

# VAJA MORJE 2000

## “Sea-2000” Exercise

Zvezdan Božič\*

### Povzetek

Nesreče na morju se ne dogajajo prav pogosto, vsaj ne tako pogosto kot nesreče v cestnem ali železniškem prometu, ki so že vsakodnevni pojav. S stališča ukrepanja, zaščite, reševanja in pomoči ter odpravljanja vsakovrstnih posledic pa so nesreče v pomorskem prometu neizmerno večje in zahtevnejše. Tudi slovensko morje ni in ne more biti imuno na take ali podobne nesreče, čeprav se do sedaj pri nas ali v naši bližini ni zgodila še nobena. Pred osmimi leti je na slovenskem morju že potekala vaja Morje '92 s podobnimi nameni in cilji kot vaja Morje 2000. Obdobje osmih let je prineslo kar nekaj novosti in sprememb, ki so nujno narekovala izvedbo nove vaje. Z vajo naj bi predvsem ugotovili in preverili trenutno stanje organiziranosti sistema, sil in sredstev za zaščito in reševanje ob tovrstnih nesrečah na morju. V tem času je bil državni Načrt zaščite in reševanja ob nesrečah na morju na novo sprejet, spremenila se je tudi organiziranost večine javnih služb in državnih organov, ki ob takih nesrečah sodelujejo. Vaja Morje 2000 je pokazala nekatere težave in pomanjkljivosti, ki jih bo v prihodnje nujno treba odpraviti.

### Abstract

Accidents at sea are not a frequent occurrence, at least not as frequent as accidents in road or railway traffic, which occur practically on a daily basis. However, from the aspect of response, protection, rescue operations, assistance and the elimination of all consequences, accidents at sea are by all means larger and more complex events. The Slovene sea is not and cannot be immune to such disasters, although this type of accident has not yet occurred in Slovenia or in its vicinity. Eight years ago, a “Sea-92” Exercise was conducted in the Slovene sea, with similar goals and objectives as the “Sea-2000” Exercise. Several novelties and changes that have been introduced in recent years have called for the organization of a new exercise. The purpose of the exercise was primarily to assess and verify the current state of the response system's organization and the ability of forces and equipment to effectively respond to accidents at sea. A new National Plan of Protection Against and Response to Accidents at Sea has been adopted, and a number of changes have been in the organizational structure of public services and state bodies to ensure their coordinated action in case of such disasters. The “Sea-2000” Exercise exposed certain deficiencies that need to be eliminated in future.

## Uvod

Velike ekološke nesreče so se zgodile prav na morju. Spomnimo se francoskega tankerja Erika, ki so ga razburkano morje in veliki valovi v bližini francoske obale prelomili na dvoje. Nesreča se je pripetila konec leta 1999. Pri tem je v morje izteklo 15.000 t nafte. Posledice nesreče še do danes niso odpravljene. Takih ali podobnih nesreč je bilo v letu 1999 kar 17. Leta 2000 se je zelo podobna nesreča pripetila italijanskemu tankerju levelisun, ki se je zaradi slabega vremena potopil v Rokavskem prelivu. Z njim je na dno morja potonilo 6000 t nevarnih kemikalij in drugih snovi. Na našem območju ali v njegovi bližini do sedaj še ni bilo take ali podobne nesreče. Nihče pa ne more trditi, da se kaj takega tudi pri nas ne more zgoditi. Zgovoren je že podatek, da v Luko Koper vsako leto pripelje povprečno 2000 ladij, od tega 70 tankerjev z 1.500.000 t nafte ali njenih derivatov, 50.000 t tekočih kemikalij ter 10.000 t nevarnega kosovnega tovora. Da pristanišči Trst in Tržič, kjer je pretovor takih snovi še veliko večji, niti ne omenjamo.

Zaradi občutljivosti in zaprtosti našega morja je pravočasno in tehnično dovršeno ukrepanje temeljni pogoj za uspešno omejitev ali odpravo posledic take ali podobne nesreče. To zahteva od države velike človeške in tehnične zmogljivosti ter ogromna finančna sredstva.

## Namen in cilj vaje

Vaja je bila načrtovana in izvedena na podlagi sklepa Vlade RS. Osnova za njeno izvedbo je bila ocena ogroženosti slovenskega morja zaradi nevarnosti nesreč na morju ter preveritev državnega Načrta zaščite in reševanja ob nesrečah na morju, ki je bil sprejet v letu 2000.

\* Ministrstvo za obrambo, Uprava za obrambo Koper, Ferrarska 5/b, Koper

Osnovni namen vaje je bil preveriti in uskladiti izvajanje zaščite in reševanja ob trku dveh ladij, izlitju večje količine nafte v morje ter požaru na ladiji.

## Glavni cilji vaje

- Preveriti organiziranost, usposobljenost in opremljenost vseh dejavnikov zaščite, reševanja in pomoči na obali, ki se po načrtih vključujejo v zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah z nevarnimi snovmi na morju.
- Preveriti načrte zaščite, reševanja in pomoči ob nesrečah z nevarnimi snovmi na morju.
- Preveriti sodelovanje različnih izvajalcev zaščite in reševanja ob nesrečah z nevarnimi snovmi na morju, zlasti Slovenske vojske, Policijske uprave Koper – Postaje pomorske policije, Uprave RS za pomorstvo, služb v Luko Koper ter drugih služb, ki so zadolžene za zaščito obalnega morja.
- Preveriti sistem radijskih zvez ZARE ter možnosti povezav s sistemi radijskih zvez policije in vojske ter drugih izvajalcev zaščite in reševanja na obali.
- Preveriti sistem obveščanja in vodenja zaščite, reševanja in pomoči.
- Na podlagi pridobljenih izkušenj dopolniti načrte zaščite, reševanja in pomoči.

## Priprave na vajo

Priprave na vajo je vodila in izvajala posebna operativna skupina, imenovana s sklepom Vlade. Na začetku je prihajalo do določenih nejasnosti predvsem zaradi tega, ker je bilo s sklepom vlade določeno, da se vaja izvede kot ne-

napovedana. Popolnoma nenapovedano se take vaje v takem obsegu in s takim številom izvajalcev ne bi dalo izvesti, kar je skupina ugotovila že na začetku priprav. Ob koncu priprav na vajo pa je ožja skupina članov sestavila podrobnejši scenarij s konkretnimi nalogami, ki dejansko ni bil poznan širšemu krogu udeležencev.

## Udeleženci vaje

V vaji so sodelovali: Luka Koper, d. o., Podjetje za vleko ladij ADRIA – TOW, d. o. o., iz Kopra, Služba za varstvo obalnega morja iz Kopra (SVOM) v okviru Ministrstva RS za okolje in prostor, Javni zavod Gasilska brigada (JZ GB) Koper, Uprava RS za pomorstvo v okviru Ministrstva RS za promet in zveze, Policijska uprava Koper v okviru Ministrstva za notranje zadeve, 430. mornariški divizijon Slovenske vojske (SV), Obalni letalski center (OLC) Portorož, Obalni štab Civilne zaščite, Občinski štab Civilne zaščite (OŠCZ) Koper in Urad vlade za informiranje (UVI).

V pripravi imitacije je sodelovalo še podjetje Adriaing iz Kopra. Za zdravstveno zaščito je poskrbel Zdravstveni dom Koper. Vajo sta snemala dva snemalca Ministrstva RS za obrambo, strokovno pa sta jo nadzorovala dva inšpektorja Inšpektorata RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami (IRSVNDN).

Pred vajo ni bilo nikakršnih priprav za udeležence, kratka predstavitev vaje in scenarija je bila namenjena samo krogu povabljenih strokovnjakov.

Vajo je vodil poveljnik Obalnega štaba CZ.

## Zamisel in potek vaje

Vaja je bila izvedena na predpostavki, da sta zaradi tehnične okvare v Koprskem zalivu trčili ladji. Na ladji je nastal požar in ladijsko gorivo je začelo iztekati v morje.

Požar se je širil v notranjost ladje. Ker posadka požara ni obvladala, je zaprosila za pomoč. Pri gašenju so se poškodovali potniki in reševalci.

Požar se je pojavil tudi na površini morja. Poveljnik trajekta je o nastali nezgodi takoj obvestil Upravo RS za pomorstvo. Na obeh ladjah so izvajali dejavnosti, ki so predvidene ob tovrstnih nesrečah.

Zaradi nastalega dogodka je Uprava RS za pomorstvo na prošnjo poveljnika trajekta zaprosila Regijski center za obveščanje (ReCO) za pomoč gasilcev, SVOM-a, Obalnega štaba CZ, Prehospitane enote (PHE), plovila SV in drugih.

Po uspešni pogasitvi razlitega goriva na gladini morja, na ladji in v njeni notranjosti, zatesnitvi poškodovanih rezervoarjev ter oskrbi poškodovanih se je začela akcija omejevanja širjenja madeža nafte. Pri tem so sodelovali delavci SVOM-a. Za spremljanje širjenja madeža razlite nafte je bil alarmiran tudi OLC Portorož. Glede na oceno situacije (stanja), ki jo je dal vodje intervencije, in glede na spremenjene vremenske razmere (močan veter) je Obalni štab CZ sklepal, da z razpoložljivimi silami in sredstvi ne bo kos nastalim razmeram, zato je:

- prek štaba CZ RS zaprosil za pomoč sosednjo državo (Italijo),
- aktiviral občinske štabe civilne zaščite v obalnih občinah in
- zahteval dodatno pomoč ekip gasilske brigade in ostalih služb.

Zamisel za vajo je operativna skupina za pripravo vaje glede na sklep Vlade nekoliko spremenila. Tako je postal scenarij vaje realnejši. Verjetnost, da bi v Koprskem zalivu



Slika 1. Ladijski vlačilec Mars z vodnimi topovi gasi požar na goreči ladji (foto: FPA Koper)  
Figure 1. MARS towboat employing water canons to extinguish a fire on a burning ship (photo: FPA Koper)



Slika 2. Na plovilu Uprave RS za pomorstvo je bil inšpektor za varnost plovbe URSP, ki je vodji intervencije neposredno pomagal pri sprejemanju odločitev (foto: FPA Koper)  
Figure 2. The Navigation Safety Inspector of the Slovene Maritime Administration aboard a vessel of the Maritime Administration, assisting the Head of the Response Unit in making decisions (photo: FPA Koper)



Slika 3. Ekološko plovilo Službe za varstvo obalnega morja vleče baraže za omejeitev oljnega madeža. V ozadju se skuša vlačilec približati goreči ladji zaradi prevzema ranjenecv (foto: FPA Koper)  
Figure 3. An environmental protection vessel of the Coastal Waters Protection Service pulling oil-retaining barriers to restrain the oil spill. In the background, a towboat attempting to approach a burning ship and rescue the injured (photo: FPA Koper)

prišlo do trka dveh ladij, je namreč veliko večja od trka zaradi megle. Med potekom vaje sta bili za izvajalce predvideni dve dodatni nalogi, in sicer:

- prenos ranjencev z dvigalom s poškodovane ladje prek vlačilca na reševalno ladjo (vojaška ladja Ankaran), za posadko vlačilca in gasilce ter
- poškodovanje baraž in preplavitev onesnaženja zunaj zaščitene območja za delavce SVOM-a.

Vaja je do 10. ure in 30 minut potekala po predvidenem scenariju. Udeleženci so tudi poskušali prenesti ranjence in popraviti oz. zamenjati baraže, kar pa zaradi vedno slabšega vremena ni bilo varno. Vodja je zato vajo ob 10. uri in 45 minut prekinil in končal.

## Ocena vaje, ugotovljene pomanjkljivosti in predlogi za njihovo odpravo

Priprave na vajo in potek vaje so udeleženci sprejeli z velikim odobravanjem, saj se zavedajo nevarnosti, ki jo za človeka, okolje in druge nesreče predstavlja pomorski promet. V vaji so videli priložnost za preverjanje lastnih zmogljivosti, tako človeških kot tudi materialnih.

Namen vaje je bil v celoti dosežen, saj je bila vsem udeležencem dana možnost, da so preverili navedeno ter ugotovili morebitne slabosti glede organizacije in napake pri izvajanju vaje.

### Konkretne ugotovitve

Sklep Vlade glede izvedbe vaje ni bil dovolj jasen, saj se ni dalo točno opredeliti, kdo vajo vodi in kdo je vadbenec in ali je tudi vodja vaje vadbenec.

Obveščanje in aktiviranje ni potekalo v skladu s scenarijem kot tudi ne v skladu z Načrtom zaščite in reševanja ob nesrečah na morju.

Glede na število udeležencev in neenotni sistem zvez, ki ga uporabljajo različne strukture, je na vaji občasno prihajalo do težav pri komuniciranju med udeleženci vaje in vodjo intervencije, tako da se na trenutke ni vedelo, koliko oseb vodi vajo in intervencijo.

Vodja intervencije ni imel dovolj pregleda oz. informacij za popoln nadzor nad dogajanjem (pomorski predpisi, ekologija, vlačilci itd.).

Večina udeležencev ni bila opremljena z osnovnimi zaščitnimi sredstvi (z zaščitnimi reševalnimi jopiči).

Vaja je pokazala, da obala nima zadosti tehničnih in kadrovskih zmogljivosti, da bi lahko ob požaru in razlitju nevarnih snovi na morju učinkovito ukrepali.

V državnem Načrtu zaščite in reševanja ob nesrečah na morju bi bilo treba opredeliti oz. doreči intervencijo in sanacijo ali pa uporabiti ustrežnejši izraz »interventna sanacija«, saj je razmejevanje med tema dvema aktivnostma v praksi dokaj težko.

Omenjeni načrt bi bilo treba dopolniti s prilogami in dokumenti, predvsem s spiski določenih oseb in s seznamom specifične tehnične opreme ter njenimi značilnostmi.

V takšne in podobne vaje bi bilo treba v prihodnje vključevati tudi Upravo RS za varstvo narave, ki deluje v okviru Ministrstva RS za okolje in prostor.

Zaradi nenormalnih razmer na morju (močan veter) so se baraže, ki so jih uporabljali za omejevanje razlitja nevarne snovi, pokazale za neučinkovite.

ReCO je v takih in podobnih situacijah izredno obremenjen. Zaradi tega je dežurni operativec primoran poklicati na pomoč še enega operativca ali vodjo centra, kar se je na tej vaji tudi zgodilo. V začetni fazi intervencije po prvem obvestilu (pribl. prve pol ure) je v centru toliko dela, da ga dva operativca komaj uspešno opravita. Običajno je v centru samo en operativec, kar je bistveno premalo.

Plovili Morske biološke postaje (MBP) Piran nista opremljeni za zagotavljanje podatkov, ki bi jih potrebovali v takih situacijah. Postaja bi v reševalnih akcijah lahko sodelovala samo z dvema ploviloma z osnovno navigacijsko opremo, vsa ostala specifična oprema pa je odvisna od priliva finančnih sredstev. Na MBP Piran tudi nimajo predvidene dežurne službe oz. dosegljivosti delavcev.

### Konkretni predlogi za odpravo pomanjkljivosti in potrebna tehnična sredstva

- Vodja intervencije mora imeti pomočnika ali več pomočnikov, strokovnjakov s posameznega področja (URSP, SVOM), da bodo na terenu lahko skupaj vodili intervencijo.
- Do prihoda vodje intervencije na kraj nesreče, vodi akcijo Uprava RS za pomorstvo oz. inšpektor za varnost plovbe.
- Stalno morata biti v pripravljenosti najmanj dva ustrezna vlačilca, popolnoma opremljena za reševanje in gašenje požarov na večjih plovilih.
- Kupiti je treba plovilo za gašenje požarov na manjših plovilih, saj nobena od organizacij, ki se lahko vključijo v zaščito in reševanje na morju, nima ustreznega plovila. V določenih primerih bi ga lahko uporabljali tudi kot poveljniško.
- V okviru Gasilske brigade Koper je treba ustanoviti specializirano enoto za gašenje plovil (po vzoru sosednje Italije).
- Vsem, ki sodelujejo pri gašenju in reševanju na morju, je treba zagotoviti stabilne radijske postaje sistema ZARE ter načrt zvez s konkretnimi pozivnimi imeni.
- Zaradi hitrejšega dostopa do plovila je treba izdelati zabojnik za prevoz in shranjevanje opreme, potrebne pri tovrstnih nezgodah.
- Kupiti je treba plavajoče zavese za zaporo manjših onesnaženj.
- Preskrbeti je treba zaščitna delovna sredstva.
- Na podlagi prostorsko-reditvenih načrtov je treba določiti lokacijo za deponijo pobranih mineralnih olj.
- Za večja izlitja mineralnih olj na morju je treba predvidetičasne deponije v za to izkopanih jamah, prekritih z nadjonom. Pri izvedbi te naloge mora sodelovati tudi Ministrstvo RS za okolje in prostor s svojimi strokovnimi službami.
- Ugotoviti je treba možne prihranke časa, predvsem v začetni fazi intervencije.
- Vse predvidene vodje intervencije je treba ustrezno usposobiti in jih seznaniti z operativnimi zmogljivostmi razpoložljivih sredstev (npr. s hitrostjo plovil, njihovimi manevrskimi zmogljivostmi, opremo, ki jo imajo na razpolago, do katere stopnje vetra in valov so uporabna ipd). Takšen spisek mora biti vedno dostopen, redno preverjan in dopolnjen.
- Dodatno bi bilo treba usposobiti udeležence oz. izvajalce podobnih aktivnosti (zlasti vodilne) v primeru nesreč na morju.

- Vlačilec Mars, ki je sodeloval v akciji, je v ta namen možno dopolniti z dodatno opremo, vendar je treba proučiti možnost za skupno nabavo takšne opreme (Luka Koper in URSZR).
- V delniški družbi Luka Koper, ki je tudi večinska lastnica vlačilcev, bodo morali v takih primerih vzpostaviti tesnejše sodelovanje z organi, pristojnimi za zaščito in reševanje, in z vodstvom družbe.
- Za uspešno in pravočasno intervencijo in sanacijo bi bilo treba nujno uresničiti projekt tehnološke posodobitve služb za varstvo morja.
- Regijske centre za obveščanje je treba nujno kadrovske popolniti in okrepiti še z enim operativcem na izmeno.

## Sklepne misli

Vaja Morje 2000 je bila v vseh pogledih dobrodošla, če ne že nujno potrebna. Pokazala je trenutno opremljenost in organiziranost sil za zaščito, reševanje in pomoč ter ostalih služb in organov, ki se ob takih nesrečah običajno srečujejo.

Zastavljeni cilji vaje so bili povečini doseženi, razen konkretnega preverjanja Načrta zaščite in reševanja ob nesrečah na morju. Pri slednjem manjkajo izvedbeni načrti in dokumenti ter posamezne priloge, ki bi mu dale tudi večjo praktično vrednost. S tega gledišča je bila vaja načrtovana nekoliko prezgodaj.

## Literatura

1. Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS št. 64/94)
2. Elaborat za izvajanje vaje MORJE-2000, operativna skupina za pripravo elaborata, Koper, 2000
3. Božič, Z., Morje 2000, Val-nautika, Ljubljana, 2000; št. 55/2000, 121–122