

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

20.10.2022 წელს ფოთის ნავსადგურში შესვლის პროცესში, პანამის დროშის ქვეშ მცურავ კონტეინერშიდ გემზე „Uni-Phoenix“ მომხდარი ინციდენტის (მეჩეჩზე დაჯდომა) 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. ფოტოს 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 20 ოქტომბერს, ფოთის საზღვაო ნავსადგურის საღებურ რაიონიდან No300, 15:30სთ.(დრო აქაც და შემდგომ ადგილობრივი) ფოთის ნავსადგურში შესვლის მიზნით, ღუზიდან მოიხსნა კანამის დროშის ქვეშ მცურავი კონტეინერმზიდი გემი Uni-Phoenix, რის შესახებაც გემის კაპიტანმა შეატყობინა ფოთის პორტის VTS (გემების მოძრაობის მარეგულირებელი სამსახური)-ს ოპერატორს.

VTS-ს ოპერატორმა Uni-Phoenix-ს კაპიტანს მისცა სალოცმანო ბუის მიმართულებით კურსით 055° მოძრაობაზე ნებართვა და მარცხენა ბორტიდან ლოცმანის გემზე აყვანის მიზნით სალოცმანო ტრაპის მომზადებაზე რეკომენდაცია.

15:48სთ. VTS-ს ოპერატორი ატყობინებს Uni-Phoenix-ს კაპიტანს რომ გემმა უნდა გააჩეროს მოძრაობა (StopEngine) და დაელოდოს ლოცმანს მიმდინარე კოორდინატებში LAT.= 42°09',751"N; LONG.= 041°32',932"E;

VTS-ს ოპერატორი გემის კაპიტანისგან ღებულობს დასტურს ინფორმაციის მიღებაზე, მაგრამ კაპიტანი არ აჩერებს გემს მითითებულ კოორდინატებზე და აგრძელებს მოძრაობას სალოცმანო ბუის მიმართულებით.

15:58სთ. Uni-Phoenix შეჯდა მეჩეჩზე ფოთის ნავსადგურში შემოსასვლელი არხის ჩრდილოეთით, გეოგრაფიულ კოორდინატებზე LAT=42°10',061"N; LONG=041°38',294"E;

Uni-Phoenix-ს კაპიტანმა გემის მეჩეჩზე შეჯდომის შემდეგ განახორციელა გემის გარშემო სიღრმეების გაზომვითი პლანშეტის შექმნა, რითაც დადგინდა გემის კორპუსის რომელი ნაწილი იჯდა ზღვის ფსკერზე, ასევე შემოწმდა გემის კორპუსის ქვემოთ არსებული რეზერვუარების წყალგაუტარობა და დაზიანება. გემი Uni-Phoenix-ს მნიშვნელოვან დაზიანებას და მასში წყლის შედინებას ადგილი არ ქონია.

18:40სთ. ფოთის ნავსადგურის კაპიტანმა დაიწყო სამაშველო ოპერაცია.

19:00სთ. გემის ძრავის უკანა სვლის გამოყენებით და ბუქსირების „SL CROSSBILL“, „PORTGARTH“ და „PATRIOT“ დახმარებით კონტეინერმზიდი გემი Uni-Phoenix მოიხსნა მეჩეჩიდან.

19:54სთ. Uni-Phoenix დადგა ღუზაზე სარეიდო სადგომზე No300.

20:55სთ. გემის კაპიტანის შეტყობინების თანახმად გემი შემოწმდა განმეორებით, რის შედეგად გემის კორპუსის დაზიანება არ გამოვლენილა.

საზღვაო ინციდენტის შესახებ, ლოცმანმა შეატყობინა ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს (პორტის კაპიტანის სამსახური), თავის მხრივ პორტის კაპიტანმა 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

21.10.2022

მოკვლევა დამთავრდა

21.11.2022

1.2. სხეულის დაზიანება

ინციდენტის დროს გემის Uni-Phoenix ეკიპაჟის წევრებს სხეულის დაზიანება არ მიუღიათ.

1.3. გემის დაზიანება

კონტეინერმზიდი გემის Uni-Phoenix მეჩერზე შეჯდომის გამო, გემის კორპუსის დაზიანება არ გამოვლენილა და გემში წყალშედიწებას ადგილი არ ქონია.

1.4. სხვა დაზიანებები

კონტეინერმზიდ გემს Uni-Phoenix მეჩერზე შეჯდომის გამო სხვა დაზიანებები არ მიუღია.

1.5 ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები.

კონტეინერმზიდი გემი	Uni-Phoenix
IMO №	9202170
სახმობი ნიშანი	3FYQ9
MMSI	357962000
დროშა	PANAMA
სიგრძე	L =181,76 მ
სიგანე	B =28.00 მ
წყალშიგი	d = 13.90მ
დედვეითი	19,308.85ტ
აშენების წელი	1999
გროსს ტონაჟი	17887
ნეტტო ტონაჟი	6283
ძრავის მახასიათებლები	14,840PS
სიმძლავრე	2576.00 KWT
მიწერის პორტი	პანამა.

ბუქსირი „PATRIOT“

სიგრძე	L =23.96მ
სიგანე	B =7.90მ
წყალშიგი	4.07მ
IMO №	9412189
სახმობი 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
სახმობი 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

ბუქსირი "SL CROSSBILL"

IMO №	9327956
სიგრძე	L =48.10 მ
სიგანე	B =12.60 მ
წყალშიგი	5.78მ
სახმობი ნიშანი	4L JY
აშენების წელი	2005
საერთო ტევადობა/GT	906/272
დროშა	საქართველო
რეგისტრაციის თარიღი	12.04.2018
მოქმედების ვადა	23.02.2023
მიწერის პორტი	ფოთი

გემის სამანქანო ძრავების მახასიათებლები:

ტიპი	დიზელი
მოდელი	2 x Wartsila 6R 32each developing an MCR of 2460 KW
სიმძლავრე	6590BHP
ძრავების რაოდენობა	2

ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

ფოთის პორტის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტნების მონაცემები:

ლოცმანი - მოქალაქეობა	საქართველო
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია)
ლოცმანის სერტიფიკატის No	036
სერტიფიკატი გაცემულია	სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	21.10.2018წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	17.10.2023წ

სალოცმანო მომსახურების ნავსადგურები: ფოთის საზღვაო ნავსადგური.

ბუქსირი „PATRIOT“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია)
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	12-01-000950
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	17G01-03-004035
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	07.08.2020წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	07.08.2025წ.

ბუქსირი „PORTGARTH“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია)
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	12-01-000943
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	15G01-03-002518
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	25.08.2020წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	19.08.2025წ.

ბუქსირი „SL CROSSBILL“-ს კაპიტანი

მოქალაქეობა	საქართველო
სახელი გვარი	(დეიდენტიფიცირებულია)
მეზღვაურის სერტიფიკატის No	13-01-005607
კომპეტენციის სერტიფიკატის No	21G01-02-006475
სერტიფიკატი გაცემის თარიღი	14.11.2021წ
სერტიფიკატი მოქმედების ვადა	14.11.2026წ.

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	ბუქსირშიდების მინიმალური რაოდენობა	ბუქსირშიდების მინიმალური საერთო სიმძლავრე
50 – 100	1	1000 ცხ.ძ.
101 – 180	2	6000 ცხ.ძ.
201-და მეტი	3	9000 ცხ.ძ.

ფოთის ნავსადგურის ნავმისადგომები

დანართი #11

ნავმისადგომის N	ნავმისადგომის სიგრძე (მ)		საპროექტო სიღრმე (მ)
	საერთო სიგრძე	საექსპლუატაციო სიგრძე	
	N1 ნავმისადგომი	200	
N2 ნავმისადგომი	183	160	12,5
N3 ნავმისადგომი	215	215	8,5
N4 ნავმისადგომი	154	154	8,5
N5 ნავმისადგომი	173	173	8,5
N6 ნავმისადგომი	212	190	9,75
N7 ნავმისადგომი	211	170	8,25
N8 ნავმისადგომი	215	200	9,75
N9 ნავმისადგომი	220	220	8,0
N10 ნავმისადგომი	264	264	8,0
N11 ნავმისადგომი	71	71	8,0
N12 ნავმისადგომი	250	240	6,1
N13 ნავმისადგომი	97	97	6,5
N14 ნავმისადგომი	253	240	8,4
N15 ნავმისადგომი	155	150	8,5

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

1.7. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია



საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახური
 IJGFL State Hydrographic Service of Georgia

სინოტიკური სამსახური
 Synoptical Division



საქართველოს სახელმწიფო ჰიდროგრაფიული სამსახური
 IJGFL State Hydrographic Service of Georgia

No WF/5685

20 / თებერვალი / 2022 წ.

პროგნოზი

20/02/2022 წ. 10:00 სა-დან 21/02/2022 წ. 10:00 სა-მდე	ფოთის (Poti)		კუროსი (Kulevi)	
	ფაქტი	დასვ.	ფაქტი	დასვ.
ქარი (ნიმუხარე) მ/წმ Wind (speed) m/s	8-13/16-19	8-13/15-18	8-13/16-19	8-13/15-18
შენიშვნა Note				
ქარი (ნიმუხარე) Wind (direction)	დასავლეთი Westerly	ჩრდილო- დასავლეთი NW	დასავლეთი Westerly	ჩრდილო- დასავლეთი NW
შენიშვნა Note	დღის დასაწყისში ცვალებადი at beginning of day variable	6-11	დღის დასაწყისში ცვალებადი at beginning of day variable	6-11
სიღებო მდგომარეობა Sea State	3-4/4	4-5/5	3-4/4	4-5/5
ტალღების სიმაღლე (სმ) Wave height (sm)	80-180/125-250	200-300/260-350	80-180/125-250	200-300/260-350
შენიშვნა Note	დღის დასაწყისში at beginning of day	3 (50-125)	დღის დასაწყისში at beginning of day	3 (50-125)
სივრცობის მნიშვნელობა Visibility (Miles)	2-5	2-5	2-5	2-5
ფორიანობა Cloudiness	ძირითადად მოღრუბლული mostly cloudy	ძირითადად მოღრუბლული mostly cloudy	ძირითადად მოღრუბლული mostly cloudy	ძირითადად მოღრუბლული mostly cloudy
ტემპერატურა (აერის) °C Air Temperature °C	17-19	14-16	17-19	14-16
ტემპერატურა (სიღის) °C Sea Temperature °C	20-22	20-22	20-22	20-22
სივრცობის Precipitation	დროგამოშვებით წვიმა, ზოგჯერ ძლიერად occasionally rain, sometimes heavy	დროგამოშვებით წვიმა occasionally rain	დროგამოშვებით წვიმა, ზოგჯერ ძლიერად occasionally rain, sometimes heavy	დროგამოშვებით წვიმა occasionally rain
შენიშვნა Note	შესაძლებელია ელქვი possible thunderstorm		შესაძლებელია ელქვი possible thunderstorm	

სინოტიკოსი



ზარინა ხარინაძე

ფოთის ნავსადგურში ამინდის ფაქტიური მდგომარეობა მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

1.8 ხანძარი

კონტეინერში გემზე Uni-Phoenix მომხდარი ინციდენტის დროს ხანძარს ადგილი არ ქონია.

1.9. გარემოს დაბინძურება

კონტეინერში გემზე Uni-Phoenix მომხდარი ინციდენტის დროს გარემოს დაბინძურებას ადგილი არ ქონია.

1.10. გადარჩენის ფაქტორები

კონტეინერში გემზე Uni-Phoenix მომხდარი ინციდენტის დროს, ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ეკიპაჟის წევრები, ასევე ფოთის ტერმინალის მომსახურე პერსონალი არ დაშავებულა.

2. ანალიზი

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში 20.10.2022 წელს მომხდარი საზღვაო ინციდენტის ანალიზი გაკეთებულია:

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

კონვენცია „გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესები 1974“(COLREG-72);

„საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს; „ტექნიკური რეგლამენტი“ ნავსადგურის წესები“-ს;

“ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის ოპერატორის მოხსენებითი ბარათის - შეტყობინება ინციდენტზე; კონტეინერში გემი Uni-Phoenix-ს კაპიტნის ახსნა-განმარტებითი ბარათის; ლოცმანის ახსნა განმარტებითი ბარათის;

საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოდან მიღებული ინციდენტზე შეტყობინების; ფოთის პორტის ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის უფროსის-პორტის კაპიტნის მოხსენებითი ბარათის;

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

კონტეინერში გემზე Uni-Phoenix 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;

უშუალოდ ინციდენტში მონაწილე სალოცმანო სამსახურის „ფოთი პაილოტი“-ს, ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის მენეჯერების და ტექნიკური პერსონალისგან მიღებული განმარტებების, ასევე საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში დანერგილი საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე.

ინციდენტის მოკვლევისათვის წარმოდგენილი სამუშაო მასალის შესწავლა-ანალიზმა გვიჩვენა, რომ 2022 წლის 20 ოქტომბერს, პანამის დროშით მცურავი კონტეინერში გემი Uni-Phoenix 15 საათზე და 30 წუთზე, ფოთის ნავსადგურში შესვლის მიზნით, ფოთის ნავსადგურის No300 სალუზე რაიონიდან მოიხსნა

ღუზიდან. ამავე დროს Uni-Phoenix-ის კაპიტანმა ფოთის პორტის VTS-ს ოპერატორისაგან მიიღო რეკომენდაცია-შეტყობინება, რაც ითვალისწინებდა გემის 055° კურსით მოძრაობას სალოცმანო მიმღები ბუის (Pilot Station) მიმართულებით და გემზე ლოცმანის ასვლის მიზნით, გემის მარცხენა ბორტზე სალოცმანო ტრაპის ჩამოშვებას.

15:32სთ. ლოცმანი VTS-ს ოპერატორს ატყობინებს, რომ ის რამდენიმე წუთში ამთავრებს პორტში შეყვანილი წინა გემის მიბმის ოპერაციას და აზუსტებს Uni-Phoenix-ს პორტში შეყვანის დეტალებს. ამ დროს Uni-Phoenix აგრძელებს მოძრაობას სალოცმანო ბუის მიმართულებით და უახლოვდება მას.(VDR ფაილი 221020,113529,-V1,9202170).

15:48სთ. VTS-ს ოპერატორი ატყობინებს Uni-Phoenix-ს კაპიტანს, რომ გემმა ლოცმანის დალოდების მიზნით გააჩეროს მოძრაობა (Stop Engine) მიმდინარე კოორდინატებში LAT.=42°09',751"N; LONG.=041°32',932"E;

VTS-ს ოპერატორი გემის კაპიტანისგან ღებულობს შეტყობინების მიღებაზე დასტურს, (VDR ფაილი 221020,114729,M1,9202170). ჩანაწერიდან დგინდება, რომ ამ დროს გემი Uni-Phoenix-ს კაპიტანი გასცემს მესაქეზე შესაბამის ბრძანებას - გემის გაჩერება, საჭე მარჯვნივ და ბოუ ტრასტერი მარჯვნივ.

შენიშვნა 1. მიუხედავად ამისა AIS-ს ჩანაწერებით დგინდება, რომ გემი არ ჩერდება და აგრძელებს მოძრაობას სალოცმანო ბუის მიმართულებით.

გემი Uni-Phoenix-ს მხრიდან უგულებელყოფილია „ნავსადგურის წესები“-ს თავი III, მუხლი 16. პუნქტი 1. და პუნქტი 5. მოთხოვნების შესრულება.

პუნქტი 1. - „გემის სალოცმანო გაცილება ხორციელდება ნავსადგურის მისასვლელებთან და ნავსადგურის აკვატორიაში, ნაოსნობის უსაფრთხოების, საზღვაო ინციდენტების თავიდან აცილებისა და გარემოს დაცვის უზრუნველყოფის მიზნით“.

პუნქტი 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“.



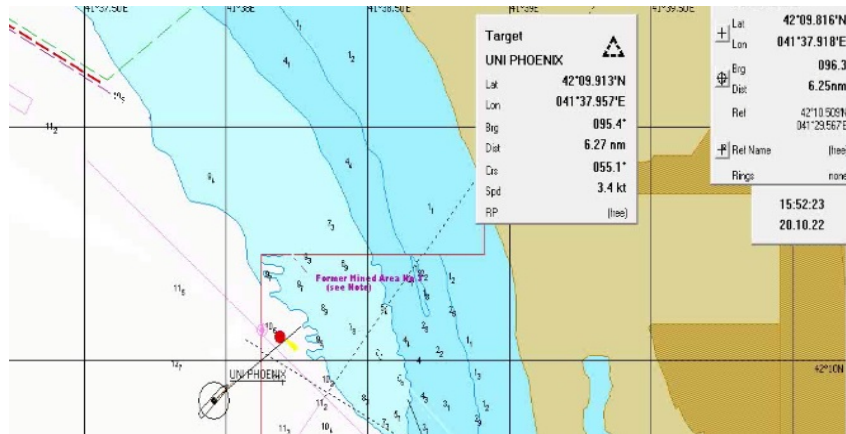
15:48სთ.

ლოცმანმა 15:50სთ. დაამთავრა პორტში შეყვანილი წინა გემის სადგომზე მიბმის ოპერაციები და 15:52სთ. გემი Uni-Phoenix-ს ბორტზე ასვლის მიზნით გაემართა სალოცმანო კატარლით “King Tamari”. ამავდროულად ლოცმანმა VTS-ს

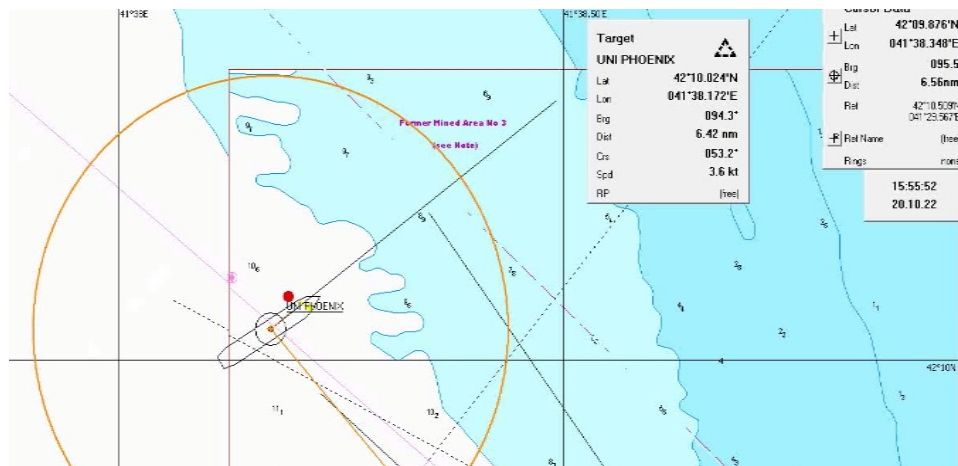
ოპერატორთან კომუნიკაციით დააზუსტა გემი Uni-Phoenix-ს სიჩქარე და მოძრაობის მიმართულება, განსაზღვრა, რომ მოცემული ტრაექტორიით გემი Uni-Phoenix ვერ უზრუნველყოფდა ფოთის პორტში შესასვლელ არხში შესვლას მიიღო შემდეგი პრევენციული ზომები:

ლოცმანის ახსნა-განმარტებით გემი Uni-Phoenix-ს მეჩქრზე შეჯდომის რისკების შემცირების მიზნით, მან VTS-ს ოპერატორის მეშვეობით რამდენჯერმე

15:52სთ; 15:55სთ; 15:56სთ. გემი Uni-Phoenix-ს კაპიტანს გადასცა რეკომენდაცია-შეტყობინება მარჯვნივ მოხვევაზე და ჯერ 108°, შემდეგ 125° და 135° კურსის დაკავებაზე, რომლის მიღებასა და შესრულებაზეც VTS-ს ოპერატორმა გემი Uni-Phoenix-ს კაპიტანისგან მიიღო დასტური.



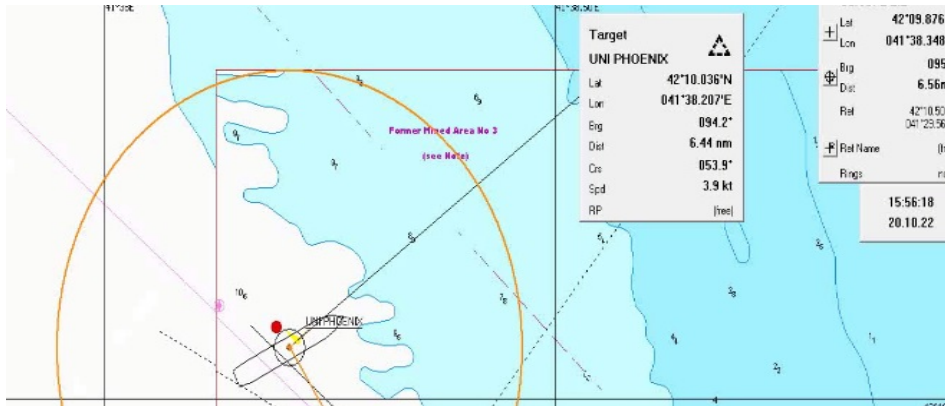
15:52სთ. 108°-(VDR ფაილი 221020,115129,V1,9202170).



15:55სთ. 125°(VDR-ფაილი221020,115429,M1,9202170).

გემი Uni-Phoenix-ს კაპიტანის ახსნა-განმარტებით, მეტეოროლოგიური პირობების (NWN მიმართულების ქარი (14მ/წ) ზემოქმედების შედეგად, გემი ვერ ახერხებდა ფოთის ნავსადგურში შესასვლელი არხის მიმართულებით შემობრუნებას და გემის

მოხვევის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, მან მოუმატა გემის სიჩქარეს 3,4 კვანძიდან 4,6 კვანძამდე, რაც დაემთხვა გემზე ლოცმანის მიღების ადგილს.

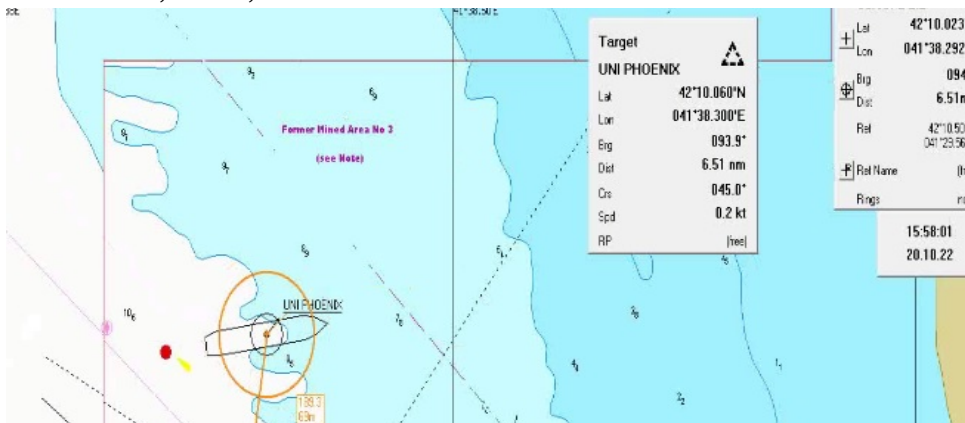


15:56სთ. 135°(VDR-ფაილი 221020,115629,M1,9202170).

ლოცმანის ახსნა-განმარტების მიხედვით იგი გემზე ავიდა 15:58სთ. როცა გემი უკვე იჯდა მეჩქრზე.

შენიშვნა 2. Uni-Phoenix-ს კაპიტნის ახსნა განმარტების თანახმად ლოცმანი 15:54სთ. ავიდა გემზე და სასწრაფოდ გასცა ბრძანება გემის გაჩერების შესახებ. (კაპიტნის ახსნა განმარტებაში ნაჩვენები დრო თანხვედრაში არ არის გემის მეჩქრზე შეჯდომის ფაქტიურ დროსთან 15:58სთ)

15:58სთ. გემი Uni-Phoenix შეჯდა მეჩქრზე ფოთის ნავსადგურში შესასვლელი არხის ჩრდილოეთით, გეოგრაფიულ კოორდინატებში LAT=42°10',061''N; LONG=041°38',294''E;



15:58სთ. Aground. (VDR-ის ფაილი 221020,115829,M1,9202170).

Uni-Phoenix-ს კაპიტანმა გემის მეჩქრზე შეჯდომის შემდეგ განახორციელა გემის გარშემო სიღრმეების გაზომვითი პლანშეტის შექმნა, რითაც დადგინდა, რომ გემის ცხვირის მარჯვენა წინა ნაწილი და მარცხენა ბორცის კორპუსი, ცხვირიდან დაახლოებით 70 მეტრი კიჩოს მიმართულებით იჯდა ზღვის ფსკერზე - მეჩქრზე. ასევე შემოწმდა გემის კორპუსის ქვემოთ არსებული რეზერვუარების

წყალგაუმტარობა-ჰერმეტიკობა. გემის მნიშვნელოვან დაზიანებას და გემის კორპუსში წყლის შედინებას ადგილი არ ქონია.

18:40სთ. ფოთის ნავსადგურის კაპიტანმა დაიწყო სამაშველო ოპერაცია: Uni-Phoenix-ს კიჩოზე ჩაება ბუქსირი SL CROSSBILL, ხოლო გემის მარჯვენა ბორტზე ბუქსირები PORTGARTH და PATRIOT. (VDR ფაილი (221020,144030,M1,9202170).

19:00სთ. ბუქსირების ძალისხმევით და გემის ძრავის უკანა სვლის დახმარებით კონტეინერმზიდი გემი Uni-Phoenix მოიხსნა მეჩქიდან. (VDR ფაილი 221020,150130,M1,9202170).

19:54სთ. Uni-Phoenix დადგა ღუზაზე სარეიდო სადგომზე No300.

20:55 გემის კაპიტანის შეტყობინების თანახმად გემი შემოწმდა განმეორებით, რის შედეგად გემის კორპუსის დაზიანება არ გამოვლენილა.

შენიშვნა 3. დგინდება:

- გემი Uni-Phoenix-ს მხრიდან ნავიგაციური რუკის, კერძოდ ვექტორული ელექტრონული რუკის (ECDIS)-ს მონაცემების არაშესაბამისად გამოყენება და უსაფრთხოების კონტურთან გემის მიახლოებისას, უსაფრთხოების ჩარჩო(Safety Frame)-ს და მეჩქზე შეჯდომის გამაფრთხილებელ (Anti Ground alarm) უსაფრთხოების მნიშვნელოვანი გამაფრთხილებელი სიგნალების უგულვებელყოფა.

- „გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესები 1974“(COLREG-72) მე-6 წესი „უსაფრთხო სიჩქარე“-ს მოთხოვნების უგულვებელყოფა.

3. დასკვნა

მომხდარი ინციდენტის მოკვლევამ გამოავლინა:

- ინციდენტში ჩართული გემების და ბუქსირების ტექნიკური მონაცემები მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის;
- ფოთის პორტის ლოცმანის და ბუქსირების კაპიტანების 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.
- ინციდენტის დადგომა გამოიწვია კონტეინერმზიდი გემის Uni-Phoenix კაპიტანის მხრიდან, ფოთის ნავსადგურში გემის შეყვანის პროცედურის არა შესაბამისად დაგეგმვა-განხორციელებამ და მოსალოდნელი რისკების არასწორად შეფასებამ.

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

კატეგორია	კატეგორიის ინგლისური შესატყვისი	კატეგორიის აღწერა
გემის მეჩერზე დაჯდომა	Wrecked/Standart(WS)	გემის მეჩერზე დაჯდომა, წყალქვეშა წინააღმდეგობასთან ან ფსკერთან გემის შეხება.

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 ბუქსირიზიდვის სამსახურების ხელმძღვანელებს;
 - დ) გემის Uni-Phoenix (IMO:92021700) გემთმფლობელს;
2. მოცემული 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 თემაზე „ნავსადგურებში გემების შემოყვანა-გაყვანის დაგეგმვა-განხორციელება, სამსახურებს შორის ურთიერთშეთანხმებული კომუნიკაცია-მენეჯმენტი და მოსალოდნელი რისკების დაზღვევა.“
 - გ) ფოთის, ბათუმის და ყულევის ნავსადგურების სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურების ხელმძღვანელებმა, მათდამი დაქვემდებარებულ ტერიტორიაზე საზღვაო ინციდენტების დადგომის დროს უზრუნველყონ, ინციდენტში ჩართული გემიდან ძირითადი ნივთმტვიცეებულებების (VDR) და სხვა სახის მონაცემების რეგისტრატორებიდან ინფორმაციის და გემის საბორტო ტექნიკური ჟურნალებიდან ჩანაწერების ასლების დროულად ამოღება.
3. შესრულებული რეკომენდაციების შესახებ ეცნობოს 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