეს განსაკუთრებული სიფრთხილით, რათა არ მოხდეს დაჯახება ხახუნი ან დაწოლა;

გ) ტანკერის, ბარჟისა/ლიხტერის ბორტები უნდა აღიჭურვოს რბილი საკიდი საცავბალიშებით;

დ) ბარჟაზე/ლიხტერში ადვილად აალებადი სითხის დატვირთვა ან ბარჟიდან/ლიხტერიდან გადმოტვირთვა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ დახურული წესით, შესაბამისი მილსადენის მეშვეობით;

ე) ღელვის პირობებში გადმოტვირთვა/დატვირთვა შეიძლება შეწყვეტილ იქნეს ტანკერის კაპიტნის შეხედულებისამებრ. ამ შემთხვევაში ბარჟა/ლიხტერი გაყვანილი უნდა იქნეს ტანკერის ბორტიდან და დადგეს ლუზაზე;

ვ) რეიდზე სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას უნდა მორიგობდეს ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობით აღჭურვილი ბუქსირმზიდი გემი, რათა დაუყოვნებლივ აღმოუჩინოს დახმარება ტანკერს ხანძრის წარმოშობის შემთხვევაში;

ზ) ბარჟას უნდა გააჩნდეს ელექტროგანათება, რომელიც შეესაბამება ამ ტიპის გემისათვის საკლასიფიკაციო საზოგადოებების მიერ დადგენილ მოთხოვნებს;

თ) სატვირთო ოპერაციების წარმოება გემის სვლის დროს აკრძალულია, გარდა განსაკუთრებული შემთხვევებისა, რაც ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან უნდა იქნეს შეთანხმებული;

ი) დაუშვებელია +230C-ზე ნაკლები ფეთქების ტემპერატურის მქონე ადვილად აალებადი სითხეების ორ ბარჟაში ერთდროულად ჩასხმა.

11. ნავსადგურში ან რეიდზე ადვილად აალებადი სითხეების სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას გემზე უნდა აღიმართოს დღისით წითელი დროშა „B“ (BRAVO), ღამით – წითელი წრიული შუქი.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.*

### **მუხლი 57. ტარაში მოთავსებული ადვილად აალებადი სითხის დამუშავება**

1. ნავსადგურში, ტარაში მოთავსებული ადვილად აალებადი სითხის მიღების, დატვირთვისა და გადმოტვირთვისათვის სპეციალურად უნდა გამოიყოს/შემოიღოს და აღიჭურვოს ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობებით მოედნები/ნავმისადგომები, რომლებიც განლაგებული უნდა იქნეს სხვა ტვირთების გადამუშავების ადგილებიდან არანაკლებ 200 მეტრის დაშორებით.

2. +600C-ზე ნაკლები ფეთქების ტემპერატურის მქონე ადვილად აალებად სითხეებს მისი მფლობელი ნავსადგურს დასატვირთად აწვდის უშუალოდ გემის ბორტთან, ხოლო ნავსადგურიდან ადვილად აალებადი სითხის გამოტანა ხორციელდება გემიდან გადმოტვირთვისთანავე. +230C-დან +610C-მდე ფეთქების ტემპერატურის მქონე ადვილად აალებადი სითხის (ქვეკლასი 3.3) გადმოტვირთვა გამოწვევის შემთხვევებში შესაძლოა ნავმისადგომზე, თუ არსებობს ამისთვის სპეციალურად გამოყოფილი ადგილი, იმ პირობით, რომ მფლობელი გადმოტვირთვიდან არა უგვიანეს 24 (ოცდაოთხი) საათის განმავლობაში გაიტანს ტვირთს ნავსადგურიდან.

3. ადვილად აალებადი სითხის დაღვრა ნავსადგურის ტერიტორიაზე აკრძალულია.

4. ტარაში მოთავსებული ადვილად აალებადი სითხის დატვირთვა და გადაზიდვა უნდა



ხორციელდებოდა ამ „წესების“ და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

5. ადვილად აალებადი სითხის გადასაზიდად (ტვირთის სახით) მიღება აკრძალულია:

ა) სამგზავრო გემზე;

ბ) სატვირთო-სამგზავრო გემზე;

გ) სატვირთო გემზე, თუ ის ბორტზე ღებულობს მგზავრებს;

დ) სარკინიგზო/სამგზავრო და საავტომობილო/სამგზავრო ბორნებზე.

6. გემს, რომელსაც გადააქვს 3.1 ან/და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხე, ეკრძალება რაიმე სახის საბუქსირე სამუშაოების წარმოება.

7. ადვილად აალებად სითხესა ან მის ტარასთან დაკავშირებული დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების დამით წარმოება გემსა და ნაპირზე, როგორც გამონაკლისი, დასაშვებია ნავსადგურის და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის ინფორმირებით შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სამუშაო ადგილების განათება უნდა იყოს არანაკლებ 45 (ორმოცდახუთი) ლუქსისა;

ბ) განათების დონის უზრუნველყოფა ხორციელდება პროექტორებით, რომლებიც სამუშაო ადგილის პერიმეტრიდან დაშორებულია არანაკლებ 50 (ორმოცდაათი) მეტრით, ასევე გადასატანი განათების მეშვეობით, ფეთქებადუსაფრთხო ფარნების გამოყენებით.

8. ტარაში განთავსებული ტვირთის აწევა და დაშვება სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობისას უნდა ხდებოდეს მდორედ, ბიძგებისა და ტვირთის ერთმანეთზე ან გემის ბორტზე დარტყმის გარეშე. ადგილებში, სადაც დარტყმებია მოსალოდნელი საჭიროა ფარებისა და საგებების განთავსება.

9. 3.1. ან 3.2. ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხით სავსე კასრების სატვირთო ოპერაციებისას წყვილკავის გამოყენება აკრძალულია. დატვირთვა/გადმოტვირთვისას გამოიყენება ქერელის ან სხვა მასალის თოკისაგან დამზადებული ბადე.

10. ტარაში მოთავსებული ადვილად აალებადი სითხით დატვირთული გემის ტრიუმებში შესვლა დასაშვებია მხოლოდ მათი განიავების შემდეგ, არაფეთქებადსაშიში ხელის აკუმულატორიანი ფარნით და რეზინის ფეხსაცმელით.

11. საზღვაო გადაზიდვის დაწყებამდე ტვირთგამგზავნმა ცარიელი ტარა უნდა გაწმინდოს ადვილად აალებადი სითხისაგან და აღნიშნული დაადასტუროს სატვირთო ორდერსა (დატვირთვის საგანკარგულელო საბუთი) და საზღვაო ზედნადებზე ხელმოწერით. ასეთ შემთხვევაში ადვილად აალებადი სითხის ტარით გადაზიდვა ხორციელდება ჩვეულებრივი ტვირთის გადაზიდვის ანალოგიურად.

12. იმ შემთხვევაში, თუ ტარა არაა გაწმენდილი, მისი გადაზიდვა უნდა მოხდეს ისევე, როგორც სახიფათო ტვირთისა.

13. სატვირთო ორდერსა და საზღვაო ზედნადებში, რომელიც თან ახლავს ტარას, გრაფაში „ტვირთის დასახელება“ წითელი ფერით აღინიშნება იმ ტვირთის დასახელება, რომელიც ბოლოს იქნა გადატანილი ამ ტარით.

14. ამ მუხლის მე-11, მე-12 და მე-13 პუნქტებით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ტვირთგამგზავნს.

## თავი XI

### მგზავრთა გადაყვანის ოპერაციები



## **მუხლი 58. ზოგადი დებულებები**

1. სამგზავრო გემის დამუშავება ხდება მხოლოდ სამგზავრო ნავმისადგომებზე.
2. მგზავრების გადაყვანას აკვატორიაში და რეიდზე ახორციელებენ ადამიანთა გადასაყვანად განკუთვნილი სანავსადგურო მცურავი ობიექტები.
3. გემზე საკლასიფიკაციო საზოგადოების მიერ გაცემულ მოწმობაში აღნიშნულ მგზავრთა დასაშვებ რაოდენობაზე მეტი მგზავრის გადაყვანა აკრძალულია.
4. სამგზავრო გემის საზღვაო სამგზავრო ტერმინალში დაყენებისას ტერმინალმა უნდა გაათავისუფლოს მისაბმელი ბაგირის მიმდებარე ტერიტორია გარეშე პირებისაგან. სამგზავრო გემის დამხვდურები/გამცილებლები უნდა იმყოფებოდნენ ნავმისადგომზე მონიშნული გამყოფი ხაზის მიღმა.
5. ნავმისადგომზე მგზავრთა ჩასხდომის და გადმოსვლის ადგილებზე უნდა მოეწყოს სათანადოდ აღჭურვილი საგუშაგოები, წყალში ჩავარდნილთათვის დახმარების აღმოსაჩენად.
6. სამგზავრო გემზე საზღვაო სამგზავრო ტერმინალში გამოსაჩენ ადგილას გამოკრული უნდა იყოს გემში ჩასხდომისას ან გემიდან გადმოსვლისას მგზავრთა ქცევის წესები.
7. ნავმისადგომზე მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომის ადგილას და გემის ტრაპთან უნდა მოეწყოს სავახტო სამსახური. სამაშველო საშუალებები დახმარების აღმოსაჩენად უნდა იყოს მზადყოფნაში.
8. ეკიპაჟის და მათი ოჯახების წევრთა გადმოსხმა რეიდზე მდგომი გემიდან ნაპირზე ხორციელდება ნავსადგურის მიერ გამოყოფილი სამგზავრო კატარლით.
9. ნაპირზე მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომის ორგანიზებაზე პასიხისმგებლობა ეკისრება საზღვაო სამგზავრო ტერმინალის უფროსს, ხოლო გემზე – გემის კაპიტანს. გემთმფლობელები, რომლებიც ახორციელებენ მგზავრთა გადაყვანას, ასევე, სანაპირო სამგზავრო ტერმინალის მფლობელები ვალდებული არიან უზრუნველყონ მგზავრთა მოხერხებული და უსაფრთხო ჩასხდომა/გადმოსხდომა.
10. საზღვაო-სამგზავრო ტერმინალი უნდა შედგებოდეს საზოგადოებრივი, სამსახურებრივი, ოპერატიული სამსახურის და საყოფაცხოვრებო სათავსოებისაგან. იგი უნდა უზრუნველყოფდეს სასაზღვრო (საერთაშორისო რეისებისას), შემოსავლების სამსახური, აგრეთვე სანიტარიულ-საკარანტინო, ვეტერინალური და ფიტოსანიტარიული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელების შესაძლებლობას.
11. სალაროებთან უნდა განთავსდეს სამგზავრო გემების მოძრაობის განრიგი, აგრეთვე ინფორმაცია სალაროების მუშაობის დროის და ბილეთის შეძენის წესის შესახებ.
12. საზღვაო-სამგზავრო ტერმინალის სათავსოებში, მიმოსვლის გზებსა და ნავმისადგომზე უნდა არსებობდეს სპეციალური მიმთითებელი წარწერები და აღნიშვნები. საზღვაო-სამგზავრო ტერმინალში უნდა ფუნქციონირებდეს ცნობათა ბიურო.
13. სამგზავრო ტერმინალის რაიონში დღე-ღამის ბნელ პერიოდში უნდა არსებობდეს საკმარისი განათება. ამასთან, განათებამ ხელი არ უნდა შეუშალოს გემთწამყვანებს გემის მიბმის ოპერაციის განხორციელებაში.
14. სამგზავრო გემის კაპიტანი ვალდებულია:
  - ა) უზრუნველყოს გემის დროული მომზადება მგზავრთა ჩასხდომისათვის;
  - ბ) ჩასხდომის დაწყებამდე მოამზადოს მგზავრთა მიღებითა და მომსახურებით დაკავებული სამსახურები.
15. საზღვაო-სამგზავრო ტერმინალი / კომპანია რომელსაც ახორციელებს ბილეთების გაყიდვა, ვალდებულია ჩასხდომის დაწყებამდე გადასცეს გემის კაპიტანს საბუთი გაყიდული ბილეთების შესახებ, დანიშნულების ნავსადგურ(ებ)ის მითითებით. აღნიშნული საბუთის ასლი ასევე გადაეცემა



ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

16. გემზე დაიშვებიან მხოლოდ სამგზავრო ბილეთის მქონე პირები.

17. მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომას უნდა ესწრებოდნენ სამგზავრო ტერმინალის წარმომადგენლები.

18. მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომაზე უსაფრთხოების კონტროლისა და ზედამხედველობას ახორციელებს ტერმინალის წარმომადგენელი, რომელსაც უფლება აქვს ნავსადგურის ჩასხდომა/გადმოსხდომაზე პასუხისმგებელ პირს, ასევე გემის კაპიტანს მისცეს მითითება მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომის ოპერაციის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით, საჭიროების შემთხვევაში კი შეაჩეროს იგი.

19. მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომა უნდა ხორციელდებოდეს უსაფრთხო ტრაპით, რომელზე მოძრაობის წესს არეგულირებს კაპიტნის თანაშემწე.

## თავი XII

**შენობების, სანავსადგურო ნაგებობებისა და მოწყობილობების, ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა და სანავიგაციო საშუალებების მშენებლობისა და ექსპლუატაციის წესები**

### **მუხლი 59. ზოგადი დებულებები**

1. შენობების, სანავსადგურო ნაგებობებისა და მოწყობილობების ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა და სანავიგაციო საშუალებების (ამ თავის მიზნებისათვის (შემდგომში – ნაგებობები) მშენებლობა ნავსადგურის ტერიტორიაზე უნდა განხორციელდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. იურიდიულ ან ფიზიკურ პირს (შემდგომში ამ თავის მიზნისათვის – პირი), რომელიც ნავსადგურის ტერიტორიაზე აწარმოებს მშენებლობას, ეკრძალება:

ა) ნავმისადგომების, გზების, სატვირთო ბაქნების, სახანძრო მისასვლელებისა და საგუმავგოების, სანაპირო ხაზისა და მისაბმელი მოწყობილობების ჩახერგვა სამშენებლო მასალებით, დეტალებით, ფორმებით, ბლოკებით და/ან ნაგვით;

ბ) ნავსადგურის აკვატორიის დანაგვიანება და დაჭუჭყიანება.

3. პირი, რომელიც ნავსადგურში აწარმოებს იმ ნაგებობების სამშენებლო და სხვა სამუშაოებს, რომელთა შესახებ მონაცემები შეტანილ უნდა იქნეს ნაოსნობის სახელმძღვანელოებში და აღინიშნოს რუკებზე, ვალდებულია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს გადასცეს ამ პუნქტით გათვალისწინებული სამშენებლო და სხვა სამუშაოების განხორციელებასთან დაკავშირებული მასალები, სანავიგაციო სახელმძღვანელოთა შემდგომი კორექტირებისათვის.

4. ნავსადგურში არსებული ნაგებობების ექსპლუატაცია უნდა ხდებოდეს მათი ექსპლუატაციის ტექნიკური წესების დაცვით, რომელიც შემუშავებულია ცალკეული სახეობის შენობის, ნაგებობის, მოწყობილობის თუ სხვა ობიექტისათვის.

### **მუხლი 60. ჰიდროტექნიკურ, სანავსადგომო და სხვა ნაგებობათა დაზიანების თავიდან აცილების ღონისძიებანი**

1. ნაგებობები უნდა იმყოფებოდეს გამართულ მდგომარეობაში და გამოიყენებოდეს მათი ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების დაცვით.

2. გემის ნავმისადგომთან მისვლამდე, გემის ბორტებიდან უნდა ალაგდეს და იმგვარად დამაგრდეს შვერილები, რომ არ მოხდეს ნავმისადგომისა და მასზე არსებული მოწყობილობების დაზიანება.

3. გემის ნავმისადგომზე მიბმისას გემის სიჩქარე არ უნდა აღემატებოდეს 0,3 კვანძს და ნავმისადგომთან მიდგომის კუთხე უნდა იყოს მაქსიმალურად მიახლოებული ნულთან.



4. იმ შემთხვევაში, როცა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილი პირობების შესრულება შეუძლებელია, გემის კაპიტანი ყველა ღონეს ხმარობს ნავმისადგომის დაზიანებისა და ძირის გამორეცხვის თავიდან ასაცილებლად.
5. გემის მიზმის ოპერაციის მიმდინარეობისას უნდა გატარდეს ღონისძიებები გემის კორპუსის ნავმისადგომის კონსტრუქციასთან შეხების თავიდან ასაცილებლად, თუ ეს უკანასკნელი არ არის დაცული ამრიგი მოწყობილობებით და სათანადოდ არ არის გამოყენებული დამცავი ბალიშები.
6. 5000 ტონაზე მეტი წყალწყვის გემს ეკრძალება ორზე მეტი გემსაბმელი გვარლის (mooring line) დამაგრება ნავმისადგომის ერთ ბოძკინტზე.
7. ხიმინჯებიან ნავმისადგომზე გემის მიზმისას გარე მხარეს გემის დახრა ხიმინჯების დაზიანების საფრთხის გამო დაუშვებელია.
8. აკრძალულია ამუშავებული ხრახნით გემსაბმელებზე გამოცდის (mooring trials) წარმოება ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა მახლობლად, თუ ეს ნაგებობები არ გამოიყენება გემსაბმელებზე გამოცდის ჩასატარებლად.
9. იმ შემთხვევაში, თუ გემის ნავმისადგომიდან გასვლა ხდება ბუქსირის გარეშე, მაშინ ძრავებმა უნდა იმუშაონ ყველაზე ნელი სვლით, სანამ გემის ბორტი ნავმისადგომს არ მოსცილდება 10 მეტრით მაინც.
10. თუ გემს არ შეუძლია დამოუკიდებლად მანევრის ჩატარება, მაშინ აუცილებლად მოწვეულ უნდა იქნეს ბუქსირმზიდი გემი.
11. გემის კაპიტანი, რომელმაც დააზიანა ჰიდროტექნიკური, სანავსადგომო და სხვა ნაგებობა, ვალდებულია ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
12. გემის მიერ ნავმისადგომის ან სხვა ჰიდროტექნიკური ნაგებობის დაზიანების შემთხვევაში უნდა შედგეს აქტი ნავსადგურის, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის და გემთმფლობელის მიერ დანიშნული შემმოწმებლის მონაწილეობით.
13. გემის კაპიტანი ნავსადგურის აკვატორიაში და რეიდზე ნაოსნობისა და გემის დგომისას ვალდებულია შეასრულოს ნაგებობათა დაცვის დადგენილი მოთხოვნები.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

## **მუხლი 61. სანავიგაციო საშუალებები**

1. ნავსადგურთან მისასვლელ გზებზე (არხებში) და შიდა აკვატორიაში სანავიგაციო საშუალებები გარეგნული სახით, შეფერილობით, შუქების თავისებურებებითა და განლაგების ადგილით უნდა შეესაბამებოდეს საშუქურე სამსახურების საერთაშორისო ასოციაციის 1980 წლის კონფერენციაზე მიღებულ „სანავიგაციო საფრთხეების მცურავი გამაფრთხილებელი ნიშნებით შემოღობვის ერთიანი სისტემის“ მოთხოვნებს (მარცხენა წითელი „A“).
2. სსიპ საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიულ სამსახურსა და სააგენტოსთან შეუთანხმებლად, ნავსადგურის აკვატორიაში აკრძალულია:
  - ა) სანავიგაციო საშუალებების დადგმა, მოხსნა ან გადაადგილება;
  - ბ) შუქების დაყენება მნათი სანაპირო და მცურავ სანავიგაციო საშუალებების მოქმედების ზონაში;
  - გ) ტვირთის დაწყობა ამოსაცნობი, სანავსადგურო-სანავიგაციო სასადგურე ნიშნების მოქმედების ზონაში.
3. სანავიგაციო საშუალებების ან მათი ტექნიკური მახასიათებლების შეცვლა დაუყოვნებლივ უნდა გამოქვეყნდეს ზღვაოსანთა უწყებებში.



4. ნავიგაციის ხელშემშლელი, სანავსადგურე წყლებში ჩადირული ქონების (გემები, მცურავი საშუალებები და სხვა.) ამოღების წარმოების რაიონები უნდა აღინიშნოს სანავიგაციო შემომდობებით.
5. ნავსადგურთან და იმ ორგანიზაციებთან, რომლებიც აწარმოებენ ფსკერდამაღრმავებელ სამუშაოებს და სანავიგაციო საშუალებების დაყენებას, დადგენილი წესით შეთანხმების გარეშე, აკრძალულია ნავსადგურის მისასვლელებთან (არხებთან) და ნავსადგურის ტერიტორიაზე ხიდურის, საჰაერო-საკაბელო, გადასასვლელების, ელექტრო-და კავშირგაბმულობის ხაზების, მილსადენების გაყვანა, ასევე რადიოსისტემების აგება სანაპირო რადიოსანავიგაციო ობიექტების მოქმედების ზონაში.
6. აკრძალულია სანავიგაციო საშუალებების ხელშემშლელი ყოველგვარი ქმედება.
7. გემს ეკრძალება მცურავ შუქურასთან, ბუისთან და სანავიგაციო საშუალებებთან დადგომა.
8. პირი, სანავიგაციო საშუალებების გაუმართაობის ან გადაადგილების აღმოჩენის შემთხვევაში, ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს აღნიშნულის შესახებ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.
9. გემის ან პირის მიერ სანავიგაციო საშუალებების დაზიანების შემთხვევაში გემის კაპიტანი, სანავიგაციო საშუალებებზე პასუხისმგებელი ორგანიზაცია და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ადგენენ ერთობლივ აქტს დაზიანების შესახებ.

## **მუხლი 62. კაბელების და მილსადენების დაზიანების თავიდან აცილება**

1. წყალქვეშა და მიწისქვეშა კაბელების და მილსადენებისა გაყვანასა და გადაადგილებასთან დაკავშირებული სამუშაოების ჩატარება შეთანხმებული უნდა იქნეს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან.
2. წყალქვეშა კაბელები და მილსადენები, რომელთა ჩადების სიღრმე ვერ უზრუნველყოფს მათ უსაფრთხოებას ღუზის ჩაშვებისას, მფლობელთა მიერ შემოფარგლული უნდა იყოს დღისით კარგად ხილვადი, გამაფრთხილებელი ნიშნებით, ხოლო დღე-ღამის ბნელ პერიოდში – მნათი ნიშნებით.
3. სანაპირო და წყლის სივრცის ტრასა, რომელზეც გაყვანილია მილსადენები, კაბელები და შემოფარგლულია გამაფრთხილებელი ნიშნებით წარმოადგენს აკრძალულ უბანს.
4. აკრძალულ უბანზე დაუშვებელია:
  - ა) ღუზის ჩაშვება, თევზჭერა, ნაპირთან მიახლოება, ტივის დაყენება, ხეტყის დაცურება და სხვა;
  - ბ) ღუზის იძულებითი ჩაშვებისას გემის საშუალებებით ღუზის ამოღება.
5. ღუზის იძულებითი ჩაშვების შესახებ აუცილებელია დაუყოვნებლივ ეცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და შემდგომი მოქმედებები განხორციელდეს ამ სამსახურის მითითებების შესაბამისად.
6. ღუზის ამოღებას უნდა ესწრებოდნენ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის წარმომადგენელი და კაბელის (მილსადენის) მფლობელი.
7. მყვინთავთა მუშაობა ნავსადგურის აკვატორიაში ხორციელდება მხოლოდ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.
8. საყვინთო სამუშაოების წარმოებისას დღის ნათელ პერიოდში, მყვინთავთა გემზე გამოსაჩენ ადგილას უნდა აღიმართოს ერთი ალამი „A“ (ALFA) („იყავით ჩემგან მოშორებით, მე ვატარებ წყალქვეშა სამუშაოებს“), ISC-ს მოთხოვნათა შესაბამისად, ღამით კი, ირგვლივ მთელ ჰორიზონტზე ერთიმეორეზე ვერტიკალურად განლაგებული ხილვადი ორი მწვანე შუქი. ასეთივე სიგნალები უნდა იყოს აღმართული გემზე, რომლის ბორტთანაც მიმდინარეობს საყვინთო სამუშაოები.
9. გემი ვალდებულია საყვინთო სამუშაოების წარმოების ადგილთან გავლისას წინასწარ შეანელოს სიჩქარე დასაშვებ ზღვრამდე და გამოიჩინოს სიფრთხილე.



10. ღუზის ჩაშვება დაშვებულია საყვინთი სამუშაოების წარმოების ადგილიდან არანაკლებ 200 მეტრი დაშორებით.

11. გემის მისვლა საყვინთი სამუშაოების წარმოების ადგილთან, მისი მიზმა მყვინთავთა გემზე ან გემზე, რომლის ბორტთანაც მიმდინარეობს საყვინთი სამუშაოები, აკრძალულია.

12. სანიჩბავი ხრახნის მუშაობა გემზე, რომლის ბორტთანაც მიმდინარეობს საყვინთი სამუშაოები აკრძალულია.

13. ნავსადგურში, საყვინთი სამუშაოების მიმდინარეობის რაიონში გემის გადაადგილებისას ნავსადგური ვალდებულია წინასწარ, არა უგვიანეს 1 (ერთი) საათით ადრე, გააფრთხილოს ამის შესახებ მყვინთავთა გემი.

14. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მოთხოვნით საყვინთი სამუშაოები უნდა შეწყდეს.

### **მუხლი 63. სანავსადგურე წყლებში რადიოკავშირის საშუალებათა გამოყენების წესი**

1. გემს ნავსადგურში შესვლის, სანავსადგურე წყლებში ნაოსნობის, დგომის და ნავსადგურიდან გასვლისას ეკრძალება საშუალო და მოკლექტალლოვანი რადიო დანადგარების გამოყენება, ულტრა-მოკლექტალლიანი რადიოსადგურის გარდა. ამ პუნქტით განსაზღვრული აკრძალვა არ ვრცელდება შემდეგ შემთხვევაზე:

ა) როცა გემი საფრთხეშია ან გადასცემს ცნობას უბედურების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) თუ გემი დახმარებას უწევს საფრთხეში ჩავარდნილ სხვა გემს;

გ) ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმების შემთხვევაში.

2. სანავსადგურე წყლებში ნაოსნობისას გემი, რომელიც აღჭურვილია ულტრამოკლექტალლიანი რადიოსადგურით, ვალდებულია 24 (ოცდაოთხი) საათის განმავლობაში იგი ჩართული იქონიოს მიღების რეჟიმში და შესაბამის სიხშირეებზე ჰქონდეს ნაპირთან რადიოკავშირი.

3. სანავსადგურე წყლებში ნაოსნობისას ულტრამოკლექტალლიანი რადიოსადგურები უნდა მუშაობდნენ რადიოკავშირის წესების დაცვით.

4. სანავსადგურე წყლებში, სანაპირო რადიოსადგურები ვალდებული არიან კონტროლი გაუწიონ გემების რადიოსადგურების მუშაობას.

5. ნავსადგურებში რადიოკავშირის არხები განსაზღვრულია ამ „წესების“ დანართი №5-ით.

## **თავი XIII**

### **ნავსადგურის ტერიტორიაზე წესრიგის დამყარება, დაცვა და მოძრაობა**

#### **მუხლი 64. გამშვები სისტემა და ნავსადგურის დაცვა**

1. საზღვაო ნავსადგურის გამშვები სისტემა და დაცვა უნდა შეესაბამებოდეს ISGOTT-ის მოთხოვნებს.

2. ნავსადგურს/ტერმინალს უნდა ჰქონდეს დაცვის გეგმა, რომელიც შემუშავდება SOLAS-74-ის, ISPS CODE A ნაწილის მოთხოვნებისა და ISPS CODE B ნაწილით გათვალისწინებული რეკომენდაციების შესაბამისად. ნავსადგურის/ტერმინალის დაცვის გეგმას ამტკიცებს სააგენტოს დირექტორი. სააგენტო გასცემს შესაბამის სერტიფიკატს.

#### **მუხლი 65. ტვირთის დაცვა**

1. ტვირთის ან სხვა მატერიალური ფასეულობების დატოვება ნავსადგურის ნავმისადგომზე ან უბანზე ნებადართულია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული ტვირთი ნავსადგურს შესაძლებელია ჩაბარდება დადგენილი წესის შესაბამისად. წინააღმდეგ შემთხვევაში ნავსადგური პასუხს არ აგებს მის დაცულობაზე.

2. შესაძლებელია ჩაბარებული ტვირთი მოთავსებული უნდა იყოს ვარგის ტარაში, დაწყობილი



შტაბელებად, იმგვარად, რომ შეიძლებოდეს ადგილების რაოდენობის დათვლა.

3. სახიფათო ტვირთის ნავსადგურში დამუშავებისას მისი დაცვა საგანგებოდ უნდა იყოს ორგანიზებული ნავსადგურის დაცვის სამსახურის მიერ.

4. პირმა, რომელსაც თავისი ტვირთის დაცვის მიზნით სურვილი აქვს ნავსადგურის ტერიტორიაზე მოაწყოს საგუშაგო, ამის თაობაზე უნდა მიიღოს ნავსადგურის წერილობითი თანხმობა და შეათანხმოს აღნიშნული საგუშაგოს პერსონალის თანამდებრობივი ინსტრუქციები და საგუშაგოზე გატარების წესი ნავსადგურის დაცვის სამსახურთან.

### **მუხლი 66. ნავსადგურის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებით ან ქვეითად მოსიარულეთა მოძრაობა და დგომა**

1. ნავსადგურის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებითა და ქვეითად მოსიარულეთა მოძრაობა და დგომა ხორციელდება საგზაო მოძრაობის წესების მიხედვით.

2. სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა ნავსადგურის ტერიტორიაზე უნდა იმოძრაოს მხოლოდ ამ მიზნით გამოყოფილი გზის სავალ ნაწილზე. ქვეითად მოსიარულეების უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად ნავსადგურის ტერიტორია აღჭურვილი უნდა იყოს მათი მოძრაობის შესაბამისი ნიშნებით.

3. ნავსადგურის ტერიტორიაზე, როგორც წესი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი მოძრაობა.

4. სარკინიგზო და ამწეთა ლიანდაგებზე სატრანსპორტო საშუალებების და ქვეითად მოსიარულეების გადასვლა ნებადართულია მხოლოდ ამისათვის სპეციალურად მოწყობილ გადასასვლელებზე. გადასასვლელების მჭიდროდ ჩახერგვა ვაგონებით აკრძალულია. დაუშვებელია გადასასვლელების მოწყობა სარკინიგზო ლიანდაგებისა და საავტომობილო გზის გადამკვეთი უბნის სიახლოვეს.

5. ნავსადგურის ტერიტორიაზე ღამის პერიოდში სატრანსპორტო საშუალებებით მოძრაობა დაშვებულია მხოლოდ გზების სავალი ნაწილის სათანადო განათების შემთხვევაში.

6. ნავსადგურის ტერიტორიაზე დადგენილია სატრანსპორტო საშუალებებით მოძრაობის შემდეგი ზღვრული სიჩქარე:

ა) მსუბუქი ავტომობილებისათვის – 30კმ/სთ;

ბ) სატვირთო ავტომობილებისათვის – 20 კმ/სთ;

გ) სატვირთო სამუშაოების წარმოებისას, სატვირთი და სხვა სპეციალური სახის ტრანსპორტისათვის – 6კმ/სთ;

დ) სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის – 5კმ/სთ.

6<sup>1</sup>. ბათუმის ნავსადგურის ტერიტორიაზე დადგენილია სატრანსპორტო საშუალებებით მოძრაობის შემდეგი ზღვრული სიჩქარე:

ა) მსუბუქი ავტომობილებისათვის – 10კმ/სთ;

ბ) სატვირთო ავტომობილებისათვის – 10 კმ/სთ;

6<sup>2</sup>. ფოთის ნავსადგურის ტერიტორიაზე დადგენილია სატრანსპორტო საშუალებებით მოძრაობის შემდეგი ზღვრული სიჩქარე:

ა) მსუბუქი ავტომობილებისათვის – 30კმ/სთ;

ბ) სატვირთო ავტომობილებისათვის – 30 კმ/სთ;

გ) სატვირთო სამუშაოების წარმოებისას, სატვირთო და სხვა სპეციალური სახის ტრანსპორტისათვის –





10კმ/სთ;

დ) სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის ნავმისადგომებზე– 3კმ/სთ.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში დადგენილი სიჩქარეები უნდა შემცირდეს უსაფრთხო ზომამდე:

ა) ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელებსა და სატრანსპორტო საშუალებათა შეჯგუფების ადგილებში;

ბ) ადგილებზე, სადაც არსებობს ნიშანი „ნელა სვლა“;

გ) გზების სარემონტო სამუშაოების მიმდინარეობის ადგილას;

დ) გზაჯვარედინებზე;

ე) ცუდად განათებულ უბნებში;

ვ) ცუდი ამინდის პირობებში (ლიჰვიწყინული, წვიმა, ბურუსი, ქარბუქი და სხვა).

8. ფხვიერი, მტვრიანი ტვირთის გადაზიდვისას (წვრილი ქვანახშირი, ცემენტი, სილა, სამშენებლო ნაგავი, ფქვილი, კირქვა და სხვა) ძარაში, ნახევარმისაბმელში, მისაბმელში დაფენილი, ხოლო ტვირთზე საიმედოდ გადაფარებული უნდა იყოს ბრეზენტი.

9. ნავსადგურის ტერიტორიაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა დგომა ნებადართულია მხოლოდ ამ მიზნით გამოყოფილ ადგილებზე. გზებზე, გადასასვლელებზე, სახანძრო მისასვლელებსა და სპეციალურად აღნიშნულ გზის სხვა მონაკვეთებზე დგომა აკრძალულია.

10. ფოთის ნავსადგურის ტერიტორიაზე იმ სატრანსპორტო საშუალებებით მოძრაობა, რომელთა საერთო სიმაღლე დატვირთულ ან დაუტვირთავ მდგომარეობაში 5.15 მეტრს აღემატება, დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურის ადმინისტრაციის თანხმობით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 13 ოქტომბრის ბრძანება №10 - ვებგვერდი, 17.10.2016წ.*

## **მუხლი 67. ნავსადგურის ტერიტორიაზე წესრიგის დაცვის ზოგადი მოთხოვნები**

1. ნავსადგურის ტერიტორიაზე აკრძალულია:

ა) საზოგადოებრივი წესრიგის დარღვევა ნავსადგურის ტერიტორიასა და სამსახურებრივ შენობებში;

ბ) თამბაქოს მოწევა ამისთვის სპეციალურად გამოყოფილი ადგილების გარდა;

გ) ღია ცეცხლით სარგებლობა და საშემდუღებლო სამუშაოები სახანძრო დაცვის სამსახურთან შეუთანხმებლად.

2. ნავსადგურის ელექტროქსელში, ასევე, წყალგაყვანილობებისა და გათბობის სისტემაში ჩართვა დასაშვებია მხოლოდ ნავსადგურთან შეთანხმებით.

3. რემონტის ან სხვა მიზნით გემის ნაპირზე ან ნავმისადგომზე ამოტანა და/ან დაყენება დასაშვებია ნავსადგურთან შეთანხმებით.

4. ნავმისადგომზე, თვალსაჩინო ადგილას უნდა განთავსდეს მაშველი რგოლები და/ან ბურთები, რომელთა სამაშველო თოკების სიგრძე არანაკლებ 27,5 მეტრისა უნდა იყოს.

5. ნავსადგურის ნავმისადგომიდან, მოლიდან, კედლებიდან ზღვაში ბანაობა აკრძალულია.

6. ნავსადგურში მყოფი გემის შეღებვა დასაშვებია მხოლოდ მას შემდეგ, რაც მიღებულ იქნება ზომები ნავმისადგომის დასვრის თავიდან ასაცილებლად.



7. ნავსადგურის ტერიტორიაზე ვაჭრობა დაშვებულია მხოლოდ სავაჭრო ობიექტებში.

8. ნავსადგურში ექსკურსია ნებადართულია მხოლოდ ნავსადგურის თანხმობით.

9. ნავსადგურის ტერიტორიაზე მყოფი ნებისმიერი პირი ვალდებულია ნავსადგურის უფლებამოსილი პირის მოთხოვნისთანავე წარმოადგინოს პირადობისა და ნავსადგურის ტერიტორიაზე ყოფნის უფლების დამადასტურებელი საბუთი.

#### თავი XIV

##### ნავსადგურის ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმი

##### **მუხლი 68. ნავსადგურის ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმის ორგანიზაციულ-ტექნიკური საფუძვლები**

1. ნავსადგურში სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, მის ტერიტორიასა და აკვატორიაში მყოფი პირი ვალდებულია დაიცვას ამ „წესითა“ და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი სახანძრო უსაფრთხოების წესები.

2. გემის ეკიპაჟის მიერ სახანძრო უსაფრთხოების წესების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური.

3. ნავსადგურის ტერიტორიაზე სახანძრო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელია ნავსადგურის ხელმძღვანელი.

4. საზღვაო ნავსადგური ვალდებულია ჰყავდეს სახანძრო ბუქსირმზიდი გემი ან ბუქსირმზიდი გემი, რომელზეც დამონტაჟებულია სპეციალური, მაღალი წნევის მქონე ხანძარმქრობი საშუალებები.

5. სახანძრო უსაფრთხოების წესების შესრულებაზე პასუხისმგებლობა, თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში, ეკისრებათ გემის კაპიტნებს, აგრეთვე, ტერმინალების, ნავმისადგომების, საწყობების, უბნების და ნავსადგურის ტერიტორიაზე განლაგებული სხვა ობიექტების ხელმძღვანელებს.

##### **მუხლი 69. სანაპირო ობიექტებსა და ნავსადგურში მდგომ გემებზე სახანძრო უსაფრთხოების ღონისძიებები**

1. ნავსადგურის ტერიტორიაზე ან გემზე მყოფმა პირმა ხანძრის აღმოჩენის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სახანძრო დაცვის სამსახურს კავშირის ნებისმიერი საშუალებით, ზუსტად მიუთითოს ხანძრის ადგილი და ყველა შესაძლო ღონე იხმაროს მისი ლიკვიდაციისათვის.

2. გემი, რომელიც ნავსადგურის ტერიტორიაზე ან სხვა გემზე შენიშნავს ხანძარს, ვალდებულია მისცეს განგაშის სიგნალი – ხშირი დარტყმები გემის ზარზე ან ხშირი მოკლე სიგნალი გემის საყვირით ერთი წუთის განმავლობაში.

3. ნავსადგურში ან გემზე ხანძრის გაჩენისას ყველა გემი ამზადებს ხანძარსაწინააღმდეგო და სხვა სამაშველო საშუალებებს დაუყოვნებლივ გამოსაყენებლად და ზღვაში გასასვლელად, აგრეთვე სხვა გემებისათვის დახმარების აღმოჩენის მიზნით, მზადყოფნაში მოჰყავთ ძრავები.

4. სახანძრო ბუქსირმზიდი გემი დანიშნულების ადგილზე უნდა მივიდეს დაუყოვნებლივ, გამოძახების გარეშე, და უზრუნველყოს ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელის მითითებების შესრულებას.

5. აკრძალულია არადეგაზირებული ან ნავთობით და ქიმიური პროდუქტებით დატვირთული გემის მშრალი ტვირთის ნავმისადგომთან დაყენება, ასევე მშრალი ტვირთმზიდი გემის დაყენება სანავთობე ნავმისადგომთან.

6. ნავთობმზიდი გემის მშრალი ტვირთის ნავმისადგომთან დაყენება შესაძლებელია გემის ტანკების სრული დეგაზაციის შემდეგ. დეგაზაციის აქტი გადაეცემა ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

7. ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლითაც ხორციელდება ცეცხლსაშიში ტვირთის გადაზიდვა, უნდა პასუხობდეს დადგენილ მოთხოვნებს და აღჭურვილ იქნეს კანონმდებლობით დადგენილი წესით. აღნიშნული მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში ავტოსატრანსპორტო საშუალება ნავსადგურში არ დაიშვება.



8. რაკეტებისა და სხვა სასიგნალო საშუალებების (ფელშფერეების) ნავსადგურის ტერიტორიაზე გამოყენება, ავარიული შემთხვევების გარდა, აკრძალულია.

9. აკვატორიაში აღმოდებული ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში გემი, ხანძრის ჩაქრობაში უშუალოდ მონაწილე გემების გარდა, გადის ნავსადგურიდან უსაფრთხო ადგილას.

#### **მუხლი 70. ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობა**

1. ნავსადგურში ხანძრის გაჩენისას, ჩაქრობას სახანძრო რაზმის მოსვლამდე ხელმძღვანელობს ამ ობიექტის ხელმძღვანელი.

2. ხანძარზე მოსული უფროსი მეხანძრე უფლებამოსილია თვითონ უხელმძღვანელოს ხანძრის ჩაქრობას. ხელმძღვანელობის ჩაბარების მომენტად ითვლება მის მიერ ხანძრის ჩაქრობასთან დაკავშირებული პირველი მითითების გაცემა.

3. გემზე ხანძრის გაჩენიდან მის საბოლოო ლიკვიდაციამდე ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობას ახორციელებს ამ ავარიული გემის კაპიტანი ან მისი შემცვლელი პირი. აღნიშნული პირი ვალდებულია გამოაცხადოს გემზე საერთო განგაში, მისცეს სიგნალი სახანძრო განგაშის შესახებ და ორგანიზებულად, გემზე არსებული ძალებისა და საშუალებების, ასევე, შორიახლოს მდგომი გემებისა და ნაპირიდან დასახმარებლად მოსული მცურავი ობიექტების ძალების გამოყენებით, ყოველი ღონე იხმაროს ხანძრის ჩასაქრობად.

4. ხანძარზე მოსული უფროსი რანგის მეხანძრე ითვლება ავარიული გემის კაპიტნის (მისი შემცვლელი პირის) კონსულტანტად, ამავდროულად ასრულებს მის უშუალო მოვალეობებს, ხელმძღვანელობს ქვეშევრდომთა მოქმედებებს და ტექნიკის გამოყენებას ხანძრის ჩაქრობისას.

5. გამონაკლისის სახით, გემთმფლობელის გადაწყვეტილებით ან ავარიული გემის კაპიტნის (მისი შემცვლელი პირის) თხოვნის საფუძველზე, გემზე ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობა შეიძლება დაეკისროს უფროს მეხანძრეს.

6. თუ ხანძარი წარმოიშვა გემზე, რომელზეც არ არის ეკიპაჟი, ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობას ახორციელებს ავარიულ გემზე მოსული რანგით უფროსი მეხანძრე.

#### **მუხლი 71. სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ნავსადგურის ტერიტორიასა და მის ობიექტებზე**

1. ხანძრის თავიდან აცილების უზრუნველყოფა ნავსადგურში შესაძლებელია ნავსადგურის ტერიტორიაზე და მის ობიექტებზე კანონმდებლობით დადგენილი, ტვირთის გადაზიდვის, დაწყობის, შენახვის, გადამუშავებისა და სახანძრო უსაფრთხოების მოთხოვნების სრული დაცვით.

2. ნავსადგურის საწყობებში, სამსახურებრივ, ადმინისტრაციულ შენობებში და სხვა ობიექტებზე, თვალსაჩინო ადგილას გამოკრული უნდა იყოს მოქმედი წესებისა და ადგილობრივი თავისებურებების გათვალისწინებით შედგენილი სახანძრო უსაფრთხოების ინსტრუქცია, ასევე, ობიექტის ხანძარსაწინააღმდეგო მდგომარეობაზე პასუხისმგებელი პირის გვარი, ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებათა ჩამონათვალი და სახანძრო სამსახურის ტელეფონის ნომერი (იგი აღნიშნული უნდა იყოს ნავსადგურის ყველა ტელეფონის აპარატთან). ინსტრუქციას უნდა გაეცნოს ობიექტზე მომუშავე ყველა მუშა-მოსამსახურე.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული ნავსადგურის ყველა ობიექტი, კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობებით, და ინახებოდეს გამართული სახით თვალსაჩინო, ადვილად მისაწვდომ ადგილას.

4. ყველა სახანძრო მისასვლელი, გასასვლელი, სავალი გზები და გადასასვლელები უნდა იყოს მოწეს-რიგებული, დროულად გაიწმინდოს თოვლისა და ნაგვისაგან, ღამით იყოს განათებული.

5. სახანძრო წყალგაყვანილობა და სახანძრო ონკანები, სახანძრო სახელოები და ლულები მუდმივად უნდა იმყოფებოდეს წესრიგში, სახანძრო წყალსატევები და კასრები იყოს სავსე, ხოლო ყუთებში ეყაროს სილა.

6. ნავმისადგომები, გემების დგომის ადგილებში აღჭურვილი უნდა იყოს საერთაშორისო ტიპის („ნაპირი“) გამართული გადამსვლელი შემაერთებლით, რომელიც ხანძრის შემთხვევაში წყლის



მიწოდების მიზნით უზრუნველყოფს მასთან გემის საერთაშორისო ტიპის გადამსვლელი შემაერთებლის („გემი“) მიერთებას

7. ნავსადგურის ტერიტორიასა და მის ობიექტებზე ღია ცეცხლის გამოყენებასთან დაკავშირებული ყველა შესაძლებელი სამუშაოების წარმოება დასაშვებია მხოლოდ სახანძრო დაცვის სამსახურის წერილობითი თანხმობის შემთხვევაში და იმ პირობით, რომ სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით დაცული იქნება ამ სამსახურის და აღნიშნული ობიექტის ხელმძღვანელის მითითებანი.

8. ღია ცეცხლის გამოყენება იმ სამუშაოების წარმოებისას, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთის დამაგრებასა და/ან გემის რემონტთან, უნდა განხორციელდეს სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე და გემის მიერ საწვავის აღებამდე.

9. ელექტროხელსაწყო, გაზის ღუმელის და სხვა გასათბობი მოწყობილობის გამოყენება ნავსადგურის ტერიტორიაზე ნებადართულია მხოლოდ სახანძრო დაცვის სამსახურის თანხმობით.

10. ღუმელის ექსპლუატაციას ახორციელებს ნავსადგურის ხელმძღვანელის მიერ დანიშნული პირი, რომელსაც გავლილი აქვს შესაბამისი ინსტრუქტაჟი. ღუმელის გახურება უნდა შეწყდეს არა უგვიანეს 2 (ორი) საათით ადრე სამუშაო დროის დამთავრებამდე.

11. თბომავალში საწვავის ჩასხმა ხდება ნავსადგურის სახანძრო დაცვის სამსახურთან შეთანხმებით სპეციალურად ამისთვის გამოყოფილ ადგილას.

12. საწარმოო, სამსახურებრივ და სასაწყობე შენობა-ნაგებობაში დაშვებულია მხოლოდ ელექტროგანათება.

13. ელექტროხელსაწყო და მოწყობილობა (გარე და შიდა) უნდა აკმაყოფილებდეს ელექტროტექნიკურ ნორმებს და მოთხოვნებს.

14. სამუშაოს დასრულების შემდეგ პასუხისმგებელი პირები ყოველდღიურად უნდა ამოწმებდნენ ყველა სამსახურებრივ და სასაწყობე შენობაში სახანძრო უსაფრთხოების დაცვის მდგომარეობას.

15. შენობებში, რომლებიც სამუშაოს დამთავრების შემდეგ იკეტება და აღარ მოწმდება, ელექტროაღჭურვლობა მთლიანად უნდა გამოირთოს, ღუმელში ჩაქრეს ცეცხლი და გადაესხას წყალი.

16. ნავსადგურის ტერიტორიაზე ადვილადააღებადი და საწვავი სითხის, აგრეთვე სხვა ხანძარსაშიში ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ცარიელი ცისტერნებისა და ვაგონების გაჩერება, ნავსადგურის სახანძრო დაცვის სამსახურთან შეუთანხმებლად, აკრძალულია.

17. გემზე საშემდუღებლო სამუშაოების ჩატარება დასაშვებია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის თანხმობით, სახანძრო დაცვის სამსახურთან შეთანხმებით და მათი მეთვალყურეობით.

18. ნავსადგურის ტერიტორიაზე აკრძალულია შავი და ფერადი ლითონების ჯართის ჟანგბად-აეროვანი ჭრა, გარდა სპეციალურად გამოყოფილი ადგილებისა, რომელსაც ნავსადგური უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვის წესების შესაბამისად უთანხმებს სააგენტოს.

19. იმ პირის კვალიფიკაცია, რომელიც ახორციელებს ელექტრო და/ან გაზით ჭრა-შედუღებისა და ლითონის გაზის ალით დამუშავების სამუშაოებს, უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

## **მუხლი 72. ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმი ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე**

1. ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმი ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სახანძრო უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვით როგორც ტერმინალის ტერიტორიასა და



აკვატორიაში, ასევე მის საზღვრებში მყოფ გემებზე.

2. ნავთობტერმინალი/გაზის ტერმინალი აღჭურვილი უნდა იყოს სტაციონარული საჰაერო მექანიკური ქაფსაქრობი სისტემით.

3. ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე:

ა) უნდა არსებობდეს სახანძრო საგუშაგოები, კანონმდებლობით დადგენილი ნორმების მიხედვით აღჭურვილი და დაკომპლექტებული პირველადი ხანძარსაქრობი საშუალებებით;

ბ) დასაშვებია მხოლოდ ცენტრალური (წყლის) გათბობის სისტემა;

გ) უნდა გამოიყენებოდეს მხოლოდ ელექტროგანათება;

დ) უნდა არსებობდეს საიმედო სატელეფონო კავშირი და სახანძრო სიგნალიზაცია. ყველა სატელეფონო აპარატთან გამოკრული უნდა იყოს სახანძრო დაცვის სამსახურის ტელეფონების ნომრები.

4. ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ყველა ნავმისადგომი აღჭურვილი უნდა იყოს ლითონით შემოუჭედავი ხის ან რეზინის ამრიდი მოწყობილობით.

5. ნავმისადგომის მისადგომი ხაზი უნდა იყოს მოწყობილი და არ გააჩნდეს ლითონშვერილები.

6. ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე აკრძალულია:

ა) ყოველგვარი ტარის და აღჭურვილობის დაწყობა;

ბ) ავტოტრანსპორტისა და სარკინიგზო თბომავლების ექსპლუატაცია, თუ მათ არ გააჩნიათ სათანადო კონსტრუქციის ცეცხლსაქრობი და ნაპერწკალსაქრობი მოწყობილობა;

გ) თამბაქოს მოწევა, გარდა ამისათვის სპეციალურად გამოყოფილი ადგილებისა;

დ) ღია ცეცხლთან დაკავშირებული სამუშაოების წარმოება ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის მთელ ტერიტორიასა და ნავმისადგომთან მდგომ გემებზე;

ე) გათბობა ადგილობრივი ღუმელის მეშვეობით;

ვ) ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის აკვატორიაში იმ გემების ნავმისადგომებთან მისვლა, რომლებიც არ მონაწილეობენ ნავთობის დატვირთვა/გადმოტვირთვაში;

ზ) ნავთობ/გაზის (აირის) ტერმინალზე სახანძრო, ტექნიკური და მომსახურე პერსონალის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მათთან მიმავალი და გამოსასვლელი საევაკუაციო ცენტრალური გზის საფარი და განათება უნდა იყოს ტექნიკურად გამართული.

7. ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე, თვალსაჩინო ადგილზე გამოკრული უნდა იყოს დღისითა და ღამით კარგად ხილვადი წარწერები ქართულ და ინგლისურ ენებზე: „არ მოწიოთ“, „ხანძარსაშიშია“, „არ გამოიყენოთ ღია ცეცხლი“ და სხვა.

8. ხანძარსაშიმ და ფეთქებადსაშიმ ტვირთებთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციების დაწყებისათვის, ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ნავმისადგომზე სრულ მზადყოფნაში უნდა იქნეს მოყვანილი ყველა ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალება (წყალი და ქაფსაქრობი სისტემები, შლანგები უნდა განლაგდეს გემბანებსა და ნავმისადგომის ტერიტორიაზე, ჩაირთოს ნაპერწკალსაქრობი და სხვა).

9. ნავთობტერმინალის/გაზის ტერმინალის ტერიტორია და აკვატორია უნდა იყოს დასუფთავებული.

10. ნავთობის გაჟონვა მილსადენიდან, შეერთებიდან, ფარსახურიდან და სხვა დაუშვებელია. გაჟონვის აღმოჩენისთანავე სატვირთო ოპერაციების წარმოება უნდა შეჩერდეს და სასწრაფოდ აღმოიფხვრას



გაჟონვის გამოძწვევი დაზიანება ან განხორციელდეს გაუმართავი ნაწილის გამორთვა.

11. დაღვრილი ნავთობი დაუყოვნებლივ უნდა აიწმინდოს, ხოლო დაღვრის ადგილას დაიყაროს ქვიშა.
12. ნავთობტერმინალის ნავმისადგომზე არსებული ნავთობშემგროვებლები სისტემატურად უნდა იწმინდებოდეს დაგროვილი ნავთობის ნარჩენებისაგან და ინახებოდეს გამართულ მდგომარეობაში.
13. ნავთობტერმინალზე/გაზის ტერმინალზე ხანძრის გაჩენის შემთხვევაში, ყოველგვარი სატვირთო ოპერაცია ნავთობტერმინალსა/გაზის ტერმინალსა და ნავსადგურში მდგარ გემებზე უნდა შეწყდეს. შლანგები ალაგდეს, გემები კი მოყვანილ იქნეს სრულ მზადყოფნაში ზღვაში გასასვლელად.

### **მუხლი 73. ნავსადგურში მყოფ გემზე სახანძრო უსაფრთხოების ზოგადი წესები**

1. ნავსადგურში შემოსულ გემზე არსებული და განთავსებული ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებები უნდა აკმაყოფილებდეს SOLAS-74 და საკლასიფიკაციო საზოგადოების მოთხოვნებს.
2. ნავსადგურში მყოფ გემს სრულ მზადყოფნაში უნდა ჰქონდეს ხანძარსაწინააღმდეგო და სამაშველო საშუალებები.
3. გემის კაპიტანმა უნდა უზრუნველყოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის მიერ გემის ხანძარსაწინააღმდეგო მდგომარეობის შემოწმებისას გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრის მითითებები. ის გემი, რომელზეც მითითებისამებრ არ შესრულდა ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებები, ზღვაში არ გაიშვება.
4. ცეცხლსაშიში ტვირთით დატვირთული ტრიუმები და სხვა სათავსები, ასევე, ამავე ტვირთის გადმოტვირთვის შედეგად დაცარიელებული ტევადობა უნდა შემოწმდეს ფეთქებადუსაფრთხო კონსტრუქციის გადასატანი სანათი საშუალებებით.
5. თამბაქოს მოწევა გემზე დასაშვებია მხოლოდ გემის ადმინისტრაციის მიერ გამოყოფილ ადგილზე, სადაც უნდა იდგეს წყლიანი/ქვიშიანი ურნები ასანთისა და ნამწვავებისათვის და გამოკრული იყოს წარწერა „მოსაწევი ადგილი“ ინგლისურ ენაზე „Smoking place“.
6. გემზე, რომელსაც ტრიუმით ან ტარით გადააქვს 3.1, 3.2 და 3.3 ქვეკლასის ადვილდაალებადი სითხეები ან გემზე, რომლის გემბანზე ტარაში მოთავსებული ადვილად აალებადი სითხეა განლაგებული, ასევე სატვირთო ტანკების დასატვირთად მომზადება (გარეცხვა, გაწმენდა, ტვირთის ნარჩენების მოცილება, დეგაზაცია) მას შემდეგ, რაც გადაზიდულ იქნა 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხეები - აკრძალულია, ნებადართულია მხოლოდ იმ ინსტრუმენტების გამოყენება, რომლებიც დარტყმის შედეგად არ წარმოქმნიან ნაპერწკალს.
7. გემზე არსებული პიროტექნიკური სასიგნალო საშუალებები (ფელშეერები) უნდა ინახებოდეს სპეციალურ რკინის კარადებსა და ჰერმეტიკულ ყუთებში, რომლებიც ღია ხიდურზე უნდა იქნენ დამონტაჟებულნი. ნავსადგურში დგომის განმავლობაში რკინის კარადა უნდა იკეტებოდეს. აღნიშნულ სასიგნალო საშუალებათა შენახვაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება გემის კაპიტანს.
8. სასიგნალო რაკეტების გამოყენება ნებადართულია მხოლოდ უბედურების სიგნალის მისაცემად.
9. დატვირთვის დაწყებამდე გემის ადმინისტრაციამ უნდა შეამოწმოს ელექტროგაყვანილობა ტრიუმებში და დარწმუნდეს, რომ იგი არის წესრიგში.
10. ნავთობთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციები უნდა სრულდებოდეს განსაკუთრებული სიფრთხილით, ამისათვის სპეციალურად დანიშნული გემის კაპიტნის თანაშემწის მუდმივი მეთვალყურეობის ქვეშ.

### **მუხლი 74. სახანძრო უსაფრთხოება ნავთობშიდი გემის (ტანკერის) დამუშავებისას**

1. ნავთობტერმინალების ტანკებში, აგრეთვე, ნედლი ნავთობის გადაზიდვის შემდეგ, გემის ტრიუმებსა და ტანკებში, შესვლა შეიძლება მხოლოდ მათი წინასწარი გარეცხვისა და დეგაზაციის შემდეგ. განათების აუცილებლობის შემთხვევაში გამოყენებულ უნდა იქნეს ფეთქებადუსაფრთხო ფარნები.
2. 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხის დასატვირთ შლანგს უნდა გააჩნდეს:



- ა) ფერადი ლითონის ან ფერადი ლითონით მოპირკეთებული ნაპირა ტუჩი;
- ბ) სპილენძის მავთული ან ფირფიტა, რომლის ბოლო მიდუღებული უნდა იყოს პირტუჩთან, სტატიკური ელექტრობის თავისუფალი წრედის შესაქმნელად.
3. ტანკერის კორპუსი, სატვირთო შლანგები და სანაპირო მილსადენები საიმედოდ უნდა იყოს დამიწებული.
4. ტვირთი, რომლის ტემპერატურა ტანკერში ჩასხმამდე 5 გრადუსით განსხვავდება მისი ფეთქების ტემპერატურისგან, მიეკუთვნება 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხის ტვირთს და მისი დატვირთვა უნდა განხორციელდეს სათანადო პირობების გათვალისწინებით.
5. 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხის ტვირთის ტანკერში ჩასხმის ან გადმოსხმისას აკრძალულია:
- ა) ღია ცეცხლის გამოყენება. ამასთან დაშვებულია ქვაბების გახურება, თუ იგი გამოიყენება სატვირთო ოპერაციებისათვის;
- ბ) გადასატანი ელექტროგასათბობი ხელსაწყოების, ასევე გემისა და სანაპირო ქსელის გადასატანი ელექტროკაბელების გამოყენება.
6. სატვირთო ოპერაციების წარმოებისას გემზე, რომელსაც გადააქვს 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი თხევადი სითხე, სატვირთო გემბანზე იმ პირების გადაადგილება, რომლებიც სატვირთო ოპერაციებთან არ არიან დაკავშირებული, აკრძალულია.
7. სატვირთო გემბანზე გადაადგილება უნდა განხორციელდეს გადასასვლელი ხიდურებით, რომლებიც მოფენილი უნდა იყოს საფენით და შემოფარგლული მოაჯირით (ლერი).
8. პირს, რომელიც მონაწილეობს სატვირთო გემბანზე 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხის ჩასხმის ან გადმოსხმის ოპერაციების განხორციელებაში, უნდა ეცვას არანაპერწკალსაშიში ფეხსაცმელი და მას ეკრძალება თან იქონიოს ასანთი, სანთებელა, ტელეფონი, სხვა ელექტრომოწყობილობა და ლითონის საგნები, რომლებმაც დავარდნისას შეიძლება წარმოქმნან ნაპერწკალი.
9. 3.1 და 3.2 ქვეკლასის ადვილად აალებადი სითხის დატვირთვა/გადმოტვირთვის სამუშაოების შესრულება, რთული მეტეოროლოგიური (ჭექა-ქუხილი) პირობების დროს, აკრძალულია. ამ დროს ტანკერი, ტრიუმები და გაზსარიდი მილები უნდა დაიკეტოს.
10. ტანკერის ბუქსირით მომსახურებისას მებუქსირე და ბუქსირმზიდ გემებზე უნდა მოქმედებდეს იდენტური ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმი.
11. არათვითმავალი ნავთობმზიდი ბარჟიდან ადვილად აალებადი სითხის ნავთობტერმინალში/გაზის ტერმინალში ან გემში გადასხმისას, ბუქსირმზიდი გემი უნდა იმყოფებოდეს მზადყოფნაში ამ ბარჟასთან ახლოს, საჭიროების შემთხვევაში ბარჟის ნავთობ-ტერმინალიდან/გაზის ტერმინალიდან/გემიდან დაუყოვნებლივ მოსაშორებლად.

## თავი XV

### ნავსადგურის აკვატორიის დაბინძურების თავიდან აცილება

#### მუხლი 75. ნავსადგურის აკვატორიის დაბინძურებისაგან დაცვა

- ნავსადგურის აკვატორიის დაბინძურებისაგან დაცვა რეგულირდება ზღვაში ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების ეროვნული საგანგებო გეგმით, „საზღვაო-სამაშველო სამსახურის შესახებ“ საქართველოს კანონით, „საზღვაო სივრცის შესახებ“ საქართველოს კანონით და სხვა ნორმატიული აქტებით.
- ნავსადგურებს და ნავთობ ტერმინალებს აუცილებლად უნდა ჰქონდეთ ნავთობის ავარიული დაღვრის I და II დონის სალიკვიდაციო ტექნიკური დანადგარები, რეაგირების გეგმები და ჰყავდეთ შესაბამისად გაწვრთნილი ნავთობის ავარიულ დაღვრაზე რეაგირების ჯგუფები.



3. ტრიუმფების დაშრობა უნდა მოხდეს წინასწარ, ღია ზღვაში გემის გარე რეიდთან მისვლამდე.

4. სანავთობო ტანკიდან წყლის ბალასტის გადაღვრა, ლიალური წყლების (ნავთობით დაბინძურებული წყალი) ამოღება და კოფერდამის გაშრობა, ასევე, ტანკის ნარეცხის ზღვაში ჩაღვრა აკრძალულია. გემზე დაგროვილი ნარჩენები, დადგენილი წესით, უნდა ჩაბარდეს ნაპირზე.

5. დაღვრილი ნავთობის ლიკვიდაციისათვის ქიმიური პრეპარატების გამოყენება, საქართველოს ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან და საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეუთანხმებლად, აკრძალულია.

6. რეიდზე ან ნავმისადგომთან მდგარი გემი, რომელიც წყლის ზედაპირზე შეამჩნევს ნავთობს, ვალდებულია ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

7. თუ ნავსადგურის აკვატორიაში აღმოჩნდება დაღვრილი ნავთობი, მაშინ ამის თაობაზე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური აცნობებს საკოორდინაციო ცენტრს, სანაპირო დაცვის დეპარტამენტს და ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ ბუნებრივი რესურსების სააგენტოს შავი ზღვის სამსახურს, ხოლო, თუ დაღვრილია დიდი ოდენობით ნავთობი, დამატებით უნდა გამოცხადდეს გემის საერთო განგაში ან განგაში დაბინძურებასთან დაკავშირებით, რომლის კოორდინაციას აწარმოებს საკოორდინაციო ცენტრი ადგილზე მოქმედების კოორდინატორის მეშვეობით, რომელსაც წარმოადგენს ნავსადგურის კაპიტანი, რათა მომზადდეს ქაფსაქრობი სადგური და ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებები

8. ნავთობის დაღვრასთან დაკავშირებით საქართველოს ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ ბუნებრივი რესურსების სააგენტოს შავი ზღვის სამსახურის მიერ დგება აქტი დაღვრის შესახებ დაღვრილი ნავთობის სავარაუდო ოდენობის ჩვენებით.

9. გემის კაპიტანი უზრუნველყოფს:

ა) ნავთობისა და ნებისმიერი კონცენტრაციის ნავთობნარეგების, ასევე ფეკალური წყლების, საჭმლის ნარჩენების, საყოფაცხოვრებო ნაგვის, ქიმიური ნივთიერებებისა და დაბინძურებული წყლის ზღვაში მოხვედრის არდაშვებას;

ბ) საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში შემოსვლამდე გემზე იმ სარქველების და მოწყობილობების დალუქვას/დაკეტვას, საიდანაც შეიძლება ზღვის დაბინძურება.

10. რეიდზე ან ნავმისადგომთან მდგარი გემი, ვალდებულია მათი გემიდან ზღვის დაბინძურების რისკის არსებობის შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს და საქართველოს ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ ბუნებრივი რესურსების სააგენტოს შავი ზღვის სამსახურს.

### **მუხლი 75<sup>1</sup>. ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობები**

1. ნავსადგურის ადმინისტრაცია ვალდებულია უზრუნველყოს გემებიდან საყოფაცხოვრებო, სახიფათო და ტვირთის ნარჩენი ნივთიერებების მიღება, რათა აღმოიფხვრას გემებიდან ნარჩენების ჩაყრა/ჩაღვრა ზღვაში და დაცულ იქნეს ზღვის გარემო ასეთი ქმედებით გამოწვეული შედეგებისგან.

2. გემებიდან საყოფაცხოვრებო, სახიფათო და ტვირთის ნარჩენებისაგან ნავსადგურის ტერიტორიისა და ნავსადგურის აკვატორიის დაცვა უზრუნველყოფილია საქართველოს კანონის „ნარჩენების მართვის კოდექსი“ და „2019 წლის 17 აპრილის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2019/883/EC „ნავსადგურში გემების მიერ ნარჩენების მიმღები მოწყობილობების შესახებ“ დირექტივის მოთხოვნათა შესაბამისად.

3. ნავსადგურებში გემებიდან საყოფაცხოვრებო, სახიფათო და ტვირთის ნარჩენის ჩაყრა/ჩაღვრა აკრძალულია.

4. გემზე დაგროვილი ნარჩენი დადგენილი წესით უნდა ჩაბარდეს ნაპირზე. ნავსადგური ვალდებულია მიიღოს გემის ექსპლუატაციის შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენები.

5. თუ გემს გააჩნია ნარჩენების საცავი, მაგრამ არსებული საცავი არ არის საკმარისი ნაოსნობის





პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების შესანახად გემის ნავსადგურიდან გასვლის მომენტიდან მის შემდეგ ნავსადგურში შესვლამდე, გემი ვალდებულია ნავსადგურიდან გასვლამდე ჩააბაროს ასეთი ნარჩენი, ხოლო, იმ შემთხვევაში, თუ არ არის განსაზღვრული შემდეგი ნავსადგური, ვალდებულია ჩააბაროს ასეთი ნარჩენი.

6. ნავსადგურებმა უნდა უზრუნველყონ:

ა) ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობების ხელმისაწვდომობა გემებისთვის;

ბ) სათანადო ტევადობის ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობების არსებობა, რათა მიიღონ ნარჩენების საკმარისი რაოდენობა იმ გემებიდან, რომლებიც სარგებლობენ ნავსადგურის მომსახურებით, შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ბ.ა) ნავსადგურის მომხმარებელთა საჭიროებები;

ბ.ბ) ნავსადგურის შესაძლებლობა და ადგილმდებარეობა;

ბ.გ) ნავსადგურის შემავალი გემების ტიპი;

გ) ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობების გამოყენებასთან დაკავშირებული ფორმალობებისა და პრაქტიკული მოგვარების სიმარტივე და მიზნშეწონილობა, რათა თავიდან იქნეს აცილებული გემების გაუმართლებელი დაყოვნება;

დ) ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობებით გემებიდან ნარჩენების მართვის განხორციელება გარემოს დაცვის სათანადო წესით.

7. ნარჩენების მიღებისა და დამუშავების დროს მაქსიმალურად უნდა გამოირიცხოს გარემოს დაზიანება და დანაგვიანება.

8. ნავსადგურმა უნდა უზრუნველყოს გემიდან გამომდინარე შემდეგი ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა გემის ოპერატორებისთვის:

ა) ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობების ადგილმდებარეობა თითოეული ნავმისადგომისთვის და მათი მუშაობის საათები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ბ) ნარჩენების ჩამონათვალი, რომელიც მიიღება/ზარდება ნავსადგურს;

გ) საკონტაქტო პირების სია, ნავსადგურის მიმღები მოწყობილობების ოპერატორების და შემოთავაზებული მომსახურების ჩამონათვალი;

დ) ნარჩენების ჩაბარების პროცედურების აღწერა;

ე) ნარჩენების ჩაბარების საფასური.

9. ნავსადგური ვალდებულია საქართველოს კანონის „ნარჩენების მართვის კოდექსი“ შესაბამისად შეიმუშაოს ნარჩენების მართვის გეგმა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.*

## მუხლი 76. საწვავის მიწოდება ნავსადგურში

1. გემისათვის საწვავის მიწოდება ხორციელდება მისი სათანადოდ მომზადების შემდეგ, რაც დასტურდება გემის მიერ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურში გაგზავნილი ინფორმაციით.

2. საწვავის გემში ჩასხმა ხორციელდება ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით.



3. გემს უნდა გააჩდეს საწვავის მიღების (ჩასხმის) ტექნოლოგიური რუკა და ორივე მხარის მიერ ხელმოწერილი, საწვავის მიღების მზადყოფნის შესახებ საბუთი.

4. დასაშვებია გემში საწვავის ჩასხმა სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობის პერიოდში სპეციალურად აღჭურვილი სპეციალიზებული მეზუნკერე (საწვავით გამმართველი) გემის მეშვეობით, თუ გემზე არსებული ტვირთი სახანძრო უსაფრთხოების თვალსაზრისით უსაფრთხოა. ამ შემთხვევაში როგორც მეზუნკერე, ასევე საბუნკერე (საწვავით გასამართი) გემის გარე გემბანზე არ უნდა იყოს ღია ცეცხლი, ხოლო გამოსაბოლქვი და საკვამური მილები აღჭურვილი უნდა იქნეს ტექნიკურად გამართული ნაპერწკალსაქრობი საშუალებით. ამასთან, საბუნკერე გემის ეკიპაჟი ვალდებულია გემის რადიოტრანსლატორით გამოაცხადოს მის ბორტთან მეზუნკერე გემის მისვლის შესახებ.

5. თხევადი საწვავის გემში ჩასხმა აკრძალულია, თუ:

ა) საბუნკერე და მეზუნკერე გემების მიერ არ იქნა ჩატარებული საწვავის ჩასხმისათვის მოსამზადებელი ღონისძიებები;

ბ) რომელიმე ხანძარსაქრობი სტაციონარული სისტემა გაუმართავია;

გ) გემზე მიმდინარეობს შედუღებასთან დაკავშირებული სამუშაოები;

**მუხლი 77. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების და ტერმინალების შრომის დაცვის, უსაფრთხოების ტექნიკის, საწარმოო სანიტარიის, სახანძრო და ნაოსნობის უსაფრთხოების, გარემოს დაცვის მდგომარეობის კომპლექსური შემოწმება**

1. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების და ტერმინალების შრომის დაცვის, უსაფრთხოების ტექნიკის, საწარმოო სანიტარიის, სახანძრო და ნაოსნობის უსაფრთხოების, გარემოს დაცვის მდგომარეობის კომპლექსურ შემოწმებას ახორციელებს სააგენტო.

2. კომპლექსური შემოწმების ჩატარების საფუძვლად ითვლება სააგენტოს დირექტორის ბრძანება (განკარგულება). კომპლექსურ შემოწმებას ახორციელებენ ამავე სააგენტოს უსაფრთხოების და უშიშროების სამმართველოს სპეციალისტები, საამმართველოს უფროსის ხელმძღვანელობით.

3. კომპლექსური შემოწმების ჩატარების დროს უშუალო მონაწილეობა უნდა მიიღოს ნავსადგურის ან ტერმინალის ადმინისტრაციამ, სამსახურის ხელმძღვანელებმა მათი განმგებლობის მიხედვით, პირებმა, რომლებიც ახორციელებენ ზედამხედველობას სწორ და უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე და ასევე იმ პირებმა, რომლებიც პასუხს აგებენ შრომის დაცვის მდგომარეობაზე შესამოწმებელ ობიექტზე.

4. საჭირო გაზომვების, გამოთვლების ან სხვა ტექნიკური საკითხების დაზუსტებისათვის, ნავსადგურის ან ტერმინალის ადმინისტრაცია ვალდებულია გამოყოს კომისის განკარგულებაში შესაბამისი სპეციალისტი ან მოიწვიოს ის სხვა ორგანიზაციიდან.

5. კომპლექსური შემოწმების შედეგების მიხედვით კომისია ადგენს აქტს დაწესებული ფორმის მიხედვით, რაზედაც ხელს აწერენ შემოწმებაში მონაწილე პირები საზღვაო სააგენტოს და შემოწმებული ორგანიზაციის მხრიდან.

6. აქტი დგება 3 (სამი) ეგზემპლარად, 1 (ერთი) ეგზეპლარი რჩება შემოწმებულ ორგანიზაციას.

7. ნავსადგური ვალდებულია ყოველთვის წარმოადგინოს ინფორმაცია ნარჩენების შესახებ, სააგენტოს შემუშავებული ფორმის მიხედვით.

**კარი II**  
**ნავსადგურების ჩვეულებები**  
**თავი XVI**  
**ნავსადგურის ჩვეულებები**

**მუხლი 78. ზოგადი დებულებები**

ნავსადგურების ჩვეულებები გამოიყენება ამ მუხლით გათვალისწინებულ ერთ-ერთ შემთხვევაში:

ა) არ არის გაფორმებული საზღვაო გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულება;

ბ) საზღვაო გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულება ან კონოსამენტი (საზღვაო ზედნადები) არ



ითვალისწინებს ამ თავით განსაზღვრულ მოთხოვნებს;

გ) საზღვაო გადაზიდვა-გადაყვანის და/ან საქონლის ნასყიდობის ხელშეკრულებებში, აგრეთვე სხვა ეკვივალენტურ დოკუმენტში, გაკეთებულია დათქმა საქართველოს ნავსადგურების ჩვეულებების გამოყენების შესახებ.

### **მუხლი 79. სატვირთო ოპერაციების წარმოების ზოგადი წესი**

გემი ვალდებულია სატვირთო ოპერაციების წარმოებისათვის დადგეს ნავსადგურის ადმინისტრაციის მიერ მითითებულ ნავმისადგომთან, იმ პირობით, რომ მუდმივად იქნება შენარჩუნებული მინიმალური კილქვეშა სანავიგაციო სიღრმის მარაგი.

### **მუხლი 80. ინფორმაცია ნავსადგურში გემის შესვლის შესახებ**

1. გემი ნავსადგურში შესულად ჩაითვლება, თუ მან გადაკვეთა ნავსადგურის გარე რეიდის საზღვარი და დადგა ღუზაზე, ხოლო ნავსადგურიდან გასულად – თუ მან გადაკვეთა ნავსადგურის აკვატორიის ან გარე რეიდის საზღვარი.

2. ნავსადგურისაკენ მიმავალი გემის კაპიტანი ვალდებულია, უშუალოდ ან გემის აგენტის მეშვეობით, ნავსადგურში შესვლამდე 7 (შვიდი) დღით, შემდგომ კი 72, 48 და 24 საათით ადრე, შეატყობინოს (გადასცეს რადიონოტისი) ნავსადგურის ადმინისტრაციას ნავსადგურში შესვლის თარიღი და სავარაუდო დრო, ხოლო შესვლამდე 2 (ორი) საათით ადრე, რადიოტელეფონით დამატებით დააზუსტოს ნავსადგურში შესვლის დრო.

3. თუ გემის გადასვლა ერთი ნავსადგურიდან მეორე ნავსადგურამდე საჭიროებს 48 (ორმოცდარვა) საათზე ნაკლებ დროს, მაშინ წინა ნავსადგურიდან გასვლიდან არა უგვიანეს 1 (ერთი) საათის შემდეგ, ხოლო მეორე ნავსადგურში შესვლამდე 2 (ორი) საათით ადრე მაინც, გემის კაპიტანი ვალდებულია ნავსადგურში შესვლის თაობაზე შეატყობინოს (გადასცეს რადიონოტისი) გემის აგენტს, ან ამ „წესების“ მე-4 მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით გათვალისწინებულ შემთხვევაში – ნავსადგურის სათანადო სამსახურებს და ორგანოებს.

4. გემის აგენტი ვალდებულია გადასცეს შესაბამისი შეტყობინება (რადიონოტისი) ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს, ნავსადგურს, შემოსავლების სამსახურის და სასაზღვრო ორგანოებს, აგრეთვე სხვა დაინტერესებულ პირებს, ხოლო წერილობითი შეტყობინება (რადიონოტისი), გემის რეიდზე დადგომის შემდეგ გადაეცემა სატვირთო ტერმინალს, ტვირთმიმღებს/ტვირთგამგზავნს.

5. თევზსაჭერი გემის კაპიტანი ნავსადგურში შესვლამდე შეტყობინებას (რადიონოტისს) აწვდის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს.

6. გემის კაპიტანის პირველადი შეტყობინება (გაგზავნილი 7 (შვიდი) დღით ადრე) უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) გემის დასახელება და დროშა;

ბ) გემის IMO ნომერი;

გ) გემთმფლობელის ვინაობა;

დ) გამოსვლის ნავსადგური (ბოლო ნავსადგური, რომელშიც შევიდა, რეწვის რაიონი);

ე) გემის წყალშიგი ქიმზე და კიჩოზე;

ვ) ტვირთამწეობა, გემის ზომები;

ზ) მგზავრთა რაოდენობა;

თ) ტვირთის დასახელება, განსაკუთრებული თვისებები, რაოდენობა, თითოეული პარტიის წონა და მათი განთავსება გემბანზე, ტვინდევსა და ტრიუმებში (გამჭოლი ტრიუმების შემთხვევაში – ყოველ



ლიუკში); 8 (რვა) მეტრზე მეტი (ერთეულის ზომა) ან 10 (ათი) ტონაზე მძიმე ტვირთის წონა და განთავსება; ტანკერებისათვის – ბალასტის რაოდენობა, ბალასტის ადების ადგილი და დებალასტირების დრო;

ი) ტვირთმიმღების და ტვირთგამგზავნის დასახელება/სახელი და საკონტაქტო მონაცემები;

კ) მოთხოვნილება საწვავზე (ბუნკერი), სასმელ წყალზე, მომარაგებაზე, დამხმარე ოპერაციებზე.

7. გემთმფლობელი პასუხს აგებს, თუ შესაბამისი ინფორმაციის უქონლობის ან გემის კაპიტანის მიერ აღნიშნული ინფორმაციის არასრულად ან დაგვიანებით მიწოდების გამო გემი მოცდება ნავმისადგომთან დაყენების მოლოდინში ან დაყოვნდება მისი დამუშავება. ყოველივე ამის შესახებ აღნიშნული უნდა იქნეს ნავსადგურში გემის ყოფნის აღრიცხვიანობის საბუთებში (TIME SHEET).

8. გემის კაპიტანი ვალდებულია გემის ნავსადგურში შესვლის სავარაუდო დროის დარღვევის თავიდან აცილების მიზნით, უშუალოდ ან გემის აგენტის მეშვეობით, დაუყოვნებლივ შეატყობინოს (გაუგზავნოს რადიონოტისი) ნავსადგურს. აღნიშნული შეტყობინების (რადიონოტისის) დაგვიანებით მიწოდების, მიუწოდებლობის ან გემის კაპიტანის მიერ ამ მუხლით გათვალისწინებული სხვა ინფორმაციის დაგვიანებით ან არასწორად მიწოდების შემთხვევაში, სტალიური დრო გაიზრდება 24 (ოცდაოთხი) საათით.

### **მუხლი 81. თავისუფალი პრაქტიკის მიღება**

1. გემი თავისუფალი პრაქტიკის უფლებას იძენს ნავმისადგომთან დაყენების შემდეგ, განსაკუთრებულ შემთხვევებში კი – რეიდზე, სასაზღვრო, შემოსავლების სამსახური სანიტარიულ-საკარანტინო, ვეტერინარულ და ფიტოსანიტარიულ სასაზღვრო-საკარანტინო ფორმალობების შესრულების შემდეგ. აღნიშნული მომენტიდან აითვლება სატვირთო ოპერაციებისათვის განკუთვნილი დრო (სტალიური დრო).

2. გემის კაპიტანი თავისუფალი პრაქტიკის მიღებიდან 12 (თორმეტი) საათის განმავლობაში ვალდებულია უშუალოდ ან გემის აგენტის მეშვეობით გემის შესვლა ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურში.

3. გემის საბუთებისა და ნავსადგურში გემის შესვლის თაობაზე გემის კაპიტანის განაცხადის საფუძველზე, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ახორციელებს ნავსადგურში გემის შესვლის გაფორმებას, რაც მოიცავს ნავსადგურში გემის შესვლის რეგისტრაციას, აგრეთვე ნავსადგურში გემის შესვლის თაობაზე გემის კაპიტანის განაცხადსა და გემის ეკიპაჟის სიაზე შტამპის დასმას, თავისუფალი პრაქტიკის მიღების დროის მითითებით. გემის კაპიტანზე გაიცემა ნავსადგურში შესვლის დამადასტურებელი დოკუმენტი – წერილობითი თანხმობა.

### **მუხლი 82. სატვირთო ოპერაციისათვის გემის მზადყოფნა**

1. გემის გადმოსატვირთად ან დასატვირთად მზადყოფნის შესახებ წერილობითი შეტყობინება (მზადყოფნის ნოტისი / Notice of Readiness) გემის კაპიტანმა უშუალოდ ან აგენტის მეშვეობით ნავსადგურსა და ტვირთმიმღებს/ტვირთგამგზავნს უნდა გადასცეს გემზე შემოსავლების სამსახური პროცედურების დასრულებისა და თავისუფალი პრაქტიკის მიღების შემდეგ, ნავსადგურის სამუშაო დროის განმავლობაში.

2. გემის ტვირთთავსები (ტრიუმები) დატვირთვის ოპერაციების დაწყებამდე სათანადოდ უნდა გაიწმინდოს და აღიჭურვოს მოცემული ტვირთის დასატვირთი ყველა საჭირო მოწყობილობით.

3. გემის სატვირთო ოპერაციისათვის მზადყოფნის შესახებ წერილობითი შეტყობინება (რადიონოტისი) გადაცემულად ჩაითვლება მხოლოდ მას შემდეგ, რაც ფაქტობრივ მზადყოფნაში იქნება მოყვანილი კონკრეტული ტვირთის დასატვირთად ან გადმოსატვირთად განკუთვნილი გემის შესაბამისი ტვირთთავსი (ტრიუმი) და/ან ტანკი.

4. გემი ნაყარი ტვირთით დასატვირთად მზადყოფნაში ჩაითვლება იმ შემთხვევაში, თუ გემის „სატვირთო მარკა“, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია ტვირთის რაოდენობის განსაზღვრა, ხილვადია სატვირთო შკალის მიხედვით.

5. სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული სატვირთო ოპერაციების განხორციელება ნებადართულია მხოლოდ გემის კაპიტანის მიერ ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის



სამსახურისთვის, შესაბამის სატვირთო ტერმინალისთვისა და ნავსადგურის შესაბამისი ადმინისტრაციისათვის „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სერტიფიკატის“ წარდგენის შემდეგ.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნა არ ვრცელდება სპეციალიზებულ გემზე, რომელიც აგებულია სახიფათო ტვირთის გადასაზიდად (ტანკერები, ქიმშიდები, აირშიდები და სხვა).

### **მუხლი 83. სტალიური დროის ათვლა**

1. იმ შემთხვევაში, თუ წერილობითი შეტყობინება (რადიონოტისი) მშრალტვირთმზიდი გემის სატვირთო ოპერაციებისათვის მზადყოფნის შესახებ კაპიტნის მიერ გადაიცა 12 (თორმეტი) საათამდე, სტალიური დროის ათვლა დაიწყება იმავე დღის 13 (ცამეტი) საათიდან, ხოლო თუ აღნიშნული შეტყობინება (რადიონოტისი) გაცემულია 12 (თორმეტი) საათის შემდეგ – მომდევნო დღის 9 (ცხრა) საათიდან.

2. ტანკერებისათვის სტალიური დროის ათვლა იწყება გემის წერილობითი შეტყობინების (რადიონოტისის) ჩაბარებიდან 6 (ექვსი) საათის შემდეგ, მიუხედავად იმისა, ეს გემი დგას თუ არა ნავმისადგომთან.

3. ნავსადგურის დადგენილ სამუშაო დროდ, როგორც წესი, ითვლება დრო 9-დან 18 საათამდე, კვირისა და სადღესასწაულო დღეების ჩათვლით.

4. სტალიური დროის გამოთვლისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს, რომ:

ა) დღე, რომელიც წინ უძღვის კვირას ან სადღესასწაულო დღეს, ჩაითვლება სამუშაო დღედ;

ბ) კვირა და სადღესასწაულო დღეების მომდევნო დღეებში სტალიური დროის ათვლა იწყება დილის 8 (რვა) საათიდან.

### **მუხლი 84. ნავსადგურში ხარჯების განაწილება**

1. გემის კაპიტნის განაცხადის შესაბამისად ნავსადგურში გემის გადაადგილება, აგრეთვე ბუნკერის, მარაგის, სურსათისა და მასალების მიღება, შეკეთება და სხვა, ხორციელდება გემის ხარჯით.

2. გემის ყოველი გადაადგილება ერთი ნავმისადგომიდან მეორეზე, რომელიც არ არის გათვალისწინებული გემის კაპიტნის განაცხადით, ხდება ნავსადგურის ან შემკვეთის ხარჯით.

### **მუხლი 85. სატვირთო ოპერაციების წარმოების დრო და ანაზღაურება**

1. გემის კაპიტანი ვალდებულია აწარმოოს ტვირთის დატვირთვა ან გადმოტვირთვა მთელი დღის განმავლობაში, ასევე კვირა დღესა და სადღესასწაულო დღეებში.

2. ტვირთის დატვირთვის ან გადმოტვირთვის სამუშაოს შეჩერებისას, ასევე ძლიერი ქარის, წვიმისა და თოვლის შემთხვევაში გემის ლიუკები უნდა დაიხუროს.

3. სატვირთო ოპერაციებისას გემის ან ეკიპაჟის მიზეზით მოცდენილი დრო აკლდება სტალიურ დროს, საქართველოს საზღვაო კოდექსის 131-ე და 132-ე მუხლებით განსაზღვრული პირობების გათვალისწინებით.

### **მუხლი 86. სატვირთო ოპერაციების ნორმები**

1. ნავსადგურში ერთი „სამუშაო დარიანი დღისათვის“ (დღე-ღამე) გემის დატვირთვისა და გადმოტვირთვის მინიმალური ნორმა განისაზღვრება ნავსადგურის ადმინისტრაციის მიერ.

2. ნავსადგურში გემის დატვირთვა/გადმოტვირთვის მინიმალური ნორმები არ ვრცელდება გენერალურ და ტარაში მოთავსებულ ტვირთზე, თუ აღნიშნული ტვირთის ყოველი ერთეულის წონა აღემატება 10 (ათი) ტონას და/ან სიგრძე – 8 (რვა) მეტრს.

3. ნავთობის ჩასხმისას, მიღების ჩაბმა-ჩახსნის ოპერაციებს აწარმოებს ნავთობტერმინალი, ტვირთ-გამგზავნის/ტვირთმიმღების ხარჯით, თუ ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

### **მუხლი 87. ტვირთის სეპარაცია**

1. გემს, ტვირთგამგზავნის მითითებით, უფლება აქვს ტვირთგამგზავნის (დამფრახტავის) მიერ მიწოდებული სასეპარაციო ტვირთი და ტვირთის სამაგრი საშუალებები ჩააბაროს ნავსადგურს.

2. გემი ვალდებულია, მძიმე წონის საგემბანო ტვირთი უზრუნველყოს სპეციალური ინვენტარითა



(ტალრეპები, კავები, ფოლადის გვარლები) და სხვა სამაგრი საშუალებებით.

3. გემბანზე ტვირთის მისაღები დგარების დაყენება და ტვირთის დამაგრება ხორციელდება ტვირთგამგზავნთან (დამფრახტავთან) შეთანხმებით, ტვირთგამგზავნის ხარჯითა და მისივე პასუხისმგებლობით იმის მიუხედავად, თუ ვინ ასრულებს აღნიშნულ სამუშაოს (გემის ეკიპაჟი, ტვირთგამგზავნი ან მისი ექსპედიტორი).

4. სახაზო გემების აღჭურვას სასეპარაციო და სამაგრი საშუალებებით უზრუნველყოფს გემთმფლობელი.

5. გემის კაპიტანი უზრუნველყოფს ტვირთის ნაოსნობისათვის უსაფრთხოდ განაწილებასა და განლაგებას გემის ტვირთსათავსებში (ტრიუმებში). ეს მოთხოვნა ძალაშია იმ შემთხვევაშიც, როცა გემის დატვირთვა, ტვირთის დაწყობა, განლაგება ან ტრიმინგი (გადაადგილება) ხორციელდება ტვირთმფლობელის/ექსპედიტორის საშუალებებით.

### **მუხლი 88. ტენსაშიში/ნაყარი ტვირთის დამუშავების პირობები**

1. ტენსაშიში ტვირთის დამუშავებისას:

ა) გემის კაპიტანს/ნავსადგურს/სატვირთო ტერმინალს არა აქვს უფლება მოითხოვოს გემის დატვირთვა/გადმოტვირთვა სატვირთო ოპერაციებისათვის ან ტვირთისათვის არახელსაყრელი ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობების (წვიმა, თოვლი, ძლიერი ქარი, ელჭექი და სხვა) დროს და ამ მოვლენების შეწყვეტიდან 2 საათის განმავლობაში. ამასთან, ეს დრო აკლდება სტალიურ დროს უამინდობის მოტივით, თუ ფაქტობრივად დატვირთვა/გადმოტვირთვა არ ჩატარებულა;

ბ) ხეტყის მასალის ცალკეული პარტიები მონიშნული უნდა იყოს საღებავით ან სხვა განმასხვავებელი საშუალებით ტვირთგამგზავნის მიერ და მისივე ხარჯით.

2. ნაყარი ტვირთის დამუშავებისას:

ა) გემი დატვირთვა-გადმოტვირთვისათვის მზადმყოფად ჩაითვლება იმ შემთხვევაში, თუ შტევენებზე არსებობს გარკვევით აღნიშნული მარკირება გემის წყალშიგის შესახებ, ხოლო გემის საბუთებში არის ოფიციალური „სატვირთო შკალა“ და სხვა დოკუმენტები, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია გემში ჩატვირთული ან გემიდან გადმოტვირთული ტვირთის რაოდენობის განსაზღვრა წყალშიგის გაზომვით და დაანგარიშებით, დოკუმენტებში არსებული მონაცემების მიხედვით;

ბ) ტვირთის დატვირთვის და გადმოტვირთვის პროცესში, როცა ტვირთის წონა განისაზღვრება გემის წყალშიგის გაზომვით, გემის კაპიტანი ვალდებულია არ აწარმოოს ბალასტის გადატუმბვასთან, მიღებასა და ამოტუმბვასთან, აგრეთვე საწვავისა და წყლის მიღებასთან დაკავშირებული ოპერაციები მანამ, სანამ ამ ოპერაციების დაწყების შესახებ არ აცნობებს ტვირთის შემმოწმებელს. ამ ქვეპუნქტით დადგენილი მოთხოვნებიდან გამონაკლისი დაიშვება ავარიულ შემთხვევებში;

გ) თუ სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობის ან მისი დასრულების შემდეგ შემჩნეულ იქნა ბალასტში რაოდენობრივი ცვლილებები, დატვირთული ან გადმოტვირთული ტვირთის რაოდენობას განსაზღვრავს შემმოწმებელი, გემის კაპიტანის გარეშე, ხოლო ყველა შესაძლო ხარჯი და ზარალის ანაზღაურება დაეკისრება გემს;

დ) გემზე დატვირთული ან გემიდან გადმოტვირთული ტვირთის წონის განსაზღვრისას გემის წყალშიგის გაზომვის საშუალებით, გემის კაპიტანი ვალდებულია შემმოწმებელს გემის აუცილებელი დოკუმენტების გარდა, დამატებით მიაწოდოს მონაცემები გემზე არსებული მარაგის შესახებ როგორც სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე, ასევე სატვირთო ოპერაციების მიმდინარეობისას და დასრულების შემდეგ.

### **მუხლი 89. სატვირთო საბუთების გაფორმება**

1. ტვირთგამგზავნი ვალდებულია დატვირთვიდან არა უგვიანეს 4 (ოთხი) საათის განმავლობაში გემის კაპიტანს ხელმოსაწერად წარუდგინოს კონოსამენტი/საზღვაო ზედნადები და ტვირთთან დაკავშირებული სხვა საბუთები.

2. გემის კაპიტანი ვალდებულია ჩააბაროს ან მიიღოს ტვირთი სატვირთო ადგილების რაოდენობის მიხედვით, კონოსამენტის/საზღვაო ზედნადების შესაბამისად.



3. ტვირთის მიღება დასტურდება ტვირთმიმღების ან მისი რწმუნებულის ხელმოწერით კონოსამენტზე/საზღვაო ზედნადებზე.

4. შემმოწმებლის პატაკი ან აქტი ფორმდება გემის სატვირთო ოპერაციის შემდეგ, გემის წყალწყვის ან ტალმანის (ტვირთის დამთვლელი) ან სხვა დოკუმენტის საფუძველზე, რომელიც შედგენილია გემის ეკიპაჟის, ექსპედიტორის ან უფლებამოსილი ტვირთის დამთვლელი (სატალმანო) კომპანიის მიერ.

5. სატვირთო ოპერაციაში მონაწილე ყველა მხარე ვალდებულია მიაწოდოს ტვირთთან დაკავშირებული სრული ინფორმაცია ნებისმიერი მხარის მიერ დანიშნულ შემმოწმებელს.

### **მუხლი 90. სატვირთო ოპერაციებისა და დროის ათვლის განმარტებები**

საზღვაო გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულებაში სატვირთო ოპერაციებთან და დროის ათვლასთან დაკავშირებულ ქვემოთ მოყვანილ ცნებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) „დაახლოებით (ამა თუ იმ) რიცხვში“ – გადახრა ორივე მხარეს 5 (ხუთი) დღით;

ბ) „დაახლოებით თვის დასაწყისში“ – 1-დან 10 (ათი) რიცხვამდე;

გ) „დაახლოებით შუა თვეში“ – 11-დან 20 (ოცი) რიცხვამდე;

დ) „დაახლოებით თვის ბოლოს“ – 21-დან თვის ბოლომდე;

ე) „შუა თვეში“ – 15 (თხუთმეტი) რიცხვი;

ვ) „თვის ბოლო“ – თვის ბოლო რიცხვი;

ზ) „თვის ბოლოს ან მომდევნო თვის დასაწყისში“ – თვის ბოლო ხუთი დღე ან მომდევნო თვის პირველი ხუთი დღე;

თ) „თვის პირველი ნახევარი“ – 1-დან 15 (თხუთმეტი) რიცხვამდე;

ი) „თვის მეორე ნახევარი“ – 16 (თექვსმეტი) რიცხვიდან თვის ბოლომდე;

კ) „თანაბრად რაღაც პერიოდის განმავლობაში“ – გემის მოწოდება ან საქონლის დატვირთვა ხდება თანაბრად, მითითებული პერიოდის განმავლობაში;

ლ) „თანმიმდევრული დღეები“ – სტალიური დრო, რომელიც გაიანგარიშება კალენდარული დღეების მიხედვით, ავდარიანი, კვირა დღეებისა და სადღესასწაულო დღეების ჩათვლით;

მ) „თანმიმდევრული დღეები კვირა და სადღესასწაულო დღეების გამოკლებით“ – სტალიური დრო, რომელიც გაიანგარიშება კალენდარული დღეების მიხედვით თანმიმდევრულად, კვირა და სადღესასწაულო დღეების გამოკლებით;

ნ) „გემი თავისუფალია დატვირთვის ხარჯებისაგან“ – გემის დატვირთვა ხდება იმ პირობით, რომ გემის ბორტის კიდემდე ტვირთის მიწოდება ხორციელდება ტვირთგამგზავნის ხარჯით, ხოლო გემის ბორტის კიდედან ტრიუმებში ჩატვირთვა და ტრიუმის სამუშაოების წარმოება ხორციელდება გემის ხარჯით;

ო) „გემი თავისუფალია დატვირთვის ხარჯებისაგან ტრიუმში ჩატვირთვის ჩათვლით“ – ნაპირიდან ტვირთის გემის ტრიუმებში ჩატვირთვა და ტრიუმის სამუშაოები ხორციელდება ტვირთგამგზავნის ხარჯით.

პ) „გემი თავისუფალია გადმოტვირთვის ხარჯებისაგან ტრიუმის სამუშაოების ჩათვლით“ – ტვირთის ტრიუმიდან ნავმისადგომზე ან/და რკინიგზის ვაგონებში ან ავტოტრანსპორტზე გადატვირთვა ხორციელდება ტვირთმიმღების ხარჯით;

ჟ) „დატვირთვა ან გადმოტვირთვა ტრიუმის სამუშაოების ჩათვლით გემის ხარჯით“ – გემის ბორტთან



ტვირთის სამარჯვეზე მიწოდება ტვირთგა-მგზავნის მოვალეობაა. ტრიუმში ჩატვირთვა და დალაგება გემის მოვალეობაა. გადმოტვირთვისას ტვირთის ტრიუმიდან ბორტთან მიწოდება გემის მოვალეობაა. ტვირთის მიმღები ტვირთს ღებულობს სამარჯვიდან გემის ბორტთან;

რ) „ტვირთის მიღება და გაცემა ბორტის გასწვრივ“ – გემი ვალდებულია მიიღოს ან გასცეს ტვირთი გემის გასწვრივ ბორტის გადასატვირთი საშუალებების მისაწვდომობის ფარგლებში;

ს) „სრული ტვირთი“ – დამფრახტავი ვალდებულია გამოიყენოს გემი მთლიანად ტვირთტევადობის ან ტვირთამწეობის მიხედვით, წყალშიგის, წყლის ბუნკერისა და გემზე არსებული სხვა მარაგის გათვალისწინებით;

ტ) „იმის მიუხედავად წარმოებდა თუ არა მუშაობა“ – სტალიური დრო, რომელიც გაიანგარიშება კვირა და სადღესასწაულო დღეების, ასევე სხვა გამოსარიცხი პერიოდების ჩაუთვლელად, იმის მიუხედავად, ჰქონდა ადგილი თუ არა ამ დღეებში/პერიოდში სატვირთო ოპერაციებს;

უ) „კვირა და სადღესასწაულო დღეები გამოირიცხება, თუ ამ პერიოდში მუშაობა არ მიმდინარეობდა“ – კვირა და სადღესასწაულო დღეებში სატვირთო ოპერაციების შესრულებაზე ფაქტობრივად დახარჯული დრო ჩაითვლება სტალიურ დროდ;

ფ) „რიგში ჩვეულებრივ სხვა გემებთან ერთად“ – გემს ეთმობა ნავმისადგომი საერთო რიგის მიხედვით, ნავსადგურში შემოსულ სხვა გემებთან თანაბრად;

ქ) „ნავმისადგომთანაა თუ არა“ – სტალიური დროის ათვლა იწყება კაპიტნის მიერ სატვირთო ოპერაციებისათვის მზადყოფნის შესახებ წერილობითი ნოტისის გადაცემის შემდეგ, იმის მიუხედავად გემი ნავმისადგომთან დგას თუ არა;

ღ) „სამუშაო დარიანი დღე“ – სტალიური დრო, რომელიც გაიანგარიშება კვირა და სადღესასწაულო დღეების, ასევე ავდრიანი პერიოდის გამოკლებით.

### **მუხლი 91. განაცხადი გემის დაზიანების შესახებ**

განაცხადი ნავსადგურის/ტერმინალის მიზეზით გემის დაზიანების შესახებ, რომელიც გემმა სატვირთო ან მისაბმელი ოპერაციებისას განიცადა, გემის კაპიტანმა უშუალოდ ან აგენტის მეშვეობით უნდა წარუდგინოს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს ან/და ნავსადგურს/ტერმინალს შემთხვევიდან დაუყოვნებლივ და ნებისმიერ შემთხვევაში – ნავსადგურიდან გასვლამდე არა უგვიანეს 4 საათისა.

## **კარი III განსაკუთრებული ნაწილი თავი XVII ბათუმის ნავსადგური**

### **მუხლი 92. ბათუმის ნავსადგურის ფარგლები**

1. ბათუმის ნავსადგურის ფარგლები მოქცეულია ქვემოთ მოცემული გეოგრაფიული კოორდინატების შემაერთებელი ხაზის შიგნით, კერძოდ:

ა)  $41^{\circ} 39,46'$  ჩრდ. განედი /  $041^{\circ} 38,37'$  აღმოს. გრძედი (კონცხი „ბურუნტაბია“);

ბ)  $41^{\circ} 40,05'$  ჩრდ. განედი /  $041^{\circ} 37,80'$  აღმოს. გრძედი (ჩრდილოეთის წერტილი);

გ)  $41^{\circ} 43,50'$  ჩრდ. განედი /  $041^{\circ} 41,55'$  აღმოს. გრძედი (ჩრდილო აღმოსავლეთის წერტილი);

დ)  $41^{\circ} 42,92'$  ჩრდ. განედი /  $041^{\circ} 42,70'$  აღმოს. გრძედი (წერტილი „მწვანე კონცხის“ ჩრდილოეთით);

ე)  $41^{\circ} 39,95'$  ჩრდ. განედი /  $041^{\circ} 40,96'$  აღმოს. გრძედი (მდინარე „ყოროლის წყლის“ შესართავი);

ვ) სამხრეთიდან შემოსაზღვრულია სანაპირო ზოლით და ბათუმის ძირითადი ნავსადგურის ტერიტორიით.





2. ბათუმის ნავსადგურის ფარგლებში შედის: ძირითადი ნავსადგური (შიდა ნავსადგური, შიდა რეიდი და ფარვატერი), გარე რეიდი (ძირითადი საღებო რაიონი) და ძირითად ნავსადგურთან მიმდებარე ტერიტორია („საკაბოტაჟო ნავსადგური“).

3. ბათუმის ძირითადი ნავსადგური იყოფა დაცულ (სარეჟიმო) და გახსნილ (ღია) ნაწილებად, კერძოდ:

ა) დაცული (სარეჟიმო) ნაწილი წარმოადგენს ნავთობ/გაზ ტერმინალის №1, №2, №3 ნავმისადგომების, საკონტეინერო და მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომების, საბორნე გადასასვლელის №6 ნავმისადგომის, მშრალი ტვირთების (ნაყარი და გენერალური) №7, №8, №9 ნავმისადგომების და ნავთობტერმინალის უნავმისადგომო ჩამოსასხმელის (CBM) ტერიტორიას;

ბ) გახსნილი (ღია) ნაწილი შედგება №10 და №11 ნავმისადგომების ტერიტორიისაგან და გამოიყენება ძირითადად სამგზავრო/საკრუიზო გემების დასაყენებლად.

4. ძირითადი ნავსადგურის ფაქტობრივი სიღრმეები, ნავმისადგომების ფაქტობრივი (არასაპასპორტო) სიგრძე და სიღრმე, ნავმისადგომებთან გემების მაქსიმალურად დასაშვები წყალშიგი, (რომელიც დამოკიდებულია ნავმისადგომების გასწვრივ არსებულ ფაქტობრივი სიღრმეების ცვალებადობაზე), ოფიციალურად ცხადდება ყოველწლიურად, ნავსადგურის კაპიტნის მიერ, შემოდგომა-ზამთრის პერიოდის დამთავრებისთანავე, ნავსადგურის სათანადო სამსახურის მიერ ჩატარებული საკონტროლო გაზომვებისა და წარმოდგენილი ბათიმეტრიული რუკების საფუძველზე.

5. ნავმისადგომების საპასპორტო სიგრძე მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №7-ში.

6. ბათუმის შიდა ნავსადგურში დასაშვებია არა უმეტეს 225 მეტრი სიგრძის მქონე გემის შემოსვლა. 200 მეტრზე მეტი სიგრძის მქონე გემის შემოსვლა, მანევრირება და ნავმისადგომთან დაყენება (მიბმა) დასაშვებია მხოლოდ დღის ნათელ პერიოდში.

7. ბათუმის ნავსადგურის აკვატორია სქემატურად მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №6-ში.

8. N1 ნავმისადგომთან შემობრუნება ნავმისადგომთან დადგომის მიზნით შეუძლია მხოლოდ ტანკერს, რომლის სიგრძე არ აღემატება 142 მეტრს, ხოლო წყალშიგი 6.0 მეტრს. გემს, რომლის სიგრძე მეტია 142 მეტრზე, ხოლო წყალშიგი 6.0 მეტრზე, შეუძლია შემობრუნდეს ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში (თუ მე-7 და მე-3 ნავმისადგომები თავისუფალია გემებისგან), ან მე-9 ნავმისადგომის მიმდებარე აკვატორიაში, თუ მე-9 ნავმისადგომი თავისუფალია გემისგან.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება `№17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.*

### **მუხლი 93. ბათუმის ნავსადგურის ტერიტორია და აკვატორია**

1. ბათუმის ნავსადგურის ტერიტორიაში შედის ძირითადი ნავსადგური და შიდა რეიდი.

ა) ბათუმის ძირითადი ნავსადგური შედგება:

ა.ა) შიდა ნავსადგური თავისი ნავმისადგომებით: ნავთობ/გაზტერმინალის №1, №2 და №3 ნავმისადგომები, საკონტეინერო და მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომი, საბორნე გადასასვლელის №6 ნავმისადგომი და მშრალი ტვირთების (ნაყარი და გენერალური) №7, №8 და №9 ნავმისადგომები.

ა.ბ) შიდა რეიდი მასთან მიმდებარე ნავმისადგომებით: სამგზავრო/საკრუიზო №10, №11 ნავმისადგომები და ნავთობტერმინალის უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი (CBM), რომელიც განკუთვნილია დიდი ზომის ტანკერების სატვირთო ოპერაციების ჩასატარებლად.

2. ბათუმის ძირითადი ნავსადგურის ტერიტორიაში არ შედის:

ა) სანაპირო ზოლის მონაკვეთი მოთავსებული №9 და №10 ნავმისადგომებს შორის;



ბ) „იახტ კლუბი“;

გ) საკაბოტაჟო ნავსადგური თავისი ნავმისადგომებით.

3. ბათუმის ნავსადგურის აკვატორია არის წყლის სივრცე, რომელიც მოქცეულია ამ წესის 92-ე მუხლის პირველ პუნქტში მოცემულ საზღვრებს შიგნით, რომელშიც შედის ძირითადი ნავსადგურის აკვატორია ( შიდა ნავსადგურის, შიდა რეიდის და ფარვატერის აკვატორიები) და გარე რეიდის (ძირითადი საღუზე რაიონი) აკვატორია.

ა) შიდა ნავსადგურის აკვატორია წარმოადგენს წყლის სივრცით მოცულ ბათუმის უბის სამხრეთ ნაწილის აკვატორიას, რომელიც მდებარეობს ბათუმის ნავთობტერმინალის მოლის დასავლეთ დაბოლოებაზე აღმართულ შუქურასა და მე-10 ნავმისადგომის დასაწყისს შორის გავლებული შემაერთებელი ხაზის (პელენგი შუქურიდან 266<sup>0</sup>) სამხრეთით;

ბ) შიდა რეიდად ითვლება წყლის სივრცე (აკვატორია) განლაგებული ნავთობტერმინალის მოლის ჩრდილოეთით, რომელიც ჩრდილოეთიდან შემოსაზღვრულია „ბურუნტაბიას“ კონცხზე გამავალი პარალელით (საწყისი კოორდინატები 41<sup>0</sup> 39,46' ჩრდ. განედი / 041<sup>0</sup> 38,37' აღმოს. გრძედი) და აღმოსავლეთიდან – საკაბოტაჟო მოლის აღმოსავლეთ დაბოლოებაზე გამავალი მერიდიანით (საწყისი კოორდინატები 41<sup>0</sup> 39,14' ჩრდ. განედი / 041<sup>0</sup> 39,52' აღმოს. გრძედი). შიდა რეიდზე გამოყოფილია საღუზე რაიონი, რომელიც განკუთვნილია ზომამცირე გემებისათვის. საღუზე რაიონის კოორდინატები მოცემულია ამ წესების დანართ №8-ში. ღუზაზე დგომის რაიონში შესაძლებელია არაუმეტეს 4 (ოთხი) მეტრი წყალშიგისა და 12 (თორმეტი) მეტრი სიგრძის მქონე 4 (ოთხი) ზომამცირე გემის დაყენება. მოცემულ საღუზე რაიონში დაშვებულია გემების ღუზაზე დგომა მხოლოდ კარგი ამინდის პირობებში (ქარი ბოფორტის შკალით 3 (სამი) ბალი (3,4-5,4 მ/წმ), ზღვის ღელვა დუგლასის შკალით 2 (ორი) ბალი);

გ) გარე რეიდად ითვლება წყლის სივრცე (აკვატორია) მოქცეული 10 (ათი) და 50 (ორმოცდაათი) მეტრი სიღრმის იზობატებს შორის, რომელიც იწყება ბათუმის ცენტრალურ შუქურიდან პელენგი 027<sup>0</sup>, დისტანცია 7,5 კაბელტოვი და გრძელდება ამ წერტილიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით „მწვანე კონცხის“ მიდამოების აღმოსავლეთ საზღვრის ტრავერზამდე.

4. ბათუმის ძირითადი ნავსადგურის აკვატორიაში არ შედის:

ა) საკაბოტაჟო ნავსადგურის აკვატორია;

ბ) „იახტ კლუბის“ აკვატორია.

5. საკაბოტაჟო ნავსადგურის აკვატორია შემოსაზღვრულია კოორდინატების 41<sup>0</sup> 39,14' ჩრდ. განედის/ 041<sup>0</sup> 39,52' აღმოს. გრძედის წერტილზე გამავალი პარალელით და კოორდინატების 41<sup>0</sup> 39,14' ჩრდ.განედის / 041<sup>0</sup> 39,85' აღმოს. გრძედის წერტილზე გამავალი მერიდიანით ნაპირამდე. საკაბოტაჟო ნავსადგურის სივრცე და იქ არსებული ნავმისადგომები აღინიშნება მცირე სიღრმეების მქონე აკვატორიად, სადაც გემისთვის მაქსიმალურად დასაშვები წყალშიგი არ აღემატება 2,5 მეტრს.

6. არახელსაყრელი ამინდის პროგნოზის მიღებისთანავე იქ მდგომი გემები, საერთო უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, ვალდებული არიან დაუყოვნებლივ დატოვონ საკაბოტაჟო ნავსადგურის ნავმისადგომები და გავიდნენ ღია ზღვაში. მცირე ზომის გემებს შტორმის პერიოდში, როგორც თავშესაფარი, ძირითადი ნავსადგურის ადმინისტრაციამ შესაძლოა დროებით გამოუყოს ადგილი შიდა რეიდზე.

7. ბათუმის ნავსადგურში შესვლა და გამოსვლა ხორციელდება ფარვატერით. ეს არის წყლის ზედაპირი, რომელიც შემოსაზღვრულია ფარვატერის ღერძის პარალელურად გამავალი ხაზებით აღმოსავლეთით 150 (ას ორმოცდაათი) მეტრზე და 240 (ორას ორმოცი) მეტრზე ფარვატერის ღერძის დასავლეთით. ფარვატერის ღერძად მიჩნეულია შემავალი/გამომავალი საგდულებების (Lead<sup>ing</sup> LiN<sup>oe</sup>) ხაზი 158,8<sup>0</sup> - 338,8<sup>0</sup>.

8. ბათუმის ნავსადგურის გარე რეიდზე გემების ღუზაზე დგომისათვის განკუთვნილია 12 (თორმეტი)



საღუბე წერტილი. ამ წერტილების კოორდინატები მოცემულია ამ წესების დანართ №9-ში.

9. ბათუმის პირითადი ნავსადგურის აკვატორიაში სატრანსპორტო მცურავი საშუალებების გადაადგილების სიჩქარე დაშვებულია არაუმეტეს 2 (ორი) კვანძისა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

#### **მუხლი 94. „ტიაგუნი“**

ბათუმის ნავსადგურში პერიოდულად მოქმედებს უხილავი მდგრადი ტალღა „ტიაგუნი“ (დანართი №16). გემის დგომა ნავსადგურში „ტიაგუნის“ დროს საფრთხეს უქმნის გემს და ნავმისადგომს. „ტიაგუნი“ ნავსადგურში აღინიშნება განსაკუთრებით დასავლეთისა და ჩრდილოეთის მეოთხედებიდან მოქმედი ქარისა და ტალღის დროს. შტორმული გაფრთხილების მიღებისთანავე ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურმა უნდა გააფრთხილოს როგორც ნავსადგურში, ასევე რეიდზე მდგომი გემის კაპიტნები. „ტიაგუნის“ პირველივე ნიშნების აღმოჩენისთანავე ნავსადგურში მდგომი ყველა გემის მთავარი ძრავი უნდა იყოს გადაყვანილი მუდმივი მზადყოფნის მდგომარეობაში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

#### **მუხლი 95. უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი**

1. უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი (CBM) შედგება გემის მისაბმელი 5 (ხუთი) მოტივტივე კასრის კონსტრუქციისგან, რომელიც მდებარეობს ნავსადგურის შიდა რეიდის აკვატორიაში ნავთობტერმინალის მოლის ჩრდილოეთით, სადაც ხორციელდება მინიმუმ 182 (ას ოთხმოცდაორი) და მაქსიმუმ 250 (ორას ორმოცდაათი) მეტრი სიგრძის და 140000 (ას ორმოცდაათასი) ტონამდე წყალწყვის მქონე ტანკერების დაყენება. ტანკერს დგომის დროს მუდმივად უნდა გააჩნდეს ბორტზე მისი ოფიციალური საზაფხულო დედვეიტის არანაკლებ 30 %-ის ეკვივალენტი სეგრეგირებული ბალასტი ან ტვირთი. ტანკერის ნავსადგურში შემოსვლისა და უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან მიყენების ოპერაციების დროს მამოძრავებელი ხრახნი (პროპელერი) მთლიანად უნდა იყოს წყლით დაფარული, რათა საზღვაო უსაფრთხოების ნორმებიდან გამომდინარე ხრახნის მუშაობა იძლეოდეს სრულფასოვან და სასურველ ეფექტს ტანკერის მანევრირების დროს.

2. უნავმისადგომო ჩამოსასხმელზე ტანკერის დაყენება ხორციელდება კარგი ხედვისა და არაუმეტეს ბოფორტის შკალით 4 (ოთხი)-ბალიანი ქარის (6-8 მ/წმ სიჩქარის) და საშუალოდ დუგლასის შკალით 3 (სამი) ბალამდე ზღვის დონის (0,5-1,25 მ ტალღის სიმაღლის) პირობებში.

3. ტანკერის მიბმა და დაფიქსირება ყოველთვის ხორციელდება შემდეგი სქემით: „გემის ქიმიტ ღია ზღვისკენ“, მარცხენა ღუზის ჩაშვებით ღუზა-ჯაჭვზე 8-9 ხემით, გემის ქიმიტ 1 (ერთ) კასრზე და კიჩოთი 3 (სამ) კასრზე. თითოეულ კასრზე მიწოდებული და დამაგრებული უნდა იყოს 3 (სამი) მისაბმელი ბაგირი. ტანკერის მისაბმელი ბაგირები უნდა იყოს დამზადებული მხოლოდ სინთეტიკური მასალისაგან.

4. თუ ქარის სიჩქარე 8 მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 5 ბალი) და ზღვის დონე 0,8 მ-ს (დუგლასის შკალით 3 ბალი) აღემატება და პროგნოზით მოსალოდნელია ამინდის უფრო გაუარესება, ამ შემთხვევაში სატვირთო ოპერაციები დაუყოვნებლივ უნდა შეჩერდეს და:

ა) სატვირთო დრეკადი მილები გადაიხსნას და სათანადოდ დახუფულ მდგომარეობაში ჩაშვებულ იქნეს ზღვის ფსკერზე (საწყის მდგომარეობაში);

ბ) გაფრთხილებულ იქნეს გემის კაპიტანი, მზადყოფნაში მოიყვანოს გემის მთავარი ძრავა და დამხმარე მექანიზმები, რათა საჭიროების შემთხვევაში ლოცმანის დახმარებით გემმა დაუყოვნებლივ დატოვოს უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი.

5. თუ ქარის სიჩქარე 11 (თერთმეტი) მ/წმ-ს და ტალღის სიმაღლე აღემატება 0,9 მეტრს, ამ მუხლის მე-4



პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, მზადყოფნაში მყოფმა გემმა, გემის კაპიტნის ხელმძღვანელობითა და ლოცმანის რეკომენდაციებით, დაუყოვნებლივ უნდა დატოვოს უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი და გავიდეს ღია ზღვაში ამინდის გაუმჯობესებამდე.

6. იმ შემთხვევაში, თუ საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურიდან ოფიციალური პროგნოზის მიღებიდან მომდევნო 12 საათის შემდეგ მოსალოდნელია არსებული ამინდის მდგომარეობის გაუარესება, რომელიც გაუსწორდება და/ან გადააჭარბებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტში მოცემულ ლიმიტის ზღვარს, მაშინ საერთო უსაფრთხოებიდან გამომდინარე ტანკერის უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან დაყენება არ ხორციელდება ამინდის მდგომარეობის სრულ გაუმჯობესებამდე.

7. ტანკერი უნდა დადგეს და დაფიქსირდეს ისე, რომ მისი დიამეტრალური სიბრტყის ხაზი უნდა განთავსდეს მკაცრად უნავმისადგომო ჩამოსასხმელის საგდულის (166,3<sup>0</sup>-346,3<sup>0</sup>) ღერძულ ხაზზე და გემის კიჩოდან ნავთობტერმინალის მოლის კედლამდე 170 (ას სამოცდათი) მეტრის დაშორებით.

8. ხელსაყრელი ამინდის დროს ტანკერის უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან დაყენება/დგომა/გამოყვანა შეიძლება განხორციელდეს 24 საათის განმავლობაში. დღე-ღამის ბნელ მონაკვეთში უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან შემოყვანისა და დაფიქსირების ოპერაციების ჩატარება დასაშვებია იმ შემთხვევაში, თუ მე-7 პუნქტში ხსენებული საგდულის ხაზის ორთავე ნიშნის შუქი (ლურჯი ფერის მუდმივი ნათება) იქნება სათანადოდ გამართულ და კარგად ამოსაცნობ მდგომარეობაში.

9. ტანკერის, უნავმისადგომო ჩამოსასხმელთან დღე-ღამის ბნელ მონაკვეთში შემოყვანის, სათანადოდ დაფიქსირების და/ან ნავსადგურიდან გაყვანის ოპერაციების ჩატარება შესაძლებელია იმ შემთხვევაში თუ, ამ ოპერაციაში მონაწილე ყველა სანავიგაციო ნიშნების, ტივტივების, საგდულებისა და კვეთების აღმნიშვნელი სამუშაო შუქები (სამტატო სექტორული თუ წრიული ნათება) არის სათანადოდ გამართულ მდგომარეობაში და კარგად ხილვადი ყოველგვარი გადაფარვისა და შეფერხებების გარეშე.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 95<sup>1</sup>. აირშიდი ტანკერების სპეციალიზებული ნავმისადგომი №2**

1. თხევადი აირის დასატვირთი ნავმისადგომი №2 მდებარეობს ბათუმის შიდა ნავსადგურის აკვატორიაში, ნავთობტერმინალის მოლის შუა ნაწილში, რომელთანაც ხორციელდება მაქსიმუმ 119 (ას ცხრამეტი) მეტრამდე სიგრძის მქონე აირშიდი ტანკერის დაყენება და დატვირთვა ნავთობის თხევადი აირით (Liquid Petroleum Gas).

2. №2 ნავმისადგომთან მიიღება აირშიდი ტანკერის მაქსიმალურად დასაშვები განზომილებებით: სიგრძე 119 მ, სიგანე 18,8 მ, წყალშიგი მაქსიმალური ტვირთით - 7,0 მ.

3. აირშიდი ტანკერის უსაფრთხოება მისი ნავმისადგომთან დგომის დროს მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია გარემოს ჰიდრომეტეოროლოგიურ და ფიზიკურ ზემოქმედებაზე, არასამტატო სიტუაციების წარმოქმნაზე, ნავსადგურის შეზღუდულ აკვატორიაზე, ნავთობტერმინალის მეზობელ ნავმისადგომებზე, ტერმინალის აირჩამომსხმელ ტექნოლოგიურ და ტექნიკურ სისტემებზე და სხვა. აირშიდი ტანკერის ნავსადგურში შემოსვლისას, მკაცრად უნდა იყოს დაცული უსაფრთხოების ყველა დადგენილი ნორმები თავად ტანკერის, ყველა სამსახურისა და ტერმინალის მიერ.

4. აირშიდი ტანკერს, ნავმისადგომთან მისაბმელი ოპერაციების წარმოების დროს და ნავმისადგომთან მისი დგომის პერიოდში, მუდმივად უნდა გააჩნდეს ბორტზე ტანკერის ოფიციალური საზაფხულო დედვეიტის არანაკლებ 30% -ის ეკვივალენტი სეგრეგირებული ბალასტი ან ტვირთი.

5. აირშიდი ტანკერის №2 ნავმისადგომთან მიყენება/გაყვანის ოპერაცია საერთო უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სათანადო განზომილების მქონე ორი ბუქსირით თითოეული არანაკლები 1800 ც/მ სიმძლავრისა.



6. აირმზიდის №2 ნავმისადგომთან მიყენება უნდა მოხდეს მარჯვენა ბორტით, ქიმიტ ნავსადგურიდან გასასვლელისკენ და მარცხენა ღუზის გამოყენების გარეშე (ღუზა დასაშვებია მხოლოდ ტანკერის შემოყვანის მომენტში წარმოქმნილი ავარიული სიტუაციის თავიდან აცილების მიზნით) იმისთვის, რომ გაუთვალისწინებელი ან ავარიული სიტუაციის წარმოქმნის შემთხვევაში, აირმზიდი ტანკერი ბუქსირების დახმარებით შეფერხების გარეშე სწრაფად იყოს გამოყვანილი ნავმისადგომიდან და გაყვანილი ღია ზღვაში.

7. №2 ნავმისადგომთან მდგომი აირმზიდსა და №1 ნავმისადგომთან მდგომ ნავთობმზიდ ტანკერს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლებ 25 (ოცდახუთი) მეტრი.

8. აირმზიდი ტანკერის შემოსვლისა და №2 ნავმისადგომთან მიყენების პერიოდში ნავთობტერმინალის №3 ნავმისადგომი თავისუფალი უნდა იყოს სხვა გემებისაგან, მიუხედავად მათი ტიპისა და დანიშნულებისა.

9. აირმზიდი ტანკერის ნავსადგურში შესვლისა და ნავსადგურიდან გასვლის წინ, საერთო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, ნავსადგურის კაპიტანის სამსახურის მორიგე ოფიცერმა VHF -16 არხზე უნდა გააკეთოს სპეციალური გამაფრთხილებელი გამოცხადება - „ნავსადგურში შემოდის/გადის აირმზიდი ტანკერი, ყველა მცურავმა საშუალებამ გზა დაუთმოს მას და არ შეუქმნას შეფერხება მის თავისუფალ გადაადგილებას“. გარშემო მყოფი მცურავი ერთეულებისაგან (რეიდზე , ღუზაზე და ნავსადგურის აკვატორიაზე) ნავსადგურის მორიგე ოფიცერმა უნდა მიიღოს რადიო დასტური და გააკეთოს ჩანაწერი მორიგე ოფიცერის სავახტო ჟურნალში.

10. აირმზიდს, ნავსადგურში შესვლისას, გასვლისას და/ან ღუზაზე დადგომის დროს ეძლევა მოძრაობის უპირატესობა ყველა ტიპისა და დანიშნულების მქონე მცურავი ერთეულის მიმართ და არც ერთ მცურავ ერთეულს არ აქვს უფლება აირმზიდი ტანკერის მოძრაობის დროს გზა გადაუჭრას მას და/ან შეაფერხოს აირმზიდი ტანკერის თავისუფალი მოძრაობა ნავსადგურის აკვატორიისა და გარე რეიდის ფარგლებში.

11. აირმზიდი ტანკერის მთავარი ძრავი და დამხმარე მექანიზმები, მისი სპეციფიკიდან და დანიშნულებიდან (ადვილად აალებადი და ფეთქებადი ობიექტი) გამომდინარე, ნავსადგურში დგომის პერიოდში საერთო უსაფრთხოების თვალსაზრისით უნდა იყოს მუდმივ მზადყოფნაში, რათა შესაძლებელი იყოს მისი ნებისმიერ დროს გამოყენება.

12. აირმზიდი ტანკერის ეკიპაჟის 2/3 მუდმივად უნდა იმყოფებოდეს გემის ბორტზე.

13. ნავსადგურში დგომის დროს აირმზიდი ტანკერი სავალდებულოა უზრუნველყოფილი იყოს ყველა სახმელეთო სამაშველო და სახანძრო სამსახურების საკონტაქტო მონაცემებით. აღნიშნული მონაცემები გემის ნავმისადგომთან დაყენებისთანავე ოფიციალურად უნდა გადაეცეს გემის კაპიტანს, საზღვაო მომსახურების სააგენტოს წარმომადგენლის მიერ.

14. ნავსადგურში მდგომი აირმზიდი ტანკერის კაპიტანი, გემზე არასამტატო და/ან ავარიული სიტუაციების წარმოშობის შემთხვევაში ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ამის შესახებ ტერმინალის მორიგე მტვირთავს (LoadiN<sup>g</sup> Master), ნავსადგურის დისპეტჩერს, ნავსადგურის კაპიტანის სამსახურს და მორიგე ბუქსირის კაპიტანს. იმ შემთხვევაში, თუ არსებული სიტუაცია ამას მოითხოვს, შეტყობინება უნდა გაეგზავნოს საგანგებო სიტუაციების მართვის სააგენტოს.

15. აირმზიდი ტანკერის მოძრაობის სიჩქარე ან ინერცია ნავსადგურის შიდა აკვატორიაზე ბორტთან „ბიტინგებზე“ დამაგრებული ბუქსირებით არ უნდა აღემატებოდეს 1,5 (ერთნახევარი) კვანძს.

16. აირმზიდი ტანკერის კორპუსის ცილინდრული ნაწილის გვერდული გადაადგილების სიჩქარე ნავმისადგომის რეზინის ამრიდებთან შეხების მომენტში არ უნდა აღემატებოდეს 0,14 მ/წ.

17. აირმზიდი ტანკერის ნავმისადგომთან მიყენების შემდეგ, სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე, ნავთობტერმინალის მორიგე მტვირთავსა (LoadiN<sup>g</sup> Master) და აირმზიდი ტანკერის კაპიტანს შორის უნდა შედგეს სათანადო ფორმის ერთობლივი შემოწმებისა და მოქმედების აქტი „გემი - ნაპირის“ უსაფრთხო სატვირთო ოპერაციების და სხვა აუცილებელი პროცედურების ჩატარებისა და შესრულების შესახებ. ერთი ეგზემპლარი ამ აქტისა სატვირთო ოპერაციების დაწყებამდე გემის



მომსახურე აგენტის მიერ უნდა იყოს წარმოდგენილი ნავსადგურის კაპიტანის სამსახურში.

18. ნავსადგურში აირმზიდი ტანკერის დგომის პერიოდში 150 (ას ორმოცდაათი) მეტრზე მეტი სიგრძის გემის შემოსვლა დაუშვებელია იმ შემთხვევებში, თუ შემოსული გემის ნავსადგურის შიდა აკვატორიაზე დატრიალებისას მისი (შემოსული გემის) და/ან შემოსული გემის დამტრიალებელი ბუქსირის ქიმსა და აირმზიდის ტანკერის კორპუსს შორის რჩება 25 (ოცდახუთი) მეტრზე ნაკლები მანძილი.

19. აირმზიდი ტანკერის სატვირთო ოპერაციები წყდება :

ა) ნებისმიერი გემის ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში შემოსვლის ან გასვლის პერიოდში;

ბ) მკვრივი ნისლის დროს ( მხედველობა 100 მ და ნაკლები);

გ) ძლიერი წვიმის, ჭექა-ქუხილისა და ელვის შემთხვევაში;

დ) თუ ქარის სიჩქარე აღემატება 17 მ/წმ (ბოფორტის შკალით 7 ბალი) და ზღვის დეღვა (ნავსადგურში) – 0,5 მ (დუღლასის შკალით 3 ბალი).

20. „ტიაგუნის“ მოქმედების შემთხვევაში, თუ აირმზიდი ტანკერის უსაფრთხო სატვირთო ოპერაციების უზრუნველყოფა შეუძლებელია, სატვირთო ოპერაციები წყდება, ტვირთის მიმწოდებელი მილი იხსნება და გემი ყოველგვარი შეფერხებების გარეშე უნდა გავიდეს ნავსადგურიდან. ასეთ შემთხვევაში, თუ არსებული სიტუაცია იძლევა საშუალებას, აირმზიდს, სხვა გემებთან შედარებით უპირატესობა ენიჭება ნავსადგურიდან გასვლაში.

21. აირმზიდზე ხანძრის კერის აღმოჩენის შემთხვევაში, სხვა საკომუნიკაციო აღჭურვილობის გამოყენების გარდა, გემს შეუძლია ავარიული შეტყობინება განახორციელოს გემის მთავარი საყვირის საშუალებით - „მოკლე წყვეტილი სიგნალების მიცემა მთავარი საყვირით 30 წამის განმავლობაში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### **მუხლი 95<sup>2</sup>. მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალი №4/5**

1. ნავსადგურში ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თვალსაზრისიდან გამომდინარე, ნავსადგურის მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომთან დასაყენებელი გემის განზომილებებთან დაკავშირებული შეზღუდვების გათვალისწინებით დასაშვებია 163 (ას სამოცდასამი) მეტრამდე სიგრძის მქონე ნებისმიერი ტიპის (გარდა ნავთობ/აირ მზიდი ტანკერებისა) მცურავი საშუალების დაყენება, მე-2, მე-3 და მე-6 ნავმისადგომებთან დაკავშირებით ყოველგვარი შეზღუდვებისა და დამატებითი პროცედურების ჩატარების გარეშე.

2. ნავსადგურში ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თვალსაზრისიდან გამომდინარე, ნავსადგურის მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომთან გემის განზომილებებთან დაკავშირებული შეზღუდვების გათვალისწინებით 164 (ას სამოცდაოთხი) მეტრიდან - 183 (ას ოთხმოცდასამი) მეტრამდე სიგრძის მქონე მცურავი საშუალების დაყენება დასაშვებია ნავსადგურის კაპიტანთან შეთანხმების შემდეგ.

3. ნავსადგურში ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თვალსაზრისიდან გამომდინარე, ნავსადგურის მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომთან გემის განზომილებებთან დაკავშირებული შეზღუდვების გათვალისწინებით 184 მეტრიდან - 198 მეტრამდე სიგრძის მქონე მცურავი საშუალების შემოსვლისა და გასვლის დროს, ნავსადგურის №3 და №6 ნავმისადგომები თავისუფალი უნდა იყოს ნებისმიერი ტიპისა და დანიშნულების მცურავი საშუალებისაგან. გამონაკლის შემთხვევაში, ნავსადგურში არსებული პირობებისა და სიტუაციის გათვალისწინებით (დაკავებული ნავმისადგომების რაოდენობა, ნავმისადგომებთან მდგომი გემების განზომილებები, მათი ტიპი და სატვირთო ოპერაციების სპეციფიკა, არსებული და მოსალოდნელი ამინდის მდგომარეობა) ნავსადგურის კაპიტანმა შესაძლოა გასცეს თანხმობა №3 და №6



ნავმისადგომებთან დასაშვები განზომილებების მქონე გემების დაყენების შესახებ, იმ შემთხვევაში, თუ მათი სატვირთო ოპერაციების ხანგრძლივობა არ შეაფერხებს მე 4/5 ნავმისადგომთან მდგომი გემის დროულად გამოსვლას, უსაფრთხო მანევრირებას და ნავსადგურიდან გასვლას.

4. ნავსადგურის მრავალმიზნობრივი დანიშნულების ტერმინალის №4/5 ნავმისადგომთან გემის განზომილებებთან დაკავშირებული შეზღუდვების გათვალისწინებით დასაშვებია 199 (ასოთხმოცდაცხრამეტი) მეტრზე მეტი, მაგრამ არაუმეტეს 210 (ორასათი ) მეტრი, სიგრძის მქონე ნებისმიერი ტიპის და დანიშნულების მქონე მცურავი საშუალების დაყენება (გარდა ნავთობ /აირ მზიდისა). მცურავი საშუალების ეპიზოდური და/ან დაუგეგმავი შემოსვლის, დგომისა და გასვლის დროს ნავსადგურის №2, №3 და №6 ნავმისადგომები თავისუფალი უნდა იყოს ნებისმიერი ტიპისა და დანიშნულების მცურავი საშუალებებისგან. ასეთი განზომილებების მქონე გემის ნავსადგურის №4/5 ნავმისადგომზე უსაფრთხოდ შესვლისა და დგომის საკითხი განხილული უნდა იქნეს ნავსადგურის კაპიტანსა და სხვა დაინტერესებულ უწყებებს შორის. საერთო უსაფრთხოებიდან გამომდინარე საბოლოო გადაწყვეტილებას იღებს ბათუმის ნავსადგურის კაპიტანი.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც №10 და №11 ნავმისადგომები დაკავებულია სამხედრო ან/და საკრუიზო გემებით და ნავსადგურში ხდება წინასწარ დაგეგმილი ნებისმიერი ტიპის და დანიშნულების ( გარდა ნავთობ/აირ მზიდი ტანკერის) გემის გეგმური შემოსვლა, ასეთ შემთხვევაში ნავსადგურის ხელმძღვანელობას ნავსადგურის კაპიტანთან შეთანხმებით, ნაოსნობის უსაფრთხოების ნორმების დაცვით და გემის განზომილებების გათვალისწინებით, შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება, ასეთი გემის დაყენებისათვის გამოიყოს №4/5 ნავმისადგომი. ასეთი გადაწყვეტილება შესაძლებელია მიღებულ იქნეს იმ შემთხვევაში, თუ ნავსადგურის ხელმძღვანელობისა და სხვა სათანადო სამსახურების მიერ მე-2, მე-3 და მე-6 ნავმისადგომები საერთო უსაფრთხოების ნორმებიდან გამომდინარე დროებით იქნება გათავისუფლებული იქ მდგომი მცურავი საშუალებებისგან და ამასთანავე არსებობს გემის კაპიტანის პირადი თანხმობა ამგვარი გადაწყვეტილების შესრულების თაობაზე.

6. ამ მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებში აღნიშნული გემის №4/5 ნავმისადგომთან მისვლის, დგომის და გასვლის პერიოდში ნავსადგურის №2, №3 და №6 ნავმისადგომები თავისუფალი უნდა იყოს ყველა ტიპისა და დანიშნულების მცურავი საშუალებებისგან ამ გემის ნავსადგურში ყოფნის მთლიანი პერიოდის განმავლობაში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

### **მუხლი 96. ბუქსირით მომსახურების პირობები ბათუმის ნავსადგურში**

1. ბათუმის ნავსადგურში საბუქსირე ოპერაცია ხორციელდება ამ „წესების“ დანართი №3-ის შესაბამისად.

2. უნავმისადგომო ჩამოსასხმელზე დიდტონაჟიანი ტანკერების დაყენების, გადაყენების და გაყვანის ოპერაციებში, ნავსადგურისა და გარემოს დაცვის უსაფრთხოების ნორმებიდან გამომდინარე, სავალდებულოა 4 (ოთხი) ბუქსირი საერთო ჯამური სიმძლავრით არანაკლებ 10000 ც.ძ.-ით.

3. გემის მომსახურებისთვის ნომინირებული აგენტი გემის ბათუმის რეიდზე მოსვლამდე არა უგვიანეს 24 (ოცდაოთხი) საათით ადრე ატყობინებს გემის კაპიტანს ამ წესებით დადგენილი სავალდებულო ბუქსირთა რაოდენობის შესახებ.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ქარის სიჩქარე გადააჭარბებს 11 მ/წმ-ს, უნავმისადგომო ჩამოსასხმელზე მდგომი ტანკერის უსართხოების უზრუნველსაყოფად დაუყოვნებლივ გამოიყენება 3 ( სამი) ბუქსირი საერთო ჯამური სიმძლავრით არანაკლებ 9000 ც.ძ. ტანკერი უმოკლეს დროში უნდა გამზადდეს ზღვაში გასასვლელად და 4 (ოთხი) ბუქსირისა და ლოცმანის დახმარებით უნდა დატოვოს უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც ნავმისადგომთან მდგომი გემის კაპიტანი მისი ნომინირებული აგენტის საშუალებით თხოვნით მიმართავს ნავსადგურის კაპიტანს გემის მთავარი ძრავის ან რომელიმე დამხმარე მოწყობილობის (რომლის გამო გემს არ შეეძლება თავისით გადაადგილება) რემონტის ჩატარების აუცილებლობის შესახებ, ნავსადგურის კაპიტანი, ყველა საჭირო უსაფრთხოების ზომების გათვალისწინებით და გრძელვადიანი პროგნოზის გაანალიზების შემდეგ, შეძლებისდაგვარად აძლევს რემონტის ჩატარების უფლებას, მაგრამ არა უმეტეს 8 (რვა) საათის ხანგრძლივობით. ამ შემთხვევაში





ერთი მუდმივად მზადყოფნაში მყოფი ბუქსირი მორიგეობს გემის ბორტთან დაგეგმილი სარემონტო სამუშაოების სრულად დამთავრებამდე. მთავარი ძრავის მომენტალური შემოწმების (ერთი მოკლე რევერსი) შემდეგ, როდესაც გემის ადმინისტრაცია დარწმუნდება გემისა და მისი მთავარი ძრავის სრულად გამართულობაში, გემის კაპიტანმა ამის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნავსადგურის კაპიტანს და მორიგე ბუქსირი, გემის ადმინისტრაციის თანხმობით, თავისუფლდება მასზე დაკისრებული ვალდებულებისგან და ბრუნდება მის სამტატო სადგომთან ნავსადგურის ტერიტორიაზე.

6. საბუქსირე ოპერაცია ბათუმის ნავსადგურში შემომავალი გემისთვის იწყება „ბურუნტაბიას“ კონცხის ტრავერზიდან და მთავრდება დანიშნულ ნავმისადგომთან გემის სრული დაფიქსირების და მიზმის დამთავრებისთანავე. გემის მომსახურე ბუქსირებიდან, როგორც წესი „ბურუნტაბიას“ კონცხის ტრავერზიდან 2 (ორი) ბუქსირი დაუყოვნებლივ უნდა იყოს დამაგრებული გემთან „ბიტინგებით“ იმისათვის, რომ შესაძლებელი ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას მყისიერად მოახდინოს რეაგირება და დახმარება გემის მოძრაობის ინერციის ჩახშობაში, რათა თავიდან იყოს აცილებული ნავმისადგომის კონსტრუქციისა და თავად გემის დაზიანება. საბუქსირე ოპერაციის დამთავრებას განსაზღვრავს ლოცმანი.

7. საბუქსირე ოპერაცია ნავსადგურიდან გამავალი გემისათვის იწყება საბუქსირე ბაწრების სრულად დამაგრებისა და მათი საიმედოობის ვიზუალური შემოწმების შემდეგ და გრძელდება გემის ნავსადგურიდან სრულ გასვლამდე.

8. ბათუმის ნავსადგურის აკვატორიაში და ნავსადგურის გარეთ მიმდებარე ტერიტორიაზე ცუდად მოძრავი ან არათვითმოდრავი მცურავი ერთეულები გადადგილდებიან სათანადო სიმძლავრის მქონე ბუქსირის საშუალებით მოცემული ოპერაციის დამთავრებამდე.

9. იმ შემთხვევაში, როდესაც ნავსადგურის ადმინისტრაციის გადაწყვეტილებით აუცილებელია ნავმისადგომთან მდგომი გემის სწორხაზოვანი მიმართულებით წინ ან უკან გადაწევა იგივე ნავმისადგომზე, ასეთი სახის ოპერაციაზე უნდა გაიცეს ნავსადგურის კაპიტანის ნებართვა. გამომდინარე გემის ზომებიდან, ამინდის მდგომარეობიდან და გადასაწევი მანძილის სიდიდიდან, საჭიროების შემთხვევაში ოპერაციის უსაფრთხოდ ჩატარების მიზნით ნავსადგურის კაპიტანს უფლება აქვს ნავსადგურის ხარჯზე მოითხოვოს ერთი ბუქსირის, ორი ბუქსირის ან ლოცმანისა და ბუქსირების გამოყენება. იმ შემთხვევაში, თუ გემის გადანაცვლება ხდება ერთი ნავმისადგომიდან სხვა ნავმისადგომზე, მაშინ ასეთი ოპერაცია უნდა განხორციელდეს ლოცმანისა და სათანადო სიმძლავრის ბუქსირების დახმარებით.

10. ბათუმის ნავსადგურის სპეციფიკიდან გამომდინარე გემების ნავმისადგომებთან სათანადოდ და საიმედოდ დამაგრების უზრუნველსაყოფად, ყოველი გემის კაპიტანი ვალდებულია წელიწადის ნებისმიერ დროს ბათუმის ნავსადგურის ნავმისადგომებთან უზრუნველყოს გემის დამაგრება, მხოლოდ სინთეტიკური ბაგირების (საბელის) საშუალებით, გემის განზომილებიდან გამომდინარე, სათანადო რაოდენობისა და პოზიციის ( დანიშნულების ) გათვალისწინებით.

11. ბათუმის ნავსადგურში გემის მისაბმელი ბაგირების აუცილებელი რაოდენობა მოცემულია დანართი №15-ში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

**თავი XVII<sup>1</sup>**  
**[ბათუმის იახტკლუბი**  
**(ამოქმედდეს არაუგვიანეს 2023 წლის 01 იანვრისა)]**

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება ' №17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.*

**მუხლი 96<sup>1</sup>. [იახტკლუბი**

**1. იახტკლუბის ექსპლუატაცია (საქმიანობა) ხორციელდება აღნიშნული იახტკლუბის ადმინისტრაციის მიერ დამტკიცებული წესების შესაბამისად. იახტკლუბი ვალდებულია წესები და მასში განხორციელებული ცვლილებები გახადოს საჯარო, ასევე მიაწოდოს შესათანხმებლად სააგენტოს,**





დამტკიცებამდე არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღის ვადაში.

2. ექსპლუატაციის წესები, როგორც მინიმუმ, უნდა შეიცავდეს:

ა) იახტკლუბის ხელმძღვანელობის შესახებ ინფორმაციას და სტრუქტურას;

ბ) იახტკლუბის ტერიტორიაზე და აკვატორიაში იახტებისა და ფიზიკური პირების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მინიმალურ სტანდარტებს/წესებს;

გ) სახანძრო უსაფრთხოების პოლიტიკას;

დ) რისკის შეფასების პროცესს;

ე) ინციდენტებისა და უბედური შემთხვევების მართვისა და ანგარიშგების პროცედურებს, სამაშველო წესებს;

ვ) იახტკლუბის ტერიტორიის მარკირების წესებს;

ზ) იახტკლუბის რუკას (იახტების, აღჭურვილობისა და შესანახი ადგილების შესახებ ინფორმაციის გათვალისწინებით);

თ) იახტკლუბში გარემოს და სანიტარიულ-ჰიგიენური ნორმების დაცვის წესს;

ი) ნებისმიერ სხვა საკითხს, რომელსაც საჭიროდ ჩათვლის რეგულირების კუთხით იახტკლუბის ადმინისტრაცია;

კ) არასრულწლოვანთა და მოწყვლადი ჯგუფების დაცვის წესებს;

ლ) სტანდარტულ საოპერაციო პროცედურებს: ძებნა-გადარჩენის შესახებ.

3. იახტკლუბის ტერიტორიაზე ნაოსნობის უსაფრთხოების კონტროლს ახორციელებს სააგენტოს უფლებამოსილი წარმომადგენელი. (ამოქმედდეს არაუგვიანეს 2023 წლის 01 იანვრისა)]

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.

## თავი XVIII ფოთის ნავსადგური

### მუხლი 97. ფოთის ნავსადგურის ფარგლები

1. ფოთის ნავსადგური მოიცავს სამხრეთ და ჩრდილოეთ ნავსაყუდელს, შიდა აუზს, სამხრეთ, დასავლეთ და ახალ ჩრდილოეთ მოლს, შესასვლელ არხს და გარე რეიდს. ფოთის ნავსადგურის ტერიტორია შედგება დაცული (სარეჟიმო) და გახსნილი (ღია) ნაწილებისაგან, რომელზეც განლაგებულია კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ და „პეის ტერმინალი“. ფოთის ნავსადგურის აკვატორია მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №10-ში.

2. დაცული (სარეჟიმო) ნაწილი წარმოადგენს ნავსადგურის იმ ტერიტორიას, რომელზეც ვრცელდება ნავსადგურის უშიშროების დაცვის გეგმა და სერტიფიცირებულია „გემებისა და ნავსადგურების უშიშროების საერთაშორისო კოდექსის“ (ISPS) მოთხოვნების შესაბამისად.

3. მონაცემები ფოთის ნავსადგურის ნავმისადგომების შესახებ მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №11-ში.

4. ფოთის ნავსადგურში შემსვლელი გემის მაქსიმალური დასაშვები ზომებია: სიგრძე 240 (ორასორმოცი) მეტრი, სიგანე 35 (ოცდათხუთმეტი) მეტრი და წყალშიგი 10,3 მეტრი. ნავსადგურის ადმინისტრაცია ვალდებულია ყოველკვარტალურად ან ყოველი შტორმის შემდეგ ჩაატაროს შემოსასვლელი არხის სიღრმეების აზომვითი სამუშაოები. აზომვითი სამუშაოების ჩატარებისა და აზომვების დამადასტურებელი შესაბამისი დოკუმენტის წარმოდგენისთანავე, ნავსადგურის კაპიტნის მიერ ხორციელდება ნავმისადგომებსა და შესასვლელ არხში ნაოსნობისათვის უსაფრთხო წყლის დერეფნის სიფართისა და დაშვებული წყალშიგის (სამუშაო სიღრმის) გამოცხადება.



5. სიგრძით 180 (ასოთხმოცი) მეტრზე და/ან წყალშიგით 9,0 მეტრზე მეტი გემის ფოთის ნავსადგურში შესვლა/გასვლა დასაშვებია მხოლოდ დღის ნათელ პერიოდში.

5<sup>1</sup>. იმ სარკინიგზო, საავტომობილო და სამგზავრო ბორანის, რომელიც აღჭურვილია ორი მთავარი ძრავით და შესაბამისად ორი სანიჩბავი ხრახნით, ასევე ცხვირის მისაბჯენი მოწყობილობით, ფოთის ნავსადგურში შესვლა/გასვლა და მიბმა დასაშვებია დღე-ღამის ნებისმიერ პერიოდში, გემის მაქსიმალური სიგრძით 195 (ასოთხმოცდათხუთმეტი) მეტრი და მაქსიმალური წყალშიგით 8 (რვა) მეტრი, კარგ ჰიდრომეტეოროლოგიურ პირობებში და გემის კაპიტნის თანხმობის შემთხვევაში, მხოლოდ №2 სარკინიგზო-საბორნე ნავმისადგომთან.

5<sup>2</sup>. იმ კონტეინერშიდი გემის, რომელიც აღჭურვილია მისადგომი/მისაბჯენი მოწყობილობით, ფოთის ნავსადგურში შესვლა/გასვლა და მიბმა დასაშვებია, მხოლოდ №14 საკონტეინერო ნავმისადგომთან, დღე-ღამის ნებისმიერ პერიოდში, გემის მაქსიმალური სიგრძით 190 (ას ოთხმოცდაათი) მეტრი და მაქსიმალური წყალშიგით 8,5 (რვა-ნახევარი) მეტრი, თუ ქარის სიმძლავრე არ აღემატება 10-12 მ/წმ-ს, გემის კაპიტნის თანხმობის შემთხვევაში.

6. ქარის სიჩქარის 17 (ჩვიდმეტი) მ/წმ (ბოფორტის შკალით 7 (შვიდი) ბალი) და მეტად გაძლიერებისას და ხილვადობის 0,5 საზღვაო მილზე ნაკლები შემცირებისას, აგრეთვე, შესასვლელ არხთან დუგლასის შკალით 5(ხუთი) ბალზე მეტი ლივლივისას/დელვისას ან საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ საშტორმო გაფრთხილებების გამოცხადებისას ნავსადგური იხურება. საშტორმო გაფრთხილებების გამოცხადებისას, ნავსადგურში გემების შესვლა/გასვლასთან დაკავშირებით გადაწყვეტილებას იღებს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ფაქტობრივი ამინდის პირობების გათვალისწინებით და კონკრეტული გემის კაპიტანთან და საზღვაო ლოცმანთან შეთანხმების საფუძველზე.

6<sup>1</sup>. დასაშვებია თევზსაჭერი სეინერების ნავსადგურიდან გასვლა, თევზის რეწვის რაიონში ნაპირიდან არაუმეტეს 6 (ექვსი) საზღვაო მილისა, ტალღის ამპლიტუდის სიმაღლე არაუმეტეს 2 (ორი) მეტრისა დუგლასის შკალით 5 (ხუთი) ბალი ან ქარის სიმძლავრე არაუმეტეს ბოფორტის შკალით 7 (შვიდი) ბალისა (14 მ/წმ-ში), მაგრამ არაუმეტეს სარეგისტრაციო დოკუმენტებით მინიჭებული ნაოსნობის უფლების შესაბამისად.

7. ნავსადგურში ბორანის მოძრაობა და მისაბმელი ოპერაციები, როგორც წესი, წარმოებს ქარის მიმართულებით, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 10 (ათი) მ/წმ (ბოფორტის შკალით 5 (ხუთი) ბალი).

8. ფოთის ნავსადგურში გემის უსაფრთხო მაქსიმალური სიჩქარეა 5 (ხუთი) კვანძი.

9. ფოთის ნავსადგურის შესასვლელ არხში გემზე საზღვაო ლოცმანის მიღება და ნავსადგურში შესვლა/გასვლის ოპერაციების წარმოება დასაშვებია შემდეგი პირობების დაკმაყოფილებისას:

ა) არსებობს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის, ლოცმანის და გემის კაპიტნის ერთობლივი შეთანხმება;

ბ) სალოცმანო კატარღას გააჩნია შესაბამისი სამანევრო მონაცემები, ლოცმანის გემზე გადასმასა და ჩამოხსნისათვის;

გ) როცა ქარი უბერავს აღმოსავლეთის მხრიდან დასაშვებია ლოცმანის გემზე გადასმა და შესვლა/გასვლის ოპერაციების განხორციელება ერთობლივი შეთანხმების საფუძველზე, თუ ქარის სიმძლავრე არ აღემატება 17 (ჩვიდმეტი) მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 7 (შვიდი) ბალი);

დ) არახელსაყრელი კლიმატური პირობების დროს (ზღვის ტალღის სიმაღლე დუგლასის შკალით შეადგენს 2,50-4.0 მეტრს) ნებისმიერი გემისათვის მაქსიმალური დასაშვები წყალშიგი შემოსასვლელ არხში უსაფრთხო მოძრაობისათვის გამოითვლება შემდეგი ფორმულით:

$$T_{max} - H_{dec} = \underline{(1,2 \times hw)}$$



სადაც, Tmax – გემის მაქსიმალური დასაშვები წყალშიგი (maximum allowed vessel draft);

Hdec – არხში გამოცხადებული სიღრმე (declared channel depth);

1,2 – ღელვის კოეფიციენტი (wave shoaling );

hw – დუგლასის შკალით ზღვის ტალღის ფაქტობრივი სიმაღლე (actual wave height).

მაგ.: Hdec= 10,50 მ

hw = 4,0 მ

მაშინ:

$$T_{max} = 10,50 - \frac{(1,2 \times 4,0)}{2} = 10,50 - 2,4 = 8,1 \text{ მ}$$

თუ არახელსაყრელი კლიმატური პირობების დროს ტალღის სიმაღლე აღემატება დუგლასის შკალით 4 (ოთხი) მეტრს ნავსადგურში გემის შემოსვლა და გემის გასვლა აკრძალულია.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის ბრძანება №07 - ვებგვერდი, 29.12.2014წ.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 13 ივნისის ბრძანება №02- ვებგვერდი, 14.06.2018წ.

### მუხლი 98. ფოთის ნავსადგურის აკვატორია

1. ფოთის ნავსადგურის აკვატორია შემოსაზღვრულია ნაპირით,  $\varphi=42012'00''$  N პარალელით (მდინარე რიონის შესართავიდან),  $\varphi=42008'00''$  N პარალელით (მდინარე რიონის არხი), ზღვიდან პირდაპირი ხაზით, რომელიც გადის იმ წერტილებზე, რომელიც განლაგებულია 2 (ორი) მილის მოშორებით სანაპირო ხაზიდან ზემოხსენებულ პარალელებზე და მოიცავს:

ა) ჩრდილოეთ ნავსაყუდელს – ნავსადგურის აკვატორია, რომელიც წარმოქმნილია ზღვის სივრცით და განლაგებულია დასავლეთ მოლს, ჩრდილოეთ მოლს (№1 და №2 ნავმისადგომი) და შუა მოლს (№12 და №13 ნავმისადგომი) შორის;

ბ) სამხრეთ ნავსაყუდელს – ნავსადგურის ზღვის სივრცე, რომელიც შემოსაზღვრულია სამხრეთი, დასავლეთი და შუა მოლით;

გ) შიდა აუზს – ზღვის სივრცის ნაწილი, რომელიც მოქცეულია შიდა ნავსაყუდელში;

დ) ახალი ნავსადგურის ნავსაყუდელს – ზღვის სივრცე, რომელიც შემოფარგლულია ჩრდილოეთ მოლით, ახალი ჩრდილოეთ მოლით და შიდა დასავლეთ მოლით. ახალი ნავსადგურის ნავსაყუდელში



განლაგებულია სანაპირო დაცვის დეპარტამენტის ბაზა და „პეის ტერმინალი“;

ე) ნავსადგურის შესასვლელ არხს – შედგება ორი მუხლისგან: პირველი მუხლის სიგანეა 100 (ასი) მეტრი, სიღრმე – 10,5 მეტრი, ღერძის მიმართულება – 1290-3090, სიგრძე – 5 (ხუთი) კბტ (926 მეტრი), ხოლო მეორე მუხლის სიგანეა – 50 მეტრი, სიღრმე – 10,5 მეტრი, ღერძის მიმართულება – 158,90-338,90, სიგრძე – 3,5 კბტ (სამ ნახევარი) (648 მეტრი);

ვ) გარე რეიდს.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 13 ოქტომბრის ბრძანება №10 - ვებგვერდი, 17.10.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 13 ივნისის ბრძანება №02- ვებგვერდი, 14.06.2018წ.*

## **მუხლი 99. გემის ღუზაზე დგომის რაიონები**

1. გემის ღუზაზე დგომის:

ა) ჩრდილოეთი რაიონი №200 – გათვალისწინებულია მხოლოდ ტანკერებისა და/ან სახიფათო ტვირთებით დატვირთული გემის დგომისათვის;

ბ) სამხრეთი რაიონი №300 – გათვალისწინებულია გემების, გარდა ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული გემების, დგომისათვის;

2. რეიდზე დგომისას სატვირთო ოპერაციების განსახორციელებლად გემებისათვის განკუთვნილია ღუზაზე დგომის ორი წერტილი: წერტილი №1  $\varphi = 42^{\circ} 09,6' N$ ;  $\lambda = 041^{\circ} 38,0' E$  16 (თექვსმეტი) მეტრი სიღრმეზე და წერტილი №2  $\varphi = 42^{\circ} 09,6' N$ ;  $\lambda = 041^{\circ} 37,3' E$  15 მეტრი სიღრმეზე. საზღვაო ლოცმანი ზემოხსენებულ წერტილებში ახორციელებს გემების დაყენებას გემის კაპიტნის მოთხოვნით.

2<sup>1</sup>. ფოთის ნავსადგურში გემის რეიდზე დგომის პერიოდში ნაყარი ტვირთისთვის დასაშვებია ტვირთის მოხსნის ოპერაციები, რისთვისაც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ბარჟა ან ნებისმიერი მცურავი საშუალება. ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ადგენს რეიდზე დგომის ადგილს, სადაც შესაძლებელია განხორციელდეს ტვირთის მოხსნის ოპერაციები. ბარჟის გამოყენება დასაშვებია დუგლასის შკალით 3 (სამი) ბალამდე (ტალღის სიმაღლე არ აღემატება 1,25) ზღვის დეღვის პირობებში. თუ გამოყენებული იქნება სხვა მცურავი საშუალებები (მცირე ზომის გემები), ზემოაღნიშნული ოპერაციების განხორციელება შესაძლებელია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურისა და გემის კაპიტნის შეთანხმების საფუძველზე.

3. ფოთის ნავსადგურის შესასვლელ არხში რეგულარულად მიმდინარეობს ფსკერდამალრმავებელი სამუშაოები, რადგან არხის ფსკერის გრუნტის შემადგენლობა, აგრეთვე ჩრდილოეთ და სამხრეთ ნავსაყუდელის ნავმისადგომების და შიდა აუზის შემადგენლობა წარმოადგენს ისეთი სახის შლამს და ქვიშას, რაც შეხებისას გამოირიცხავს გემის კორპუსის წყალქვეშა ნაწილის დაზიანებას.

4. ფოთის ნავსადგური მუშაობს დღე-ღამის განმავლობაში, დასვენებებისა და სადღესასწაულო დღეების გარეშე. ნავსადგურში სალოცმანო გაცილება და გემისათვის ბუქსირით მომსახურებით უზრუნველყოფა, გარდა ამ „წესების“ მე-18 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, სავალდებულოა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*



## **მუხლი 100. ბუქსირით მომსახურების პირობები ფოთის ნავსადგურში**

1. ფოთის ნავსადგურში საბუქსირე ოპერაციები ხორციელდება ამ „წესების“ დანართი №2-ის შესაბამისად.
2. (ამოღებულია - 13.06.2018, №02).
3. აკრძალულია ფოთის ნავსადგურში ბუქსირით ოპერაციების წარმოება, თუ ქარის სიჩქარე აღემატება 17 (ჩვიდმეტი) მ/წმ (ბოფორტის შკალით 7 ბალი). გემის საჭის, ღუზის და მთავარი ძრავის გაუმართაობის შემთხვევაში ბუქსირით ოპერაციების წარმოება ნებადართულია, თუ ქარის სიჩქარე 10 (ათი) მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 5 ბალი) არ აღემატება.

4. გემს, რომელსაც ექსპლუატაციიდან გამოსული აქვს მთავარი ძრავი ან საჭის დანადგარი, ფოთის ნავსადგურის აკვატორიაში ბუქსირით ოპერაციების განხორციელებისას, ჩართული უნდა ჰქონდეს COLREG-72-ით გათვალისწინებული მუქები და ნიშნები.

5. განსაკუთრებული პირობების არსებობისას 4 (ოთხი) მეტრზე ნაკლები წყალშიგის მქონე მცირე ტონაჟიანი და ზომამცირე გემი შეიძლება დაყენებულ იქნეს ღუზაზე შიდა რეიდის აკვატორიაში, ფოთის ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 13 ივნისის ბრძანება №02- ვებგვერდი, 14.06.2018წ.*

## **მუხლი 101. სატვირთო ოპერაციები ფოთის ნავსადგურში**

1. ფოთის ნავსადგურს გემების დამუშავებისათვის გააჩნია – I და II საწარმოო რაიონი, საკონტეინერო ტერმინალი, საბორნე ტერმინალი, ნავთობტერმინალი და სამხრეთი რაიონი (მრავალმიზნობრივი ტერმინალი).

2. ფოთის ნავსადგურის:

ა) I საწარმოო რაიონში (№8-№10 ნავმისადგომები) წარმოებს გენერალური ტვირთის და ნაყარი მარცვლეულის, აგრეთვე სხვა ტვირთით დატვირთული გემის დამუშავება;

ბ) II საწარმოო რაიონში (№3-№6 ნავმისადგომები) წარმოებს გენერალური და ნაყარი ტვირთით, ლითონნაწარმით, ჯართით, ქიმიკატებით დატვირთული გემის დამუშავება;

გ) საკონტეინერო ტერმინალში (№7 ნავმისადგომი) წარმოებს კონტეინერებით, დანადგარებით და სხვა მძიმე წონის ტვირთის მქონე გემის დამუშავება;

დ) №2 ნავმისადგომზე წარმოებს ნავთობმზიდი ტანკერის და სარკინიგზო ბორანის დამუშავება;

ე) ნავთობტერმინალში (№1 ნავმისადგომი) წარმოებს 61°C-ზე მეტი აალების ტემპერატურის მქონე ნავთობპროდუქტების დამუშავება. აღნიშნულ ნავმისადგომებზე შესაძლებელია საკონტეინერო ტვირთების გადამუშავება სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექნოლოგიური რუკისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვის გეგმის შესაბამისად.

ვ) სატვირთო ოპერაციები შეჩერებული უნდა იქნეს №1 და №2 ნავმისადგომზე ბორნის მიბმის ოპერაციების დროს;

ზ) ფოთის N11 ნავმისადგომი გამოიყენება ნავსადგურის დამხმარე ფლოტის დგომისათვის.

თ) სამხრეთ რაიონში (№ 12-13 ნავმისადგომები) წარმოებს სამგზავრო გემების, საავტომობილო ბორნების და გენერალური ტვირთის მქონე გემების დამუშავება;

ი) სამხრეთ რაიონში (№14 ნავმისადგომი) წარმოებს გენერალური და ნაყარი ტვირთის, კონტეინერების, დანადგარების და სხვა მძიმე წონის ტვირთის მქონე გემების დამუშავება;



კ) ფოთის ნავსადგურის №15 ნავმისადგომზე წარმოებს ნაყარი მარცვლეულისა და სხვა გენერალური ტვირთის დამუშავება.

3. (ამოღებულია - 09.08.2013, N13).

4. ფოთის ნავსადგურში არსებული ამწეების ექსპლუატაცია უნდა შეჩერდეს ამწის ტექნიკური სპეციფიკის გათვალისწინებით, იმ პირობით რომ დაცულია უსაფრთხოების მინიმალურ ზღვარი (ტექნიკური სპეციფიკაციებით განსაზღვრულ მაქსიმალურ დასაშვებ ოდენობაზე 10% ნაკლები ზღვარი).

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის ბრძანება №07 - ვებგვერდი, 29.12.2014წ.*

## თავი XIX სუფსის ნავსადგური

### მუხლი 102. სუფსის ნავსადგურის აკვატორია

1. სუფსის ნავსადგურის აკვატორიის ფარგლებში აკრძალულია სამგზავრო გემების ნაოსნობა.  
2. სუფსის ნავსადგურის აკვატორიაში არ არის დადგენილი შეზღუდვები გემის წყალშიგის მიმართ, გარდა „SPM“-თან მდგომი ტანკერისა, რომლის წყალშიგი არ უნდა აღემატებოდეს 17,5 მეტრს.

3. სუფსის ნავსადგურის აკვატორია წარმოადგენს:

ა) მდინარე სუფსის შესართავიდან 500 მეტრით მდინარის დინების საწინააღმდეგო წყლის სივრცეს, და

ბ) ზღვის სივრცეს, რომელიც შემოსაზღვრულია დანართი №12-ით განსაზღვრული კოორდინატებით.

4. სუფსის ნავსადგურის აკვატორიაში წყალი ძირითადად მიედინება სანაპიროს ჩრდილო-დასავლეთით პარალელისაკენ და მისი სიჩქარე, როგორც წესი, არ აღემატება 0.5 საზღვაო მილს საათში. ქარი უფრო ხშირია დასავლეთიდან, ყველაზე ძლიერი ქარი კი ზამთარშია, როდესაც მისი სიჩქარე აღწევს 30 (ოცდაათი) მ/წმ (ბოფორტის შკალით 11 ბალი).

5. სუფსის ნავსადგურის აკვატორიაში გამოყოფილია გემის ღუზაზე დგომის ორი წერტილი:

ა) წერტილი 1-  $\varphi = 42^{\circ} 02' 10''$  N;  $\lambda = 41^{\circ} 41' 35''$ ;

ბ) წერტილი 2 –  $\varphi = 42^{\circ} 02' 40''$  N;  $\lambda = 41^{\circ} 40' 50''$  E.

6. სუფსის ნავსადგურში გემის უსაფრთხო სიჩქარე, როგორც წესი, 5 კვანძია.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

### მუხლი 103. მცურავი ნავმისადგომი

1. „SPM“ არის ყვითლად შეღებილი, კვადრატის ფორმის შედუღებული კონსტრუქცია, რომელზეც დამაგრებულია ყოველი მხრით მიმართული სანისლე-საყვირი, გამოსცემს მორზეს ტიპის ხმას (U) ყოველ 30 წამში და აქვს 2.0 საზღვაო მილის მოქმედების არეალი, გააჩნია თეთრი სასიგნალო შუქურა, რომელიც განუწყვეტლივ ინთება ყოველ 15 (თხუთმეტი) წამში და აქვს 5.0 საზღვაო მილის მოქმედების არე, ასევე რადიომუქურა RACON BEACON).

2. „SPM“-ს კოორდინატებია:  $\varphi = 42^{\circ} 01, 10.753$  N,  $\lambda = 41^{\circ} 42, 39.875$  E.

3. „SPM“-ის სატვირთო ოპერატორია საქართველოს მილსადენი კომპანია (შემდგომში – სმკ).

4. „SPM“-ზე შესაძლებელია მხოლოდ შემდეგი ზომის ტანკერების დატვირთვა: სიგრძე – მინიმალური, 240 (ორას ორმოცი) მეტრი, მაქსიმალური 290 (ორას ოთხმოცდაათი) მეტრი; სიგანე - მინიმალური, 33 (ოცდაცამეტი) მეტრი, მაქსიმალური 50 (ორმოცდათი) მეტრი; წყალწყვა – 60 000 ტონიდან 164 000 ტონამდე.





5. „SPM“-იდან 500 (ხუთასი) მეტრი რადიუსის საზღვაო სივრცე წარმოადგენს უსაფრთხო ნაოსნობის ზონას, სადაც აკრძალულია ნაოსნობა ან/და გემის ღუზაზე დგომა (ნაოსნობა, ღუზაზე დგომის გარეშე, ნებადართულია მხოლოდ ტანკერებისათვის, რომლებიც აღნიშნულ ზონაში შედიან დატვირთვა-გადმოტვირთვის მიზნით; ბუქსირმზიდი გემისა და სხვა გემებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ „SPM“-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ მომსახურებას). უსაფრთხო ნაოსნობის ზონაში თევზმჭერი ბადის/რეწვის ინსტრუმენტი გამოყენება აკრძალულია.

6. „SPM“-ი ნაპირთან დაკავშირებულია წყალქვეშა მილსადენით, რომლის აზიმუტია  $242^{\circ} - 62^{\circ}$ . წყალქვეშა მილსადენის გასწვრივ თოთოეულ მხარეს მდებარე 250 მეტრის სიგანის საზღვაო სივრცე წარმოადგენს უსაფრთხო ნაოსნობის ზონას, სადაც აკრძალულია ნაოსნობა, თევზმჭერი ბადის/ტრალის/ქისა ბადის გამოყენება და/ან გემის ღუზაზე დგომა.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

**მუხლი 104. საზღვაო ლოცმანი**

1. საზღვაო ლოცმანი გემზე უნდა ავიდეს „SPM“-დან 3 (სამი) საზღვაო მილის დაშორებით მომსახურე გემის მეშვეობით.
2. გემის დაყენების ოპერაციები ხორციელდება მხოლოდ დღის საათებში, კარგი ხედვის პირობებში, ხოლო მისი გაშვება – დღე-ღამის განმავლობაში.

**მუხლი 105. ბუქსირით მომსახურების პირობები სუფსის ნავსადგურში**

1. „SPM“-ზე ტანკერის დაყენების და სატვირთო ოპერაციების წარმოების დროს ბუქსირით უზრუნველყოფა აუცილებელია.
2. გემის კაპიტანმა, უშუალოდ ან აგენტის მეშვეობით, განაცხადი საბუქსირე უზრუნველყოფაზე უნდა გააკეთოს ნავსადგურთან ან ბუქსირით მომსახურე კომპანიასთან, ნავსადგურში შესვლამდე 24 (ოცდაოთხი) საათით ადრე და დაადასტუროს განაცხადი ნავსადგურში შესვლამდე 2 (ორი) საათით ადრე 70 (სამოცაათი) და 16 (თექვსმეტი) ულტრამოკლე რადიოტალღაზე.
3. ბუქსირით უზრუნველყოფის განაცხადის გაფორმება ხორციელდება ტანკერის ნავსადგურიდან გასვლის გაფორმებამდე. ბუქსირის მომსახურება დასტურდება საბუქსირე მომსახურების ქვითარში კაპიტნის ხელმოწერით, ტანკერის ნავსადგურიდან გასვლამდე.

**მუხლი 106. თევზსაჭერი, მცირეტონაჟიანი ან ზომამცირე გემების მოძრაობა**

1. სუფსის ნავსადგურის აკვატორიაში თევზსაჭერი, მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების შესვლა ხორციელდება ნებისმიერ მიმართულებიდან, ამასთან, უსაფრთხო ნაოსნობის ზონაში „SPM“-იდან 500 (ხუთასი) მეტრი რადიუსში გემების შესვლა აკრძალულია, ხოლო წყალქვეშა მილსადენის გასწვრივ, მილსადენის ღერძიდან თითოეულ მხარეს 250 მეტრიან ზონაში (ფსკერიდან წყლის ზედაპირამდე) თევზსაჭერი, მცირეტონაჟიანი და ზომამცირე გემების გადაკვეთა ნებადართულია მხოლოდ სანაპირო დაცვის წინასწარი თანხმობის შემთხვევაში.
2. სუფსის ნავსადგურში ტანკერის შესვლის, ღუზაზე დგომის (მათ შორის, „SPM“-თან), მისაბმელი ოპერაციების განხორციელების ან ნავსადგურიდან გასვლის შემთხვევაში, ნაოსნობა დროებით იზღუდება/იკრძალება საზღვაო ნავსადგურის კაპიტნის მიერ სუფსის ტერმინალიდან მიღებული ინფორმაციისა და დროის ფარგლებში.:

სუფსა ( S U P S A )	1. $\varphi=42^{\circ}03.202'N$	$\lambda=41^{\circ}43.800'E$
	2. $\varphi=42^{\circ}03.202'N$	$\lambda=41^{\circ}40.000'E$
	3. $\varphi=42^{\circ}00.502'N$	$\lambda=41^{\circ}42.200'E$
	4. $\varphi=42^{\circ}00.502'N$	$\lambda=41^{\circ}45.600'E$



აღნიშნული გადაწყვეტილების თაობაზე ეცნობება სანაპირო დაცვის დეპარტამენტს.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, თუ გემი არ დგას „SPM“-თან და არ მიმდინარეობს სატვირთო ოპერაციები, დასაშვებია (მაისი-ოქტომბრის პერიოდში) მცირე ზომის გასართობი და სასეირნო მცურავი საშუალების გადაადგილება შემდეგ კოორდინატებში:

1. $\varphi = 42^{\circ} 03'0000 \text{ N}$	
2. $\varphi = 42^{\circ} 03'0000 \text{ N}$	
3. $\varphi = 42^{\circ} 02'0000 \text{ N}$	1. $\lambda = 041^{\circ} 43'6740 \text{ E}$
4. $\varphi = 42^{\circ} 02'0000 \text{ N}$	2. $\lambda = 041^{\circ} 43'0000 \text{ E}$
	3. $\lambda = 041^{\circ} 43'5000 \text{ E}$
	4. $\lambda = 041^{\circ} 44'3520 \text{ E}$

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №17 - ვებგვერდი, 23.12.2021წ.

### მუხლი 107. რეიდზე დგომა

1. სუფსის ნავსადგურში ტანკერების დგომა რეიდზე შესაძლებელია ღუზაზე დგომის ადგილებზე, მდინარე სუფსის შესართავთან, შემდეგი კოორდინატებით:

ა) № 1  $\varphi = 42^{\circ}02'10''\text{N}$ ;  $\lambda = 41^{\circ}41'35''\text{E}$ ;

ბ) № 2  $\varphi = 42^{\circ}02'40''\text{N}$ ;  $\lambda = 41^{\circ}40'50''\text{E}$ .

2. მცირეტონაჟიანი, ზომამცირე და თევზსაჭერი გემების ღუზაზე დგომა შესაძლებელია მდინარე სუფსის შესართავში.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.

### მუხლი 108. ტანკერის მცურავ ნავმისადგომთან დაყენება

1. ტანკერის მცურავ ნავმისადგომთან დაყენება ხორციელდება სუფსის ტერმინალის მიერ, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურთან შეთანხმებით, სმკ-ის შეტყობინებით.

2. „SPM“-თან მდგომი ტანკერის საწვავით მომარაგება აკრძალულია.

3. ტანკერის კაპიტანი, ტანკერის „SPM“-ზე დაყენების მთელ პერიოდში, უნდა იმყოფებოდეს ხიდურაზე.

4. პირი, რომელიც ახორციელებს სუფსის აკვატორიაში ტანკერის დაყენებას და მოხსნას, მცურავ ტივტივასთან (შემდგომში – MOORING-MASTER) უნდა იმყოფებოდეს ტანკერის წინა ერდოზე. იგი ატყობინებს საზღვაო ლოცმანს, რომელიც იმყოფება ტანკერის სანავიგაციო ხიდურაზე, ტანკერის მიმართულებისა და „SPM“-სთან მიახლოების მანძილის შესახებ.

### მუხლი 109. მცურავ ნავმისადგომთან დგომა

1. „SPM“-თან მდგარ ტანკერს ეკრძალება აწარმოოს იმ მექანიზმების სარემონტო სამუშაოები, რომლებიც აუცილებელია რეიდზე გასასვლელად.

2. „SPM“-თან დგომის დროს ტანკერზე უნდა იმყოფებოდეს ტანკერის კაპიტანი, ხოლო მისი არყოფნის შემთხვევაში – კაპიტნის უფროსი თანაშემწე.

### მუხლი 110. ტანკერის SPM-დან აშვება და გასვლა

1. დატვირთვის დამთავრების შემდეგ ტანკერის კაპიტანი, MOORING-MASTER-ი და საზღვაო ლოცმანი უნდა შეთანხმდნენ ტანკერის აშვების გეგმაზე.





2. „SPM“-თან ტანკერის დგომის დროს ეკიპაჟი მასზე უნდა იმყოფებოდეს სრული შემადგენლობით.

3. ტანკერის გასვლა „SPM“-დან დამოკიდებულია ნაოსნობისათვის ხელსაყრელი ამინდის პირობებზე და ხორციელდება:

- ა) ტანკერის დატვირთვის სამუშაოების დასრულების შემდეგ;
- ბ) ამინდის პირობების გაუარესების გამო ტანკერის დატვირთვის სამუშაოების შეჩერების შემთხვევაში;
- გ) თუ არ არის უზრუნველყოფილი საბუქსირე მომსახურება.

### **მუხლი 111. ბალასტისაგან გათავისუფლება**

სუფსის ნავსადგურს და ტერმინალს არა აქვს ბალასტის მისაღები ან განთავსების მოწყობილობები, რის გამოც სუფსის ნავსადგურში დასატვირთად დაიშვება მხოლოდ იზოლირებული ბალასტის მქონე ტანკერი.

## **თავი XX ყულევის ნავსადგური**

### **მუხლი 112. ყულევის ნავსადგურის საზღვრები**

1. ყულევის ნავსადგური განლაგებულია მდინარე ხობის მარცხენა ნაპირზე. ნავსადგურის ჩრდილოეთი საზღვარი გადის ზღვიდან მდინარე ხობის მარჯვენა სანაპიროს გასწვრივ, მდინარის დინების საწინააღმდეგო მიმართულებით. აღმოსავლეთის საზღვარი გადის მდინარე ცივისა და მდინარე ხობის შეერთების ადგილიდან, მდინარე ცივის მარჯვენა ნაპირის გასწვრივ ხიდამდე, რომელიც გადადის მდინარე ცივზე. სამხრეთი საზღვარი გადაკვეთს კუნძულს ხიდიდან ზღვის ნაპირისკენ. საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიის, აკვატორიის და მისასვლელი არხის კოორდინატები დატანილია კანონმდებლობით დადგენილი წესით დამტკიცებულ საკადასტრო და საზღვაო რუკებზე.
2. ყულევის ნავსადგური შედგება საზღვაო ტერმინალისაგან, ნავთობტერმინალისაგან, მდინარეების – ხობისა და ცივის შიდა სამდინარო აკვატორიისა და მისასვლელი არხისაგან.
3. ნავთობტერმინალი მოიცავს საინჟინრო ნაგებობების კომპლექსს ნავთობის, ნავთობპროდუქტების, თხევადი ნახშირწყალბადის, ნარჩენების, წყლისა და ნავთობის მინარევების გადასატვირთად და შესანახად, თხევადი გაზის გადამტვირთავ ესტაკადას შესაბამისი ინფრასტრუქტურით.
4. საზღვაო ტერმინალის კომპლექსი, რომელიც მოიცავს 3 (სამ) ჰიდროტექნიკურ სანავმისადგომო ნაგებობას, უზრუნველყოფს ტანკერების და სანავსადგურე ფლოტის (გემები, რომელთა მიწერის ნავსადგურიცაა ყულევის ნავსადგური) დგომას, ნავთობტერმინალის ობიექტებთან კავშირს, ნავთობის, ნავთობპროდუქტების, თხევადი ნახშირწყალბადის, ნარჩენების, წყლისა და ნავთობის მინარევების ტრანსპორტირებას, აგრეთვე მათ ტანკერებზე გადატვირთვას.
5. სამხრეთ-დასავლეთით (SW) ზღვასა და ნავსადგურის საზღვარს შორის გადის აკუმულაციური ქვიშიანი ლილვი. ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთით (NE) ნავსადგურის საზღვრის ფარგლებში მიედინება მდინარე ცივი.
6. ყულევის ნავსადგურში დაიშვება მხოლოდ ნავთობთან დაკავშირებული ოპერაციები.

### **მუხლი 113. ყულევის ნავსადგურის სანავიგაციო პირობები**

1. ყულევის ნავსადგურის შესასვლელი მდებარეობს მდინარე ხობის შესართავთან 7,6 მილში, ანაკლიის კონცხის სამხრეთ სამხრეთ-დასავლეთით (SSE).
2. მდინარე ხობის შესართავის რაიონში ნაპირი არის დაბალი, ქვიშიანი. მდინარე ხობის შესართავი ადვილად ამოსაცნობია ჩაძირული გემების ჯგუფით, რომლებიც იცავენ სამხრეთ-დასავლეთით (SW) ლელვისაგან და ლივლივისაგან. მდინარე ხობის მარცხენა სანაპიროზე განლაგებულია ნავთობტერმინალის საინჟინრო ნაგებობები.
3. მდინარე ხობის შესართავის მახლობლად ნაპირის გასწვრის განლაგებულია სოფელი ყულევი.



4. სამხრეთ-დასავლეთით (SW) მდინარე ხობის შესართავი არ არის დაცული ღელვისა და ლივლივისაგან. დუგლასის შკალით 5 (ხუთი) ბალზე მეტი ტალღების დროს წარმოიქმნება ტალღათხეთქება, რაც აუცილებლად არის გასათვალისწინებელი გემების შესვლა/გასვლის დროს.

5. მდინარე ხობის შესართავის რაიონის სიღრმეები თანდათან იზრდება ნაპირიდან დაშორებისას ზღვის მიმართულებით. 10-მეტრიანი იზობატა გადის ნაპირიდან 0.8–1 საზღვაო მილის, 20 (ოცი) მეტრიანი – 1,6 საზღვაო მილის, 30-მეტრიანი – 2,1 საზღვაო მილის მოშორებით.

6. ყულევის ნავსადგურის რაიონში ნაოსნობის განხორციელებისას აუცილებლად გათვალისწინებულ უნდა იქნეს, რომ სიღრმეები განიცდის ცვლილებებს წყალსადინარების გადაადგილების შედეგად მდინარეების ენგურის, ხობისა, რიონის და მუდმივი დინების არსებობით სამხრეთიდან (S) ჩრდილოეთის (N) მიმართულებით, 0,4 - 0,6 კვანძის სიჩქარით.

7. ნავსადგურის აკვატორიასა და მის მისასვლელებთან აკრძალულია გემების სატრანზიტო მოძრაობა, გარდა ადგილობრივი (ყულევის ნავსადგურში მიწერილი) თევზსაჭერი, მცირეტონაჟიანი და სხვა ზომამცირე გემებისა.

8. ყულევის ნავსადგურში შემოსულ გემებს უნდა გააჩნდეთ წყალშიგი, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხო მანევრირებასა და მისაბმელ ოპერაციებს. უსაფრთხო სანავიგაციო სიღრმის მარაგი 40 000 ტონამდე დედვეიტისანი გემისათვის უნდა იყოს არანაკლებ 0.50 მეტრი, ხოლო 40 000 ტონაზე მეტი – 1.0 მეტრი.

9. ყულევის ნავსადგურის მისასვლელებზე ღუზაზე დადგომისას და მოხსნისას ყველა გემმა უნდა დაიცვას სიფრთხილე, იხელმძღვანელოს ლოციებით, COLREG –72-ით, ამ „წესებითა“ და „კარგი საზღვაო პრაქტიკით.“

10. ყულევის ნავსადგურში შესული ყველა გემის კაპიტანს უნდა ჰქონდეს ეს „წესები“ და შპს „შავი ზღვის ნავთობტერმინალის“ წესები.

11. ყულევის ნავსადგურში გემის უსაფრთხო მაქსიმალური სიჩქარეა 5 (ხუთი) კვანძი.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.*

#### **მუხლი 114. ყულევის ნავსადგურის ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობები**

ყულევის ნავსადგურის ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობებია:

ა) ნალექი 900 (ცხრაასი) მმ-ზე მეტი წელიწადში, უმეტესი რაოდენობა ზაფხულობით, მაქსიმალური რაოდენობა დღე-ღამეში 268 (ორას სამოცდარვა) მმ ნალექი. ნოემბრიდან პირველ მარტამდე ნალექის რაოდენობა 723 მმ. წელიწადში ნალექიანი დღეების რიცხვი 108-169, თვეში ნალექიანი დღეების რიცხვი 9-16;

ბ) ნისლი 1–1,5%, შიგადაშიგ – 5%, აღემატება 7%. ნისლიანი დღეების რაოდენობა წელიწადში 27 დღე;

გ) ხილვადობა 5-10 მილი, საუკეთესო ხილვადობა აპრილი – ოქტომბერი. ხილვადობის გაუარესება ზაფხულში გამოწვეულია ნალექით. სანავიგაციო შუქები ჩანს 7,5 მილის სიშორიდან;

დ) გრუნტი – იზობატამდე 10 (ათი) მეტრი, ნალექი მცირე ქვიშით. ნაპირისგან მოშორებით მკვრივი ტალახი მცირე ქვიშით და დამსხვრეული ნიჟარებით;

ე) დინების სიჩქარეა 0,5 მ/წმ. დინების სიჩქარის შეცვლა დამოკიდებულია ქარის მიმართულებასა და სეზონურ წვიმებზე.

#### **მუხლი 115. ყულევის ნავსადგურის სანავიგაციო ნიშანი**

1. ყულევის ნავსადგურის კორდინატებში  $\varphi = 42^{\circ}16,51' N$ ;  $\lambda = 41^{\circ}38,08$  დაყენებულია შუქურა "ყულევი" -



მწვანე ცილინდრული კოშკი კონსტრუქციის სიმაღლე 8 (რვა) მეტრი. ნაციონალური ნომერი-200, 11მეტრის სიმაღლეზე ზღვის დონიდან.

2. შუქურა "ყულევის" დახასიათება

ა) მწვანე შუქი FL G;

ბ) ნათების სიშორე 4 (ოთხი) მილი;

გ) მწვანე ცილინდრული კოშკი.

### **მუხლი 116. ყულევის ნავსადგურის აკვატორია**

1. ყულევის ნავსადგურის აკვატორია მოიცავს მის საზღვრებში მდინარე ხობის შიდა სამდინარო აკვატორიას, მდინარე ცივის შიდა სამდინარო აკვატორიას და შესასვლელ არხს შემობრუნებად აუზით. ყულევის ნავსადგურის აკვატორია მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №13-ში.

2. მდინარე ხობის შიდა სამდინარო აკვატორია სათავეს იღებს ყულევის ნავსადგურის შესასვლელში (მდინარე ხობის შესართავი) და შემოსაზღვრულია:

ა) ჩრდილოეთიდან – მდინარე ხობის მარჯვენა ნაპირით;

ბ) სამხრეთიდან – ნავმისადგომებით.

3. მდინარე ხობის შიდა სამდინარო აკვატორია და ყულევის ნავსადგურის აღმოსავლეთით საზღვარს წარმოადგენს კვეთის ხაზი, რომელიც აერთებს მდინარე ცივის შესართავის მარჯვენა ნაპირს მდინარე ხობის ჩრდილოეთ ნაპირთან.

4. მდინარე ცივის შიდა სამდინარო აკვატორია მოიცავს მდინარე ცივის აკვატორიის შესართავიდან მდინარე ცივის საწინამდეგო დინებას, მდინარე ცივზე გადასასვლელ საავტომობილო ხიდამდე.

5. შესასვლელი არხი შემობრუნებად აუზით იწყება ყულევის ნავსადგურის მისასვლელი ტივტივითი შემდეგ კოორდინატებში:  $\varphi = 42^{\circ}17'30''N$ ;  $\lambda = 41^{\circ}35'47,19''E$  და მთავრდება ყულევის ნავსადგურის შესასვლელით (მდინარე ხობის შესართავი).

6. შესასვლელი არხის სიგრძე შეადგენს 2,4 მილს, საპროექტო სიგანე – 210 მეტრს, საპროექტო სიღრმე – 18 (თვრამეტი) მეტრს, ღერძის მიმართულება – 119,9 – 299,9 გრადუსს, შემობრუნებადი აუზის დიამეტრი – 500 (ხუთასი) მეტრს.

7. შესასვლელი არხის ფაქტობრივ სიგანეს, აგრეთვე შესასვლელი არხის და ნავმისადგომის ფაქტობრივ სიღრმეს აწესებს ყულევის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური, ყულევის ნავსადგურის წერილობითი განაცხადისა და შესაბამისი აზომვითი სამუშაოების ჩატარების დამადასტურებელი საბუთების საფუძველზე.

### **მუხლი 117. ღუზაზე დგომის ადგილები**

ყულევის ნავსადგურში შესასვლელად რიგში მდგომი გემები უნდა გაემართონ ფოთის ნავსადგურის №200 საღრმე ადგილისაკენ და ღუზაზე დაყენების, დგომის და მოხსნისას უნდა ხელმძღვანელობდნენ ამ „წესების“ 88-ე – 92-ე მუხლების მოთხოვნებით.

### **მუხლი 118. ნავმისადგომები**

1. მარცხენა სანაპიროზე მდინარე ხობის შესართავთან განლაგებულია სანავმისადგომო ნაგებობები (სანავმისადგომო ზოლი) 610 (ექვსას ათი) მეტრი სიგრძის, რომელიც გათვალისწინებულია ნავთობის ტანკერებში ჩასასხმელად და საოპერაციო ზონა მისაბმელი ოპერაციების შესასრულებლად, რომლის სიგანე 210 (ორას ათი) მეტრია. მისაბმელი ბოჯგი განლაგებულია ყოველ 31 (ოცდათერთმეტი) მეტრში.

2. ნავმისადგომის სიგრძე და სიღრმე შეადგენს:



ნავმისადგომის №	ნავმისადგომის სიგრძე (მ)	ნავმისადგომის სიღრმე(მ) საპროექტო
ნავმისადგომი №1	290	17,10
ნავმისადგომი №2	230	13,60
ნავმისადგომი №3	60	5,50

### მუხლი 119. ყულევის ნავსადგურში გემის შესვლა/გასვლა

- ყულევის ნავსადგურში გემის შესვლა/გასვლა ხორციელდება მხოლოდ დღის ნათელ პერიოდში, კარგი ამინდის პირობებში (ქარი აღმოსავლეთის მიმართულების 15 (თხუთმეტი) მ/წმ-მდე (ბოფორტის შკალით 7 ბალი) , ტალღა დუგლასის შკალით 4 (ოთხი) ბალამდე. სხვა მიმართულების ქარის და ტალღის შემთხვევაში ნავსადგურის კაპიტანი და სალოცმანო სამსახური კარგი საზღვაო პრაქტიკიდან გამომდინარე კონკრეტულ ნავიგაციურ პირობებში, იღებს გადაწყვეტილებას გემის შემოყვანაზე ან გაყვანაზე. შესასვლელ არხში გემის უსაფრთხო მოძრაობისა და მანევრირების უზრუნველსაყოფად, შექმნილია შემობრუნებადი აუზი 500 (ხუთასი) მეტრის დიამეტრით, რომლის ცენტრი განლაგებულია  $\varphi = 42^{\circ}16,73'N$ ;  $\lambda = 41^{\circ}37,36'E$ , არსებულ სიღრმეებზე – 12 (თორმეტი) მეტრი №1 ნავმისადგომიდან 830 (რვაას ოცდაათი) მეტრში.
- ყულევის ნავსადგურში გემის შესვლა/გასვლა ხორციელდება სანავსადგურო ბუქსირების დახმარებით, არა უმეტეს ერთი გემისა არხზე, სავალდებულო სალოცმანო გაცილებით (გარდა ამ „წესების“ მე-18 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა) და „გემების მოძრაობის მონიტორინგისა და საინფორმაციო სისტემის“ კონტროლით.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №03 - ვებგვერდი, 10.11.2017წ.

### მუხლი 120. სალოცმანო გაცილება და მისაბმელი ოპერაციები

- ყულევის ნავსადგურში საზღვაო ლოცმანი გემბანზე ადის ქარზურგა ბორტის მხრიდან შემდეგ წერტილში  $\varphi = 42^{\circ}17'30''N$ ;  $\lambda = 41^{\circ}35'47,19''E$ , მიმღებ ტივტივასთან.
- გემის კაპიტანმა და საზღვაო ლოცმანმა მუდმივად უნდა აკონტროლონ და გაითვალისწინონ მდინარის დინება და ამინდის პირობები.
- გემის მთავარი ძრავი უნდა იყოს მზადყოფნაში რევერსებისთვის, ხოლო ღუზები – უკუქცევისთვის (ჩაშვებისათვის).
- გემი ნავმისადგომთან დგება ქიმით (ცხვირით) გასასვლელისაკენ. პირველად მიეწოდება კიჩოსა/ქიმის შპრინგები და შემდეგ დანარჩენი ბაგირები

### მუხლი 121. ბუქსირით მომსახურების პირობები ყულევის ნავსადგურში

- 50 000 (ორმოცდაათი ათასი) ტონა წყალწყვის და მეტი მოცულობის ტანკერი ღებულობს 4 (ოთხი) ბუქსირს. კარგი ამინდის და კარგი ნავიგაციური პირობების შემთხვევაში, ნავსადგურის კაპიტნის თანხმობით, ტანკერის შემოყვანა შესაძლებელია განხორციელდეს 3 (სამი) ბუქსირით, თუ თითოეული ბუქსირის სიმძლავრე შეადგენს არანაკლებ 3500 ც/მ-ს. 30 000 (ოცდაათი ათასი) ტონიდან – 50 000 (ორმოცდაათი ათასი) ტონამდე წყალწყვის მოცულობის – 3 (სამი) ბუქსირს, თუ გემს გააჩნია ცხვირის სამართავი მოწყობილობა (bow thruster) ამ შემთხვევაში ნავსადგურის კაპიტანთან და ლოცმანთან შეთანხმებით შეიძლება გამოყენებულ იქნეს 2 (ორი) ბუქსირი. 30 000 (ოცდაათი ათასი)



ტონაზე ნაკლები წყალწვის გემის შემოსაყვანად გამოიყენება 2 (ორი) ბუქსირი.

2. შემობრუნებად აუზზე ტანკერი აჩერებს თავის მოძრაობას, ბრუნდება ბუქსირების დახმარებით თავისი მთავარი ძრავის დახმარების გარეშე, მაგრამ მთავარი ძრავი აქვთ მუდმივ მზადყოფნაში რევერსისათვის საჭიროების შემთხვევაში.

3. ბუქსირების დახმარებით შემობრუნების შემდეგ, ტანკერი ბუქსირდება ნავმისადგომთან, №1 ნავმისადგომისაკენ დაახლოებით 830 (რვაას ოცდაათი) მეტრის დაშორებით ან №2 ნავმისადგომთან დაახლოებით 1200 (ათას ორასი) მეტრის დაშორებით.

4. გემი, რომლის სიგრძე არ აღემატება 150 (ასორმოცდაათი) მეტრს და მისი წყალშიგი გემის ცხვირზე არ აღემატება 4 (ოთხი) მეტრს, კარგ ნავიგაციურ პირობებში, ლოცმანის და გემის კაპიტნის გადაწყვეტილებით, შესაძლებელია შემობრუნდეს მდინარეში ნავმისადგომების გასწვრივ.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 9 აგვისტოს ბრძანება №13 - ვებგვერდი, 13.08.2013წ.*

## თავი XXI

### აფხაზეთის ნავსადგურები

#### მუხლი 122. ნაოსნობისთვის დროებით დახურული აფხაზეთის ნავსადგურები

1. „ოკუპირებული ტერიტორიების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის „გ“ ქვეპუნქტის, „საქართველოს საზღვაო სივრცის აფხაზეთის საზღვაო რაიონში საქართველოს უფლებების, ტერიტორიული მთლიანობის, სუვერენიტეტისა და უშიშროების დაცვის შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 3 აგვისტოს №313 ბრძანებულების საფუძველზე აფხაზეთის (საქართველო) კონფლიქტის მოგვარებამდე ნაოსნობისათვის და ყველა სახის სატრანსპორტო მიმოსვლისათვის დახურულია აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიული წყლები და მიმდებარე ზონა, რუსეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის მონაკვეთი აფხაზეთის (საქართველოს) ტერიტორიის ფარგლებში, სოხუმის საზღვაო ნავსადგური და პორტპუნქტები, გარდა ჰუმანიტარული დახმარების ტვირთების გადაზიდვებისა.

2. „საქართველოს ტერიტორიულ ზღვაში გემების მოძრაობის გამყოფი სქემების, საზღვაო დერეფნებისა და სპეციალური საზღვაო რაიონების დადგენის შესახებ“ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 15 იანვრის №57 დადგენილებით განსაზღვრულია ნაოსნობისთვის დახურული საქართველოს ტერიტორიული ზღვის ჩრდილოეთი ნაწილის, რაიონი №34-ის კოორდინატები.

3. ნავსადგურის აკვატორია მოცემულია ამ „წესების“ დანართ №14-ში.

*საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივლისის ბრძანება №08 - ვებგვერდი, 25.07.2016წ.*

