



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul (logistika)

**PREVOZ NEVARNIH SNOVI V POMORSKEM
PROMETU TER UKREPANJE OB NESREČAH**

Mentor: Janko Pirkovič, univ. dipl. ekon. Kandidat: Tomaž Šubelj

Ljubljana, oktober 2008

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Janku Pirkoviču in lektorici Tanji Jurjovec za pomoč pri izdelavi diplomskega dela.

IZJAVA

»Študent Tomaž Šubelj izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Janka Pirkoviča, univ. dipl. ekon.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 7.10.20089

Podpis:

POVZETEK

Ljudje so že od nekdaj občudovali morja. Človek je z več vidikov odvisen od morja in tudi od drugih voda, saj so le-te vir hrane. Ravno tako potekajo po vodi pomembne prevozne poti. Voda ponuja ljudem tudi veliko različnih možnosti za šport in sprostitev. Zavedati pa se moramo, da je voda lahko tudi naš sovražnik. Od prvega trenutka dalje, ko je prazgodovinski človek zbral dovolj poguma in se je podal v vodo, jo je s pridom izkoriščal. Približno 75% zemeljske površine je prekrite z vodo. V oceane se zlivajo vse reke, ne glede na to ali so velike ali majhne, počasi tekoče ali deroče. Zaradi tega ni presenetljivo, da najdemo že v najstarejših civilizacijah znake, ki kažejo na uporabo plovil. Zgodovino ladij lahko zasledujemo več kot pet tisoč let nazaj. Od zgodnjih civilizacij ob Nilu, Evfratu in Tigrisu, prek Rimljanov in Grkov do današnjega časa, odseva gradnja in razvoj ladij vsakokratne družbene potrebe in stopnjo znanja ter sposobnosti ljudi, da le-ti zgradijo vedno popolnejše ladje. Nobena naloga, ki si jo je zadalo človeštvo, ni bila tako osupljiva in težka, kot postopna osvojitve svetovnih morij. Razvoj ladij je šel vse od primitivnih splavov in kanujev do razkošnih potniških ter tovornih ladij. Skozi celoten razvoj pa je poskušal človek obvladovati nepredstavljive širjave svetovnih voda.

Dandanes se praktično v vsakem trenutku porajajo nove ideje, rezultati le teh pa so v sedanjem, dinamičnem okolju številne inovacije. Ljudje strmimo k temu, da bi si čim bolj olajšali delo in da bi imeli kar se da nizke stroške. V diplomski nalogi nisem opisoval razvoja vseh tipov ladij. Opisal sem le kontejnerske ladje. Moderne kontejnerske ladje so po mnenju mnogih avtorjev najbolj spektakularne ladje, ki so bile razvite v zgodovini pomorstva. Prva kontejnerska ladja se je pojavila leta 1956. Od takrat pa je svet videl razvoj petih generacij kontejnerskih ladij. V bližnji prihodnosti pa lahko pričakujemo nove, še večje in zmogljivejše ladje.

Transport spada med najstarejše oblike družbene dejavnosti, saj potreba po prevozu ljudi in stvari izhaja že iz najzgodnejšega obdobja človeške družbe. Ko govorimo o transportu, si predstavljamo mobilnost ljudi in blaga. Predstavljamo si ga kot osnovni faktor, ki nam omogoča, da lahko gospodarstvo nemoteno deluje. Brez transporta ni proizvodnje, ni surovin, torej ni pogojev za normalno življenje. Zaradi globalizacije svetovne trgovine se problemi premagovanja prostorske in časovne komponente nezadržno večajo, zato dobiva pomorski promet vedno večji pomen.

ABSTRACT

For ages people have always admired the sea. Humans are dependent from the sea in many aspects as well as other sorts of water, since water is source of food. Besides, water provides us the chance to practice many types of sport activities as well as relaxation therapies. At the same time people use it for one of the means of transport.

We have to be aware that water can be also very dangerous. From the beginning the humans have had the courage to face the water and use it to their advantage.

Nearly 75% of the Earth is covered with water. All the rivers are streaming towards the oceans, no matter if they are smaller or bigger, if streaming faster or slower. For that reason it is not surprising that the human history is full of signs showing the use of boats since the oldest civilizations. The history of ships is known even since five thousand years. From the first civilizations next to the Nile, the Euphrates and the Tigris, later on with the Romans and the Greeks until today, the construction of ships has been improving. Boat construction starts from the first wooden rafts and canoes until luxurious cruises for transporting people and goods. The ship technology is based on the level of knowledge, talents and skills of people and social needs.

Exploring the oceans was the hardest and most impressive assignment of human being. Throughout, ages humans wanted to explore the oceans.

At the present ship technology is improving very fast, developing many innovations. People are trying to make work easier and with low cost. My diploma work is focused only in container ships. Based on many authors, the modern container ships are the most spectacular ships that have been developed in the history of navigation and yachting.

First container ship was made in 1956. From that time, five different generations of these ships have been developed and in the near future, bigger and even more efficient container ships are expected to be designed.

Transport is part of the oldest form of social activities. The need for the transport is from the first civilizations. When we talk about transport we think about people and goods on the move. This is as the main factor for economy to work. Without transportation there is no production, raw materials and normal life.

Due to globalization of world trade, time difference and less space, the container ship transport is getting more valuable since ever before.

KAZALO:

1	UVOD	1
1.1	OPREDELITEV PODROČJA IN OPIS PROBLEMA	1
1.2	NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE	1
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE	2
1.4	PREDVIDENE METODE RAZISKOVANJA	2
2	POMORSKI PROMET	3
2.1	RAZVOJ POMORSKEGA PROMETA	3
2.2	POMORSKI PROMET V SLOVENIJI	4
2.3	TRANSPORTNA SREDSTVA V POMORSKEM PROMETU	6
2.4	PRIHODNOST POMORSKEGA PROMETA V SLOVENIJI	7
2.5	POMORSKE AGENCIJE	9
2.6	VARNOST V VODNEM PROMETU	9
2.7	VKLJUČEVANJE V EVROPSKO UNIJO KOT IZZIV	10
3	NEVARNE SNOVI V POMORSKEM PROMETU	12
3.1	NEVARNE SNOVI	12
3.2	EMBALAŽA - KONTEJNERJI	12
3.3	PREVOZ NEVARNIH SNOVI	15
3.4	PREDNOSTI LADIJSKEGA PREVOZA KONTEJNERJEV	16
4	PRISTANIŠČA	18
4.1	RAZVOJ PRISTANIŠČ	18
4.2	PRISTANIŠČA V SLOVENIJI	19
4.3	POSTOPKI OB PRIHODU LADJE V PRISTANIŠČE	20
5	NESREČE Z NEVARNIMI SNOVI V POMORSKEM PROMETU	21
5.1	OKOLJSKE NESREČE	21
5.2	ZGODOVINA NESREČ V POMORSKEM PROMETU	21
5.3	ORGANIZACIJA UKREPANJA	22
5.4	PREVERJANJE NEZGODE	23
5.5	OCENJEVANJE NEZGODE	24
5.6	PRVI ODZIVI NA NESREČO	25
5.7	OBVEŠČANJE V KRIZNIH RAZMERAH	27
6	PREDPISI IN KONVENCIJE V POMORSKEM PROMETU	29
6.1	MEDNARODNA POMORSKA AGENCIJA	29
6.2	MEDNARODNI KODEKS ZA POMORSKI PREVOZ	31
6.3	MEDN. KONV. O PREPREČEVANJU ONESNAŽENJA MORJA	32
6.4	NATO IN POMORSKA VARNOŠT	32
6.5	ŠIRŠI POGLED NA NATOVO VLOGO V POMORSKI VARNOSTI	34
7	VAROVANJE OKOLJA	36
7.1	UVAJANJE TAKS	36
7.2	VKLJUČEVANJE SLOVENIJE	37
8	ZAKLJUČEK	39
9	VIRI IN LITERATURA	40

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PODROČJA IN OPIS PROBLEMA

Globalizacija svetovnega trga in privatizacija na vseh področjih gospodarstva narekujeta tudi liberalizacijo v vseh zvrsteh transporta, tako v pomorskem, cestnem, železniškem, kot tudi v transportu po notranjih vodah in cevovodnem transportu. Z razvojem novih medsebojno povezanih tehnologij, med katerimi izstopa predvsem informacijska tehnologija, postaja svet na vseh področjih, tako tudi na področju transporta, vedno bolj povezan. Če izpostavimo samo pomorski transport, lahko ugotovimo, da se je v zadnjih letih razvijal z izjemno hitrostjo. Največjega pomena pri tem sta naraščajoča blagovna menjava in vedno hitrejši gospodarski razvoj.

Ladje postajajo vedno bolj sodobne, večje in seveda hitrejše. Razvoju se prilagajajo tudi pristanišča, ki vedno bolj pridobivajo na pomenu. Z izgradnjo novih terminalov in povečanjem zmogljivosti obstoječih omogočajo še hitrejši in nemoten transport tudi v najmanj razvite dele sveta. Transport tako postaja vedno bolj pomemben dejavnik v gospodarstvu. Njegova vloga je večstranska, bistveno pa vpliva tudi na splošni gospodarski razvoj. V diplomski nalogi bomo torej predstavili transport oziroma eno obliko transporta, to je pomorski transport, ki je danes ena izmed najbolj razširjenih zvrsti transporta. Podrobneje bomo preučili pomorski transport v Sloveniji, njegovo zakonsko ureditev in povezavo s pomorskim transportom v drugih evropskih državah.

1.2 NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE

Namen diplomske naloge je analizirati področje pomorskega transporta, njegovo organiziranost in infrastrukturo. Z globalizacijo se namreč povečuje pomen mednarodnega transporta, uspešnost le-tega pa je odvisna tudi od dobre organiziranosti in skrbnega proučevanja transportne infrastrukture. Namen je združitev lastnih spoznanj in spoznanj različnih avtorjev v smiselno celoto. Diplomaska naloga bo temeljila na slovenski in tuji literaturi ter informacijah pridobljenih s pomočjo internetnih virov.

Cilji:

Z diplomsko nalogo bomo skušali:

- splošno opredeliti transport in njegove zvrsti;
- definirati pomorski transport, opredeliti njegove glavne značilnosti in vlogo v gospodarstvu;
- prikazati splošne značilnosti pomorskega transporta v Sloveniji in povezavo z drugimi evropskimi državami;
- opredeliti osnovne predpise, akte in zakone s področja pomorstva.

Trditve, ki jih bomo poskušali dokazati:

- pomen transporta narašča, saj dosega kar 6% BDP-ja v Sloveniji;
- vstop Slovenije v EU bo pomorskemu transportu prinesel tako pozitivne kot tudi negativne strani, kar pomeni tudi možnost novega sodelovanja in večji promet iz novih držav članic;
- za to in prihodnje leto napovedujejo Luki Koper dobre rezultate in nove poslovne priložnosti, predvsem na področju potniškega prometa, saj naj bi v Kopru pristale tri potniške ladje na teden.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE

Predpostavke:

- predpostavljamo, da v svetu narašča pomen transporta oziroma transportne dejavnosti;
- predpostavljamo, da je razvoj transportne dejavnosti potrebno začrtati v razvojni politiki.

Omejitve:

Omejitve pri diplomski nalogi so predvsem te, da se omejujemo samo na pomorski transport, vendar pa je dejstvo, da so tudi ostale zvrsti transporta prav tako pomembne in povezane s to zvrstjo.

1.4 PREDVIDENE METODE RAZISKOVANJA

Podatki za diplomsko nalogo bodo pridobljeni iz učbenikov, strokovnih knjig in internetnih virov. Gre torej za uporabo sekundarnih virov. Podatke bomo urejali od najbolj generalnih do najbolj podrobnih. Obdelava podatkov bo potekala s prevajanjem, smiselnim združevanjem in nato z oblikovanjem podatkov v celoto.

2 POMORSKI PROMET

Pomorski transport spada med tradicionalne vrste transporta v mednarodni trgovini, saj je najpomembnejša vrsta medkontinentalnega transporta. Transportna pot je naravna, potrebna pa je izgradnja pristanišč oz. morskih luk, kjer ladje pristajajo se natovarjajo in raztovarjajo. Luke imajo poleg transportne še trgovsko in industrijsko funkcijo. Za vsako luko je pomembna njena tehnično tehnološka opremljenost, pomorske in kopenske povezave. Z vidika kvalitete transporta je pomorski transport relativno ekonomičen, reden in varen, vendar pa dokaj počasen, manj točen in dostopen. Glede na tehnološke in ekonomske značilnosti ločimo naslednje vrste plovbe: linijsko, prosto in tankersko plovbo.

Glavne vodne poti sestavljajo oceani, obale, morja, jezera, reke in kanali. Kljub temu je pomorski promet skoncentriran na manjšem delu vodne površine. Najpomembnejši je Atlantik, kjer se odvija 78% svetovne trgovine, 68% njegove vrednosti in 75% vse pomorske trgovine. Izgradnja kanalov, zapornic in bazenov so poskusi za izboljšanje pomorske izmenjave in odpravljanje njihovih prekinitev. Obsežni sistemi celinskih vodnih poti so značilni za Zahodno Evropo, sistem Volga-Don, St. Lawrence – Velika jezera, Misisipi, Amazonko, Panamo, Paragvaj in notranjost Kitajske. Za pomorski promet so značilni visoki finančni vložki v terminale, kajti pristaniška infrastruktura je med najdražjimi infrastrukturnimi objekti glede gradnje, vzdrževanja in nadgrajevanja. Visoki vhodni stroški prav tako zaznamujejo to vrsto prometa. Bolj kot katerikoli način je pomorski promet vezan na težko industrijo, kot sta jeklarska in petrokemična industrija.

2.1 RAZVOJ POMORSKEGA PROMETA

Že od zgodnjih začetkov egipčanskih obalnih jadrnic okoli 3200 p.n.š. je vodni promet vedno dominantno podpiral globalno trgovino. Z razvojem parnega stroja sredi 19. stoletja se je vloga pomorskega prometa bistveno povečala, saj ladje niso bile več odvisne od prevladujočih vetrov. V mednarodnem prometu so se v začetku 19. stoletja pojavile prve redne pomorske linije, ki so povezovalе pristanišča po celem svetu, še posebej v Evropi in S Ameriki ob S Atlantiku. Uporaba nafte je še najprej izboljšala hitrost in zmogljivost pomorskega prometa. Omogočila je zmanjšanje porabe energije ladij za 90% v primerjavi s premogom, ki je bil glavni vir energije na parnikih pred temi odkritji. Dodatno se je svetovni pomorski promet izboljšal z izgradnjo dveh prekopov, ki sta dramatično izboljšala medcelinske pomorske razdalje – Sueški prekop (1869) in Panamski prekop (1914). Pristanišča so vse bolj postajala industrijski kompleksi, ki so vsebovali pretovor blaga, pa tudi proizvodnjo, skladiščenje in druge proizvodne procese. Od 1880 so redne pomorske linije povezovalе glavna svetovna pristanišča in omogočale prvi redni mednarodni javni potniški prevoz. Te povezave so dominirale do srede 20. stoletja, ko je potniške tokove prevzel letalski promet. Tovorni pomorski promet je ohranil svoj pomen, saj je bil sposoben za nizko ceno prepeljati surovine na velike razdalje. Tankerji po 2. sv. vojni so dober primer izpeljave tega principa – prevoz velikih količin na velike razdalje za nizko ceno. Rast pomorskega prometa je močno povezana z rastjo mednarodne trgovine. Od 800 milijonov ton leta 1955 je pomorski promet zrasel na skoraj 6 milijard ton v letu 2000.

2.2 POMORSKI PROMET V SLOVENIJI

V slovenskem teritorialnem morju se odvija mednarodni pomorski promet, in sicer mednarodni tovorni promet v mednarodnem tovornem pristanišču Koper in mednarodni potniški promet v pristaniščih Koper, Izola in Piran. V slednjih dveh se odvija predvsem potniški promet z jahtami. Edino slovensko pristanišče relevantno na mednarodni ravni je torej koprsko pristanišče. Luka Koper leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje Srednjo in Vzhodno Evropo z državami Sredozemlja, Bližnjega, Srednjega ter preko Sueškega prekopa Daljnega Vzhoda.

Koper je bil zaradi svoje ugodne geografske lege v svoji zgodovini pomembno križišče pomorskih in kopnih trgovskih poti. Veljal je za pomembno pomorsko središče predvsem med petstoletno vladavino Benetk. Sledila je stoletna vladavina Avstroogrske in za tem tridesetletna vladavina Italije, ko je bil Koper v senci Trsta. Po drugi svetovni vojni je Koper pripadel Jugoslaviji in z osamosvojitvijo leta 1991 Sloveniji. Sloves pomorskega mesta se je Kopru povrnil z uveljavitvijo Luke Koper v mednarodnih pomorskih transportnih tokovih. Pristanišče je bilo ustanovljeno 23. maja 1957. Le dobro leto po ustanovitvi je ob obali koprskega pristanišča, ki je takrat merila le 135 metrov, pristala prva prekooceanska ladja "Gorica". Že v prvem letu delovanja koprskega pristanišča je bilo pretovorjenih 58.000 ton različnega blaga, predvsem za potrebe slovenskega in jugoslovanskega trga.

Najpomembnejše prelomnice v razvoju pristanišča Koper so:

- 1963 pridobitev statusa proste carinske cone
- 1967 železniška povezava Koprca z zaledjem
- 1974 vzpostavitev prve redne kontejnerske linije za Sredozemlje
- 1979 izgradnja kontejnerskega terminala
- 1984 izgradnja terminala za razsute tovore
- 1988 izgradnja silosa za žito
- 1996 izgradnja terminala za avtomobile, privatizacija podjetja v Luko Koper d.d.
- 1998 izgradnja živinskega terminala in centra za ravnanje z odpadki
- 1999 izgradnja garažne hiše s kapaciteto 3.350 avtomobilov
- 2001 intenzivna gradnja na II. pomolu

Danes Luka Koper razpolaga s 1600 hektarji površin, od teh pa jih za opravljanje pristaniške dejavnosti (pomoli, skladišča, manipulativne površine) uporablja le 400. To pomeni, da Luka Koper razpolaga še z izdatnimi površinami, ki so namenjene

predvsem industrijski, predelovalni (t.i. Industrijska cona) in blagovno-distribucijski dejavnosti.

Koprsko tovorno pristanišče je danes eno najmodernejših v tem delu sveta in je z zaledjem povezano s cesto in železnico. Pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti, omogoča mednarodne trgovinske tokove zaradi svoje izredne geoprometne lege ob V vseevropskem koridorju. Predstavlja konkurenčno prednost za izvoznike in uvoznike iz Slovenije in zalednih evropskih držav, saj je prevoz tovorov iz srednje Evrope na Bližnji in Daljni vzhod za nekaj dni krajši kot čez zahodnoevropska pristanišča skozi Gibraltar.

Pristanišče veča obseg pretovora z izredno visoko stopnjo rasti. Pretovor v Kopru se nenehno povečuje in je leta 1997 znašal 7.269.712 ton, leta 1998 8.608.072 ton, leta 2002 9.431.497 ton, leta 2003 11.036.457 ton. Pristaniški pretovor po osamosvojitvi Slovenije narašča; od leta 2000 do leta 2004 beležimo v povprečju 5% letno rast ladijskega pretovora, kar pomeni povprečno rast, ki je večja od pol milijona ton na leto.

	Leto 2003			Leto 2002		
	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
Generalni tovari	1.083.536	173.866	1.257.402	1.031.445	113.969	1.145.414
Kontejnerji	620.252	665.009	1.285.262	625.843	580.271	1.206.114
Vozila	113.615	173.014	286.629	103.029	118.931	221.960
Sipki in razsuti tovari	1.364.121	4.957.281	6.321.403	892.357	4.073.710	4.966.066
Tekoči tovari	4.139	1.881.622	1.885.761	43.448	1.848.494	1.891.942
Skupaj	3.185.664	7.850.793	11.036.457	2.696.122	6.735.375	9.431.497

Tabela 1 : Količina in struktura tovara

V koprskem pristanišču so terminali za generalni tovor (npr. kava, riž, sladkor, bombaž itd.), sadje in lahko pokvarljivo blago, les, živino, ostale razsute tovore (npr. rude, minerali, krmila, glinica), žito, tekoči tovor ter kontejnerski in RO-RO terminal. Pristaniška infrastruktura je sicer v lasti države, vendar z njo, v skladu z veljavnimi predpisi, upravlja delniška družba Luka Koper d.d.. Luka Koper d.d. je eden pomembnejših gospodarskih subjektov občine Koper in države Slovenije, saj s svojo dejavnostjo prispeva k mednarodnemu uveljavljanju mesta in širšega okolja.

Tri slovenske marine so namenjene izključno turističnim plovilom (npr. čolnom, jahtam in jadnicam), predvsem za njihovo vzdrževanje in oskrbovanje z vsem potrebnim za plovbo, omogočajo pa tudi njihovo prezimovanje.

Rednega mednarodnega potniškega prometa po morju zaenkrat iz slovenskih pristanišč ni. Pred leti je bil na slovenski obali ponovno vzpostavljen pomorski potniški promet, sicer le v sezoni. Načrtuje se tudi povezava s Trstom.

2.3 TRANSPORTNA SREDSTVA V POMORSKEM PROMETU

Transportna sredstva v pomorske transportu so ladje in druga plovila. Vsaka ladja mora imeti določeno državno pripadnost (zastava) in oznake za svojo identifikacijo (ime, matična luka).

LADJE ZA GENERALNI TOVOR

Karakteristike:

- ladje večjih hitrosti
- bogata oprema naprav za natovarjanje in iztovarjanje tovora
- večje število skladišč
- medpalubja

LADJE ZA RAZSUTI TOVOR

Enopalubne ladje, grajena za prevoz rude, premoga, žita, umetnih gnojil, cementa, oglja.

Karakteristike:

- dvodno je višje kot običajno
- vgrajene imajo krovne bočne rezervoarje, ki se polnijo, ko pluje ladja v balastu
- skladišča segajo od dvodna do palube
- skladišča so piramidaste oblike
- ladje nimajo lastnih dvigal oz. pretovorne opreme

Combination bulk carrier - Ladje za prevoz dveh ali več vrst razsutega tovora
OBO (ore bulk oil) Prevoz razsutega tovora ter tekočega tovora

LADJE ZA PREVOZ TEKOČEGA TOVORA - TANKERJI

Tanker je angleška beseda, ki naj bi pomenila cisterno oz. prostor za shranjevanje goriva. Tanker je ladja, ki je namenjena za prevoz tekočega tovora, kateremu je namenjen ves prostor. Ta je razdeljen na več tankov. Tankerji se gradijo za prevoz določene vrste tovora - najpogosteje za nepredelano nafto ali njene derivate. Ob strojnici je prostor za črpalke. Vsaka črpalka oskrbuje svojo skupino tankov. Na sredini palube so priključki za gibljive cevi, ki služijo za spoj s kopenskimi instalacijami.

KONTEJNERSKE LADJE

Ladje, ki prevažajo samo kontejnerje, imajo eno palubo in skladiščne odprtine, ki zavzemajo do 80% širine ladje. Kontejnerji so nameščeni v vertikalna skladišča in na palubo (2-4 v višino). Kontejnerske ladje se med seboj ločijo po načinu natovarjanja kontejnerjev in sicer:

- a) kontejnerske ladje z vertikalnim načinom natovarjanja kontejnerjev in
- b) kontejnerske ladje s horizontalnim načinom natovarjanja kontejnerjev

RO- RO LADJE

To so ladje za prevoz tovora na kolesih (RO-RO - roll-on/roll-off) So specifične gradnje in se zelo razlikujejo od drugih ladij. Razmerje med dolžino in širino je 5-6,5:1 (pri ostalih 7-8:1). To so široke ladje.

Karakteristike: Osnovna karakteristika teh ladij so rampe, ki ladjo povezujejo z obalo in omogočajo vozilom pristop na ladjo. Locirane so na premcu ali na krmi.

- velika skladišča, ki spominjajo na garažo
- dvigala v notranjosti ladje
- notranje rampe in vozne poti
- dva glavna motorja in dva vijaka ter pogon premca
- vgrajen sistem stabiliziranja
- velika izguba prostora (do 50%) zaradi različnih vrst vkrcanih vozil
- močna ventilacija

2.4 PRIHODNOST POMORSKEGA PROMETA V SLOVENIJI

Podsistem vodnega tovornega prometa v Republiki Sloveniji delimo na:

- storitve tovornega prometa v okviru pretovora pomorskih pristanišč
- storitve tovornega prometa na morju in celinskih plovnih poteh.

Blagovni promet v tovrnem pristanišču Koper se je do leta 2005 zvišal na 12,5 milijona ton, od leta 2005 do 2010 na 17,3 milijona ton in od leta 2010 do 2015 na 21,3 milijona ton.

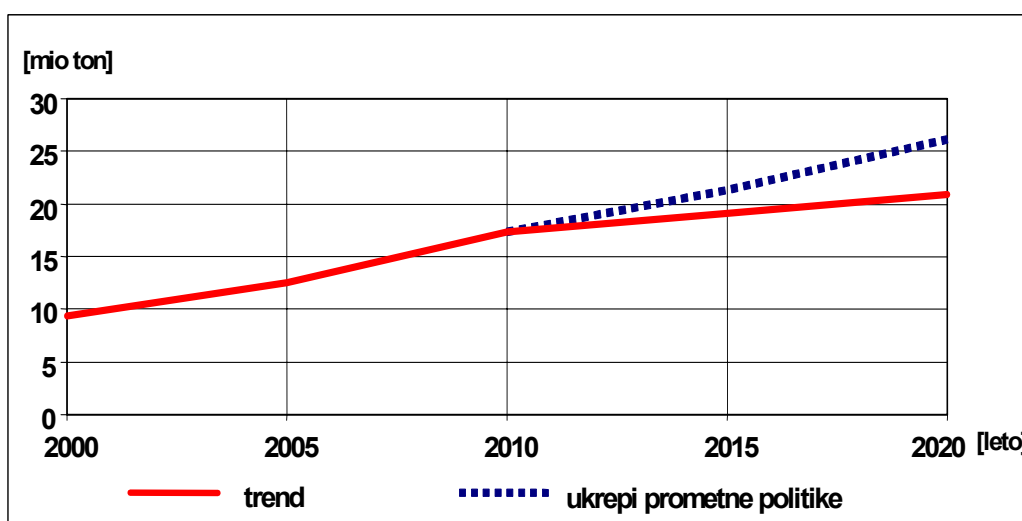


Tabela 2: Napovedana rast tovornega prometa v pristaniščih (SURS, 2003)

Z ukrepi prometne politike bi se pomorski blagovni promet med leti 2015 in 2020 lahko povečal na 26 milijon ton.

Z vzpostavitvijo sistema pomorskih avtocest se bodo oblikovale možnosti odprtja novih pomorskih linij med evropskimi pristanišči. Novo razvojno priložnost bo dobilo tudi tovarno pristanišče Koper, če bo ustrezno povezano z evropsko transportno infrastrukturo. Povečanje pristaniških storitev za mednarodni trg je v tovarnem pristanišču Koper odvisno od blagovne menjave držav v gravitacijskem območju, mednarodne blagovne menjave s Slovenijo, sposobnosti pristanišča, da trgu ponudi široko paleto dodatnih storitev (npr. v okviru distribucijskih centrov), privlačnosti celotne logistične ponudbe v Sloveniji in statusa pristanišča v sklopu pomorsko-pristaniške politike EU. Odločilna pri tem bo primerna infrastruktura in pravočasna izgradnja drugega železniškega tira Divača-Koper.

Napovedani trendi blagovnih tokov v in preko Republike Slovenije opozarjajo na nujnost ukrepov prometne politike za zagotavljanje skladnejše obremenitve posameznih prometnih podsistemov. Učinkovitost ukrepanja na področju prometne politike je vezana predvsem na zanesljive metode spremljanja in napovedovanja blagovnih tokov, kar zahteva vzpostavitev kakovostnega informacijskega sistema, ki bo ob napovedovanju blagovnih tokov omogočal tudi sprotno informiranje o ozkih grlih in priporočal uporabo alternativnih prometnih podsistemov oziroma prometnih poti v gravitacijskem zaledju pristanišča. S takšnim sistemom bo omogočeno vodenje prometne politike, ki bo celotni prometni sistem usmerjala k trajnostnemu razvoju družbe s poudarkom na boljši izkoriščenosti obstoječe infrastrukture, okolju prijaznejših oblikah transporta in doseganju največje možne dodane vrednosti v prometu.

Razvoj pristaniške infrastrukture

- Ureditev celovitih razmerij med Vlado Republike Slovenije in Luko Koper s sprejemom odločitve o razvojnih programih.
- V okviru Resolucije o nacionalnem programu razvoja vodnega prometa se bo dogovoril tudi način izgradnje, financiranja in upravljanja III. pomola v koprskem tovarnem pristanišču.
- Opredelitev vloge države pri razvoju in načinu financiranja pristanišča za potniški in ferry promet v Kopru kot pristanišča posebnega pomena za razvoj turizma in zagotavljanja mobilnosti prebivalcev v Republiki Sloveniji.

Infrastruktura logističnih centrov:

- priprava strategije razvoja Republike Slovenije s poudarkom na »Izhodišče (Gateway) Slovenija« za Srednjo in Jugovzhodno Evropo, kjer ima Republika Slovenija velike možnosti širitve in razvoja logistične dejavnosti v vlogi oskrbe vseevropskega gospodarstva.
- vzpodbujanje multimodalnega in intermodalnega transporta kot okolju prijaznejše oblike prevoza se zagotovi s takojšnjim pričetkom načrtovanja in gradnje intermodalnih logističnih središč. Pri tem je treba upoštevati strategiji prostorskega in regionalnega razvoja. Pripravijo se podlage za določitev

prednostnih povezav in središč, ki dokazujejo višjo stopnjo prometne, okoljske in družbene koristi.

- ustanovitev centra za operativno upravljanje prometa ter obveščanje uporabnikov, ki bo zadolžen za poenoteno zbiranje podatkov o prometu in prometni infrastrukturi, ter spremljanje aktivnosti na področju inteligentnih transportnih sistemov; delo centra bo koordiniral sektor za prometno politiko Ministrstva za promet.
- zagotovitev pogojev za opravljanje čezmejnega in mednarodnega prometa v okviru Schengenske meje na vseh področjih prometa.

2.5 POMORSKE AGENCIJE

Med temi so najpomembnejši pomorski agenti, ki zastopajo interes ladjarjev v lukah pri vseh poslih, ki so v zvezi s sprejemanjem in odpravo ladje. Pravimo jim tudi luški agenti. Poleg njih so še agenti, ki sklepajo pogodbe v linijskem prometu (agenti bookinga), agenti, ki so v prosti plovbi (chartering) in agenti, ki zastopajo interese tovora (cargo agenti). Njihova glavna naloga je posredovanje pri zavarovanju blaga, zavarovanje ladje in potnikov, posli s prodajo in nakupom ladje itd.

Agenti, kot spremni dejavniki v mednarodnem transportu, so se pojavili zato, ker ladjar v državah, kamor ladja pluje, nima svojega predstavnika, niti svojih agentov. Ladjar se mora vedno odločiti, ali bo za zaščito svojih interesov v državi, kamor ladja pluje, imenoval za vsako potovanje agenta, ali pa bo na splošno imenoval generalnega agenta, ki bo zastopal vse njegove ladje v vseh lukah.

Funkcija agenta je v bistvu ta, da predno ladja pripluje v pristanišče, stopi v kontakt z vsemi tistimi dejavniki v pomorskem transportu, ki so pomembni za hiter in učinkovit sprejem ladje in da opravi vse pomorske operacije. Agent mora najprej stopiti v kontakt z organi države, da napove prihod ladje, stopiti v kontakt z luškimi ali pomorskimi oblastmi, s policijo, s carino, z organi zdravstvene službe, s pristaniškimi organi in ostalimi prevozniki, ki prevzemajo blago ter z vsemi ostalimi organi, ki odločajo o hitri in ekonomični organizaciji sprejema ladje, iztovora ali vtovora ladje in drugimi aktivnostmi. Agent skrbi tudi za posadko ladje dokler je v pristanišču.

2.6 VARNOST V VODNEM PROMETU

Republika Slovenija je na področju vodnega prometa delo pomorske inšpekcije prilagodila pogojem in načinu delovanja, ki velja v EU. S tem zagotavljamo pogoje prometne varnosti za plovbo ladij v skladu z določili Pariškega memoranduma. Izpolnjevamo tudi zahteve ostalih evropskih združenj na področju pomorskega prometa, ki skrbijo za varno plovbo na morju.

Za primere večjih ekoloških pomorskih nesreč ima Republika Slovenija z meddržavnimi sporazumi zagotovljeno pomoč pri reševanju in odpravljanju posledic v primeru nezgod. Republika Slovenija je tudi podpisnik konvencije MARPOL, ki ureja področja onesnaževanja z olji, s škodljivimi tekočimi snovmi, s pakiranimi škodljivimi snovmi, z ladijskimi tekočimi in s trdimi odplakami ter emisijami plinov v ozračje.

Dodatno prometno varnost na morju je treba zagotoviti z vzpostavitvijo ločenih plovnih poti ter izgradnjo navigacijskega in telekomunikacijskega sistema za nadzor nad njimi. Izpopolniti je treba sistem nadzora nad malimi plovili in izobraževanjem pomorcev.

Z ustanovitvijo obalne straže ali agencije za varnost na morju bi lahko združili različne elemente varnosti in nadzora na morju, kot so iskanje in reševanje, varovanje meje in okolja, tihotapstvo, itd.

2.7 VKLJUČEVANJE V EVROPSKO UNIJO KOT IZZIV

Z vstopom v Evropsko unijo se je Republika Slovenija vključila v enotni gospodarski prostor, ki za svojo konkurenčnost v svetovnem merilu zahteva učinkovit prometni sistem. Ta učinkovitost se odraža v zagotavljanju ustreznih pogojev mobilnosti in kakovostni oskrbi gospodarstva. Zagotoviti ga bo mogoče z ustrezno usposobljenostjo prometnega gospodarstva, z izgradnjo ustrezne prometne infrastrukture ob upoštevanju vpliva prometnega sektorja na možnosti razvoja gospodarstva in nujnosti varovanja okolja. S prometno politiko so predstavljene osnovne pomanjkljivosti obstoječega prometnega sistema po posameznih podsistemih in nakazani možnimi ukrepi za njihovo odpravo.

Prometna politika po posameznih področjih poudarja nujnost skladnejšega razvoja prometnega sektorja v Republiki Sloveniji, ki bo omogočal enakopravno vključevanje našega prometnega gospodarstva na evropskem trgu prometnih storitev. Hkrati pa so predvideni tudi ukrepi za uveljavljanje Slovenije v EU kot tiste države, ki lahko s svojim celovitim prometno infrastrukturnim sistemom zagotavlja kakovostne logistične storitve.

Republika Slovenija s svojo ugodno geografsko lego in z drugimi značilnostmi predstavlja okolje, kjer se križajo pomembni evropski prometni tokovi. Slovensko gospodarstvo jih lahko izkoristi za občutno razvojno vzpodbudo. Ob vse izrazitejših naporih EU za spoštovanje načel trajnostnega razvoja družbe, ki se odraža predvsem pri vzpodbujanju okolju prijaznejših oblik prometnih storitev, je takšna usmeritev še posebej priporočljiva.

Dosedanje usmeritve v razvoju prometnega sistema Republike Slovenije so temeljile predvsem na izgradnji prometne infrastrukture. Prometna politika pa predvideva zlasti obvladovanje prometnih tokov. Njen namen je torej skladnejša obremenitev prometne infrastrukture, njen cilj pa povečanje dodane vrednosti v prometnem sektorju. To in dodatne možnosti zaposlovanja predstavljajo ob vključevanju v Evropsko unijo izziv, s katerim se je treba soočiti tudi z vidika nadaljnje dolgoročne vloge Slovenije in slovenskega gospodarstva v Evropi.

Prometna politika opredeljuje dve ključni časovni obdobji in sicer:

- obdobje do leta 2012, v katerem je zaradi zagotavljanja celovitosti prometnega sistema treba odpraviti neskladnosti v razvoju posameznih podsistemov: s tem bomo zagotovili nujne pogoje mobilnosti in zadovoljivo oskrbo gospodarstva
- obdobje do leta 2020, v katerem bo mogoče zagotoviti kakovosten in celovit prometni sistem Republike Slovenije - tak ki bo ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja zagotavljal skladen regionalni razvoj in učinkovito povezanost v evropski prometni sistem.

S to vizijo prometnega sistema v Republiki Sloveniji do leta 2020 in s predlaganimi ukrepi v okviru strategije po posameznih področjih so dane ocene o finančnih posledicah in osnovne usmeritve za izdelavo resolucij o nacionalnih programih posameznih podsistemov, ki bodo natančneje finančno in terminsko opredelili njihov možen razvoj. Prometna politika predstavlja skupna načela in cilje, ki se jim morajo v resolucijah o nacionalnih programih prilagoditi. Realna vizija celovitega prometnega sistema Republike Slovenije kot vzpodbude razvoju slovenskega gospodarstva in predvidljivost ukrepov v okviru strategije razvoja posameznega področja predstavljata tudi osnovo predlaganemu naslovu prometne politike: »Skupno v predvidljivo prihodnost«.

3 NEVARNE SNOVI V POMORSKEM PROMETU

3.1 NEVARNE SNOVI

Pri prevozu nevarnih snovi je potrebno upoštevati zahteve »Merchant Shipping (Dangerous Goods) Regulations 1981«. Uporabljati in spoštovati moramo tudi IMO publikacijo: »International Maritime Dangerous Goods Code« (IMDG Code).

Pred nakladanjem mora biti tovorno vozilo z nevarnimi snovmi pregledano, ali je poškodovano oziroma za morebitno puščanje ali sipanje tovora. Vsako tovorno vozilo, ki je poškodovano, pušča ali razsipa, ne sme biti sprejeto za nakladanje. Če se po nakladanju ugotovi, da tovorno vozilo pušča, mora biti o tem obveščen ladijski častnik in ljudje zavarovani, dokler se ne ugotovi, da ni nevarnosti za ljudi. Tovorna vozila, ki prevažajo nevarne snovi in sosednja vozila morajo biti vedno pritrjena.

Vozilom-cisternam in kontejnerjem-cisternam na prikolicah, ki prevažajo nevarne snovi, mora biti posvečena posebna pozornost. Pred prevzemom takega tovora na ladjo je potrebno pregledati tabele na cisternah in dokumentacijo, da bi ugotovili, ali je tako vozilo atestirano za prevoz teh snovi po morju. Ob nevarnosti je potrebno postopati v skladu z IMO publikacijami »Emergency Procedures for Ships carrying Dangerous Goods« in »Medical First Aid Guide« vsebovane v dodatku IMDG Code. Z nevarnimi snovmi naložena vozila morajo biti pravilno ločena od drugih nevarnih snovi, hrane, živali, bivalnih prostorov posadke in potnikov, kot to zahteva IMDG Code.

Vozila-cisterne in kontejnerji-cisterne na prikolicah, napolnjene z nenevarnimi snovmi, kot so rastlinsko olje ali glicerol, so nagnjeni k škodi zaradi iztekanja ali škodi zaradi prevrnitve. Iztekajoča vsebina je nevarna za vse ostale enote, saj zamasti večjo površino na palubi. Ta vozila morajo biti vedno pritrjena. Vozila na gosenicah, kot so buldožerji, dvigala ipd so nagnjena k drsenju, ko so parkirana na železnih palubah. Kjer je možno, morajo biti vozila na gosenicah naložena na varovalni oblogi ali na lesenih podih, preden so pritrjena.

3.2 EMBALAŽA - KONTEJNERJI

Kontejner je sredstvo kombiniranega transporta, ki omogoča oblikovanje tovornih enot v enovite transportne enote, ki se na transportni poti ne razdelijo – razstavijo, ampak potujejo celovite od mesta proizvodnje do mesta potrošnje. Najprej je prišel v uporabo v pomorskem transportu, kasneje pa se je razširil tudi na ostale prometne podsisteme. Ker povezuje proces transporta v neprekinjen proces (transportno verigo), je njegova uporaba zahtevala spremembe v transportnih tehnologijah in izgradnjo kontejnerskih terminalov.

Kontejnerizacija je transportna tehnika, kjer se zлага tovor v kontejnerje, katere se lahko ponovno uporabi. Ti imajo enotno velikost in obliko. Napolnimo jih lahko z različnimi vrstami in količinami tovora. Z naloženim in odpremljenim kontejnerjem se lahko upravlja kot s posamezno enoto. S tem je transport veliko bolj enostaven. Zmanjšajo se čas in stroški transporta. S kontejnerizacijo je možen tudi multimodalni transport, to je celoten transport od začetne do končne destinacije z uporabo različnih vrst prevoza kot so: železniški, cestni, pomorski, idr.. Kontejnerji niso

moderna invencija. Obstajajo zapisi, da so bili kontejnerji uporabljeni na vagonih v Angliji in Ameriki že leta 1830. Uporabljali so jih za prevoz mineralov, premoga, idr.. Ti kontejnerji so bili taki, kot jih vidimo tudi danes, vendar dosti manjši. Njihova nosilnost je bila od 5 do 10 ton (Armadio Marine Consultants 2004). Prvi kontejnerji kot transportne enote so iz druge polovice šestdesetih let prejšnjega stoletja, natančneje iz leta 1956, ko je iz Newarka (New Jersey, ZDA) izplula prva tako imenovana kontejnerska ladja. Od tedaj je minilo več kot petdeset let, v katerih smo bili priča čedalje pogostejši uporabi kontejnerjev. Uporaba kontejnerjev prinaša koristne učinke tako za uporabnike transportnih storitev kot tudi za transportne organizacije:

- omogoča povezovanje vseh dejavnosti transportnega procesa v enoten proces (od vrat do vrat), brez vmesnih pretovarjanj in manipulacij blaga v skladiščih. S tem se bistveno poveča hitrost transporta;
- kontejner kot posebna embalaža pomeni manjše, začasno in gibljivo skladišče, pri čemer ni potrebno posebno pakiranje blaga. Zaradi tega so nižji stroški materiala in dela v zvezi z embaliranjem in pakiranjem v primerjavi s klasičnimi prevozi;
- bistveno povečuje varnost prevoza, pretovarjanja in drugih dejavnosti, ki povzročajo gibanje blaga. To še posebej velja za občutljivo blago, pri katerem lahko pride do poškodb. Večja varnost pa je tudi zaradi zmanjšanja možnosti tatvin in izgube blaga;
- omogoča hitro, varno in ekonomično izvajanje manipulacij. Zaradi tega so tudi veliki prihranki pri pretovornih stroških in prihranki zaradi visoke produktivnosti.

Kontejner je s tehničnega vidika v bistvu posebna embalaža oziroma večji ali manjši zaboj, napravljen iz kovine ali drugega materiala, v katerega se naloži blago. Biti mora istočasno dovolj lahek in odporen, čvrste konstrukcije, tako da je mogoča ponovna uporaba. Opremljen mora biti z napravo oz. vrati za odpiranje in zapiranje in biti mora konstruiran tako, da ga je mogoče nakladati, prekladati in razkladati na transportna sredstva in z njih.

Ekonomska komisija mednarodne organizacije za standardizacijo ISO je definirala kontejnerje kot transportne naprave, ki so:

- trajnega značaja in se lahko ponovno uporabljajo,
- tako konstruirane, da se lahko blago brez neposrednega prekladanja prevaža z različnimi vrstami transportnih sredstev,
- opremljene s sredstvi, ki omogočajo hitro manipulacijo, posebno pri prekladanju z enega na drugo transportno sredstvo,
- konstruirane tako, da jih je možno hitro napolniti in izprazniti,
- takšnih dimenzij, da je njihova notranja prostornina najmanj en kubični meter.

Kontejner je s funkcionalno-tehnološkega vidika predvsem sredstvo integralnega transporta, ki omogoča oblikovanje blagovnih enot v homogene transportne enote, ki se na transportni poti ne razbijajo, ampak potujejo celovite od mesta proizvodnje

do mesta potrošnje. Torej povezuje proces transporta v enoten in neprekinjen proces, integrira posamezne elemente transporta v enotno transportno verigo.

Glede na namen oz. vrsto blaga ločimo naslednje kontejnerje:

- univerzalne kontejnerje, ki so namenjeni za generalni tovor oz. razne vrste blaga,
- kontejnerje za razsuti tovor, ki so namenjeni za prevoz na primer cementa, moke, peska, rude, ipd.,
- odprte in zaprte kontejnerje,
- kontejnerske cisterne za prevoz tekočin,
- kontejnerje za prevoz lahko pokvarljivega blaga oziroma blaga, ki zahteva posebno temperaturo in druge klimatske pogoje.

Vrste kontejnerjev po strukturi blaga:

- Kontejnerji za prevoz blaga v prepustni izvedbi (za prevoz rude, opeke, peska, itd.) in neprepustni izvedbi (za prevoz cementa, moke, kemikalij v prašnem stanju, itd.).
- Kontejnerji za prevoz hitro pokvarljivega blaga – hladilni kontejnerji. Glede na vrsto opreme jih delimo v tri podskupine:
 - izotermiski kontejnerji (izolirane posode brez posebne hladilne opreme),
 - hladilni kontejnerji s posebnim, lahko dostopnim prostorom za namestitev hladilnega sredstva (hladilni led, tekoči dušik ali tekoči zrak),
 - strojno hlajeni kontejnerji, ki imajo vgrajen poseben hladilni agregat.
- Paletni kontejnerji za prevoz paletiziranega blaga: ti ustrezajo dimenzijam transportnih sredstev in palet.
- Kontejnerji za prevoz kosovnega, mešanega blaga – generalni tovor. V transportu so številčno najbolj zastopani.
- Kontejnerji za transport tekočin (nevarnih in nenevarnih tekočin).
- Specialni kontejnerji za prevoz težkega blaga, pločevine v kolobarjih in podobno.

Po materialu, iz katerega so izdelani, kontejnerje razdelimo na:

- lesene,
- kovinske in
- kombinirane.

Zdaj se kontejnerski trg, kontejnerski prevozniki in način ter zahteve pri prevozu kontejnerjev kažejo povsem v drugačni luči, kot je bilo to pred štiridesetimi, pa tudi pred desetimi leti. Zdajšnje razmere bi lahko opisali z naslednjimi značilnostmi :

- že 28 pristanišč po svetu pretovori več kot dva milijona TEU4 na leto;
- povprečni pretovorni učinek obalnih kontejnerskih dvigal je zdaj od 25 do 30 dvigov na uro in se s povečanjem velikosti ladij še povečuje;
- prevladujoča velikost kontejnerskih ladij je še vedno od 2000 do 4500 TEU, za opravljanje »feederskega servisa«5 pa so primerne ladje z zmogljivostjo okoli 500 TEU.

Pomorski prevoz kontejnerjev, ki se odpravi na medcelinskih razdaljah, se opravlja s kontejnerskimi ladjami maticami. Najgostejši promet blaga v kontejnerjih je med Evropo in Severno Ameriko, Evropo in Azijo ter Severno Ameriko in Azijo, zato so na teh smereh največje ladje matice vseh vodilnih svetovnih kontejnerskih ladjarjev. Manjša kontejnerska pristanišča (kot npr. Koper) pa se uspešno vključujejo v sistem feederskih povezav, katerega cilj sta racionalizacija in zapolnitev zmogljivosti velikih kontejnerskih ladij. Feederski sistem je najbolj primeren v zaprtih morjih, kot je tudi Sredozemsko morje, kjer velike kontejnerske ladje lahko obdržijo ravno ali krožno obliko osnovne smeri, to pa je pri ladjah s tako velikimi stroški izjemno pomembno. Pomorski kontejnerski terminal je prostor za skladiščenje kontejnerjev. Ima priključke na električno in vodovodno mrežo. Urejen je z opremo za dviganje, spuščanje in premeščanje kontejnerjev ter polnjenje in praznjenje le-teh. Ima tudi računalniški center, službo za popravilo kontejnerjev, administrativno in carinsko službo ter druge potrebne službe. Luški kontejnerski terminali so opremljeni z dvigali za vkrcavanje kontejnerjev na ladjo in izkrcavanje kontejnerjev z nje.

Značilnosti kontejnerskega terminala v Luki Koper (Luka Koper 2004):

- površina terminala: 25 ha,
- dolžina obale: 500 m,
- število privezov za kontejnerske ladje: 3,
- globina morja: -12 m,
- železniški tiri: 2 x 671 m,
- kapaciteta skladiščenja: 11.500 TEU,
- elektropriključki za frigo kontejnerje: 175

3.3 PREVOZI NEVARNIH SNOVI

Večina naftnih derivatov za oskrbo Republike Slovenije prihaja iz tovrnega pristanišča Koper. Pri prevozu teh snovi v notranjost države po cesti je bil posebej nevaren cestni odsek glavne ceste G1-10 / 0311, t.i. "črnokalski klanec". Na tem območju se je od leta 1990 zgodilo sedem prometnih nezgod, v katerih se je razlila večja količina nevarnih snovi. Nezgode so imele hude posledice tudi zaradi prepustnosti kraških tal. Z izgradnjo avtocestnega odseka so ta problem začasno rešili. V okviru prometne politike si bo Ministrstvo za promet prizadevalo v čim večji meri preusmeriti prevoze nevarnih snovi in prevoze izrednega tovora na železnico.

Leta 2000 je bilo po železnici prepeljanih 1,2 milijona ton nevarnih snovi, kar predstavlja 8 odstotkov vsega prepeljanega blaga po železnici. Ta odstotek je še vedno pod povprečjem EU, ki je v letu 1998 znašal 10 odstotkov. Nafta in naftni derivati so predstavljali v letu 2000 skoraj 60 odstotkov vseh prepeljanih nevarnih snovi po železnici.

Z vidika obremenjevanja okolja predstavlja potencialno nevarnost pretovor naftnih derivatov ter kemikalij v koprskem tovornem pristanišču. V letu 2001 je bilo v Kopru pretovorjenih 115 tisoč ton kemikalij ter 1,7 milijona ton naftnih derivatov. Poleg naftnih derivatov je bilo pretovorjenih tudi 2,7 milijona ton trdnih mineralnih goriv.

Letno se zgodi nekaj manjših onesnaženj slovenskega morja, ki so bila vedno hitro in uspešno odpravljena. V zadnjih dvajsetih letih je bil zabeležen le en primer večjega onesnaženja morja. Stalno nevarnost onesnaženja slovenskega morja pa predstavljajo tankerski prevozi nafte v pristanišče Trst, ki se letno gibljejo med 30 in 35 milijoni ton.

Med prednostnimi nalogami prometne politike je tudi vzpostavitev informacijskega sistema, ki bo med drugim zagotavljal podrobnejše spremljanje prevoza nevarnih snovi, hkrati pa omogočal spoštovanje predpisov o pogojih za prevoz nevarnih snovi. V teh okvirih se bo tudi učinkovito uveljavljal Nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami (NPVNDN), sprejet na osnovi zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Prometna politika Republike Slovenije s svojimi načeli in z ukrepi predvideva skladnejši razvoj prometne infrastrukture, racionalno rabo okolja in zmanjševanje vplivov na okolje, kar je v vzročni povezavi z njenimi ukrepi, ki se morajo usklajevati tudi z ukrepi Ministrstva za okolje, prostor in energijo oziroma z drugimi ukrepi Vlade Republike Slovenije.

3.4 PREDNOSTI LADIJSKEGA PREVOZA KONTEJNERJEV

Globalizacija kontejnerskega prometa je pod velikim pritiskom zahtev in želja naročnikov. V kontejnerski plovbi so se pokazale zahteve po celostnem obdelovanju svetovnih trgov, zato so morali ladjarji posodobiti servise in vzpostaviti zveze z novimi svetovnimi pristanišči. Velike multinacionalke so se vključile v globalne pogodbe z ladjarji. To jim omogoča, da nadzirajo ves pomorski promet do številnih zemljepisno razpršenih produkcijskih enot zato, da znižajo prevozne tarife. Ladjarji morajo nenehno spremljati strateške odločitve multinacionalk in predvideti dogodke, ki so s temi odločitvami povezani. To je zlasti pomembno takrat, ko se te odločajo za odpiranje novih tovarn v novih krajih. Takrat jih morajo linijski kontejnerski ladjarji spremljati, na teh lokacijah odpreti svoja predstavništva in čim hitreje urediti dostavne servise iz lokalnih pristanišč. Ladjarji se tako namestijo in pridobijo strateško prednost pred konkurenco v transportnem procesu, saj so prisotni takoj, ko se pokaže potreba po transportu kontejnerjev. Da bi ostali konkurenčni, morajo upoštevati silnice, ki se zadnja leta kažejo pri prevozu kontejnerjev.

Gre za:

- možnostih novih prevozov na novih trgih,
- upoštevanje in sledenje globalnih dobaviteljev tovara,
- povečanje globalne konkurenčnosti glede na naročnike prevozov.

Vsak veliki kontejnerski ladjar mora, če želi biti uspešen, del svojih finančnih sredstev nameniti za razvoj logističnega sistema, ki se ukvarja z organiziranjem distribucije kontejnerjev. Pomorski prevoz kontejnerjev je del celotnega prevoznega procesa. Veliki ladjarji, ki bi radi zadovoljili stranke, pa so začeli ponujati celotne prevozne storitve. Tako se je njihova prevozna storitev razširila s pomorskega na kopenski del, s čimer ponujajo tudi storitve integralnega prevoza kontejnerjev od vrat do vrat. Združenja in zaveznitva med ladijskimi prevozniki so nastala zaradi optimizacije servisa in boljše izrabe ladijskih zmogljivosti ter vzpostavitve urnika za ladje posameznih članov združenj. To je privedlo do optimalnega izkoristka ladij in kontejnerjev, zato so se zmanjšali stroški na enoto. Do so lahko zmanjšali stroške, so bili prisiljeni zmanjšati število pristanišč, v katerih so pristajali, zvečati so morali zmogljivosti ladij,... Ladjarji so tako zdaj sposobni uporabniku storitev ponuditi hiter, varen in reden servis, in sicer po vnaprej določenih urnikih in poteh. Napoveduje se, da prihajajo za pomorski transport dobri časi, saj voznine nenehno naraščajo. Zaupanje ladijskih prevoznikov raste predvsem zaradi hitrega naraščanja prometa, ki ga poganjata gospodarski razcvet Kitajske ter povečana potreba po prevozih na Japonsko. Za ladjarje je razveseljivo tudi sporočilo Ameriško-južnoevropske konference USSEC (angl. United States South Europe Conference) o povečanju prevoznih tarif, in sicer za 200 dolarjev pri 20-čveljskem kontejnerju in za 250 dolarjev pri 40-čveljskem kontejnerju. Promet povečujejo tudi vodilni ladjarji, ki se v zadnjem času poslovno dolgoročno vežejo na posamezna privatizirana pristanišča in optimirajo čas čakanja ter oskrbovanja svojih ladij; ko njihovih ladij ni, pa ponujajo svoje pretovorne zmogljivosti drugim ladjarjem. Tako dolgoročno sodelovanje ni samo v korist ladjarja, temveč tudi privatiziranega pristanišča, ki si tako zagotovi več prometa in mu ni treba vlagati veliko denarja v nakup sodobnih kontejnerskih dvigal ter druge terminalske opreme.

4 PRISTANIŠČA

4.1 RAZVOJ PRISTANIŠČ

Kontejnerizacija, kot koncept rokovanja z blagom, se je izkazala kot zelo velik korak naprej. Ta nov koncept je zmanjšal število potrebnih delavcev in skrajšal čas manipulacij z blagom. Kontejnerizacija je zmanjšala tudi poškodbe na tovoru, posledično se je zato znižalo zavarovanje. Od prve predstavitve kontejnerjev pa do sprejetja s strani prevoznikov je preteklo kar nekaj časa. V sodobnem času se pomorski promet hitro razvija. Velika zahodnoevropska in ameriška pristanišča so pred časom po prometu presešla nekatera vzhodnoazijska zlasti kitajska in japonska pristanišča ter Singapur. Povsem v vrhu je Rotterdam, ki je med evropskimi pristanišči daleč največji, predvsem po zaslugi pretovora nafte, ki je med svetovnimi pristanišči na tretjem mestu, za Šanghajem, ki je prvi, in Singapurjem, ki je drugi.

Večji problem je predstavljala nesposobnost pristanišč, da bi sprejela takšne ladje. Pristanišča niso bila dovolj velika, niso imela ustrezne kapacitete za sprejem večje količine tovara, ravno tako pa niso imela dovolj žerjavov in druge opreme, ki je potrebna pri ravnanju s kontejnerji. Na en cikel natovarjanja ali raztovarjanja so porabili najmanj dve do tri minute za kontrolo na točkah natovarjanja oziroma raztovarjanja. Leta 1958 so razvili prvi kontejnerski žerjav. Kontejnerski žerjav je omogočal nakladanje oziroma razkladanje dvajset tonskih kontejnerjev, kar je zelo zvišalo produktivnost. Delo, ki se je pred tem opravljalo tri tedne, je bilo sedaj opravljeno v osemnajstih urah (Soon, Qiang in Sian 2002). Za ravnanje s kontejnerji in za pospešitev transporta je bil razvit logistični sistem. Uporabljati so začeli tudi informacijsko tehnologijo. Računalniško podprt logistični sistem je zelo vplival na sposobnost obvladovanja na tisoče kontejnerjev, ki so dnevno prihajali in odhajali iz pristanišča (Soon, Qiang in Sian 2002).

Ladijska industrija ni več potrebovala toliko fizičnih delavcev. Te so nadomestili visoko izobraženi logistiki in informatiki. Delo v pristanišču ni bilo več delovno intenzivno, ampak je bilo to delo, ki je zahtevalo visoko stopnjo znanja in sposobnosti. Danes imajo na univerzah širom sveta predavanja o logistiki in logističnem managementu. Vsa vodeča pristanišča dajejo štipendije nadarjenim študentom, da bi le-te pritegnila.

Za pristanišča bo zelo pomembno, kakšne bodo dimenzije ladij velikank. Pomembno je ali bodo imele ugrez večji od 14 metrov ali pa bodo samo širše in daljše. Za sprejem takšnih ladij se bodo morala pristanišča opremiti s posebnimi dvigali, ki bodo imela zadosten doseg, ali pa bo treba ladje razkladati z obeh strani. Pomorski prevoz kontejnerjev je del celotnega prevoznega procesa. Veliki ladjarji, ki želijo zadovoljiti zahteve svojih strank, so že začeli ponujati celostne prevozne storitve.

Tako se je njihova prevozna storitev razširila od pomorskega na kopenski del poti in s tem tudi na storitve integralnega prevoza od vrat do vrat. Nove konfiguracije pristanišč so posledica povečevanja ladij. Uveljavil se je tako imenovani sistem Hub and Spoke. To je sistem prekladalnih in razdelilnih pristanišč, kjer se tovor iz večjih ladij preloži na manjše oskrbovalne (feederske) ladje. V Sredozemskem morju imajo le tri pristanišča usposobljene kontejnerske terminale za sprejem takih ladij; Gioia Tauro (Italija), Marsaxlokk (Malta) in Pirej (Grčija). Povsod po svetu gradijo nova

pristanišča in terminale, v starih pristaniščih pa povečujejo zmogljivosti in bogatijo ponudbo v skladu z zakonitostmi sodobnega prometnega trga. Prevoz kontejnerjev se je uveljavil v vseh vejah prometa, saj gre za sodobno, hitro, varno in ekološko čisto obliko prevoza.

DESET NAJVEČJIH KONTEJNERSKIH PRISTANIŠČ:

Pristanišče	Pretovor v TEU
Hongkong	18,610.000
Singapur	16,940.000
Busan	9,330.000
Šanghaj	8,610.000
Kaohsiung	8,490.000
Shenzen	7,610.000
Rotterdam	6,515.000
Los Angeles	6,105.000
Hamburg	5,374.000
Antwerpen	4,777.000

NAJVEČJA EVROPSKA KONTEJNERSKA PRISTANIŠČA:

Pristanišče	Pretovor v TEU
Rotterdam	6,515.000
Hamburg	5,374.000
Antwerpen	4,777.000
Bremen	2,999.000
Le Havre	1,720.000
Zeebrugge	959.000
Dunkerque	161.000
Amsterdam	45.000
Gent	18.000

4.2 PRISTANIŠČA V SLOVENIJI

Tovorno pristanišče Koper je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti in eno od vstopno-izstopnih pristanišč za države Srednje Evrope. Geoprometna lega kopskega pristanišča ob V. in X. vseevropskem koridorju in jadransko-jonski pomorski avtocesti omogoča koncentracijo mednarodnih trgovinskih tokov in je ena od njegovih temeljnih konkurenčnih prednosti. Izkoriščanje logističnih prednosti kopskega pristanišča lahko prinese slovenskemu in srednjeevropskemu gospodarstvu dodatne možnosti pri osvajanju prekomorskih trgov.

Pomembno vlogo bo pristanišče Koper odigralo tudi pri povezavi zalednega gospodarstva na evropske pomorske avtoceste za kar bo treba pospešeno vlagati v izgradnjo 2. železniškega tira in ustrezne pristaniške infrastrukture.

Država bo spodbujala širitev dejavnosti ladjarstva tako, da bo razvijala ustrezní izobraževalni sistem in sistem vzpodbujanja zaposlovanja v pomorskem prometu. Ladjarjem, tam kjer je lastniško udeležena, bo zagotavljala pogoje za obnovo in širitev flote. V ta namen se bo prioritarno proučila možnost spremembe davčne zakonodaje v smeri uveljavitve davka na osnovi dejanskih zmogljivosti flote (neto

tonaže – Tonnage Tax) kot vzpodbuda slovenskemu ladjarju za plutje pod slovensko zastavo.

4.3 POSTOPKI OB PRIHODU LADJE V PRISTANIŠČE

Ko ladja prispe v pristanišče, mora imeti urejene vse potrebne dokumente, katere predloži ob prihodu ali jih posreduje preko agenta. Ti dokumenti so zelo različni, odvisni od posamezne države in posameznega pristanišča. Navadno so to dokumenti, ki so naslovljeni na: organe varnosti plovbe, carino, urade za migracijo in razne inšpekcije. Prva oseba katera naj bi bila prisotna na ladji, je zdravstveni inšpektor. Pregleda zdravstveno stanje posadke. Ladja dobi dovoljenje za pristop v luko. Zdravstveno izjavo je možno poslati vnaprej, če pregled opravi kakšen drugi zdravnik.

Nato nastopi uslužbenec organa za varnost plovbe, ki pregleda ali ima ladja ustrezna spričevala, ali je sposobna za varno plovo in če je imela na poti kakšno nesrečo.

V naslednji fazi pa nastopita organ za migracijo in carina. Naloge organa za migracijo v Sloveniji opravlja pomorska policija, ki pregleda posadko in potnike, ter ugotavlja morebitne neprijavljene potnike, sum tihotapljenja in podobno. Carina pa ugotavlja količino blaga, z namenom določitve carinske osnove.

V zadnji fazi pa nastopijo različne inšpektorske službe, če je to potrebno. Preglede se izvaja različno v različnih državah. Če se pregled izvrši je odvisno od tovora na ladji. Inšpektorji pregledajo dokumentacijo na ladji, ali pa jim jo pošlje agent. Da bi se ti postopki poenostavili in da ne bi vsi prihajali na ladjo, pridejo običajno na ladjo samo predstavniki varnosti plovbe, carina in pomorska policija. V kolikor sumijo, da je nekaj narobe, posredujejo ustreznim službam za podrobnejši pregled.

5 NESREČE Z NEVARNIMI SNOVI V POMORSKEM PROMETU

5.1 OKOLJSKE NESREČE

Nevarne snovi so v plinastem, tekočem ali trdnem stanju. Lahko so strupene, nevarne, radioaktivne ali vnetljive. Prevažajo se v kontejnerjih, sodih, cevovodih, z vozili, ladjami in vlaki. Te snovi se proizvajajo ali pa uporabljajo za proizvodnjo drugih snovi. Zaradi take mnogovrstnosti so možne različne okoljske nesreče.

Industrijske nesreče so pogosto posledica napak v projektiranju, konstrukciji ali pri delovanju in vzdrževanju inštalacij za nevarne snovi. Le redko jih povzročijo naravne nesreče, kot so potresi, nevihte, grom, orkani, poplave itd. Včasih niso naključne, ampak posledica namernih dejanj. Zgodijo se lahko med uporabo nevarnih snovi na industrijskih lokacijah ali med prevozom iz enega kraja v drugega.

Industrijske nesreče imajo omejene ali resne posledice, ki lahko povzročijo smrt, poškodbe, okoljske katastrofe ter uničenje lastnine in infrastrukture. V skoraj vseh primerih so vzrok nesreče človeške napake. Tudi v primeru naravnih katastrof bi lahko nesreče preprečili ali njihove posledice zmanjšali.

Danes obstajata tako znanje kot tehnične zmožnosti za zmanjšanje nesreč oziroma njihovih posledic. Preventiva je vedno boljša kot kurativa. Zato je potrebno izvajati ustrezne ukrepe za preprečevanje nesreč in zmanjševanje njihovih posledic. Pri konstrukciji in delovanju naprav za nevarne snovi ne smemo varčevati. Izvajanje načela evropske okoljske politike »ONESNAŽEVALEC PLAČA« naj bi prispevalo k uresničevanju tega cilja.

5.2 ZGODOVINA NESREČ V POMORSKEM PROMETU

Menda se je od vseh pomorskih nesreč prav potop Titanika ljudem najbolj vtisnil v spomin in je kot legenda živ še danes.

Prevažanje velikih količin (nevarnega) tovora in velikega števila potnikov po morju je samo po sebi nevarna dejavnost tudi z uporabo sodobne tehnologije. V zadnjem času je v nesrečah potniških trajektov umrlo na stotine državljanov EU (Estonija, Herald of Free Enterprise in Express Samina), medtem ko se jih je moralo na tisoče po nesreči spet postaviti na noge in živeti naprej. Veliko pomorščakov je umrlo ali bilo poškodovanih tudi v številnih drugih nesrečah, po katerih je bilo zopet veliko tistih, ki so se morali spopadati s posledicami. Prebivalci so veliko desetletij trpeli tudi zaradi posledic onesnaževanja svojih obal, ki so ga povzročili naključni ali namerni izpusti nafte z ladij, katerih število in velikost stalno naraščata. Poleg tega se vsako leto zgodi na stotine manjših ladijskih nesreč in na tisoče nezgod, dejanski in potencialni gospodarski stroški vseh teh težav pa so gromozanski, in sicer v okolju, v katerem gostota prometa narašča.

5.3 ORGANIZACIJA UKREPANJA

Za učinkovito ukrepanje ob večjih industrijskih nesrečah je potrebna mobilizacija in uskladitev različnih služb ter uporaba posebnih tehnik in opreme. V izrednih razmerah je treba vse opraviti hitro in pravilno. Vsi udeleženi morajo natančno vedeti, kako reagirati v nujnih primerih.

Spodaj je prikazana okvirna shema organizacije odziva v izrednih razmerah. Je poenostavljena, da bi bolje odgovarjala stanju v sodelujočih grških regijah. Vseeno pa je v skladu z dobrimi praksami v svetu in jo je lahko prilagoditi za uporabo v drugih regijah in državah.

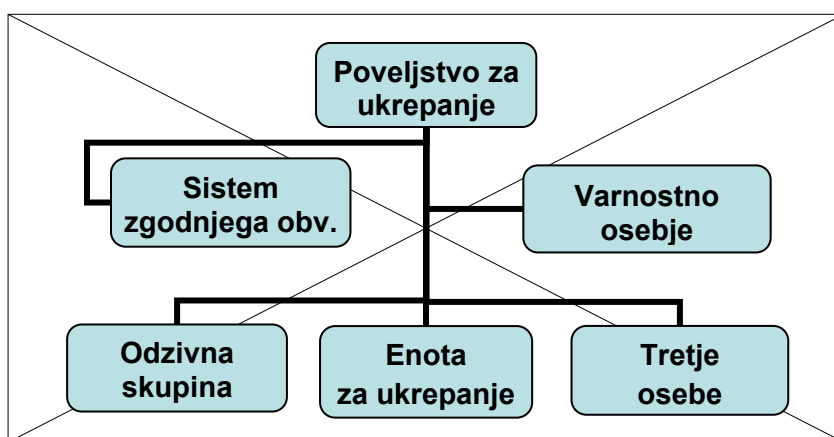


Tabela 3: Shema organizacije odziva v izrednih razmerah

Glavne naloge ključnih nosilcev ukrepanja v izrednih razmerah:

- Poveljstvo ukrepanja v izrednih razmerah (poveljniški center) sestavljajo glavni predstavniki služb, ki so neposredno vključene v ukrepanje ob izrednih razmerah, kot so na primer gasilci, policija, služba prve pomoči itd. Vodja poveljstva je koordinator vseh ukrepov in nadzora nad onesnaževanjem. Ko je poveljniški center obveščen o možni nesreči, to sporoči koordinadorju, ki pošlje odzivno skupino, da preveri nesrečo. Po prejemu informacije od odzivne skupine se odloči o stopnji mobilizacije in koordinira postopek ukrepanja.
- Varnostno osebje industrijskega objekta se ukvarja z manjšimi industrijskimi nesrečami z lastnimi sredstvi, vendar mora o večjih nesrečah, ki presegajo meje objekta, obvestiti pristojne javne službe in jih prositi za sodelovanje. Varnostno osebje poskuša omejiti nezgodo in zavarovati zdravje svojih delavcev in ljudi v okolici. Obvesti odzivno skupino in sodeluje z enoto za ukrepanje.
- Če je vzpostavljen sistem zgodnjega opozarjanja, ki sprejema znake industrijskega onesnaženja, se najprej preveri status sistema, nato pa veljavnost podatkov. Če je oboje pravilno, se obvesti poveljstvo ukrepanja v izrednih razmerah, ki pošlje odzivno skupino, da preveri nezgodo, ta pa poroča poveljniškemu centru.

- Odzivna skupina pridobi ustrezno opremo in osebje za pregled možne industrijske nesreče na kraju samem, oceni nesrečo, zbere ustrezne informacije in poroča poveljniškemu centru. Nato sledi ukazom koordinatorja poveljniškega centra in sodeluje z enoto za ukrepanje.
- Enoto za ukrepanje sestavlja specializirano osebje s specifičnimi sredstvi za zaustavljanje širjenja onesnaževanja in v določenih primerih tudi za zbiranje onesnaževal. V nekaterih državah je to naloga gasilcev, v drugih pa obstajajo različne višje specializirane službe. Po preverjanju nesreče enota dobi ukaze in informacije od poveljniškega centra in se odpravi na kraj nesreče. Ob prihodu jih o stanju informira odzivna skupina in varnostno osebje industrijskega objekta. Izdelajo načrt ukrepov, preverijo trenutne razmere in se skladno s tem odločijo o izvajanju načrta ukrepov ali počakajo. Če potrebujejo pomoč več ali drugih služb, obvestijo poveljniški center.
- Poleg enote za ukrepanje so v reševanje industrijskih nesreč vključene tudi različne tretje osebe. Policija ureja promet in nadzira evakuacijo območja nesreče. Služba prve pomoči skrbi za ranjence in jih prevaža v pristojne bližnje zdravstvene ustanove. Vojska in obalna straža prispevata svoja sredstva in osebje, kadarkoli je to potrebno. Za sodelovanje se lahko zaprosi tudi specializirana zasebna podjetja in strokovnjake, zelo koristna je udeležba prostovoljcev. To je nekaj ustanov, ki prispevajo pri ukrepanju ob industrijskih nesrečah. Vsekakor pa njihovo delo nadzoruje koordinator ukrepanja ob nesrečah.

Načrtovanje postopka ukrepanja je naloga neposredno vključenih v proces, pod nadzorom koordinatorja ukrepanja v izrednih primerih. Informacije iz načrtov ukrepanja ob večjih industrijskih nesrečah so bistvenega pomena za delovanje.

Prednostne naloge načrtovanja ukrepanja ob nesrečah so:

- varovanje zdravja in življenja ljudi;
- varstvo okolja;
- zmanjšanje gospodarske škode.

5.4 PREVERJANJE NEZGODE

Poveljniški center za ukrepanje v izrednih razmerah je o možni nezgodi lahko obveščen po različnih kanalih:

- po sistemu zgodnjega opozarjanja, ki uporablja daljinske senzorje in pošlje alarm v poveljniški center;
- po članih služb za ukrepanje ob nesrečah, ki nadzirajo industrijske enote ali rečno območje;
- po osebi v podjetju ali industrijskem območju, kjer se je nesreča zgodila ali po tretji osebi, ki je slučajno bila v bližini.

Razen v drugem primeru, ko informacijo posreduje član služb za ukrepanje ob nesrečah, je v drugih dveh primerih potrebno preveriti in oceniti nesrečo pred mobilizacijo služb za ukrepanje ob nesrečah, da bi se izključila možnost lažnega alarma.

Ko meritve sistema zgodnjega opozarjanja kažejo na možno okoljsko nesrečo, je potrebo preveriti stanje sistema in vrednosti kazalnikov spremljanja morajo biti ocenjene, da bi se sprejela odločitev o njihovi upravičenosti in resničnosti. Če sistem slabo deluje, ga je potrebno popraviti. Kadarkoli je ekstrapolacija zanesljivega in popolnega zaključka težavna, mora odzivna skupina na kraj potencialne nesreče in jo preveriti.

Če informacijo posreduje oseba izven služb za ukrepanje ob nesrečah, mora prejemnik opozorila poskusiti zbrati podatke o nezgodi ali podjetju, kar lahko preveri iz že obstoječih podatkov v poveljniškem centru. Poleg tega je potrebno informatorja zaprositi, naj ostane na mestu nesreče in pove svoje ime in telefonsko številko. V kolikor se zdi, da je informacija zanesljiva, je treba poslati odzivno skupino na kraj nesreče, da jo oceni.

Če se nezgode ne da vidno preveriti, je potrebno uporabiti specialno opremo. V kolikor nesreča ni preverjena in gre za lažni alarm, je potrebno izboljšati ali popraviti sistem za zgodnje opozarjanje in tako zmanjšati možnost ponovne napake. Ukrepe je potrebno evidentirati.

Če nekdo namerno zavaja organe, se mora koordinator ukrepanja ob nesrečah odločiti za ukrepe v sodelovanju s policijo in s sodnimi oblastmi. Če je lažna informacija posredovana po pomoti, morajo člani odzivne skupine poučiti informatorja, kako pravilno identificirati okoljsko nesrečo. Tudi vse te aktivnosti morajo biti zabeležene v dokumentaciji poveljniškega centra.

V vseh primerih, ko je nezgoda preverjena, pride odzivna skupina na kraj nesreče in zbere vse kritične informacije o nezgodi in obvesti poveljniški center. Obvestilo mora obsegati podatke o vrsti in količini onesnaževala, točnem kraju nesreče, trenutnih vremenskih razmerah, hitrosti razširjanja in geografske značilnosti območja.

Poveljniški center sprejme in oceni informacije in skladno s tem mobilizira službe za ukrepanje ob nesrečah. Na območje nesreče pošlje enoto za ukrepanje z ustreznim osebjem in z opremo.

5.5 OCENJEVANJE NEZGODE

Racionalna raba razpoložljivih sredstev za ukrepanje zahteva oceno nezgode. Industrijske nesreče so običajno kategorizirane v tri stopnje.

Nesreče 1. stopnje so manjšega obsega, omejene na prostore industrijskega objekta, z omejeno možnostjo širjenja in jih lahko rešuje osebje podjetja samo z lastnimi sredstvi in brez zunanje pomoči. Take nesreče se lahko zgodijo med normalnim delovanjem naprav in vključujejo manjše izlive tekočin in izpuste plinov.

Nesreče 2. stopnje so večje, presegajo meje industrijskega objekta in ogrožajo okolje in okoliško prebivalstvo, njihova zmožnost širjenja je velika, razmer se ne da obvladati z lastnim osebjem in s sredstvi. Take nesreče se zgodijo v izrednih razmerah in vključujejo izpad opreme, puščanje tekočin in plinov ter manjše požare.

Nesreče 3. stopnje so hude, ogrožajo velika območja in prebivalstvo, imajo lahko težke posledice, zmožnost širjenja je velika, za nadzor nad razmerami je potrebna polna mobilizacija služb za ukrepanje ob nesrečah. Take nesreče vključujejo izpuste velikih količin nevarnih snovi in velike požare v industrijskih objektih.

Odločitev, da gre za nesrečo 1. ali 2. stopnje, sprejme varnostni vodja ali vodja podjetja. Takoj, ko je nesreča uvrščena v 2. stopnjo, mora biti o njej obveščena služba za ukrepanje ob nesrečah. Praviloma mora biti gorenje naprav z nevarnimi snovmi uvrščeno vsaj v 2. stopnjo nesreče.

Odločitev o uvrstitvi nesreče v 2. ali 3. stopnjo sprejme lokalni koordinator ukrepanja ob nesrečah. V takih razmerah koordinator pokliče vse, za katere misli, da morajo sodelovati pri načrtovanju odziva na nesrečo. Najprej izberejo ustrezne odzivne tehnike in določijo primerna sredstva. V kolikor je to potrebno, zagotovijo dodatno podporo in centralne službe. V redkih primerih je za omejitev in nadzor nad nesrečo potrebno zaprositi za pomoč tudi sosednje države.

Glavni parametri, ki jih moramo upoštevati pri ocenjevanju nesreče so: lastnosti nevarne snovi, obseg izpusta, hitrost razširjanja, možnost in/ali nastop požara, razdalja do poseljenih in okoljsko občutljivih območij, trenutne vremenske razmere ter možnosti omejitve in nadzora nesreče.

Odziv se prične z ukrepi 1. stopnje in se stopnjuje na višje stopnje glede na razvoj dogodka. Na ta način lahko zagotovimo racionalno in učinkovito mobilizacijo služb za ukrepanje ob nesreči.

V skladu s »SEVESO II« direktivo Evropske komisije, so industrijska podjetja, ki proizvajajo, skladiščijo ali uporabljajo nevarne snovi nad določenim pragom, dolžna izdelati specifične varnostne študije, izvajati postopke obvladovanja varnosti in pripraviti načrt ukrepov za primer nesreče. Poleg tega morajo imeti usposobljeno osebje in ustrezna sredstva za delovanje v primeru nesreč 1. stopnje.

Za nadziranje nesreč 2. in 3. stopnje morajo sodelovati z javnimi službami za ukrepanje ob nesrečah in z zunanjimi nejavnimi organizacijami in s podjetji. Edini način, na katerega lahko dosežemo učinkovit odziv v izrednih razmerah, je specializirano usposabljanje in izvajanje urjenja vseh udeleženih strank.

5.6 PRVI ODZIVI NA NESREČO

Prvi odziv na izredne razmere zadeva ukrepe, ki jih je treba izvesti takoj po identifikaciji in preveritvi nezgode. To vključuje obveščanje ustreznih služb in začetne ukrepe za omejitev in za nadzor nad nezgodo.

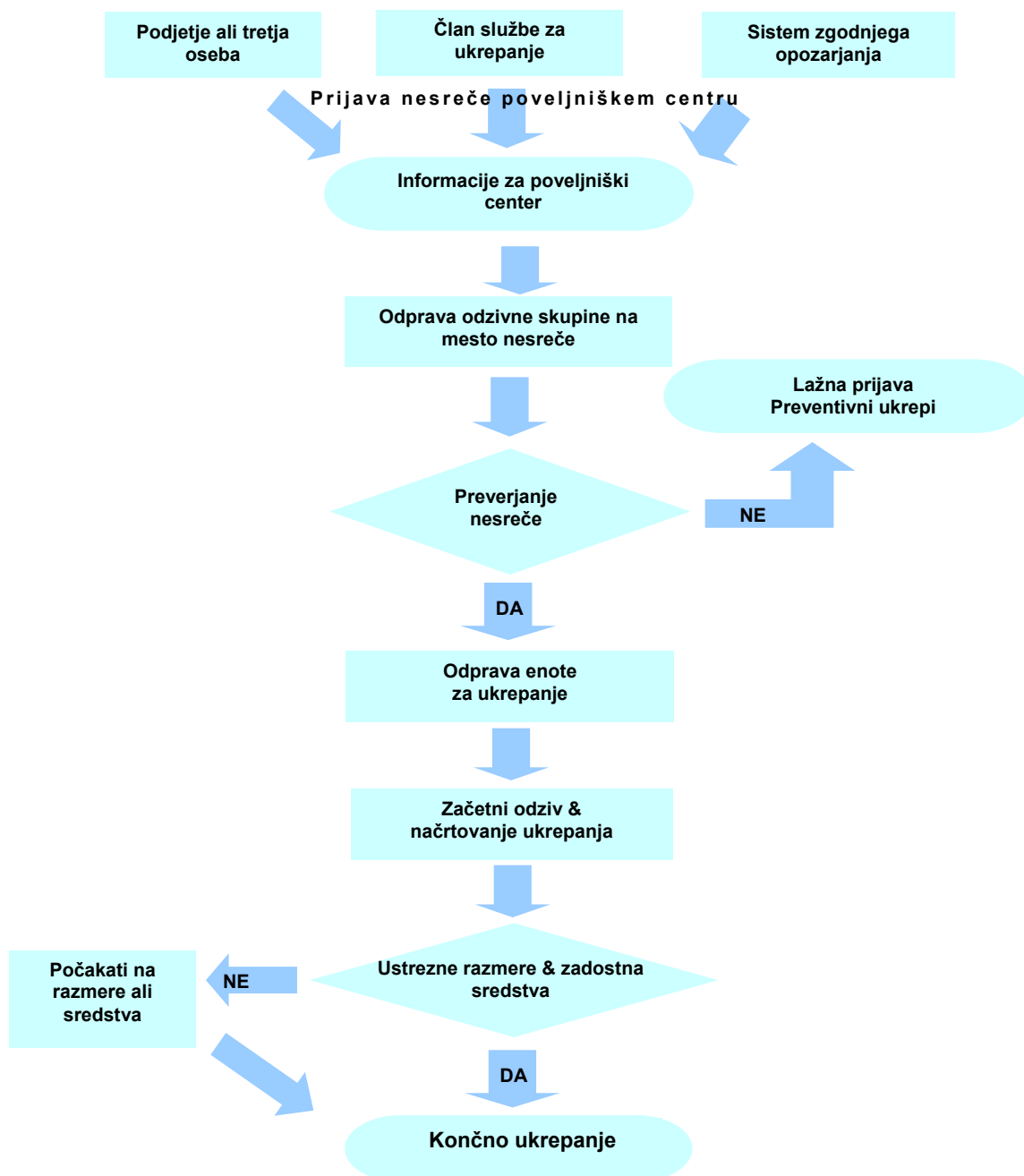
Odzivna skupina gre na mesto nesreče in zapečati območje. Zbere dodatne informacije in obvesti poveljniški center, da bi ta ocenil nesrečo.

Obvesti predstavnike lokalnih oblasti, prebivalstvu pa da navodila, kako reagirati v izrednih razmerah. Koordinator ukrepanja ob nesreči, v sodelovanju z vsemi organi, presodi o potrebnih postopkih načrtovanja odzivne operacije. Nato določi ustrezno osebje in sredstva in jih pošlje na kraj nesreče.

Za sprejetje odločitve o varnem začetku dejavnosti nadzora nad onesnaženjem je potrebno upoštevati vrsto nevarne snovi, trenutne vremenske razmere in status nesreče.

Cilj teh dejavnosti je omejitev nesreče, sledi pa odstranjevanje onesnaževala oziroma gašenje požara. Nezgoda mora biti najprej pod nadzorom, potem pa sledi zmanjševanje njenih posledic na najmanjšo možno mero. Sledijo sanacijske dejavnosti (remediacija).

Učinkovito ukrepanje ob nesreči zahteva, da vsi udeleženi delujejo hitro in pravilno. Torej morajo vsi natančno vedeti, kaj storiti. Odzivna skupina in enota za ukrepanje v izrednih razmerah izvajata ločene ukrepe. Vsi udeleženi organi morajo slediti navodilom koordinatorja ukrepanja ob nesrečah. Če obstaja ustrezna infrastruktura ali če jo je možno vzpostaviti v bližini kraja nesreče, se poveljniški center preseli tja. Podporne dejavnosti pri odzivu opravljajo policija, javna zdravstvena služba, vojska in druge zunanje službe.



Slika 1: Diagram ukrepov za primer nesreče

5.7 OBVEŠČANJE V KRIZNIH RAZMERAH

Ustrezno obveščanje v kriznih razmerah lahko reši življenja in prepreči nadaljnje nevarnosti. Pomanjkanje informacij vodi k strahu in strah povzroči paniko, ki je največja nevarnost v kriznih razmerah.

Včasih so instinktivne reakcije napačne. Na primer, ob izpustu strupenih plinov v ozračje je bolje ostati v zaprtih prostorih kot oditi ven in pobegniti iz območja nesreče.

Člani služb za ukrepanje ob nesrečah morajo biti usposobljeni za komuniciranje v kriznih razmerah in prevzeti to dolžnost v primeru nesreče. Ti ljudje morajo imeti dobre govorne sposobnosti, znati morajo obvladovati svoja čustva, biti morajo inteligentni, prilagodljivi in diplomatski. Eden izmed njih mora biti izbran za odgovornega za komuniciranje v kriznih razmerah.

O nesreči in o razvoju dogodkov mora obvestiti lokalne oblasti, prebivalce na območju nesreče in sredstva javnega obveščanja na način, ki ne povzroči panike. Posredovane informacije morajo biti utemeljene in jasne, zato jih mora odobriti koordinator ukrepanja ob nesreči.

Posredovanje informacij je vedno potrebno. Če je potrebno temeljitejše preverjanje, je to treba pojasniti. Pri posredovanju informacij je treba pokazati sočutje, skrb, iskrenost, sposobnost, znanje, odločnost in trud. Cilj je vzpostaviti zaupanje pri ljudeh.

Najpomembnejši trenutek v kriznih razmerah je običajno takoj po nastopu nesreče. Številni ljudje, ki bodisi delajo, živijo ali se slučajno nahajajo na območju nesreče morajo biti pravilno obveščeni v zelo kratkem času.

Pri načrtovanju obveščanja v kriznih razmerah je potrebno upoštevati naslednje:

- Sredstva javnega obveščanja imajo veliko moč, vendar jih ljudje ne uporabljajo stalno, predvsem ko so v službi ali ko spijo. Zato jih moramo dopolnjevati z drugimi sredstvi.
- Sirene in zvočniki so najobičajnejši način obveščanja ljudi v kriznih razmerah. Včasih pa so v slabem stanju, niso na razpolago ali pa so prešibki za pokrivanje večjih območij. Zato jih večinoma uporabljamo vzporedno z radijskimi obvestili, da bi tako zagotovili hitre in celovite informacije.
- Navadni in prenosni telefoni imajo veliko prednosti, čeprav je potrebno rešiti še nekaj težav. Trenutno nobeno omrežje ne ponuja možnosti istočasnega množičnega klicanja. Razmišlja se o množičnem pošiljanju SMS sporočil, kar pa še ni bilo obširno preizkušeno. Uporaba telefonov za množično obveščanje je torej priporočljiva v težkih razmerah, ko drugih sredstev ne moremo uporabljati.

Obstaja pa še nekaj zadev, ki povzročajo dodatne težave v kriznih razmerah. Ljudje, ki potujejo skozi območje nesreče, se ne zavedajo nevarnosti, ki jim grozi. Opozorimo jih lahko s svetlobnimi znaki, z radijskimi obvestili ali s policijo. Ponoči, ko ljudje spijo, lahko ljudi od vrat do vrat opozarjajo pripadniki varnostnih sil ali s sirenami in po zvočnikih. Invalide, gluhe, slepe, paralizirane in stare ljudi ter ljudi, ki ne razumejo domačega jezika, je težko obvestiti in javne službe jim morajo posvetiti posebno skrb, če tega pač ne storijo sosedje.

Posredovanje informacij, preden se zgodi nesreča, je zelo koristno. Tako ljudje vedo, kako reagirati v primeru izrednih razmer. V te namene lahko uporabljamo izobraževalne programe, letake ter televizijska in radijska sporočila. Ponavljati jih je potrebno pogosto, vsaj vsake tri do pet let. V šolah, v javnih službah in povsod, kjer je veliko ljudi, je potrebno redno izvajati ustrezno izobraževanje in urjenje.

Na koncu pa podajamo še ugotovitve iz priročnika nemškega Ministrstva za okolje:

- Ne zadostno obveščanje je nevarno. Bolje je več informacij, kot premalo.
- Enkrat ni nikoli dovolj. Usposabljanje za izredne razmere je potrebno ponavljati.
- Teorija ne zadošča. Potrebno je izvajati urjenje.
- Probleme je potrebno predstaviti takšne, kot so. Iskrenost gradi zaupanje.

6 PREDPISI IN KONVENCIJE V POMORSKEM PROMETU

6.1 MEDNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA

Mednarodna pomorska organizacija (angleško International Maritime Organisation, kratica IMO) je specializirana pomorska agencija Organizacije združenih narodov (UN) in je bila ustanovljena zaradi izboljšanja varnosti na morju in preprečevanja onesnaženja. V zvezi s tem, je bilo do sedaj sprejetih okrog 40 konvencij in protokolov ter več sto kodeksov in priporočil.

Marca 1948 je bila v Ženevi s strani Združenih narodov osnovana Mednarodna pomorska svetovalna organizacija pod imenom Integovernmental Maritime Consultive Organization – IMCO, ki je stopila v veljavo 17. marca l. 1958. Novo nastala organizacija je pričela s slavnostnim začetkom 6. januarja 1959, ko je skupščina imela svoje prvo zasedanje.

V skladu s sprejetim amandmajem je organizacija 22. maja 1982 spremenila svoje ime v Mednarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization – IMO). Takrat so tudi stopile v veljavo spremembe odredb konvencije in organizacija je postala specializirana ustanova Združenih narodov, za pomorstvo.

Sestavljena je iz skupščine, sveta, petih odborov (odbor za pomorsko varnost, pravni odbor, odbor za zaščito morskega okolja, odbor za tehnično sodelovanje, odbor za olajšave) ter sekretariata organizacije.

Odbori organizacije:

- Odbor za pomorsko varnost (Maritime safety comitee)
- Odbor za zaščito morskega okolja (The marine environment protection commitee)
- Pravni odbor (Legal commitee)
- Odbor za tehnično sodelovanje (Technical Co-operation commitee)
- Odbor za pomoč (Facilitation commitee)

Da nova konvencija stopi v veljavo, jo mora ratificirati določeno število držav. Izvršitev zahtev konvencije je obvezna za države članice. Kodeksi in predlogi, ki so sprejeti s strani skupščine IMO, niso obvezni za vlado; vendar, je lahko njihova vsebina tako pomembna, da jih vlade vključijo v svojo domačo zakonodajo.

VARNOST PLOVBE

- Na prvi konferenci IMO leta 1960 je bila glavna tema skrb za varnost na svetovnih morjih. Na tem zasedanju so sprejeli mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju SOLAS (International Convention of Life At Sea), ki je stopila v veljavo l. 1965 in zamenjala staro iz l. 1948.
- Leta 1972 je IMO predstavila konvencijo o preprečevanju trčenj na morjih (Convention on international regulations for preventing collisions at sea – COLREG), ki je bila sprejeta leta 1977. Vključevala je skrb za ločevanje prometa, ladij. Načrti ločitve so bili predstavljeni in priporočeni v večih delih

sveta, kjer je pomorski promet zelo strnjen. S sprejetjem načrtov se je število trčenj občutno zmanjšalo.

- Leta 1972 predstavljena konvencija o varnem prevozu kontejnerjev (International convention on safe containers) je postala pomembna oblika mednarodnega poslovanja. V veljavo stopi leta 1977. Namen konvencije je bil povečati uporabo kontejnerjev in zadržati visoko raven varnosti.
- Konvencija o pomorski satelitski organizaciji (Convention on the International Maritime Satellite organization – INMARSAT) je bila sprejeta julija 1979. Razlog za nastanek konvencije je bil v prezasedenosti obstoječih radijskih zvez in povezav.
- Zaradi povečanja števila posadke na ladjah se pojavi tudi povečana nevarnost na ladjah. Prvič so leta 1987 predstavili Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, pooblastilih in opravljanju straže pomorščakov - STCW.
- Konvencija o iskanju in reševanju (International convention on maritime search and rescue) je predstavljena leta 1979. Konvencija je sestavljena tako, da izboljšuje obstoječe načine iskanja in reševanja, ki sledijo nesreči na morju. Čeprav ima večina držav sprejeta svoja lastna določila o iskanju in reševanju, je bila konvencija mednarodno sprejeta leta 1985.

PREPREČEVANJE ONESNAŽENJA IN ZAGOTOVITEV ODŠKODNIN

Prvo zborovanje na temo onesnaževanje okolja ob razlitju nafte je bilo leta 1954 z namenom zaustavitve oz. preprečitve le-tega. Nesreča Torrey Canyon leta 1976 je svet opozorila na to veliko nevarnost onesnaženja morja in okolice. Po nesreči so bile sprejete številne konvencije, ki naj bi stanje izboljšale.

- Najpomembnejša Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij - MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) iz leta 1973 pokriva nesreče in operativno onesnaženje z nafto, kot tudi onesnaženje s kemikalijami, s paketi, z odpadno vodo, s smetmi ter onesnaženje zraka.
- Mednarodna konvencija o onesnaženju z nafto, pripravljenosti, odzivu in kooperaciji (International convention on oil pollution, preparedness, response and co-operation OPRC) je bila sprejeta leta 1990. Dodan je protokol, ki zajema še pripravljenost in odziv pri razlitju nevarnih in škodljivih snovi.

OSTALA PODROČJA

- Atenska konvencija, 1974 (Athens convention) določa odgovornost za prevoz potnikov in njihove prtljage. Prevoznik je odgovoren za poškodbo ali izgubo, ki jo potnik utрпи, če se dogodek dogodi zaradi napake prevoznika.
- Leta 1976 je bila sprejeta nova konvencija o omejitvi odgovornosti prevoznika (Convention on limitation of liability for Maritime claims).

- Leta 1992 je v veljavo stopila konvencija o Zaustavitvi nezakonitih dejanj (Suppression of unlawful act). Njen namen je izboljšanje postopkov pri ravnanju z incidenti, kot so teroristični napadi na komercialne ladje.
- Konvencija, ki določa preprečitev odlaganja, se imenuje Londonska konvencija in je stopila v veljavo 1975. Konvencija kontrolira in regulira na globalni ravni odlaganje odpadnih voda, smeti in ostalih snovi, ki so za okolje zelo škodljiva. Prepoveduje tudi sežiganje odpadkov na ladjah.

IMO V SLOVENIJI

Slovenija je postala polnopravna članica Mednarodne pomorske organizacije 10. februarja 1993.

6.2 MEDNARODNI KODEKS ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA PO MORJU

Mednarodni kodeks za prevoz nevarnega blaga po morju ali kodeks IMDG (angleško IMDG Code, International Maritime Dangerous Goods Code) je mednarodni vodnik pri prevozu nevarnega blaga po morju, priporočen vladam v sprejem ali za uporabo kot osnova državnih predpisov.

ZGODOVINA

Začetek kodeksa IMDG sega že v leto 1960, ko so na »Konferenci Varnost življenja na morju« priporočili vladam sprejem mednarodnega kodeksa.

Delovna skupina za varnost »Mednarodne pomorske organizacije« IMO je leta 1961 začela pripravljati kodeks v sodelovanju s strokovnjaki za prevoz nevarnih snovi Organizacije združenih narodov.

Kodeks je bil podpisan leta 1965 na zasedanju IMO. Od takrat je kodeks doživel kar nekaj sprememb zaradi zahtev spreminjajoče se industrije.

Kodeks vsebuje podrobne predpise, pravila in napotke o pomorskem prevozu nevarnih snovi, zbrane v petih delih - regulatorjih:

- Splošen pregled kodeksa, priporočila za embaliranje, abecedni seznam nevarnega tovora
- 3 deli razvrščajo nevarne snovi v 13 razredov
- Dodatki opredeljujejo nezgodno-varnostne določbe

6.3 MEDNARODNA KONVENCIJA 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, s paketi, z odpadno vodo, s smetmi ter onesnaženje zraka.

Mednarodna konvencija MARPOL 73/78 je sestavljena iz konvencije MARPOL iz leta 1973 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 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 (olja 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, v prenosnih rezervoarjih ter v cestnih ali v 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)

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.

6.4 NATO IN POMORSKA VARNOST

Glede na to, da je več kot 90 odstotkov vse trgovine vezane na morje, je pomorska varnost ključno vprašanje – zlasti ker so pomemben del te trgovine veliki in ranljivi tankerji za prevoz nafte in zemeljskega plina ter s tem povezana priobalna infrastruktura.

Obseg svetovne trgovine, ki temelji na prevozu z ladjami, se je od leta 1965 povečal za štirikrat. Samo v Sredozemskem morju pluje vsak dan kakih 5.000 trgovskih ladij.

Globalizacija, enostavnejše prehajanje meja in informacijska revolucija pomenijo, da svetovni oceani in morja postajajo vse bolj dostopno okolje za kriminalne dejavnosti in za morebitne sovražne podvige. Ti segajo od nezakonitega priseljevanja, trgovanja z ljudmi, tihotapljenja orožja, trgovanja z mamili in piratstva do terorizma in širjenja orožja za množično uničevanje (OMU) in njihovih nosilcev.

V veljavi je že več mednarodnih pravnih aktov in večstranskih sporazumov za boj proti nezakoniti dejavnosti na morju. Vendar pa bo trajen uspeh mogoče doseči le z okrepljenim mednarodnim sodelovanjem in z večtirnimi pristopom, ki bo vključeval obveščevalne podatke ter policijske in vojaške zmogljivosti. Ob vsem tem sploh ne preseneča, da se pomorska varnost na seznamu Natovih prednosti stalno pomika navzgor.

Za zavezništvo, kakršno je Nato, sestavljeno iz držav s prostranimi obalami, s ponosno tradicijo pomorščakov, z velikimi mornariškimi zmogljivostmi in s širokimi trgovinskimi interesi, je povsem logično, da je močno zainteresirano za povečanje svojega prispevka k zavezniški in k mednarodni pomorski varnosti.

Dve nedavni pomorski operaciji prestrežanja kažeta, kako je Nato prevzel aktivno vlogo (za več podrobnosti gl. besedilo v okvirju). V operaciji Sharp Guard, ki je med letoma 1992 in 1996 potekala v Jadranskem morju, so Natovi pripadniki v sodelovanju s pripadniki Zahodnoevropske unije ustavili preko 74.000 ladij, se vkrcali in jih na morju pregledali skoraj 6.000, skoraj 1.500 pa so jih odpeljali v pristanišče na pregled. V času hladne vojne so redne patrolje in občasne vaje enot in poveljstev Natovih mornariških sil prispevale k splošnemu odvrčanju pomorskih groženj znotraj območja Natovega delovanja. Prav tako pa so pomagale izpiliti posebna znanja zavezništva pri načrtovanju in izvedbi zapletenih večnacionalnih pomorskih operacij. Nato je razvil tudi prve vzorce civilno-vojaškega sodelovanja za zaščito ladijskih prevozov v času vojne. Od julija 1992 do oktobra 1996 je Nato za razliko od težišča na kolektivni obrambi v času hladne vojne vodil pomorsko operacijo prestrežanja z mandatom ZN v Jadranskem morju za uveljavitev gospodarskih sankcij proti Zvezni republiki Jugoslaviji ter embarga za ves trgovski promet v to državo in iz nje. Z junijem 1993 sta Nato in Zahodnoevropska unija (ZEU) združila svoje do tedaj ločene pomorske operacije prestrežanja v skupno operacijo, imenovano Sharp Guard, ki je imela enotno poveljstvo na sedežu Natovih zavezniških mornariških sil za južno Evropo v Neaplju.

Marca 2003 je bila operacija razširjena na spremljanje trgovskih ladij skozi Gibraltarsko ožino, naslednji mesec pa je Nato začel operacije vkrcanja na plovila s soglasjem države zastave in kapitana ladje. Marca 2004 je bila OAE razširjena na celotno Sredozemsko morje, pozneje istega leta pa je prerasla v operacijo na podlagi obveščevalnih informacij, usmerjeno v sledenje in spremljanje določenih zanimivih plovil, kar je omogočilo bolj uspešno in učinkovito uporabo sredstev. Od začetka OAE oktobra 2001 so njeni pripadniki signalizirali več kot 88.000 ladjam, se vkrcali na preko 120 sumljivih ladij in spremljali skoraj 500 ladij.

Čeprav je bila OAE operacija kolektivne obrambe, jo je podprlo več partnerskih držav, predvsem Ruska federacija in Ukrajina, ki sta leta 2006 in nato ponovno leta 2007 prispevali vsaka po eno bojno ladjo, poleg njiju pa še Albanija, Alžirija, Gruzija, Izrael in Maroko. Poleg pomorskih operacij prestrežanja pod poveljstvom Nata zavezniške mornarice sodelujejo tudi v koalicijskih pomorskih operacijah prestrežanja, kakršna je na primer skupna taktična skupina 150 v okviru operacije Enduring Freedom. Od leta 2002 je združevala pomorske sile 11 članic Nata in več

drugih držav na območju delovanja, ki zajema Omanski zaliv, Arabsko morje, Adenski zaliv in Rdeče morje.

Po terorističnih napadih na ZDA 11. septembra 2001 Nato začel izvajati operacijo Active Endeavour (OAE), katere namen je odvrniti teroristične grožnje v Sredozemskem morju. Od njenega začetka oktobra 2001 so pripadniki OAE signalizirali več kot 88.000 ladjam, se vkrcali na več kot 120 sumljivih ladij ter skozi Gibraltarsko ožino spremljali skoraj 500 trgovskih ladij. Kot stranski produkt v okviru nalog opazovanja in prestrežanja sta tako Sharp Guard kot Active Endeavour razkrili kriminalne dejavnosti na morju, kot so pošiljke mamil, trgovanje z ljudmi in prevoz nezakonitega orožja, ter njihove podpirne mreže. V obeh operacijah je bil uspeh v veliki meri odvisen od dobrega sodelovanja in izmenjave informacij s civilnimi organi pregona, kot so obalna straža, mejna policija in carina, z eksperimentalnim Natovim centrom za skupno analizo informacij s sedežem v Neaplju, pa tudi s komercialnimi prevozniki preko Natovega prevozniškega centra v Northwoodu v Združenem kraljestvu ter ob posvetovanju z Mednarodno pomorsko organizacijo, ki ima sedež v Londonu. Poleg tega je poleti leta 2007 Natova večnacionalna stalna pomorska skupina prvič obplula Afriko, s čimer je zavezništvu pokazalo zaskrbljenost za zavarovanje oddaljenih in izpostavljenih pomorskih poti, prav tako pa tudi njegovo sposobnost projiciranja mornariške moči precej izven Natovih bolj tradicionalnih evropskih voda.

V času te razširjene, dvomesečne in 12.500 navtičnih milj oddaljene napotitve je skupina patroljirala ob obalah celine, izvedla vajo skupaj z južnoafriško mornarico in rešila jemenske vojaške pripadnike, ki jih je ogrožal nenaden izbruh vulkana nedaleč stran od jemenske obale.

Za izboljšanje in povečanje strokovnih znanj s področja vojaških operacij prestrežanja je Nato leta 2004 na Kreti ustanovil Operativni center za usposabljanje s področja pomorskega prestrežanja. Ta spodbuja izmenjavo najboljših praks, razvijanje doktrine in zagotavljanje usposabljanja iz načrtovanja in izvajanja vojaških operacij prestrežanja med zaveznicami ter z Natovimi partnerji. Natovi vojaški organi razvijajo tudi koncept pomorskih varnostnih operacij, ki obsega celoten spekter Natovih morebitnih prispevkov k pomorski varnosti.

6.5 ŠIRŠI POGLED NA NATOVO VLOGO V POMORSKI VARNOSTI

Vse večja potreba po zagotavljanju svobodne plovbe in zaščiti prevozov, ozemelj in prebivalcev zavezništvu pred naraščajočo plimo pretežno nevojaških tveganj na morju govori v prid temu, da bi Nato prevzel specifično in posebno vlogo. Ta bi morala dopolnjevati funkcije, ki jih izvajajo nacionalni in mednarodni civilnopravni organi pregona ter pomorske uprave.

Medtem ko pomorske varnostne operacije po svoji naravi obravnavajo vse vrste tveganj na morju, bi se Nato moral osredotočiti še zlasti na naloge, ki zahtevajo pravočasne, visokokakovostne obveščevalne informacije in stalno razpoložljive zmogljivosti – še posebej tam, kjer mora Nato zaščititi varnostne interese in lahko ponudi dodano vrednost, na primer pri zaščiti prevozov s področja energetike in s tem povezane infrastrukture na morju, obrambi pred terorizmom ter preprečevanju širjenja OMU.

Taka vloga bi se lahko izoblikovala okoli naslednjih osrednjih funkcij:

- redno patroljiranje Natovih pomorskih sil na prevoznih poteh in na najbolj problematičnih točkah, zlasti tistih, ki jih redno uporabljajo tankerji za prevoz nafte in plina, pa tudi nadzor infrastrukture na morju, kot so naftne ploščadi in terminali,
- načrtovanje in izvajanje pomorskih varnostnih operacij, bodisi pod vodstvom ali ob podpori Nata, s težiščem na zapletenih vojaških operacijah prestrežanja, ki zahtevajo izurjene in usposobljene sile,
- razvoj doktrine ter dogovorov o civilno-vojaškem sodelovanju med službami, vključno s pravnimi vidiki, ki bi olajšali interakcijo med mornariškimi poveljstvi ter nacionalnimi in mednarodnimi civilnimi organi,
- zagotavljanje pomorskega poznavanja situacije, vključno z opazovanjem, z zbiranjem obveščevalnih informacij in z izmenjavo informacij; pri tej funkciji bi Natovi pomorski poveljstvi v Neaplju in Northwoodu, pa tudi Natov prevozniški center, odigrali ključno vlogo, zlasti če upoštevamo izkušnje, pridobljene z eksperimentom Skupnega centra za analizo informacij, pa tudi s prizadevanji za doseganje Natovih mrežno podprtih zmogljivosti.

Pri tem se Nato lahko opre na svoje štiri stalne pomorske skupine in pet visoko pripravljenih pomorskih sil na vpoklic, prav tako pa tudi na strokovna znanja svojega načrtovalnega odbora za oceansko plovbo, skupino za mornariško oboroževanje in druga telesa.

Sodelovanje s celo vrsto Natovih partnerjev bo na prvem mestu, saj bo pokazalo, da so pomorske nevarnosti prisotne povsod in partnerje vključilo v njihovo zmanjšanje.

Pomorsko sodelovanje je lahko še zlasti učinkovito sredstvo za krepitev Natovih partnerstev z Rusijo in z Ukrajino, pa tudi z državami Sredozemskega dialoga in Carigrajske pobude za sodelovanje. Nato bi moral izboljšati možnosti za sodelovanje mornaric teh držav v vajah zavezništva in udeležbo na pomorsko usmerjenih tečajih na Natovih izobraževalnih ustanovah. Razmisliti bi kazalo tudi o pogostejših obiskih Nata v pristaniščih držav Sredozemskega dialoga in Carigrajske pobude za sodelovanje ter o lokalnih "vajah prehajanja" (PASSEX) skupaj z njihovimi mornaricami.

Na vrhu Nata v Rigi novembra 2006 so Natovi voditelji držav in vlad že zahtevali oceno energetske varnosti, kar kaže na vse večjo zaskrbljenost zaradi tveganj z oskrbo z energijo, infrastrukturo in prevozništvom. Verjetno bo v prihodnjih letih le malo varnostnih vprašanj pritegnilo tolikšno politično pozornost kot pomorska varnost, to pa zaradi njene vseobsežne narave, zapletenih vprašanj mednarodne varnosti, suverenosti, zagotavljanja energije, gospodarske blaginje, pregona in obrambe.

7 VAROVANJE OKOLJA

7.1 UVAJANJE TAKS

Onesnaževanje morja zaradi pomorskega prometa ureja mednarodna konvencija MARPOL. V njej so predpisana pooblastila in dolžnosti držav glede nadzora tujih ladij, preiskovanja onesnaženj z ladij, vodenja postopka, kaznovanja, medsebojnega obveščanja itd. Slovenija je z aktom o nasledstvu to konvencijo nasledila od podpisnice nekdanje države. Konvencija ima pet prilog, ki urejajo področja onesnaževanja z olji, s škodljivimi tekočimi snovmi, s pakiranimi škodljivimi snovmi, z ladijskimi tekočimi ter trdnimi odpadki (Resolucija o prometni politiki RS). Mednarodni pristaniški blagovni promet se povečuje. V letu 2001 so pretvorili preko 9,1 milijona ton različnega blaga, povprečna letna rast v zadnjem desetletju je bila 5%. Z vidika obremenjevanja okolja je potencialna nevarnost pretovor naftnih derivatov in kemikalij, še posebej fosforne kisline. V letu 2001 je bilo pretovorjeno 115 tisoč ton kemikalij in 1,744 milijona ton naftnih derivatov. Poleg naftnih derivatov je bilo pretovorjeno tudi 2,66 milijona ton trdnih mineralnih goriv. Za preprečevanje obremenjevanja okolja z emisijami trdnih delcev in razširjanja premogovega prahu je potrebno vlaženje prahu s škropilnicami.

Obremenjevanje okolja na račun prometa postaja vse intenzivnejše. Prometna infrastruktura fizično posega v prostor, promet na njej pa obremenjuje okolje s potencialnimi nevarnostmi za ljudi in okolje (nesreče, razlitja) ter z emisijami škodljivih snovi.

Zasnova prometne politike Evropske unije temelji na spoznanju, da okoljski stroški, ki jih povzroča promet (hrup, zastoji, onesnaževanje zraka - vključno z emisijami toplogrednih plinov in nesreče), niso ustrezno ovrednoteni in vključeni v cene prometnih storitev. Upošteva načelo, da naj onesnaževalec in uporabnik plačata tudi vse stroške povzročene drugim udeležencem v prometu, kakor tudi družbi, so torej trenutne cene prometnih storitev nepopolne in neustrezne. Takšna cenovna neustreznost lahko predstavlja vzpodbudo razvoju prometnih storitev, ki predstavljajo nadpovprečno obremenitev okolja. Za zagotavljanje realnih cen prometnih storitev v skupnem gospodarskem prostoru (EU) je Evropska komisija že pripravila strokovne podlage oz. predlog zakonodaje po posameznih prometnih podsistemih.

V pomorskem prometu Evropska komisija proučuje tarife, ki se v tem sektorju trenutno uporabljajo na Švedskem, zlasti pristaniške takse in takse za zmanjšanje emisij škodljivih snovi, da bi ugotovila, ali bi ta način v EU lahko v večji meri pomagal upoštevati okoljske stroške. Na podlagi te raziskave bi lahko prišlo do takega predloga zakonskega okvira, ki bi pristaniške takse vezal na te stroške.

Ladje, ki vplujejo v slovensko morje, tudi prispevajo k onesnaženju ozračja. Gre predvsem za emisije izpušnih plinov in emisije, ki so povezane s postanki ladij v pristaniščih in so posledica pretovornih operacij ali oskrbe ladij z ustreznim gorivom.

7.2 VKLJUČEVANJE SLOVENIJE

Tudi drobna Slovenija bi morala biti velika in prispevati k »varni, varnostni in učinkoviti plovbi po čistih oceanih«. Pristojna ministrstva naj v večji meri uresničujejo naloge in cilje, ki so zapisani v Resoluciji o pomorski usmeritvi Republike Slovenije iz leta 1991. S tem pomembnim aktom se je denimo država zavezala, da bo skrbela za umno rabo obalnega območja in ohranjanje naravne ter kulturne dediščine. Med drugim je obljubila, da bo podpirala razvoj kopskega pristanišča, pri čemer gotovo ni bila mišljena njegova nepremišljena prodaja tujcem.

- Pomorski zakonik je treba uskladiti z najnovejšimi mednarodnimi in evropskimi predpisi, odpraviti pa je treba tudi nekatere nejasnosti in pomanjkljivosti, ki so se pokazale v praksi.
- Nujno je treba preveriti, v kolikšni meri (ne) spoštujemo ratificirane in veljavne mednarodne pomorske sporazume zlasti glede varovanja morskega okolja in ugotoviti razloge za kršitve.
- Prav tako ne smemo oklevati pri prevzemanju novih pomorskih ekoloških konvencij, ki še ne veljajo, in tako pomagati k njihovem dejanskemu rojstvu, s čimer smo kot predsedujoči Evropski uniji na simboličen način pokazali, da nam ni vseeno, kaj se dogaja z našim planetom. Gre zlasti za naslednje mednarodne sporazume: Mednarodno konvencijo o odškodninski odgovornosti za prevoz nevarnih in škodljivih snovi (1996), Mednarodno konvencijo o odškodninski odgovornosti za onesnaženje z gorivom (2001), Mednarodno konvencijo o nadzoru škodljivih snovi za preprečevanje zaraščanja morskih organizmov na ladijskem trupu (2001), Mednarodno konvencijo o nadzoru in upravljanju z ladijskimi balastnimi vodami in usedlinami (2004) in Mednarodno konvencijo o odstranjevanju ladijskih razbitin (2007).
- Uporabiti moramo vsa strokovna in diplomatska sredstva, da IMO razglasi Severni Jadran za dvanajsto »posebno občutljivo morsko območje«.
- Delovna skupina za pripravo novele Kazenskega zakonika naj preuči Smernice Mednarodnega pomorskega odbora (CMI) za nacionalne zakonodaje na področju pomorskih kaznivih dejanj in jih upošteva v svojem predlogu.
- Vlada naj v strokovno razpravo o vseh pomorskih zadevah vključi Društvo za pomorsko pravo Slovenije.

Pomorstvo ima relativno neznamenit vpliv na okolje, čeravno se več kot 90 odstotkov svetovne trgovine odvija prek morja. Štiri petine vsega morskega onesnaženja izvira na kopnem, deset odstotkov pa bremeni pomorski sektor, ki je v zadnjem desetletju postal še nekoliko čistejši. Ladje prispevajo le 1,8 odstotkov celotnih izpustov ogljikovega dioksida (plovilo primerljive velikosti kar 36-krat manj kot Boeing 747-400), vendar se lahko ta količina do leta 2020 dramatično poveča zaradi približno 72 odstotkov večje porabe goriva, če ne bomo izboljšali ladijskega pogona, oblike »lupin«, tovarne nosilnosti in podobno. Zato bodo navidezne lovorike še naprej venele, dokler bodo ogroženi morski ekosistemi in okrnjena biološka raznolikost. Kiti, tjulni in delfini so v zatonu, deset odstotkov koralnih gričevij je nepopravljivo poškodovanih, trideset pa načetih, zmanjšujejo se ribje zaloge, morska prostranstva mutirajo v kalne in smrdljive močvare, kjer si človek lahko podoba na ogled postavi v mastnih madežih!

IMO je bila ustanovljena po drugi svetovni vojni kot specializirana agencija OZN, spočetka zaradi zagotavljanja varnosti plovbe, že v petdesetih letih pa tudi v imenu

krhkega morskega okolja kot kustos Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaženja morja z oljem iz leta 1954 (OILPOL). Po dobrih dvajsetih letih izkušenj in znanstvenega premisleka je bila po njeni zaslugi leta 1973 sprejeta Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja z ladij, ki je skupaj s protokolom iz leta 1978 znana pod kratico MARPOL 73/78. Konvencija je bila večkrat dopolnjena in spremenjena, ključnih pa je šest aneksov, od katerih sta le prva dva obvezna in sta v najnovejši verziji začela veljati v začetku letošnjega leta. Prvi je namenjen preventivi na področju prevoza olja (nafte) in med drugim zahteva dvojno dno za tankerje, zlasti zaradi nedavnih nesreč Nakhodka, Erike in Prestiga. Drugi aneks regulira preprečevanje onesnaženja s škodljivimi tekočimi snovmi, na primer raztopinami, voski in živalskimi maščobami, ter se uporablja skupaj z Mednarodnim kodeksom o sipkih in tekočih kemikalijah. Tretji v navezi z Mednarodnim pomorskim kodeksom o nevarnem blagu predpisuje preventivne ukrepe glede pakiranih nevarnih substanc, četrti se ukvarja z odplakami, peti z ladijskimi smetmi in šesti z atmosferskim onesnaževanjem. Pričakovati je, da bo zaradi nujne aktualnosti IMO v bližnji prihodnosti botrovala tudi konvenciji o emisijah toplogrednih plinov z ladij in napravila ladjarstvo še prijaznejše okolju.

Nesreča tankerja Torrey Canyon koncem šestdesetih let prejšnjega stoletja je privedla do Mednarodne konvencije o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči oziroma utegne povzročiti onesnaženje z nafto (1969), ki omogoča obalnim državam, da se obvarujejo črne plime. Sledili sta ji Mednarodna konvencija o pripravljenosti, odzivu in sodelovanju v primeru onesnaženja z nafto (1990) in sporazum s podobno vsebino glede nevarnih in škodljivih snovi (2000). Lanskega marca je končno začel veljati Protokol h konvenciji o preprečevanju onesnaženja zaradi potapljanja odpadkov in drugih snovi iz leta 1972, ki izhaja iz načela, da je vse prepovedano, kar ni izrecno dovoljeno. Omeniti je treba še Mednarodno konvencijo o nadzoru škodljivih snovi za preprečevanje zaraščanja morskih organizmov na ladijskem trupu (2001), Mednarodno konvencijo o nadzoru in upravljanju z ladijskimi balastnimi vodami in usedlinami (2004) in Mednarodno konvencijo o odstranjevanju ladijskih razbitin (2007). Nobena žal še ne velja, v naslednjih dveh letih pa se lahko nadejamo mednarodnega sporazuma o recikliranju odsluženih ladij, o čemer že obstajajo priporočilne, a žal nezadostne smernice.

Izjemno pomembna so tako imenovana »posebno občutljiva morska območja«, ki zaradi ekoloških, socialno-ekonomskih in znanstvenih razlogov potrebujejo intenzivnejšo zaščito. IMO je do zdaj razglasila enajst takšnih »rezervatov«, katerim bi morali čim prej priključiti subtilni Severni Jadran!

Mednarodna pomorska organizacije se ne ukvarja zgolj s preventivo, temveč tudi s kurativo in represijo. Od leta 1969 oziroma 1971 deluje pravni režim odškodninske odgovornosti za onesnaženje z nafto, za katerega je značilna usmerjena, objektivna in omejena odgovornost lastnikov ladij z obveznim zavarovanjem, dopolnjujeta pa jo sklada, ki se napajata s prispevki naftne industrije. Podobno je urejena odgovornost za prevoz nevarnih in škodljivih snovi (1996) in onesnaženje z gorivom (2001). Slednja mednarodna sporazuma še nista začela veljati.

Poleg IMO se s pomorstvom in ekologijo ukvarjajo številne druge mednarodne državne in nevladne organizacije, bodisi globalno ali pa regionalno, denimo za varstvo Sredozemskega morja. Evropska komisija je lanskega junija objavila zeleno knjigo o prihodnji pomorski politiki EU, ki pomorstvo prvič obravnava holistično in sinergijsko pod skupnim imenovalcem trajnostnega razvoja, torej zagotavljanja napredka ob sočasnem varovanju in izboljševanju morskega okolja.

8 ZAKLJUČEK

Po svetu pluje veliko različnih ladij z različnimi karakteristikami in lastnostmi. Te ladje pa prevažajo tovore različnih vrst od takšnih, ki so zelo onesnaženi do tistih za prehrabene namene. Zato so se morala pristanišča prilagoditi vsem zahtevam, ki jih zahtevajo različni tovari. Tako so se hkrati razvile vse te dejavnosti in mednarodno varnostne organizacije. Z namenom, da bi preprečile kakršno koli zlorabo, onesnaževanje okolja, nevarnost za državo ter ljudi, ki živijo v okolici pristanišč. Pomembno je preprečiti vsakršno možno okoljsko katastrofo kot je na primer prenos nalezljivih bolezni, onesnaženja morja itd... Razlitje onesnaženih fluidov v Jadranskem morju bi pomenilo pravo katastrofo za vse države, ki obdajajo to morje.

Dosežena stopnja razvitosti pomorskega prometa zahteva od vseh dejavnikov največ učinkovitega sodelovanja in zainteresiranosti vseh teh služb. Kajti le s tem sodelovanjem bomo omogočili čim hitrejši in varnejši pretok blaga.

9 VIRI IN LITERATURA

1. Branilovic, Barbara, Zakonska ureditev pomorskega transporta v EU in v Sloveniji. Diplomsko delo.
2. Oblak Lukač A., Nevarne snovi. Ljubljana: Založba DDU Univerzum, 1985
3. Plevnik, A., Prometna geografija, študijsko gradivo 2004, delovni osnutek - interno
4. Veselko, Gregor. 2003. Po letu 2010 zabojniške ladje z nosilnostjo tudi do 15.000 TEU. Logistika&transport 4: 10-11.
5. Vir: <http://www.marinekameradschaft-muenchen.de/neu80.htm> (citir. 26.9.2007).
6. Zapiski usposabljanja NEVARNE SNOVI
7. Zakon o prevozu nevarnega blaga (ZPNB).Ur. I. RS 79/99
8. Zakon o kemikalijah (ZKEM). Ur. I. RS 36/99
9. <http://www.google.si/search?q=prevoz+nevarnih+snovi+na+ladjah&hl=sl&start=30&sa=N>
10. Spletna stran: www.emsa.europa.eu
11. Spletna stran: www.rivershield.com
12. Spletna stran: www.imo.org
13. Spletna stran: www.luka-koper.si

KAZALO TABEL

Tabela 1: Količina in struktura tovara

Tabela 2: Napovedana rast tovarnega prometa v pristaniščih (SURS, 2003)

Tabela 3: Shema organizacije odziva v izrednih razmerah

KAZALO SLIK

Slika 1: Diagram ukrepov za primer nesreče