

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

26.07.2018 წელს, შავ ზღვაში „ნატანები - ურეკი“-ს ტრავერზზე,
იახტა „CARPE DIEM“-ზე მომხდარი საზღვაო შემთხვევის
მოკვლევის ანგარიში.

სარჩევი

1. ფაქტობრივი ინფორმაცია
 - 1.1. ინციდენტის ისტორია
 - 1.2. სხეულის დაზიანება
 - 1.3. იახტის დაზიანება
 - 1.4. სხვა დაზიანებები
 - 1.5. ინფორმაცია იახტაზე
 - 1.6. ინფორმაცია იახტის ეკიპაჟზე
 - 1.7. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია
 - 1.8. ხანძარი
 - 1.9. გადარჩენის ფაქტორები
2. ანალიზი
 - 2.1. მოკვლევისას გამოვლენილი ნაკლოვანებები
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.



1. ფაქტობრივი ინფორმაცია

1.1. შემთხვევის ისტორია

2017 წლის დეკემბრის თვეში, იახტა „CARPE DIEM“ ბათუმის „იახტკლუბი“-დან გადაყვანილ იქნა ფოთის პორტში, სადაც იახტაზე გარკვეული სამუშაოების ჩატარების მიზნით, იახტა ამოღებულ იქნა ზღვიდან და ინახებოდა მშრალ დოკში.

26. 07. 2018 წელს ფოთის ნავსადგურში, დაახლოებით 15:00 საათზე (დრო აქაც და შემდგომშიც ადგილობრივი) ბათუმის პორტში გადაყვანის მიზნით იახტა „CARPE DIEM“, მცურავი ამწე „ხოხობაია“-ს გამოყენებით ჩაეშვა ზღვაში.

19:20 საათზე იახტა სახელით „CARPE DIEM“ გავიდა ფოთის ნავსადგურიდან. იახტაზე იმყოფებოდა იახტის კაპიტანი და იახტის მფლობელი.

21:20 საათზე ფოთის პორტის უფროსმა მიიღო შეტყობინება, რომ სუფსა-ნატანების რაიონში იახტას სახელით „CARPE DIEM“ გაუჩერდა ძრავები და გაუჩნდა ხანძარი.

21:25 საათზე სანაპირო დაცვის სამი კატარღა და სუფსის ნავთობ ტერმინალის (SPM) მომსახურე ბუქსირი „SL CROSSBILL“ გავიდა „CARPE DIEM“-ისთვის დახმარების აღმოსაჩენად.

22:15 საათზე სანაპირო დაცვის მაშველებმა ზღვიდან ბორტზე აიყვანა ეკიპაჟის ორივე წევრი და დაიწყო იახტაზე ხანძრის ქრობის ოპერაციები.

23:40 საათზე ფოთის პორტის უფროსმა მიიღო შეტყობინება, რომ ხანძარი ლიკვიდირებულია და შესაძლებელია იახტის ბუქსირება.

23:45 საათზე ბუქსირი „SL CROSSBILL“-ის ინფორმაციით იახტა ჩაიძირა „ნატანები - ურეკი“-ს ტრავერზზე, 170-200 მეტრის იზობატაში (სიღრმე) შემდეგ კოორდინატებში:

41°56'843''N,

041°35'258''E

მოკვლევა დაიწყო 26.07.2018წ.

მოკვლევა დასრულდა 26.11.2018წ.

1.2. სხეულის დაზიანება

იახტა „CARPE DIEM“-ის კაპიტანს და მესაკუთრეს სხეულის დაზიანება არ მიუღიათ.

1.3. იახტის დაზიანება

იახტა „CARPE DIEM“-მა ხანძრის შედეგად მიიღო მნიშვნელოვანი დაზიანებები და ჩაიძირა „ნატანები-ურეკის“ ტრავერზზე, კოორდინატებში 41°56'843''N, 041°35'258''E დაახლოებით 170-200 მეტრის სიღრმეზე.

1.4. სხვა დაზიანებები

ძებნა - შველაში მონაწილე კატარლებს და მეხანძრე მაშველებს დაზიანებები არ მიუღიათ.

26 ივლისს 24:00 საათზე ბუქსირი „SL CROSSBILL“-ის ეკიპაჟის ინფორმაციით, ასევე 28 ივლისს დილით შავი ზღვის დაცვის კონვენციური სამმართველოს ინსპექციის მიერ უშუალოდ საზღვაო შემთხვევის ადგილის შემოწმებების შედეგად, ზღვის გარემოს დაზიანებულობა არ დაფიქსირებულა. (საველე აქტი №239)

1.5 იახტის მონაცემები

დროშის სახელმწიფო	დელეგირებული მესაკუთრეს მიერ წარმოდგენილი საბუთებით - ფინეთი
საიდენტიფიკაციო №	BIRGB020
ფინური სარეგისტრაციო №	A 65718
სახელი	დელეგირებული მესაკუთრეს მიერ წარმოდგენილი საბუთებით - იახტა „CARPE DIEM“
სიგრძე	15 მეტრი 64 სმ.
სიგანე	5 მეტრი 33 სმ.
აშენების თარიღი და ადგილი	1990 წ. Birchwood Yachts/USA.
მესაკუთრე	“AVENTURA MARINE LTD”
შემთხვევის თარიღი, დრო და ადგილი	26.07.2018წ ნატანები-ურეკის ტრავერზი, კოორდინატები: 41°56'843' 'N, 041°35'258' 'E

1.6. ინფორმაცია იახტის კაპიტანზე და მესაკუთრეზე

იახტა „CARPE DIEM“-ს ეკიპაჟის შემადგენლობა:
იახტის კაპიტანი - 42 წლის (დეიდენტიფიცირებულია)
მოქალაქეობა - საქართველო
კომპეტენციის სერტიფიკატი № 15G02-04-002128
იახტის მესაკუთრე-42 წლის (დეიდენტიფიცირებულია)
მოქალაქეობა - საქართველო

1.7. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია

შემთხვევის დროს ფაქტიური ამინდის პირობები შავ ზღვაზე ფოთი - ბათუმის რაიონში იყო:

ქარი SW 5-10 მ/წმ-ში,

ზღვის დეღვა 2-3 ბალი,

ხილვადობა 5-10 საზღვაო მილი.

ამინდის პირობები საზღვაო შემთხვევასთან კავშირში არ იყო.

1.8. ხანძარი

26.07.2018 წელს ბათუმის მიმართულებით ცურვის დროს, „ნატანები-ურეკის“ რაიონში, დაახლოებით 21:12 საათზე იახტა „CARPE DIEM“-ზე თვითნებურად გაითიშა ელექტრო ენერჯია და ორივე ძრავი. ძრავების გაჩერების შემდგომ, იახტის კაპიტანმა შემოწმების მიზნით ახადა სამანქანე განყოფილების ლუქი და აღმოაჩინა სამანქანო განყოფილებაში ხანძარი.

21:20 წუთზე მობილური ტელეფონის საშუალებით მეპატრონემ გაჩენილი ხანძრის შესახებ შეატყობინა ბათუმისა და ფოთის სანაპირო დაცვის სამსახურს.

22:30 სანაპირო დაცვის კატარლებით და ბუქსირ „SL CROSSBILL“-ის მონაწილეობით წყლის ჭავლის სახანძრო საშუალებებით დაიწყო გაჩენილი ხანძრის ქრობის ოპერაცია.

22:40 სანაპირო დაცვის მორიგის მიერ მოთხოვნილ იქნა სხვა მცურავი საშუალება ქაფის ქრობის აღჭურვილობით, მაგრამ აღნიშნული მოთხოვნა ვერ დაკმაყოფილდა.

23:40 საათზე მოხდა ხანძრის სრულად ლიკვიდირება.



1.9. გადარჩენის ფაქტორები

22:15 საათზე სანაპირო დაცვის კატარლის მაშველებმა ზღვიდან ბორტზე აიყვანეს იახტის მესაკუთრე და კაპიტანი, ხოლო 27 ივლისის 01:30 საათზე ბათუმის სანაპირო დაცვის ბაზაზე მიიყვანეს გადარჩენილები, სადაც მათ აღმოუჩინეს პირველადი სამედიცინო დახმარება და შემდგომში სასწრაფო დახმარების მანქანით იახტის მესაკუთრე გადაიყვანეს ბათუმის რეფერალურ საავადმყოფოში.

2. ანალიზი

ანალიზი გაკეთებულია:

- ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის უფროსის - პორტის კაპიტანის მოხსენებითი ბარათის;
- ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის მორიგე ოფიცრის პატაკის;
- ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის სამორიგეო ჟურნალის ასლის;

- იახტის ფოტის პორტიდან გასვლისწინა ინფორმაცია და რეგისტრაციული დოკუმენტების;
- ბუქსირის „SL CROSSBILL“-ის სავახტო ჟურნალის ასლის;
- იახტის კაპიტნის ახსნა-განმარტებითი ბარათის;
- იახტის კაპიტნის კომპეტენციის სერტიფიკატის;
- საქართველოს საზღვაო სააგენტოდან გამოთხოვნილი იახტის ისტორია;
- ფინეთის საზღვაო ადმინისტრაციიდან გამოთხოვნილი ისტორია აღნიშნულ იახტაზე;
- შავი ზღვის დაცვის კონვენციური სამმართველოს ინსპექციის აქტი;
- საქართველოს საზღვაო კოდექსის;
- „საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის“;
- ტექნიკური რეგლამენტის “ნავსადგურის წესების“;
- „სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმისა და დაცვის წესის“.

ზემოაღნიშნული დოკუმენტების შესწავლა - ანალიზის დროს განხილულ იქნა იახტის ექსპლუატაციის ისტორია, რამაც გვიჩვენა შემდეგი:

- იახტის მესაკუთრეს ახსნა-განმარტებით, მან იახტის შეძენა განახორციელა 2013 წელს საბერძნეთში, დაარქვა მას სახელი „CARPE DIEM“ და იმავე წლის აგვისტოს თვეში ბერძნული ეკიპაჟის მეშვეობით შემოიყვანა საქართველოს ტერიტორიულ წყლებში. (დოკუმენტაცია ზემოაღნიშნულ ქმედებაზე მესაკუთრეს მიერ ვერ იქნა წარმოდგენილი)
- იახტის მესაკუთრეს მიერ წარმოდგენილი საბუთების მიხედვით, იახტა „CARPE DIEM“-ს მესაკუთრე კომპანია “AVENTURA MARINE LTD”-ს მიერ, 2014 წლის 20 მარტს იგი დაინიშნა დელეგირებულ დირექტორად და იახტა „CARPE DIEM“-ს განმკარგველად.
- 16.12.2014 წელს იახტის მესაკუთრეს დელეგირებულმა დირექტორმა ქ. ბათუმის სანოტარო ბიუროში (მოქმედების რეგისტრაციის № 141364950) ზემოაღნიშნული იახტის მართვა-განკარგვის უფლებამოსილება გადაუფორმა და პირად წარმომადგენლად დანიშნა საქართველოს სხვა მოქალაქე

(დეიდენტიფიცირებულია), რომელმაც 30.12.2014 წელს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოში შეიტანა განაცხადი იახტა „CARPE DIEM“-ს საქართველოს გემების რეესტრში დარეგისტრირების მიზნით.

- 25.12.2014 წელს იახტა სახელით „CARPE DIEM“ „გემის უსაფრთხოების სერტიფიკატი“-ს მიღების მიზნით, შემოწმდა საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ აღიარებულ საკლასიფიკაციო ორგანიზაცია „Georgian Veritas“-ის მიერ „არაკონვენციური გემების უსაფრთხოების წესების“ მიხედვით და მიეცა „გემის უსაფრთხოების სერტიფიკატი“- 25.12.2019 წლამდე ვადით, ყოველწლიური პერიოდული განახლების დაქვემდებარების ვალდებულებით.
- იახტა სახელით „CARPE DIEM“ საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ დარეგისტრირდა 2015 წლის 9 იანვარს, დროებითი რეგისტრაციის პირობით 09.07.2015 წლამდე და მიენიჭა სარეგისტრაციო ნომერი C00693, მიწერის ნავსადგური „ბათუმი“.
- დროებითი სარეგისტრაციო პროცედურა ითვალისწინებს 6 თვის განმავლობაში, წინა რეგისტრაციის ქვეყნის გემების შესაბამისი რეესტრიდან, აღნიშნული გემის რეგისტრაციიდან მოხსნის დამადასტურებელი ამონაწერის წარმოდგენას, რაც იახტა „CARPE DIEM“ მესაკუთრეს მხრიდან არ შესრულდა, შესაბამისად იახტა „CARPE DIEM“ სარეგისტრაციო დოკუმენტაციის ვადის გასვლის გამო საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მოიხსნა საქართველოს გემების რეგისტრაციიდან 2015 წლის 10 ივლისს.

26.07.2018 წელს ბათუმის მიმართულებით ცურვის დროს, „ნატანები-ურეკის“ რაიონში, იახტა „CARPE DIEM“-ზე მომხდარი ხანძარის მიზეზ-გარემოებების შესწავლამ გვიჩვენა, რომ კაპიტანმა იახტაზე ელექტრო ენერჯის გათიშვის და ძრავების გაჩერების შემდგომ, შემოწმების მიზნით ახადა სამანქანე განყოფილების ლუქი, რის შედეგადაც ამოვარდნილმა შავმა კვამლმა მას უცებ აზროვნება დააკარგვინა და გადავარდა ზღვაში. ხმაურზე იახტის სალონიდან გამოსულმა მესაკუთრემ მას გადაუგდო სამამშველო რგოლი და ჟილეტი.

გამომდინარე იქიდან, რომ იახტაზე ელექტროობა აღარ იყო, მესაკუთრე მობილურით დაუკავშირდა ბათუმისა და ფოთის სანაპირო დაცვის სამსახურს, ამის შემდეგ შეუდგა ცეცხლმაქრებით ხანძრის ქრობას, მაგრამ იყო უძლური, ვინაიდან ცეცხლი სამანქანე განყოფილებიდან ვრცელდებოდა ძალიან სწრაფად, სალონი და იახტის უკანა ნაწილი მთლიანად იყო შავ კვამლში. დაახლოებით 10-15 წუთში ხანძარი თითქმის მთლიანად მოედო იახტას და მესაკუთრეც იძულებული გახდა გადამხტარიყო ზღვაში.

იახტის კაპიტანი და მესაკუთრე ზღვის დინებამ გაიყვანა იახტიდან მოშორებით, საიდანაც გარკვეული დროის შემდეგ მისულმა ბათუმის სანაპირო დაცვის კატარლამ ისინი აიყვანა ბორტზე.

22:30 საათზე, სანაპირო დაცვის კატარლებით და ბუქსირ „SL CROSSBILL“-ის მონაწილეობით, წყლის ჭავლის სახანძრო საშუალებებით დაიწყო გაჩენილი ხანძრის ქრობის ოპერაცია.

შენიშვნა: „ნავსადგურის წესების“ მუხლი 70.

„ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობა“-ს

პუნქტი 4. მოთხოვნების შესაბამისად, ხანძარზე მოსული უფროსი რანგის მეხანძრე ითვლება ავარიული გემის კაპიტნის (მისი შემცვლელი პირის) კონსულტანტად, ამავდროულად ასრულებს მის უშუალო მოვალეობებს, ხელმძღვანელობს ქვეშევრდომთა მოქმედებებს და ტექნიკის გამოყენებას ხანძრის ჩაქრობისას.

პუნქტი 6. მოთხოვნების შესაბამისად, თუ ხანძარი წარმოიშვა გემზე, რომელზეც არ არის ეკიპაჟი, ხანძრის ჩაქრობის ხელმძღვანელობას ახორციელებს ავარიულ გემზე მოსული რანგით უფროსი მეხანძრე.

გამომდინარე იქიდან, რომ ადგილზე მისული ძებნა-შველის და ხანძრის ქრობის პროცესში ჩართული ყველა კატარლა, აღჭურვილი იყო მხოლოდ წყლის ჭავლით ხანძრის ქრობის საშუალებებით, 22:40 სთ. სანაპირო დაცვის მორიგის მიერ მოთხოვნილ იქნა სხვა მცურავი საშუალება ქაფით ხანძრის ქრობის აღჭურვილობით. ფოთის ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის სამორიგეო ჟურნალის ჩანაწერებიდან ირკვევა, რომ ქაფით ხანძრის ქრობის საშუალება გააჩნდა ბუქსირ „პატრიოტი“-ს, მაგრამ ფოთის ნავსადგურის „პორტაფლოტი“-ს ხელმძღვანელმა (დეიდენტიფიცირებულია) ვერ გაარკვია თუ ბუქსირ „პატრიოტი“-ს ხანძრის ქრობაზე გაშვების შემთხვევაში ნავსადგურს ვინ გადაუხდოდა თანხას, შესაბამისად აღნიშნული მოთხოვნა ვერ დაკმაყოფილდა.

23:40 საათზე მოხდა ხანძრის სრულად ლიკვიდირება წყლის ჭავლით ხანძრის ქრობის საშუალებებით.

2.1. მოკვლევისას გამოვლენილი სხვა ნაკლოვანებები:

- 2018 წლის 26 ივლისს მომხდარი საზღვაო შემთხვევის დროს იახტა „CARPE DIEM“ საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში არ ირიცხებოდა. მას ნაოსნობისათვის საქართველოს სახელით გაცემული სარეგისტრაციო მოწმობები არ გააჩნდა და ქართული დროშით ნაოსნობის უფლება იახტას არ ქონდა;
- ფინეთის საზღვაო ადმინისტრაციიდან მიღებული ცნობით გაირკვა, რომ ფინურ რეესტრში 27.06.2014 წლიდან სარეგისტრაციო №A65718-ით რეგისტრირებული იყო იახტა საიდენტიფიკაციო № BIRGB020 - სახელით „B.S.Star“, მაგრამ ფინეთის დროშის გამოყენების უფლება იახტას არ ქონდა. ასევე საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოში დროებითი რეგისტრაციისთვის წარდგენილი ფინური რეესტრის დამადასტურებელ დოკუმენტი არ იყო ოფიციალური ამონაწერი ფინეთის რეესტრიდან, არ შეესაბამებოდა სინამდვილეს და დოკუმენტში არამართებულად იყო დამატებული ტექსტი "HOME PORT: HELSINKI-FINLAND".
- ადგილი ქონდა ერთი და იგივე საიდენტიფიკაციო ნომერის (№ BIRGB020) იახტის ორი სახელით ექსპლუატაციას და წინა რეგისტრაციის ქვეყნისთვის შეტყობინების არ მიწოდებას, იახტისთვის სახელის გამოცვლაზე და სხვა ქვეყნის რეესტრში დაყენებაზე.
- 25.12.2015 წლიდან და შემდგომ წლებში იახტას სახელით „CARPE DIEM“ აუცილებელი ყოველწლიური პერიოდული შემოწმების განახლება საკლასიფიკაციო ორგანიზაციაში არ გაუვლია. გამომდინარე აქედან უსაფრთხოების სერტიფიკატი იყო ვადაგასული, შესაბამისად იახტის ტექნიკური გამართულობა და ვარგისიანობა არ იყო დადასტურებული.
- იახტა სახელით „CARPE DIEM“ მიწერის ნავსადგური „ბათუმი“-ს მაგივრად 2013 წლიდან ფაქტიურად უმეტესად ბაზირებდა ეგრეთწოდებულ „ბათუმის იახტკლუბი“-ს ტერიტორიაზე, რომელიც სტრუქტურულად არ შედის „ბათუმი“-ს ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურის უფროსის - პორტის კაპიტნის დაქვემდებარებაში. „ბათუმის

იახტკლუბში“ არ არსებობს პირი, რომელიც განახორციელებს გემის კონტროლს ნავსადგურიდან გასვლისას.

- ფინეთის საზღვაო ადმინისტრაციიდან მიღებული ცნობით, 18.09.2018 წლამდე მათ იახტის მესაკუთრესაგან (Aventura Marine Ltd) მომხდარ საზღვაო შემთხვევასთან დაკავშირებით ვერ მიიღეს ვერანაირი ინფორმაცია, რის გამოც მოახდინეს იახტის საიდენტიფიკაციო №BIRGB020, ფინეთის სარეგისტრაციო №A65718-ის დერეგისტრაცია და აცნობეს მესაკუთრეს მთავარ ოფისს.

3. დასკვნა

26.07.2018 წელს „ნატანები - ურეკი“-ს ტრავერზზე, იახტა „CARPE DIEM“-ზე მომხდარი მოვლენა, „საზღვაო ინციდენტების/ შემთხვევების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს, დანართი 1 „საზღვაო ინციდენტების/შემთხვევების კატეგორიათა ცხრილი“-ს შესაბამისად კლასიფიცირდება, როგორც საზღვაო შემთხვევა.

კატეგორია	კატეგორიის ინგლისური შესატყვისი	კატეგორიის აღწერა
ხანძარი ან აფეთქება სამანქანე სათავსოში	Fire or explosion (FX): MCHY	გემზე ხანძრის გაჩენა ან აფეთქება სამანქანე სათავსოში
გემის ჩაძირვა	Foundered (FD)	გემის ჩაძირვა, გემში წყლისდენის, მისი ორად გაპოზის ან სხვა მიზეზის გამო

შენიშვნა:

- საზღვაო შემთხვევის დადგომა განაპირობა იახტის სამანქანე სათავსოში გაჩენილმა ხანძარმა. ხანძრის გაჩენის მიზეზი იახტის ზღვაში ჩაძირვის გამო ვერ დადგინდა.

- იახტის მდგრადობის დარღვევა და ჩაძირვა დიდი ალბათობით მოხდა, წყლის ჭავლის საშუალებებით ხანძრის ქრობის პროცესში, იახტის სამანქანე და სხვა სათავსოების წყლით გადავსების გამო.

საზღვაო შემთხვევის გამომწვევი ძირითადი მიზეზებია:

- საქართველოს შიდა საზღვაო წყლებში, 2013 წლიდან 09.07.2015 წლამდე და 2015 წლის 10 ივლისის შემდეგ პერიოდში, იახტა „CARPE DIEM“-ის არაკანონიერი ექსპლუატაცია რომლის დროსაც ირღვეოდა შემდეგი კანონები და წესები:
- „საქართველოს საზღვაო კოდექსი“-ს თავი I, მუხლი 10.
ციტატა - “საქართველოს ნავსადგურში შემოსული ყველა გემი ვალდებულია იმყოფებოდეს დროშის სახელმწიფოს მიერ აღიარებული საკლასიფიკაციო საზოგადოების ტექნიკური ზედამხედველობის ქვეშ“. (არ შესრულდა - 25.12.2015 წლიდან და შემდგომ წლებში იახტას სახელით „CARPE DIEM“ აუცილებელი ყოველწლიური პერიოდული შემოწმების განახლება საკლასიფიკაციო ორგანიზაციაში არ გაუვლია.)
- „საქართველოს საზღვაო კოდექსი“-ს თავი I, მე-14 მუხლის მე-3 და მე-4 ქვეპუნქტის მოთხოვნები:

ციტატა:

- პუნქტი 3. „ყოველ სანაოსნო კომპანიას ჰყავს მმართველი, რომელიც პასუხისმგებელია ზღვაოსნობის უსაფრთხოებასა და გარემოს დაბინძურების თავიდან აცილებაზე“.

- პუნქტი 4. „გემთმფლობელი ვალდებულია უზრუნველყოს:

- ა) გემის ზღვაოსნობაუნარიანობა და ნაოსნობის უსაფრთხოება;
- ბ) ადამიანის, გემისა და ტვირთის დაზიანების თავიდან აცილება;
- გ) გემის ტექნიკური გამართულობა;
- დ) ეკიპაჟის წევრებისათვის შრომის უსაფრთხო პირობები;

- „ნავსადგურის წესების“ მუხლი 4. 2.

ციტატა - „გემი, ნავსადგურში შესვლის ან ნავსადგურიდან გასვლის დროს, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახურს შესამოწმებლად წარუდგენს ამ „წესების“ დანართი №1-ით გათვალისწინებულ დოკუმენტებს“.

გემის შესვლა/გასვლისთვის წარსადგენი დოკუმენტების ნუსხა დანართი №1 გათვალისწინებულია „გემის საკლასიფიკაციო

სერტიფიკატები“-ს წარდგენა“. (არ შესრულდა - იახტას სახელით „CARPE DIEM“, 2017 წლის დეკემბრის თვეში, ბათუმის „იახტკლუბი“-დან ფოთის პორტში გადაყვანის დროს უკვე გადაგასული ქონდა გემის უსაფრთხოების სერტიფიკატი)

შენიშვნა: ზემოაღნიშნული საზღვაო შემთხვევის მოკვლევის პერიოდში, მოკვლევის ბიუროს მხრიდან საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიეცა რეკომენდაცია, რათა ნავსადგურებში და იახტკლუბებში აღრიცხონ და ჩაუტარონ დამატებითი ინსპექტირება საბუთების იდენტიფიკაციაზე ყველა მცურავ საშუალებას.

4. უსაფრთხოების რეკომენდაციები

1. მოცემული საზღვაო შემთხვევის მოკვლევის ანგარიში, შემდგომში ნაოსნობის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებისა და მსგავსი საზღვაო შემთხვევების პრევენციის მიზნით დაეგზავნოს:

ა) სსიპ საზღვაო სააგენტოს;

ბ) იახტა „CARPE DIEM“-ის მესაკუთრეს;

გ) ბათუმის, ფოთის და ყულევის საზღვაო პორტების ხელმძღვანელებს;

2. სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტომ უახლოეს დროში უზრუნველყოს:

ა) საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს, სტრუქტურული ერთეულის - სამაშველო-საკოორდინაციო ცენტრისთვის, ხანძრის ქრობის თანამედროვე და შესაბამისი მოწყობილობებით აღჭურვილი გემით დაკომპლექტების აუცილებლობის საკითხის განხილვა.

ბ) ადგილობრივ მუნიციპალურ მმართველობით ორგანოებთან თანამშრომლობით, შესაბამისი ინსტრუქციების შემუშავება, მცურავი საშუალებების „ბაზირების პუნქტები“-ს და „იახტკლუბები“-ს მფლობელებისთვის, რითაც განისაზღვრება უსაფრთხოებაზე ზედამხედველობის და კონტროლის განმახორციელებელი პირების მოვალეობა - პასუხისმგებლობა.

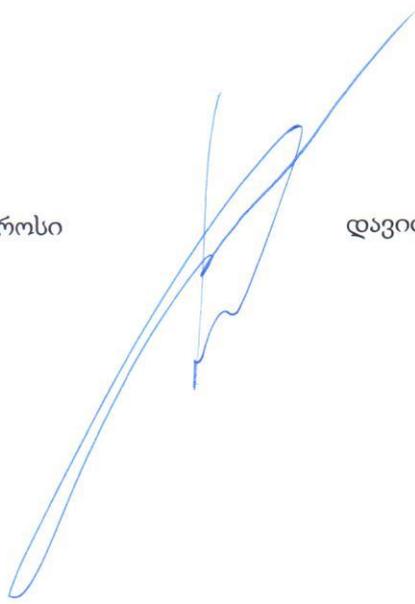
3. ნავსადგურების სახელმწიფო ზედამხედველობის და კონტროლის სამსახურებმა უზრუნველყონ:

ა) მოცემული ანგარიშის აუცილებელი დეტალური განხილვა პორტების და ნავსადგურების შესაბამის სამსახურებში;

ბ) ნავსადგურებში მცურავი საშუალებების შემოსვლა-გასვლის დროს, კონტროლის გამკაცრება მათი ტექნიკურად გამართულობა-ვარგისიანობაზე და საბუთების იდენტიფიკაციაზე.

3. მოცემული რეკომენდაციების შესრულებაზე ანგარიშის მიმღები ყველა მხარისაგან 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