

2019

Nat.No: 373-9/2020

EMCIP: 2020/006228

»TC GRACE«



(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

www.mzip.gov.si

DOMNEVNO ONESNAŽENJE Z LADJE »TC GRACE«
DNE 30.09.2020
V II. BAZENU KOPRSKEGA TOVORNEGA PRISTANIŠČA
– Poenostavljeno poročilo –

Ljubljana, 23.12.2020

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	10
OPIS	12
ANALIZA	13
SKLEPI	14
VARNOSTNA PRIPOROČILA	15
KAZALO SLIK	16
PRILOGE	17

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

Dne 30.09.2020 ob 18.30 uri je bil preiskovalni organ obveščen o izlitju nafte ter posledičnemu onesnaženju morja z ladje TC GRACE, vezane v II bazenu koprskega tovrnega pristanišča. Opravljen je bil razgovor s SVOM, kjer so ocenjevali, da je do izlitja nafte prišlo z navedene ladje ter da je v morje izteklo približno 100 litrov nafte. Postavljene so baráže, na terenu pa je tudi dežurni PSC častnik.

Preiskovalec je na ladjo prispel ob 19.30 uri ter najprej opravil ogled bazena. Zaradi teme onesnaženja ni bilo opaziti. Opravljen je bil razgovor s 1. Častnikom krova, ki o izlitju ni vedel ničesar. Poveljnik se je nahajal v mestu in sem lahko razgovor z njim opravil šele ob njegovem povratku. Tudi poveljnik o onesnaženju ni vedel ničesar in pojasnil, da so sicer uravnavali vgrez ladje z balastiranjem, da je res prišlo do izlitja morske vode nazaj v bazen preko krova ladje.

V razgovoru s poveljnikom je bilo ugotovljeno, da se je ladja ob 13. uri premaknila z enega veza na drugega in preden so pričeli s tovrnimi operacijami je bil opravljen draft survey. Surveyor je zahteval, da so balastni tanki polni, zato je ladja ob cca 16.00 uri pričela z balastiranjem. Po oceni 1. častnika krova je voda preko ladijskega krova tekla cca 10 minut.

Opravljen je bil ogled krova okoli oddušnikov na pramčani strani skladišča, kjer ni bilo opaziti nobenih ostankov olja ali nafte. Pregledana je bila tudi knjiga olj – v kolikor bi v stroju prečrpavali nafto, vendar za navedeni dan ni bilo nikakršnih vpisov.

Knjigo olj mora voditi vsaka ladja, večja od 500 GRT in je posebej predpisana v Prilogi I, Poglavju 3, delu C Konvencije Mednarodne pomorske organizacije o preprečevanju onesnaženja morja z ladij.

Konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (angleško International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), kratica MARPOL pokriva nesreče in operativno onesnaženje z nafto, kot tudi onesnaženje s kemikalijami, paketi, odpadno vodo, smeti ter onesnaženje zraka.

Mednarodna konvencija MARPOL 73/78 je sestavljena iz konvencije MARPOL 73 in Protokola iz leta 1978, iz česar sledi MARPOL 73/78. To je ena najpomembnejših konvencij, ki zajema problematiko preprečevanja onesnaževanja morskega okolja z ladij. Zajema poglobitve načine onesnaževanja s škodljivimi snovmi, ki jih namenoma ali zgolj naključno povzročajo ladje. Sprejeta je bila v okviru IMO (mednarodna pomorska organizacija v okviru OZN), ki ima sedež v Londonu. Prvič je bila sprejeta leta 1973 in dopolnjena je bila v letu 1978.

Konvencija ima dva dela. Prvi del je pravniški, drugi pa obsega 5 aneksov. Ti aneksi urejajo določena področja.

Konvencija MARPOL 73/78 se dopolnjuje z naslednjimi prilogami:

- Aneks I. – pravila za preprečevanje onesnaževanja z nafto (olje in zaoljene vode)
- Aneks II. – pravila za preprečevanje onesnaževanja morja s tekočimi strupenimi snovmi

- Aneks III. – pravila za preprečevanje onesnaževanja s škodljivimi snovmi, ki se prevažajo v zaprti embalaži ali v kontejnerjih, prenosnih rezervoarjih ter v cestnih ali železniških cisternah
- Aneks IV. – pravila za preprečevanja onesnaževanja z ladijskimi odpadnimi vodami (odplake, fekalne vode)
- Aneks V. – pravila za preprečevanja onesnaževanja s smetmi z ladij (trdni odpadki, kuhinjski odpadki)



Slika 1 Ladja TC GRACE

Aneks je začel veljati 31.12.1988. Razčlenjuje različne tipe smeti in določa razdaljo od obale, kjer se odpadke lahko odlaga. Ladje lahko odvajajo trdne odpadke izven 12 milj širokega pasu od obale, če pa so trdni odpadki zmleti pa se jih lahko odlaga izven 3 milj širokega pasu od obale. Za plavajočo embalažo velja prepoved odlaganja v 25 milj širokem pasu od obale. Plastiko in plastične predmete je prepovedano odlagati. V zaprtih morjih je prepovedano odlaganje, ladje lahko odlagajo le zmlete odpadke.

Ugotovljeno je bilo, da ima ladja urejeno dokumentacijo s tega področja, zato je preiskovalec zaključil, da v stroju niso opravljali nikakršnega prečrpavanja olj.

Na posnetku varnostnih kamer Luke Koper se vidi izliv vode preko krova v morje, vendar pa ni zaznati, da bi bila voda zaoljena.

Pregledan je bil tudi videoposnetek nadzornih kamer Luke Koper, skupaj s PSC inšpektorjem, vendar iz posnetka ni bilo moč ugotoviti ničesar!

DEJANSKE INFORMACIJE

Ime ladje	TC GRACE
Vrsta ladje	LADJA ZA PREVOZ GENERALNEGA TOVORA
Lastnik	TC GRACE S.A.
Upravljavec	TC SHIPS
Leto izgradnje	1997
Klasifikacijsko društvo	BUREAU VERITAS
Zastava	PANAMA
Pristanišče vpisa	PANAMA
IMO številka	9130236
MMSI številka	355253000
Pozivni znak	3FXZ8
Bruto tonaža	2.810
Neto tonaža	1.562
Dolžina	89,90m
Širina	13,17m
Maksimalni vgrez	6,101m
Število članov posadke	10
Pristanišče prihoda	Koper
Namembno pristanišče	Iskenderun
Vrsta potovanja	komercialno
Tovor	Iron scrap

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 okolja ali**
- pride do poškodbe, zaradi katere je potrebna vleka ali pomoč z obale.

OPIS

Okoli 17.ure je bilo ugotovljeno, da je v II bazenu koprskega tovarnega pristanišča prišlo do onesnaženja morja z zaoljeno vodo, verjetno nafto. Po prvi oceni naj bi v morje izteklo približno 100 litrov nafte. Bazen so zavarovali s plavajočimi baražami.

Onesnaženje naj bi prišlo z ladje TC GRACE, ki je na vezu čakala na pričetek nakladanja starega železa, trgovske operacije pa se še niso pričele.

Ladja je na vez prispela ob 13.00 uri z drugega veza, kjer je končala z izkrcavanjem. Na ladjo je prispel surveyor, da opravi draft survey. Od poveljnika je zahteval, da v celoti napolni tanke dvodna, da bodo 100% polni, kar je posadka tudi storila. Pri polnjenju balastnih tankov je prišlo do izmeta vode, ko so bili polni, oddušniki se nahajajo na premčnem delu skladišča.

Voda je v morje preko oddušnikov tekla cca. 10 minut, kar je v takšnih primerih nekaj povsem normalnega. Pri ogledu krova na tem mestu ni bilo ugotovljeno, da je krov ladje kakorkoli umazan z ostanki olj ali nafte. Tudi po pregledu knjige olj ni bilo ugotovljeno, da bi v stroju prečrpavali gorivo. Knjiga olj je vodena skladno s predpisi Mednarodne pomorske organizacije in tudi ob pregledu prejšnjih nadzorov PSC niso bile zaznane nikakršne nepravilnosti.

Pregledan je bil tudi videoposnetek nadzornih kamer Luke Koper, kateri je zgolj potrdil navedbe poveljnika.

Izvor onesnaženja ni bil ugotovljen, v razgovoru s SVOM naslednji dan pa je bilo ugotovljeno, da je bilo onesnaženje v veliko manjšem obsegu, vzrok pa naj bi bilo onesnaženje, ki je prišlo z obale (lahko poškodba kakšnega stroja in posledično puščanje hidravlične tekočine ali celo dieselskega goriva).

Ladja je iz navedenega razloga izključena kot povzročitelj onesnaženja.

ANALIZA

Analiza ni bila opravljena, saj ni bilo dokazov, da je bila povzročiteljica onesnaženja ladja TC GRACE.

SKLEPI

Po pregledanih dokazih in opravljenemu ogledu videoposnetka ladja ni bila povzročitelj onesnaženja, temveč je le-to prišlo z obale, vzrok pa ni znan. Tudi količina izlitega olja ni bila natančno ugotovljena.

VARNOSTNA PRIPOROČILA

Varnostna priporočila niso bila izdana.

KAZALO SLIK

Slika 1 Ladja TC GRACE	9
------------------------------	---

PRILOGE