

# POENOSTAVLJENO POROČILO ZA POMORSKI INCIDENT RO-RO LADJE NEPTUNE THALASSA

Kršitev pravil o varnosti plovbe pri prihodu  
na pilotsko postajo koprskega pristanišča  
02. 01. 2024



PAGE INTENTIONALLY BLANK



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**

SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH,  
POMORSKIH IN ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN  
INCIDENTOV

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

REPUBLIC OF SLOVENIA  
**MINISTRY OF  
INFRASTRUCTURE**

AIR, MARITIME AND RAILWAY  
ACCIDENT AND INCIDENT  
INVESTIGATION UNIT

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: +386 (0)1 478 80 00

E: mzi.maiis@gov.si

<https://www.gov.si/>

## POENOSTAVLJENO POROČILO ZA POMORSKI INCIDENT RO-RO LADJE NEPTUNE THALASSA

26. 07. 2023

Kršitev pravil o varnosti plovbe pri prihodu na  
pilotsko postajo koprskega tovrnega pristanišča  
02. 01. 2024

Kap. Vladimir Vladović, mag. inž. pom.

Preiskovalec pomorskih nesreč in incidentov

**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**

Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških  
nesreč in incidentov

Izola, 20. 01. 2024

STRAN NAMENOMA PRAZNA

Izveček iz Pomorskega zakonika Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg, 31/18 – ZPVZRZECEP, 18/21, 21/21 – popr. in 76/23)

## XI. poglavje – PREISKOVANJE POMORSKIH NESREČ

### 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.

Informacija:

Poročila o preiskavi Pomorskih nesreč in incidentov so objavljena na spletnih straneh Ministrstva za Infrastrukturo, in sicer na naslednjem naslovu:

<https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-infrastrukturo/o-ministrstvu/sluzbe-za-preiskovanje-letalskih-pomorskih-in-zezniskih-nesrec-in-incidentov/preiskovanje-pomorskih-nesrec-in-incidentov/>

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO  
SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH,  
POMORSKIH IN  
ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV  
Tržaška cesta 19  
1000 Ljubljana

☎ +386 (0)1 478 80 00

✉ [mzi.maiis@gov.si](mailto:mzi.maiis@gov.si)

Vsi časi, omenjeni v tem poročilu, so lokalni (UTC+2h), če ni drugače navedeno.

Določbe mednarodnih konvencij, navedenih v tem poročilu, je treba razlagati in razumeti ob upoštevanje celotnega besedila teh konvencij, vključno z vsemi prilogami.

**Varnostna priporočila v nobenem primeru ne ustvarjajo domneve o odgovornosti ali krivdi.**

## KAZALO VSEBINE

POVZETEK .....	1
POGLAVJE 1 - DEJANSKE INFORMACIJE.....	2
1.1.    PODATKI O LADJI .....	2
1.2.    OPIS DOGODKA .....	4
1.3.    POSLEDICE IN POŠKODBE .....	5
POGLAVJE 2 – ANALIZA DEJSTEV .....	6
POGLAVJE 3 - UGOTOVITVE.....	7
POGLAVJE 4 – VARNOSTNA PRIPOROČILA .....	8

## KAZALO SLIK

Slika 1: RO-RO NEPTUNE THSALASSA, (source: MarineTraffice.com).....	1
Slika 2: Prehod meje kopskega tovarnega pristanišča (vir:CNP) .....	4
Slika 3: Situacija ob 18:34, prvo opozorilo ladji za zaustavitev (vir:CNP) .....	4
Slika 4: Situacija ob 18:40, tretje opozorilo ladji (vir: CNP) .....	5

## PRILOGE

Ni prilog

## POMEN IZRAZOV

<b>Pojem / Abbr</b>	<b>Opis / Description</b>
AIS	- Avtomatski identifikacijski sistem / <i>Automatic Identification System</i>
ARSO	- Agencija Republike Slovenije za okolje / <i>Slovenian Environment Agency</i>
BA	- British Admiralty
CNP	- Center za Nadzor Prometa (URSP) / <i>Traffic Control Center (SMA)</i>
COG	- Kurz preko dna / <i>Course Over Ground</i>
GT	- Bruto tonaža / <i>Gross Tonnage</i>
kt, kts	- Vozel, vozli / <i>knot, knots</i>
kW	- Kilovat / <i>Kilowatt</i>
LOA	- Dolžina preko vsega / <i>Lenght Over All</i>
LPP	- Dolžina med perpendikularjem / <i>Lenght Between Perpendiculars</i>
LT	- Lokalni čas / <i>Local Time</i>
m	- meter / <i>meter</i>
M	- Navtična milja / <i>Nautical mile</i>
MBL	- Najmanjša lomna obremenitev / <i>Minimum Breaking Load</i>
MMSI	- Identifikacijska oznaka pomorske radio-postaje <i>Maritime mobile service identity</i>
NAVTEX	- Ozkopasovna telegrafska oprema za sprejemanje meteoroloških ali navigacijskih informacij <i>Narrow-band direct-printing telegraph equipment for receiving meteorological or navigational information</i>
OOW	- Častnik v krovni straži / <i>Officer Of the Watch</i>
ROT	- Hitrost obračanja plovila / <i>Rate of Turn</i>
SOG	- Hitrost preko dna / <i>Speed Over Ground</i>
T	- Metrična tona / <i>Tonne (metric tone)</i>
TEU	- 20 čevljev enakovredne enote / <i>Twenty foot equivalent unit</i>
TRT	- Terminal za razsute tovore /
UKC	- Globina pod kobilico / <i>Under Keel Clearance</i>
URSP	- Uprava Republike Slovenije za pomorstvo / <i>Slovenian Maritime Administration</i>
UTC	- Univerzalni koordinirani čas / <i>Universal Time Co-ordinated</i>
VDR	- Zapisovalnik podatkov o plovbi, črna skrinjica / <i>Voyage Data Recorder</i>
VHF	- Visokofrekvenčni radijski primopredajnik / <i>Very High Frequency (Radio)</i>
VNT	- Večnamenski terminal
VTS	- Služba za nadzor prometa / <i>Vessel Traffic Services</i>



*Slika 1: RO-RO NEPTUNE THALASSA, (source: MarineTraffic.com)*





## POVZETEK

Ladja NEPTUNE THALASSA je v koprsko pristanišče priplula 2. januarja 2024. Ob prvem stiku s piloti in sicer radio komunikaciji na VHF kanalu 08 približno dve uri pred prihodom na pilotsko postajo »B« je bilo ladja obveščena, da je privez zaenkrat zaseden, in je dobila navodilo, da naj ob prihodu počaka na pilota na pilotski postaji »B«. Ob 16.58 LT je ladja prečkala mejo pristanišča (koprskega tovornega pristanišča oz. geografsko dolžino 013<sup>o</sup> 40,0' E in je nadaljevala pot proti pilotski postaji.

Ob 18.31 LT je prečkalo P/S "B" in nadaljevalo pot proti vhodu v pristanišče za bazen I.

Kljub jasnim navodilom dežurnega pristaniškega nadzornika v Centru za nadzor prometa na morju (CNP), naj ne nadaljuje poti in naj počaka na pilota, se je ladja ustavila šele pri 0,7 M po tem, ko je prevozila položaj P/S "B" proti vhodu v pristopni kanal Bazena I. Poveljnik je bil trikrat opozorjen, naj spusti hitrost in nato, da naj ustavi plovilo.

Poveljnik očitno ni upošteval danih navodil o vkrcanju pilota na določeni pilotski postaji in s tem zagotavljanju varnosti plovbe. Kršitev veljavnih pravil se je očitno in namerno nadaljevala z nadaljevanjem plovbe in sicer brez prisotnosti pilota proti vhodu v kanal Basin I na območju, kjer je pilotaža obvezna, kot je določeno v 81. členu Pomorskega zakonika (Uradni list št. 76/23).

O kršitvi je dežurni Pristaniški nadzornik Centra za nadzor prometa poročal in informacije posredoval Pomorski Inšpekciji.

Z analizo incidenta je bilo ugotovljeno, da je poveljnik ladje ne glede na podano informacijo in ponovljena opozorila kršil določbe Pomorskega zakonika in Pravilnika o pomorski pilotaži. Ladja Neptune Thalassa prihaja redno v koprsko tovorno pristanišče in bi moral biti seznanjen s omenjenimi določbami. Uprava Republike Slovenije za pomorstvo in Luka Koper sta izdali tudi informativne vodnike za poveljnike ladij, ki so bili posredovani s strani ladijskih agentov lastnikom ladij in poveljnikom, dostopne pa so tudi na spletnih straneh URSP in Luke Koper.

## POGLAVJE 1 - DEJANSKE INFORMACIJE

### 1.1. PODATKI O LADJI

PODATKI O LADJI	
Ime ladje	NEPTUNE THALASSA
Vrsta ladje	RO-RO
Lastnik	EPICURUS NAVIGATION CO LTD
Upravljavac	NEPTUNE LINES SHIPPING & MANAGING ENTERPRISES S.A.
Leto izgradnje	2014
Klasifikacijsko društvo	DNV-GL
Zastava	GREECE
Pristanišče vpisa	PIRAEUS
IMO številka	9668506
MMSI številka	241859000
Pozivni znak	SVDU4
Dolžina	170,00
Širina	28,00
Maksimalni ugrez	8,716
Bruto tonaža (GT)	39,23
Neto tonaža (NT)	37.692
Izpodriv (D)	11.308
Nosilnost (DWT)	18.552
Motor	Hyundai-Man B&W 7WS50ME-C8.2
Moč motorja	9330 kW x 119 RPM
Bočni potisniki	BT 2 x 900 kW, ST 1 x 900 kW
Ladijski vijak	Controlable Pitch 4 blades / D5700 mm
PODATKI O POTOVANJU	
Predhodno pristanišče	Pirej, Grčija
Pristanišče prihoda	Koper
Vrsta potovanja	Mednarodno
Tovor	Vozila
Število članov posadke	23
INFORMACIJE O POMORSKI NESREČI ali INCIDENTU	
Datum in čas	02. 01. 2024 at 18:31 LT
Vrsta nesreče ali incidenta	Pomorski Incident
Lokacija dogodka	Sidrišče Luke Koper, pilotska postaja
Del ladje	-/-
Človeške poškodbe /žrtve	-/-
Poškodbe / vpliv na okolje	-/-

Ladijske operacije	Manever
Segment potovanja	Prihod
Vreme in vremenski vplivi	Mirno
Ugrez ob nesreči	8,70 / 8,70

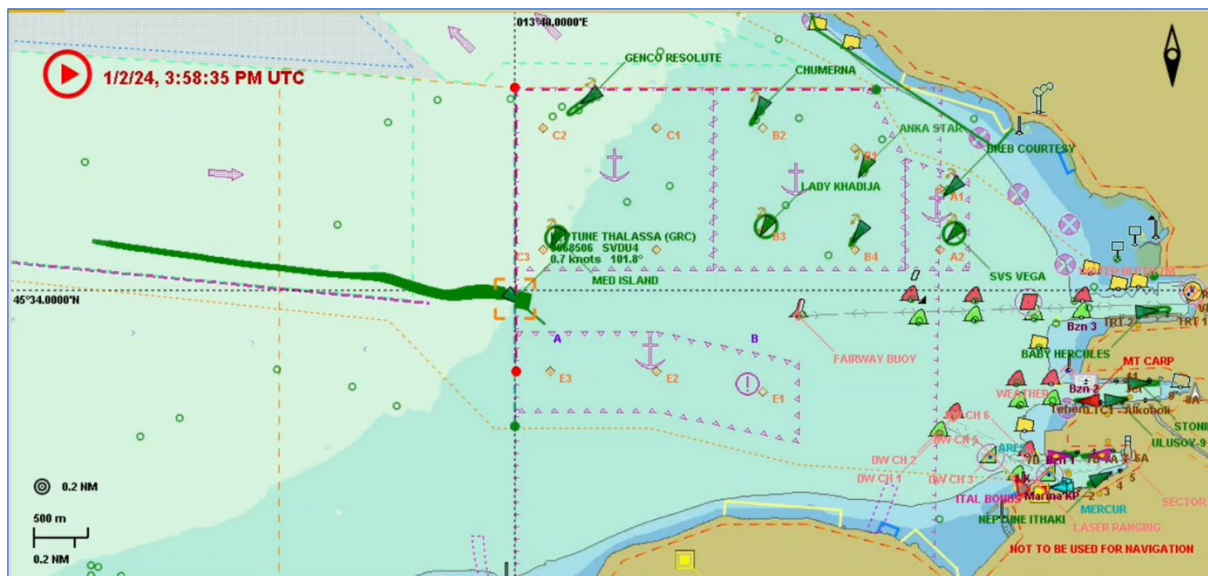
Skladno z določili 2. točke prvega odstavka 2. člena Uredbe o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS št. 67/11) pomeni pomorska nesreča vsak dogodek na ladji ali v zvezi z ladjo, kjer:

- oseba umre ali utrpi hudo telesno poškodbo v zvezi z delovanjem ladje;
- oseba pade z ladje zaradi delovanja ladje;
- je ladja izgubljena, domnevano izgubljena ali zapuščena;
- je ladja poškodovana;
- ladja nasede, razen če nasede namensko za krajši čas in zaradi tega ni poškodovana;
- je ladja nesposobna za plovbo;
- ladja trči;
- je povzročena premoženjska škoda zaradi delovanja ladje, ali
- se onesnaži okolje zaradi poškodbe ladje ali zaradi delovanja ladje.

## 1.2. OPIS DOGODKA

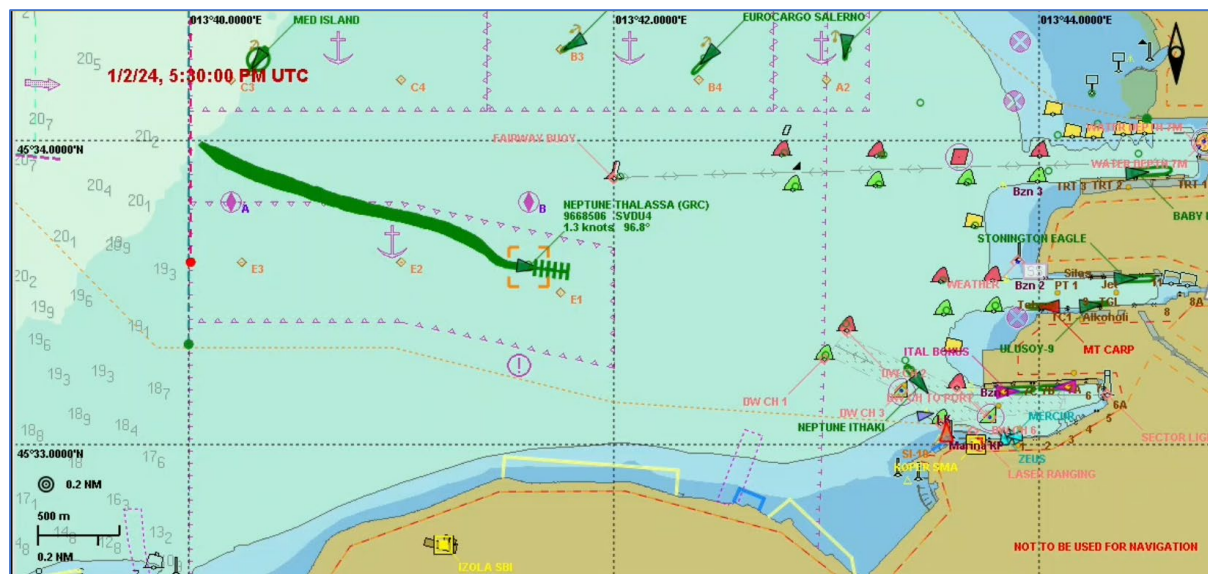
NEPTUNE THALASSA je v koprsko pristanišče priplula 2. januarja 2024. Ob prvem stiku s piloti na VHF Ch. 08 približno 2 uri pred prihodom na P/S je bilo plovilo obveščeno, da je privez zaseden, in poučeno, naj ob prihodu počaka na pilota na P/S "B".

16.58 LT plovilo je prečkalo meje pristanišča (dolga 0130 40,0' E) in nadaljevalo pot proti P/S "B".



Slika 2: Prehod meje kopskega tovornega pristanišča (vir:CNP)

18:30 plovilo se je približalo P/S, vendar se ni ustavilo in je nadaljevalo pot do vhoda v bazen I,

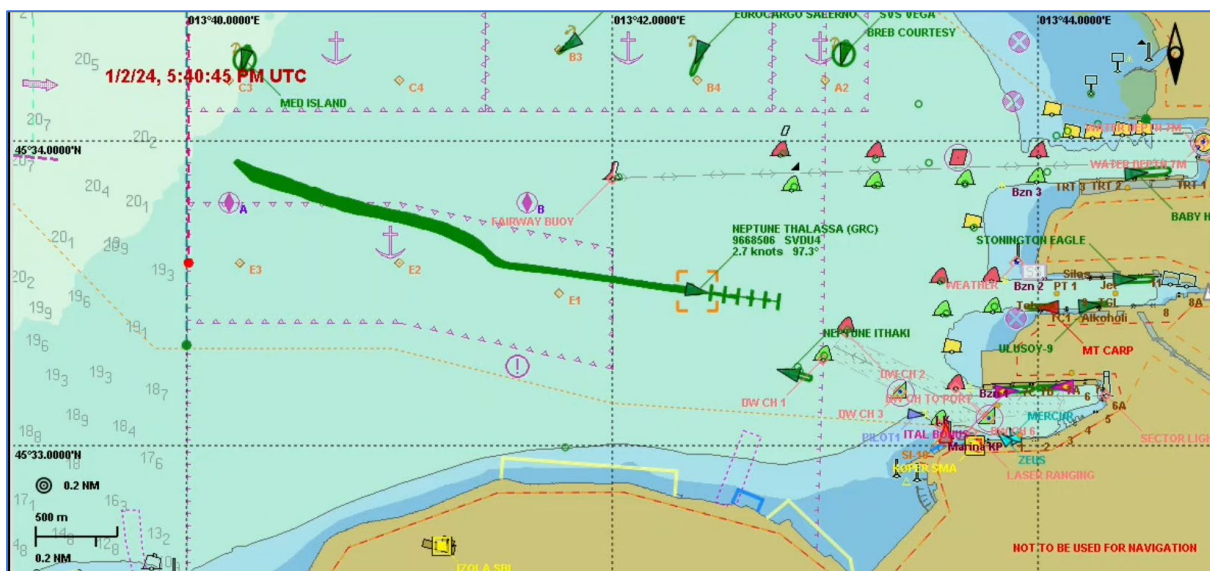


Slika 3: Situacija ob 18:34, prvo opozorilo ladji za zaustavitev (vir:CNP)

Ob 18:34 je dežurni Pristaniški nadzornik Centra za nadzor prometa opozoril plovilo in ga obvestil, naj upočasni in počaka na pilota,

Ob 18:35 je dežurni Pristaniški nadzornik Centra za nadzor prometa izdal drugo opozorilo in plovilu ukazal, naj se ustavi.

Ob 18:40 je dežurni Pristaniški nadzornik Centra za nadzor prometa izdal tretje opozorilo in plovilu in mu ponovno ukazal I, naj se ustavi.



Slika 4: Situacija ob 18:40, tretje opozorilo ladji (vir: CNP)

Ob 18:52 Pilot se je vkrca na ladjo in začel obvezno pilotažo.

Kljub jasnim navodilom dežurnega Pristaniškega nadzornika v Centru za nadzor prometa Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, naj ne nadaljuje nadaljnje plovbe in naj počaka na pilota, se je ladja ustavila šele pri 0,7 M po pilotski postaji "B" proti vhodu v pristopni kanal Bazena I. Poveljnik je bil trikrat opozorjen, naj spusti hitrost in da ustavi plovilo.

Poveljnik očitno ni upošteval danih navodil o vkrcaju pilota na določeni pilotski postaji, da bi zagotovil varnost plovbe. Kršitev veljavnih pravil se je očitno in namerno nadaljevala z nadaljevanjem plovbe brez pilota na ladji proti vhodu v kanal Basin I na območju, kjer je pilotaža obvezna, kot je določeno v 81. členu Pomorskega zakonika (Uradni list št. 76/23).

Kršitev je dežurni Pristaniški nadzornik Centra za nadzor prometa s ostalimi informacijami posredoval Pomorski Inšpekciji.

### 1.3. POSLEDICE IN POŠKODBE

Kršitev je bila prijavljena Pomorski Inšpekciji

## POGLAVJE 2 – ANALIZA DEJSTEV

Na podlagi analize predstavljenega dogodka je mogoče sklepati, da:

- Poveljnik je bil obveščen, da je privez še vedno zaseden,
- Ladja se ni ustavila na Pilotski postaji, temveč je nadaljevala pot proti vhodu v pristopni kanal Bazena I,
- Poveljnik je bil trikrat opozorjen, od tega dvakrat, naj ustavi plovilo, šele po tretjem opozorilu se je plovilo ustavilo in počakalo na pilota,
- Dežurni častnik na CNP se je na predvideno gibanje plovila odzval z zamudo,
- V Pravilniku o pomorski pilotaži je omenjeno: "Za potrebe pilotaže sta na območju tovrnega pristanišča Koper, kjer se pilot vkrca na ladjo, določeni dve pilotski postaji, in sicer Pilotska postaja A: na položaju  $\phi = 45^{\circ}33,8' N$  in  $\lambda = 013^{\circ}40,2' E$  (bočno od zaliva Viližan), in Pilotska postaja B: na položaju  $\phi = 45^{\circ}33,8' N$   $\lambda = 013^{\circ}41,6' E$  (0,4 M zahodno od oznake varnih voda)". Za Neptun Thalassa je bila namenjena P/S "B".

## POGLAVJE 3 - UGOTOVITVE

### **Kršitev pravil o varni plovbi**

Kršitev veljavnih pravil se je očitno in namerno nadaljevala z nadaljevanjem plovbe brez pilota proti vходу v kanal Bazena I na območju, kjer je pilotaža obvezna, kot je določeno v 81. členu Pomorskega zakonika (Uradni list št. 76/23).



## POGLAVJE 4 – VARNOSTNA PRIPOROČILA

Varnostno priporočilo je predlog preiskovalnega organa, ki temelji na informacijah, pridobljenih v preiskavi, z namenom preprečiti nesreče ali incidente.

Varnostno priporočilo ni bilo izdano, ni potrebe po novih varnostnih priporočil. Pravila plovbe v koprskem pristanišču so dobro znana, plovila "Neptune" redno, tedensko, prihajajo v koprsko pristanišče in ta incident je bil osamljen dogodek. Pomorska Inšpekcija Uprave Republike Slovenije za pomorstvo je plovilo kaznovalo v skladu s Pomorskim zakonikom.