

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

17.12.2022 წელს ფოთის ნავსადგურში მომხდარი ინციდენტის (გემი „ORION 7“-
ს გაკვრითი შეჯახება გემთან „SEA HAWK“) მოკვლევის ანგარიში.

სარჩევი

მოკლე შინაარსი

1. ფაქტობრივი ინფორმაცია

1.1. ინციდენტის ისტორია

1.2. სხეულის დაზიანება

1.3. გემების დაზიანება

1.4. სხვა დაზიანებები

1.5. ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები

1.6. ფოტის 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

2022 წლის 17 დეკემბერს 07:52 საათზე გემი "ORION 7" (IMO:9611101, პანამის დროშა), ფოთის ნავსადგურის მე-3 ნავმისადგომიდან გასვლის დროს, გემის ცხვირით შეეხო მე-9 ნავმისადგომზე მდგომ გემს "SEA HAWK" (ლიბერიის დროშა) და გემის კიჩოს მარცხენა ბორტზე, სამანქანე განყოფილების რაიონში მიაყენა დაზიანება.

მომხდარ ინციდენტზე შეტყობინება ნავსადგურის კაპიტნის სამსახურში შევიდა დაგვიანებით, მას შემდეგ რაც გემმა "ORION 7" დატოვა ნავსადგურის აკვატორია. გემი "ORION 7" ნავსადგურის კაპიტნის სამსახურის განკარგულებით, მომხდარი ინციდენტის მიზეზ გარემოებების შესწავლის და გემის უსაფრთხოდ ცურვის გაგრძელების შესაძლებლობაში დარწმუნების მიზნით, დაბრუნებულ იქნა საღუზე რაიონში No 300. გემების ეკიპაჟის წევრებს დაზიანება არ მიუღიათ, გემების კორპუსის მთლიანობა არ დარღვეულა, წყალშედიწებას ადგილი არ ქონია.

საზღვაო ინციდენტის შესახებ, ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურმა, წესისამებრ შეტყობინება გადაუგზავნა საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს, საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრს და სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს.

მოკვლევა დაიწყო

18.12.2022

მოკვლევა დამთავრდა

28.12.2022

1.2. სხეულის დაზიანება

ინციდენტის შედეგად გემების „ORION 7“ და „SEA HAWK“ ეკიპაჟის წევრებს სხეულის დაზიანება არ მიუღიათ.

1.3. გემების დაზიანება



შეხების შედეგად გემი „SEA HAWK“-ს მარცხენა ბორტის კიჩოზე, სამანქანე განყოფილების რაიონში დაფიქსირდა კორპუსის შემდეგი სახის დაზიანება:

ნაკაწრის სიგრძე : 2.7 მ (16 - 20 შპანგოლტებს შორის) შეღუნვის სიღრმე 3-4 სმ, 1,5მ სიგრძით.



შეხების შედეგად გემი „ORION 7“-ს ცხვირის მარცხენა ბორტის ზედა ნაწილზე დაფიქსირდა გემის კორპუსის დაზიანება.

1.4. სხვა დაზიანებები

ინციდენტში ჩართულ გემებს „ORION 7“ და „SEA HAWK“ სხვა სახის დაზიანებები არ მიუღიათ.

1.5 ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები

თ/მ „ORION 7“	IMO # 9611101
სახმობი ნიშანი	3EGP7
MMSI	355046000
დროშა	PANAMA
სიგრძე	L =136,75 მ
სიგანე	B =16,5 მ
წყალშიგი	d = 04,6
დედვეითი	6041ტ
აშენების წელი	1991
გროსს ტონაჟი	5223
ნეტტო ტონაჟი	2959
ძრავის მახასიათებლები	6CHN40/46 OM4
სიმძლავრე	2576.00 KWT
მიწერის პორტი	ნავოდარი, რუმინეთი.

თ/მ „SEA HAWK“	IMO # 9766346
სახმობი ნიშანი	D5LV7
MMSI	636018984
დროშა	LIBERIA
სიგრძე	L =181,16 მ
სიგანე	B =30,0 მ
წყალშიგი	d = 11.5
დედვეითი	37163,4ტ
აშენების წელი	2017
გროსს ტონაჟი	23662ტ
ნეტტო ტონაჟი	12892ტ
ძრავის მახასიათებლები	MAB B&W 5S50ME
სიმძლავრე	6050 KWT.
მიწერის პორტი	მონროვია.

ბუქსირი „PATRIOT”	IMO № 9412189
სიგრძე	L =23.96მ
სიგანე	B =7.90მ
წყალშიგი	4.07მ
სახმოზი ნიშანი	4L RI
აშენების წელი	2007
საერთო ტევადობა	GT 186.00
დროშა	საქართველო
რეგისტრაციის თარიღი	12.04. 2018
მოქმედების ვადა	23.02.2023
მიწერის პორტი	ფოთი

სამანქანო ძრავების მახასიათებლები:

ტიპი	დიზელი
მოდელი	3512 B TA
სიმძლავრე	1304.97 (KWT)= 1775 (HP)
ძრავების რაოდენობა	2

ბუქსირი “PORTGARTH”	IMO № 9067685
სიგრძე	L =27.77 მ
სიგანე	B =9.40 მ
წყალშიგი	4.40მ
სახმოზი ნიშანი	4L SL2
აშენების წელი	1995
საერთო ტევადობა	GT 262.00
დროშა	საქართველო
რეგისტრაციის თარიღი	05.04.2019
მოქმედების ვადა	04.04.2023
მიწერის პორტი	ფოთი

სამანქანო ძრავების მახასიათებლები:

ტიპი	დიზელი
მოდელი	KROMHOUT
სიმძლავრე	1490.00 (KWT)=2026 (HP)
ძრავების რაოდენობა	2

1.6. ფოთის პორტის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების მონაცემები

ლოცმანი

მოქალაქეობა	საქართველო
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია)
ლოცმანის სერტიფიკატის	No 043
სერტიფიკატი გაცემულია	სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	25.02.2020 წ.
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	25.02.2025 წ.
სალოცმანო მომსახურების ნავსადგურები:	ფოთის საზღვაო ნავსადგური.

ბუქსირი „PATRIOT“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო.
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია).
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	12-01-000936.
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	15G01-03-002519-02
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	25.08.2020წ.
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	19.08.2025წ.

ბუქსირი „PORTGARTH“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო.
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია).
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	12-01-001016.
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	18G01-03-004653
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	11.04.2018წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	11.04.2023წ.

ფოთის პორტის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების ლიცენზიები და სერტიფიკატები გაცემულია არსებული მოთხოვნების შესაბამისად და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

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 ბუქსირშიდ(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

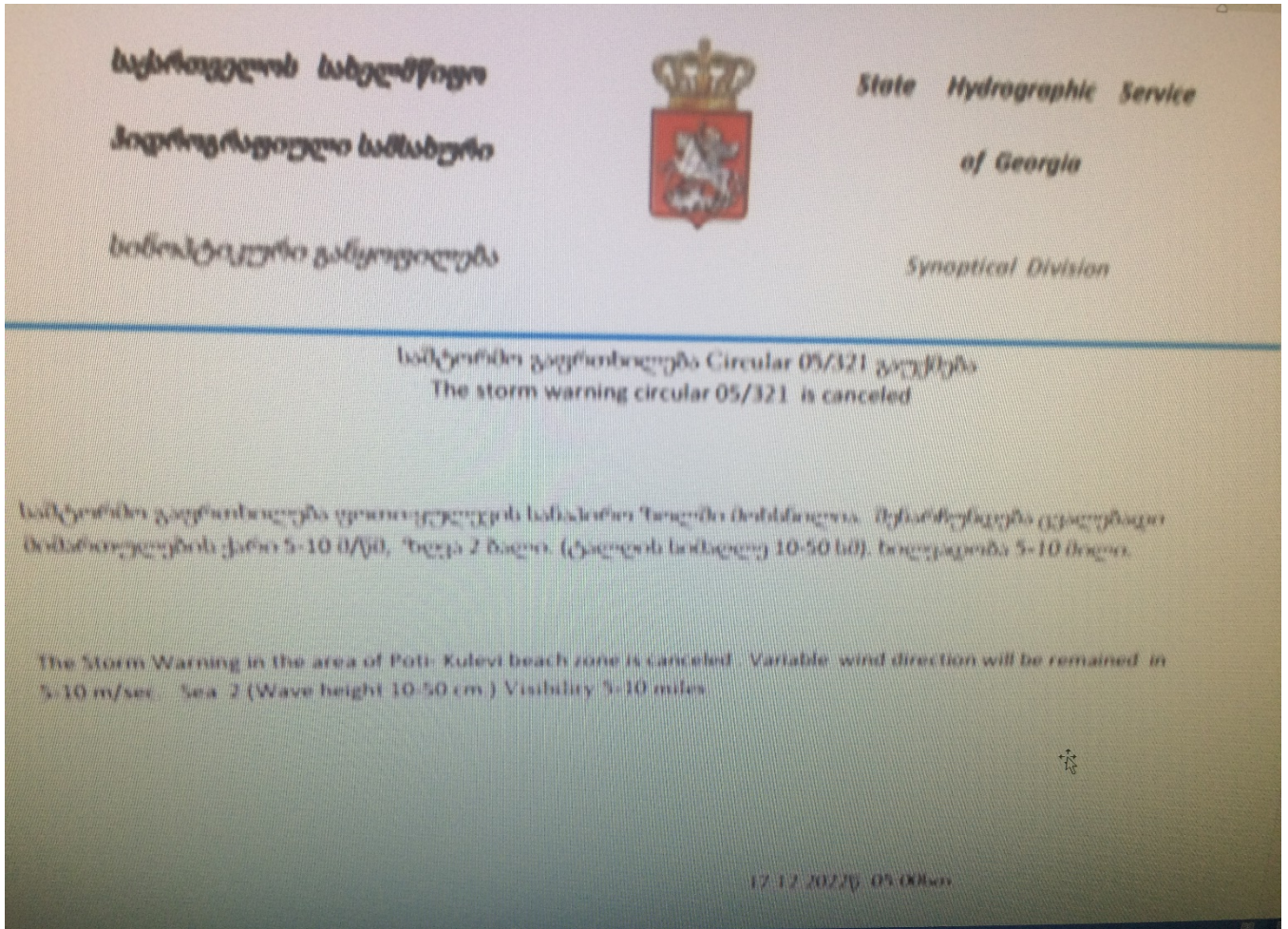
ფოთის ნავსადგურის ნავმისადგომები

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

ფოთის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები შეესაბამება არსებულ მოთხოვნებს და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

1.7 მეტეოროლოგიური ინფორმაცია



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

1.8 ხანძარი

მომხდარი საზღვაო ინციდენტის დროს ხანძარს ადგილი არ ქონია.

1.9. გარემოს დაზინბურება

მომხდარი საზღვაო ინციდენტის დროს გარემოს დაზინბურებას ადგილი არ ქონია.

1.10 გადარჩენის ფაქტორები

ინციდენტის შედეგად, გემების „ORION 7“, „SEA HAWK“ და ბუქსირების ეკიპაჟის წევრები, ასევე ფოთის ტერმინალის მომსახურე პერსონალი არ დაშავებულა, შესაბამისად გადაუდებელი დახმარების საჭიროება არ დამდგარა.

2. ანალიზი

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში 17.12.2022 წელს მომხდარი საზღვაო ინციდენტის ანალიზი გაკეთებულია:

საქართველოს საზღვაო კოდექსის;

ტექნიკური რეგლამენტის „სალოცმანო სამსახურის საქმიანობისა და ლოცმანის სერტიფიცირების წესი“-ს;

„საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს;

“ტექნიკური რეგლამენტი “ნავსადგურის წესები“-ს;

ფოთის ნავსადგურის ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის უფროსის-პორტის კაპიტანის მოხსენებითი ბარათის;

“ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის ოფიცერის მოხსენებითი ბარათის - შეტყობინება ინციდენტზე;

გემი „ORION 7“-ს კაპიტანის ახსნა-განმარტებითი ბარათის;

გემი „ORION 7“-ს ბოცმანის ახსნა-განმარტებითი ბარათის;

გემი „SEA HAWK“-ს კაპიტანის პროტესტის წერილის;

ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს ლოცმანის ახსნა განმარტებითი ბარათის;

ფოთის ნავსადგურის საბუქსირე სამსახურის - შპს „სვიცერ ჯორჯია“-ს ბუქსირი „PATRIOT“-ს და ბუქსირი „PORTGARTH“-ს კაპიტნების ახსნა განმარტებითი ბარათების;

„გემების მოძრაობის მომსახურების სამსახურის (VTS) და ავტომატური საიდენტიფიკაციო სისტემა (AIS)-ს ჩანაწერების;

ფოთის ნავსადგურის ნავსადგომების პერიმეტრზე განთავსებული ვიდეო კამერებიდან ამოღებული ჩანაწერების;

გემზე „ORION 7“ დამონტაჟებული, გემის პარამეტრების ჩამწერი ობიექტური კონტროლის მოწყობილობიდან („შავი ყუთი“-VDR) ამოღებული ჩანაწერების გაშიფვრის და ანალიზის;

სსიპ საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახურის მიერ გამოცემული ამინდის პროგნოზების და ფაქტიური ამინდების ამონაწერის;

ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის, ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს და საბუქსირე სამსახურის - შპს „სვიცერ ჯორჯია“-ს მენეჯერების და ტექნიკური პერსონალისგან მიღებული ახსნა-განმარტებების, ასევე საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში დანერგილი საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე.

ინციდენტის მოკვლევისათვის წარმოდგენილი სამუშაო მასალის შესწავლა- ანალიზმა გვიჩვენა, რომ 2022 წლის 17 დეკემბერს, პანამის დროშით მცურავი გემი „ORION 7“, რომელიც იდგა ფოთის ნავსადგურის მე-3 ნავმისადგომზე, 07:00 სთ. მზად იყო ზღვაში გასვლისთვის, რა მიზნითაც, გემი „ORION 7“-ს კაპიტანმა გამოიძახა ფოთის ნავსადგურის სალოცმანო სამსახურის ლოცმანი, რომელიც 07:10სთ. ავიდა გემი „ORION 7“-ს ბორტზე და კაპიტანთან ერთად წესისამებრ დაგეგმა გემის ნავსადგურიდან გაყვანის სქემა.

ლოცმანმა წესისამებრ, გემი „ORION 7“-ს ფოთის ნავსადგურის მე-3 ნავსადგომიდან გაყვანის პროცედურების შესაბამისად გამოიძახა დამხმარე ბუქსირები “Portgarth” და “Patriot”.

ბუქსირი “Portgarth” მოკლე ბაგირით ჩაება გემი „ORION 7“-ს ცხვირის მარჯვენა მხრიდან, ხოლო ბუქსირი “Patriot” მოკლე ბაგირით ჩაება გემი „ORION 7“-ს კიჩოს მარჯვენა მხრიდან.

გემი „ORION 7“-ს მე-3 ნავმისადგომიდან გამოყვანის დროს, წესისამებრ გემის კაპიტანის მიერ, გემის კიჩოდან და ცხვირიდან მოსალოდნელ წინაღობებამდე უსაფრთხო მანძილების კარნახის მიზნით, გამწესებულ იქნენ გემი „ORION 7“-ს კაპიტანის მეორე თანაშემწე კიჩოზე და ბოცმანი ცხვირზე.

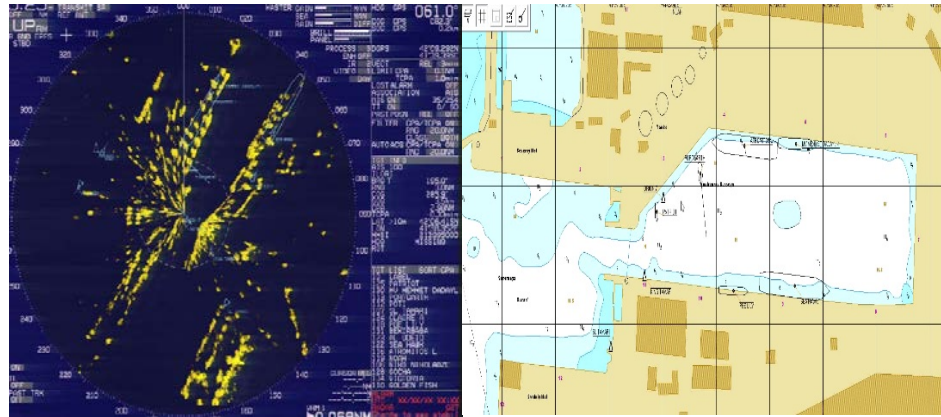
შეთანხმებული სქემის მიხედვით, ფოთის ნავსადგურის ლოცმანის მიერ ნაოსნობასთან ან გემის მანევრირებასთან დაკავშირებული მითითებები და რეკომენდაციები გაიცემოდა უშუალოდ გემი „ORION 7“-ს კაპიტანის მიმართ, რომელიც შემდგომ აძლევდა შესაბამის ბრძანებებს გემი „ORION 7“-ს ეკიპაჟის წევრებს და ღებულობდა მათგან პასუხებს, ხოლო ბუქსირები “Portgarth” და “Patriot” მითითებებს ღებულობდნენ უშუალოდ ლოცმანისგან.

ლოცმანის ახსნა-განმარტებით, ფოთის ნავსადგურის ნავმისადგომებზე, კონკრეტულად იმ დროს გემი „ORION 7“-ს სიახლოვეს განლაგებული სხვა გემები, გემის ნავსადგურიდან უსაფრთხოდ გაყვანას ხელს არ უშლიდა.

გემი „ORION 7“-ს კაპიტანის ახსნა-განმარტებით, ინციდენტი არ მოხდებოდა თუ გემის ნავმისადგომიდან გამოყვანის პროცედურა განხორციელდებოდა ფოთის ნავსადგურის შიდა ბასეინში, სადაც მანევრირებისთვის მეტი ადგილია.

შენიშვნა - გემი „ORION 7“-ს კაპიტანს, ლოცმანთან გემის ნავსადგურიდან გაყვანის სქემის შთანხმების დროს პროტესტი არ გამოუხატია, ასევე შენიშვნა ან პრეტენზია სალოცმანე ქვითარში არ დაუფიქსირებია.

07:43სთ დაიწყო გემი „ORION 7“-ს გამოყვანა მე-3 ნავმისადგომიდან.



VDR-07:43სთ.

AIS-07:43სთ.

17:44სთ. გემი „ORION 7“ ბუქსირების დახმარებით გამოწეულ იქნა მე-3 ნავმისადგომიდან, რის შემდეგაც, აკვატორიის ფართო ნაწილში გემის უსაფრთხო მოტრიალების და გასასვლელი არხის მიმართულებით მოძრაობის მიზნით, ლოცმანმა გასცა რეკომენდაცია გემის ძრავის ყველაზე მცირე სვლით წინ (DSA) ამუშავებაზე, რაც გემის კაპიტანმა შეასრულა.

07:48სთ. ლოცმანმა გემის კაპიტანთან გადაამოწმა გემის სიჩქარე, რომელიც იყო 1.2 კვანძი და გასცა რეკომენდაცია ძრავის გაჩერების შესახებ (Stop Engine) და დაიწყო გემის შემობრუნება ბუქსირების საშუალებით, ასევე საჭიროებისას, ლოცმანის და გემი „ORION 7“-ს კაპიტნის ურთიერთშეთანხმებით, პერიოდულად გამოიყენებოდა გემი „ORION 7“-ს ძრავის, როგორც წინსვლის ასევე უკუსვლის რეჟიმში მუშაობა. შენიშვნა ძრავის შესაბამისად მუშაობასთან დაკავშირებით არ ყოფილა.

07:48სთ. დან 07:52სთ-მდე, უსაფრთხო დისტანციის-მანძილის დაცვა (გემი „ORION 7“-ს კიჩოდან მე-4 ნავმისადგომზე მდგომ გემამდე „ATROMITOS L” და გემი „ORION 7“-ს ცხვირიდან გემამდე „SEA HAWK“) ექვემდებარებოდა კონტროლს.

07:52სთ. გემი „ORION 7“-ს შემობრუნების პროცესში იწყება კრიტიკული სიტუაციის განვითარება, რაც გამოიხატა გემი „ORION 7“-ს კიჩოდან მე-4

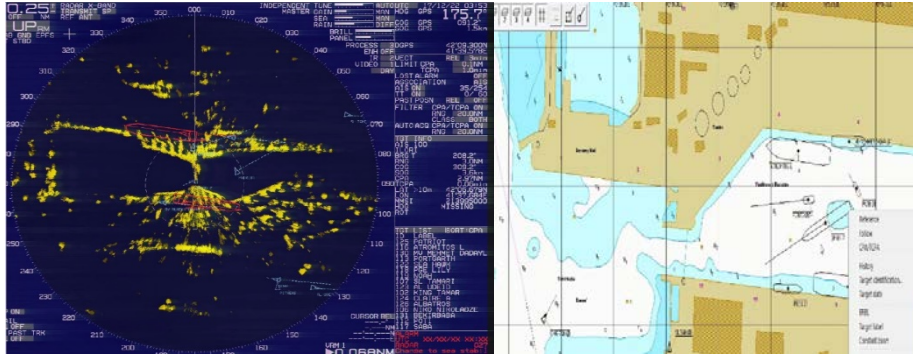
ნავმისადგომზე მდგომ გემამდე „ATROMITOS L” დისტანციის დაახლოებით 5 მეტრამდე შემცირებით, ხოლო დისტანციის დადგენა გემი „ORION 7“-ს ცხვირიდან (სადაც მოსალოდნელ წინალობებამდე მანძილის კარნახის მიზნით გამწესებული იყო გემი „ORION 7“-ს ბოცმანი) გემამდე „SEA HAWK“ დროულად ვერ მოხერხდა.

გემი „ORION 7“-ს ბოცმანის ახსნა-განმარტებით ის ყოველ 2 წუთში კაპიტანს აწვდიდა ინფორმაციას დისტანციაზე გემამდე „SEA HAWK“. ბოლო ინფორმაცია მან კაპიტანს მიაწოდა, როცა მათი გემის „ORION 7“-ს ცხვირიდან დაშორება გემამდე „SEA HAWK“ შეადგენდა 8 მეტრს.

VDR-ს ჩანაწერებით დგინდება, რომ 07:52სთ. მიუხედავად გემი „ORION 7“-ს კაპიტნის მრავალჯერადი მცდელობისა, ცხვირზე მდგომ ბოცმანთან რაციის კავშირით დაეზუსტებინა უსაფრთხოდ გადიოდა თუ არა გემი, „ORION 7“-ს ცხვირზე მდგომი ბოცმანისგან პასუხი დროულად ვერ მიიღო. ამავე დროს, გემი „ORION 7“-ს ცხვირზე ჩაბმული ბუქსირი “Portgarth”-ს კაპიტანმა რამდენჯერმე შეატყობინა ლოცმანს გემამდე „SEA HAWK“ მანძილის შემცირების ტენდენციაზე, რაზედაც ლოცმანისაგან მან დაუყოვნებლივ მიიღო რეკომენდაცია გემი „ORION 7“-ს უკან გამოქაჩვის მიზნით ემუშავა Spring-ით, რაც დაუყოვნებლივ შეასრულა. ამავდროულად ლოცმანისგან გემი „ORION 7“-ს კაპიტნის მიმართ გაიცა რეკომენდაცია ჯერ ძრავის გაჩერების შესახებ (Stop Engine), შემდგომ კი ძრავის ყველაზე მცირე უკუ სვლის რეჟიმში გადაყვანაზე. ლოცმანისგან მიღებული რეკომენდაციების შესრულებაზე ბრძანება, გემი „ORION 7“-ს კაპიტანმა დაუყოვნებლივ გადასცა თავის ეკიპაჟს.

VDR-ს ჩანაწერებით დგინდება, რომ ზემოაღნიშნული კრიტიკული სიტუაციის განვითარების დროს, ლოცმანის მიერ გაცემული რეკომენდაციების (გემი „ORION 7“-ს უკან გამოქაჩვა, ძრავის გაჩერება და შემდგომ უკუ სვლის რეჟიმში გადაყვანა) შესრულებამ, როგორც გემი „ORION 7“-ს, ასევე ბუქსირი “Portgarth”-ს

კაპიტნის მიერ, ვერ უზრუნველყო გემი „ORION 7“-ს ინერციის დროული შეჩერება და მოძრაობის ტრაექტორიის შეცვლა, რის შედეგადაც გემის მობრუნების პროცესში 17:53სთ. მოხდა გემი „ORION 7“-ს ცხვირით გაკვრითი შეხება გემთან „SEA HAWK“-ს კიჩოს რაიონში.



VDR-17:53სთ.

VDR=17:53სთ.

გემი „ORION 7“-ს მართვის ხიდურაზე მყოფ გემის კაპიტანს და ფოთის ნავსადგურის ლოცმანს, ასევე გემი „ORION 7“-ს ცხვირის მარჯვენა მხარეზე ჩაბმული ბუქსირი “Portgarth“-ს კაპიტანს, გემთან „SEA HAWK“ შეხება ვიზუალურად არ დაუნახავთ და შეხების ხმა არ გაუგიათ.

გემი „SEA HAWK“-ს დაზიანებაზე შეტყობინება გემი „ORION 7“-ს მართვის ხიდურაზე მყოფ გემის კაპიტანს და ფოთის ნავსადგურის ლოცმანს არ მიუღიათ.

07:54სთ გემი „ORION 7“-ს შემობრუნების შემდეგ, ცხვირზე მდგომმა ბოცმანმა გემი „ORION 7“-ს კაპიტანს შეატყობინა გემის ცხვირის მარცხენა მხარის უმნიშვნელო დაზიანების შესახებ.

გემი „ORION 7“-ს კაპიტანმა ჩათვალა რა გემის დაზიანება უმნიშვნელოდ, ფოთის ნავსადგურის ლოცმანს შენიშვნების გარეშე გადასცა სალოცმანო ქვითარი, რის შემდეგაც ლოცმანმა დატოვა გემი და სალოცმანო კატარლით გაემართა სხვა რიგითი გემის ფოთის ნავსადგურში შემოსაყვანად.

მომხდარ ინციდენტზე ლოცმანის მხრიდან შეტყობინება ფოთის ნავსადგურის კაპიტნის სამსახურში არ განხორციელებულა.

შენიშვნა 1. არ შესრულდა საქართველოს საზღვაო კოდექსის მუხლი 90, პუნქტი 1. მოთხოვნა. „გემის გაცილებისას ლოცმანი ვალდებულია თვალყური ადევნოს ცვლილებებს ფარვატერზე, აგრეთვე სანაპირო სანავიგაციო ნიშნების მდგომარეობას და დაუყოვნებლივ აცნობოს ნავსადგურის კაპიტანს გასაცილებელ გემთან დაკავშირებული ყველა საზღვაო ინციდენტი და ყოველგვარი ცვლილება ფარვატერზე“

შენიშვნა 2. საქართველოს საზღვაო კოდექსის, მუხლი 97-ის თანახმად – „გემზე ლოცმანის ყოფნა არ ათავისუფლებს კაპიტანს გემის მართვის პასუხისმგებლობისაგან. განსაკუთრებულ შემთხვევაში გემის ხიდურის დატოვებისას იგი ვალდებულია ლოცმანთან დატოვოს პირი, რომელიც პასუხისმგებელია გემის მართვაზე კაპიტნის არყოფნის პერიოდში“.

3. დასკვნა

მომხდარი ინციდენტის მოკვლევამ გამოავლინა:

- ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;
- ფოთის პორტის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების ლიცენზიები და სერტიფიკატები გაცემულია არსებული მოთხოვნების შესაბამისად და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;
- ფოთის ნავსადგურის და ნავსადგომების მონაცემები შეესაბამება არსებულ მოთხოვნებს და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;
- ფოთის ნავსადგურში ამინდის ფაქტიური მდგომარეობა მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.
- მომხდარ ინციდენტზე ლოცმანის მხრიდან შეტყობინება ნავსადგურის კაპიტნის სამსახურში არ განხორციელებულა.

ინციდენტის (გემი „ORION 7“-ს გაკვრითი შეჯახება გემთან „SEA HAWK“) დადგომა, ნავსადგურიდან გამოყვანის პროცესში, გემი „ORION 7“-ს ინერციის დროულად ვერ შეჩერება და მოძრაობის ტრაექტორიის ვერ შეცვლა გამოწვეულ იქნა, არხებში ნავიგაციისას გემის ტექნიკური მახასიათებლების და მართვის თავისებურებების გაუთვალისწინებლობით, კერძოდ მოცემულ მანძილში, გაცემული რეკომენდაციების შესრულებისათვის აუცილებელი დროის დეფიციტით და მოსალოდნელი რისკების არასწორად შეფასებით.

მომხდარი საზღვაო ინციდენტი, „საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს დანართი 1 საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების კატეგორიათა ცხრილი“-ს შესაბამისად კლასიფიცირდება, როგორც საზღვაო ინციდენტი - შეჯახება (Collision)

კატეგორია	კატეგორიის ინგლისური შესატყვისი	კატეგორიის აღწერა
შეჯახება	Collision (CN)	გემის შეჯახება სხვა გემთან იმის მიუხედავად, ეს უკანასკნელი მოძრაობს, დგას (მ.შ. ღუზაზე) თუ მიბმულია.

4. უსაფრთხოების რეკომენდაციები

1. მოცემული საზღვაო ინციდენტის მოკვლევის ანგარიში, ნაოსნობის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებისა და შემდგომში მსგავსი საზღვაო ინციდენტების პრევენციის მიზნით, 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;
 - დ) გემების „ORION 7“ და „SEA HAWK“ გემთმფლობელებს;
2. საზღვაო ინციდენტის მოკვლევის ანგარიშის მიმღები სამსახურების ხელმძღვანელობამ უახლოეს დროში უზრუნველყონ:
 - ა) მოკვლევის ანგარიშის დეტალური განხილვა, მათდამი დაქვემდებარებული სამსახურების პირად შემადგენლობასთან;

ბ) დამატებითი თეორიული მეცადინეობის ჩატარება თემებზე:

- ნავსადგურებში გემების შემოყვანა-გაყვანის დაგეგმვა-განხორციელება, სამსახურებს შორის ურთიერთშეთანხმებული კომუნიკაცია-მენეჯმენტი და მოსალოდნელი რისკების დაზღვევა.
- გემების ბუქსირებისას ლოცმანის, ბუქსირმზიდი გემების და ბუქსირებული გემის ეკიპაჟების ურთიერთშეთანხმებული ქმედება/მენეჯმენტი.

3.სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტომ განახორციელოს:

ა) მოცემული რეკომენდაციების შესრულებაზე მონიტორინგი;

ბ) ბოლო პერიოდში ფოთის ნავსადგურში მომხდარი საზღვაო ინციდენტების გათვალისწინებით, ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურის, სალოცმანო და ბუქსირზიდვის სამსახურების ჩართულობით, ქმედითი პრევენციული ზომების შემუშავების აუცილებლობის საკითხის განხილვა, რაც შემდგომში გააუმჯობესებს უსაფრთხოების დონეს და აამაღლებს გაწერილი პროცედურების შესრულების კულტურას.

4. 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