

# VAJA MORJE 2007

## Exercise Sea 2007

Bojan Kuntarič\* UDK 351.862:614.75

Povzetek Abstract

Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje je maja 2007 pred pristaniščem v Kopru pripravila državno zaščitno-reševalno vajo Morje 2007, na kateri so preverili pripravljenost sestavnih delov sistema varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami za posredovanje v nesreči z nevarno snovjo. Scenarij vaje je bil povsem realen, saj je predvideval trčenje dveh ladij, zaradi trka pa je prišlo do izliva pogonskega gorila, v kuhinji ene od ladij je izbruhnil požar, na ladji pa so bili tudi ranjenci. Reševalci so prišli na kraj nesreče hitro in so svoje naloge opravili zelo dobro. Ocena po vaji je bila enotna. Na tem področju je bil narejen velik korak naprej.

In May 2007 in front of the harbour at Koper the Administration of the Republic of Slovenia for Civil Protection and Disaster Relief held a national protection and rescue exercise, Sea 2007, in which it verified how well the constituent parts of the system of protection from natural and other disasters are prepared to intervene in an accident involving hazardous substances. The scenario of the exercise was entirely realistic, since it envisaged the collision of two vessels, causing a spill of motor fuel, with a fire breaking out in the galley of one vessel and personnel being injured. Rescue crews arrived at the scene of the accident in real time and performed their tasks very well. The assessment following the exercise was unanimous. We have taken a major step forward in this area.

## Uvod

Čeprav je slovensko morje majhno, mu naša država namenja vso pozornost, da bi ga obvarovala pred nevarnostmi in nesrečami, ki mu grozijo, in ki bi lahko ogrozile tudi prebivalce mest in naselij na obali. Zato je Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje maja 2007 pred pristaniščem v Kopru pripravila vajo, s katero so preverili pripravljenost sestavnih delov sistema varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami za posredovanje v nesreči z nevarno snovjo. Ocena po vaji je bila enotna. Na tem področju je bil narejen velik korak naprej.

Slovenska obala je kljub le 46 km dolžine za nas zelo pomembna, enako kakor če bi merila na stotine ali celo na tisoče kilometrov. Če dolžini obale dodamo še približno 180 km<sup>2</sup> morja, dobimo območje Slovenskega Primorja. To je razdeljeno na tri občine, in sicer na Mestno občino Koper, občino Izola in občino Piran, in meri skupaj 384,6 kvadratnih kilometrov.

Povprečna globina priobalnega morja je 17 m. Glavni morski tok poteka vzdolž celotne obale v smeri od jugozahoda proti severovzhodu, s tem da se v stranskih zalivih ustvarjajo krožni tokovi.

Na severni strani Slovensko Primorje meji na Republiko Italijo, na zahodu ga obliva Jadransko morje, na jugu in jugovzhodu meji na Republiko Hrvaško, na severovzhodu pa na občino Hrpelje-Kozina.

\* Ministrstvo za obrambo RS, Uprava RS za zaščito in reševanje, Vojkova c. 61, Ljubljana, bojan.kuntaric@urszr.si

## Kaj ogroža naše morje

### in našo obalo

Nevarnosti, ki ogrožajo naše obalno območje, so različne in jih lahko razvrstimo v več skupin.

Prvo skupino predstavljajo nesreča z nevarno snovjo (druga ekološka nevarnost ali nesreča), suša (prekinitev oskrbe s pitno vodo), nesreča v cestnem, železniškem



Slika 1. Okoli poškodovane ladje so že postavljene luške baraže. Okoli ladje pluje čoln, ki z morske površine pobira izteklo pogonsko gorivo.

Figure 1. Harbour booms have already been placed around the damaged vessel. Also circling the vessel is a boat skimming up spilled fuel from the surface of the sea.



Slika 2. Na poškodovani ladji je izbruhnil požar, ki ga posadka sama ni mogla omejiti in pogasiti.  
 Figure 2. A fire broke out on the damaged vessel, and the crew could not contain or extinguish it by themselves.



Slika 3. Ponesrečeni ladji je na pomoč prihitel pristaniški vlačilec, ki je opremljen tudi za takšne nesreče.  
 Figure 3. The damaged vessel was swiftly assisted by a harbour tug, which is equipped for such incidents.

in pomorskem prometu, požar v naravnem okolju, na objektih in na prometnih sredstvih, najdba neeksplozivnega ubojnega sredstva.

V drugi skupini so zemeljski plaz, neurje (vihar; močan veter nad 8 Bf, burja nad 10 Bf), toča, udar strele, žled, pozeba, epidemija človeške nalezljive bolezni, epizootija, epifitija, infestacija, eksplozija, poškodba — porušitev jezua, industrijska nesreča, radiološka nevarnost, nesreča na vodi in v vodi, rušilni potres, terorizem, prekinitev oskrbe z električno energijo, z energetskim plinom, prekinitev javne telefonske zveze.

V tretji skupini so nevarnosti, nesreče in drugi pojavi, ki na obalnem območju zaradi objektivnih pogojev in naravnih danosti običajno ne nastajajo in se doslej še niso zgodile.

To so visok sneg (nad 50 cm), snežni plaz, rudniška nesreča, nesreča na žičnici, jedrska nesreča, nesreča v gorah, v jami ...

### Nesreče z nevarnimi snovmi

Po ocenah je največja nevarnost za naše morje in slovensko obalo nesreča z nevarnimi snovmi predvsem z nafto. Do teh nesreč lahko pride zaradi prevozov surove nafte in derivatov v luko Koper; letno do 2.000.000 ton (tankerji do 60.000 ton), tovari kemikalij in posebni tovari v luko Koper ali pa iz nje po morju drugam, tovari nafte, letno do 31 milijonov ton (tankerji do 200.000 ton) in drugih nevarnih snovi (neznanih količin) v ali iz tržaškega pristanišča, izpuščanje odpadnih olj z ladij, ki plujejo v ali



Slika 4. Vlačilec je pripeljal na ponesrečeno ladjo tudi ekipo koprskih poklicnih gasilcev.  
 Figure 4. The tug brought to the damaged vessel a team of Koper professional firefighters.



Slika 5. Ko je izkrcal gasilce, je vlačilec začel gasiti požar na poškodovani ladji.

Figure 5. Once the firefighters had disembarked, the tug started to extinguish the fire on the damaged vessel.

iz koprskega ali tržaškega pristanišča (namerno ali iz malomarnosti), manjša, vendar kronična onesnaženja s spiranjem manipulativnih površin luke Koper, ladjedelnice Izola, avtopralnic, garaž in obalne ceste in z vnosom meteornih voda (reke, kanalizacije).

Potencialna nevarnost za onesnaženje katastrofalnih razsežnosti pomenijo predvsem veliki tankerji, katerih plozna pot je le od 3–5 km oddaljena od naše obale.

Ta onesnaženja lahko delimo na dve skupini, in sicer na onesnaženja, ki v prvi fazi ne vplivajo neposredno na zdravje in življenje prebivalcev obalnega območja (nafta, naftni derivati, nekatere kemikalije in drugi tovari), in onesnaženja, ki lahko pomenijo takojšnjo in neposredno nevarnost za zdravje in življenje prebivalcev (nekaterne kemikalije in posamični posebni tovari).

Zavedati se moramo, da je dobršen del gospodarstva na slovenski obali življenjsko odvisen od čistega morja. Pri tem mislimo predvsem na turistično urejene dele obale (od Lazareta do Ankarana, Simonov zaliv in celotno območje od Strunjana do avtokampa v Luciji). Vsako večje onesnaženje teh delov obale, posebej v času turistične sezone, bi lahko imelo katastrofalne posledice za turistično gospodarstvo. Posebej je ta nevarnost izrazita v Piranskem zalivu.

Hude posledice onesnaženja morja je verjetno pričakovati tudi v proizvodnji soli (soline), na gojiščih školjk in v

ribištvu. Izjemoma lahko razlitje kemikalij v morje povzroči nastanek škodljivih plinov, ki bi lahko neposredno ogrozili prebivalstvo.

## Po sedmih letih spet vaja

Vse to so razlogi, da je Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje v soboto, 26. maja 2007, pripravila



Slika 6. Kraj nesreče je preletavalo manjše civilno letalo z letališča v Portorožu in o dogajanju poročalo pristojnim organom.

Figure 6. A small civil aircraft from the airport at Portorož flew over the scene of the accident and reported to the competent authorities on what was happening.



Slika 7. Ogenj na poškodovani ladji je pogašen.  
Figure 7. The fire on the damaged vessel has been extinguished.

približno morsko miljo pred luko Koper državno zaščitno reševalno vajo Morje 2007.

S to vajo, namenjeno predvsem strokovni javnosti, so organizatorji želeli preveriti usklajenost delovanja različnih reševalnih služb, organov vodenja in drugih organov ter organizacij, ki ukrepajo ob nesreči na morju.

Vadbenci so praktično preizkusili reševanje ponesrečenca z ladje, gašenje požara na ladji ter ukrepanje ob onesnaženju morja in pomoč ladjam v stiski.

## Trčenje dveh ladij

Vaja Morje 2007 je potekala na podlagi predvidevanja, da je zaradi slabega vremena in elektronskih motenj prišlo pri prečkanju sheme ločene plovbe v Tržaškem zalivu do trka dveh tovornih ladij. Na ladji, ki je prečkala shemo ločene plovbe, je prišlo do poškodbe trupa na levem boku, manjšega vdora vode v ladijsko skladišče, do poškodbe tanka z gorivom in požara v kuhinji. Pri trčenju so bile tri osebe poškodovane. Druga ladja je utrpela manjšo poškodbo. Ladja, ki je prečkala shemo ločene plovbe, je prosila za pomoč zaradi poškodovanih oseb, požara in poškodbe na kraju puščanja vode in iztekanja goriva v morje. Poveljnik ladje je prosil tudi za odobritev za vplutje v zatočišče za ladje v stiski.

Za reševanje nastalega položaja so aktivirali potrebne enote in službe zaščite, reševanja in pomoči ter pogodbene partnerje. Prav tako so za začetno sanacijo onesnaženja morja aktivirali koncesionarja službe za varstvo obalnega morja SVOM VGP Drava s Ptujem ter Luke Koper d. d.

Vaja Morje 2007 je potekala kot praktični prikaz posameznih dejavnosti, ki jih je treba opraviti ob nesreči na morju. Na vaji so pred praktičnim prikazom tudi dejansko preverili postopke obveščanja in aktiviranja posameznih organov, organizacij ali posameznikov, ki so določeni v načrtih zaščite in reševanja.



Slika 8. Gasilci so ranjenca oskrbeli in ga predajajo posadki plovila koprške luške kapitanije.  
Figure 8. The firefighters took care of the injured person and placed him in the care of a team from a Koper harbour master's vessel.



Slika 9. Plovilo je ranjenca odpeljalo na kopno, kjer ga je že čakalo reševalno vozilo.

Figure 9. The vessel took the injured person to land, where an ambulance was waiting.

Takoj po namišljeni nesreči so v skladu z načrti zaščite in reševanja aktivirali vse potrebne službe in reševalne enote. Vadbenci so praktično prikazali gašenje požara, reševanje in dajanje prve pomoči poškodovanemu mornarju, prevoz poškodovanega do kopnega, omejitve širjenja onesnaženja s postavljanjem vodnih pregrad ter začetno sanacijo in čiščenje morja. V sklopu tega so prikazali še gašenje ladje z opremo in napravami na vlačilcih in napravami za čiščenje morja z detergenti.

## Kaj so hoteli preveriti organizatorji

V izpostavi URSZR Koper, kjer so izdelali scenarij vaje, so zastavili naslednje cilje vaje:

1. preveriti učinkovitost in usklajenost rešitev v načrtih zaščite in reševanja ob nesreči na morju na vseh ravneh načrtovanja. Načrte so preverili v delih, ki se nanašajo na opazovanje in obveščanje, aktiviranje sil za zaščito, reševanje in pomoč, upravljanje in vodenje ter izvajanje ukrepov in nalog zaščite, reševanja in pomoči. Posebej so preverili še dodatek k načrtu v zvezi s pomočjo ladjam v stiski, aktiviranju vlačilcev ter gašenju požara na ladjah trgovske mornarice;
2. ugotoviti pomanjkljivosti in morebitna neskladja ter nedorečenosti v načrtih in jih odpraviti;
3. preveriti učinkovitost delovanja sistema opazovanja in obveščanja;

4. preveriti učinkovitost postopkov pri gašenju požara na ladji ter upravljanja z vodnimi pregradami pri zajezitvi širjenja onesnaženja;
5. preveriti operativno delovanje koordinacijske skupine državnih organov, ki delujejo na morju;
6. preveriti uporabnost opreme sil za zaščito, reševanje in pomoč, ki je predvidena za uporabo ob nesrečah na morju, in
7. preveriti organiziranost, opremljenost in usposobljenost sil, ki sodelujejo pri zaščiti, reševanju in pomoči ob nesreči na morju.

Praktični del vaje so opazovali domači strokovnjaki, na vajo pa so bili vabljeni tudi predstavniki CZ iz samostojne pokrajine Furlanije-Juljske Krajine iz Italije ter predstavniki CZ Istarske županije iz Pulja (Hrvaška).

Skupaj je na vaji sodelovalo 83 udeležencev, od katerih je bilo 43 neposrednih akterjev.

## Kdo je sodeloval na vaji

Na vaji so sodelovali:

- poveljnik in namestnik poveljnika civilne zaščite obalne regije, s štabom v operativni sestavi;
- Ministrstvo za obrambo RS, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje;



Slika 10. Običajne baraže niso zadostovale, zato je eden od vlačilcev začel v morje spuščati oceanske baraže.  
 Figure 10. The normal booms were not adequate, so one of the tugs started to lower ocean booms into the water.

- Ministrstvo za obrambo RS, Inšpektorat Republike Slovenije za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami;
- Ministrstvo za obrambo RS, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, izpostava Koper;
- Ministrstvo za promet RS, Uprava Republike Slovenije za pomorstvo;
- Ministrstvo za okolje in prostor RS, Agencija Republike Slovenije za okolje, območna pisarna Koper;
- Ministrstvo za notranje zadeve RS, Generalna policijska uprava, Policijska uprava Koper, postaja pomorske policije Koper; operativna pomorska koordinacija;
- Mestna občina Koper, javni zavod Gasilska brigada Koper;
- Mestna občina Koper, Služba za zaščito in reševanje ter civilno obrambo;
- SVOM - VGP Drava Ptuj d. d. Koper;
- Adria-Tow d. o. o. Koper;
- Luka Koper d. d., Služba varovanja;
- Luka Koper d. d., Služba varovanja okolja ter zdravja pri delu;
- Slovenska vojska - 430. Mornariški divizion;
- Slovenska potapljaška zveza - Reševalna postaja Koper;
- Obalni letalski center Portorož;
- UL Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož.

## Velik korak naprej

Kakor je po končani vaji poudaril generalni direktor Uprave RS za zaščito in reševanje Bojan Žmavc, je bila ta vaja v primerjavi z vajo leta 2000 velik korak naprej. »Bistveno je, da smo okrepili nekatere službe. Tako je Ministrstvo za obrambo RS kupilo 3000 m oceanskih baraž, ki so velika pridobitev in so last URSZR oziroma države. Z njimi lahko preprečujemo onesnaženje morja tudi ob slabšem vremenu. Pomembno je tudi, da smo v sistem vključili tudi nekatera podjetja. Po prvih vtisih lahko rečem, da smo na tem področju naredili velik korak naprej. Enotna ugotovitev vseh sodelujočih na vaji je, da Slovenija kot pomorska država nujno potrebuje plovilo za pobiranje nesnage z morske površine. Velik napredek na tem področju je tudi ustanovitev koordinacije vseh služb, ki sodelujejo pri reševanju v nesrečah na morju,« je še dodal Bojan Žmavc.

## Viri in literatura

1. Pripravljeno po gradivu za novinarje, ki so si ogledali vajo. Pripravili so jih na URSZR in izpostavi URSZR Koper.