

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №03
2017 წლის 10 ნოემბერი

ქ. ბათუმი

„ნავსადგურის წესების“ დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს 2012 წლის 31 აგვისტოს №019 ბრძანებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის №1-1/585 ბრძანებით დამტკიცებული „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულების“ მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ – საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 31 აგვისტოს №019 ბრძანებით დამტკიცებულ „ნავსადგურის წესებში“ (სსმ ვებპორტალი, 310040000.55.067.016024. 31.08.2012) შეტანილ იქნეს შემდეგი ცვლილება:

ა) წესის მე-2 მუხლის პირველ პუნქტს „ჭ“ ქვეპუნქტის შემდეგ დაემატოს შემდეგი შინაარსის „ხ“ და „ჯ“ ქვეპუნქტები:

„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).“;

ბ) წესის მე-16 მუხლის:

ბ.ა) მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

ბ.ბ) მე-16 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

გ) წესის მე-17 მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

დ) წესის 24-ე მუხლის მე-4 პუნქტი ამოღებულ იქნეს;

ე) წესის 33-ე მუხლის მე-6 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„6. რეიდზე მდგომი, ტივტივა მისაბმელზე („SPM“ „CBM“) მიბმული გემი, ასევე გემი, რომელიც მანევრირებს ნავსადგურის აკვატორიაში და მისასვლელებზე, უზრუნველყოფენ ნავსადგურის ადმინისტრაციასთან ულტრამოკლეტალღიანი სადგურით კავშირს.“



ვ) წესის 51-ე მუხლის 24-ე პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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 კოშკური 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 აკრძალავი ქარის სიმძლავრის უფრო მცირე პარამეტრები, ვიდრე ამ პუნქტითაა გათვალისწინებული.“;

ზ) წესის 52-ე მუხლის მე-11 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„11. დაზიანებული ტვირთი (ფიზიკურად ან ქიმიურად) ტვირთმფლობელის მიერ დაუყოვნებლივ უნდა იქნეს გატანილი ნავსადგურის ტერიტორიიდან.“;

თ) წესის მე-60 მუხლის:

თ.ა) მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

თ.ბ) მე-6 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„6. 5000 ტონაზე მეტი წყალწყვის გემს ეკრძალება ორზე მეტი გემსაბმელი გვარლის (mooring line) დამაგრება ნავმისადგომის ერთ ბოძკინტზე.“;

თ.გ) მე-8 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„8. აკრძალულია ამუშავებული ხრახნით გემსაბმელებზე გამოცდის (mooring trials) წარმოება ჰიდროტექნიკურ ნაგებობათა მახლობლად, თუ ეს ნაგებობები არ გამოიყენება გემსაბმელებზე გამოცდის ჩასატარებლად.“;

ი) წესის 93-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ბ) შიდა რეიდად ითვლება წყლის სივრცე (აკვატორია) განლაგებული ნავთობტერმინალის მოლის ჩრდილოეთით, რომელიც ჩრდილოეთიდან შემოსაზღვრულია „ბურუნტაბიას“ კონცხზე გამავალი პარალელით (საწყისი კოორდინატები 410 39,46' ჩრდ. განედი / 0410 38,37' აღმოს. გრძედი) და აღმოსავლეთიდან – საკაბოტაჟო მოლის აღმოსავლეთ დაბოლოებაზე გამავალი მერიდიანით (საწყისი კოორდინატები 410 39,14' ჩრდ. განედი / 0410 39,52' აღმოს. გრძედი). შიდა რეიდაზე 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 დეღვა დუგლასის შკალით 2 (ორი) ბალი)“;

კ) წესის 95-ე მუხლის:

კ.ა) მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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 დეღვის (0,5-1,25 მ ტალღის სიმაღლის) პირობებში.“;

კ.ბ) მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„4. თუ ქარის სიჩქარე 8 მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 5 ბალი) და ზღვის დეღვა 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.“;

ლ) წესის 95¹ მუხლის მე-19 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„დ) თუ ქარის სიჩქარე აღემატება 17 მ/წმ (ბოფორტის შკალით 7 ბალი) და ზღვის დეღვა (ნავსადგურში) – 0,5 მ (დუგლასის შკალით 3 ბალი).“;

მ) წესის 97-ე მუხლს:

მ.ა) 5¹ პუნქტის შემდეგ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 5² პუნქტი:

„5². იმ კონტეინერში 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.“;

მ.ბ) მე-6 და 6¹ პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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/დეღვისას ან საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ საშტორმო გაფრთხილების გამოცხადებისას ნავსადგური იხურება. საშტორმო გაფრთხილების 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.“

6¹. 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.“;

მ.გ) მე-7 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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).“

მ.დ) მე-8 პუნქტის შემდეგ დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-9 პუნქტი:

„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:

$$T_{max} = H_{dec} - \frac{(1,2 \times hw)}{2}$$

სადაც, T_{max} – გემის მაქსიმალური დასაშვები წყალშიგი (maximum allowed vessel draft);

H_{dec} – არხში გამოცხადებული სიღრმე (declared channel depth);

1,2 – ღელვის კოეფიციენტი (wave shoaling);

hw – დუგლასის შკალით ზღვის ტალღის ფაქტობრივი სიმაღლე (actual wave height).

მაგ.: $H_{dec} = 10,50$ მ

$$hw = 4,0$$
 მ

მაშინ:

$$T_{max} = 10,50 - \frac{(1,2 \times 4,0)}{2} = 10,50 - 2,4 = 8,1$$
 მ

თუ არახელსაყრელი კლიმატური პირობების დროს ტალღის სიმაღლე აღემატება დუგლასის შკალით 4 (ოთხი) მეტრს ნავსადგურში გემის შემოსვლა და გემის გასვლა აკრძალულია.“;

ნ) წესის 99-ე მუხლის 2¹ პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2¹. 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 ღელვის პირობებში. თუ გამოყენებული იქნება სხვა მცურავი საშუალებები (მცირე ზომის გემები), ზემოაღნიშნული ოპერაციების განხორციელება შესაძლებელია ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურისა და გემის კაპიტანის შეთანხმების საფუძველზე.“;

ო) წესის მე-100 მუხლის მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. აკრძალულია ფოთის ნავსადგურში ბუქსირით ოპერაციების წარმოება, თუ ქარის სიჩქარე აღემატება 17 (ჩვიდმეტი) მ/წმ (ბოფორტის შკალით 7 ბალი). გემის საჭის, ლუზის და მთავარი ძრავის გაუმართაობის შემთხვევაში ბუქსირით ოპერაციების წარმოება ნებადართულია, თუ ქარის სიჩქარე 10 (ათი) მ/წმ-ს (ბოფორტის შკალით 5 ბალი) არ აღემატება.“;

პ) წესის 102-ე მუხლის მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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).“;



ჟ) წესის 113-ე მუხლის მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

რ) წესის 119-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. 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.“;

ს) წესის დანართი №2 ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„დანართი №2

გემის სიგრძიდან გამომდინარე ბუქსირშიდ(ებ)ის მინიმალური რაოდენობა ფოთის ნავსადგურში

გემის სიგრძე	ბუქსირშიდების მინიმალური რაოდენობა	ბუქსირშიდების მინიმალური საერთო სიმძლავრე
50 – 100	1	1000 ცხ.ძ.
101-200	2	6000 ცხ.ძ.
201 და მეტი	3	9000 ცხ.ძ.

“;

ტ) წესს დაემატოს შემდეგი შინაარსის №17 და №18 დანართები:

„დანართი №17

Beaufort number	Wind speed				Mean wind speed (kt / km/h / mph)	Description
	kt	km/h	mph	m/s		
0	0	0	0	0-0.2	0 / 0 / 0	Calm
1	1-3	1-6	1-3	0.3-1.5	02 / 04 / 2	Light air
2	4-6	7-11	4-7	1.6-3.3	05 / 09 / 6	Light breeze
3	7-10	12-19	8-12	3.4-5.4	9 / 17 / 11	Gentle breeze
4	11-16	20-29	13-18	5.5-7.9	13 / 24 / 15	Moderate breeze
5	17-21	30-39	19-24	8.0-10.7	19 / 35 / 22	Fresh breeze

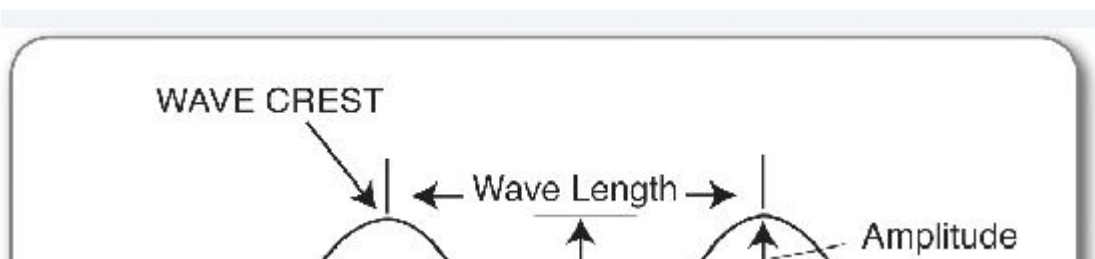


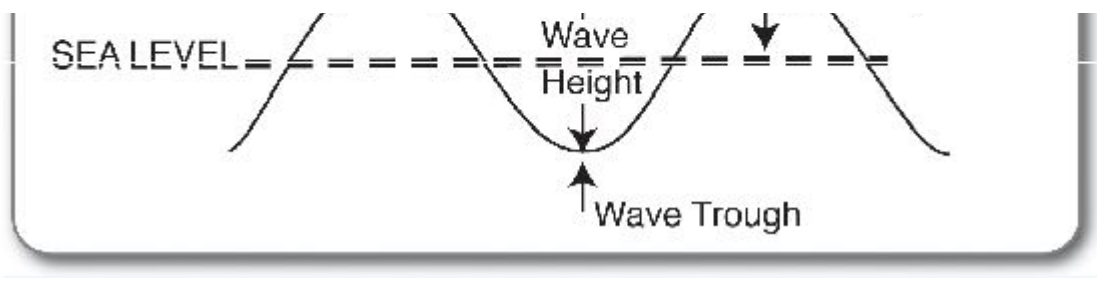
6	22-27	40-50	25-31	10.8-13.8	24 / 44 / 27	Strong breeze
7	28-33	51-62	32-38	13.9-17.1	30 / 56 / 35	Near gale
8	34-40	63-75	39-46	17.2-20.7	37 / 68 / 42	Gale
9	41-47	76-87	47-54	20.8-24.4	44 / 81 / 50	Strong gale
10	48-55	88-102	55-63	24.5-28.4	52 / 96 / 60	Storm
11	56-63	103-117	64-72	28.5-32.6	60 / 111 / 69	Violent storm
12	>63	>117	>72	>32.7	N/A	Hurricane

დანართ №18

Douglas Sea Scale Degree	Height (m)	Description
0	No wave	Calm (Glassy)
1	0 – 0.1	Calm (Rippled)
2	0.1 – 0.5	Smooth
3	0.5 – 1.25	Slight
4	1.25 – 2.5	Moderate
5	2.5 – 4	Rough
6	4 – 6	Very Rough
7	6 – 9	High
8	9 - 14	Very High
9	14 +	Phenomenal

შენიშვნა: წინამდებარე წესებში მითითებული დუგლასის შკალის მონაცემები ტალღის სიმაღლესთან დაკავშირებით, გამოიყენება ტალღის ამპლიტუდის განსასაზღვრად, რომელიც არის სსიპ – საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ გამოცხადებული ფაქტობრივი ტალღის სიმაღლის ნახევარი. ტალღის სიმაღლე და ამპლიტუდა გაიზომება შემდეგი სქემატური ნახაზის მიხედვით.





“

მუხლი 2

ბრძანება, გარდა პირველი მუხლის „მ.დ“ ქვეპუნქტისა, ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

მუხლი 3

ბრძანების პირველი მუხლის „მ.დ“ ქვეპუნქტი ამოქმედდეს 2018 წლის 1 თებერვლიდან.

სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის
სააგენტოს დირექტორის მოვალეობის
შემსრულებელი

ვახტანგ მიქელაიშვილი

