

# 2017

»CAPODISTRIA«



(stran namerno puščena prazna)



SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN  
ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 53

E: [maais@gov.si](mailto:maais@gov.si)

[www.mzip.gov.si](http://www.mzip.gov.si)

**NASEDANJE LADJE »CAPODISTRIA«**

**DNE 26.03.2017**

**PRI DEBELEM RTIČU**

**– Končno poročilo –**

Ljubljana, 26.12.2018

Izveček iz Pomorskega zakonika Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 62/16 - uradno prečiščeno besedilo):

#### **200.a člen**

Namen preiskovanja pomorskih nesreč v skladu s tem zakonom ni ugotavljanje odgovornosti ali krivde, ampak ugotavljanje vzrokov nesreče in preprečevanje nastajanja podobnih nesreč.

#### **200.e člen**

Podatki, ki jih pridobi preiskovalec pri preiskavi pomorske nesreče, so zaupni in niso dostopni javnosti. Ti podatki so lahko dostopni javnosti samo, če za to obstaja prevladujoč javni interes, ki izhaja iz končnega poročila preiskovalca o pomorski nesreči.

#### **200.g člen**

Preiskovanje pomorske nesreče je neodvisno od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde. Zaradi teh preiskav ne sme biti neutemeljeno ovirano, prekinjeno ali odloženo preiskovanje nesreče na morju.

Vsi časi v tem poročilu so UTC+2h, v kolikor ni drugače navedeno.

# KAZALO VSEBINE

<b>KAZALO VSEBINE</b>	<b>4</b>
<b>POMEN IZRAZOV</b>	<b>5</b>
<b>POVZETEK</b>	<b>8</b>
<b>DEJANSKE INFORMACIJE</b>	<b>9</b>
<b>OPIS</b>	<b>11</b>
<b>ANALIZA</b>	<b>13</b>
<b>VARNOSTNA PRIPOROČILA</b>	<b>30</b>
<b>KAZALO SLIK</b>	<b>32</b>
<b>PRILOGE</b>	<b>33</b>

## POMEN IZRAZOV

BIOS	BIOS (Basic Input Output System), temeljni vhodno-izhodni sistem
AB	Krmar, Able seaman
AIS	Automatic identification system
ALB	All weather lifeboat
ARPA	Automated Radar plotting Aid
BA	British Admiralty
BNWAS	Bridge Navigational Watch Alarm System
CA	Certifying Authority
CMOS	Complementary Metal-Oxide Semiconductor
CoC	Certificate of Competency
COG	Course over ground
COLREGS	International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea 1972 (as amended)
CoSWP	Code of Safe Working Practices
CPA	Closest point of approach
CPP	Controllable Pitch Propeller
DGPS	Differential global positioning system
DNV GL	Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd
DSC	Digital Selective Calling
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EU	European Union
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GPS	Global positioning system
gt	Gross tonnage
IMO	Mednarodna pomorska organizacija

ISM Code	International Safety Management Code
ISM kodeks	Mednarodni varnostni kodeks, predpisan s SOLAS konvencijo
kt	Knot
LED	Light emitting diode
LOA	Dolžina preko vsega
LPP	Dolžina med perpendikularjem
LT	Lokalni čas
MARPOL	Mednarodna konvencija o zaščiti morskega okolja
MEPC	Odbor za varovanje morskega okolja pri IMO
MMSI	Maritime mobile service identity
MSC	Odbor za pomorsko varnost pri IMO
NAVTEX	Navigational Telex
nm	Nautical miles
NPD	Nominated Departure Point
OOW	Officer of the watch
RAM	Restricted in Ability to Manoeuvre
SAN	Surveyor Advice Note
SAR	Search and Rescue
SMC	Safety Management Certificate
SMCP	Standardne pomorske komunikacijske fraze
SMS	Safety Management System
SOG	Speed Over Ground
SOLAS	Mednarodna konvencija o varovanju človeškega življenja na morju
STCW	International Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended
T	Tonne

TRT	Terminal za razsute tovore
TSS	Traffic Separation Scheme
USB	Universal serial bus
UTC	Coordinated Universal Time
VDR	Zapisevalnik podatkov o plovbi, črna skrinjica
VHF	Very High Frequency (Radio)
VNT	Večnamenski terminal
VTS	Vessel Traffic Services



## POVZETEK

Tanker »CAPODISTRIA« je dne 26. Marca 2017 okoli polnoči izplul iz tržaškega pristanišča in je prevažal pogonsko gorivo za ladjo »HANSA LIMBURG«, vezano na kontejnerskem terminalu v koprskem pristanišču. Okoli 01:15 je tanker nasedel pri kardinalni oznaki na Debelem rtiču.

URSP pričela izvajati predpisane postopke, povezane z nasedanjem ladje in s tem povezano nevarnostjo razlitja in onesnaženja morskega okolja.

Obveščeni so bili SVOM, dežurna ekipa plovila »IZ-1«, PSC inšpektor, preiskovalec pomorskih nesreč ter center za obveščanje 112.

Obveščeni so bili tudi vlačilci ter napoteni v stanje pripravljenosti. Ravno tako je bila okolica ladje zavarovana s plavajočimi baražami v primeru preluknjanja ladijskega trupa.

Ob pregledu ladje je bilo ugotovljeno, da je ladja nasedla v globini cca. 80 cm ter da se ji vlačilci ne morejo približati. Po opravljeni analizi in pregledu ladje je bilo odločeno, da se ladja poskuša sama odsukati ob nastopu plime. V času nesreče je imela ladja vgrez 2,00 m.

Tanker »CAPODISTRIA« z mesta nasedanja odpluje proti koprskemu pristanišču. Spremstvo ladje je bilo odrejeno, ker v tem trenutku še ni bilo znano, kakšne so poškodbe krmila oziroma ladijskega vijaka.

Ob privezu ladje je opravljen podvodni pregled ladje, s katerim je bilo ugotovljeno, da je dno ladje močno podrsano, ni pa preluknjano. Ugotovljena je bila tudi poškodba ladijskega vijaka, vendar ni bilo moč ugotoviti, ali so poškodbe nastale ob nasedanju ali pa so že stare.

Po opravljenem izkrcaju tovora je bila ladja vezana v koprskem pristanišču ter s strani inšpekcije države zastave tudi zaustavljena.

Ladja je koprsko pristanišče zapustila 29.03.2017.

## DEJANSKE INFORMACIJE

<b>Ime ladje</b>	CAPODISTRIA
<b>Vrsta ladje</b>	Motorni tanker – ladja za oskrbo z gorivom
<b>Lastnik</b>	Giuliana Bunkering Trieste
<b>Upravljavec</b>	Giuliana Bunkering Trieste
<b>Leto izgradnje</b>	1981
<b>Klasifikacijsko društvo</b>	RINA
<b>Zastava</b>	Italija
<b>Pristanišče vpisa</b>	Trst
<b>IMO številka</b>	8034239
<b>MMSI številka</b>	247174700
<b>Pozivni znak</b>	INEQ
<b>Bruto tonaža</b>	418
<b>Neto tonaža</b>	244
<b>Dolžina</b>	44,95m
<b>Širina</b>	9,12m
<b>Maksimalni vgrez</b>	2,65m
<b>Število članov posadke</b>	3
<b>Pristanišče prihoda</b>	Trst
<b>Namembno pristanišče</b>	Koper
<b>Vrsta potovanja</b>	Mednarodno – kratka obalna plovba
<b>Tovor</b>	Nafta

Skladno z določili 8. točke prvega odstavka 2. člena Uredbe o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS št. 67/11) pomeni resna nesreča:

**Resna nesreča** pomeni nesrečo v skladu z Okrožnico MSC-MEPC.3/Circ.3 odborov IMO za pomorsko varnost in varstvo morskega okolja z dne 18. decembra 2008, v kateri:

- **pride do požara, eksplozije, nasedanja ladje, stika, poškodbe ladje zaradi neurja ali ledu, poškodbe ladijskega trupa ali suma, da je ladijski trup poškodovan;**
- je ladja tako poškodovana, da je nesposobna za plovbo, zlasti zaradi poškodbe podvodnega dela trupa, nedelovanja glavnega pogonskega stroja, obširnih poškodb nastanitvenih prostorov;
- se onesnaži okolje ali
- **pride do poškodbe, zaradi katere je potrebna vleka ali pomoč z obale.**

Skladno z določili 2. odstavka 6. člena Uredbe o preiskovanju pomorskih nesreč je preiskovalni organ takoj, ko je bil obveščen, opravil ogled kraja nesreče, zavaroval in zbral dokaze ter opravil predhodno oceno. Namen predhodne ocene je ugotovitev resnosti pomorske nesreče, vrste plovila in/ali tovora ter možnosti za ugotovitve in varnostna priporočila, na podlagi katerih bi lahko preprečili pomorske nesreče v prihodnosti.

V predhodni oceni je preiskovalni organ ugotovil sledeča dejstva:

- vprašljiva je varnost obalne plovbe, saj se ne upoštevajo zakonsko predpisanih omejitev;
- ob neugodnem razpletu bi lahko prišlo do hujšega onesnaženja morskega okolja;
- vprašljive so varnostne lastnosti nasedlega tankerja in njegovo upravljanje;
- preiskovalni organ nima vseh potrebnih pooblastil – izvajanje testa alkoholiziranosti;

Glede na zgoraj ugotovljena dejstva je preiskovalni organ odločil, da se **opravi** preiskava resne pomorske nesreče, saj bi ugotovitve preiskave bistveno pripomogle k boljši varnosti in preprečitvi podobnih nesreč v prihodnje.

## OPIS

Tanker »CAPODISTRIA« (Slika 1) je oskrbovalna ladja, ki iz Trsta oskrbuje ladje s pogonskim gorivom v koprskem pristanišču. Dne 26.03.2017 je v zgodnjih jutranjih urah nasedla pri kardinalni oznaki na Debelem rtiču (Slika 2). V času nesreče je bilo na ladji naloženo 200 mt težkega goriva, 18,4 mt dizelskega goriva ter 0,4 mt maziva.



**Slika 1: Ladja "CAPODISTRIA"**

Tanker »CAPODISTRIA« je izplul iz tržaškega pristanišča okoli polnoči in je prevažal pogonsko gorivo za ladjo »HANSA LIMBURG«, vezano na kontejnerskem terminalu v koprskem pristanišču. Okoli 01:15 je tanker nasedel pri kardinalni oznaki na Debelem rtiču, vendar poveljnik o tem ni obvestil URSP, temveč je bilo nasedanje opaženo s strani dežurnega na URSP. Ob 01:30 je URSP pričela izvajati predpisane postopke, povezane z nasedanjem ladje in s tem povezano nevarnostjo razlitja in onesnaženja morskega okolja.

Ob 01:35 so bili obveščeni SVOM, dežurna ekipa plovila »IZ-1«, PSC inšpektor, preiskovalec pomorskih nesreč ter center za obveščanje 112.

Obveščeni so bili tudi vlačilci ter napoteni v stanje pripravljenosti. Ravno tako je bila okolica ladje zavarovana s plavajočimi baražami v primeru preluknjanja ladijskega trupa.

Ob pregledu ladje je bilo ugotovljeno, da je ladja nasedla v globini cca. 80 cm ter da se ji vlačilci ne morejo približati. Po opravljeni analizi in pregledu ladje je bilo odločeno, da se ladja poskuša sama odsukati ob nastopu plime, kar ob 07:20 uri tudi uspe. V času nesreče je imela ladja vgrez 2,00 m.



**Slika 2: Mesto nasedanja tankerja "CAPODISTRIA"**

Tanker »CAPODISTRIA« v spremstvu vlačilcev ter čolna »IZ-1« z mesta nasedanja odpluje proti koprskemu pristanišču. Spremnstvo ladje je bilo odrejeno, ker v tem trenutku še ni bilo znano, kakšne so poškodbe krmila oziroma ladijskega vijaka.

Ob privezu ladje je opravljen podvodni pregled ladje, s katerim je bilo ugotovljeno, da je dno ladje močno podrsano, ni pa preluknjano. Ugotovljena je bila tudi poškodba ladijskega vijaka, vendar ni bilo moč ugotoviti, ali so poškodbe nastale ob nasedanju ali pa so že stare.

Po opravljenem izkrcaju tovora je bila ladja vezana v koprskem pristanišču ter s strani inšpekcije države zastave tudi zaustavljena. Ladja je koprsko pristanišče zapustila 29.03.2017 ob 18:24 uri.

Ob prihodu v Koper so bili na krovu 4 člani posadke, ob odhodu pa 5.

# ANALIZA

## ČASOVNICA DOGODKOV

Ob 01:15 dežurni na URSP opazi, da tanker »CAPODISTRIA« nenadoma zmanjša hitrost in se ustavi v bližini kardinalne oznake (W) pri Debelem rtiču (Slika 3). Z URSP ladjo pokličejo preko VHF postaje z namenom, da preverijo, kaj se dogaja. Posadka sprva ni želela priznati, da je ladja nasedla in poskuša z manevrom vzratne vožnje ladjo odsukati, vendar ji to ne uspe. Kasneje sporočijo URSP, da so nasedli in ne morejo nadaljevati plovbe. »CAPODISTRIA« je imela na krovu 200,16 mt ladijskega goriva za ladjo "Hansa Limburg".



**Slika 3: Pot tankerja "CAPODISTRIA" iz Trsta do točke nasedanja (Vir: FPP)**

Ob 01:30 URSP potrdi, da je tanker »CAPODISTRIA« nasedel in začne izvajati postopek, ki je predviden za takšen primer.

Glede na predvidene postopke ob 01:35 URSP obvesti SVOM, Dežurno ekipo čolna "IZ-1", dežurnega inšpektorja inšpekcije države pristanišča (PSC), direktorja URSP in vodjo BIR-a, preiskovalca pomorskih nesreč ter center za obveščanje 112.

Ob 02:20 Izpluje plovilo "IZ-1" na kraj nezgode s dežurno ekipo ter direktorjem URSP in dežurnim inšpektorjem na krovu, na položaj 45-35,45 N, 013-42,03 E, kjer je nasedla ladja.

Ob 03:45 "IZ-1" pripluje na Debeli rtič, opravili ogled - onesnaženja ni bilo opaziti, izkrca dežurnega inšpektorja PSC, ki opravi ogled na ladji in razgovor s poveljnikom tankerja. Iz plovila sporočijo, da do onesnaženja ni prišlo. V razgovoru med direktorjem URSP in preiskovalcem je dogovorjeno, da

poteka akcija odsukanja nasedlega tankerja ter da je smiselno priti na ogled ladje šele takrat, ko bo odsukana in vezana v koprskem pristanišču.

Ker tanker »CAPODISTRIA« spada v kategorijo NON SOLAS ladij (kar pomeni, da zanjo ne veljajo vsa določila SOLAS konvencije, temveč mora država zastave za takšne ladje predpisati, katera določila konvencije mora ladja izpolnjevati), ni opremljena z VDR napravo, tudi oprema ladje je klasična brez elektronskih naprav, katere bi na kakršenkoli način beležile dogajanje na poveljniškem mostu.

Glede na slabo odzivnost klasifikacijskega društva RINA je bila nacionalna zakonodaja Republike Italije, ki mora ta pravila sprejeti, pridobljena šele po daljšem časovnem obdobju in po številnih intervencijah.

Ladja nasede (Slika 4) s premcem v delu morja, kjer znaša globina vode 80 centimetrov.



**Slika 4: Nasedli tanker "CAPODISTRIA", obkrožen z zaščitno baražo**

Ob 03:55 na priporočilo iz plovila "IZ-1" URSP pokliče vlačilce Adria Tow, ter jim sporoči, naj bodo v pripravljenosti, če bo potrebno posredovanje.

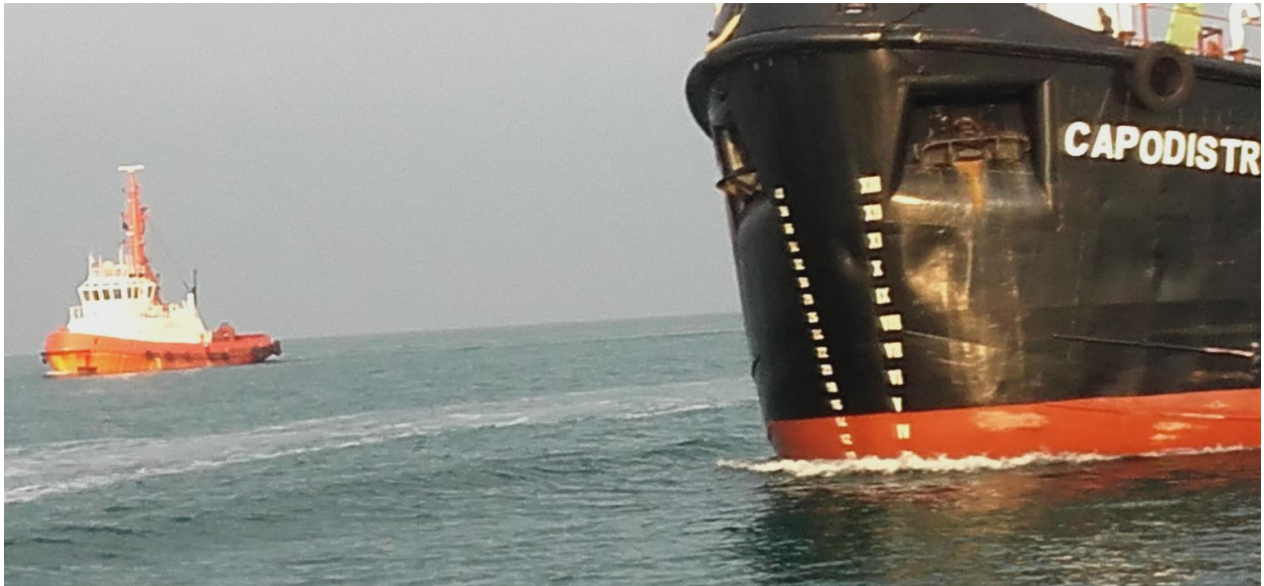
Ob 04:25 se plovilo "IZ-1" vrne v pristanišče. Medtem je izplulo plovilo SVOM-a z oznako "KP-613", ter ostane v bližini tankerja »CAPODISTRIA« in spremlja morebitno iztekanje tovora ali goriva iz ladje.

Ob 04:50 v prostore BIR-a prispe vodja službe SVOM-a, nakar sta z direktorjem URSP stopila v kontakt z vodjo civilne zaščite, službo Adria Tow in nadzornim centrom Luke Koper, ter začela s koordinacijo služb. Določeno je bilo da se opravi podvodni ogled ladje s potapljačem, ter preventivno postavi zaščitna baraža, ker je obstajala nevarnost, da je trup predrt in bi ob ponovni splovitvi ladje prišlo do



iztekanja olj. Aktivirani so bili tudi pogodbeni pripadniki Civilne zaščite s svojim plovilom ter VGP Drava, služba za varovanje obalnih voda.

Ob 05:00 je bila preko varnostnega centra Luke Koper aktivirana luška služba za varovanje morja.



**Slika 5: Tanker "CAPODISTRIA" v spremstvu valčilca "SIRIUS"**

Ob 05:45 je bila o nasedanju ladje obveščena italijanska obalna straža - kapitanija Trst.

Ob 06:00 je URSP zaustavila vse manevre ladij v bazenu II. Prednost je bila dana plovilom, ki vlečejo baražni pas.

Ob 06:10 izpluje plovilo privezovalcev Luke Koper "KP-529" s protioljno baražo.

Ob 07:00 izpluje vlačilec "SIRIUS", ki je bil določen za pomoč pri odsukanju nasedlega tankerja »CAPODISTRIA«.

Ob približno 07:20 uri tankerju »CAPODISTRIA« uspe s pomočjo plime in lastnim pogonom izpluti v globljo vodo. Ladja nato z dovoljenjem URSP-ja nadaljuje plovbo proti koprskemu pristanišču, vendar ji Luka Koper ne dovoli vplutja v pristanišče. Zaradi višje sile URSP skupaj s Civilno zaščito odredi vplutje ladje v pristanišče zaradi nadzorovanega morebitnega iztekanja nafte.

Ob 07:50 ponovno izpluje čoln "IZ-1" z namenom spremstva tankerju »CAPODISTRIA«, ki je z lastnim pogonom na poti v koprsko pristanišče (Slika 5). V spremstvu pluje še vlačilec »SIRIUS« predvsem iz razloga, da niso bile poznane morebitne poškodbe ali okvare na krmilu ali ladijskem vijaku. V spremstvu je bilo tudi plovilo SVOM-a "KP-613". Čoln "IZ-1" večkrat obpluje ladjo ter ugotovi, da ne pušča oz da dno očitno ni bilo predrto. Tanker »CAPODISTRIA« se ob prihodu v koprsko pristanišče veže ob ladjo »HANSA LIMBURG«, kjer čaka na dovoljenje URSP, da lahko prične s prečrpavanjem goriva.

Ob 08:00 na ladjo prispe preiskovalec pomorskih nesreč v spremstvu dežurnega nadzornika in policista, ter nemudoma zahteva preizkus alkoholiziranosti poveljnika tankerja »CAPODISTRIA«.



Policisti zahtevo zavrnejo, saj nimajo pooblastil, da vstopijo na ladjo zaradi opravljanja testa alkoholiziranosti. Alkotest nato opravi varnostna služba Luke Koper, ki takšna pooblastila ima. Iz navedenih ugotovitev izhaja **varnostno priporočilo 1.1.**

Ob 09:20 privezovalci namestijo varovalno baražo (Slika 6), katera bi preprečila morebitno iztekanje nafte na področje pristaniškega akvatorija, tanker prejme dovoljenje za začetek prečrpavanja goriva na ladjo »HANSA LIMBURG« (Slika 7), hkrati pa potapljača začneta ogled podvodnega dela ladje.



**Slika 6: Nameščena varovalna baraža okoli tankerja "CAPODISTRIA"**

Ob 10:01 potapljača sporočita, da ima ladja večje število udrtin ter prask po celotnem dnu, oplata pa ni nikjer prebita, odtrgana je tudi cinkova anoda. Lopatice na vijaku so zvite, ni pa moč ugotoviti, ali je to posledica nasedanja ali pa so bile poškodovane že prej.

Ob 10:06 tanker »CAPODISTRIA« začne s prečrpavanjem goriva, na ladji sta ves čas prisotna pristaniški nadzornik in varnostna služba Luke Koper. Poveljniku je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti, ki je negativen.

Ob 13:21 je bil končan premik ladje iz veza 7 na vez 5, kjer čaka na ponoven pregled s strani klasifikacijskega zavoda RINA, ki na ladjo prispe ob 15:30 uri.

Ladja je bila s strani inšpekcije države pristanišča (PSC) zaradi pomanjkljivosti, ki so bile odkrite med pregledom, zaustavljena do 29.03.2017 do 18:00 ure.




Slika 7: Tanker "CAPODISTRIA" vezan ob boku ladje "HANSA LIMBURG"

### VREMENSKA SITUACIJA

Vremenska situacija je bila v času nesreče brez posebnosti, zračni tlak je znašal 1017 hPa, temperatura 8,8°C, veter 1,5 m/s (1 Bf) iz smeri 100°, vidljivost zelo dobra. Tudi vremenska napoved za 26. marec je bila brez posebnosti (Slika 8).

**Napoved za Slovenijo**



Popoldne bo v začetku še spremenljivo do pretežno oblačno. Manjše krajevne padavine se bodo pojavljale vse bolj proti zahodu in od severovzhoda se bo jasnilo. Pihal bo severovzhodnik, na Primorskem rahla do zmerna burja. Čez dan bodo najvišje temperature od 8 do 14, na Primorskem do 17 stopinj Celzija.

Jutri bo precej jasno. Na Primorskem bo pihala rahla burja, ponekod drugje pa vzhodni veter. Proti večeru bo veter ponehal. Zjutraj bodo najnižje temperature od -6 do 0, na Primorskem od 1 do 6, čez dan bodo najvišje temperature od 13 do 16, na Primorskem do 19 stopinj Celzija.

**Opozorilo:** Dodatnega opozorila ni.

V torek in sredo bo precej jasno. Zjutraj bo še hladno in ponekod bo predvsem v torek slana, čez dan pa bo postopno topleje.

Slika 8: Vremenska napoved ARSO za 26.03.2017

## *NASEDANJE*

Tanker »CAPODISTRIA« izpluje iz tržaškega pristanišča okoli polnoči s štirimi člani posadke na krovu. Poveljnik je italijanski državljan, ki v podjetju ni redno zaposlen, ampak prevoze iz Trsta v Koper opravlja občasno. S tankerjem »CAPODISTRIA« je prej plul v Koper dvakrat. Ostala posadka je na ladji že dlje časa.

Pred vkrcanjem na ladjo poveljnik ni bil deležen kakršnegakoli usposabljanja ali tečaja upravljanja s tankerjem.

V straži na mostu je med potovanjem samo poveljnik ladje, občasno mu dela družbo upravitelj stroja. Poveljniški most je tipu in starosti ladje primeren (Slika 9, Slika 10), z velikim številom gumbov, alarmov in nezaščitenih opozorilnih lučk, kar neusposobljeno osebo zlahka zmede.



**Slika 9: Poveljniški most tankerja "CAPODISTRIA", leva stran**

Ker sta pristanišča blizu in posadka misli, da se potovanje lahko opravi brez vnaprejšnjega načrtovanja, se potovanja izvajajo natanko tako – na oko, brez načrtovanja plovbe in pravega določanja pozicije na karti.

Iz navedenih ugotovitev izhaja **varnostno priporočilo 4.1.**





Slika 10: Poveljniški most tankerja "CAPODISTRIA", desna stran



Slika 11: Pogled s poveljniškega mostu tankerja "CAPODISTRIA"

## ZAKONODAJA ZA NON SOLAS LADJE

Za tanker »CAPODISTRIA«, ki ima 499 BRT, ne veljajo vse zahteve konvencije SOLAS (SOLAS velja za ladje, večje od 500 BRT), veljajo pa vse zahteve konvencije MARPOL (MARPOL velja za ladje, večje od 400 BRT). Glede zahtev SOLAS konvencije velja, da mora vsaka država zase predpisati zahteve, ki po SOLAS konvenciji veljajo tudi za ladje, manjše od 500 BRT.

V Republiki Italiji, katere zastavo vije tanker »CAPODISTRIA«, so te zahteve predpisane v »Decreto del Presidente della Republica, 8 novembre 1991, n. 435«.

Zakon izrecno ne predpisuje pogojev za takšne ladje, v svojem 87. členu pa navaja splošno zahtevo: »Ladje, ki so bile zgrajene ob ali po začetku veljavnosti te uredbe in ne presegajo 500 ton bruto tonaže, certificirane za mednarodno plovbo, in tiste s katerokoli tonažo, ki so certificirane za nacionalno plovbo, nacionalno obalno plovbo, državno obalno ali lokalno plovbo, morajo izpolnjevati zahteve tehničnih pravil za ladje, zgrajene po datumu uveljavitve te uredbe, katere izda tehnično telo države (klasifikacijski zavod).

Kar zadeva vprašanj požarne zaščite, ki niso navedena v pravilih Tehničnega telesa, ministrstvo, kadar meni, da je to potrebno, po posvetovanju s Tehničnim organom, lahko uporablja določila konvencije za ladje, izdelane 1. julija 1986 ali pozneje, v kolikor je takšne predpise praktično in razumno upoštevati glede na območje plovbe, opravljanja storitev ali tonaži ladje.«

Po pregledu dokumentacije je bilo ugotovljeno, da se na ladji nahajajo zahtevani dokumenti, kakor prikazuje spodnja tabela.

Naziv spričevala	Organ, ki ga je izdal	Datum izdaje	Veljavnost
Cargo Ship Safety	Republika Italija	08/07/2016	04/07/2018
International Air Pollution Certificate	RINA	16/01/2017	26/01/2021
International Anti-Fouling System	RINA	04/02/2013	/
International Energy Efficiency Certificate	RINA	22/01/2014	/
International Oil Pollution Prevention	RINA	16/01/2017	26/10/2021
International Sewage Pollution Prevention	RINA	16/01/2017	26/10/2021
Load Line	RINA	16/01/2017	26/10/2021
Minimum Safe Manning Document	Republika Italija	02/02/2016	/
Tonnage	Republika Italija	10/08/2010	/

Po posvetovanju z italijanskim preiskovalnim je bilo ugotovljeno, da za NON SOLAS ladje italijanska zakonodaja predpisuje načeloma celo strožje pogoje, kot jih predpisuje sama konvencija.

### *POSADKA IN NAČRTOVANJE POTOVANJA*

V času nasedanja ladje so bili na ladji štirje člani posadke, z ladjo je upravljal poveljnik, ki ima izkušnje kot oficir krova in pluje na tovornih ladjah ladjarja MSC.

Plovba iz Trsta v Koper je njegova tretja plovba na tankerju »CAPODISTRIA«, delo poveljnika opravlja občasno. Poveljnik na ladji ni hranil zahtevanih certifikatov po konvenciji STCW, zaradi česar ni bilo moč preveriti njegovih trditev. Iz navedene ugotovitve izhaja **varnostno priporočilo 4.2**.

Pred vkrcanjem na ladjo poveljnik ni bil deležen seznanitvenega usposabljanja (familiarization course) za upravljanje tankerja »CAPODISTRIA«. Iz navedene ugotovitve izhaja **varnostno priporočilo 4.1**.

Pri pregledu navtičnih kart in publikacij je bilo ugotovljeno, da priročniki in navtične karte niso popravljeni in zaradi tega za varno plovbo povsem neprimerni. Iz navedene ugotovitve izhaja **varnostno priporočilo 4.4**.

Povsem neprimerno je bilo tudi načrtovanje plovbe med Trstom in Koprom, saj je poveljnik plul na pamet, brez vrisane smeri plovbe in oznake kurzov, katerim mora slediti<sup>1</sup>. Res da gre za kratko plovbo in naj bi posadka zelo dobro poznala lokalne pogoje, vendar je to v nobenem primeru ne napotuje k takšnemu ravnanju. Tu je treba posebej poudariti dejstvo, da je tanker prevažal gorivo in bi izlitje tovora povzročilo nepopravljive posledice za morsko okolje, kar nenazadnje ugotavlja tudi študija FPP<sup>2</sup>. Iz navedene ugotovitve izhaja **varnostno priporočilo 4.3**.

Glede na postavitve komandnega pulta na poveljniškem mostu je bilo ugotovljeno, da je pregled nad delovanjem naprav precej kompleksen in za nekoga, ki ni opravil seznanitvenega usposabljanja, lahko povsem konfuzen. Veliko število opozorilnih lučk lahko nekoga, ki sicer ima izkušnje pri plovbi, povsem zmede, v kolikor pa se ladja nahaja v krizni situaciji, je učinkovito ukrepanje povsem nemogoče.

### *NAČRTOVANJE POTOVANJA*

Mednarodna pomorska organizacija v SOLAS in STCW konvencijah opozarja na skrbno pripravo načrta potovanja za vse ladje, ne glede na njihovo velikost ali namen uporabe. Pravila za načrtovanje potovanja so predpisana v Resoluciji A.893(21) z dne 25. novembra 1999 ter so vključena v prilogo 25 V poglavja SOLAS konvencije.

---

<sup>1</sup> Konvencija SOLAS 1974, Poglavje V: Varnost plovbe;

<sup>2</sup> Marko Perkovič, »M/T CAPODISTRIA, Nasedanje na Debelem rtiču, Kratko poročilo«, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet, Portorož, 30.03.2017.

Cilj navodil je izdelava načrta potovanja kakor tudi njegovo stalno in natančno nadziranje med plovo z namenom varovanja človeškega življenja, učinkovitosti plovsbe ter zaščite morskoga okolja.

Pri načrtovanju potovanja je treba opraviti oceno na način, da se pridobijo natančne informacije o vseh delih potovanja, od odveza do priveza ladje ter določi izvajanje vsake faze potovanja posebej.

Upoštevati je treba vse informacije glede na predvideno potovanje, še posebej:

1. stanje ladje, njeno stabilnost in opremo, vse njene operativne omejitve, njen dopustni vgrez na morju, na plovnih poteh in v pristaniščih, njene manevrske podatke, vključno z vsemi omejitvami;
2. posebne karakteristike tovora (še posebej, če gre za nevaren tovor) ter njegovo porazdelitev na ladji, njegovo skladiščenje in zavarovanje na krovu ladje;
3. zagotoviti usposobljeno in dobro spočito posadko za izvedbo potovanja ali prehoda;
4. zahteve glede veljavnosti vseh pooblastil in dokumentov, ki zadevajo ladjo, njeno opremo, ladijsko posadko in tovor;
5. točne in ažurne navtične karte primernih meril, ki se uporabljajo za nameravano potovanje ali prehod, kakor tudi vsa ustrezna stalna ali začasna obvestila pomorščakom ter obstoječa radijska navigacijska opozorila;
6. točne in popravljene navtične publikacije, seznam svetilnikov ter seznam radijskih pripomočkov za plovo;
7. vse ostale posodobljene dodatne informacije, ki vključujejo:
  - a. pomorske priročnike in navtične karte za izvedbo načrtovanja potovanja, katere so izdale pristojne oblasti;
  - b. atlase morskih tokov in plimovanja;
  - c. meteorološke informacije;
  - d. možnost koriščenja vodenja ladje glede na vremenske razmere;
  - e. veljavna navodila o plovi in obveznem javljanju ladij, službah nadzora ladijskega prometa ter ukrepih o varovanju morskoga okolja;
  - f. informacije o gostoti prometa na predvideni poti;
  - g. če se namerava uporabiti usluge pilota – informacije o načinu pilotaže;
  - h. informacije o namembnem pristanišču;
  - i. vse dodatne informacije glede na vrsto ladje, njenega tovora, področja, skozi katerega pluje in podobno.

Načrt potovanja se izvede ob upoštevanju vseh zgoraj navedenih informacij. Ocena mora upoštevati področje, kjer ladja pluje, z vsemi nevarnostmi, na katere ladja lahko naleti.

Pri načrtu izvedbe potovanja je treba upoštevati vse identificirane nevarnosti in posebnosti. Natančen načrt plovbe mora vsebovati sledeče faktorje:

1. načrtovana pot mora biti vrisana na pomorsko karto primernega merila, vpisane morajo biti vrednosti kurza in označene vsa področja nevarnosti, obstoječe sheme plovbe in obveznega javljanja ter posebnih pogojev varovanja morskega okolja;
2. glavne elemente zagotavljanja varovanja človekovega življenja na morju, varnosti in učinkovitosti plovbe ter varovanja morskega okolja mora načrt plovbe zagotavljati z:
  - a. varno hitrostjo plovbe, glede na prisotnost nevarnosti za plovbo na predvideni poti, manevrskih karakteristik ladje ter njenega vgreza glede na globine na predvideni poti;
  - b. možnostjo spreminjanja hitrosti med plovbo, še posebej v primeru prehoda preko ožin in plitvin (zaradi squat učinka) ali zaradi ostrega spreminjanja smeri plovbe;
  - c. minimalna razdalja med kobilico in dnom na kritičnih delih potovanja v plitvinah;
  - d. pozicija ladje, kjer je zahtevana pripravljenost v stroju zaradi možnega zmanjšanja obratov ali načina delovanja stroja;
  - e. točke spremembe kurza, upoštevajoč manevrske karakteristike ladje pri načrtovani hitrosti ter vpliv morskega in plimnega toka na zanos ladje;
  - f. način in pogostost določanja ladijske pozicije, še posebej na področjih, kjer je natančnost pozicije velikega pomena zaradi zagotavljanja varnosti plovbe;
  - g. uporaba ladijskih sistemov za plovbo in poročanje;
  - h. ukrepi, povezani z varovanjem morskega okolja;
  - i. krizni načrt v primeru izrednih razmer;
3. Podrobnosti načrta plovbe morajo biti jasno označene in zabeležene na primeren način, kot na primer na navtični karti, dnevniku plovbe ali računalniku.
4. Vsak načrt potovanja mora biti odobren s strani poveljnika ladje pred pričetkom potovanja.

Po končani pripravi in odobritvi načrta plovbe se le-ta lahko začne izvajati. Faktorji, katere je treba upoštevati pri izvajanju načrta plovbe, vključujejo:

1. Zanesljivost in stanje ladijske navigacijske opreme;
2. Približen čas prihoda na kritične točke potovanja, upoštevajoč vreme ter morske in plimne tokove;



3. Meteorološke pogoje, še posebej na področjih, kjer veljajo lokalne posebnosti;
4. Pogoje plovbe glede na čas (noč/dan) ter identifikacija nevarnosti glede na točnost določanja ladijske pozicije;
5. Gostota prometa;

Za poveljnika je zelo pomembno, da se zaveda vseh posebnosti, ki se na potovanju lahko zgodijo, da bi potovanje opravil varno. Ravno tako mora identificirati določene točke, kjer bo na dolžnost poklical dodatne člane posadke.

Načrt plovbe mora biti ves čas na poveljniškem mostu dostopen oficirjem straže. Izvajanje načrta plovbe je treba ves čas nadzirati, vse spremembe pa je treba zabeležiti v ladijski dnevnik.

Iz navedenih ugotovitev izhaja **varnostno priporočilo 4.3**.

### *MEDNARODNO DOGOVORJENI POSTOPKI OB NASEDANJU LADJE*

Mednarodna pomorska skupnost je izdelala celo vrsto priporočenih postopkov v primeru raznih dogodkov na ladji. Pri nasedanju ladje so dolžnosti poveljnika in posadke opredeljene na sledeč način:

<b>Št.</b>	<b>Ukrep</b>	<b>Odgovorna oseba</b>
1	Manevriranje z ladjo glede na nastalo situacijo / zaustavitev ladijskih strojev	Častnik na straži
2	Splošni alarm za nevarnost	Častnik na straži
3	Obvestiti poveljnika	Častnik na straži
4	Obvestiti strojnico	Častnik na straži
5	Prižgati predpisane svetlobne oznake ali izobesiti vidne oznake za nasedlo ladjo	Častnik na straži
6	Oddati klic v sili	Poveljnik / GMDSS častnik
7	Obvestiti pristaniške oblasti ali VTS službo	Poveljnik/1. častnik krova
8	Prilagoditi status AIS postaje	Poveljnik/1. častnik krova
9	Preklopiti na VHF kanal 16	Častnik na straži
10	Posadko zbrati na točki zbiranja v primeru nevarnosti	Poveljnik/1. častnik krova
11	Zapreti vsa vodoneprepustna vrata ter avtomatska protipožarna vrata	Poveljnik/1. častnik krova
12	Preveriti stanje tekočin v vseh tankih	1. častnik krova/vodja krova
13	Preveriti morebitno izlitje	1. častnik krova/upravitelj stroja
14	Preveriti notranje poškodbe ladje	1. častnik krova/upravitelj stroja
15	Če je prebita oplata ladje, preveriti količino vode, ki prodira v ladjo	1. častnik krova
16	Preklopiti na sistem za zagotavljanje dobave dovolj velike količine vode za hlajenje motorjev	1. častnik krova/upravitelj stroja
17	Izmeriti globino vode okoli nasedle ladje	1. častnik krova/vodja krova

18	Ugotoviti stanje dna ladje	1. častnik krova/vodja krova
19	Preveriti vsise morske vode	Upravitelj stroja
20	Natančno določiti pozicijo ladje in o tem obvestiti pristojne organe	Poveljnik
21	Preveriti strojno opremo glede možnih poškodb	Upravitelj stroja
22	Preveriti poškodbe ladijskega vijaka	1. častnik krova/upravitelj stroja
23	Preveriti poškodbe osovine / možnost puščanja olja	Upravitelj stroja
24	Preveriti stanje plimovanja	Častnik na straži
25	Ugotoviti, ali se bo ladja lahko sama odsukala ob nastopu plime	Poveljnik
26	Preveriti vremensko situacijo in napoved vremena	Poveljnik
27	Razmisliti o možnostih za zmanjšanje vgreza	Poveljnik/1. častnik krova
28	Razmisliti o dodatnem balastiranju ladje z namenom, da bi se preprečilo nadaljnje nasedanje ladje	Poveljnik
29	Uporaba ladijskih sider, če je to potrebno	Poveljnik
30	Zabeležiti smer plovbe in hitrost v času nasedanja	Poveljnik/častnik na straži
31	Zabeležiti vgrez ladje ob nasedanju (premec, sredina,	Poveljnik/1. častnik krova
32	Vgrez nasedle ladje	1. častnik krova
33	V primeru asistencе vlačilcev predvideti, na katerih točkah se jih bo pričvrstilo	Poveljnik
34	Preveriti morebitne poškodbe posadke	1. častnik krova
35	Ugotoviti poškodbe tovora	1. častnik krova
36	Oceniti potrebo po pomoči	Poveljnik
37	Vpisati čim več podatkov in dejstev v ladijski dnevnik	Poveljnik
38	V pomorsko karto vrisati natančno pozicijo nasedanja	Častnik na straži
39	Natisniti podatke zapisovalnika smeri plovbe	Častnik na straži
40	Natančno uro, ko je ladja zopet plovna	Poveljnik/častnik na straži
41	Obvestiti vse zainteresirane strani	Poveljnik
42	Zabeležiti natančno časovno kronologijo	Poveljnik/častnik na straži
43	V ladijski dnevnik vpisati vse ključne momente	Poveljnik
44	Zabeležiti smer in moč morskega toka	Poveljnik
45	Shraniti podatke iz VDR zapisovalnika	Poveljnik
46	Shraniti podatke sistema ECDIS	Poveljnik
47	Tekoče zapisovati potek dogodkov v ladijski dnevnik	Poveljnik
48	O dogodku obvestiti podjetje	Poveljnik

Priporočljivo je, da so navodila za navedene postopke izobešena na poveljniškem mostu, kar v primeru tankerja »CAOPODISTRIA« ni bilo.

## SKLEPI

V veliki večini primerov so potovanja rutinska, toda, ko se stvari spremenijo in je treba na hitro preizkušene načrte spremeniti, se meje za napake pogosto povečajo. V takšnih situacijah je nekaj trenutkov, ki jih je treba nameniti preverjanju situacije na navtični karti ali bližnji okolici ladje ter razmisliti o posledicah kakršnekoli spremembe ustaljenega načrta za posadko lahko izjemno stresno. V primeru nasedanja tankerja »CAPODISTRIA« se je zgodilo ravno to. Poveljnik ladje ni ladje dobro poznal, šlo naj bi zgolj za rutinsko potovanje med Trstom in Koprom, vreme je bilo lepo... Ko je prišlo do problema, poveljnik enostavno ni zmožal oziroma ni znal pravilno reagirati in ladja je nasedla.

K nesreči je v veliki meri vplivalo tudi dejstvo, da je bil poveljnik ladje povsem prepričan v pravilnost svojega ravnanja: da je plovba zgolj rutinska, da se na poti ne more ničesar zgoditi in vnaprejšnje načrtovanje plovbe ni potrebno. K takšnemu razmišljanju so ga vodila tudi dejanja drugih poveljnikov tankerja »CAPODISTRIA«, ki so plovbo izvajali na enak način, kar nakazuje na odsotnost kakršnihkoli navodil ali nadzora s strani podjetja Giuliana Bunkering, kar je v nasprotju z veljavnimi mednarodnimi konvencijami in predpisi. Tudi ko je poveljnik z ladjo nasedel, o tem ni takoj obvestil Upravo za pomorstvo, temveč je to storil šele potem, ko je ugotovil, da ladje ne more sam odsukati. S tem je še dodatno povečal nevarnost, da bi prišlo do preluknjanja ladijskega dna ter do večjega onesnaženja okolja. S svojimi dejanji poveljnik ni upošteval mednarodno dogovorjenih postopkov, ki veljajo ob nasedanju ladje.

Plovba po občutku v ozkem kanalu ali v bližini obale je običajna in pogosta praksa, vendar je lahko zavajajoča - tudi v znanih vodah. Zato je pri plovbi blizu obale ali plitvih voda uporaba bolj natančnih navigacijskih sistemov, kot na primer elektronske karte, nujna.

Pripravljenost posadke, da hitro in pozitivno ukrepa v primeru nevarnosti, je ključnega pomena. Usposabljanje, dobro premišljeni postopki in praktične vaje, ter občasno razmišljanje "kaj bi storil, če?", so ključnega pomena za instinktivne ukrepe, če gre kaj narobe.

Po nesreči je Uprava za zaščito in reševanje organizirala sestanek vseh sodelujočih, na katerem je bila opravljena poglobljena analiza akcije reševanja in ukrepanja posameznih služb. Po opravljeni analizi je bilo ugotovljeno sledeče:

- Trenutni odziv enot je bil prepočasen. Ko nasede ladja, je treba nemudoma aktivirati vse sile in sredstva po načrtu. Tokrat je prišlo do zamika zaradi čakanja »podrobnejših informacij« oziroma ocene stanja nesreče iz terena. Potrebno je takojšnje ukrepanje – zavarovanje kraja dogodka (ne glede na trenutno stanje, razmišljati v smeri najslabšega scenarija, posledice in stroški naraščajo eksponentno s časom odziva – aktiviranje sil ne stane nič v primerjavi z možnimi posledicami).
- Čim prej opraviti ogled kraja dogodka in sprejem takojšnjih odločitev (baraže, dodatno osebje za potrebe na kopnem) o uporabi tehničnih naprav in tehnik čiščenja.
- Pri aktiviranju dežurnega člana ekipe - izvajalca Gospodarske javne službe (GJS) - varstva voda pri VGP Drava se je izkazalo, da je prišlo do napake v sistemu informiranja in s tem do

manjšega časovnega zamika pri preventivnem aktiviranju ekipe za slučaj izvajanja izrednih ukrepov odprave posledic onesnaženja obalne linije. Ugotovljeno je bilo, da VGP v seznamih o dežurstev za RECO ni eksplicitno navajal obalne linije, ker še niso povsem zaključene vse potrebne zakonske aktivnosti MOP po izvršeni reorganizaciji služb.

- Po aktiviranju sil Luke Koper d.d. je potekala komunikacija na relaciji URSP – Luka Koper d.d.. Pri tem je URSP komunicirala z več deležniki v Luki Koper d.d., ki so dobivali nasprotujoče si zahteve in informacije. V podobnih primerih morajo biti linije in deležniki komuniciranja jasni. Luka Koper ima vzpostavljen varnostno nadzorni center (VNC), ki deluje 24/7, kontaktni podatki pa so bili posredovani URSP in ReCO. Preko VNC bi lahko zaprosili za pomoč maritimno enoto in s tem skrajšali čas odzivanja.
- Pomanjkljivo in nejasno vodenje intervencije »na kraju samem«, zlasti pri sprejemanju odločitev o načini in položaju postavljanja vodnih pregrad, pregledu nasedle ladje, itd.
- Pri reševanju nasedlega plovila se je pojavilo vprašanje glede prevzema in vodenja reševanja (salvage master) , skladno z mednarodnimi pomorskimi predpisi<sup>3</sup> in glede na zaprosilo poveljnika za pomoč.
- Pomanjkljiva komunikacija med nekaterimi udeleženci na sami intervenciji in pomanjkanje sprotnih informacij udeležencev (vlačilci, SVOM, Luka Koper, Civilna zaščita).
- Ugotovljeno je pomanjkanje kapacitet za shranjevanje zaoljenih vod in ostalih nevarnih odpadkov. (npr. rezervoarji 5, 8 m<sup>3</sup>, CZ plavajoči 25 m<sup>3</sup>, Brulc 25 m<sup>3</sup>, Luka KP, Mariza N. EMSA). Na državnem nivoju še do danes ni urejen prostor za začasno skladiščenje ali odlaganje takih odpadkov.
- Odziv enote civilne zaščite »Morje« je bilo v redu. V manj kot 2 urah je bilo pripravljenih za intervencijo 10 pripadnikov in plovilo ECO-1.
- Odziv Reševalne postaje PRS Koper je bil v redu. V 30 minutah so bili 2 potapljača in en asistent opremljeni in pripravljeni za intervencijo.
- Manjka usposobljenih ljudi za čiščenje obalne črte.

Koordinacija je na sestanku sprejela sledeče predloge:

- Glede na ugotovljeno stanje naj bi na Ministrstvu za okolje in prostor pospešeno izvedli zakonodajne aktivnosti pri urejanju ustreznih pravnih podlag glede izvršitve reorganizacije služb na tem področju (kot na prim.: razveljavitev Uredbe o koncesiji za opravljanje obvezne državne gospodarske javne službe vzdrževanja vodnih in priobalnih zemljišč morja iz leta 2005, ustrezna prilagoditev ostalih uredb in koncesijskih pogodb za izvajanje nalog, ki niso prešle v sestavo URSP in se jih izvaja v okviru GJS urejanja in varstva voda ...). Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 5.1.**

---

<sup>3</sup> Konvencija Mednarodne pomorske organizacije o reševanju, 1989, Poglavje II

- Opremo za ukrepanje, ki je skladiščena v Ilirski Bistrici, bi bilo treba preseliti na bližjo lokacijo ob morju (ali vzpostaviti še eno priročno skladišče v Kopru) in s tem skrajšati odzivni čas za izredna ukrepanja pri odpravi posledic onesnaženja obalne linije. Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo** .
- Poleg obstoječe 16 članske usposobljene ekipe za odprave posledic onesnaženj na vodotokih, bi bilo treba v okviru možnosti usposobiti dodatne člane z območja obale (zaposlene na nalogah urejanja voda). Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 5.2**.
- Službo varstva voda je treba opremiti s specialno opremo za čiščenje raznih tipov obalne linije (kamnita in grajena obala, prod, mivka). Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 5.3**.
- Na operativni ravni je treba natančno določiti vodenje intervencije – poveljevanje na kraju dogodka – jasna linija poveljevanja in komunikacije med vsemu deležniki. Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 2.2**.
- Določiti je treba natančne postopke v primeru reševanja – preigrati več scenarijev reševanja (takojšnji podvodni pregled, možnost prečrpavanja goriva na mestu nasedanja v drugi tanker). Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 2.3**.
- Vključevanje zunanjih strokovnjakov za podporo pri odločanju (FPP, MOP...).
- Izvesti je treba natančen popis vseh sredstev in opreme v RS za ukrepanje v primeru nesreč na morju.
- V operativno koordinacijo je treba vključiti tudi Luko Koper.
- Izvajati je treba strožjo preventivo (strožji nadzor URSP, določitev minimalne oddaljenosti plovbe od obale, nadzor na plovnih poteh, ukrepanje v primeru kršitev, v Luko Koper tankerji z dvojnimi dnom...).
- Urediti je treba opravljanje preizkusa alkoholiziranosti na plovilih. Na področju koprskega pristanišča ima to pristojnost varnostna služba Luke Koper, na morju je za to pristojna URSP, katera pa nima izdelanih pravilnikov in tehničnih sredstev. Enako velja za preiskovalca pomorskih nesreč in incidentov, ki te pristojnosti ravno tako nima.
- Urediti je treba sistem vožnje ladij blizu obale in omejiti hitrost ladij v koprskem pristanišču.
- V državni načrt Zaščite in reševanja je za velike nesreče na morju treba vključiti tudi Luko Koper.
- Pogosteje je treba izvajati vaje z vključevanjem vseh deležnikov.
- Vzpostaviti in preizkusiti je treba postopke za zaprosilo mednarodne pomoči (oprema, strokovnjaki...).
- Država mora razrešiti vprašanje nasprotovanja Luke Koper glede vplutja ladje v pristanišče v nujnih primerih in glede na odločitev državnih organov.

- Pri ukrepanju ob nesrečah na morju bi bilo smiselno razmisliti o združitvi pristojnosti dveh državnih organov, in sicer med Ministrstvom za infrastrukturo (URSP - prvo ukrepanje pri manjših nesrečah) ter Ministrstvom za obrambo URSZR velike nesreče. Iz navedenega izhaja **varnostno priporočilo 1.2.**

# VARNOSTNA PRIPOROČILA

## **1. Ministrstvo za infrastrukturo:**

- 1.1. Pravno urediti pooblastilo preiskovalcu pomorskih nesreč in incidentov za opravljanje preizkusa alkoholiziranosti;
- 1.2. V sodelovanju z Ministrstvom za obrambo preučiti možnost združitve pristojnosti dveh državnih organov pri ukrepanju ob nesrečah na morju;

## **2. Uprava RS za pomorstvo:**

- 2.1. Urediti plovbo ladij med Koprom in Trstom na način, da ne bo prihajalo do situacij, kjer bi ladja zaradi plovbe preblizu obale, lahko nasedla;
- 2.2. Z vsemi deležniki, ki sodelujejo pri delu koordinacije služb na morju, dogovoriti način vodenja intervencije na morju;
- 2.3. Z vsemi deležniki, ki sodelujejo pri delu koordinacije služb na morju, dogovoriti postopke v primeru reševanja;

## **3. Luka Koper, d.d.:**

- 3.1. Z Upravo RS za pomorstvo dogovoriti postopke zagotavljanja pribežališč plovilom v stiski;

## **4. Giuliana Bunkering Trieste:**

- 4.1. Poveljnikom svojih plovil obvezno zagotoviti tečaj seznanitve z ladjo, skladno z mednarodnimi predpisi, da v prihodnje ne bi prihajalo do situacij, v katerih poveljniki ne bi bili zmožni hitrega in odločnega ukrepanja;
- 4.2. Na svojih plovilih zagotoviti stalna navodila v pisni obliki, ki vsebujejo natančna navodila, kako varno izvesti plovbo med dvema pristaniščema ter zagotoviti, da se na ladji nahajajo vsa zahtevana dokazila o usposobljenosti posadke;
- 4.3. Od poveljnikov svojih ladij zahtevati, skladno z mednarodnimi predpisi, da se za vsako plovbo izdelata načrt potovanja;
- 4.4. Zagotoviti stalno posodabljanje vseh navtičnih kart in priročnikov;

## **5. Ministrstvo za okolje in prostor:**

- 5.1. Izvesti zakonodajne aktivnosti pri urejanju ustreznih pravnih podlag glede reorganizacije služb na področju koordinacije reševanja na morju;
- 5.2. Za potrebe odprave posledic onesnaženj na vodotokih in morju usposobiti dodatno osebje z območja obale (zaposlene na nalogah urejanja voda);

5.3. Službo varstva voda opremiti s specialno opremo za čiščenje raznih tipov obalne linije (kamnita in grajena obala, prod, mivka).



## KAZALO SLIK

Slika 1: Ladja "CAPODISTRIA" .....	11
Slika 2: Mesto nasedanja tankerja "CAPODISTRIA" .....	12
Slika 3: Pot tankerja "CAPODISTRIA" iz Trsta do točke nasedanja (Vir: FPP).....	13
Slika 4: Nasedli tanker "CAPODISTRIA", obkrožen z zaščitno baražo .....	14
Slika 5: Tanker "CAPODISTRIA" v spremstvu valčilca "SIRIUS" .....	15
Slika 6: Nameščena varovalna baraža okoli tankerja "CAPODISTRIA" .....	16
Slika 7: Tanker "CAPODISTRIA" vezan ob boku ladje "HANSA LIMBURG" .....	17
Slika 8: Vremenska napoved ARSO za 26.03.2017 .....	17
Slika 9: Poveljniški most tankerja "CAPODISTRIA", leva stran.....	18
Slika 10: Poveljniški most tankerja "CAPODISTRIA", desna stran .....	19
Slika 11: Pogled s poveljniškega mostu tankerja "CAPODISTRIA" .....	19

# PRILOGE