

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

23.01.2024 წელს, ფოთის ნავსადგურის # 1 ნავმისადგომზე მომხდარი
ინციდენტის (სატვირთო გემი „SAEDONA“-ს შეჯახება ნავმისადგომთან)
მოკვლევის ანგარიში.

სარჩევი

მოკლე შინაარსი

1. ფაქტობრივი ინფორმაცია;
 - 1.1. ინციდენტის ისტორია;
 - 1.2. სხეულის დაზიანება;
 - 1.3. გემის დაზიანება;
 - 1.4. სხვა დაზიანებები;
 - 1.5 ინციდენტში ჩართული გემის და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები;
 - 1.6. ფოთის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები;
 - 1.7. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია;
 - 1.8. ხანძარი;
 - 1.9. გარემოს დაბინძურება;
 - 1.10 გადარჩენის ფაქტორები;
2. ანალიზი;
3. დასკვნა;
4. უსაფრთხოების რეკომენდაციები;

საზღვაო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევის მიზანია მისი თანმდევი გარემოებების ყოველმხრივი შესწავლა, გამომწვევი მიზეზების და შედეგების დადგენა, მასში მონაწილე პირთა ქმედებების შეფასება, აგრეთვე პრევენციული ღონისძიებების შემუშავება შემდგომში მსგავსი შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად.

მოკლე შინაარსი

1. ფაქტობრივი ინფორმაცია

1.1 ინციდენტის ისტორია

2024 წლის 23 იანვარს, ფოთის საზღვაო ნავსადგურის # 1 ნავსადგომზე ტოგოს დროშის ქვეშ მცურავი ტვირთმზიდი გემი „SAEDONA“-ს შემოყვანის მიზნით, ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს ლოცმანი 04:45სთ. (დრო აქაც და შემდგომშიც ადგილობრივი) ავიდა ტვირთმზიდი გემი „SAEDONA“-ს ბორტზე და აღნიშნული გემის კაპიტანთან ერთად დაიწყო გემის ნავსადგომზე შეყვანის დაგეგმარება. ლოცმანის ახსნა-განმარტებით, სალოცმანო სამსახურს გემის ნავსადგომზე დაყენებაში ეხმარებოდნენ ბუქსირები „PATRIOT“ გემის მარჯვენა ბორტის მხარეზე ცხვირზე და გემის მარჯვენა ბორტის მხარეზე კიჩოზე „NOAH“.

05:20სთ გემი „SAEDONA“ მიყენებულ იქნა ფოთის საზღვაო ნავსადგურის # 1 ნავსადგომზე და ფოთის ნავსადგურის მიმბმელების ჯგუფის ოთხმა სპეციალისტმა დაიწყო გემის ნავმისადგომზე მიბმის ოპერაციები, რომლის დროსაც გემმა უეცრად დაიწყო უკუსვლა. ამ დროს ნავსადგომის მოძვიტზე დამაგრებული ბაგირები დარჩა ისევე დამაგრებულ მდგომარეობაში, ხოლო გემის ეკიპაჟის გადაწყვეტილებით მოხდა გემზე „შპრინგები“-ს ჩახსნა, გემმა განაგრძო უკუსვლა და კიჩოთი შეეჯახა # 1 ნავსადგომის ბოლოს ბეტონის კედელს.

შეჯახების შედეგად გემმა მიიღო გარკვეული დაზიანება, გემების ეკიპაჟის წევრებს დაზიანება არ მიუღიათ, ზღვის დაბინძურებას ადგილი არ ქონია.

მოკვლევის ბიუროს დებულების და საზღვაო ინციდენტების /შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის მოთხოვნის შესაბამისად, ზემოაღნიშნული საზღვაო ინციდენტის მოკვლევა განხორციელდა, სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს მიერ.

მოკვლევა დაიწყო

24.01.2024

მოკვლევა დამთავრდა

26.02.2024

1.2. სხეულის დაზიანება

ინციდენტში ჩართული გემი „SAEDONA“-ს და ბუქსირების ეკიპაჟის წევრებს სხეულის დაზიანება არ მიუღიათ.

1.3. გემის დაზიანება

შეჯახების შედეგად დაზიანდა გემი „SAEDONA“-ს კიჩო, საჭის მოწყობილობის ზევით, ახტერპიკის ავზის რაიონში.



1.4. სხვა დაზიანებები

ფოტის ნავსადგურის # 1 ნავსადგომის ბეტონის კედელი დაზიანდა.

1.5 ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები

გემი „SAEDONA“

IMO # 7726213

კლასის სერტიფიკატი VEGA Register 20.0253

ვარგისია 25.03.2026

სახმობი ნიშანი 5VIB2

რეგისტრაციის პორტი LOME
დროშა TOGO
სიგრძე L =85.90 მ
სიგანე B =13.70მ
სიღრმე d = 7.52
აშენების წელი 1980
გროსს ტონაჟი 2445
ნეტტო ტონაჟი 1570
ძრავი SULZER
სიმძლავრე - 1641 KW

ბ/კ „PATRIOT” ტექნიკური მონაცემები

IMO # 9412189
სიგრძე L =23.96მ
სიგანე B =7.90მ
წყალშიგი = 4.07მ
სახმობი ნიშანი 4 L R I
აშენების წელი 2007
საერთო ტევადობა/GT 186.00
დროშა საქართველო
რეგისტრაციის # C-00255
რეგისტრაციის თარიღი 19.06.2013
მიწერის ნავსადგური ფოთი
გემის სამანქანო ძრავების მახასიათებლები:
ძრავების რაოდენობა 2
ტიპი დიზელი
მოდელი Caterpillar 3512 B TA
სიმძლავრე 1304.97 (KW)

ბ/კ “NOAH”-ს ტექნიკური მონაცემები

სიგრძე L = 32.00
სიგანე B = 10.50
წყალშიგი = 5.80
სახმობი ნიშანი 4LXX2
აშენების წელი 2000
საერთო ტევადობა/GT 478
დროშა საქართველო
რეგისტრაციის # C01969
რეგისტრაციის თარიღი 10/10/2022 წ.
მიწერის ნავსადგური ფოთი
გემის სამანქანო ძრავების მახასიათებლები:
ძრავების რაოდენობა 2

ტიპი დიზელი
მოდელი ULSTAIN BERGER KRMB-8
სიმძლავრე 1780KWT / 2387 HP

1.6. ფოთის ნავსადგურის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების მონაცემები

ლოცმანი

მოქალაქეობა	საქართველო
გვარი სახელი	პარმენ ბარამია
ლოცმანის სერტიფიკატის No	051
სერტიფიკატი გაცემულია:	სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	- 17/10/2023 წ;
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	- 17/10/2028 წ;
სალოცმანო მომსახურების ნავსადგურები:	- ფოთის ნავსადგურის აკვატორია ;

ბ/კ „PATRIOT“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო
გვარი სახელი	ბარქაია ხვიჩა
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	GE 016 743
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	17G01-03-004035
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	- 01/07/2022 წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	- 30/06/2027 წ;

ბ/კ „NOAH“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო
გვარი სახელი	კაჭარავა ვიტალი
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	12-01-000220
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	17G01-03-003992
სერტიფიკატის გაცემის თარიღი	- 22/06/2022 წ
სერტიფიკატის მოქმედების ვადა	- 10/06/2027 წ

1.6. ფოთის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები

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“.

გემის სიგრძიდან გამომდინარე ბუქსირმზიდ(ებ)ის მინიმალური რაოდენობა ფოთის ნავსადგურში.

დანართი #2

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

ფოთის ნავსადგურის ნავმისადგომები

დანართი #11

ნავმისადგომის #	ნავმისადგომის სიგრძე(მ)		საპროექტო სიღრმე(მ)
	საერთო სიგრძე	საექსპლუატაციო სიგრძე	
N1ნავმისადგომი	200	200	12.5
N2ნავმისადგომი	180	160	12.5
N3ნავმისადგომი.	215	215	8.5
N4ნავმისადგომი	154	154	8.5
N5ნავმისადგომი	173	173	8.5
N6ნავმისადგომი	212	190	9.75
N7ნავმისადგომი	211	170	8.25
N8ნავმისადგომი	215	200	9.75
N9ნავმისადგომი	220	220	8.0
N10ნავმისადგომი.	264	264	8.0
N11ნავმისადგომი	71	71	8.0
N12ნავმისადგომი	250	240	6.1
N13ნავმისადგომი	97	97	6.5
N14ნავმისადგომი	253	240	8.4
N15ნავმისადგომი	155	150	8.5

ფოტის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები შეესაბამება არსებულ მოთხოვნებს.

1.7 მეტეოროლოგიური ინფორმაცია



სსიპ საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახური
LEPL State Hydrographic Service Of Georgia

სინოპტიკური სამმართველო
Synoptical Division



KA990129920563024

ტელ/Tel: +995(493) 22-17-72; 27-84-03; 595510706 (ფოთი/Poti)
ტელ/Tel: +995(422) 29-36-02; 595510005 (ბათუმი/Batumi)

№ WF/269

23 / იანვარი / 2024 წ.

პროგნოზი

23/01/2024 წ. 10:00 სთ-დან 24/01/2024 წ. 10:00 სთ-მდე	ფოთი Poti		ყულევი Kulevi	
	ფღვ	ღამე	ფღვ	ღამე
ქარი (ხინქარე) მ/წმ Wind (speed) m/s	5-10	6-11	5-10	6-11
შენიშვნა Note				
ქარი (მიმართულება) Wind (direction)	ცვალებადი Variable	აღმოსავლეთი Easterly	ცვალებადი Variable	აღმოსავლეთი Easterly
შენიშვნა Note				
ზღვის ღელვა (ბაღვი) Sea State	3/2-3	2	3/2-3	2
ტალღის სიმაღლე (სმ) Wave height (cm)	50-100/30-70	20-50	50-100/30-70	20-50
შენიშვნა Note				
ხილვადობა (მილი) Visibility (Miles)	5-10	5-10	5-10	5-10
ღრუბლიანობა Cloudness	ძირითადად მოღრუბლული Mostly cloudy	ცვალებადი Partly cloudy	ძირითადად მოღრუბლული Mostly cloudy	ცვალებადი Partly cloudy
ტემპერატურა (აერის) °C Air Temperature °C	+6 +8	0 +2	+7 +9	-1 +1
ტემპერატურა (ზღვის) °C Sea Temperature °C	10-12	10-12	10-12	10-12
ნალექი Precipitation	უნალექოდ Without precipitation	უმნიშვნელო ნალექი Mainly dry	უნალექოდ Without precipitation	უმნიშვნელო ნალექი Mainly dry
შენიშვნა Note	დღის დასაწყისში უმნიშვნელო ნალექი At the beginning mainly dry		დღის დასაწყისში უმნიშვნელო ნალექი At the beginning mainly dry	

ხინოპიკოსი

სალომონიძის
შტამბანსმულია

ტარიანი კარაივა

ფოტის ნავსადგურში ამინდის ფაქტიური მდგომარეობა იყო კარგი და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

1.8. ხანძარი

ინციდენტის დროს გემებზე ხანძარი არ მომხდარა.

1.9. გარემოს დაბინძურება

ინციდენტის დროს გარემო არ დაბინძურებულა.

1.10. გადარჩენის ფაქტორები

ინციდენტის დროს, ინციდენტში ჩართული გემის და ბუქსირების ეკიპაჟის წევრები, ასევე ფოთის ნავსადგურის მომსახურე პერსონალი არ დაშავებულა.

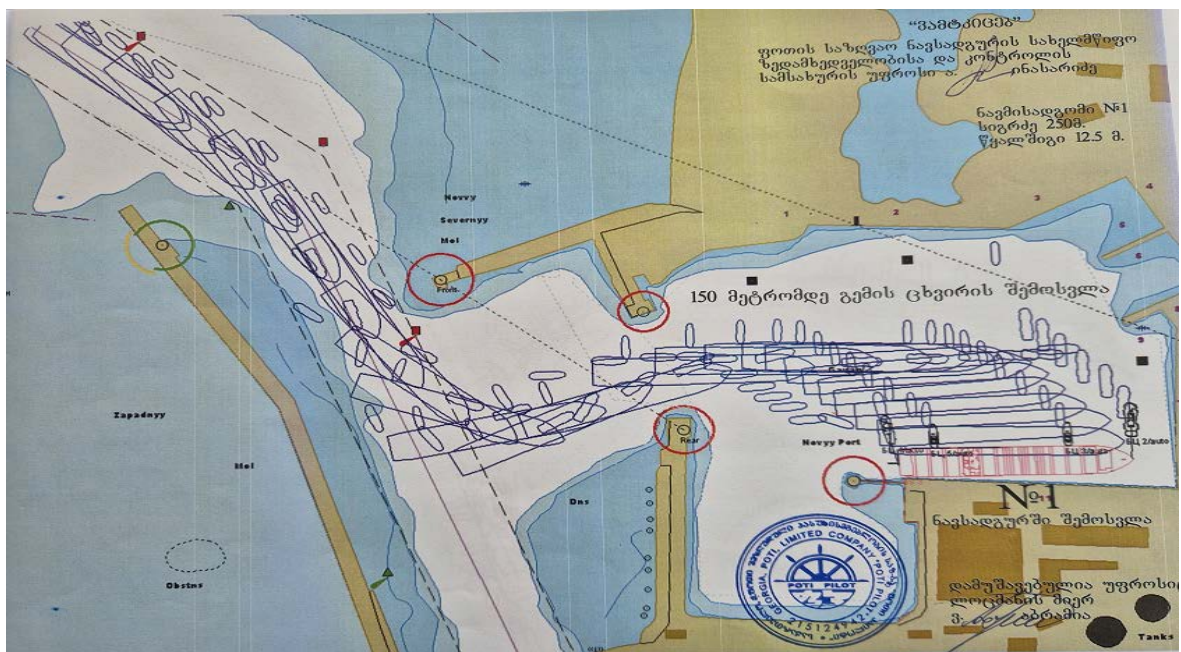
2. ანალიზი

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში 23.01.2024 წელს მომხდარი საზღვაო ინციდენტის ანალიზი გაკეთებულია:

საქართველოს საზღვაო კოდექსის; ტექნიკური რეგლამენტი „სალოცმანო სამსახურის საქმიანობისა და ლოცმანის სერტიფიცირების წესი“-ს; „საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს; ტექნიკური რეგლამენტი “ნავსადგურის წესები“-ს; ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის უფროსის მოხსენებითი ბარათის - შეტყობინება ინციდენტზე; გემის „SAEDONA“-ს კაპიტნის, ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს ლოცმანის და ბუქსირების „PATRIOT“ და “NOAH“-ს კაპიტნების ახსნა-განმარტებითი ბარათების; „გემების მოძრაობის მარეგულირებელი სამსახურის (VTS) და ავტომატური საიდენტიფიკაციო სისტემა (AIS)-ს ჩანაწერების; სსიპ საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ გამოცემული ამინდის პროგნოზების და ფაქტიური ამინდების ამონაწერის; ასევე მეზღვაურის დიპლომების და სერტიფიკატების მონაცემების; ფოთის ტერმინალის პერიმეტრიდან

გადაღებული ვიდეო კონტროლის ჩანაწერების; მოკვლევის ბიუროს მიერ, უშუალოდ ინციდენტის ადგილზე ფოთის პორტში გემის „SAEDONA“-ს კაპიტნისა და ეკიპაჟის, ფოთის ნავსადგურის საბუქსირე კომპანიის „Svitzer Georgia“-ს, სალოცმანე სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს და ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის მენეჯერებისაგან და ტექნიკური პერსონალისაგან მიღებული განმარტებების, ასევე საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში დანერგილი საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე.

ინციდენტის მოკვლევისათვის წარმოდგენილი სამუშაო მასალის შესწავლა-ანალიზმა გვიჩვენა, რომ 2024 წლის 23 იანვარს, ფოთის ნავსადგურის # 1 ნავსადგომზე შემოსვლის მიზნით, ტოგოს დროშით მცურავი გემი „SAEDONA“-ს მიერ გამოძახებულ იქნა ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს ლოცმანი, რომელიც 04:45სთ. ავიდა ტვირთშიდი გემი „SAEDONA“-ს ბორტზე და აღნიშნული გემის კაპიტანთან ერთად ფოთის სალოცმანო სამსახურის მიერ წინასწარ დამტკიცებული გემის მიხედვით დაიწყო გემის ნავსადგომზე შეყვანა.



ლოცმანის ახსნა-განმარტებით, სალოცმანო სამსახურს გემის ნავსადგომზე დაყენებაში ეხმარებოდნენ გემის მარჯვენა ბორტის მხარეზე ცხვირზე ჩაბმული ბუქსირი "PATRIOT" და გემის მარჯვენა ბორტის მხარეზე კიჩოზე ჩაბმული ბუქსირი "NOAH".

შენიშვნა: 1. გამომდინარე იქიდან, რომ გემი „SAEDONA“-ზე კონსტრუქციულად გათვალისწინებული არ არის გემის და ძრავის მუშაობის ამსახველი, ობიექტური კონტროლის ჩამწერი მოწყობილობის (VDR) არსებობა, მოკვლევის ბიურომ ანალიზის დროს გამოიყენა მხოლოდ ფოთის ტერმინალის პერიმეტრიდან გადაღებული ვიდეო კონტროლის ჩანაწერები და ინციდენტში ჩართული გემის და ბუქსირების კაპიტნების, ასევე ლოცმანის და ფოთის პორტში გემების ნავსადგომთან მიმბმელების ჯგუფისაგან მიღებული ახსნა განმარტებები.

შენიშვნა: 2. ფოთის ტერმინალის პერიმეტრიდან გადაღებული ვიდეო კონტროლის ჩანაწერებზე დატანილი დროის ელექტრონული ათვლის მაჩვენებელი 10 წუთით აცდენილია ზემოხსენებულ ახსნა-განმარტებებში დაფიქსირებულ დროებთან. 05:20სთ = 05:10სთ. ამიტომ ანალიზისთვის ქვემოთ ტექსტში, როგორც ნივთმტკიცებულება გამოყენებულ იქნება მხოლოდ ფოთის ტერმინალის პერიმეტრიდან გადაღებული ვიდეო კონტროლის ჩანაწერებზე დატანილი დროის ელექტრონული ათვლის მაჩვენებელზე დაფიქსირებული დრო.

05:09:34 გემი „SAEDONA“ დგას # 1 ნავმისადგომის პარალელურად და ბუქსირები აწვებიან ნავმისადგომზე მისაყენებლად;

05:10:01 გემი „SAEDONA“ ბუქსირების საშუალებით მიყენებულია # 1 ნავსადგომზე;

05:10:22 კადრში ჩნდება ფოთის ნავსადგურის მიმბმელების ჯგუფის 4 სპეციალისტი, რომლებიც იწყებენ გემი „SAEDONA“-ს ბორტიდან მოწოდებული ბაგირების მიზმას ნავსადგომის მოძვიტზე;

05:12:40 ხდება გემი „SAEDONA“-ს ძრავის საკვამურიდან კვამლის ამოსვლის შეწყვეტა (სავარაუდოდ ძრავი ან გამოირთო ან მუშაობის დაბალ რეჟიმზე გადავიდა) და მართვის საჭესთან ამ დრომდე არსებული (სავარაუდოდ ძრავის ვინტიდან გამოდენილი) წყლის მოძრაობის თეთრი კვალის შეწყვეტა;

შენიშვნა: 3. დასტურდება გემი „SAEDONA“-ს კაპიტნის და მთავარი მექანიკოსის ახსნა განმარტებაში აღნიშნული ძრავის გამორთვა.

- კაპიტანის ციტატა - (We give order finish with engine)
- მექანიკოსის ციტატა - (We received order for stop engine and finish with engine)

ამავე პერიოდში ჩანს, რომ მიმზმველები აგრძელებენ გემის ნაპირზე მიბმის ოპერაციებს, ასევე ადგილზე გემი „SAEDONA“-ს ბორტზე მიბჯენილ მდგომარეობაში რჩება ორივე ბუქსირი;

შენიშვნა: 4. გემის კაპიტანმა ვერ ახსნა თუ რატომ მიიღო გადაწყვეტილება ძრავის გამორთვაზე მაშინ, როცა გემის ნავსადგომთან მიბმა არ იყო დასრულებული.

05:14:10 იწყება გემი „SAEDONA“-ს უკუსვლა და გემის მართვის საჭის არეალში ჩნდება წყლის მოძრაობის თეთრი კვალი (სავარაუდოდ ძრავის ვინტიდან გამოდენილი წყალის კვალი);

შენიშვნა: 5. გემი „SAEDONA“-ს უკუსვლის დროს, გემის მართვის საჭის არეალში წყლის მოძრაობის თეთრი კვალის არსებობას და გემის ძრავის ხრახნის უკუსვლაზე მუშაობას აფიქსირებს კიჩოს მხარეს ჩაბმული ბუქსირი „NOAH“-ს კაპიტანი.

შენიშვნა: 6. გემის „SAEDONA“-ს კაპიტანი გემის უკუსვლის დაწყების მიზეზად მიიჩნევს ან წყლის დინებას ან ბუქსირების მხრიდან მიწოლის ეფექტს).

- ვერსია ა) ფოტის ნავსადგურში ზოგადად და კონკრეტულად # 1 ნავსადგომზე წყლის დინება არ არსებობს და ამ მიზეზით, მითუმეტეს 5 წუთამდე გაჩერებული და ნახევრად მიბმული გემის დაძვრა გამორიცხულია.
- ვერსია ბ) ბუქსირის მხრიდან არასწორი კუთხით მიწოლას თეორიულად შეიძლებოდა გამოეწვია გემი „SAEDONA“-ს ადგილიდან დაძვრა, მაგრამ ასეთი ფაქტი არსებული ჩანაწერებით არ დასტურდება, შესაბამისად მტკიცებულებით ფორმაში ვერ ვიტყვით რომ გემის უკუსვლა ბუქსირის მხრიდან არასწორი კუთხით მიწოლის გამო დაიწყო.

მიუხედავად იმისა, რომ არსებული პრაქტიკის გათვალისწინებით, (Control Pitch Propeler)-იან გემებზე, ეგრეთწოდებული გიდრავლიკის გაუმართაობის შედეგად, გემის ძრავის გამორთვის შემდეგაც, როცა ძრავის მუშაობის ბრუნვათა რიცხვი (RPM)=0 შესაძლებელია თვითნებურად მოხდეს გემის ძრავის ხრახნის უკუსვლაზე გადასვლა, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში მსგავს ფაქტს რომც ქონოდა ადგილი, ნივთმტკიცებულების არ არსებობის გამო მტკიცებულებით ფორმაში ვერ ვიტყვით რომ გემის უკუსვლა ეგრეთწოდებული გიდრავლიკის გაუმართაობის გამო დაიწყო.

05:14:30 ჩანს გემი „SAEDONA“-ს კიჩოსთან მიმართებით კუთხით მდგარი ბუქსირი „NOAH“-ს პოზიცია, გემთან ჩაბმული დაჭიმული ბაგირით და ბუქსირის ქვემოთ წყლის მოძრაობის თეთრი კვალი, ასევე ჩანს გემი „SAEDONA“-ს ცხვირთან ჩაბმული ბუქსირი „PATRIOT“-ს გემი „SAEDONA“-ს მიმართ თითქმის პარალელური პოზიცია, რაც მიაწინებს, იმაზე, რომ ამ მომენტიდან გემი „SAEDONA“-ს ნავსადგომთან

შეჯახებამდე ბუქსირები შეჯახების პრევენციის მიზნით მუშაობდნენ გემი „SAEDONA“-ს წინ გაწევაზე;

შენიშვნა: 7. დასტურდება ლოცმანის მიერ ახსნა განმარტებაში აღნიშნული, ბუქსირების კაპიტნების მიმართ გაცემული ბრძანების შესრულება, შეჯახების პრევენციის მიზნით გემი „SAEDONA“-ს წინ გაწევაზე.

შენიშვნა: 8. გემი „SAEDONA“-ს და ლოცმანის ახსნა განმარტებებით დგინდება, რომ ამავე პერიოდში, გემის უკან სვლის შეჩერების მიზნით, ლოცმანის რეკომენდაციით და გემის კაპიტნის გადაწყვეტილებით, ეკიპაჟმა ჩაუშვა მარჯვენა ღუზა, მაგრამ გემის უკან სვლის შეჩერება ვერ მოხერხდა.

05:15:02 ჩნდება გემი „SAEDONA“-ს ძრავის საკვამურიდან ამომავალი კვამლი (სავარაუდოდ მოხდა ძრავის ჩართვა ან სიმძლავრის მომატება);

05:15:15 გემი „SAEDONA“-ს მართვის საჭის არეალში ჩნდება წყლის მოძრაობის თეთრი კვალის გაძლიერება;

შენიშვნა: 9. დასტურდება გემი „SAEDONA“-ს კაპიტნის და მთავარი მექანიკოსის ახსნა განმარტებაში აღნიშნული ძრავის ჩართვა წინსვლაზე.

- კაპიტანის ციტატა - (I run engine again to ahead condition but ship touched the other berth)
- მექანიკოსის ციტატა - (We received urgent order from bridge for running engine max ahead)

05:15:24 ხდება გემი „SAEDONA“-ს ნავსადგომთან შეჯახება.

გემი „SAEDONA“-ს ნავსადგომთან შეჯახების შემდეგ გემი დაბრუნებულ და მიბმული იქნა # 1 ნავსადგომზე.

ფოტის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის მიერ, გემი „SAEDONA“-ს ეკიპაჟთან ერთად ჩატარდა გემის კიჩოს დაზიანებული ნაწილის პირველადი დათვალიერება, რის შედეგად აღმოჩნდა გემის კიჩოს დაზიანება ეგრეთწოდებული „ვატერლინის“ ქვევით, გემის მართვის საჭეს მოწყობილობის ზევით, „ახტერპიკის“ ავზის რაიონში დაფიქსირდა შენაჭყლეტი და ავზიდან წყლის გამოდინება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ფოტის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით, გემს შესაბამისი ინსპექტირების და კლასის გამოკვლევების შემაჯამებელი, გემის ვარგისობაზე დასკვნის წარმოდგენამდე აეკრძალა დაგეგმილ სატვირთო ოპერაციებზე დაშვება.

გემი „SAEDONA“-ს ინსპექტირება ჩატარდა შავი ზღვის მემორანდუმის მოთხოვნების მიხედვით. ინსპექტირების შედეგად დადგინდა, რომ გემი „SAEDONA“-ს ბორტზე არსებულ გემის საბორტო ჟურნალში არ არის

დაფიქსირებული ჩანაწერი მომხდარ ინციდენტზე; გემის ეკიპაჟით უსაფრთხო დაკომპლექტების დოკუმენტით განსაზღვრული მინიმუმი არასრულია; მთავარი ოფიცერის სერტიფიკატები (STCW) არ არის ორიგინალი; არ არის ძრავის რეიტინგი (STCW III-4 და III-5); გემის ეკიპაჟის 3 წევრის სამედიცინო სერტიფიკატები არ არის ორიგინალი; გემზე არ არის მზარეული;

ანალიზის დროს განხილულ იქნა ყველა ვერსია, რასაც შეიძლებოდა გამოეწვია გემის თვითნებურად დაძვრა და ნავსადგომთან შეჯახება. ანალიზმა გვიჩვენა, რომ კონკრეტულ შემთხვევაში გემის მართვის ხიდურიდან, ეგრეთწოდებული (Bridge team management) შესაბამისად განხორციელების შემთხვევაში, მოსალოდნელი რისკების სწორად შეფასებით, შეიძლებოდა მოცემული ინციდენტის თავიდან აცილება.

3. დასკვნა

მოცემული ინციდენტის მოკვლევამ და წარმოდგენილი სამუშაო მასალის შესწავლა-ანალიზმა გამოავლინა:

- გემი „SAEDONA“-ს ბორტზე არსებულ გემის საბორტო ჟურნალში არ არის დაფიქსირებული ჩანაწერი მომხდარ ინციდენტზე;
- გემის ეკიპაჟით უსაფრთხო დაკომპლექტების დოკუმენტით განსაზღვრული მინიმუმი არასრულია;
- მთავარი ოფიცერის სერტიფიკატები (STCW) არ არის ორიგინალი;
- არ არის ძრავის რეიტინგი (STCW III-4 და III-5);
- გემის ეკიპაჟის 3 წევრის სამედიცინო სერტიფიკატები არ არის ორიგინალი;
- გემზე არ არის მზარეული;
- გემი „SAEDONA“-ს კაპიტანმა ვერ ახსნა თუ რატომ მიიღო გადაწყვეტილება ძრავის გამორთვაზე მაშინ, როცა გემის ნავსადგომთან მიბმა არ იყო დასრულებული.
- გემი „SAEDONA“-ს კაპიტანის მხრიდან, ფოთის ნავსადგურის სალოცმანე სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს სალოცმანო მომსახურების ხარისხზე, სალოცმანო ქვითარში შენიშვნები და პრეტენზიები არ გამოუხატავს.

- ფოთის ნავსადგურის სალოცმანე სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების ლიცენზიები და სერტიფიკატები გაცემულია არსებული მოთხოვნების შესაბამისად.
- ინციდენტში ჩართული ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;
- ფოთის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები შეესაბამება არსებულ მოთხოვნებს;
- ფოთის ნავსადგურში ამინდის ფაქტიური მდგომარეობა იყო კარგი და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;

მომხდარი საზღვაო მოვლენა, „საზღვაო ინციდენტების / შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს დანართი 1 „საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების კატეგორიათა ცხრილი“-ს შესაბამისად კლასიფიცირდება, როგორც საზღვაო ინციდენტი - შეხება.

კატეგორია	კატეგორიის ინგლისური შესატყვისი	კატეგორიის აღწერა
შეხება	CONTACT(CT)	გემის შეხება საბურღი პლატფორმასთან, ნავმისადგომთან და/ან დამაგრებულ ან საბუქსირე ობიექტთან, გარდა სხვა გემთან ან ზღვის ფსკერთან შეხებისა.

4. უსაფრთხოების რეკომენდაციები

1. მოცემული საზღვაო ინციდენტის მოკვლევის ანგარიში, ნაოსნობის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებისა და მსგავსი საზღვაო ინციდენტების პრევენციის მიზნით, შემდგომი რეაგირებისთვის დაეგზავნოს:

- ა) სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს;
- ბ) ფოთის, ბათუმის და ყულევის ნავსადგურების სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურების ხელმძღვანელებს;
- გ) ფოთის, ბათუმის და ყულევის ნავსადგურების სალოცმანო და ბუქსირზიდვის სამსახურების ხელმძღვანელებს;

2. ფოთის, ბათუმის და ყულევის ნავსადგურების სალოცმანო და ბუქსირზიდვის სამსახურების ხელმძღვანელებს მიეცეთ შემდეგი რეკომენდაციები:

ა) შემდგომში ინციდენტის დადგომისას, დაზიანებული გემის კაპიტანს ასევე საჭიროებისას ეკიპაჟის წევრებს, გადაუდებლად მოეთხოვოს დეტალებში ახსნა განმარტებით ბარათებში აღწერონ და დააფიქსირონ მომხდარი ფაქტი. გააკეთონ ჩანაწერი გემის საბორტო ჟურნალში და ლოცმანთან ან ბუქსირებთან პრეტენზიის შემთხვევაში, გააკეთონ შესაბამისი ჩანაწერი სალოცმანე ქვითარში;

ბ) ნივთმტკიცებულების შენახვის მიზნით, სალოცმანე და ბუქსირზიდვის სამსახურების ხელმძღვანელებმა განიხილონ პერსონალის აღჭურვა სამკერდე ვიდეო ჩამწერი რეგისტრატორებით, რაც საჭიროების შემთხვევაში ობიექტურად ახსნის მომხდარს.

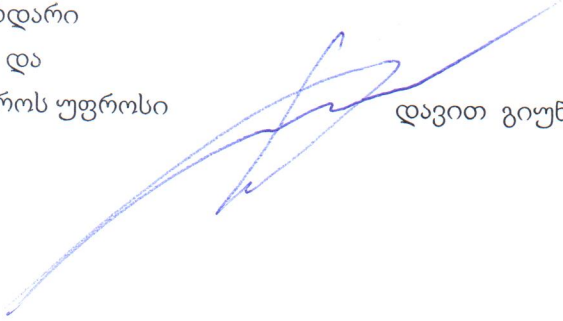
გ) უახლოეს დროში უზრუნველყონ:

- მოკვლევის ანგარიშის დეტალური განხილვა, მათდამი დაქვემდებარებულ შესაბამისი ტექნიკური სამსახურების პირად შემადგენლობასთან;
- დამატებითი თეორიული მეცადინეობა-ტრენინგების ჩატარება თემებზე;
- ნავსადგურში ბუქსირების გამოყენებით ნავსადგომებზე გემების შემოყვანა - გაყვანის ტექნოლოგია, მეთოდოლოგია და მოსალოდნელი რისკების დაზღვევა;
- გემების ბუქსირებისას, ასევე მისაბმელი ოპერაციების დროს, ბუქსირების მუშაობის ეფექტის, მიწოლის კუთხის და სიმძლავრის სათანადოდ გათვალისწინება, ურთიერთშეთანხმებული ქმედება-მენეჯმენტი (Bridge team management);

3. მოცემული რეკომენდაციების შესრულებაზე ეცნობოს საქართველოს ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სამოქალაქო

ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი
სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს.

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



დავით გიუნაშვილი