



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

საავიაციო მოვლენათა ანალიზის ანგარიში

2023 წელი

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2024 წელს, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

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



წინასიტყვაობა

საავიაციო მოვლენათა ანალიზის ანგარიშის შედეგების საფუძველს წარმოადგენს სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესი“, რომლის მე-11 მუხლის შესაბამისად „სააგენტო უფლებამოსილია, საზოგადოების ინფორმირების მიზნით, ყოველწლიურად გამოაქვეყნოს საავიაციო უსაფრთხოების შესახებ ანგარიში, სადაც ასახული იქნება საავიაციო მოვლენათა ანალიზის საფუძველზე მიღებული ინფორმაცია.

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა საქართველოში (ძირითადი ასპექტები)

რა არის საავიაციო მოვლენა?

საავიაციო მოვლენა - ეს არის საავიაციო შემთხვევა, სერიოზული ინციდენტი ან ინციდენტი, აგრეთვე, საჰაერო ხომალდის და/ან მისი სისტემის გაუმართაობა, სააერონავიგაციო მომსახურების გაწევისას გამოყენებული სისტემების და ტექნიკური საშუალებების მტყუნება ან სხვა სახის უჩვეულო ვითარება, რომელმაც ზემოქმედება მოახდინა ან რომელსაც შეეძლო ზემოქმედება მოეხდინა ფრენის უსაფრთხოებაზე.

რა არის საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა?

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა წარმოადგენს საავიაციო უსაფრთხოების დონის ამაღლების მნიშვნელოვან მექანიზმს, რომელიც ავსებს საავიაციო დარგის ტექნიკური და სამართლებრივი რეგულირების, ასევე მუდმივი ზედამხედველობის არსებულ მექანიზმებს. აღნიშნული სისტემა უზრუნველყოფს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეტყობინებას, შეგროვებას, ანალიზს, შენახვას, დაცვას და გავრცელებას. მოვლენათა შეტყობინების სისტემის მიზანია საავიაციო მოვლენების თავიდან აცილება და არა ვინმეს ბრალეულობისა და/ან პასუხისმგებლობის დადგენა.

როდის და რატომ დაინერგა საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა?

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა მსოფლიოში პირველად 2006-2010 წლებში დაინერგა. ამგვარი შეტყობინებების გაკეთების აუცილებლობა იმ ფაქტმა განაპირობა, რომ საინსპექციო შემოწმების დროს ვლინდებოდა ფაქტები, როცა ავიასაწარმოში დასაქმებული თანამშრომლები ხშირ შემთხვევაში არ ამხელდნენ ამა თუ იმ საავიაციო მოვლენას იმ მიზეზით, რომ მოხდებოდა მათი ბრალეულობის დადგენა და დასჯა. გამომდინარე აქედან, არსებობდა ინფორმაციის გავრცელების შიში, რაც ფრენების უსაფრთხოებისადმი დამოკიდებულების,

ერთგვარი კულტურის ნაკლებობის მიმანიშნებელი იყო. საქართველოში საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ 2014 წელს დაინერგა.

ვის ვატყობინებთ საავიაციო მოვლენას?

საქართველოში საავიაციო მოვლენების შეტყობინება ხდება სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთვის. სააგენტო უზრუნველყოფს საავიაციო მოვლენების შესახებ სავალდებულო და ნებაყოფლობითი ფორმით მიღებული შეტყობინებების შეგროვებას. სააგენტო აანალიზებს და ამუშავებს მიღებულ ინფორმაციას, საჭიროებისამებრ ახორციელებს შესაბამის ინსპექტირებას ავიასაწარმო(ებ)ში, რათა დადგინდეს, გატარდა თუ არა პრევენციული ღონისძიებები შეტყობინების სახით შემოსულ საავიაციო მოვლენაზე, საჭიროების შემთხვევაში გამოსცემს მითითებებს და ახორციელებს აღნიშნული მითითებების შესრულების ზედამხედველობას.

ვინ არის ვალდებული სააგენტოს შეატყობინოს საავიაციო მოვლენები?

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინება სავალდებულოა ავიასაწარმოში დასაქმებული შემდეგი პირებისთვის: საჰაერო ხომალდის მეთაურები, ხოლო თუ მათ არ შეუძლიათ შეტყობინების წარდგენა - ეკიპაჟის თანამდებობით მომდევნო წევრები, პირები, რომლებიც ახორციელებენ ხომალდის ან მისი მოწყობილობის, ცალკეული შემადგენელი ნაწილის დამზადებას, ტექნიკურ მომსახურებას ან მოდიფიცირებას, საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეები, საავიაციო მეტეოროლოგები, პირები, რომლებიც დაკავშირებული არიან სააერნაოსნო მომსახურების გაწევისას გამოყენებულ ტექნიკურ საშუალებათა მონტაჟთან/მომსახურებასთან, პირები რომლებიც ასრულებენ ხომალდის ხმელეთზე მომსახურებას, აეროდრომის ტექნიკურ მომსახურებას, სააეროდრომო შექტექნიკური აღჭურვილობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს.

რომელი საავიაციო მოვლენები ექვემდებარება სავალდებულო შეტყობინებას?

სავალდებულო შეტყობინებას ექვემდებარება: საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენები (მაგალითად: სამიმოსვლო ბილიკიდან ან ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან გადასვლა), ტექნიკური მოვლენები (მაგალითად: სისტემის მტყუნება, ძალური დანადგარების მწყობრიდან გამოსვლა), ავარიული ვითარებები, გარემო ფაქტორებთან და მეტეოროლოგიასთან დაკავშირებული მოვლენები, საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული მოვლენები (მაგალითად, საჰაერო ხომალდის მართლსაწინააღმდეგო დაუფლება), სააერნაოსნო მომსახურებასა და საშუალებებთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენები და სხვა ნებისმიერი მოვლენა, რომელიც საფრთხეს უქმნის ან შეეძლო საფრთხე შეექმნა საქართველოს საჰაერო სივრცეში ან საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში მყოფ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდისთვის, მასზე მყოფი ან სხვა ნებისმიერი პირისათვის, ასევე მოწყობილობებისა და დანადგარებისათვის.

როგორ და რა ვადებში უნდა მოხდეს სავალდებულო შეტყობინების გამოგზავნა?

სავიაციო მოვლენის შესახებ სავალდებულო შეტყობინება წარდგენილი უნდა იქნეს მოვლენის მოხდენიდან შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ, მაგრამ არაუგვიანეს 72 საათისა. პირებმა საავიაციო მოვლენების შესახებ შეტყობინება უნდა განახორციელონ სააგენტოს ვებგვერდზე (www.gcaa.ge) გამოქვეყნებული ფორმების შესაბამისად. ამისათვის, მათ უნდა გადმოტვირთონ შესაბამისი ფორმა, შეავსონ სავალდებულო და საჭირო ველები, შეინახონ და ფორმაში მითითებულ მისამართზე (safety@gcaa.ge) გადმოაგზავნონ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში.

რა არის ნებაყოფლობითი შეტყობინება და ვის შეუძლია მისი გამოგზავნა?

ნებისმიერ პირს აქვს უფლება შეატყობინოს სააგენტოს იმ საავიაციო მოვლენის შესახებ, რომლის მონაწილე ან მომსწრე იყო და თვლის, რომ მოვლენა წარმოადგენდა ფრენის უსაფრთხოებისთვის პოტენციურ საფრთხეს, ან მან რისკის ქვეშ დააყენა საჰაერო მოძრაობის უსაფრთხო მართვა. ამისათვის, მომხმარებლებს შესაძლებლობა აქვთ სააგენტოს დაუკავშირდნენ კომუნიკაციის ნებისმიერი ხელმისაწვდომი საშუალებით (ტელეფონი, ელ. ფოსტა, სოციალური ქსელი) ან შეავსონ ნებაყოფლობითი შეტყობინების ფორმა სააგენტოს ვებ-გვერდზე: www.gcaa.ge.

კონფიდენციალურობა

სააგენტო სავალდებულო და ნებაყოფლობითი შეტყობინებებით მიღებულ ინფორმაციას იყენებს მხოლოდ საავიაციო უსაფრთხოების დონის ამაღლების მიზნით და ატარებს ყველა აუცილებელ ღონისძიებას, საავიაციო მოვლენის შეტყობინებით მიღებული ინფორმაციის კონფიდენციალურობის დასაცავად, რაც გულისხმობს ინფორმაციის მომწოდებელი პირის პირადი მონაცემების ანონიმურობის უზრუნველყოფას, გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა ან შესაბამისი პირის თანხმობისა. სააგენტო მის მონაცემთა ბაზაში დაცულ პერსონალურ მონაცემებს ინახავს დეიდენტიფიცირებულ მდგომარეობაში.

არადამსჯელობითი გარემო

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს აუცილებელი მოთხოვნაა საავიაციო მოვლენათა შეტყობინებებთან მიმართებაში ავიასაწარმოებში არადამსჯელობითი გარემოს დანერგვა და ხელშეწყობა. ავიასაწარმომ არ უნდა გახადოს ხელმისაწვდომი და არ უნდა გამოიყენოს საავიაციო მოვლენის შესახებ ინფორმაცია მის დადგომაში ბრალეული ან პასუხისმგებელი პირების გამოსავლენად, ან იმ მიზნით, რომელიც არ უკავშირდება საავიაციო უსაფრთხოების დონის შენარჩუნებას ან ამაღლებას.

როგორია სამართლებრივი ჩარჩო?

საერთაშორისო დონეზე, საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების ძირითადი სტანდარტები და რეკომენდირებული პრაქტიკა გაწერილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართში. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტომ, რეგიონში ერთ-ერთი პირველმა დანერგა საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესი ევროკავშირის რეგულაციის მოთხოვნების შესაბამისად (EU Reg. 376/2014). წესი 2014 წლის 5 თებერვალს დამტკიცდა, თუმცა ამოქმედების ვადად განისაზღვრა 1 ივლისი. გარდამავალი პერიოდი გამოყენებული იყო ავიასაწარმოებში წესის დანერგვისთვის საჭირო ქმედებების განსახორციელებლად. სააგენტოს მიერ, მათ შორის EUROCONTROL-ის ექსპერტების მონაწილეობით, ჩატარდა არაერთი სამუშაო შეხვედრა, რომელთა ფარგლებშიც ავიასაწარმოები ეცნობოდნენ წესით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და ვალდებულებებს.

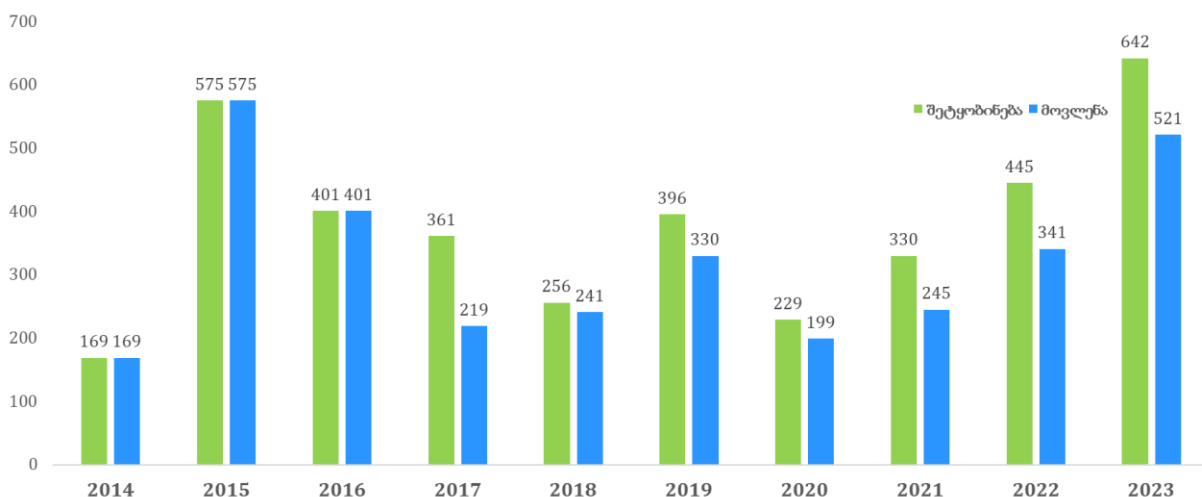
2023 წლის განმავლობაში შემოსული საავიაციო მოვლენების ანალიზი

1. ზოგადი მიმოხილვა

საჯარო ანგარიშში წარმოდგენილი ინფორმაცია ეფუძნება 2023 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით დაფიქსირებული საავიაციო მოვლენების დეიდენტიფიცირებულ სტატისტიკურ მონაცემებს და მათ ანალიზს. დოკუმენტის გამოქვეყნების მიზანია, საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემის მიმართ ცნობიერების ამაღლება და ფრენების უსაფრთხოების დონის ამაღლების პროცესში არსებული ტენდენციების ჩვენება, რათა სააგენტოს სერვისების მომხმარებლებს, მგზავრებს და ავიაციით დაინტერესებულ პირებს შეეძლოს ზოგადი წარმოდგენა, თუ რა მიზნებს ემსახურება მოვლენათა შეტყობინების მექანიზმი და რატომ არის თითოეული ადამიანის ჩართულობა მნიშვნელოვანი ამ პროცესში.

1.1 საავიაციო მოვლენათა შეტყობინება

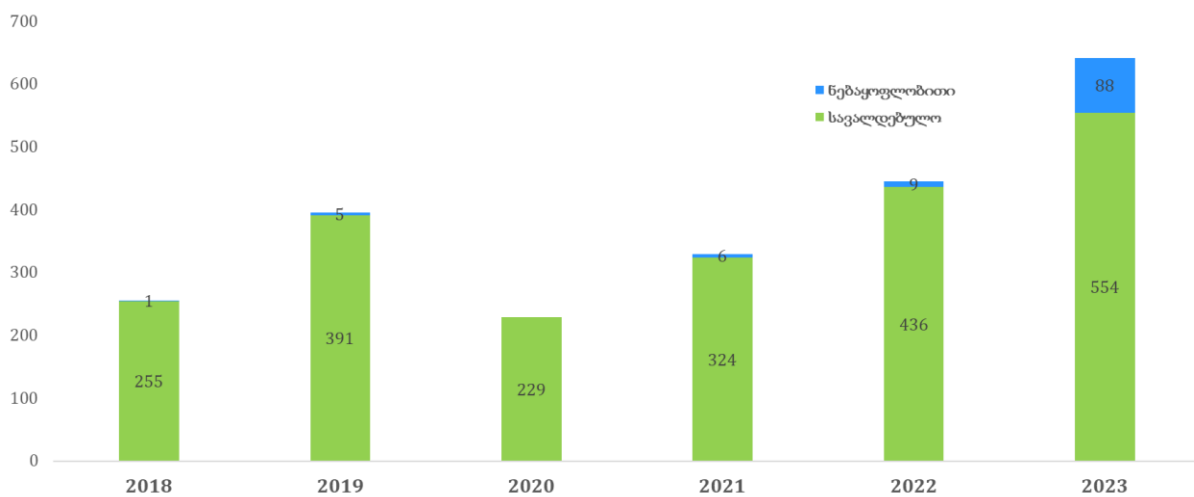
2023 წლის პირველი იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით, სხვადასხვა წყაროებიდან სააგენტოში შემოვიდა 642 შეტყობინება, მათ შორის დაფიქსირდა 521 საავიაციო მოვლენა.



გრაფიკული გამოსახულება 1
შემოსული შეტყობინებები და საავიაციო მოვლენები წლების მიხედვით

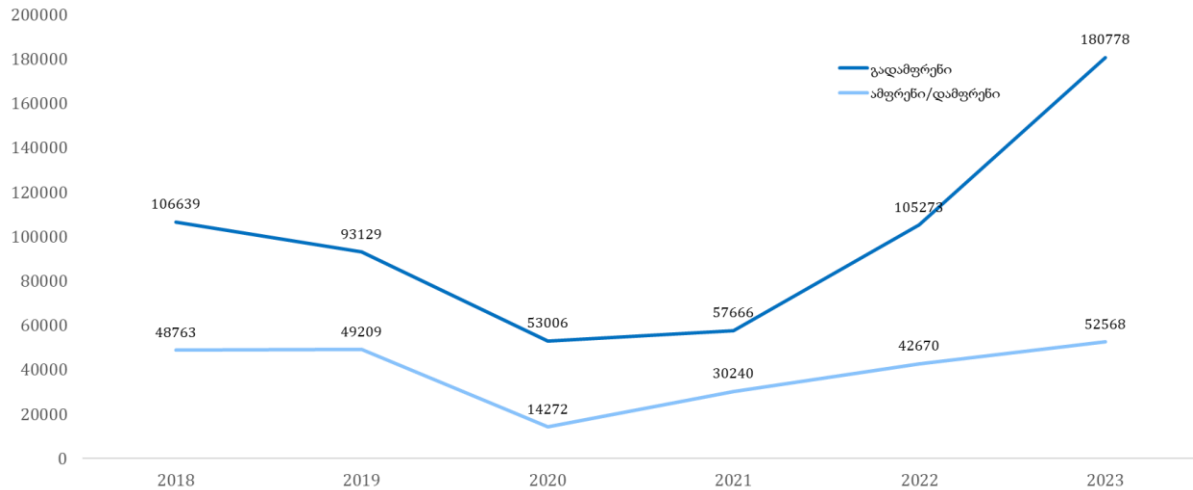
როგორც №-1 გრაფიკზეა ნაჩვენები, 2022 წელთან შედარებით შემოსული შეტყობინებების რაოდენობა გაიზარდა დაახლოებით 44%-ით, ხოლო საავიაციო მოვლენების რაოდენობა გაიზარდა დაახლოებით 52%-ით წინა წელთან შედარებით, რაც დადებითი ტენდენციაა.

2023 წლის განმავლობაში შემოვიდა 88 ნებაყოფლობითი საავიაციო მოვლენის შეტყობინება რაც 2022 წელთან შედარებით დაახლოებით 870%-ით არის გაზრდილი.



გრაფიკული გამოსახულება 2
შემოსული ნებაყოფლობითი და სავალდებულო შეტყობინებები

საჰაერო ხომალდების ოპერირების კუთხით 2023 წელს აღინიშნება ზრდა. როგორც მე-3 გრაფიკში ჩანს, 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით, გადამფრენი საჰაერო ხომალდების რაოდენობა გაიზარდა დაახლოებით 71%-ით, ხოლო ამფრენ/დამფრენი საჰაერო ხომალდების რაოდენობა ჯამურად გაიზარდა 23%-ით.



გრავიკული გამოსახულება 3

შესრულებული ფრენების რაოდენობა ჯამურად (გადამფრენი/ამფრენ-დამფრენი)

მთლიანობაში, უნდა აღინიშნოს, რომ საავიაციო მოვლენების შეტყობინების მაჩვენებლები გაზრდილია საჰაერო მოძრაობის მატების ხარჯზე, რაც კანონზომიერია და დადებითია, ასევე აღსანიშნავია ნებაყოფლობითი შეტყობინებების მატება.

1.2 საავიაციო მოვლენათა კლასი

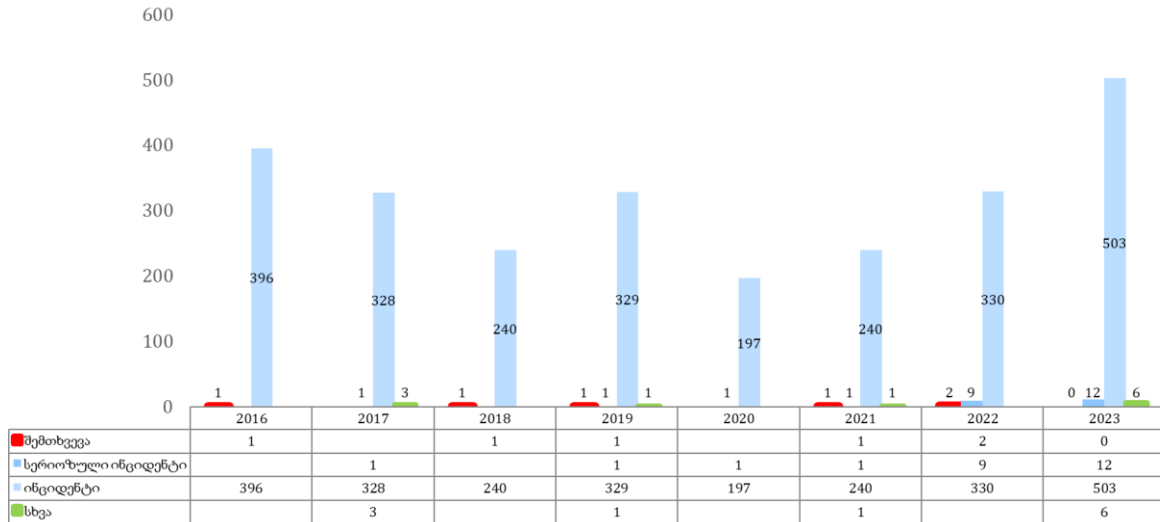
როგორც წარმოდგენილია მე-4 გრაფიკში, 2023 წლის განმავლობაში სააგენტოში შემოსული 521 საავიაციო მოვლენიდან დაფიქსირდა:

- 0 საავიაციო შემთხვევა¹
- 12 სერიოზული ინციდენტი;

დაფიქსირებული სერიოზული ინციდენტებიდან 1 უკავშირდება საჰაერო ხომალდის დაჯდომისას კუდის შეხებას ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ზედაპირთან; 12 საავიაციო მოვლენა უკავშირდება საჰაერო ხომალდის სახიფათო მიახლოებას მეორე საჰაერო ხომალდთან ჰაერში, აქედან 11 შემთხვევა მოხდა საქართველოს საჰაერო სივრცეში, ხოლო 1 სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში.

- 503 ინციდენტი. აღნიშნული მოვლენების შესახებ ინფორმაცია იხილეთ ქვემოთ ანგარიშში;

¹ (საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რომლის დროსაც პირი იღებს სხეულის სასიკვდილო ან სერიოზულ დაზიანებას, საჰაერო ხომალდი ზიანდება ან ირღვევა მისი კონსტრუქცია, საჰაერო ხომალდი უგზო-უკვლოდ იკარგება ან მიუდგომელ ადგილას აღმოჩნდება).



გრაფიკული გამოსახულება 3
საავიაციო მოვლენების კლასი

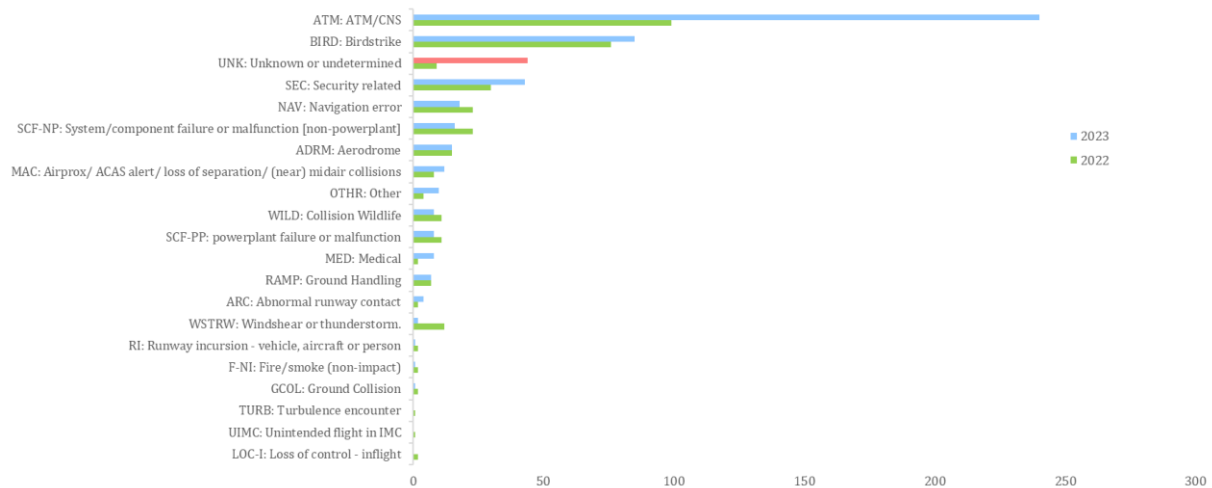
მიუხედავად იმისა რომ საავიაციო მოვლენების რაოდენობა გაზრდილია წინა წელთან შედარებით, 2023 წლის განმავლობაში დაფიქსირებულ საავიაციო მოვლენების კლასების მიხედვით არ იკვეთება უარყოფითი ტენდენცია.

1.3 საავიაციო მოვლენათა კატეგორია

საავიაციო მოვლენის კატეგორიის მიხედვით, 2023 წლის განმავლობაში ყველაზე ხშირად (ტოპ 5) დაფიქსირებული მოვლენები ასე ნაწილდება:

- 240 სააერნაოსნო მომსახურებასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რაც წინა წელთან შედარებით (100) 140 % -ით მეტია;
- 85 ფრინველებთან შეჯახება, რაც წინა წელთან შედარებით (76) 11%-ით მეტია;
- 43 საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რაც წინა წელთან შედარებით (30) 43%-ით მეტია;
- 18 საავიაციო მოვლენა უკავშირდება საჰაერო ხომალდის საჰაერო სივრცეში ორიენტირებას რაც წინა წელთან შედარებით (23) 27% შემცირდა;

ყველა დაფიქსირებული საავიაციო მოვლენის კატეგორიის შესახებ მონაცემები იხილეთ მე-5 გრაფიკში.

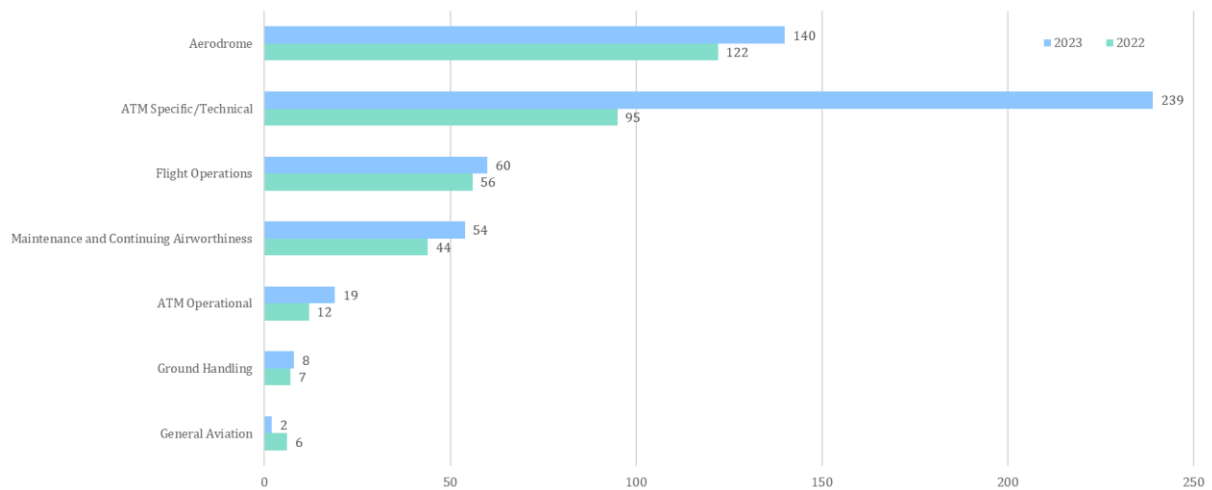


გრაფიკული გამოსახულება 5

საავიაციო მოვლენების კატეგორია

ძირითადად ზრდის ტენდენცია განპირობებულია საჰაერო ხომალდების მიმოსვლის და ასევე საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურის ზრდით, თუმცა დაუდგენელი საავიაციო მოვლენები რიცხვი საყურადღებოა.

საავიაციო მიმართულების მიხედვით, საავიაციო მოვლენა განაწილდა ქვემოთ მოცემულ გრაფიკის შესაბამისად.



გრაფიკული გამოსახულება 6

საავიაციო მოვლენების რაოდენობა ავიაციის მიმართულების მიხედვით

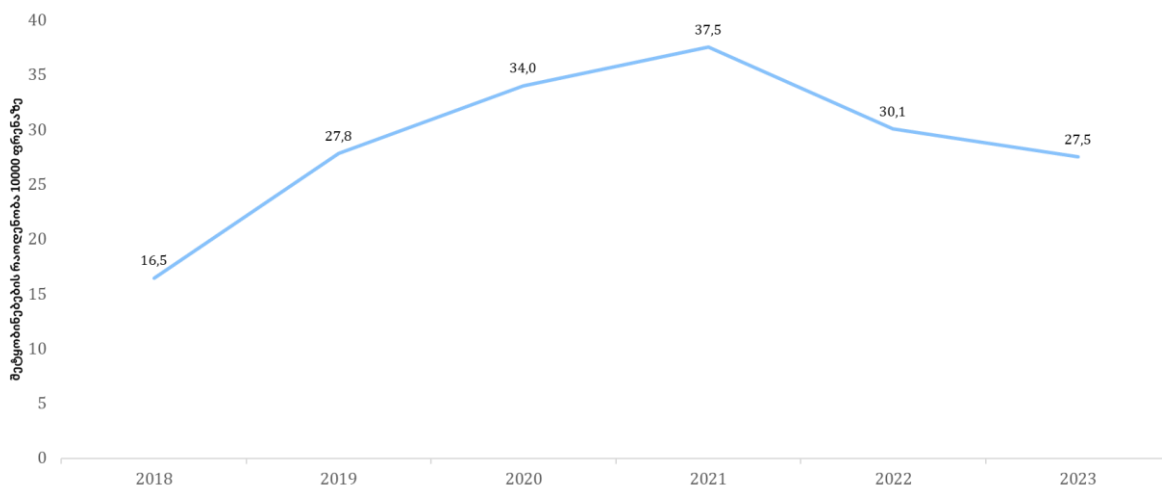
მე-6 გრაფიკის მიხედვითაც ჩანს, რომ ყველა სექტორში გარდა ზოგადი ავიაციისა აღინიშნება 2023 წელთან შედარებით მატება, რაც განპირობებულია საჰაერო ხომალდების მიმოსვლის და ასევე საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურის ზრდით.

1.4 საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურა

სააგენტოს მიერ მიღებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურა 2023 წლის მდგომარეობით შემცირდა 8%-ით წინა წლებთან შედარებით, თუმცა 5 წლის მონაცემებით პოზიტიური ტენდენცია ნარჩუნდება.

დაანგარიშებისას გამოყენებულია საქართველოს ტერიტორიაზე ამფრენი, დამფრენი და გადამფრენი საჰაერო ხომალდების რაოდენობის ჯამის და წლის განმავლობაში მიღებული საავიაციო მოვლენების რაოდენობის შეფარდება 10000 ფრენაზე².

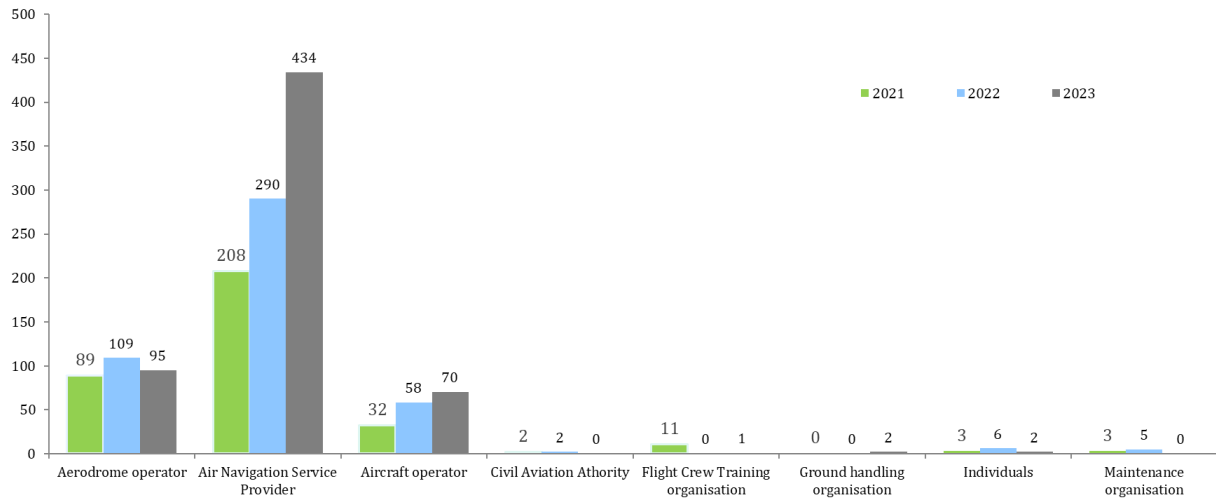
დეტალური მონაცემები წლების მიხედვით საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურის შესახებ იხილეთ მე-7 გრაფიკზე.



გრაფიკული გამოსახულება 7
საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურა

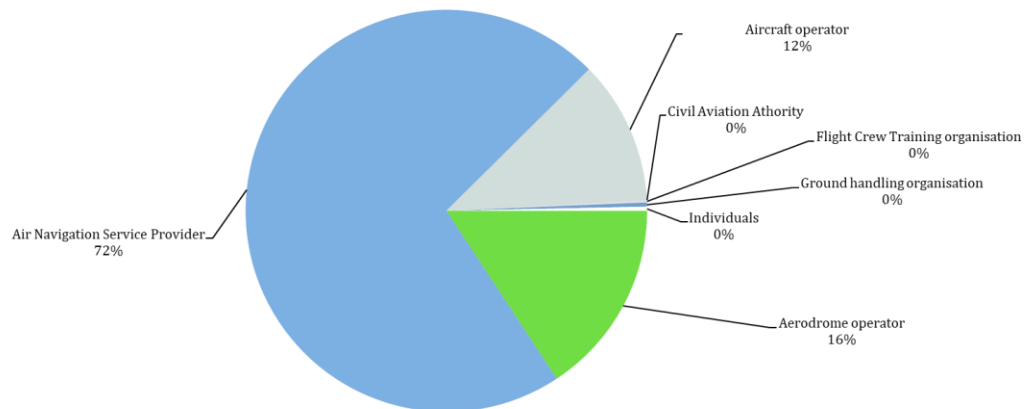
² Reporting Rate = $(N * 10\,000) / M$, სადაც R level არის შეტყობინების ინდექსი, N არის საავიაციო მოვლენების შეტყობინებების რაოდენობა, ხოლო M - შესრულებული აფრენა/დაფრენის და გადამფრენი სხ-ს ჯამური რაოდენობა

აქვე აღსანიშნავია, რომ ავიასაწარმოების მუშაობის მოცულობის დონე განსხვავებულია და მხოლოდ შემოსული შეტყობინების რაოდენობების დახარისხება არ იძლევა რეალური მდგომარეობის ამსახველ სურათს, თუ როგორი არის საავიაციო შეტყობინების კულტურა ამა თუ იმ ავიასაწარმოში. საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოების შეტყობინებების კულტურის დეტალური მონაცემები ასახულია სააგენტოს შიდა ანგარიშში.



გრაფიკული გამოსახულება 8

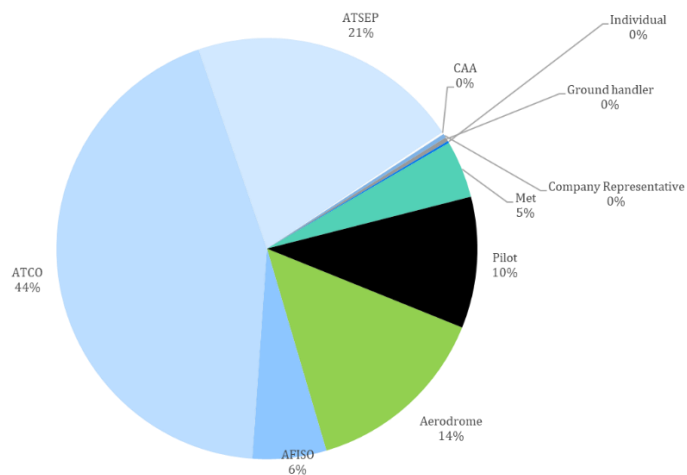
ა. შეტყობინებების რაოდენობა საწარმოების მიხედვით



გრაფიკული გამოსახულება 8

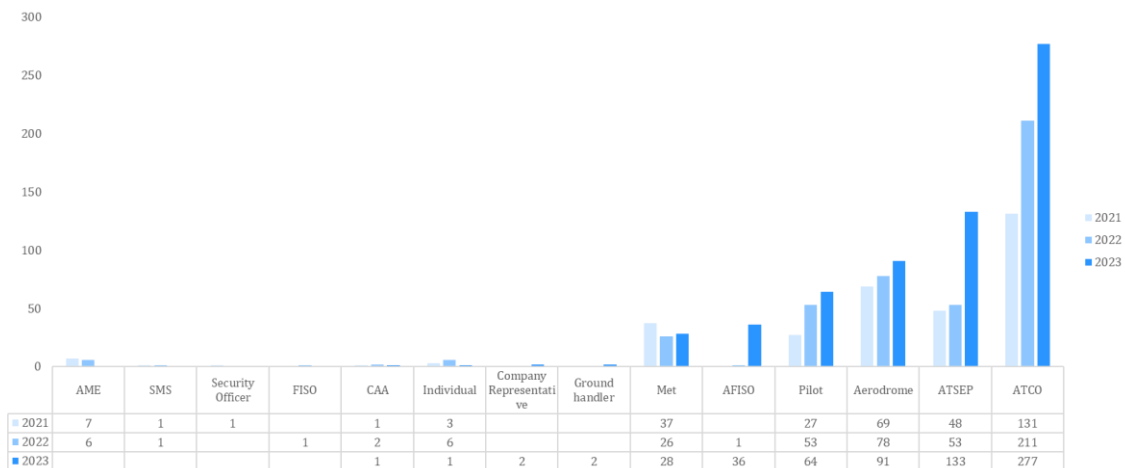
ბ. შეტყობინებების რაოდენობა საწარმოების მიხედვით

როგორც მე-8 გრაფიკში არის მოცემული, საავიაციო მოვლენების შეტყობინებების 72% (2020 - 78%, 2021 – 68% 2022 – 67%) შემოსულია სააერონავთო მომსახურების საწარმოდან, დაახლოებით 16 % (2020-9%,2021-21%, 2022 -17%) შემოსულია თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის აეროდრომებიდან, დაახლოებით 12% (2020-12%,2021-10%, 2022–12%) შემოსულია საჰაერო ხომალდის ოპერატორებისგან, დაახლოებით 0.5% (2020-0%,2021-0.5%,2022-1%) შემოსულია საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების საწარმოდან, ერთი შეტყობინება (2020-1%,2021-1%, 2022-0%) შემოსულია სასწავლო დაწესებულებიდან, დაახლოებით 0.5% (2020-0%,2021-1%,2022-0.5) შემოსულია სამოქალაქო ავიაციის მარეგულირებელი ორგანოდან და დაახლოებით 0.5 % (2020-0%,2021-1%,2022-0.5%) მოქალაქეებიდან.



გრაფიკული გამოსახულება 9

ა. შეტყობინებების რაოდენობა საავიაციო პერსონალის მიხედვით



როგორც მე-9ა და 9ბ გრაფიკებში ჩანს, 2023 წლის განმავლობაში ყველაზე მეტი საავიაციო მოვლენის შეტყობინება გამოაგზავნეს:

- სააერონავთო მომსახურების საწარმოს თანამშრომლებმა:

ავიამეთვალყურებმა 44% (წინა წელი 49%);

ინჟინრებმა 21% (წინა წელი 12%);

მეტეოროლოგებმა -5% (წინა წელი 6%);

აეროდრომის საფრენოსნო საინფორმაციო ოფიცრებმა - 6 (წინა წელი 0.2% %);

საფრენოსნო საინფორმაციო ოფიცრებმა - 0% (წინა წელი 0.2%).

- აეროდრომზე მომუშავე პერსონალმა - 15 % (წინა წელი 18%);

- საჰაერო ხომალდის პილოტებმა - 10% (წინა წელი 12%);

- საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების პერსონალმა - 0% (წინა წელი 1%);

- სამოქალაქო ავიაციის მარეგულირებელი ორგანოს თანამშრომლებმა და მოქალაქეებმა - დაახლოებით 0.2% (წინა წელი 1%).

ავიასაწარმოების მიხედვით ჩაშლილი ინფორმაცია ასახულია შიდა ანგარიშში.

წარმოდგენილი საავიაციო მოვლენების გაანალიზების შედეგად იკვეთება, რომ საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურა შედარებით დაბალი შემდეგ სფეროებში:

- საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურება;

- საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია;

- სასწავლო დაწესებულებებში, რომლებიც იყენებენ საჰაერო ხომალდს.

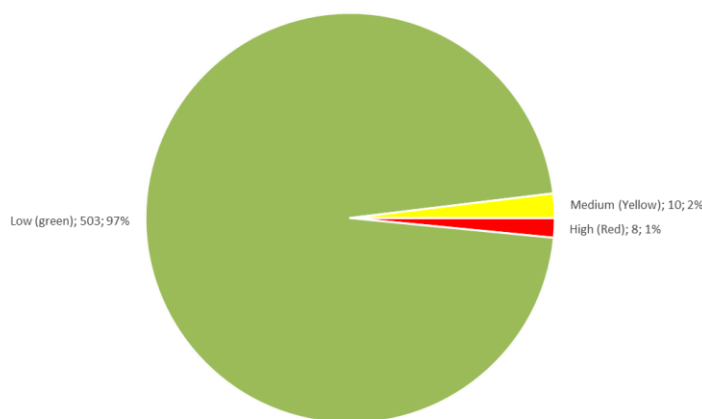
1.5 საავიაციო მოვლენათა რისკის სიმძიმე

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის მოთხოვნების შესაბამისად, ყველა საავიაციო მოვლენა უნდა შეფასდეს ან მოკვლეულ იქნას ავიასაწარმოს მიერ, რათა დადგინდეს რისკის სიმძიმის დონე. ყველა საავიაციო მოვლენა, რომელიც კლასიფიცირდება როგორც ინციდენტი,

სააგენტოს მონაცემთა ბაზის მიხედვით არის მწვანე ზონაში, რაც იმას ნიშნავს რომ არის დაბალი რისკის მატარებელი.

შემოსული შეტყობინებების საფუძველზე სააგენტოს მიერ, შიდა მოხმარებისთვის მომზადდა დეტალური ანალიზი არამარტო საავიაციო მოვლენის კატეგორიზაციასთან, არამედ ავიასაწარმოებთან მიმართებაშიც, რაც გულისხმობს ამა თუ იმ ავიასაწარმოში საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურის შეფასებას. ასევე, სააგენტომ გაანალიზა საავიაციო მოვლენები რისკის სიმძიმის მიხედვით და შეიმუშავა შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებები და რეკომენდაციები.

ქვემოთ მოცემულ გრაფიკულ გამოსახულებაზე კი, ასახულია სააგენტოს მიერ დახარისხებული საავიაციო მოვლენები - რისკის სიმძიმის მიხედვით.



გრაფიკული გამოსახულება 11
საავიაციო მოვლენების რისკის სიმძიმე

როგორც გრაფიკზე ჩანს, დაფიქსირებული მოვლენების ძირითადი და მნიშვნელოვანი ნაწილი განეკუთვნება დაბალი რისკის კატეგორიას. საავიაციო მოვლენათა რისკების კლასიფიკაციის მიხედვით, საქართველო ევროკავშირის საავიაციო მოვლენათა მონაცემთა ბაზაში (ECCAIRS) იმყოფება მწვანე ზონაში.

1.6 საავიაციო მოვლენათა მიმოხილვა

2023 წლის 1-ლი იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით სააგენტოში დაფიქსირდა 115 საავიაციო მოვლენა, რომელიც უკავშირდება სხ-ის ექსპლუატაციას საქართველოს საჰაერო სივრცეში და საქართველოში რეგისტრირებულ სხ-ს ოპერირებას საზღვრებს გარეთ. აქედან 97 საავიაციო მოვლენა მოხდა საქართველოს ტერიტორიაზე.

115 მოვლენიდან 39-ში მონაწილე იყვნენ საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდები.

მე-12 გრაფიკის მიხედვით, საჰაერო ხომალდის ოპერირების ტიპის მიხედვით საავიაციო მოვლენები განაწილდა შემდეგნაირად:



გრაფიკული გამოსახულება 12
საავიაციო მოვლენები საჰაერო ხომალდის ოპერირების ტიპის მიხედვით

- სატრანსპორტო ავიაცია³ - 103;
- სახელმწიფო ავიაცია - 2;
- საერთო დანიშნულების ავიაცია - 4;
- საავიაციო სამუშაოები - 0;
- დაუდგენელი - 5

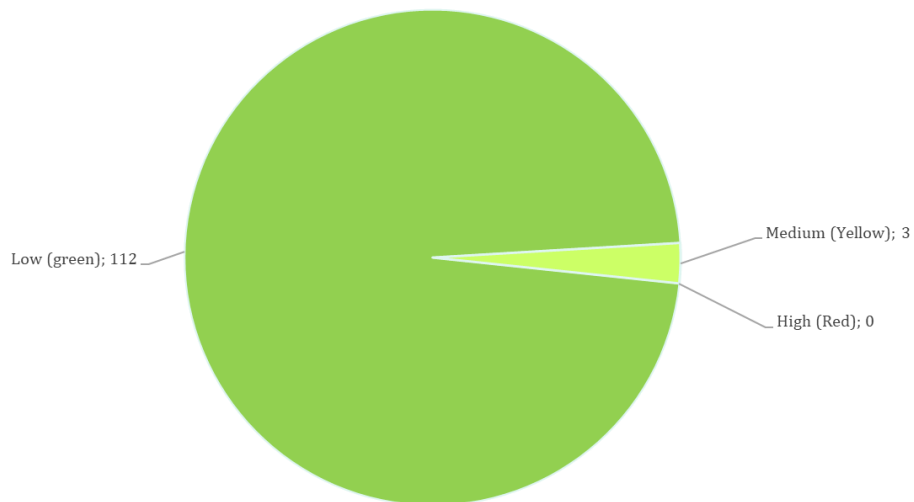
დაფიქსირებული 115 საავიაციო მოვლენიდან არცერთი კლასიფიცირდება როგორც საავიაციო შემთხვევა, 2 კლასიფიცირდება როგორც სერიოზული ინციდენტი, ხოლო 113 როგორც ინციდენტი.

³ სატრანსპორტო ავიაცია (Commercial Air Transport) – სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განსახორციელებლად; საერთო დანიშნულების ავიაცია (General Aviation) – სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც არ გამოიყენება სატრანსპორტო ავიაციის მიზნებისათვის და რომლის გამოყენება მოიცავს საავიაციო სამუშაოების (Specialised Operations (Aerial Work) შესრულებას; სახელმწიფო ავიაცია (Natonally Regulated Operations) – ავიაცია, რომელიც გამოიყენება სამხედრო, საპოლიციო, სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და საბაჟო სამსახურებში;



გრაფიკული გამოსახულება 13
საავიაციო მოვლენის კლასი

ECCAIRS 5 რისკის მატრიცის მიხედვით, არცერთ საავიაციო მოვლენას არ მიენიჭა მაღალი (High (Red)) რისკის დონე, 3 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა საშუალო (Medium (Yellow)) რისკის დონე, ხოლო დანარჩენს 112 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა დაბალი (low (Green)) რისკის კატეგორია. იხილეთ მე-14 გრაფიკი.



გრაფიკული გამოსახულება 14
საავიაციო მოვლენის რისკის კატეგორია

2023 წლის პირველი იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით სააგენტოში დაფიქსირდა 115 საავიაციო მოვლენა, რომელიც უკავშირდება სატრანსპორტო ავიაციას. აქედან 32 საავიაციო მოვლენაში მონაწილე იყო საქართველოში რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდი.

ანალოგიურ პერიოდში, სააგენტოში დაფიქსირდა 2 საავიაციო მოვლენა, რომელიც უკავშირდება საერთო დანიშნულების ავიაციას. აღნიშნული საავიაციო მოვლენებიდან 2 მოვლენა კლასიფიცირდა როგორც ინციდენტი და უკავშირდება საჰაერო სივრცეში ორიენტირებას.

საანგარიშო პერიოდში, სააგენტოში არ დაფიქსირებულა საავიაციო მოვლენა, რომელიც უკავშირდება საავიაციო სამუშაოებს.

2023 წელს, უწყებაში შემოვიდა ერთი საავიაციო მოვლენის შეტყობინება რომელიც უკავშირდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას სხვა საჰაერო ხომალდთან ახლო მანძილზე.

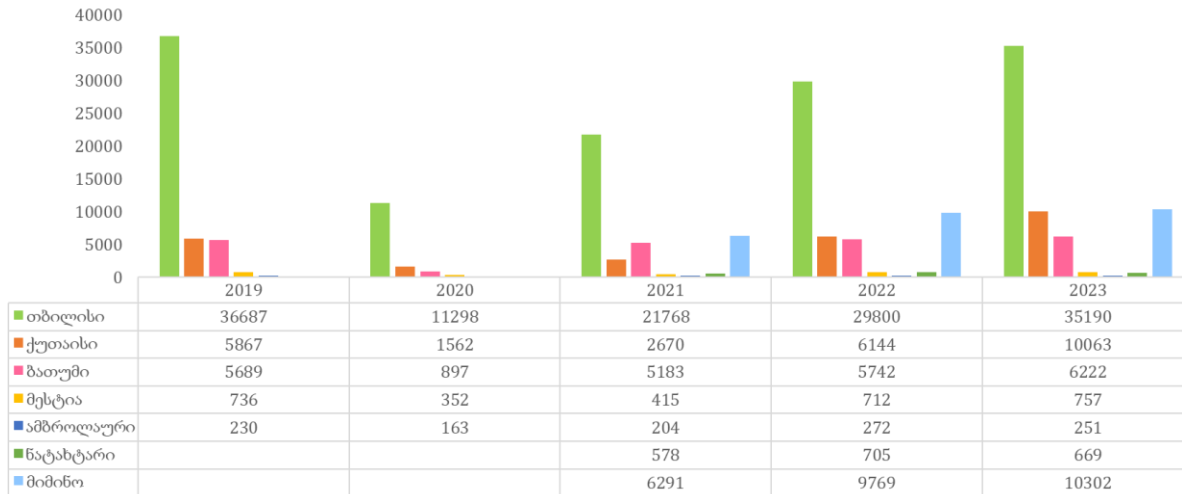
2023 წლის პირველი იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით, სააგენტოში დაფიქსირდა 2 საავიაციო მოვლენა რომელიც უკავშირდება სახელმწიფო ავიაციას. სააგენტოში არსებული ინფორმაციის მიხედვით, აღნიშნული საავიაციო მოვლენა კლასიფიცირდება როგორც ინციდენტი და მინიჭებული აქვს დაბალი რისკი.

2023 განმავლობაში, საქართველოში რეგისტრირებულ აეროდრომებზე განხორციელდა:

- თბილისის საერთაშორისო აეროდრომზე - 35190 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 29800),
- ქუთაისის საერთაშორისო აეროდრომზე - 10063 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 6144),
- ბათუმის აეროდრომზე განხორციელდა - 6222 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 5742) ,
- ამბროლაურის აეროდრომზე - 251 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 272),
- მესტიის აეროდრომზე - 757 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 712),
- ნატახტარი - 669 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 705),
- თელავი - 10302 აფრენა/დაფრენა (წინა წელი 9769).

შენიშვნა: ინფორმაცია ფრენების რაოდენობის შესახებ მოწოდებულია აეროდრომის ექსპლუატანტების მიერ.

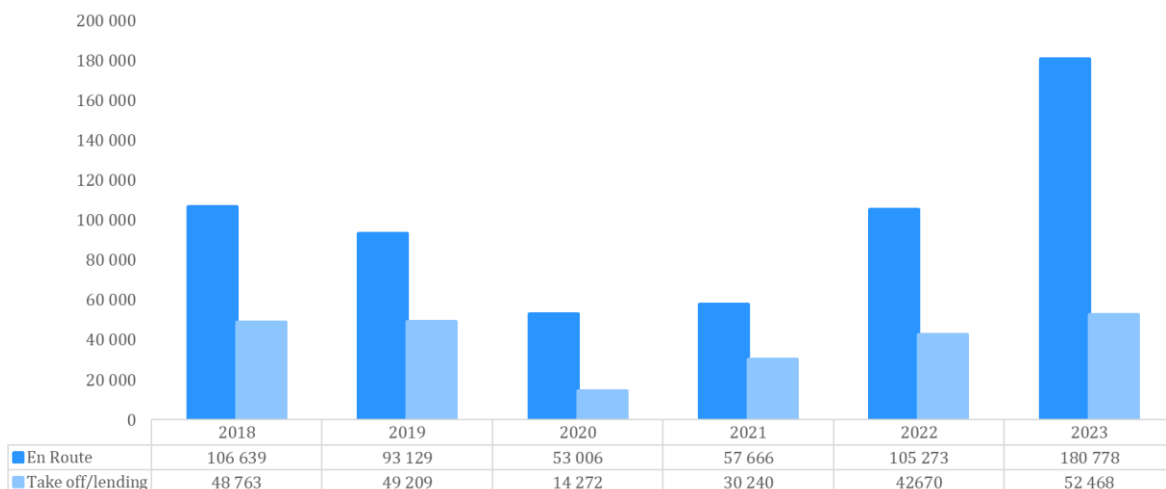
ქვემოთ მოცემულ გრაფიკში, მოცემულია სტატისტიკური მონაცემები ფრენების რაოდენობის შესახებ თვეების მიხედვით, სადაც ჩანს ზაფხულის პერიოდში ფრენების რაოდენობის მატება ხოლო ზამთრის პერიოდში - კლება.



გრაფიკული გამოსახულება 15
სტატისტიკური მონაცემები ფრენების რაოდენობის შესახებ

2023 წლის პირველი იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით, სააგენტოში დაფიქსირდა 149 საავიაციო მოვლენა (წინა წელი 129), რომელიც უკავშირდება აეროდრომის ოპერირებას და მასთან დაკავშირებულ სერვისებს, აქედან 135 (წინა წელი 120) მოხდა საქართველოს ტერიტორიაზე სერტიფიცირებულ აეროდრომებზე. ყველა საავიაციო მოვლენა კლასიფიცირდება როგორც ინციდენტი. ECCAIRS 5 რისკის მატრიცის მიხედვით, 130 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა დაბალი (low (Green)) ხოლო 5-ს მიენიჭა საშუალო (Medium (Yellow)) რისკის კატეგორია.

2023 წლის განმავლობაში, საქართველოში სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო მოემსახურა 180 778 გადამფრენ საჰაერო ხომალდს რაც წინა წელთან (105 273) შედარებით 71 % გაიზარდა და 52468 ამფრენ/დამფრენი საჰაერო ხომალდს რაც წინა წელთან (42 670) შედარებით 22 % გაიზარდა. 28-ე გრაფიკში ნაჩვენებია ფრენების რაოდენობა წლების მიხედვით.



გრაფიკული გამოსახულება 16

2023 წელს, სააგენტოში დაფიქსირდა 258 ხოლო საქართველოს ტერიტორიაზე 252 (წინა წელი 105) საავიაციო მოვლენა, რომელიც უკავშირდება სააერონავიაციო მომსახურებას. აქედან 18 მოვლენა უკავშირდება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას და 234 ტექნიკური საშუალების მტყუნებას. ECCAIRS 5 რისკის მატრიცის მიხედვით, 8 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა (High (Red)) მაღალი რისკის კატეგორია, 2 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა (Medium (Yellow)) საშუალო რისკის კატეგორია და დანარჩენს 242 მიენიჭა დაბალი (low (Green)) რისკის კატეგორია.

2023 წელს, სააგენტოში დაფიქსირდა საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებასთან დაკავშირებული 17 საოპერაციო მოვლენა. ECCAIRS 5 რისკის მატრიცის მიხედვით, რისკის კლასის შესაბამისად 8 მოვლენას მიენიჭა (High (Red)) მაღალი რისკის კატეგორია, 2 საავიაციო მოვლენას მიენიჭა (Medium (Yellow)) რისკის კატეგორია და 7-ს მიენიჭა დაბალი (low (Green)) რისკის კატეგორია. საავიაციო მოვლენის კლასის მიხედვით 7 მოვლენა კლასიფიცირდება როგორც ინციდენტი ხოლო 10 საავიაციო მოვლენა როგორც სერიოზული ინციდენტი.

საანგარიშო პერიოდში, სააგენტოში დაფიქსირდა საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების 235 (წინა წელი 95) საავიაციო მოვლენა რომელიც უკავშირდება ტექნიკური საშუალების მტყუნებას. მონაცემებზე დაყრდნობით, იკვეთება რამდენიმე მოვლენა წინა წლის განმავლობაში მომხდარი საავიაციო მოვლენებიდან, ესენია მიწა მიწა კავშირის მტყუნება, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიწოდება და მეტეოროლოგიური ხელსაწყოების მტყუნება და ასევე გლობალური სანავიგაციო სატელიტური სისტემის მტყუნება. რისკის კლასის მიხედვით, ყველა საავიაციო მოვლენას მიენიჭა დაბალი (low (Green)) რისკის კატეგორია, ECCAIRS 5 რისკის მატრიცის მიხედვით. საავიაციო მოვლენის კლასის მიხედვით ყველა საავიაციო მოვლენა კლასიფიცირდება როგორც ინციდენტი.

1.7 შეჯამება

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ, გადაიდგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯები საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემის დანერგვის კუთხით. წესის ამოქმედების შემდეგ, მნიშვნელოვნად შეიცვალა ავიასაწარმოების, საავიაციო პერსონალის დამოკიდებულება საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების პროცესის მიმართ. სააგენტო წლებია მუშაობს არადამსჯელობითი გარემოს დამკვიდრებაზე, რომელიც მიმართულია არა პერსონალის ბრალეულობის გამოვლენაზე/დამტკიცებაზე, არამედ საავიაციო უსაფრთხოების გაუმჯობესებაზე და საავიაციო შემთხვევების პრევენციაზე. ამასთან, სააგენტო განაგრძობს ქმედითი ღონისძიებების გატარებას, იმისათვის რომ საავიაციო მოვლენათა შეტყობინება უფრო ეფექტურად ხორციელდებოდეს ყველა საწარმოს მხრიდან და ატარებდეს სისტემურ ხასიათს.

ანალიზის შედეგად გამოიკვეთა რიგი ფაქტორები, რომლებიც საჭიროებენ გაუმჯობესებას. კერძოდ:

- არ ხორციელდება ყველა მომხდარ საავიაციო მოვლენაზე შეტყობინების მოწოდება სააგენტოში;
- ავიასაწარმოებს არ გააჩნიათ მომხდარი საავიაციო მოვლენის სრულყოფილი შეფასების მექანიზმი;
- შიდა მოკვლევებში სრულყოფილად არ არის ასახული საავიაციო მოვლენის გამომწვევი მიზეზები;
- სხვადასხვა მხარეების მონაწილეობით მომხდარი ინციდენტების მოკვლევები ხორციელდება მხოლოდ ერთი მხარის მიერ;
- ავიასაწარმოებს არ გააჩნიათ მექანიზმი მტკიცებულებების მოძიების და მათი ობიექტურად გამოყენების.

ქვემოთ მოცემულია რეკომენდაციები, რომლებიც უნდა განხორციელდეს სააგენტოს მხრიდან, რათა ხელი შეეწყოს საავიაციო მოვლენების შეტყობინების წესის დანერგვას, მის მონიტორინგს და უსაფრთხოების ღონის ამაღლებას:

- 2024 წლის განმავლობაში ჩატარდეს ავიასაწარმოებთან სამუშაო შეხვედრა რომელის მიზანიც იქნება საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურის ასამაღლება;
- განახლდეს მე-17 ბრძანება და აისახოს დეტალური მოთხოვნები, რომლებიც ეხება საავიაციო მოვლენების ანალიზს/მოკვლევას, აგრეთვე მეთოდოლოგიას სიმძიმის კლასიფიკაციისთვის.
- 2024 წლის ინსპექტირების გეგმებში შეტანილ იქნეს საავიაციო მოვლენის შეტყობინების წესის მოთხოვნის გადამოწმების საკითხები იმ ავიასაწარმოებში რომელმაც აჩვენეს დაბალი საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კულტურა და ასევე საავიაციო მოვლენების მოკვლევის კულტურა.



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

© საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

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