

2019

Nat.No: 373-13/2020

EMCIP: 2021/000145

»MAERSK HAVANA«



(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: maiis@gov.si

www.mzip.gov.si

POMORSKA NEZGODA LADJE

»MAERSK HAVANA«

DNE 03.11.2020

**OB PRIHODU NA PILOTSKO POSTAJO KOPRSKEGA
PRISTANIŠČA**

– Poenostavljeno poročilo –

Ljubljana, 05.12.2020

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

KAZALO VSEBINE	4
POMEN IZRAZOV	5
POVZETEK	8
DEJANSKE INFORMACIJE	9
OPIS	10
ANALIZA	10
SKLEPI	<i>Napaka! Zaznamek ni definiran.</i>
VARNOSTNA PRIPOROČILA	15
KAZALO SLIK	16
PRILOGE	16

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

Ladja MAERSK HAVANA je v Koper priplula iz Rijeke s tovorom zabojnikov in je bila obveščena, da naj na pilotsko postajo pripluje s hitrostjo 5 vozlov. Poveljnik je navodila razumel, vendar je kljub vsemu na pilotsko postajo priplul z minimalno prekoračitvijo, in sicer 5,7 vozla. Ker se prekoračitve hitrosti plovbe redno dogajajo predvsem ladjam ladjarja MAERSK, katere kronično lovijo zelo napete urnike plovbe, je URSP obvestila preiskovalca.

Ob obisku ladje je bil opravljen razgovor s poveljnikom, prenešeni so bili tudi podatki VDR naprave za kasnejšo analizo, v kolikor bo potrebna. Tudi iz sistema ECDIS, kateri je primarni sistem navigacije na ladji izhaja, da je ladja ob vplovitvi minimalno prekoračila hitrost.



Slika 1 MAERSK HAVANA na vezu v koprskem pristanišču

Ker dejanje ladje ni povzročilo večje nevarnosti, zaradi katere bi bila ladja izpostavljena večji nevarnosti poškodbe in niti ni bilo nevarnosti za onesnaženje morskega okolja je preiskovalni organ v predhodni analizi ugotovil, da polna preiskava dogodka ni potrebna, zato je nezgoda obravnavana s skrajšanim poročilom.

DEJANSKE INFORMACIJE

Ime ladje	MAERSK HAVANA
Vrsta ladje	LADJA ZA PREVOZ ZABOJNIKOV
Lastnik	MOLLER SINGAPORE AP PTE LTD
Upravljavec	MAERSK A/S
Leto izgradnje	2019
Klasifikacijsko društvo	ABS
Zastava	SINGAPORE
Pristanišče vpisa	SINGAPORE
IMO številka	9784336
MMSI številka	563069900
Pozivni znak	9V9413
Bruto tonaža	153.744
Neto tonaža	79.806
Dolžina	353,02m
Širina	53,50m
Maksimalni vgrez	17,02m
Število članov posadke	26
Pristanišče prihoda	Koper
Namembno pristanišče	Trieste
Vrsta potovanja	komercialno
Tovor	Zabojniki

Skladno z določili 4. točke 2. člena Uredbe o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS št. 67/11) pomeni **pomorska nezgoda**:

- vsak dogodek ali primer, **povzročen z ali v zvezi z delovanjem ladje, pri katerem je ladja ali oseba v nevarnosti ali zaradi katerega je mogoča resna poškodba ladje ali njene konstrukcije ali onesnaženje okolja;**

OPIS

Ladja MAERSK HAVANA je opravljala plovbo med pristanišči severnega Jadrana, in sicer drugi krog (ukrcajni) med pristanišči Trst, Rijeka in Koper. Ob prihodu na področje koprskega tovarnega pristanišča je poveljnik prejel navodila URSP, in sicer da ima zagotovljen vez ob prihodu ter da naj na pilotsko postajo pripluje s hitrostjo 5 vozlov. Poveljnik je navodila potrdil in jih tudi razumel.

Poveljnik je bil na ladji prvič vkrcan v svojstvu poveljnika in se ni natančno zavedal plovnih in manevrskih lastnosti ladje, zato je z zmanjševanjem hitrosti pričel trenutek prepozno in na pilotsko postajo priplul s hitrostjo 5,6 vozla. Ladja je bila zaradi zadrževanja v reškem pristanišču tudi v rahli zamudi.

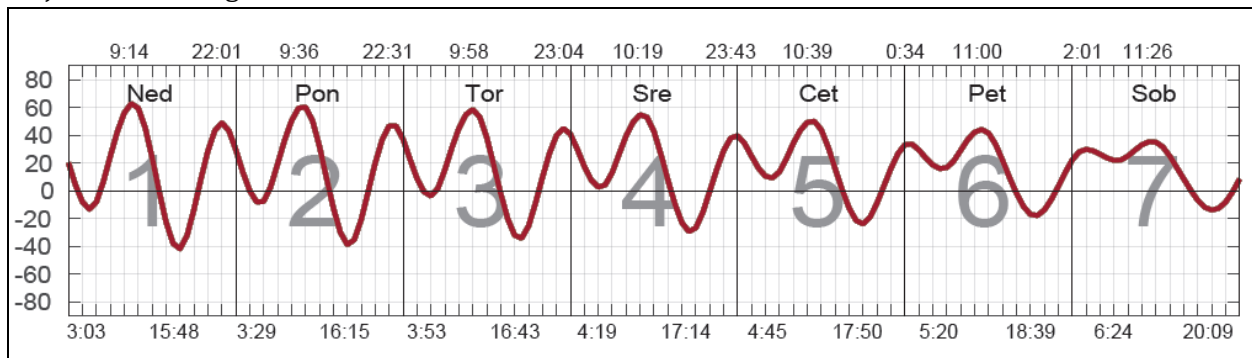


Slika 2: Ladja MAERSK HAVANA med plovbo (vir: FleetMon)

Preiskovalni organ je pregledal popis opravljenih delovnih ur, skladno z določili ILO konvencije, vendar pa v njem ni bilo zaznati nepravilnosti ali nedoslednosti. Tudi v razgovoru s poveljnikom je bilo zaznati, da se poveljnik zaveda napake in jo obžaluje. Poveljnik je tudi izjavil, da je na ladji prvič vkrcan v svojstvu poveljnika ter da ga je vztrajnost ladje rahlo presenetila.

V analizi je bilo ugotovljeno, da vreme ni imelo vpliva na počasno manevriranje ladje, saj je pihal rahli vzhodni veter, ki bi pri zmanjševanju hitrosti kvečjemu pomagal pri zaustavitvi ladje in ne obratno. Velike kontejnerske ladje so namreč veliko bolj izpostavljene vremenskim vplivom kot

ladje brez krovnega tovora.



Slika 3: Tablica plimovanja za področje koprskega zaliva za 3. November.

ANALIZA

Ladja MAERSK HAVANA pluje na redni linijski povezavi severnega Jadrana, pristanišči vzhodnega Sredozemlja ter daljnim vzhodom. Vse kontejnerske ladje, še posebej pa ladje ladjarja MAERSK, imajo zelo tesen urnik plovbe, od poveljnikov pa ladjar zahteva natančno upoštevanje le teh, saj je to politika ladjarja. Zaradi tega poveljniki ladij nemalokrat prekoračijo dovoljeno hitrost plovbe, s tem pa ogrožajo varnost. Poleg navedenega k napakam v veliki meri prispeva natrpanost urnika plovbe s številnimi pristanišči, kar dodatno zmanjša pozornost poveljnikov in pripomore k dodatni živčnosti in posledično nenamernim napakam.

Ladja MAERSK HAVANA spada med večje ladje, katere na svojem krožnem potovanju med Evropo in Azijo redno prihajajo v koprsko pristanišče. Preiskovalni organ je ugotovil, da je poveljnik ladje izkušen pomorščak, ki je z različnimi ladjami redno prihajal v Koper in mu je okolje poznano. Tokrat je na ladji prvič plul kot poveljnik, in sicer 4 mesece.

V razgovoru je poveljnik potrdil, da je prejel pravočasne informacije s strani pristaniških oblasti glede hitrosti plovbe, da pa ga je presenetil počasen odziv same ladje na zmanjšanje hitrosti. V času vplutja je na področju pihal vzhodnik s hitrostjo 1,6 vozla.



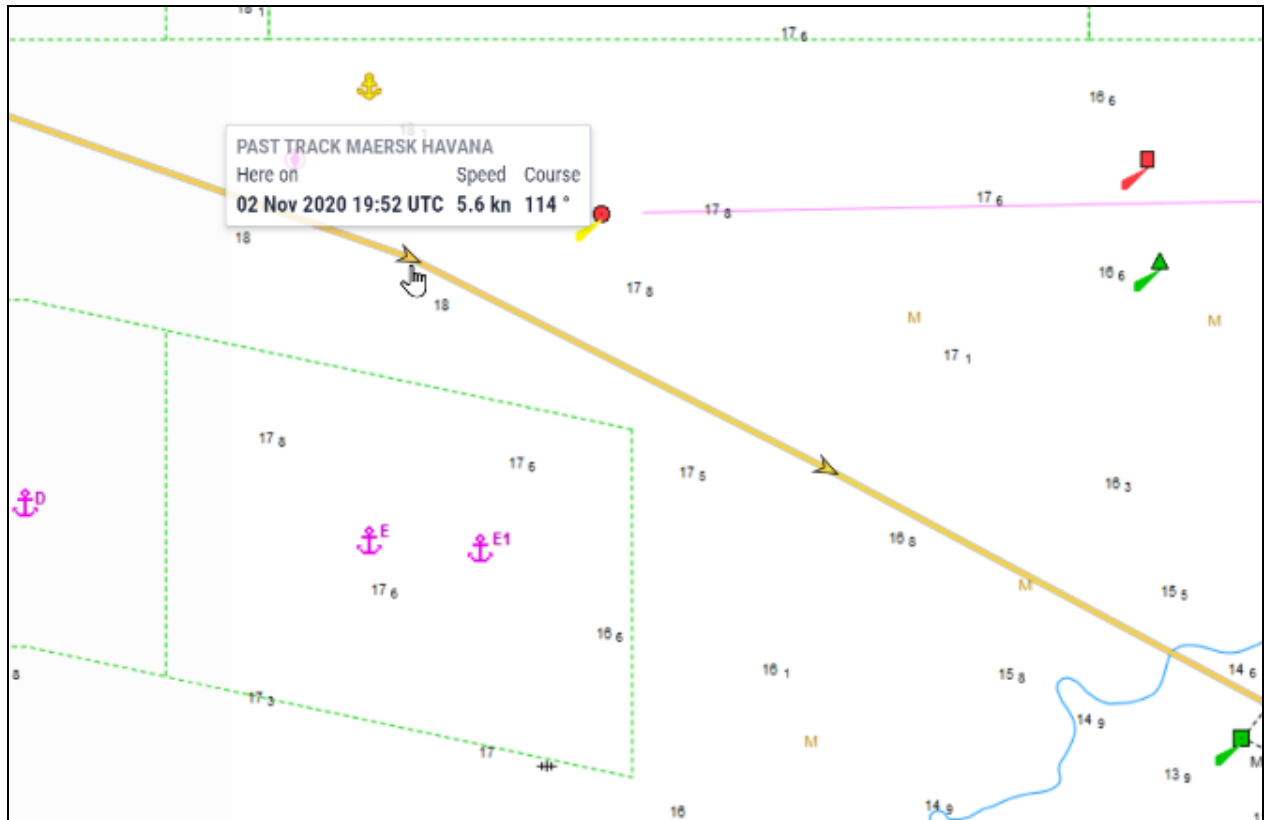
Slika 4: Hitrost in smer gibanja ladje MAERSK HAVANA na pilotski postaji (AIS podatki)

Poveljnik trdi, da je ladja MAERSK HAVANA nagnjena k neposlušnosti pri manevriranju in da je včasih težko predvideti njen odziv glede na ukaze za manevriranje. Vsekakor smatra, da

prekoračitev hitrosti ni bila drastična ter da v nobenem trenutku ladje ni izpostavil nevarnosti. Tudi pilot se je lahko vkrcal normalno brez vseh težav.

V razgovoru z URSP je bilo ugotovljeno, da je bilo to že enajsta prekoračitev hitrosti različnih ladij na pilotski postaji, o čemer pa preiskovalni organ ni bil obveščen. Posledično niso bile opravljene niti preiskave teh nezgod.

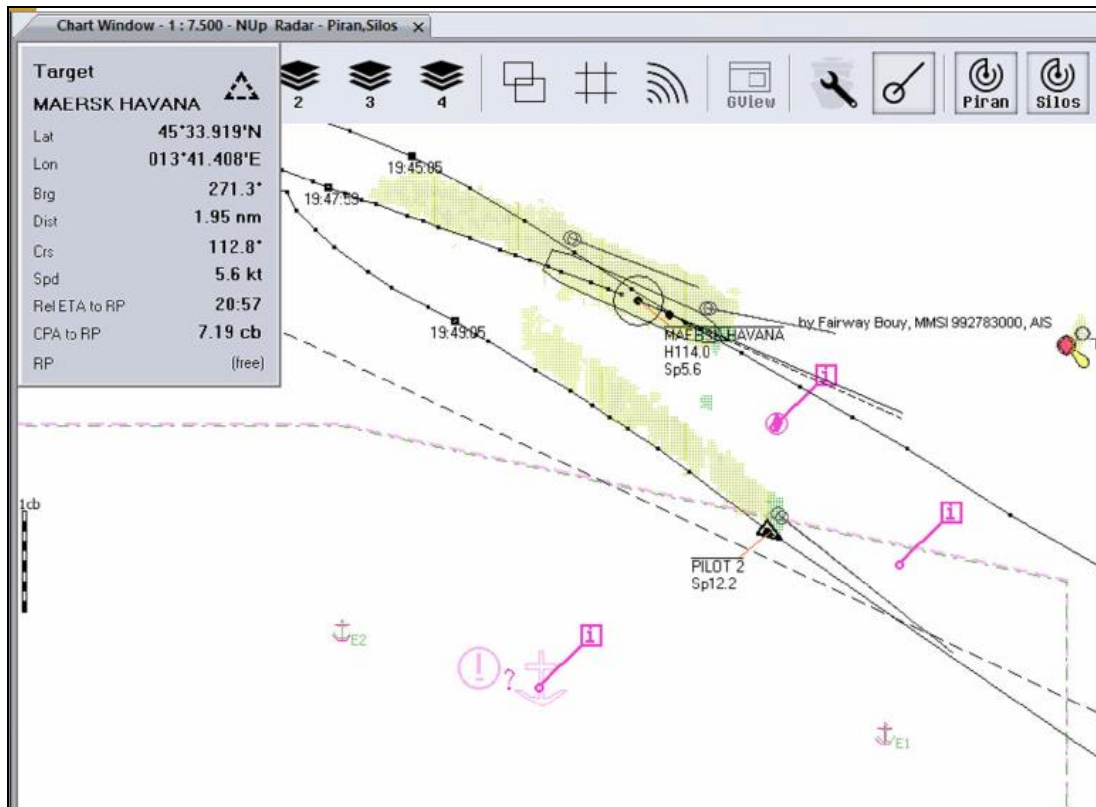
Preiskovalni organ je v preteklosti takšne dogodke že preiskoval in podal tudi varnostno priporočilo glede same pozicije pilotske postaje, in sicer, da se jo pomakne cca. 1 NM proti zahodu. URSP je priporočilo realizirala.



Slika 5 Hitrost in gibanje ladje MAERSK HAVANA na pilotski postaji (ECDIS)

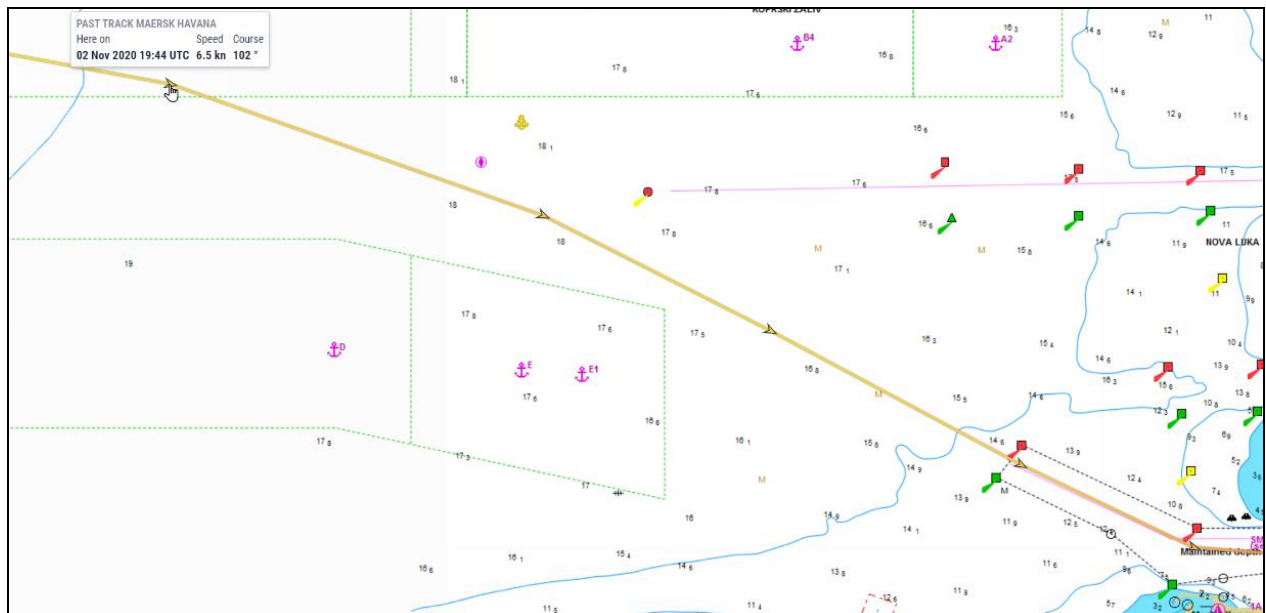
Glede na pregled dokumentacije na ladji (Bell, book, knjiga manevra, ladijski dnevnik) in zapise poveljnika o obveščanju stroja je preiskovalni organ zaključil, da nadaljnja preiskava ni potrebna in je primer zaključil brez varnostnih priporočil.

Vsekakor preiskovalni organ načrtuje obvestiti ladjarja MAERSK o možnih posledicah prekoračitev hitrosti ob vplutju na področje pristanišča ter da temu problemu posveti več pozornosti, še posebej v svojem načrtu SMS.



Slika 6: Hitrost ladje MAERSK HAVANA ob priplutju na pilotsko postajo

Na odločitev vpliva tudi dejstvo, da se URSP seli v nove prostore, kjer bo s sodobno tehnologijo nadzor prometa lahko bolj učinkovit.



Slika 7: Smer vplutja ladje MAERSK HAVANA v koprsko pristanišče

VARNOSTNA PRIPOROČILA

Varnostna priporočila niso bila izdana.

KAZALO SLIK

Slika 1 MAERSK HAVANA na vezu v koprskem pristanišču	8
Slika 2: Hitrost in smer gibanja ladje MAERSK HAVANA na pilotski postaji (AIS podatki)	12
Slika 3 Hitrost in gibanje ladje MAERSK HAVANA na pilotski postaji (ECDIS)	13
Slika 4: Hitrost ladje MAERSK HAVANA ob priplutju na pilotsko postajo	14
Slika 5: Smer vplutja ladje MAERSK HAVANA v koprsko pristanišče	14

PRILOGE