



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA POMORSTVO

Ukmarjev trg 2, 6000 Koper

T: 05 663 21 00
F: 05 663 21 02
E: ursp.box@gov.si
www.up.gov.si

Številka: 0070-7/2018/7

Datum: 19.10.2020

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU

Oktober, 2020

NAMENOMA PRAZNO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E:gp.mzi@gov.si

Številka:

Datum:

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU

VERZIJA 1.0

	ORGAN	ODGOVORNA OSEBA / PODPIS
IZDELALI IN USKLADILI	URSP	Arturo Steffè PODSEKRETAR Vladimir Vladović PRISTANIŠKI KAPITAN Tomo Borovničar DIREKTOR INŠPEKCIJE
ODOBRIL	URSP	Jadran Klinec DIREKTOR
SPREJEL	MZI	Jernej Vrtovec MINISTER

NAMENOMA PRAZNO

KAZALO

1	UVOD	7
2	SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA NESREČO NA MORJU	9
2.1	nesreča in njene posledice	9
2.1.1	Izredni dogodki na plovni poti	13
2.1.2	Izredni dogodki na privezu	14
2.1.3	Drugi izredni dogodki na morju	14
2.2	Razvid	17
2.3	Sprejemljivo tveganje za nesrečo na morju	18
3	OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU	22
3.1	Ocene tveganja za posamezne nesreče	23
3.1.1	Okvir	23
3.1.2	Koordinacija	24
3.1.3	Strokovno znanje	26
3.1.4	Drugi deležniki	27
3.1.5	Obveščanje in komuniciranje	28
3.1.6	Metodologija	30
3.1.7	Informacijska in komunikacijska tehnologija	32
3.1.8	Financiranje	33
3.2	Načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost	34
3.2.1	Koordinacija	34
3.2.2	Strokovno znanje	36
3.2.3	Metodologija	38
3.2.4	Drugi deležniki	39
3.2.5	Obveščanje in komuniciranje	42
3.2.6	Oprema	43
3.2.7	Financiranje	44
3.3	Izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost	46
3.3.1	Strategija/politika/metodologija	46
3.3.2	Koordinacija	48
3.3.3	Strokovno znanje	48
3.3.4	Drugi deležniki	49

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

3.3.5	Postopki	52
3.3.6	Obveščanje in komuniciranje	53
3.3.7	Infrastruktura, vključno z IT.....	55
3.3.8	Oprema in zaloge.....	55
3.3.9	Strokovno tehnično znanje.....	57
3.3.10	Financiranje	58
4	POVZETEK OCENE	61
4.1	Pristop oblikovanja ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za Nesrečo na morju na različnih vsebinskih ravneh	61
4.2	Povzetek ocene.....	64
5	UGOTOVITVE S POJASNILI	81
6	RAZLAGA POJMOV, KRATIC IN KRAJŠAV	84
7	VIRI	86
8	SEZNAM PRILOG	87
9	EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV.....	87

1 UVOD

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je izdelana na podlagi Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14 in 14/17).

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je v slovensko zakonodajo leta 2014 prenesla vsebino takratne točke a 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347, z dne 20. 12. 2013, str. 924) (v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite). Takratna točka a 6. člena se navezuje na ocenjevanje tveganj za nesreče, kar v Republiki Sloveniji poteka od leta 2014 naprej.

Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je v takratni točki b 6. člena določal tudi pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni pod nacionalni ravni, v točki c istega člena pa še pripravo ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in roke za poročanje Evropski komisiji. V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče opredeljena kot sposobnost države članice ali njenih regij za zmanjšanje tveganj za nesreče, prilagoditev na tveganja ali ublažitev tveganj (vplivov tveganj in/ali verjetnosti nesreč), ugotovljenih v ocenah tveganj za nesreče, na ravni, ki so sprejemljive za posamezno državo članico, torej na opredeljena sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče. Vsebina takratne točke b in zlasti točke c 6. člena Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je bila v slovensko zakonodajo prenesena z novelo Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite na ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in to na podlagi izpopolnjenega načrtovanja ukrepov za obvladovanje tveganj za nesreče za namene preventive in pripravljenosti (v nadaljnjem besedilu: načrtovanje) in izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na podlagi Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je Evropska komisija leta 2015 izdelala Smernice za oceno zmožnosti obvladovanja tveganja (2015/C 261/03; v nadaljnjem besedilu: smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče), katerih namen je državam članicam zagotoviti ne zavezujočo celovito in prožno metodologijo, ki naj bi služila kot pomoč pri ocenjevanju zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Novela Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite iz leta 2017 povzema tudi vse ključne vsebine smernice, ki se nanašajo predvsem na vsebino vprašanj, s katerimi se ocenjuje zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče na treh področjih in s treh vidikov.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju spada med ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče za celotno območje države oziroma za posamezna območja države, kot je določeno v 2.a členu Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Nosilec izdelave ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je ministrstvo, pristojno za promet - Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: MZI) v sodelovanju z ministrstvom, pristojno za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami-torej Ministrstvo za obrambo (v nadaljevanju: MO) oziroma Uprava RS za zaščito in reševanje (v nadaljevanju: URSZR).

Pomorska nesreča spada med nesreče, ki lahko povzročijo veliko škodo ter obsežne in vsestranske posledice, kar je razvidno iz dosedanjih nesreč širom sveta. Najnovejše in kompleksne ugotovitve v zvezi s tveganjem za nesrečo na morju v Republiki Sloveniji so predstavljene v Oceni tveganja za nesreče na morju, ki jo je v sodelovanju z drugimi organi in organizacijami, predvsem z Ministrstvom za infrastrukturo - Upravo Republike Slovenije za pomorstvo, Ministrstvom za obrambo - Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Ministrstvom za okolje in prostor - Agencijo Republike Slovenije za okolje, Ministrstvom za finance, Ministrstvom za notranje zadeve - pomorska policija in Univerzo v Ljubljani - Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož leta 2018 izdelalo Ministrstvo za infrastrukturo. Ocena tveganja za nesrečo na morju je lahko poleg drugih dokumentov podlaga za številne aktivnosti na več področjih, predvsem pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganja zaradi nesreče na morju za namene preventive in pripravljenosti, izdelavi ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju, izdelavi ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja ob nesreči na morju, razvoju finančnih strategij na področju preventive, ukrepanja, pomoči in odprave posledic nesreče na morju, načrtovanju javnih naložb in določitvi prednostnih naložb za zmanjšanje posledic nesreče na morju, prostorskem načrtovanju ter ugotavljanju vrzeli in načrtovanju popolnitve in dopolnjevanja sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju vsebuje vse bistvene elemente, kot jo za ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče določa Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Uvodni del je namenjen predstavitvi in namenu ocene. V drugem poglavju so določeni pojavi in posledice pomorske nesreče iz Ocene tveganja za nesrečo na morju. Predstavljena sta tudi razvida s področja pomorstva in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, v katerih so opredeljeni najpomembnejši ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi se lahko obvladovalo ali zmanjševalo tveganje za pomorsko nesrečo. Ravno tako prikazuje sprejemljivo tveganje za pomorsko nesrečo.

Najpomembnejši del ocene zmožnosti obvladovanja tveganja je v tretjem poglavju, ki predstavlja izpolnjen vprašalnik, s katerim so bile ocenjene upravne, tehnične in finančne zmožnosti na področju ocenjevanja tveganja za nesrečo na morju ter načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost za nesrečo na morju. Vprašanja so bila, tako kot določa uredba, v celoti in neposredno prevzeta iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Sledijo povzetek in ugotovitve te ocene. Ocena se zaključuje z razlago pojmov, kratic in krajšav, navedbo virov in prilog ter s seznamom sprememb, dopolnitev in posodobitev.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je usklajena z MO/URSZR, MZI in organom v sestavi Uprava Republike Slovenije za Pomorstvo (v nadaljevanju: URSP) s katerim je tudi največ sodelovalo pri izdelavi ocene. Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je javnega značaja.

2 SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA NESREČO NA MORJU

2.1 NESREČA IN NJENE POSLEDICE

Ocena tveganja za nesrečo na morju predstavlja vsebinsko podlago za Oceno zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju. Ocena tveganja za nesrečo na morju je skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v celoti javno dostopna na spletni strani MZI.

Ocena tveganja za nesreče na morju, Verzija 1.0 iz leta 2018 podrobno vsebuje ugotavljanje tveganja za nesrečo na morju, scenarije tveganja, analizo tveganja na podlagi posameznih scenarijev tveganja ter ovrednotenje tveganja za nesreče na morju prek meril tveganja.

Pred vsebinskim delom te ocene najprej sledi zgoščen povzetek ugotovitev iz Ocene tveganja za nesreče na morju, ki spada med podlage za izdelavo te ocene.

Slovenska obala obsega del severovzhodnega Jadrana od državne meje z Italijansko republiko pri Lazaretu do državne meje z Republiko Hrvaško pri izlivu reke Dragonje v morje. Obala je dolga 46 km in pripada občinam Koper, Ankaran, Izola in Piran.

Geomorfološka zgradba obalnega pasu je zelo raznolika. Ožji obalni pas je dokaj kamnit oziroma prodnat in samo izjemoma poraščen. Večji del obale je težko dostopen s kopnega, ker se kopno strmo spušča v morje, z morja pa je težko dostopen zaradi plitvin. Deli obalnega pasu, kjer je dostop še posebej težaven, so od Lazareta do Valdoltre, od Simonovega zaliva do Strunjana, od Pacuga do Fiese in od Lucije do izliva reke Dragonje.

Tržaški zaliv je del Jadranskega morja in s tem tudi Sredozemskega morja, ki se najbolj približa Srednji Evropi. Meri približno 551 km², od tega je slovenskega morja približno 180 km². Zaliv je plitev (24 do 26 m) s peščenim dnom. Globina slovenskega morja znaša v povprečju 18,7 m.

Največja nevarnost za plovbo v Tržaški zaliv so plitvine ob zahodni obali Istre, posebno plitvine pri rtu Savudrija. Zaradi skalnatega dna bi se poškodovalo dno nasedle ladje in ob morebitnem izlitju nevarnih snovi bi bilo okolje zelo ogroženo.

V svetovnem merilu se je vsako leto od izvajanja Direktive (2009/18 / ES) število poročanih pomorskih nesreč in incidentov še povečevalo. Primerjave z različnimi viri kažejo, da še vedno obstajajo nezadostno poročanje o pomorskih nesrečah in incidentih, saj je število pomorskih nesreč in incidentov ocenjeno na 4000 letno.

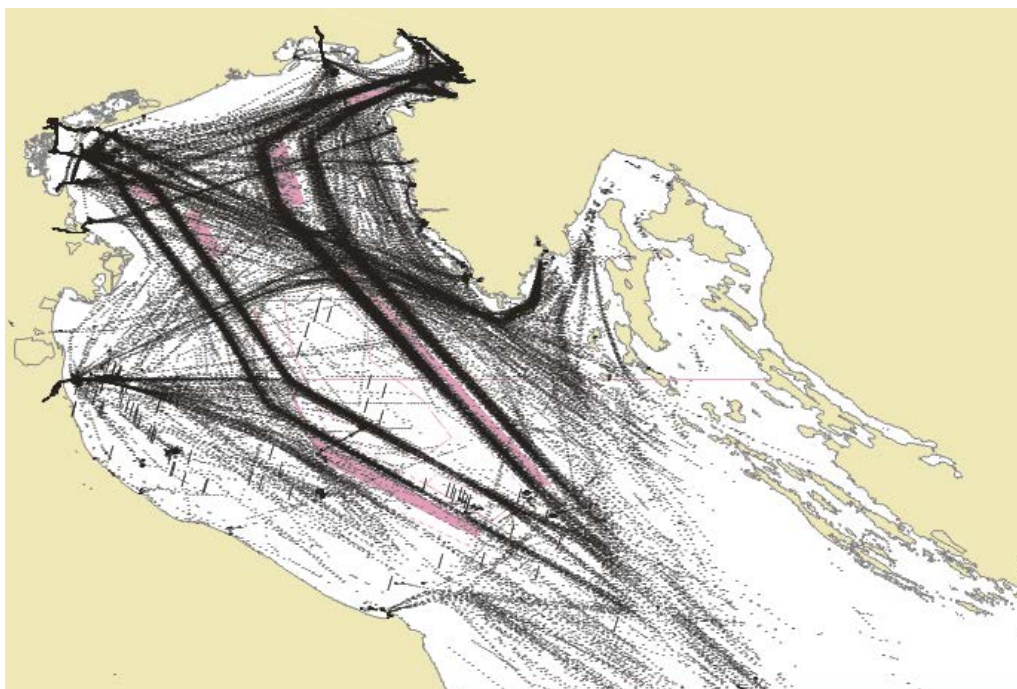
Število zelo resnih dogodkov je v zadnjih petih letih konstantno. V povprečju jih je okoli 3,3% in vključujejo smrtne žrtve. Med tremi drugimi kategorijami resnosti skupno število poročanih nesreč in incidentov letno narašča. Zmanjšanje hujših nesreč je posledica spremembe v nekaterih državah članic pri klasifikaciji resnosti škode, kar je privedlo do zmanjšanja prijavljenih resnih nesreč in povečanja manj resnih dogodkov in incidentov.

Leta 2015 je bilo 3% prijavljenih nesreč na morju zelo resnih, 19% resnih, 59% manj resnih in 19% pomorskih incidentov, kar je podobno povprečju za obdobje 2011-2015. 55% nesreč na morju in incidentov so preiskovalnim organom sporočale pristaniške oblasti.

Nesreče lahko vključujejo več kot eno ladjo, zlasti v primeru trka, v katerem je lahko udeleženo dve ali več ladij. 12.591 pomorskih nesreč in incidentov, ki so se zgodile od leta 2011 do leta 2015, vključuje 14.245 ladij. V pomorskih nesrečah in incidentih je sodelovalo 9417 posameznih ladij. 7018 teh ladij je bilo vključenih samo v eno nesrečo ali incident. 2399 ladij je bilo vpleteno v več kot eno nesrečo ali incident.

V obdobju 2011-2015 je bilo največ nesreč na tovornih ladjah (45 %), sledile so potniške ladje (23 %), nato ribiške ladje, delovna plovila in ostala plovila.

V Tržaškem zalivu je zmeren ladijski promet, vendar obstajajo območja s kompleksnimi sečišči plovnih poti na katerih prihaja do incidentov. Trajektorije ladij v Tržaškem zalivu so bile analizirane na podlagi pregleda avtomatskega sistema za identifikacijo (ang. Automatic Identification System AIS) arhiva v obdobju od 1. februarja 2008 do 24. marca 2008 (takrat je bilo – gledano s kvantitativnega vidika - največ komercialnih plovil).



Slika1: Promet ladij zaznanih z AIS napravo (SOLAS ladje) v severnem Jadranu (URSP)

Na podlagi pregleda prometa smo ladje razvrstili po velikosti (glede na bruto tonažo - GT) v tri skupine:

1. majhne ladje; do 10.000 GT
2. srednje velike ladje; od 10.000-50.000 GT
3. velike ladje; večje kot 50.000 GT

Za posamezno skupino ladij lahko (za potrebe modela) pripišemo tudi »okvirno« dolžino:

1. majhne ladje; do 140 m
2. srednje velike ladje; od 140-240 m
3. velike ladje; daljše od 240 m

Kratek povzetek ladijskega prometa po namembnih pristaniščih in velikosti ladij je razviden iz naslednjepreglednice. Glede na trend povečevanja prometa v Kopru, kot tudi glede na dejstvo, da se bo Luka Koper (skladno po DPN) občutno povečala s priveznimi, skladiščnimi in pretvornimi sredstvi, se ocenjuje, da bo v naslednji letih promet rasel, tako se v nadaljevanju ocenjuje tudi 100% povečanje prometa, ne le v luki Koper temveč tudi v sosednjih pristaniščih (Trst in Tržič).

Preglednica 1: Letno število ladij, razvrščenih po namembnem pristanišču in velikosti ladje

Skupina ladij	Koper	Koper	Trst	Tržič
		Predvideno povečanje v 5 letih		
Majhne	1493	2986	1155	237
Srednje	805	1610	1049	215
Velike	108	215	345	71
Skupaj	2406	4811	2550	523

Poleg samega števila prehodov se lahko z AIS podatki analizira tudi "obnašanje" posameznih ladij razvrščenih v skupine po velikosti. Različno velike ladje plujejo skozi separacijo z različnimi hitrostmi in trajektorijami.

Statistična analiza rezultatov simulacij je potrebna zaradi ugotavljanje rizika manevriranja v danih pogojih in varnosti ladje na plovni poti.

Ugotavljanje trka z ostalimi ladje ali objekti je ključno za ocenjevanje rizika.

Navtično tveganje (Rizik) R je definiran kot:

$$R = P \cdot C$$

kjer je : P = verjetnost nesreče, C = posledice nesreče

Rizik se po navadi izraža z denarno vrednostjo za določeno časovno obdobje (za tovrstno analizo se uporabi obdobje enega leta). Za modeliranje verjetnosti trčenja na morju smo aplicirali poenostavljen statistični model. Model pravzaprav zanemarja številne elemente in njihov povezave/odvisnosti, ker enostavno bazira na statističnih podatkih pridobljenih iz opazovanja realnega ladijskega prometa. Največja neznanka (nepoznan parameter) za tovrstno modeliranje je natančno število bližnjih srečanj. Nekaj se jih da izbrati iz AIS arhiva, vendar pa je potrebno omeniti, da je teh srečanj več, saj je ravno v področju pred Kopro križišče ladijskih poti, kjer se pogosto nahajajo tudi ribiške ladje in druge ladje, ki niso bile obravnavane v arhivu prometa. Zato je edina možnost za določanje parametra bližnjih srečanj v takšnih kompleksnih prometnih režimih dosegljiva skozi modeliranje prometnih tokov v daljših časovnih obdobjih. Ker v časovno omejenem roku nismo uspeli pridobiti vseh parametrov, smo nekatere parametre »ladijskega obnašanja« prenesli v naše področje iz primerljivega področja (Baltika), v katerem je bil skozi daljše obdobje natančno analiziran ladijski promet (Helcom AIS network).

Iz tega modela so na podlagi mnenj ekspertov pridobljeni kritični parametri glede srečanj ladij. To so v bistvu razdalje v posameznih stanjih, ko lahko častnik v straži še varno izpelje manever izogibanja na morju. Baza iz področja Baltika vsebuje podatke za stanja; ko je med ladjama razlika v heading-u (premčnicami) $\pm 170^\circ$, ko obstaja direktno prečkanje smeri plovbe in za stanje prehitevanje, ko je razlika v položaju premčnice $\pm 10^\circ$. Na podlagi številnih izkušenj pridobljenih pri delu z ARPA simulatorjem je ugotovljeno povprečje minimalne zadovoljive razdalje v posameznih stanjih; 0,35 Nm za stanje nasprotnih kurzov, 1,0 Nm za stanje prečkanja smeri plovbe in 0,45 Nm za stanje prehitevanja ladij.

V analiziranem obdobju je pridobljeno skupno 140.000 srečanj med katerimi je 30% ladij v nasprotnih kurzih, 40 % ladij v stanju prečkanja smeri in 30 % v stanju prehitevanj. Statistični podatki realnih nesreč v področju južnega Baltika so bili uporabljeni za evaluacijo povprečne intenzivnosti trčenja ob povečanju prometa. Pri tem je potrebno poudariti, da so to statistični podatki le za odprto morje. Povprečje nesreč trčenja je 2,2 letno, nasedanja pa 0,4. Opazovanje tendence trčenje je v veliki meri povezljiva s tendenco prometa. Podatki o incidentih in podatki o bližnjih srečanjih so v nadaljevanju uporabljeni za oceno verjetnosti trčenja. Poenostavitev izračuna je podana z izenačitvijo verjetnosti trčenja na celem področju, kar tudi potrjuje obstoječa baza podatkov o incidentih. Izračunana verjetnost trčenja za posamezna stanja srečanj je višja od 0,00001, kar je tudi običajen velikostni razred za uporabo tovrstnih varnostnih analiz na morju. Razliko med verjetnostjo trčenja v letu 2000 in 2005 je mogoče opravičiti le z napako ocene in poenostavitvijo apliciranega modela. Normalno se lahko znižanje verjetnosti trčenja doseže z boljšo organiziranostjo in nadzorom nad prometom na morju, z boljšimi ladjami, boljšo posadko, itn.

Preglednica 2: Pričakovano število trčenj in pričakovan čas med posameznim trčenjem - MTB

Simulacija	Število izvedenih simulacij v 5 letnem obdobju	Skupno število trčenj	Verjetnost trčenja [trčenj/leto]	MTB (mean time between) [leta]
Trenutni ladijski promet	800	50	0.0125	80
100% porast v 5 letih	800	105	0.0262	38.1

Kriteriji za razvrstitev občin in regij v razrede ogroženosti so izdelani na osnovi območij načrtovanja zaščitnih ukrepov, ki so določeni v Načrtu zaščite in reševanja ob nesrečah na morju, Vlada Republike Slovenije (državni načrt), Načrtu zaščite in reševanja ob nesrečah na morju, Mestna občina Koper (občinski načrt), Načrtu zaščite in reševanja za nesreče z nevarnimi snovmi, Mestna občina Koper. Omenjeni temeljni načrti reševanja na kopnem in morju so usklajeni (nadrejeni) Oceni ogroženosti in Načrtu zaščite in reševanja Luke Koper d.d. za industrijske nesreče. Velika večina tveganj za nesreče na morju izhaja iz pomorske in posledično kopenske dejavnosti, ki vključuje pretovorno in skladiščno dejavnost v Koprskem tovrnem pristanišču.

Definicije območij načrtovanja zaščitnih ukrepov okoli Pristanišča Koper izhajajo iz kriterijev za ukrepanje ob pomorski nesreči z izpustom nevarnih snovi v okolje. Izračunani fizikalni

vplivi se uporabljajo za določitev posledičnih vplivov na ljudi v okolici in obratu. Osnova za določitev vplivov so kriteriji kot so ERPG cone, LC50 cone in AEGL cone. Kriteriji so povzeti po smernicah RIVM report (WHO, ESD World Bank) in drugih primerljivih smernicah mednarodnih priporočil in praks v svetu.

Območja načrtovanja zaščitnih ukrepov so naslednja:

- območje preventivnih zaščitnih ukrepov - OPU, območje plovni poti v teritorialnih voda RS in znotraj obrata Koprskega pristanišča
- območje takojšnjih zaščitnih ukrepov - OTU, območje priobalnega pasu v primeru nezgod v dometu izračunanih možnih posledic nezgod
- območje dolgoročnih zaščitnih ukrepov - ODU, območje obalnih občin v dometu izračunanih možnih posledic za najhujše možne posledice.
- območje splošne pripravljenosti, le to zajema celotno RS.

Podatki o zabeleženih onesnaženjih na slovenskem morju so bili pregledani za zadnjih 36 let. Iz vseh dostopnih evidenc izhaja, da je bilo skupaj zabeleženih 907 onesnaženj morja, od tega 363 z olji (ali premogovim prahom) in 544 z drugimi onesnaževali. V kategoriji drugih onesnaževal je vsaj po evidencah zadnjega obdobja (predhodne evidence so zelo pomanjkljive) zaznati tudi nekaj onesnaženj s premogom. Pripomniti je tudi, da je zaznavanje vrste onesnaževala v skoraj vseh primerih opravljeno vizualno (brez analiz), zato je možnost napačnega evidentiranja tudi dokaj velika vsaj v primeru manjših onesnaženj z olji oziroma premogovim prahom, katera je težko ločevati. Od skupnih onesnaženj na področju luškega akvatorija je bilo v letu 2012, 10 onesnaženj s premogom, tri onesnaženja z olji, en naplavina, štiri onesnaženja Rižane (od tega tri z olji), od skupaj 19 onesnaženj se je posredovalo v 18 primerih.

Analiza podatkov je pokazala na velika odstopanja med zabeleženimi letnimi podatki, od minimalno sedem onesnaženj leta 1991 pa do 72 onesnaženj leta 1998. Povprečno je bilo zabeleženih približno 25 onesnaženj letno, od tega 10 z olji. Na splošno je opaziti manjše število zabeleženih onesnaženj v obdobju od 1995, kateremu sledi porast, do trikrat več onesnaženj zabeleženih leta 1998. V letih 2002 do 2005 se ponovno beleži sorazmerno majhno število onesnaženj, s porastom leta 2006 do leta 2009.

Iz preteklih nesreč na morju teh predvsem skorajšnjih dogodkov, ki se jih zaznava v večjem številu lahko potencialne nesreče nastopijo zaradi sledečih izrednih dogodkov.

2.1.1 IZREDNI DOGODKI NA PLOVNI POTI

Do izrednega dogodka na plovni poti lahko pride zaradi:

- nasedanja ladje ob plovni poti oziroma bližini obale;
- trčenja ladje z drugo na privezu;
- trčenja ladje ob pristajalni pomol oziroma obalo;
- namernega ali nenamernega izpusta nevarnih snovi (operativni izpust); in
- požara na ladji.

Verjetnosti dogodkov njihovi scenariji in možne posledice so obdelani v nadaljevanju.

2.1.2 IZREDNI DOGODKI NA PRIVEZU

Do izrednega dogodka na privezu lahko pride zaradi:

- operativnega izpusta nevarnih snovi (prečrpavanje goriva, prečrpavanje zaoljenih vod, prečrpavanja ostankov tovora, prečrpavanju ostankov čiščenja goriva, prečrpavanja ali izpusta zaoljenih balastnih vod v primeru prehoda olj iz tankov za gorivo v balastni tank);
- izpusta olj pri polnjenju ladijskega goriva (bunker);
- trčenja ladje v manevriranju ali plovbi z drugo na privezu;
- požara na ladji.

Verjetnosti dogodkov njihovi scenariji in možne posledice so obdelani v nadaljevanju.

2.1.3 DRUGI IZREDNI DOGODKI NA MORJU

Poleg zgoraj navedenih izrednih dogodkov, ki izhajajo iz samega izvajanja industrijske dejavnosti Luke Koper pa obstaja tudi možnost, da pride na morskem delu (plovni poti, akvatoriju oziroma ladji) na območju Luke Koper do terorističnega dejanja, saj je dostop do Luke Koper z morskega dela nepooblaščenim osebam oziroma plovilom fizično neomejen oziroma nevarovan.

V Oceni tveganja za nesrečo na morju je bilo tako oblikovano deset različnih scenarijev tveganja za nesrečo na morju. Na osnovi pregleda preteklih nesreč v slovenskem morju in v njegovi bližini, simulacij ladijskega prometa ter zabeleženih skorajšnjih nezgod so izdelani scenariji nesreč, ki predstavljajo največjo tveganje in so predstavljeni v spodnji tabeli.

Preglednica 3: Scenariji nesreč

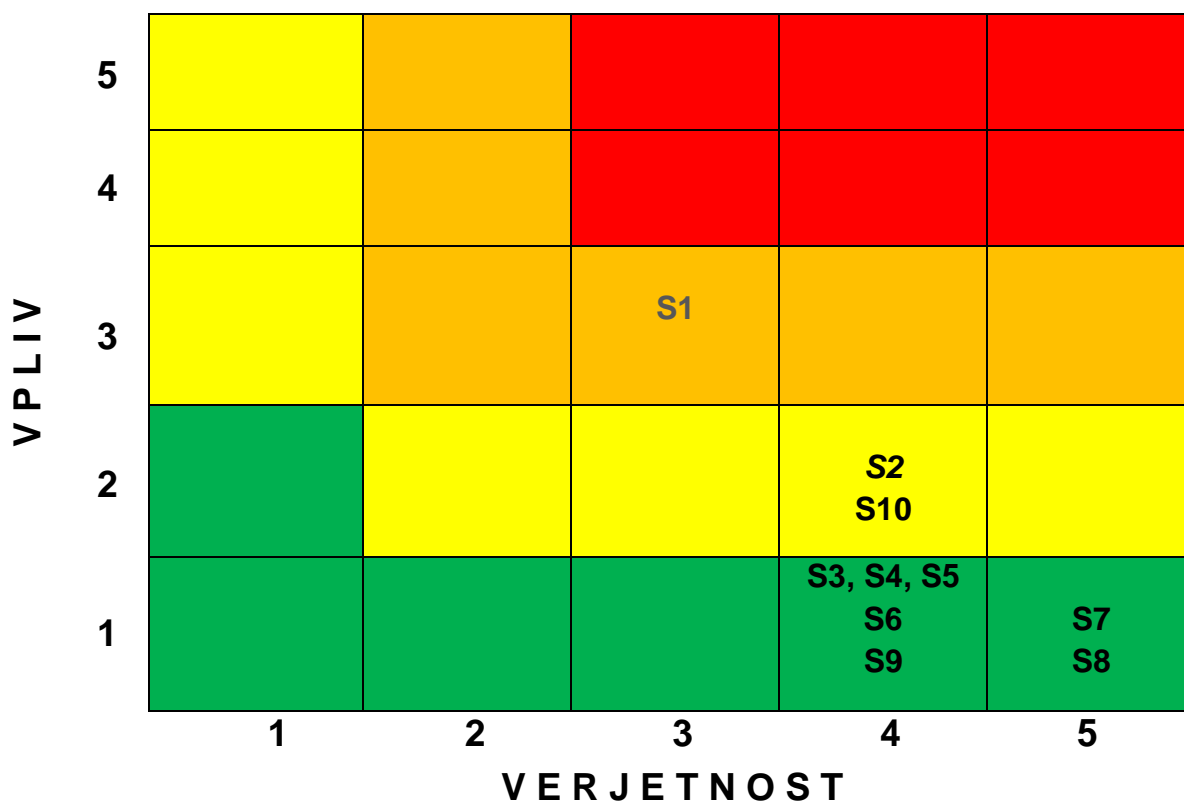
	Scenariji tveganja	Opis
S1	Nesreča na plovni poti (separacija – shema ločene plovbe)	Ob spremljanju ladijskega prometa preko sistema AIS se beleži nevarna križanja poti ladij, ki plujejo s polno hitrostjo. V primeru trčenja bi imela nesreča zelo velike posledice. Tovrstne nesreče v slovenskem morju in Tržaškem zalivu še ni bilo, vendar številni elementi nakazujejo, da je nesreča mogoča in verjetna.
S2	Nesreča na plovni poti (vhod na sidrišče)	Na vhodu v sidrišče in v območju sidrišča se beležijo različni incidenti. Reprezentativna je nesreča nasedle ladje Guo Dian 6 in tankerja Capodistria.

	Scenariji tveganja	Opis
S10	Nesreča na terminalu	Nesreča na luškem terminalu sicer ni neposredno pomorska nesreča, vendar lahko posledice, kot je izlitje nevarne snovi, preidejo v morje in se s tem obravnava kot nesreča na morju. Obravnavane nesreče spadajo v področje industrijskih nesreč, ki jih obravnava v občinskem in regijskem Načrtu zaščite in reševanja. Pod nesreče na terminalu spada tudi izlitje med pretovornimi operacijami iz ladje na kopno ali obratno. Manjša izlitja se dogajajo nekajkrat na leto. Poznane so tudi operativne nesreče na ladjah, kjer je prišlo do nedovoljenega izpusta v morje.

Iz matrike tveganja za nesreče na morju z združenim prikazom vplivov, ki predstavlja povprečne vplive analiz tveganja, je razvidno, da je Scenarij tveganja 2, ki je obenem tudi reprezentativni, uvrščen v rumeno polje (oziroma drugo stopnjo tveganja od štirih) in torej predstavlja srednjo stopnjo tveganja. V srednjo stopnjo tveganja se je uvrstil tudi scenarij tveganja 10. Najbolj kritičen je scenarij tveganja 1, ki je uvrščen v oranžno veliko stopnjo tveganja.

Scenarij tveganja 2 je bil izbran kot reprezentativen ker so se podobne nesreče (Guo Dian 6 in Capodistria) že zgodile v slovenskem morju, vendar na srečo niso povzročile večje okoljske in druge škode.

Slika 2: MATRIKA TVEGANJA ZA NESREČE NA MORJU Z ZDRUŽENIM PRIKAZOM VPLIVOV



STOPNJE VPLIVOV IN VERJETNOSTI	
5	zelo velika
4	velika
3	srednja
2	majhna
1	zelo majhna

STOPNJE TVEGANJA	
Red	zelo velika
Orange	velika
Yellow	srednja
Green	majhna

ZANESLJIVOST REZULTATOV ANALIZ TVEGANJA	BARVA ZAPISA V MATRIKI TVEGANJA
razmeroma zanesljiva	črna
srednje zanesljiva	temno siva
razmeroma nezanesljiva	svetlo siva

Z vidika tveganja so najbolj problematični težje predvidljivi dogodki, ki se pojavijo enkrat v desetih letih ali več in imajo velike posledice. Najbolj tvegani so dogodki zaradi vplivov na okolje, ki neposredno vplivajo tudi na gospodarsko tveganje.

Za nesreče na morju je značilno, da jih ne moremo vnaprej predvidevati. Nesreča na morju, zaradi velikosti plovil in katastrofalnih posledic, v večini primerov povzroči ogromno število žrtev. Ravno tako je značilno, da se prebivalstvo nanjo ne more vnaprej pripraviti. Nesreče na morju se dogajajo iz različnih razlogov. Med najpogostejšimi so človeške napake, sledijo napake na sistemih plovil in vplivi zunanjih faktorjev (npr. vreme), najmanj pogost razlog pa predstavljajo dejanja nezakonitega vmešavanja.

Za potrebe Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju so najpomembnejši scenariji tveganja in pripadajoče analize tveganja, iz katerih so razvidni vplivi na ljudi, gospodarski in okoljski vplivi, vplivi na kulturno dediščino, politični in družbeni vplivi, ter verjetnost njihovega pojavljanja.

2.2 RAZVID

V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v točki b 6. člena Evropska komisija določa pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni pod nacionalni ravni, ki naj bi se manifestirala prek ustreznega načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost na določeno nesrečo, s katerimi se lahko zmanjšuje njene vplive (sem spada tudi zmožnost hitrejše odprave posledic) in/ali verjetnost.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite tega določila ni neposredno prenesla v nacionalno zakonodajo. Pač pa so v ta namen v uredbi z 18.a členom predpisani razvidi, ki vsebujejo enovit in strnjen pregled ukrepov za preventivo in pripravljenost, z načrtovanjem in izvajanjem katerih se lahko v trajnem oziroma dolgoročnem procesu zmanjšuje vplive (posledice) in/ali verjetnost nesreč do sprejemljivih tveganj za nesreče.

Z razvidi se torej ne posega v vsebino načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost v pristojnosti ministrstev, temveč za vse nesreče pomenijo enovit prikaz ukrepov za preventivo in pripravljenost iz prisotnosti posameznih ministrstev za vse nesreče, s čemer je olajšana tudi sama izdelava ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče.

Razvidi praviloma vsebujejo:

1. naziv nesreče, nosilca in ocenjevalno obdobje,
2. predstavitev, ki vsebuje ukrepe za preventivo in pripravljenost (naziv ukrepov, opis ukrepov, cilje ter prioritete ukrepov),
3. načrtovanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, časovnico ukrepov (roki, faze), sodelovanje javnosti (opis), stroške načrtovanja ukrepov, finančne in materialne vire za načrtovanje ukrepov in prioritete ukrepov.
4. izvajanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, opis izvajanja ukrepov, časovnico izvajanja ukrepov (roki, faze), rezultate izvajanja ukrepov, stroške izvajanja ukrepov, finančne in materialne vire za izvajanje ukrepov ter prioritete ukrepov in
5. druge vsebine, ki vsebujejo predvsem nova spoznanja in vrednotenje sprememb.

Za pomorsko nesrečo sta bila izdelana dva razvida in sicer razvid s področja pomorstva, ki ga je izdelalo MZI in razvid s področja VPNDN, ki ga je izdelala URSZR.

Razvid s področja pomorstva zajema pet ukrepov, tri za preventivo in dva za pripravljenost. Ukrepi se nanašajo na naslednja področja: priprava predpisov in drugih aktov, vodenje upravnih zadev, izvajanje nadzora ter prekrškovnih postopkov, izdelava varnostnih priporočil, usposabljanje zaposlenih ter načrtovanje in izvajanje vaj.

Razvid s področja VPNDN zajema sedem ukrepov za pripravljenost. Ukrepi se nanašajo na naslednja področja: izdelava ocen ogroženosti ter načrtov zaščite in reševanja, organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč, organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov, usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč ter načrtovanje in izvajanje vaj.

Z ustreznim delom na teh ukrepih oziroma področjih se lahko dodatno izboljša kakovost zaščite in reševanja ob pomorski nesreči, kar je zagotovo dobrodošlo, vendar pa se ne more bistveno vplivati na obseg posledic oziroma zmanjševanje vplivov pomorske nesreče niti na bistveno manjšo verjetnost pomorskih nesreč pri nas.

Razvida za potrebe pomorstva sta v prilogi te ocene.

2.3 SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA NESREČO NA MORJU

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje 18.c člen Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki za državo predstavlja še sprejemljive izgube prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo. Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče za državo vsebujejo še sprejemljive/o:

- vplive na ljudi (kot npr. število mrtvih, število ranjenih ali bolnih, število evakuiranih),
- višino škode, kot je določena z gospodarskimi in okoljskimi vplivi in vplivi na kulturno dediščino v ocenah tveganja za posamezne nesreče (ali s posameznimi vsebinami v okviru teh vrst vplivov),
- stopnjo političnih in družbenih vplivov nesreče (ali posameznih vsebin v okviru vrste teh vplivov, če je tako bolj smiselno) in
- verjetnost nesreče, če je mogoče.
-

Sprejemljiva tveganja za nesreče bi v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče ustrezno vsebinsko in časovno ustrezno prilagoditi oziroma dolgoročno ustrezno izpopolniti načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli.

Treba je poudariti, da se je sprejemljivo tveganje za nesrečo na morju v tej oceni in tudi nasploh, podobno kot to velja tudi za večino drugih nesreč, za katere so bile že izdelane ocene tveganja za posamezne nesreče, oblikovalo prvič. Njegovo oblikovanje ni upoštevalo vseh strokovnih in drugih podlag in okoliščin, zaradi česar dobljene oziroma oblikovane vrednosti sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju niso nujno in v celoti optimalne. Sprejemljivo tveganje za nesrečo ne predstavlja nekih nespremenljivih vrednosti, temveč se lahko obdobje, zaradi raznih vzrokov, tudi spreminja (praviloma zmanjšuje). Prav tako sprejemljivo tveganje za nesrečo trenutno ne predstavlja neke ne obhodne obveznosti, ampak je bolj usmeritev oziroma neobvezujoč cilj vsem, ki lahko na svojem področju z

načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost prispevajo k temu, da bi bila verjetnost nesreče na morju manjša. Enako velja za posledice prihodnjih dogodkov povezanih s to nesrečo. Zagotovo pa je treba razmišljati v smeri, da bi vrednostim sprejemljivega tveganja za nesreče morali sčasoma dodati tudi obligatornost njegovega upoštevanja pri obvladovanju tveganja za posamezne nesreče, kar pa bo ne le strokovna, temveč tudi politična odločitev. Smiselnost tega je odvisna tudi od vrste obravnavane nesreče. Glede na v tem poglavju ugotovljeno sprejemljivo tveganje za nesrečo na morju v tej oceni le-to praktično ni nižje od posledic fiktivnih Scenarijev tveganja 1, 2 in 10 v Oceni tveganja za nesrečo na morju.

Kakšni so vplivi tveganja in verjetnost nesreče na morju v RS, je bilo ugotovljeno v Oceni tveganja za nesrečo na morju in sicer prek desetih scenarijev tveganja oziroma v pripadajočih analizah tveganja. Navedeno je zelo strnjeno opisano v poglavju 2.1 te Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju.

Z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost iz prejšnjega podpoglavja se lahko v večini primerov v odvisnosti od tveganja oziroma nesreče zmanjšujejo tako vplivi tveganja kot verjetnost nesreče. Kar se tiče nesreče na morju, njene verjetnosti pri nas praktično ni mogoče zmanjšati (to je mogoče širše, v svetovnem merilu), lahko se v zelo omejenem obsegu zmanjšuje le nekatere njene vplive.

Poskus oblikovanja sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju je MZI izvedlo predvsem na podlagi posledic nesreč na morju, opisanih v desetih scenarijih tveganja in pripadajočih analizah tveganja za nesrečo na morju v Oceni tveganja za nesrečo na morju ter na podlagi opredelitve in stanja najustrežnejših ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati posledice (vplive) nesreče na morju. Kot obdobje za prvo oblikovanje sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju je v tej Oceni zmožnosti obvladovanja tveganja določeno obdobje od zadnje velike nesreče na morju do leta 2028. Gre torej za predpostavko, kakšno bi bilo, ob ustreznem načrtovanju, izpopolnjevanju in izvajanju identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost, predstavljenih v razvidih, sprejemljivo tveganje za nesrečo na morju (samo posledice nesreče na morju, saj na verjetnost pojavljanja ni mogoče vplivati), če bi se nesreča na morju pojavila ponovno v enaki ali podobni intenzivnosti in prostorski razporeditvi, kot je bilo predvideno v vseh scenarijih tveganja iz Ocene tveganja za nesrečo na morju, do leta 2028. Z drugimi besedami to pomeni, da bi pojav nesreče na morju, v obsegu kot je bilo predvideno v vseh scenarijih tveganja nesreče na morju (scenariji tveganja nesreče na morju temeljijo na primerljivih dogodkih preteklih nesreč na morju) iz leta 2018 ob ustreznem načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, leta 2028 »smel« povzročiti posledice (vplive) največ v višini sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju in ne hujših.

Na podlagi ugotovljenih oziroma opredeljenih ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati vplive (posledice) nesreče na morju in ob upoštevanju posledic Scenarijev tveganja od 1 do 10 v Oceni tveganja za nesrečo na morju je bilo ocenjeno, za koliko bi bile manjše določene posledice desetih scenarijev tveganja, če bi se nesreča ponovila v obdobju do leta 2028.

Merila tveganja bi morala odražati vrednote organizacije, politike, in cilji morajo temeljiti na njenem zunanem in notranjem kontekstu, upoštevati stališča zainteresiranih strani. Glede na

smernice IMO-FSA za tankerje surove nafte, je glede ALARP mogoče razumeti razloge za sprejemanje tveganja na podlagi izračunov »cost-benefit«. Merila tveganja temeljijo na treh primarnih tveganjih; potencialno izgubo življenja (PLL), potencialno izgubo tovora (PLC) in potencialno izgubo lastnine (PLP). Odgovornost, da vsako od teh primarnih tveganj ostane na sprejemljivi ravni, je razdeljena med ladijsko družbo, državno zakonodajo, regulatorjem pomorskih predpisov in posameznim pomorščakom. Izračunano sprejemljivo tveganje je neposredno povezano s produktom nezgodnih dogodkov in ekonomsko vrednostjo ocenjenega posla Dejavnosti, ki prinašajo višje poslovne vrednosti, omogočajo višja sprejemljiva tveganja.

Individualno tveganje je verjetnost, da bo najbolj izpostavljen član posadke umrl zaradi nesreče ali dogodka na ladji, oziroma v primeru vplivov izven ladje pa izpostavljena civilna oseba. To poročilo obravnava samo dogodke v zvezi z delovanjem ladij. Nesreče zaradi namernih dejavnosti in poklicnih tveganj niso v obsegu analize.

Ob upoštevanju velikosti poslovanja npr. tankerja in števila članov posadke na eni sami ladji (med 20 in 30) je izračunan kriterij tveganja za člana posadke zelo visok v primerjavi z drugimi transportnimi postopki. Za leto 2016 je r izračunan na 0,002623 žrtve/1000 milijonov \$. Pretvorba tega v sprejemljiv strošek na žrtev dobimo 381,2 1000M \$/žrtev. V primerjavi s potniškimi ladjami so merila za sprejemljivo stopnjo tveganja za potnike približno 1,5 žrtve/1000 milijonov \$ ali 666 milijonov \$ /žrtev, za cestni prevoz je vrednosti 100 milijonov \$ / žrtev in tako naprej. Upoštevajoč te vrednosti so kriteriji tveganja zelo visoki, vendar niso edina merila, ki narekujejo politiko upravljanja tveganja in ukrepe za obvladovanje tveganj. Potencialna izguba življenja se izračuna iz eq.1 in je 0.000617 žrtve/ leto za leto 2016. Ladijski promet s tankerji ima tudi okoljska tveganja zaradi onesnaženja in gospodarska tveganja zaradi možne izgube premoženja v primeru nesreč.

Če uporabljamo enak pristop za izračun meril tveganja kot za posadko, se kriterij za onesnaženje z nafto r izračunata kot delež celotne količine razlitja in finančnega prispevka dejavnosti v enem letu. Količina razlitja je pridobljena iz statistike ITOPF in se giblje od 2.000 do 15.000 ton na leto na globalni ravni. Tako je podan kriterij izlitja 6,55 ton/1000 milijonov \$ ali 152,6 milijonov \$ / ton. Poleg tega je potencialna količina, ki je bila izlita, rezultat tveganja onesnaževanja in ekonomske vrednosti pomorskega posla.

To pomeni potencialno izgubo tovora, ki znaša 1543 ton / leto za leto 2016. Ta vrednost je količina razlitja za povprečno velikost ladje v floti. Povprečna velikost ladje se izračuna glede na število ladij v vsaki kategoriji, ki je tvorijo ladje velikosti Handysize do tankerjev VLCC. Povprečna velikost je približno 70.000 DWT, skoraj Panamax velikosti. Poleg tega se izračuna tudi pogostost nesreč s toni ali več izlite nafte, ki za leto 2016 znaša $1,30 \cdot 10^{-1}$ / leto.

Kriterij za družbeno tveganje (v svetovnem merilu) upošteva možnosti katastrofalnih nesreč velikega družbenega pomena. Glede na obravnavani sistem se lahko uporabljajo merila za ocenjevanje individualnih in družbenih tveganj. Družbeno tveganje, ki ga predstavlja ladja, se meri z verjetnostjo skupine ljudi (posadke) in njihovih neposrednih tveganj za nesrečo ter s širšimi posledicami onesnaževanja. S socialnega vidika je to zadnje najpomembnejše tveganje, saj lahko nesreča neposredno vpliva na življenjsko okolje in ima posredne

negativne gospodarske učinke. Družbeno tveganje je odvisno od gostote ljudi v bližini nesreče in lokacije prebivalstva glede na dogodek.

Vrednost dopustnega tveganja se določena za leto 2016 in znaša $1,6 \cdot 10^{-4}$ žrtve/leto. Zgornja dopustna meja je določena z množenjem izračunanega sprejemljivega tveganja s faktorjem 10, pri čemer je $F_{upper} = 1,6 \cdot 10^{-3}$ in spodnja meja z deljenim izračunanim tveganjem s faktorjem 10, s čimer dobimo $F_{lower} = 1,6 \cdot 10^{-5}$. Uporabljena merila so prikazana v tabeli (**Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.4**).

Preglednica 4: Mejne vrednosti družbenega tveganja za 2016

Parametri za kriterije družbenega tveganja	Vrednost	Enota
F_{1_upper} (tveganje za življenje)	$1.6 \cdot 10^{-3}$	žrtve/leto
F_{1_lower}	$1.6 \cdot 10^{-5}$	žrtve/leto
F_{2_upper} (izguba tovara)	1.3	izlitja/ladijsko leto
F_{2_lower}	$1.3 \cdot 10^{-2}$	izlitja/ladijsko leto
F_{3_upper} (izguba premoženja)	$2.96 \cdot 10^{-1}$	izguba premoženja MUSD/ leto
F_{3_lower}	$2.96 \cdot 10^{-3}$	izguba premoženja MUSD/ leto

*MUSD (milijon ameriških dolarjev)

Izpostavljenost v svetovne merilu v obdobju 1980-2016 je bila 71.422 ladij-let in se uporablja za izračunavanje pogostosti nesreč. Izračune pogostosti je mogoče povzeti kot delež nezgod po tipih nezgod in skupno število nesreč. Vendar je število nesreč s smrtnimi žrtvami premajhno, da bi predstavljalo kakršen koli pomemben trend nesreč. Pogostost nesreč se povečuje: povprečna frekvenčna med leti 1980 in 2008 je znašala $4,3 \cdot 10^{-2}$ / leto, vendar se je v zadnjem desetletju povečala na $4,6 \cdot 10^{-2}$ / leto. To je sorazmerno majhna sprememba, ki še potrjuje statistično povezavo med rastjo trgovine na morju in pojavom nesreč.

Izpostavljenost v svetovne merilu v obdobju 1980-2016 je bila 71.422 ladij-let in se uporablja za izračunavanje pogostosti nesreč. Izračune pogostosti je mogoče povzeti kot delež nezgod po tipih nezgod in skupno število nesreč. Vendar je število nesreč s smrtnimi žrtvami premalo, da bi predstavljalo kakršen koli pomemben trend nesreč. Pogostost nesreč se povečuje: povprečna frekvenčna med leti 1980 in 2008 je znašala $4,3 \cdot 10^{-2}$ / leto, vendar se je v zadnjem desetletju povečala na $4,6 \cdot 10^{-2}$ / leto. To je sorazmerno majhna sprememba, ki še potrjuje statistično povezavo med rastjo trgovine na morju in pojavom nesreč.

Simulacija prometa je izvedena v serijah vsaka po 5 let. Porast prometa v tem obdobju in vpliv na varnost se da relativno dobro analizirati.

Preglednica 5: Pričakovano število trčenj in pričakovan čas med posameznim trčenjem - MTB

Simulacija	Število izvedenih simulacij v 5 letnem obdobju	Skupno število trčenj	Verjetnost trčenja [trčenj/leto]	MTB (mean time between) [leta]
Trenutni ladijski promet	800	50	0.0125	80
100% porast v 5 letih	800	105	0.0262	38.1

Simulacija je pokazala, da se čas med nesrečami razpolovi, v primeru pričakovanega porasta prometa. V trenutnem stanju je pričakovati eno nesrečo na vsakih 80 let, ob povečanju prometa pa na vsakih 38,1 let. Seveda naj izpostavimo še enkrat omejitve v modelu; statistika bližnjih srečanj je povzeta iz raziskav v južnem Baltiškem morju, kjer je promet nekoliko bolj gost, kar pomeni, da imamo nekaj rezerve v rezultatih, po drugi strani pa niso v obsegu prometa zajeta manjša plovila, ki pogosto plujejo v področju separacije, pa tudi okolica samega pristanišča je izpuščena. Z upoštevanjem možnosti nasedanja ladje in trčenj z pristaniško infrastrukturo je moč oceniti frekventnost nesreč na vsakih 20 let. Na podlagi rezultatov iz opravljenih analiz tveganja je bilo ocenjeno, da je tveganje za nesrečo, ki ga predstavljajo dogodki, opredeljeni v Scenariju tveganja 1, Scenariju tveganja 2 in Scenariju tveganja 10 v Oceni tveganja za nesrečo na morju iz leta 2018, nesprejemljivo.

3 OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU

Tretje poglavje Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je njen najobsežnejši in najpomembnejši del. V tem delu ocene država odgovarja na 51 vprašanj, odgovori na ta vprašanja pa opredeljujejo stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju iz upravnega, tehničnega in finančnega vidika. Vprašanja so neposredno prevzeta iz Smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, ki jih je Evropska komisija sprejela avgusta leta 2015.

Pri prvem vsebinskem sklopu, ki zajema ocenjevanje tveganja za nesrečo na morju, je glavnino odgovorov pripravila MZI URSP kot nosilec Ocene tveganja za nesrečo na morju, pri ostalih dveh vsebinskih sklopih (načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost) pa MZI URSP in URSZR. Pri pripravi odgovorov so bili upoštevani ukrepi za preventivo in pripravljenost, predstavljeni prek razvidov. Odgovori so pripravljani tako pisno oziroma vsebinsko, obenem pa je podana tudi številčna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju v zvezi s posameznimi vprašanji in sicer s petimi ravnmi:

- n. r. - vprašanje v zvezi z zmožnostjo ni relevantno,
- 1 - zmožnosti veljajo za relevantne - dejavnosti se še niso pričele (zmožnosti niso ugotovljene),
- 2 - zmožnosti so ugotovljene - dosežen je bil začetni napredek,
- 3 - zmožnosti so bile razvite na ključnih področjih in
- 4 - zmožnosti so integrirane in se izboljšujejo.

Najslabša ocena v zvezi s posameznim vprašanjem je torej 1, najboljša pa 4, odgovor n. r. pa pomeni, da vprašanje za določeno nesrečo ni relevantno. Višja ocena predstavlja boljši rezultat. Obstaja tudi možnost, da se na določena vprašanja ne ali ne more odgovoriti.

Zaradi narave vprašanj so odgovori nanje večinoma splošni in se nanašajo na večino ukrepov za preventivo in pripravljenost, uvrščenih v področne razvide iz prejšnjega poglavja. Kjer pa se vprašanja nanašajo na ožje usmerjene vsebine, so odgovori nanje, če je mogoče, podrobnejši (npr. pri vprašanju v zvezi z ocenjevanjem škode).

Podrobnejših kriterijev, kako ugotoviti oziroma dodeliti oceno ravni odgovora na posamezna vprašanja, Evropska komisija v predmetnih smernicah ni podala. Zato so tako vsebina odgovorov kot dodeljene številčne ravni odgovorov lahko do neke mere oblikovane subjektivno s strani pripravljavcev odgovorov na posamezna vprašanja.

Ocene niso podane le za posamezna vprašanja, pač pa tudi po posameznih vsebinskih sklopih, vse do končne Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju. Postopek izračuna teh ocen (vrednosti in stopenj) je opisan v poglavju 4.1.

3.1 OCENE TVEGANJA ZA POSAMEZNE NESREČE

Ta del vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče.

Ocena upravne zmožnosti

3.1.1 OKVIR

Ocene tveganja za posamezne nesreče bi morale biti opredeljene in tvoriti del splošnega okvira.

Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je ta okvir pravni ali postopkovni in ali je določen na nacionalni ravni in/ali na ustrezni podnacionalni ravni.

Ocenjevanje tveganj za nesreče se v Republiki Sloveniji izvaja na podlagi določb Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS št. 62/14 in 13/17). Ta uredba omogoča izvajanje nalog iz takratnih točk a, b in c 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20.12.2013, str. 924) - v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Okvir je določen predvsem za izvajanje na nacionalni ravni, uredba pa smiselno omogoča ocenjevanje tveganj za nesreče tudi na ustrezni podnacionalni in lokalni ravni, vendar je na slednji neobvezna oziroma opcijaska.

Nesreča na morju je bila določena v nabor nesreč, za katere se je izdelala predmetna ocena tveganja na podlagi Priloge 1: Ocene tveganja za posamezne nesreče k Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Ocena tveganja za nesrečo na morju je bila izdelana 2018.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.1 Okvir: 4,00.

3.1.2 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja za nesreče dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki so vključeni v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostmi in zmogljivostmi.

Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe in kako so ti obravnavani.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite med drugim jasno in nedvoumno opredeljuje:

- vrste ocen tveganja za posamezne nesreče (2. člen in Priloga 1: Ocene tveganja za posamezne nesreče),
- vrste ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za posamezne nesreče (2.a člen),
- pristojne organe in njihove naloge: nosilci, druga ministrstva in državni organi, pristojni zavodi, gospodarske družbe, strokovne, raziskovalne in nevladne organizacije, državni koordinacijski organ in medresorska delovna komisija (od 3. do 6. člena),
- podlage za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče (7. člen),
- pripravo načrta za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo z nalogami in roki za izdelavo (9. člen),
- podrobnejšo in dodatno vsebino ocen tveganja za posamezne nesreče (10. in 11. člen),
- način sprejetja, sodelovanje javnosti pri izdelavi ocen tveganja in javnost ocen tveganja (od 14. do 16. člena) in
- vsebino in izdelavo razvidov ter ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče (od 18.a do 18.f člena).

Na podlagi Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite so naloge sodelujočih pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo jasno opredeljene.

MZI je kot nosilec Ocene tveganja za nesrečo na morju nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju, oblikoval že pred pričetkom izdelave ocene, in sicer z Načrtom izdelave Ocene tveganja za nesrečo na morju. Nabor se je med samo izdelavo ocene izkazal kot realen.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se postopek sodelovanja relevantnih subjektov pri oceni tveganja za posamezno nesrečo in ureditev za zagotavljanje pristojnosti oziroma odgovornosti za obravnavo posameznih tveganj po izdelavi ocene tveganja.

Za ustreznost in usklajenost vsebin ter za koordinacijo izdelave ocen tveganja za posamezne nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče so odgovorni posameznimi nosilci. Zaradi zahtevnosti vsebin, ki izhajajo iz ocene tveganja za posamezno nesrečo je smiselno, da je nosilec celotne izdelave ocene enoten. V primeru Ocene tveganja za nesrečo na morju je to ministrstvo, pristojno za promet (MZI), ki lahko na področju pomorstva najbolj prispeva k obvladovanju tveganja oziroma zmanjšanju vplivov in pogostosti nesreče. MZI poleg nalog na področjih železniškega prometa, letalskega prometa, in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, nalog na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav ter nalog na področju energetike, rudarstva, učinkovite rabe in obnovljivih virov energije upravlja tudi naloge na področju pomorskega prometa in plovbe po celinskih vodah. Na podlagi navedenega so odgovornosti za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju bile dodeljene organu v sestavi URSP in tako ustreznemu in pristojnemu subjektu.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 4: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena medsektorska razsežnost tveganja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, če ocenjeno tveganje vključuje medsektorsko razsežnost in več možnih tveganj za nesreče ter v kolikšni meri je to zajeto v opredelitvi scenarijev tveganja. Po potrebi opišite naravo sodelovanja z drugimi organi na nacionalni in/ali ustrezni podnacionalni ravni pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Učinki nesreč se prikazujejo v analizah tveganja. Ocene tveganja za posamezne nesreče vključujejo medresorsko razsežnost nesreče, saj so učinki večine nesreč takšni, da vplivajo na različna področja, ki jih pokrivajo različna ministrstva. Pri nesreči na morju se njena razsežnost kaže tudi na okolju, prometni, energetski in drugi infrastrukturi.

Slabost pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju je bila v tem, da se je zadnja večja nesreča na morju pri nas zgodila leta 1983, zato ni na razpolago dovolj različnih in kakovostnih podatkov.

Scenariji tveganja določajo okvir pojavljanja nesreče. Pri najbolj izrazitih nesrečah je praktično vsak scenarij tveganja bolj ali manj scenarij več mogočih tveganj. Tudi pri nesreči na morju poznamo več možnih scenarijev tveganja. Za potrebe izdelave Ocene tveganja za nesrečo na morju je bilo izbranih deset, poseben poudarek pa je na nesreči na plovni poti (vhod na sidrišče). Scenarij tveganja 2, podobne nesreče so se že zgodile v slovenskem morju, vendar na srečo niso povzročile večje okoljske in druge škode

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.2 Koordinacija: 3,67.

3.1.3 STROKOVNO ZNANJE

Strokovnjaki, ki izdelajo ocene tveganja za posamezne nesreče, bi morali imeti v ta namen potrebne kompetence in odgovornosti ter se predhodno udeležiti ustreznega usposabljanja

Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, kako so določeni/izbrani in katere kompetence se upoštevajo pri porazdeljevanju odgovornosti.

Poleg MZI kot nosilca so kot sodelujoči organi pri nastajanju Ocene tveganja za nesrečo na morju sodelovali URSP in Fakulteta za pomorstvo in promet (v nadaljevanju: FPP). Pri posameznih vsebinah so sodelovali tudi Luka Koper in Piloti Koper. Od drugih sodelujočih je treba omeniti predvsem Koordinacijo skupnih služb na morju (Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, Sektor Kapitanija, Policijska uprava Koper, Carinski urad Koper, Izpostava potniška luka Koper in Izpostava Luka Koper, Agencija Republike Slovenije za okolje, Urad za upravljanje z vodami, Sektor za vodno območje Jadranskega morja in Urad za hidrologijo in stanje okolja, Inšpektorat Republike Slovenije za kmetijstvo in okolje, Lovska in ribiška inšpekcija, Generalštab Slovenske vojske, Poveljstvo sil Slovenske vojske, 430. mornariški divizion, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Izpostava Koper).

Največji del nalog s strani sodelujočih organov je bil opravljen s strani URSP, predvsem zaradi tega, ker pokriva številna področja, ki so vključena pri nesreči na morju (npr. varnost plovbe, varovanje obalnega morja, preiskovanje pomorskih nesreč in incidentov, ipd). Sodelujoči organi so bili izbrani na podlagi fiktivnih posledic scenarijev tveganja.

Ustreznost kompetenc se še ne pregleduje, saj gre za razmeroma nov proces, ki je bil vzpostavljen leta 2014. Nosilec ima vedno možnost, da glede na potrebe ali nove okoliščine razširi nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih, prav tako lahko za potrebe te ocene uporabi tudi dodatni nabor podatkov in informacij. Nosilec in nabor sodelujočih organov se lahko spremeni tudi, če se spremenijo organiziranost in pristojnost ministrstev in služb v njihovem okviru.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadoženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, opišite raven izkušenosti strokovnjakov ter strokovno tehnično znanje in orodja, ki so potrebna in se uporabljajo pri izdelavi ocen tveganj za nesreče.

Vprašanje je delno povezano z odgovori na prejšnja vprašanja. Splošna problematika v zvezi z izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče se je od septembra 2014 do konca leta 2016, pa tudi pozneje, reševala v okviru delovnih sestankov Državnega koordinacijskega organa s sodelujočimi organi. Izvedenih je bilo še več ozko usmerjenih sestankov, praviloma

med nosilcem in Državnim koordinacijskim organom. Septembra 2014 je bil v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje URSZR na Igu, takoj po sprejetju pravnih aktov, ki urejajo ocenjevanje tveganj za nesreče, izveden tudi širši predstavitveni sestanek. Posebnih izobraževanj strokovnjakov se ni izvajalo, delo pa je potekalo tudi na medsebojni izmenjavi sprotnih izkušenj vpletenih v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, tako nosilcev kot nekaterih sodelujočih organov. Vsem so na voljo vse izkušnje, informacije, ki so bile ustvarjene/pridobljene, kakor tudi vsa potrebna gradiva. Rešitve problemov, ki so se pojavili pri posameznih nosilcih, so lahko smiselno prevzeli tudi preostali nosilci, če so se z njimi srečali.

Skupina ljudi na ministrstvih kot nosilcih in/ali sodelujočih organih (skupaj okoli 40), ki je bila vključena v procese izdelave ocen tveganja za posamezne nesreče, je imela na razpolago vse ažurne kontaktne podatke. Zaradi tega so imeli vsi možnost komuniciranja tudi izven formalnih delovnih sestankov, če je bilo to potrebno. Obveščenost v zvezi s cilji ocene in v zvezi s tem, kaj je naloga vsakega sodelujočega, je bila ustrezna.

Določitev javnih uslužbencev v organih, ki so pri ocenah tveganja za posamezne nesreče sodelovali kot predstavniki sodelujočih organov, je pristojnost in naloga sodelujočih organov. Nosilec za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo ni vplival na izbor javnih uslužbencev znotraj posameznega sodelujočega organa, lahko se je le odločal za nabor sodelujočih organov.

Predstavniki ministrstev, ki so bili vključeni v izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju, ki se je izdelovala prvič, večinoma niso imeli tovrstnih izkušenj. Zato je MZI dodelila nalogo izdelave ocene tveganja za nesrečo na morju URSP, ki jo je izpolnila s pomočjo strokovnjakov na FPP. Osebe, ki so bile s strani nosilca in sodelujočih organov določene za izvajanje dela na področju Ocene tveganja za nesrečo na morju in ocene obvladovanja tveganja za nesrečo na morju, so vse obstoječe naloge ohranile, naloge v zvezi z izdelavo Ocene tveganja za nesrečo pa so jim predstavljale dodatno obremenitev.

Za lažje izvajanje nalog v zvezi z izdelavo vseh ocen tveganja za posamezne nesreče je Državni koordinacijski organ oblikoval posebno spletno podstran na spletnih straneh URSZR, kjer so na razpolago podrobnejše informacije o izdelavi ocen tveganja za posamezne nesreče. Prva objava teh informacij sega v poletje 2014, do leta 2017 pa je bila ta spletna stran dvakrat dopolnjena, nazadnje maja 2017. V okviru svojih pristojnosti in zmožnosti je Državni koordinacijski organ posredoval vedno, kadar so se pojavile določene težave ali odprta vprašanja pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.3 Strokovno znanje: 3,00.

3.1.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost izdelave ocene tveganja za posamezno nesrečo je vedno bolj odvisna od vključenosti različnih javnih in zasebnih deležnikov (sodelujoči organi, drugi sodelujoči). Subjekti, zadolženi za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo, lahko sodelujejo s širokim krogom deležnikov, ki med drugim prihajajo iz zasebnega sektorja, univerzitetnega okolja in drugih vladnih služb, ki niso neposredno udeležene v postopku ocenjevanja.

Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako širok krog relevantnih deležnikov sodeluje v postopku ocenjevanja tveganja za nesrečo. To lahko vključuje deležnike iz univerzitetnega okolja, raziskovalnih organizacij, zasebnega sektorja, pa tudi vladnih organov, ki ne prispevajo neposredno k postopku ocenjevanja, vključno s tistimi iz drugih držav članic ali mednarodnih organizacij. Navedite morebitna spoznanja, ki bi jih bilo koristno deliti.

Pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju je bila uporabljena predmetna tuja strokovna in poljudna literatura, zlasti pri definiranju nesreče kot pojava.

Pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju so sodelovali deležniki iz univerzitetnega okolja (FPP), deležniki gospodarstva na morju (ladjarji, pomorski agenti, Luka Koper), deležniki storitev na morju (pomorski piloti, poveljniki vlačilcev, vzdrževalci objektov za varnost plovbe) in raziskovalnih organizacij. V največji mogoči meri so bili uporabljeni razpoložljivi strokovni in znanstveni viri.

Zasebni sektor je bil v izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju vključen, saj le ta posega tudi v njihovo delovno okolje. Vključen je bil skladno z načrtom sodelovanja javnosti, ki je del delavnice PAWSA. MZI je v okviru priprave Ocene tveganja za nesrečo na morju redno sodelovalo z deležniki in drugimi zainteresiranimi stranmi v okviru delovnih sestankov ter s splošno javnostjo na splošno ustaljen način. Redno sodelovanje je potekalo zato, da so lahko bili vsi deležniki, druge zainteresirane strani in splošna javnost vključeni v načrtovanje, pripravljenost za načrtovanje in izdelavo odziva na nesreče.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.4 Drugi deležniki: 4,00.

3.1.5 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Za ocene tveganja za posamezne nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi. Razumevanje upravne zmožnosti, ki je potrebna za razširjanje rezultatov ocen tveganj za nesreče, ter njenega pomena za razvoj splošne strategije obveščanja o tveganjih lahko pripomore k boljši izmenjavi informacij in podatkov ter boljšemu komuniciranju z zadevnimi deležniki.

Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je v okviru razširjanja rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo organizirano obveščanje državljanov.

Zaradi izredno kratkih rokov ter specifičnosti vsebine Ocene tveganja za nesrečo na morju je bila, skladno z določbami Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, pri sami izdelavi ocene, v letu 2018 vključena samo tista javnost na katero se ocena neposredno nanaša.

Izdelana in podpisana Ocena tveganja za nesrečo na morju je skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v celoti dostopna in javno objavljena na naslednji spletni strani MZI:

https://www.gov.si/assets/ministrstva/Mzl/Dokumenti/sektor-za-pomorstvo/ocena-tveganja_nesrece_na_morju.pdf

Pri oblikovanju in dopolnjevanju vsebine Ocene tveganja za nesrečo na morju je javnost vedno dobrodošla.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji ipd.?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi organi in različnimi upravnimi ravni.

Vsebina odgovora na to vprašanje je deloma opredeljena že v odgovorih na prejšnja vprašanja.

Vse ugotovitve Ocene tveganja za nesrečo na morju, vključno s scenariji tveganja in analizami tveganja, so javno objavljene, javno dostopne in uporabljive glede oziroma skladno s predmetnimi in splošnimi pogoji (npr. navedba vira, ipd.).

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je razširjanje rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo, ki se dajo na voljo javnosti, vključeno v nacionalno in/ali podnacionalno strategijo obveščanja o tveganjih.

Strategija obveščanja in Ocena tveganja za nesrečo na morju nista v neposredni povezavi. Ta povezava ni nujno potrebna in tudi država nima enotne strategije obveščanja o tveganjih - že zato ne, ker so naloge v zvezi z ocenjevanjem tveganj za nesreče porazdeljene praktično na vsa ministrstva in tudi na druge organe (npr. URSP). Kar se tiče neposrednega obveščanja na nevarnost v zvezi z naravnimi in drugimi nesrečami, kamor sodi tudi nesreča na morju, pa so naloge na nacionalni ravni v okviru URSZR jasne in se redno izvajajo.

V zvezi z obveščanjem glede ocen tveganj za nesreče je v Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v 16. členu opredeljeno, da so ocene tveganj za nesreče javne, razen podatkov, ki so določeni in označeni kot tajni skladno s predpisi o tajnih podatkih ali predstavljajo poslovno skrivnost v skladu s predpisi o gospodarskih družbah. Uredba ravno tako določa, da morajo biti ocene javno predstavljene v 90 dneh po njihovem sprejetju in objavljene na spletnih straneh nosilcev, v sredstvih javnega obveščanja oziroma na krajevno običajen način. Nosilci sprejete ocene tveganja za posamezne nesreče,

praviloma brez prilog, objavijo na spletu in na svojem sedežu zagotovijo možnost vpogleda. Ocena tveganja za nesrečo na morju in njen povzetek sta skladno s tem javno objavljena in dostopna na osrednjem spletišču državne uprave.

Izboljšanje varnosti v pomorstvu je redna naloga. Zagotavlja se s pripravo standardov, predpisov in drugih aktov, sodelovanjem v mednarodnih in drugih organizacijah, odločanjem v upravnih in drugih zadevah, stalnim nadzorom in nadzorom nad izvajanjem pomorskih predpisov in pravnih aktov, vodenjem prekrškovnih postopkov, spremljanjem in analizo dogodkov iz sistema poročanja o dogodkih v pomorstvu in zagotavljanjem visoke učinkovitosti, vestnosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo plovbe, katerih edini namen je preprečiti nesreče in incidente v prihodnje in ne ugotavljati krivde ali odgovornosti.

Pri ozaveščanju javnosti so še rezerve, je pa dejstvo, da zaradi katastrofalnih posledic in velikih stroškov, ki pri tem nastanejo, nesrečam na morju mediji namenjajo veliko pozornost.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.5 Obveščanje in komuniciranje: 3,33.

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,60 (3).

Tehnične zmožnosti

3.1.6 METODOLOGIJA

Vprašanje 11: Ali je metodologijo za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na podnacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? Kateri so njeni ključni elementi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se pristop k oceni tveganja za posamezno nesrečo na nacionalni ali podnacionalni ravni (po posameznih tveganjih, na podlagi scenarijev tveganja, dejanskih primerov ali generični), opišite metodologijo, uporabljeno za analizo možnih posledic, metodologijo za izračun verjetnosti, dejavnike ali metodologijo za prednostno razvrstitev ali izključitev tveganj; opišite, ali se ocene tveganja za posamezne nesreče pregledujejo, in če da, v kakšnih časovnih presledkih, ali je metodologija zbrana v dokumentu, ali se metodologija za ocene tveganja za posamezne nesreče razkrije, in če da, komu, ter ali so katere koli informacije iz ocene tveganja za posamezno nesrečo dostopne javnosti.

Vsebina in metodologija (način izdelave) ocen tveganja za posamezne nesreče je določena z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je pripravila URSZR kot Državni koordinacijski organ, sprejela pa Vlada RS. Uredba se je glede tega vprašanja v veliki meri navezovala na predmetno evropsko smernico. Smernica Evropske komisije, ki ureja ocenjevanje tveganj za nesreče iz leta 2010, svetuje določene metode in tehnike iz ISO standardov. Seznam priporočenih metod in tehnik s strani Evropske komisije je objavljen na spletni strani URSZR.

O izbiri metod za izdelavo se je, skladno z določbami uredbe, odločil nosilec izdelave Ocene tveganja za nesrečo na morju URSP. Pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju je bilo odločeno, da se v največji meri aplicira kvantitativne metode, poleg tega pa tudi kvalitativne z vključevanjem ekspertov iz različnih sektorjev deležnikov pomorskega prometa v Sloveniji.

Ocenjevanje tveganja je izvedeno za različnimi pristopi, ki se največkrat uporabljajo v pomorstvu in se uspešno uporabljajo v pomorsko razvitih državah.

Obravnavan je:

Promet ladij z nevarnim tovorom in pretovor,

Gostota in porazdelitev prometa ter pregled nevarnih tovorov po AIS sporočilih,

Izdelan je stohastični model navigacijske varnosti,

Izdelan je FSA model (Formal Safety Assessment) za tankerski promet, ki je zasnovan na priporočilih Mednarodne pomorske organizacije – IMO,

Izveden je model PAWSA (Port and Waterway Safety Assessment), ki je zasnovan na priporočilih Ameriške obalne straže, ter

Vrednotenje skladno s smernicami »Risk assessment and Mapping Guidelines for Disaster Management«, SEC (2010).

Vsi scenariji tveganja v Oceni tveganja za nesrečo na morju so bili zasnovani na resničnih dogodkih in drugih primerljivih dogodkih po svetu

Tako vsebina kot metode za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče so javne.

Ključni elementi vsebine ocen tveganja za posamezne nesreče so predvsem predstavitev nesreče oziroma pojava, oblikovanje scenarijev tveganja in analiz tveganja (vplivi tveganja ter prikaz rezultatov analiz tveganja ob upoštevanju meril tveganja na ustreznih matrikah tveganja za nesreče. Ocena tveganja za nesrečo na morju vse navedene vsebine vsebuje.

Ocena tveganja za nesrečo na morju je v celoti javna oziroma javno objavljena.

Tako kot druge ocene tveganj za nesreče, se tudi Ocena tveganja za nesrečo na morju obdobjno - vsaka tri leta pregleda in po potrebi dopolni oziroma spremeni. Na ta način so roki za dopolnjevanje ocen tveganj za nesreče usklajeni z roki, ki izhajajo iz Mehanizma Unije na področju civilne zaščite in ki jih mora RS upoštevati pri poročanju Evropski komisiji o stanju in napredku na področju ocenjevanja tveganj za nesreče.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katera ocenjena tveganja imajo čezmejno razsežnost, in obseg, v katerem je ta razsežnost zajeta v oceni tveganja za posamezno nesrečo (npr. v pripravo scenarijev tveganja). Po potrebi lahko opišete naravo sodelovanja z drugimi državami članicami v zvezi z izdelavo ocene tveganja s čezmejno razsežnostjo.

Vsaj tri izmed možnih scenarijev nesreče na morju bi lahko povzročili čezmejnost učinkov. V problematiko čezmejnih razsežnosti, ne glede na to, ali je to mogoče ali ne, Ocena tveganja za nesrečo na morju ni posegala.

OCENA RAVNI: n. r.

Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opredeli se, katere vrste kritične (nacionalne in evropske (v RS jo sicer nimamo) infrastrukture so upoštevane v pripravi scenarijev tveganja in oceni tveganja za posamezno nesrečo. Tovrstna infrastruktura lahko med drugim vključuje ceste, stavbe, jezove, železniške proge, mostove, satelite, podzemne sisteme, kable (komunikacije), bolnišnice in zaklonišča.

V Oceni tveganja za nesrečo na morju je bila vključena infrastruktura državnega pomena upoštevajoč posamezni scenarij tveganja. Veliko pozornosti je bilo v okviru analize tveganja namenjeno predvsem infrastrukturnem (pristanišče) in energetskega (goriva) področju.

Na podlagi scenarijev tveganja kritična infrastruktura državnega pomena, ki je v Republiki Sloveniji opredeljena kot zmogljivosti in storitve, ki so ključnega pomena za državo in bi prekinitev njihovega delovanja ali njihovo uničenje pomembno vplivalo in imelo resne posledice na nacionalno varnost, gospodarstvo, ključne družbene funkcije, zdravje, varnost in zaščito ter družbeno blaginjo, v Oceni tveganja za nesrečo na morju je bila zajeta.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.6 Metodologija: 3,50.

3.1.7 INFORMACIJSKA IN KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA

Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katera infrastruktura je na voljo za izdelavo ocen tveganja za posamezno nesrečo, kar lahko vključuje orodja IKT, satelite itd. Države članice lahko opišejo raziskave, ki potekajo na področju razvoja nove informacijske in komunikacijske infrastrukture za podporo ocene tveganja za posamezno nesrečo. Če se infrastruktura deli z drugimi državami, lahko opišete tudi vrsto vzpostavljenega sodelovanja (npr. satelitski posnetki).

Osnovni informacijski in komunikacijski pogoji (telefoni, računalniki, elektronska pošta, internet, ipd.) za izdelavo ocen tveganja za posamezna nesreče, tudi za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju, so v državi zagotovljeni. Informacijske in komunikacijske pogoje za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju zagotavlja MZI. Za odkrivanje onesnaženja na morju se lahko uporablja Clean Sea Net (CSN - Evropska satelitska storitev, ki sodelujočim državam nudi satelitske posnetke za pomoč pri odkrivanju razlitja nafte in plovil) Prihodnje izzive predstavlja projekt CISE (Common Information Sharing Environment - Skupno okolje za izmenjavo informacij) z bližanje ozko usmerjenih in parcialnih nacionalnih in drugih baz podatkov, izboljšanje ustreznosti podatkov, kakovosti in zadostnosti IKT infrastrukture, ipd.

Glede souporabe infrastrukture iz tega vprašanja MZI sodeluje z drugimi državami in Evropsko agencijo za pomorsko varnost - EMSA.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri viri informacij in podatkov se uporabljajo za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo ter ali so bile v ta namen vzpostavljene podatkovne zbirke. Lahko se opišejo novosti, ki se uvajajo za izboljšanje zbiranja podatkov in informacij.

Pomembnost pomorskega prometa in zahteve po izpolnjevanju visokih varnostnih standardov pozitivno vplivajo na dosegljivost podatkov vezanih na določbe pomorskih standardov, priporočenih praks in predpisov ter podatkov vezanih na nesreče, resne incidente in incidente. Zaradi časovne odmaknjenosti so bili slabše dosegljivi podatki zadnje večje nesreče ladje LEDENICE, ki je bila leta 1983 v ladjedelnici Izola.

Vse najpomembnejše informacije in podatki za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju so bili za področje pomorstva javno dosegljivi oziroma dosegljivi na posebnih straneh Mednarodne pomorske organizacije, na katere strokovnjaki s področja pomorstva dnevno dostopajo pri izvajanju svojih rednih del in nalog.

Za namen izdelave Ocene tveganja za nesrečo na morju ni bilo vzpostavljenih novih podatkovnih zbirk.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija: 3,50.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3,50 (3).

Finančne zmožnosti

3.1.8 FINANCIRANJE

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, potrebnih za izdelavo in posodobitev ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z izdelavo in posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so za razvoj ocene tveganja za posamezno nesrečo in njeno posodabljanje na voljo finančna sredstva.

Ocena tveganja za nesrečo na morju je bila izdelana v okviru kadrovskih in finančnih resursov URSP.

Glede naslednje posodobitve Ocene tveganja za nesrečo na morju je mnenje, da se bo v njej dopolnjevalo predvsem statistične podatke o prometu za mednarodni pomorski promet, ki se nanašajo na število prepeljanih potnikov, količino prepeljanega blaga in število operacij, podatke o prometu na morju Republike Slovenije na plovni poti, podatke o prometu v svetu in podatke o pomorskih nesrečah, če se bo to glede na realne razmere pokazalo kot potrebno.

Trenutno se ocenjuje, da za izvedbo teh posodobitev ne bodo potrebna dodatna finančna sredstva. Kljub temu se predvideva dodatne probleme zaradi pomanjkanja strokovnega kadra s področja kriznega načrtovanja, kar se kaže tudi v okviru nadaljevanja trenda zmanjševanja zaposlenih pristojne notranje organizacijske enote na področju pomorstva.

Za dopolnjevanje obstoječih, zlasti pa za izdelavo novih ocen tveganja bi bilo treba zagotoviti dodatne kadrovske in finančne vire. Zlasti finančni viri bi omogočali, da se v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče lahko neposredno vključijo tudi drugi sodelujoči, predvsem strokovne in znanstvene inštitucije. Navedeno bi lahko vodilo v večjo strokovnost teh ocen.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.8 Financiranje: 3,00.

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,00 (3).

Ocena ravni zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju: 3,37 (3).

3.2 NAČRTOVANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Ocena upravnih zmožnosti

3.2.1 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo dodeljuje jasne odgovornosti vsem, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za načrtovanje razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Osnovni dokument, ki v osnovi deli odgovornosti in pristojnosti med ministrstva, je Zakon o Vladi Republike Slovenije. Vsako ministrstvo ima nato še svoje zakonske in podzakonske akte, s katerimi podrobneje razdeljuje osnovne naloge in pristojnosti.

MZI, URSP: Pomorski zakonik ureja suverenost, suverene pravice, jurisdikcijo in nadzor Republike Slovenije na morju, varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, varstvo morja pred onesnaževanjem s plovil ter pravni režim pristanišč;

stvarnopravna razmerja ter pogodbeno in druga obligacijska razmerja, ki se nanašajo na plovila; vpis plovil, omejitve ladjarjeve odgovornosti, skupno havarijo, izvršbo in zavarovanje na plovilih in kolizijska pravila. Uprava RS za pomorstvo opravlja upravne in strokovne naloge na področju pomorstva in pristaniške infrastrukture, nadzira red v pristaniščih, preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda. Nadzira varnost plovbe, opravljanje pomorskega prometa in vzdrževanje objektov za varnost plovbe in plovni poti. Opravlja tudi inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov na področju morskoga prometa in pristaniške infrastrukture ter nad izvajanjem predpisov, ki urejajo plovbo po celinskih vodah. Preiskovalni organ deluje v okviru Ministrstva za infrastrukturo, zadolžen pa je za preiskovanje morskih nesreč in incidentov. Pri tem ugotavlja vzroke, predvsem z namenom preprečevanja podobnih nesreč v prihodnje.

VPNDN: Na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami je krovni Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, pomembni krovni dokumenti so še predvsem Zakon o gasilstvu, Nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Resolucija o nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Drugi pomembnejši akti pa so predvsem Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, Uredba o metodologiji za ocenjevanje škode, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami ter Navodilo o pripravi ocen ogroženosti.

Odgovornost za ukrepanje na morju, tudi v smislu zaščite in reševanja, je porazdeljena glede na velikost dogodka na morju (manjši, pogosti dogodki, so v pristojnosti URSP, večji so v pristojnosti sistema VPNDN) ter ali gre za dogodek na območju, ki je v upravljanju koncesionarja, za katerega je odgovorna Luka Koper, d. d.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je zagotovljeno dodeljevanje odgovornosti za načrtovanje v zvezi s posameznimi tveganji in ali je vzpostavljen postopek za preverjanje dodeljevanja odgovornosti v zvezi s temi tveganji.

Načeloma je glede na pristojnosti posameznih ministrstev jasno, za katere ukrepe je kdo odgovoren v zvezi s posamezno nesrečo. Pravni akti (Zakon o Vladi Republike Slovenije in področni pravni akti) se glede tega obdobjno spreminjajo, lahko tudi skladno z upoštevanjem novih nalog, zahtev, potreb in okoliščin.

MZI: Na področju pomorstva Pomorski zakonik v 33. členu določa, da se usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije. Nacionalni program je

strateški dokument, ki z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja možnosti za trajnostni in celostni razvoj predvsem na področju varnosti pomorskega prometa. Nacionalni program temelji na analizi obstoječega stanja in razmer v pomorstvu, varnosti pomorskega prometa ter vlogi in pomenu pomorstva za gospodarski in družbeni razvoj.

VPNDN: Na področju sistema VPNDN ukrepi večinoma izhajajo iz ene njegovih temeljnih nalog - to je odziva na nesrečo oziroma zaščite in reševanja ob nesreči.

Pri dejanskih nesrečah in incidentih se včasih pokaže, da naloge, tudi naloge v zvezi z odzivom, ki se tičejo posameznih subjektov in služb ter Luke Koper, d. o. o, ki so vključene v zaščito in reševanje na morju, niso vedno popolnoma jasne ali vedno enake, kar lahko v najslabšem primeru privede do manj uspešnih intervencij. Iz tega izhaja, da je potrebno bolj usklajevati tudi načrtovanje ukrepov med temi subjekti za potrebe izvajanja zaščite in reševanja na morju.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA 3 .

Ocena ravni za 3.2.1 Koordinacija: 3,50 (3) .

3.2.2 STROKOVNO ZNANJE

Uporabljati bi se morale metodologije za kadrovske načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Za strokovnjake, ki so zadolženi za pripravo načrtov za obvladovanje tveganj za nesreče, bi bilo treba zagotoviti potrebne informacije in ustrezno usposabljanje.

Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo v postopku načrtovanja, kako so določeni/izbrani, in ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Načeloma je oseb/strokovnjakov dovolj za racionalno izvajanje najpomembnejših nalog v zvezi z ukrepi za preventivo in pripravljenost.

MZI: Na ravni MZI kadrovske in materialni pogoji omogočajo osnovno izvajanje večine nalog s področja pomorstva oziroma identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost.

VPNDN: Na ravni URSZR kadrovske in materialni pogoji omogočajo osnovno izvajanje večine nalog s področja VPNDN oziroma identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost

OCENA RAVNI: MZI:2 , VPNDN 2, SKUPNA OCENA:2 .

Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali je na voljo usposabljanje za strokovnjake, ki izvajajo dejavnosti načrtovanja, in če da, kakšno.

MZI: Usposabljanja strokovnjakov na različnih ravneh pomorstva, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, temeljijo na podlagi internih prenosov znanj s prenosi novih znanstvenih dognanj v prakso, na podlagi udeležb na mednarodnih konferencah, usposabljanjih in vajah ter izmenjavo dobre prakse doma in v tujini

VPNDN: Na področju VPNDN je najpomembnejše usposabljanje večinoma tisto, ki temelji na lastnih izkušnjah, pridobljenih z delom na svojem delovnem področju. Kar se tiče npr. centrov za obveščanje, morajo javni uslužbenci pred pričetkom dela uspešno zaključiti nekaj specializiranih programov usposabljanja, tudi kasneje se še občasno usposabljujejo, npr. ob uvajanju novih informacijskih tehnologij, programov, aplikacij ipd. Obdobje usposabljanje je pomembno tudi za člane štabov Civilne zaščite, pripadnike sil za ZRP ipd. Pri tem je še posebej pomembno, da se upošteva specifična nesreč na morju.

Kar se tiče ukrepov nekaterih ukrepov za pripravljenost v zvezi z nesrečami na morju, je del strokovnih usposabljanj zaradi svoje specifičnosti mogoč zgolj v tujini (Evropska pomorsko varnostna agencija (EMSA), Regionalni center za ukrepanje ob ekoloških nesrečah na morju (REMPEC), udeležbe na mednarodnih seminarjih, konvencijah in vajah).

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se izvaja strategija za obvladovanje tveganja, in če da, kako se o ciljih, prioritetah in postopkih obveščajo strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Splošni cilj je zmanjševanje ugotovljenega tveganja za obravnavano nesrečo. Iz tega morajo izhajati ukrepi za preventivo in pripravljenost oziroma morajo biti v povezavi s splošnimi in konkretnimi cilji iz strategij, politik ipd. Nekateri strokovnjaki so verjetno v določeni meri celo soudeleženi pri nastajanju tovrstnih dokumentov.

Celovite državne strategije v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče na državni ravni področju ni, obstajajo pa sektorske (strategije, nacionalni programi ipd.), ki jih pripravljajo pristojna ministrstva. Te se nato usklajujejo prek t. i. Koordinacije služb na morju (v kateri so predstavniki sistema VPNDN, MNZ, MZI, MGRT). Operativno izvajanje sprejetih politik in prioritet pa se oblikuje oziroma izvaja prek t. i. Operativne pomorske koordinacije, v kateri so predstavniki operativnih služb, ki delujejo na morju (URSP, URSZR, gasilci, carinska služba,

postaja pomorske policije, druge operativne službe). Na področju VPNDN je pomembna tudi Resolucija o nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

MZI: Strokovnjaki s področja pomorstva po posameznih delovnih področjih redno sodelujejo tudi pri pripravi predpisov in drugih aktov ter pri delu delovnih in drugih skupin na domačem, EU pa tudi širšem mednarodnem nivoju. V okviru navedenega sodelovanja izmenjujejo izkušnje z drugimi strokovnjaki v primerljivih razmerah.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se znanje izmenjuje med strokovnjaki, ki sodelujejo v postopku načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako je zagotovljeno, da se to znanje ohrani.

Znanje strokovnjakov se lahko pridobi z usposabljanjem, sodelovanjem, izmenjavo dobrih praks. Pomembna je tudi strokovna izmenjava informacij, na primer tudi v okviru delovanja Državnega koordinacijskega organa za ocene tveganj za nesreče in ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in sodelujočih organov, pa tudi na ravni Medresorske delovne skupine za spremljanje izdelave ocen tveganj za nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, ki predstavlja povezavo med strokovnim delom na tem področju in politiko. Na ta način lahko pride do večje skladnosti in razumevanja pomena obvladovanja tveganj za nesreče.

Na področju nesreč na morju gre bolj za prenos znanja in izkušenj med vpletenimi, kamor lahko uvrščamo tudi štabne vaje zaščite in reševanja.

Na področju pomorstva odgovorni in ostali zaposleni spremljajo novosti vsak s svojega delovnega področja, se izobražujejo z internimi prenosi specifičnega znanja in drugimi oblikami izobraževanja. Poleg tega zaposleni redno izmenjujejo mnenja in znanja z drugimi strokovnjaki in v okviru izvajanja del in nalog v mednarodnih in drugih organizacijah (IMO, EMSA, REMPEC, Paris MoU, ipd).

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA: 2.

Ocena ravni za 3.2.2 Strokovno znanje: 2,50 (2)

3.2.3 METODOLOGIJA

Subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni bi moral razviti metodologijo za načrtovanje obvladovanja tveganja za pričakovane posledice ugotovljenih tveganj za nesreče, ki se ocenijo na podlagi razvite metodologije ter ustrezno prednostno razvrstijo.

Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? Kateri so ključni elementi teh metodologij?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristope k načrtovanju na nacionalni ali podnacionalni ravni in metodologije, uporabljene za razvoj ukrepov za preventivo in pripravljenost ter za analizo njihovih morebitnih učinkov na ublažitev tveganja za nesrečo.

MZI: Metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja za nesrečo na morju ni izdelana. Osnovna izhodišča se nahajajo v predpisih, nacionalnih programih in resolucijah navedenih v tej Oceni zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju. Podobno velja tudi za področje VPNDN

OCENA RAVNI: MZI: n. r. , VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: n. r..

Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli ustrezna infrastruktura, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve tveganja za posamezno nesrečo, ali se vodi evidenca ustrezne infrastrukture in ali se ta redno pregleduje ter ali se opredelijo potrebe po naložbah.

Kot je pojasnjeno v odgovoru na prejšnje vprašanje, metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja za nesrečo na morju ne obstaja. Infrastruktura, ki je predmet tveganja za nesrečo na morju je opredeljena izključno v Oceni tveganja za nesrečo na morju iz leta 2018.

OCENA RAVNI: MZI: n. r. , VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: n. r.

Ocena ravni za 3.2.3 Metodologija: n. r. .

3.2.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza/električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah.

Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se naravo sodelovanja javnih/zasebnih deležnikov, katera vrsta deležnikov prispeva k postopku načrtovanja in morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

V izdelavo strateških dokumentov, kot so nacionalni programi, strategije, resolucije in krovni zakoni, so javni in zasebni deležniki lahko udeleženi v okviru sodelovanja oziroma

usklajevanja pri nastajanju teh dokumentov.

MZI: Na področju pomorstva pri načrtovanju in odpravi posledic sodelujejo združenje zavarovalnic (P&I klubi), združenje ladjarjev (ITOPF - International Tanker Owners Pollution Federation) in upravljalec pristaniške infrastrukture.

VPNDN: Nekateri navedeni v napovedniku tega podpoglavja (3.2.4) so v sistem VPNDN načeloma vključeni, zlasti to velja za izvajanje zaščite in reševanja ob in po nesreči. Pri vseh večjih nesrečah je v intervencije vključena tudi Postaja pomorske policije. Pri nesrečah na morju gre tudi za določeno specifično glede na nekatere druge nesreče (npr. poplave, požare), sodelujoče organe in druge sodelujoče opredeljuje regijski načrti zaščite in reševanja ob nesreči na morju, iz leta 2018 ki ima status državnega načrta. V njem je v okviru Službe za zaščito in reševanje ob ekoloških in drugih nesrečah ter za iskanje na morju (v katero so vključene predvsem URSP in SVOM) opredeljeno tudi sodelovanje specifičnih izvajalskih organizacij kot so npr. FPP, Adria-Tow, d. o. o i drugih. Regijski načrt iz leta 2018 opredeljuje angažiranje tudi drugih služb in enot, ki niso namenjene eksplicitno le zaščiti in reševanju na morju.

Pri izdelavi načrtov ZiR se upošteva oziroma določa tudi vključevanje vseh javnih in zasebnih deležnikov (prej omenjenih) v razpravo in njihovo pripravo, skladno s pravnimi akti, ki opredeljujejo vsebino iz izdelavo načrtov zaščite in reševanja.

V določenih primerih lahko pri zaščiti in reševanju na morju sodeluje tudi SV z ladjo Triglav. Slovenska vojska je nekajkrat sodelovala na vajah in usposabljanjih na morju, leta 2012 smo izvedli vajo v Draču (Albanija) in leta 2014 v Tivtu (Črna Gora). Zadnja leta SV, razen nekaterih akcij iskanja in reševanja, ni bila udeležena v aktivnostih ZiR na morju. V okviru Civilne zaščite je naravni regije ustanovljena tudi Služba za podporo in opravljanje posebnih nalog zaščite, reševanja in pomoči ob ekoloških in drugih nesrečah na morju, ki šteje okoli 20 pripadnikov.

V sistemu VPNDN se bodoče povezovanje javnega in zasebnega partnerstva načrtuje predvsem na področju javnega alarmiranja, sistema tihega pozivanja prek sprejemnikov osebnega klica in na področju t. i. e-call-a. (slednje sicer nima povezave z nesrečami na morju).

OCENA RAVNI: MZI:4 , VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4

Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se sodelovanje s partnerskimi organizacijami v postopku načrtovanja ter navedite, ali so bili podpisani sporazumi za spodbujanje zadostne kakovosti, in če da, kateri, ter kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih načrtujejo te organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani blažitvi tveganja za posamezno nesrečo.

Ocena tveganja za nesreče na morju, kot tudi ostale ocene tveganj za nesreče, ni direktno usmerjena na javnost in zasebna podjetja. Ocena tveganja za nesreče na morju je, tako kot druge ocene tveganja za posamezno nesrečo, razen za terorizem, javna in objavljena na spletni strani MZI in URSZR. Namen ocen tveganj za nesreče je opredeljen že v predmetni smernici Evropske komisije – navedeno velja tudi za ocene tveganj za nesreče v RS in tudi za Oceno tveganja za nesreče na morju.

Pri izdelavi Ocene tveganja za nesreče na morju, ki jo je za potrebe nosilca izdelala Fakulteta za pomorstvo iz Portoroža, je sodelovala URSP ter v manjši meri tudi URSZR.

OCENA RAVNI: MZI: n. r. , VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: n.r..

Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, pri katerih ukrepih v okviru čezmejnega načrtovanja so ti subjekti nedavno sodelovali, opišite konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje, ki so bile sprejete na podlagi tega postopka skupnega načrtovanja (npr. memorandumi o soglasju ali dogovori o ravni storitev), pa tudi izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

MZI: Na področju pomorstva se subjekti iz razlogov varnega in tekočega odvijanja pomorskega prometa z namenom sodelovanja in vzpostavitve primerljivih standardov, ki zajema tudi preventivo in pripravljenost, aktivno vključujejo v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, ki v regiji ali širše zagotavljajo različne strokovne podlage za pomorske dejavnosti. Te organizacije so zlasti Mednarodna pomorska organizacija (IMO), Evropska agencija za varnost plovbe (EMSA), Regionalni center za preprečevanje onesnaževanja Sredozemskega morja (REMPEC) in Evropska unija (EU). Vključevanje poteka s ciljem zagotavljanja visokega nivoja varnosti plovbe in izmenjave podatkov. Pomorski strokovnjaki po posameznih delovnih področjih med seboj redno sodelujejo tako doma kakor tudi v tujini. V okviru medsebojnega sodelovanja si izmenjujejo podatke, informacije in primere dobrih praks. Pomorski strokovnjaki redno sodelujejo tudi na vajah, ki jih pripravljajo pristojni organi drugih držav (zadnja taka vaja je bila na področju iskanja in reševanja ter odzivanje na onesnaženje morja ADRIATIC 2018 v Splitu, Hrvaška (maja 2018)).

VPNDN: Na področju VPNDN organizacije iz drugih držav članic v načrtovanje ukrepov niso vključene – in obratno – so pa na nek način lahko pri njihovem izvajanju ob večjih nesrečah. Na področju VPNDN ima URSZR sicer sklenjene številne dvostranske sporazume o sodelovanju na področju VPNDN. Sodelovanje poteka tudi s civilno zaščito Furlanije Julijske krajine, vendar ne za področje nesreč na morju. Podobno velja tudi za sodelovanje s Hrvaško.

Trenutno poteka mednarodni projekt NAMIRG, v katerem sodelujejo poklicne gasilske enote Italije, Hrvaške in Slovenije. Ta projekt predvideva skupno sodelovanje gasilcev ob požarih na ladjah in ob onesnaženjih morja. Če bodo rešitve iz tega projekta ustrezne, bo glede na odločitev URSZR ta način sodelovanja lahko formaliziran za reševanje ob nesrečah v slovenskem morju.

Medsebojni dogovori o sodelovanju in pomoči na lokalni ravni na področju zaščite, reševanja in pomoči za področje nesreč na morju ne obstajajo.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA: 2.

Ocena ravni za 3.2.4 Drugi deležniki: 3,00 (3) .

3.2.5 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni morajo zato zagotoviti, da se izvajajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z različnimi deležniki.

Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi in zasebnimi deležniki ter med različnimi upravnimi ravni, da se zadevnim deležnikom zagotovi, da so ustrezno obveščeni in da lahko prispevajo svoje znanje. Lahko se podrobno opiše tudi organizacijo komuniciranja z državljani o načrtovanju nekaterih ukrepov preventive in pripravljenosti ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delile.

Enotni »državni« informacijsko/komunikacijski sistem, prek katerega bi se lahko deležniki seznanjali z vsebino aktivnosti v zvezi z načrtovanjem, pa tudi izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, tudi na področju nesreč na morju, ne obstaja. To pristojnost ločeno lahko izvajajo posamezna ministrstva. Informacije o aktivnostih ministrstev in drugih z pristojnih organov in služb na tem področju so praviloma objavljena na njihovih spletnih straneh. Relevantni deležniki se z njimi lahko seznanijo tudi v okviru priprave, usklajevanja in sprejemanja pomembnih aktov in dokumentov. Medsebojno poznavanje pristojnosti, nalog in aktivnosti, tudi na področju načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je mogoče le ob okrepljenem sodelovanju med ministrstvi.

MZI: Na področju pomorstva so na osrednjem spletišču državne uprave javno objavljeni pomembni strateški dokumenti.

VPNDN: Medsebojno izmenjevanje informacij na nižjih ravneh se npr. lahko zagotavlja tudi prek obdobjih sej štabov civilne zaščite na vseh ravneh. Vanje so vključeni predstavniki vseh deležnikov, katerih aktivnosti so pomembne v fazi priprav na nesrečo in ob odzivu nanjo. Podobno velja tudi za načrtovanje, organiziranje in izvedbe vaj ZIR na vseh ravneh – tudi pri tem je nujno dobro sodelovanje in izmenjava informacij s strani vseh deležnikov. Stalen vsebinski pretok informacij in komunikacija med javnimi in zasebnimi deležniki poteka tudi prek oziroma v okviru operativne pomorske koordinacije, zlasti kar se tiče rednih vaj in usposabljanj, posvetov, seminarjev in podobno.

Na področju VPNDN javnost lahko sodeluje pri nastajanju ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja, pa tudi pri nastajanju določenih pravnih aktov.

OCENA RAVNI: MZI:2 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA: 2.

Ocena ravni za 3.2.5 Obveščanje in komuniciranje:2,00 (2).

Ocena ravni upravnih zmožnosti 2,75 (3).

Ocena tehničnih zmožnosti

3.2.6 OPREMA

V okviru ocenjevanja tehnične zmožnosti se oceni, ali je na voljo potrebna oprema za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Tovrstna oprema so lahko programska orodja za podporo procesa načrtovanja.

Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebni za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so na voljo oprema in orodje, in če da, kateri, ter ali obstajajo kakršne koli dodatne potrebe, neusklajenosti in/ali prekrivanja.

MZI: Na področju pomorstva je zagotovljena ustrezna računalniška in druga programska oprema ter orodje za podporo procesa načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost za nesrečo na morju. Na razpolago so tudi zadostna finančna sredstva za usposabljanja, vaje ter nabavo osebne in varovalne opreme, kakor tudi ustrezna službena vozila ter pripadajoča oprema za izvedbo nadzorov in za odziv v primeru nesreče na morju.

VPNDN: Na področju sistema VPNDN bi lahko glede na izbrane ukrepe za pripravljenost izpostavili tehnično opremo v centrih za obveščanje, sistem radijskih zvez ZARE in druge sisteme, ustrezno informacijsko-komunikacijsko infrastrukturo, sisteme javnega alarmiranja, sisteme tihega alarmiranja preko sprejemnikov osebne klica, namenske geografsko-informacijske sisteme, določene podatkovne baze, aplikacije. Za nadzor morja se lahko uporablja tudi kamere, postavljene v okviru projekta VIDEOKRAS. Z navedenim sistemom VPNDN razpolaga večinoma v ustrezni meri.

Specializirana orodja pri svojem delu uporabljajo URSP, Postaja pomorske policije ter SV. URSZR (CORS in nekateri uslužbenci Izpostave URSZR Koper) uporabljajo tudi orodja/aplikacije, ki jih zagotavlja EMSA (satelitski posnetki, položaj in podatki o ladjah, izmenjava podatkov ob nesrečah in vajah na morju – aplikacija EK CECIS Marine Pollution in drugo).

OCENA RAVNI: MZI 4 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.6 Oprema: 3,00

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3,00 (3).

Ocena finančnih zmožnosti

3.2.7 FINANCIRANJE

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, ki naj bi bila potrebna za izpolnitev morebitnih finančnih obveznosti v okviru obvladovanja tveganj za nesreče (financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost), ki izhajajo iz prednostne razvrstitve tveganj za nesreče. Po potrebi vključuje tudi sodelovanje deležnikov pri financiranju obvladovanja tveganj za nesreče.

Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstaja metodologija za oceno finančnih potreb, kateri viri financiranja so opredeljeni ter ali je bila oziroma bo vložena vloga za financiranje s sredstvi Evropske unije.

MZI: Na področju pomorstva se različni subjekti financirajo iz različnih virov. MZI se na primer financira v okviru rednih proračunskih sredstev, URSP je organ v sestavi ministrstva, ki se financira iz proračuna Republike Slovenije.

VPNDN: Na področju virov financiranja delovanja sistema VPNDN gre za vire v okviru rednih proračunskih sredstev, ki so namenjeni posameznim ministrstvom, pa tudi lokalnim skupnostim. Ta sredstva, zlasti na lokalni ravni, pogosto ne zadoščajo za vse aktivnosti. Pri izvajanju ukrepov pa ne gre le za redna proračunska sredstva, ampak predvsem ob večjih nesrečah tudi za sredstva iz proračunskih rezerv, s katerimi se zagotavlja ustrezen odziv sistema VPNDN ter tudi izvajanje drugih nalog.

Že omenjeni projekt NAMIRG sofinancira Evropska komisija.

OCENA RAVNI: MZI:2 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA: 2 .

Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali postopek načrtovanja prispeva k opredelitvi prihodnjih naložbenih prioritet, in če da, kako, v kolikšni meri so v ta postopek vključene zasebne organizacije ter ali se spodbuja sodelovanje z zasebnim sektorjem za financiranje naložbenih prioritet.

Načrtovanje in izpopolnjevanje ukrepov za preventivo in pripravljenost bi morala biti v tesni povezavi s prihodnjimi naložbenimi načrti.

Na področju pomorstva gre za kombinacijo proračunskih sredstev MZI in sredstev privatnih subjektov (npr. ladjarjev), ki morajo biti za primere nesreče na morju ustrezno pripravljeni

(npr. zavarovanje za škodo povzročeno tretji osebi na morju, zavarovanje potnikov, ipd.). MZI zasebnega financiranja načrtovanja ukrepov posebej ne predvideva.

Na področju VPNDN z vidika načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost vidnejše vloge zasebnega sektorja ni in to vprašanje za sistem VPNDN niti ni relevantno. Potencialno nekoliko večja vloga zasebnega sektorja pa bi bila lahko pri izvajanju določenih ukrepov. Vloga zasebnega financiranja bo v bodoče mogoča prek javno-zasebnega partnerstva pri razvoju sistema javnega alarmiranja, sistemu tihega pozivanja prek sprejemnikov osebnega klica in pri t. i. e-call-u (slednje ni v povezavi z nesrečami na morju).

Za posredovanje ob izrednih dogodkih na morju je potrebna specifična oprema in specialna usposabljanja za enote, oboje zahteva znatna finančna sredstva. Trenutno opremljanje in usposabljanje je bolj stihijsko, ker vsak deležnik nabavlja in usposablja po lastni presoji. Cilj državnih in zasebnih deležnikov je s skupnim znanjem in opremo zagotavljati ustrezno pripravljenost za vaje in usposabljanja ter v primeru posredovanja ob nesrečah na morju.

OCENA RAVNI: MZI:2 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA: 2.

Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebnih za ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku načrtovanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni postopki za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo pravne ali politične prepreke.

Financiranje pomorstva, kamor sodi tudi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, se tako kot za druga področja državne uprave izvaja prek proračuna RS in načrtuje najmanj dve leti vnaprej.

Financiranje delovanja sistema VPNDN, kar zajema tudi načrtovanje ukrepov za pripravljenost, se predvsem na državni ravni zagotavlja prek proračuna RS, na nižjih ravneh pa predvsem iz proračunov lokalne skupnosti, kar pomeni, da se tudi načrtuje določena finančna sredstva tako za načrtovanje kot zlasti za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Načeloma so vsaj na državni ravni za te namene vedno na razpolago proračunska sredstva, saj gre večinoma za redne dejavnosti ministrstev in javnih služb oziroma za ukrepe, katerih načrtovanje in izvajanje mora biti vnaprej finančno pokrito, da se lahko realizira.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.7 Financiranje: 2,33 (2).

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 2,33 (2).

Ocena zmožnosti načrtovanja ukrepov: 2,69(3).

3.3 IZVAJANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Ocena upravnih zmožnosti

3.3.1 STRATEGIJA/POLITIKA/METODOLOGIJA

Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni so razvili pristope za izvajanje ukrepov na področju preventive pred tveganji in pripravljenosti nanje. Ocenijo se pričakovani učinki načrtovanih ukrepov za preventivo in pripravljenost na ublažitev tveganja ter v skladu s tem prednostno razvrstijo in prilagodijo ukrepi.

Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop na nacionalni ali podnacionalni ravni, ki postopek načrtovanja povezuje z izvajanjem ukrepov, opišite, kako poteka izvajanje, kako se analizirajo posledični učinki na zmanjšanje in blaženje tveganj ter prilagajanje nanje ter kako se rezultati teh analiz tveganja ponovno vključijo v načrtovanje in ocene tveganj ob ustreznem upoštevanju skladnosti z morebitnimi obstoječimi ukrepi za preventivo in pripravljenost v okviru prilagajanja podnebnim spremembam.

Povezava med načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, tudi na področju sistema VPNDN, je neobhodna.

Rezultati ocen tveganja za posamezne nesreče se v splošnem zaradi nedavnosti njihove izdelave še niso začeli množično uporabljati pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost. Enako velja tudi v obratni smeri, saj se je oceno tveganja za nesrečo na morju izdelovalo prvič.

Na področju sistema VPNDN se bodo rezultati Ocene tveganja za nesreče na morju lahko uporabili pri prenovah ocene ogroženosti zaradi nesreč na morju na regijski (državni) ravni, kot enega od identificiranih ukrepov za pripravljenost. Izsledki te ocene pa bodo uporabni pri izpopolnjevanju načrtovanja na področju ukrepov za pripravljenost.

Podnebne spremembe nimajo neposredne, pa tudi ne bistvene posredne povezave z nesrečami na morju.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katere metode so bile razvite za

poročanje o škodi in človeških žrtvah, ali se ti podatki sporočijo deležnikom in državljanom, ali deležniki prispevajo k poročanju o škodi in/ali oceni stroškov, ali se podatki o škodi redno ali občasno dokumentirajo in hranijo, kakšno časovno obdobje je zajeto in ali so ta poročila na voljo javnosti.

Metode za ocenjevanje škode so razvite za večino nesreč, a med seboj niso nujno kompatibilne. Večina ministrstev ima glede ocene škode svoje postopke in metodologije.

VPNDN: Podlaga za ocenjevanje škode po določenih naravnih nesrečah so Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o odpravi posledic naravnih nesreč in Uredba o metodologiji za ocenjevanje škode. URSZR je pristojna za skupno zbiranje škode zaradi določene naravne nesreče. Kadar je škoda večja od 0,3 promila državnega proračuna v tekočem letu (to je bilo npr. leta 2017 okoli 2,7 milijona evrov, se škoda na nekaterih področjih zaradi določene naravne nesreče ocenjuje prek občinskih, regijskih in državne komisije za ocenjevanje škode. Te komisije ocenjujejo škodo na kmetijskih zemljiščih (ne v gozdovih), v kmetijski proizvodnji in na stvareh (stavbah in gradbenih inženirskih objektih). Škodo v elektrogospodarstvu, na železnicah, državnih cestah, vodotokih, v gozdovih, na kulturni dediščini (parki), zalogah in izpadu dohodka ocenjujejo pristojna ministrstva. Večina teh podatkov se vnaša v aplikacijo AJDA, podatke, ki se še ne vnašajo vanjo, pa se tudi upošteva pri ugotavljanju skupne škode zaradi določene nesreče. Podatki o škodi, ki so jo ocenile komisije za ocenjevanje škode, kot tudi nekateri podatki ministrstev, se vnašajo v namensko aplikacijo AJDA, ki jo upravlja URSZR. Nekatere podatke ministrstev, ki se (še) ne vnašajo vanjo, pa se prav tako upošteva pri ugotavljanju skupne škode zaradi določene nesreče. Načeloma pri ocenjevanju škode ne gre za občutljive podatke, pač pa za določene osebne podatke oškodovancev, zato parcialni podatki v zvezi s škodo niso javni, javni so le končni, zbirni podatki o škodi zaradi določene nesreče, torej podatki, ki so bili sprejeti na Vladi RS. V opisan način zbiranja podatkov o škodi in v aplikacijo AJDA nesreče na morju, pa tudi nekatere druge nesreče, niso vključene.

MZI: Za področje nesreč na morju ocenjevanje škode opravlja preiskovalni organ v okviru MZI, ob škodnih dogodkih pa se izvede interna preiskava na MZI (določeno z Pomorskim zakonikom). Stroški škode se ocenijo, dokumentirajo in hranijo.

VPNDN: Upoštevati je treba, da med škodo spadajo tudi stroški intervencije in drugi intervencijski stroški, pri čemer pa mora biti iz podatkov razvidno, kolikšna je škoda zaradi same nesreče in kolikšni so stroški intervencij zaradi obravnavane nesreče.

Za nesreče, za katero se ocenjuje škode po predpisani in na začetku tega odgovora opisani metodologiji, niti za preostale nesreče, se ne zbirajo drugi podatki, npr. število mrtvih, poškodovanih, pogrešanih, evakuiranih ipd. Celovitega prikaza posledic nesreče torej ni, niti za nesreče, za katere se škoda ocenjuje na podlagi omenjenih zakonov, uredbe in metodologije niti sicer. Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami v 52. členu sicer nalaga URSZR, da mora med drugim zbirati podatke za vse naravne in druge nesreče, kot so podatki o posledicah in škodi ter podatki o intervencijah sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah.

Podatki o človeških žrtvah in ranjenih se lahko zbirajo na več mestih. Nekateri podatki o tem

se sicer se pridobijo tudi iz sistema SPIN URSZR. Največje težave so s pridobivanjem podatkov o poškodovanih, zlasti, če zdravljenje traja dlje oziroma če poškodovani umrejo kasneje. Verjetno določeni podatki o mrtvih in ranjenih ob posameznih nesrečah obstajajo tudi na Statističnem uradu RS, kar sicer velja tudi za škodo. Za zbiranje uradnih podatkov o žrtvah (mrtvi, ranjeni, pogrešani ipd.) je sicer pristojen MNZ.

Pri problematiki nesreč na morju na vse skupaj lahko dodatno negativno vpliva še dejstvo, da so lahko v nesrečo vključeni tuji ladjarji, s tujci na krovu, kar še dodatno lahko oteži zbiranje podatkov o škodi, pa tudi o žrtvah in ranjenih ljudeh, in posledicah.

OCENA RAVNI: MZI:2 , VPNDN: 2, SKUPNA OCENA:2 .

Ocena ravni za 3.3.1 Strategija/politika/metodologija: 2,50 (2).

3.3.2 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za postopek izvajanja razdeljene znotraj (državne/javne) uprave, ali so ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja, dodatne potrebe in/ali neskladja, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Odgovor na to vprašanje je načelno splošen in pozitiven ter se lahko navezuje na vsebino odgovorov na vprašanji 17 in 18 ter na vsebino odgovorov v zvezi z Operativno pomorsko koordinacijo.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.2 Koordinacija: 4,00.

3.3.3 STROKOVNO ZNANJE

Uporabljajo se metodologije za kadrovske načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Uporabljajo se orodja za ocenjevanje delovne uspešnosti osebja, ki vključujejo redno pregledovanje potreb na področju usposabljanja in razvoja.

Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti (npr. oddelki, agencije)

sodelujejo pri izvajanju ukrepov, kako se ti subjekti določijo/izberejo in katere kompetence osebja se upoštevajo pri porazdelitvi odgovornosti ter ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Sredstva zagotavlja državni proračun in njihov obseg je odvisen od več dejavnikov. Glede porazdelitve odgovornosti je odgovor na to vprašanje v znatni meri smiselno podan že v odgovoru na vprašanje 18. Razmejitev ukrepov za preventivo in pripravljenost po posameznih resorjih (MZI, sistem VPNDN) je razvidna tudi iz razvidov, ki sta v prilogi te ocene.

MZI: Sredstva zagotavlja državni proračun, njihov obseg pa je odvisen od več dejavnikov. Glede porazdelitve odgovornosti je odgovor na to vprašanje v znatni meri smiselno podan že v odgovoru na vprašanje št. 18. Razmejitev ukrepov za preventivo in pripravljenost je na področju pomorstva in sistema VPNDN razvidna tudi iz razvidov, ki sta v prilogi te ocene.

VPNDN: Ukrepi za pripravljenost z vidika sistema VPNDN temeljijo na pravnih aktih tega sistema oziroma na pristojnostih in nalogah tega sistema. V zvezi z ustrezno opremo in izvajanjem ukrepov, neposredno povezanih z reševanjem ob nesreči na morju, je relevanten tudi zadnji odstavek odgovora na vprašanje 31.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je za osebje, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov, na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, ter kako pogosto so te osebe že bile vključene v izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Opišite, kako je organizirano obveščanje osebja, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, o ciljih, prioritetah in postopkih.

Deloma je odgovor na to vprašanje, kar se tiče sistema VPNDN, že podan v odgovorih na vprašanja 21, 22 in 28.

OCENA RAVNI: MZI:3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Ocena ravni za 3.3.3 Strokovno znanje: 3,00.

3.3.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza / električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah (čezmejno obvladovanje tveganj). Za obravnavo novih tveganj je zato treba vzpostaviti mrežo za odziv, v okviru katere se lahko mobilizirajo vse potrebne zmogljivosti različnih deležnikov.

Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (nosilec, sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop glede vključevanja javnih/zasebnih deležnikov ali upravljanja mreže deležnikov ter navedite vrste deležnikov, ki prispevajo k izvajanju ukrepov, in opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Odgovor na to vprašanje je deloma podan že v odgovorih na vprašanja 21, 25 in 28.

Na področju pomorstva relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioriteto obveščeni o njihovem izvajanju.

VPNDN: Kar se tiče izvajanja ukrepov za pripravljenost v okviru sistema VPNDN, so v odvisnosti od ukrepa lahko vključeni tako URSZR, sile za ZRP in enote civilne zaščite (glede na Uredbo o opremljanju, organiziranju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč in enot civilne zaščite) kot tudi npr. SV ipd.

Pri izvajanju zaščite in reševanja se vključujejo ob nesrečah na morju tudi zasebna podjetja – koncesionarji ipd, npr. OLC Portorož, Adria-Tow d. o. o., Adriaing. Že pa je bila omenjena težava v zvezi z potencialnimi (ne)pristojnostmi ali prekrivanji pristojnosti oziroma nejasnost glede tega predvsem med organi v okviru MZI (URSP) ter organi v sistemu VPNDN. Potencialen problem tudi v vprašanju, če je znano, kdo v vsakem trenutku poveljuje med potencialno nesrečo.

Kar se tiče državljanov, gre predvsem za sposobnost, da lahko ob nesreči uspešno izvajajo osebno in vzajemno zaščito. Pri nesrečah na morju vloga javnosti in njihova sposobnost, da uspešno izvajajo osebno in vzajemno nesrečo, ni tako bistvena, razen v primeru, če bi ob nesreči na morju naseljene dele obale zajeli strupeni plini, dim ipd. Pri tem je velikega pomena tudi ustrezno obveščanje potencialno ogroženih prebivalcev s strani deležnikov v sistemu VPNDN kot so npr. vodja intervencije, štabi CZ ipd.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, kateri čezmejni ukrepi za preventivo in pripravljenost se izvajajo, kateri drugi deležniki sodelujejo pri teh ukrepih in ali so bile na podlagi skupnega izvajanja ukrepov oblikovane konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje (npr. memorandumu o soglasju ali dogovori o ravni storitev) ter opišite morebitne izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju pomorstva se MZI iz razlogov varnega in tekočega odvijanja pomorskega prometa, ki zajema tudi preventivo in pripravljenost, aktivno vključuje v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, na način kot je bilo pojasnjeno v odgovoru na vprašanje št. 27.

Kar se tiče sistema VPNDN, je za URSZR načelni odgovor glede izvajanja določenih ukrepov lahko vezan na odgovor na vprašanje 27 (npr. skupni projekti, izvajanje mednarodnih vaj na državni ravni ipd. Stanje na področju mednarodnega sodelovanja na tem področju je zajeto tudi v delu odgovora na vprašanje 25.

Z vidika mednarodnega sodelovanja lahko dodamo, da se strokovnjaki in pripadniki Službe CZ za podporo ob ekoloških in drugih nesrečah na morju in SVOM vključujejo v mednarodna teoretična in praktična usposabljanja v okviru EU. Med drugim vsako leto slovenski strokovnjak sodeluje na usposabljanju tehničnih strokovnjakov v povezavi z odzivom na nesreče na morju, ki poteka v okviru mehanizma Unije na področju civilne zaščite ter usposabljanja v okviru EMSA. V zadnjih letih sta se Služba CZ za podporo ob ekoloških in drugih nesrečah na morju in SVOM udeležili praktičnih vaj v okviru mehanizma Unije na področju civilne zaščite (npr. Adriatic 2018 v Splitu, NAMIRG 2019 ipd.). URSZR prav tako izvaja usposabljanja s področja mednarodnih reševalnih intervencij.

OCENA RAVNI: MZI 3, VPNDN 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so sklenjeni dogovori, s katerimi se spodbuja zadostna kakovost, kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih izvajajo te organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani ublažitvi tveganja, ter ali so bile pridobljene izkušnje, ki bi se lahko izmenjale.

Pričakovani rezultati ustreznega načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost se lahko med drugim oblikujejo tudi v okviru oblikovanja sprejemljivega tveganja za obravnavano nesrečo. Pri nesrečah na morju je večja možnost, da se zmanjša verjetnost/pogostost v Oceni tveganja za nesreče na morju predstavljenih scenarijev tveganja in pripadajočih analizah tveganja obravnavanih nesreč kot zmanjšanje vplivov (posledic) nesreče.

MZI: Na področju pomorstva neposredni ukrepi na podlagi katerih bi se popolnoma preprečilo nesrečo na morju niso mogoči. Posredno pa se lahko vedno vpliva na izvajanje ukrepov za povečevanje pomorske varnosti. Na podlagi obstoječih načrtov za izredne razmere in usposabljanj (udeležbe na vajah) ugotavljamo, da so vsi deležniki dobro pripravljeni. Ocena tveganja za nesrečo na morju je s pripadajočimi scenariji in analizami tveganja, pokazala možne vplive in verjetnost teh dogodkov. Dejansko uspešnost in ustreznost načrtovanja in izvajanja identificiranih ukrepov za pripravljenost, s katerimi naj bi zmanjšali posledice obravnavane nesreče, se preveri na vajah.

VPNDN: Izvajanje ukrepov za pripravljenost v okviru sistema VPNDN je načeloma zadovoljivo. Ob vsakem izrednem dogodku tako na celini kot na morju, je zahtevnost posredovanja odvisna od intenzitete in obsega nesreče. Opremljenost za omejevanje

onesnaženj in njihovo odstranjevanje je načeloma zadostna. Odprta so vprašanja glede shranjevanja in uničevanja/razgradnje zajetih onesnaževal ter posredovanje v primeru onesnaženja obalnega pasu.

Kot že omenjeno je bil izdelan nov regijski Načrt ZiR za nesreče na morju (ki ima status državnega načrta), v katerem se dodatno obravnava ukrepe s področja ZiR za obalni pas. Ocene ogroženosti na več ravneh obstajajo, kazalo pa bi dopolniti ali izdelati samostojno regijsko oceno za nesreče na morju, ki izhaja iz leta 2006 in je v bistvu del skupne regijske ocene ogroženosti. Vsebinsko te ocene bi bilo treba prilagoditi tudi zahtevam iz Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja in sicer v delu, ki opredeljuje ogroženost lokalnih skupnosti. Vaje in usposabljanja so redna in v njih navadno sodeluje večina deležnikov, poleg URSP npr. Fakulteta za pomorstvo, Adria-Tow d. o. o., Luka INPO d. o. o., Prosub d. o. o., Sirius d. o. o., OLC Portorož, Adriaing d. o. o.

Zasebni sektor izvaja nekatere ukrepe za preventivo in pripravljenost znotraj svoje redne dejavnosti – Adria-Tow, Luka Koper INPO, Prosub d.o.o. Gre za izvajanje vleke ladij, vodnih pregrad, privezovanje ladij, uporabo dvigal in druge strojne opreme.

Kar se tiče drugih zasebnih deležnikov, se nekoliko večji delež v sistemu VPNDN, zlasti na področju javnega alarmiranja, sistema tihega pozivanja prek sprejemnikov osebnega klica in na področju t. i. e-call-a, kot je bilo že odgovorjeno v odgovorih na vprašanja 25 in 30, šele načrtuje.

OCENA RAVNI: MZI: 3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Ocena ravni za 3.3.4 Drugi deležniki:3,00 .

3.3.5 POSTOPKI

Obvladovanje tveganja mora vključevati razvoj vzpostavljenih postopkov za zagotovitev delovanja sistema za obvladovanje tveganj. V okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je zato treba opredeliti postopke, ki prispevajo k zmanjšanju tveganja.

Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so vzpostavljeni postopki, kako delujejo v praksi, ali so razviti standardni operativni postopki, in če da, za katere operacije, ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju pomorstva je postopek alarmiranja posebej določen v okviru sistema iskanja in reševanja na morju - sistema SAR (npr. ko je plovilo pogrešano, ko je v nevarnosti oziroma, ko je prišlo do nesreče)

VPNDN: Kar se tiče sistema VPNDN in če mislimo pri tem na splošno na nesreče, je

odgovor na to vprašanje večinoma pozitiven. Največ je v tem kontekstu narejenega na nekaterih sistemih zgodnjega opozarjanja na nesrečo v okviru MOP (jedrska nesreča, intenzivni ali škodljivi vremenski pojavi, poplave, žled ...). ARSO in URSZR imata na področju zgodnjega obveščanja za opozarjanje na intenzivne ali škodljive vremenske pojave dobro razvito sodelovanje, izmenjavo podatkov in vpeljane protokole. Omenjen podatek je pomemben, saj bi določeni vremenski in drugi podatki (veter, padavine, hitrost morskega toka, smer valov ...) prišli zelo prav v primeru nesreče na morju in reševanja ob takšni nesreči.

Aktiviranje sil in sredstev za ZRP in izvajanje dispečerstva ob nesrečah, delno tudi izvajanje zgodnjega opozarjanja (izvajanje obveščanja po načrtih zaščite in reševanja, izdajanje rednih in izrednih informativnih biltenov, objave v medijih in na spletu) se skladno s predmetnimi pravnimi akti, potrebami in vsebino načrtov zaščite in reševanja ter odločitvami poveljnikov civilne zaščite izvaja v regijskih centrih za obveščanje in v Centru za obveščanje Republike Slovenije. Za njihovo delovanje ob posameznih nesrečah so bili v zadnjih letih razviti številni standardni operativni postopki – tudi za nesrečo na morju. Delo v centrih za obveščanje, v katerega spada tudi aktiviranje sil za ZRP, je urejeno tudi s Pravilnikom o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Doslej sistem javnega alarmiranja ob nesreči na morju ni bil uporabljen, vendar ga je mogoče uporabiti tudi za ta namen.

OCENA RAVNI: MZI: 4 , VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.5 Postopki: 4,00.

3.3.6 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj za nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni morajo zato vseskozi med izvajanjem teh ukrepov zagotavljati, da se uporabljajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z ustreznimi deležniki, vključno z državljani.

Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali podnacionalni ravni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi subjekti ter med različnimi upravnimi ravnmi, da se zadevnim službam zagotovi, da so ustrezno obveščene in da lahko prispevajo svoje znanje.

MZI: Na področju pomorstva je postopek izmenjave potrebnih informacij jasno določen med vsemi subjekti, ki so udeleženi v nesreči na morju.

VPNDN: Na področju sistema VPNDN se URSZR zavzema za sodelovanje in medsebojno izmenjavo informacij, saj je medsebojno poznavanje pristojnosti in trenutnega dela na

področju obvladovanja nesreč pomembno za kontinuiteto in napredek pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, pa tudi na drugih področjih dela, kjer je pomembno, da se deluje usklajeno oziroma povezovalno. Kot dober primer takega sodelovanja se lahko izpostavi delovanje Državnega koordinacijskega organa z nosilci in sodelujočimi organi. Pretok informacij in sodelovanje med subjekti se lahko na splošno oceni kot dober, pa vendar so še rezerve, kot izhaja iz odgovorov na vsaj dve vprašanji.

Kar se tiče predvsem reševanja na morju ob nesrečah na morju, lahko še enkrat ponovimo, da na državni ravni obstaja Koordinacija služb na morju, na nižji ravni pa Operativna pomorska koordinacija. Izmenjava poteka med rednim delom, na vajah, usposabljanjih in posvetih, seminarjih ipd.

OCENA RAVNI: MZI: 3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljani, osveščanje in krepitev zaupanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je organizirano obveščanje državljanov in komuniciranje z njimi pred izvedbo ukrepov, med njo in po njej ter opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

MZI: Na področju pomorstva se uporablja vse dostopne načine komunikacije (sredstva javnega obveščanja, svetovni splet, TV, ipd.). MZI ima za ta namen sprejete številne interne postopke kot npr. priprava tiskovne konference, sporočilo za javnost, ipd.

Ob nesrečah na morju je pomembno vključevanje pristojnih oseb in strokovnjakov s področja pomorstva, predstavnikov štabov civilne zaščite in vodij intervencij v medijih, zlasti med in neposredno po nesreči, saj jim javnost v določenih primerih zaupa bolj kot če bile določene informacije o nesreči podane na formalen način. Posledično je tudi njihovo pojavljanje v medijih ob nesrečah v zadnjem obdobju pogostejše.

VPNDN: Poleg »klasičnih« načinov komuniciranja se v zadnjem času na tem področju vse bolj uporabljajo tudi novi načini komuniciranja z javnostjo kot so facebook, twitter, tudi izdelave krajših filmov ipd. URSZR se teh novih načinov komuniciranja z javnostjo že poslužuje.

Vse bolj pomembno je tudi pojavljanje strokovnjakov, vodij intervencij ali predstavnikov štabov civilne zaščite v medijih, zlasti med in po nesreči, saj jim javnost v določenih primerih zaupa bolj kot če bi določene informacije bile podane na bolj formalen način ipd.

Kar se tiče URSZR, javnost lahko sodeluje pri izdelavi ocen ogroženosti, načrtov zaščite in reševanja. Javnost je o nesrečah obveščena tudi iz CORS (prek dnevnih in izrednih informativnih biltenov (vključuje tudi objave na spletnih straneh in na teletekstu TV Slovenija). Kar pa se tiče sistema VPNDN, je treba omeniti vse bolj pogosto nastopanje vodij intervencij

in poveljnikov civilne zaščite, zlasti ob in po večjih nesrečah v medijih.

OCENA RAVNI: MZI: 4 , VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.6 Obveščanje in komuniciranje: 3,50 .

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,33 (3).

Ocena tehničnih zmožnosti

3.3.7 INFRASTRUKTURA, VKLJUČNO Z IT

V okviru tega dela ocene tehnične zmogljivosti se oceni, ali obstoječa infrastruktura, kot so ceste, stavbe, jezovi, železniške proge, mostovi, sateliti, podzemne cevi, kabli (komunikacije), bolnišnice, zaklonišča, sistemi zgodnjega opozarjanja itd., ki se štejejo za pomembne za ublažitev ugotovljenih tveganj, izpolnjujejo določene standarde zanesljivosti, varnosti ali učinkovitosti.

Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli infrastruktura, ki je kritična v smislu ublažitve posameznih tveganj za nesreče, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve tveganja za nesrečo, ali se vodi seznam relevantne infrastrukture, in če da, ali se redno pregleduje, ali so ugotovljene potrebe po naložbah ter ali se izvaja nacionalna politika v zvezi s kritično infrastrukturo.

MZI: Na področju pomorstva se redno načrtuje, vzdržuje, obnavlja in dopolnjuje ustrezna pristaniška in druga infrastruktura potrebna za nemoteno izvajanje morskega prometa. Ostalo infrastrukturo, ki ni neposredno v povezavi z pristaniško infrastrukturo in je izven pristanišč ter ni v pristojnosti subjektov s področja pomorstva načrtujejo za to pristojni drugi organi. Temu primerno pomorstvo tudi ne sledi izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost celotne infrastrukture.

VPNDN: Odgovor s področja sistema VPNDN na to vprašanje je delno oziroma smiselno že podan v odgovorih na vprašanji 24 in 29. Na področju VPNDN se načeloma skuša slediti stanju potrebne infrastrukture, naprav ipd. in jo pravočasno dopolnjevati, nadgrajevati ali zamenjevati v okviru razpoložljivih finančnih sredstev.

OCENA RAVNI: MZI: 3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Ocena ravni za 3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT: 3,00.

3.3.8 OPREMA IN ZALOGE

V okviru tega dela ocene tehnične zmogljivosti se oceni, ali oprema za preventivo in pripravljenost izpolnjuje standarde, ki se zahtevajo za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se vodi in posodablja evidenca razpoložljive opreme in njene uporabe. Opišite, ali se v postopku izvajanja ukrepov ugotavljajo potrebe po opremi za ustrezno blažitev tveganja za nesrečo, ki so obravnavane v postopku načrtovanja, in če da, katere so te potrebe, ali se vodi in analizira evidenca razpoložljive opreme, da bi se ugotovilo, ali omogoča ugotavljanje dodatnih potreb ali neskladij, ter kateri ukrepi se sprejmejo za zadovoljitev teh potreb.

MZI: Na področju pomorstva se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem pomorskih predpisov ter prekrškovne postopke in preiskovanje nesreč na morju in incidentov. Evidenca druge razpoložljive opreme potrebne za preventivo in pripravljenost se vodi v organih v sestavi kateri neposredno izvajajo operativne naloge.

VPNDN: Večje nesreče na morju so pri nas k sreči redke, se pa lahko iz intervencij ob teh nesrečah lahko seznanimo, kakšne so potrebe po silah in sredstvih za ZRP ob nesrečah na morju.

Kar se tiče opreme za posredovanje na morju ob nesrečah na morju, trenutno poteka pridobivanje podatkov o vsej razpoložljivi opremi za gašenje, reševanje in odstranjevanje onesnaženj na morju. Vsaka vaja in usposabljanje je podlaga za analizo smotrnosti uporabljene opreme in za ugotovitve o nujnosti nabave nove oziroma izboljšavi obstoječe opreme.

OCENA RAVNI: MZI: 3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se morebitna ugotovljena tveganja dobavne verige ter kako se analizira vpliv teh tveganj, kateri ukrepi se po potrebi sprejmejo za zmanjšanje teh tveganj in ali se v ta namen sklenejo čezmejni dogovori ali sporazumi o sodelovanju.

Pri nabavi opreme in materiala za izvajanje aktivnosti, ki izhajajo iz vprašanja št. 45 je potrebno ravnati skladno s predpisi, ki urejajo javno naročanje, razen v primerih, ko interventni zakon določi drugače. Roki za dobavo materiala oziroma izvedbo aktivnosti so specifičirani v pogodbah oziroma naročilnicah.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA:3.

Ocena ravni za 3.3.8 Oprema in zaloge: 3,00.

3.3.9 STROKOVNO TEHNIČNO ZNANJE

Strokovno tehnično znanje vključuje kompetence, ki so na voljo, in metodologije, ki so bile razvite za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Glede na to, da strokovno tehnično znanje ni opredmetena zmogljivost, se zahteva po temu znanju zagotavlja z dokumentiranjem ali izmenjavo izkušenj in učenjem.

Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se strokovno tehnično znanje, ki se uporablja in se šteje za potrebno pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ali se za izvajanje uporabljajo tehnična orodja, in če da, katera, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, da se lahko nenehno izpopolnjujejo za uporabo tehničnih orodij, kako se znanje izmenjuje med osebami, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako se spodbuja poklicni razvoj.

Vsi strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, imajo strokovno znanje za ustrezno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Na področju pomorstva strokovnjaki pridobivajo znanja in izkušnje v okviru osnovnih in obnovitvenih usposabljanj ter specifična znanja in izkušnje iz delovnega procesa na delovnem mestu.

Odgovor na to vprašanje, tudi kar se tiče sistema VPNDN, je lahko deloma enak kot tozadevna vsebina odgovorov na vprašanja 20, 22 in deloma 37. Vsi sodelujoči oziroma akterji ukrepov imajo potrebno strokovno znanje za ustrezno izvajanje ukrepov za pripravljenost. Veliko znanja je pridobljenega tudi z izkušnjami in dolgoletnim delom na področju VPNDN.

Večina strokovnih usposabljanj in izobraževanje za izvajalce ukrepov za pripravljenost oziroma posredovanje na morju je zaradi svoje specifičnosti možna zgolj v tujini (Evropska pomorsko varnostna agencija (EMSA), Regionalni center za ukrepanje ob ekoloških nesrečah na morju (REMPEC), udeležbe na mednarodnih seminarjih, konvencijah in vajah).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se način in vrsto usposabljanja, ki se zagotavlja za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

MZI: MZI ima posebno službo, ki se ukvarja izključno z javnim naročanjem in usmerja delo strokovnjakov na tem področju. MZI ima, v kolikor je to potrebno, na razpolago tudi pravno službo. Posamezni strokovnjaki MZI se redno udeležujejo izobraževanj o postopkih javnega

naročanja.

VPNDN: Odgovor je v zvezi z nekaterimi ukrepi za pripravljenost delno lahko povezan z odgovori na vprašanja 22, 37 in 47. Na URSZR in na MORS so službe, ki vodijo nabavne in logistične postopke. Strokovnjakom (s področja vsebine ukrepov) vsega tega ni nujno potrebno vedeti. Pomembna je le povezava in ustrezno sodelovanje med strokovnjaki in službami v okviru ministrstva, ki se ukvarjajo z nabavnimi in logističnimi postopki.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se te metode uporabljajo pri ukrepih za preventivo in pripravljenost, ali se za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja izvajajo usposabljanja, in če da, katera, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

MZI: Strokovnjaki na področju pomorstva so usposobljeni in imajo zadostne izkušnje, saj to delo opravljajo v okviru svojih rednih delovnih obveznosti, vendar niso zadolženi za naloge iz tega vprašanja.

VPNDN: Vprašanje opominja na to, na kako širok spekter področij lahko vpliva določena nesreča in da je odprava posledic, sanacija in vnovično pripravlanje na nesrečo potrebna na širokem spektru področij. Na vprašanje je delno odgovorjeno že v odgovorih na vprašanja 22, 37, 47, 48 in 49. Sicer pa je to področje, kjer bo treba postoriti še več aktivnosti. Sistem VPNDN si npr. prizadeva za stalno zagotavljanje in nadomeščanje porabljenih, okvarjenih ali iztrošenih materialnih in drugih sredstev, tako v okviru ustvarjanja ustreznih pogojev za delovanje na upravno-administrativnem področju, še bolj pa na področju odziva (zagotavljanje ustreznih sil in sredstev za ZRP). Prav tako se zagotavljajo redni pregledi in servisi opreme.

OCENA RAVNI: MZI: 3 , VPNDN: 3, SKUPNA OCENA:3 .

Ocena ravni za 3.3.9 Strokovno tehnično znanje: 3,00.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3.

Ocena finančnih zmožnosti

3.3.10 FINANCIRANJE

V okviru te zahteve se oceni, ali sta zagotovljena razpoložljivost in hitra dostopnost finančnih sredstev za financiranje verjetnih izrednih razmer, ki so bile ugotovljene v okviru ocene tveganja za posamezno nesrečo in načrtovanja.

Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku izvajanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni ukrepi za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo neskladja, dodatne potrebe ali pravne oziroma politične prepreke.

Urejeno financiranje je zelo pomembna podlaga za nemoteno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Odgovor se deloma lahko naveže na vsebino odgovora na vprašanje 32. Proračunska sredstva na ravni države za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost obstajajo, tako iz rednih sredstev kot iz proračunske rezerve. Ministrstva, pristojni organi ter v manjšem delu tudi občine so proračunski uporabnik.

MZI: MZI finančnih sredstev za velike nesreče na morju na posebnih proračunskih postavkah vnaprej ne predvideva.

VPNDN: Predvsem ob večjih naravnih in drugih nesrečah se za nemoteno zagotavljanje izvajanja ukrepov za pripravljenost, zlasti izvajanje zaščite in reševanja, pa tudi za izvajanje drugih ukrepov iz pristojnosti drugih ministrstev, lahko prek Vlade RS zagotovijo tudi proračunska sredstva iz proračunske rezerve.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstajajo načrti v zvezi z delitvijo finančnega bremena; navedite, ali se je država članica obrnila na deležnike, in če da, na katere, ter ali se pripravljajo oziroma so že bili sklenjeni sporazumi za kritje teh stroškov.

Odgovor na to vprašanje je posredno podan že v odgovoru na vprašanje 50. Gre torej za ustrezna razmerja višine finančnih sredstev v državnem proračunu za proračunske porabnike.

Ob nesreči in tudi v »mirnodobnem« čas, ko se ukrepi za preventivo in pripravljenost načrtujejo, izvajajo in izpopolnjujejo, vsak proračunski uporabnik krije svoje stroške izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost. URSZR ima sklenjene t. i. Pogodbe o sofinanciranju z nekaterimi prej omenjenimi podjetji. Namen pogodbe je vnaprej določiti obveznosti med pogodbeniki in financiranje teh obveznosti

Po potrebi se lahko v določenih primerih, zlasti ob in po večjih nesrečah, zagotovijo sredstva tudi s prerazporeditvijo sredstev v proračunu, iz proračunske rezerve ali celo z rebalansom proračuna.

Ob nesreči na morju, ko je aktiviran državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči na morju, lahko stroške intervencij (izvajanja zaščite in reševanja) delno krije država.

OCENA RAVNI: MZI: 4 , VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.10 Financiranje izvajanja ukrepov:3,50 (3) .

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,50 (3).

Ocena zmožnosti izvajanja ukrepov: 3,28 (3).

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju: 3,11 (3).

4 POVZETEK OCENE

Povzetek ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je pripravljen skladno s petim poglavjem smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. V tabelaričnem delu v poglavju 4.2 vsebuje kratke povzetke odgovorov iz prejšnjega poglavja, večji poudarek pa je na številčnih ocenah (vrednostih in stopnjah zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju).

4.1 PRISTOP OBLIKOVANJA OCENE ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU NA RAZLIČNIH VSEBINSKIH RAVNEH

V povzetku so v preglednici 7 v naslednjem poglavju (4.2) povzete ocene ravni vseh posameznih vprašanj. Poleg ocen ravni vsak odgovor v stolpcu »Opombe« vsebuje tudi strnjen povzetek in po potrebi tudi utemeljitev za izbiro ravni. Vpisna preglednica vsebinsko izhaja iz smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče.

Poleg tega so bile v tej preglednici ugotavljane oziroma na spodaj opisan način opredeljene tudi ocene ravni na nadaljnjih, višjih nivojih oziroma vsebinskih sklopih: na četrtem nivoju (npr. za posamezna področja kot so okvir, koordinacija, oprema, strokovno znanje, drugi deležniki itd.), na tretjem nivoju (npr. za posamezne vrste zmožnosti - upravne, tehnične, finančne), na drugem nivoju (za področje ocene tveganja za posamezno nesrečo, za načrtovanje ukrepov, za izvajanje ukrepov) ter na prvem oziroma končnem nivoju - za nesrečo kot celoto.

Postopek ocenjevanja po posameznih vsebinskih sklopih oziroma na vseh nivojih je v preglednici 7 v poglavju 4.2, na katero se nanašajo tudi vse nadaljnje razlage, bil izveden na naslednji način:

1. Posamezno vprašanje in ocena ravni za obravnavano vprašanje (1-51), ki je zapisana ob koncu vsakega odgovora v poglavju 3 in vpisana v preglednico 7 v poglavju 4.2, predstavljata najnižji, peti nivo. Možne so ocene od 1 do 4, vedno v celem številu, v določenih primerih tudi n. r. Na vprašanja v tej oceni so večinoma odgovarjala dva organa, ki sta pripravila svoj del posameznega odgovora (tako pisno kot številčno oceno ravni), vezanega na delovno področje in pristojnost organa. Ocena ravni posameznega odgovora je bila v takem primeru izračunana tako, da so bile seštete parcialne ocene obeh organov in dobljena vsota deljena s številom organov, ki so na konkretno vprašanje odgovarjali. Tako dobljeno število ni vedno celo število, v tem primeru se je za končno oceno ravni posameznega odgovora upošteval preračun iz preglednice 6.
2. Če je v četrtem nivoju le eno vprašanje, je ocena (vrednost) ravni za ta nivo v bistvu enaka oceni za to vprašanje (tak primer je npr. pri nivoju 3.1.1, kjer je v okviru Okvira le eno vprašanje, podobno je npr. tudi pri vprašanju 7 in ravni 3.1.4, itd.), le da je v tem primeru ocena (vrednost) zapisana kot decimalno število. Če je vprašanj v okviru četrtega nivoja več, je ocena za ta nivo izračunana tako, da so bile seštete ocene vseh

posameznih vprašanj in vrednost deljena s številom vprašanj v tem nivoju. Tak primer je npr. pri nivoju 3.1.2, kjer so tri vprašanja. Vprašanj, na katera se zaradi ne relevantnosti ne pripravi odgovor (n. r.), ali odgovor iz kakršnih koli vzrokov ni bil pripravljen, se pri tem ne upošteva.

3. Vrednost ravni na tretjem nivoju (npr. upravnih zmožnosti v vrstici 2) je izračunana tako, da so bile seštete vrednosti vseh vsebin na četrtem nivoju (npr. v primeru upravnih zmogljivosti pri oceni tveganja za posamezno nesrečo je to seštevek vrednosti ravni 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 in 3.1.5). Dobljena vrednost je bila nato deljena s številom ravni (v konkretnem primeru 5, oziroma z manj, če bi se zgodilo, da na tretjem nivoju morda ne bi imeli relevantnega odgovora oziroma bi bil odgovor n. r.). Tako dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število. Dobljena vrednost je na način, opredeljen v preglednici 4, izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju.
4. Vrednost ravni na drugem nivoju – na nivoju ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov in na področju izvajanja ukrepov je izračunana tako, da so bile dobljene (decimalne) vrednosti za ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov in na področju izvajanja ukrepov, torej vrednosti tretjega nivoja, seštete in deljene s tri. Dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število, obenem pa je na način, opredeljen v preglednici 6, izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na področju ocenjevanja tveganja za nesrečo, načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.
5. Skupna ocena (vrednost in stopnja) zmožnosti za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo (prvi nivo) (vrstica 126 v preglednici 7) je bila izračunana tako, da je bila sešteta vrednost, povezana z oceno tveganja za posamezno nesrečo (vrstica 40 v preglednici 7), vrednost za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 78 v preglednici 7) in vrednost za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 125 v preglednici 7) ter seštevek deljen s tri. Dobljena vrednost, ki je decimalno število, predstavlja končno vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo. Dobljena vrednost je bila prek opredeljenih rangov v preglednici 6 pretvorjena še v skupno – končno stopnjo zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo.

Vse te izračunane ocene (na četrtem nivoju vrednosti ravni, na višjih nivojih pa vrednosti in stopnje) se bile nato naknadno vpisane še pod posamezne vsebinske sklope vprašanj v prejšnjem poglavju 3.

Preglednica 6: Ugotavljanje vrednosti in stopenj zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo na posameznih vsebinskih sklopih

Skupna vrednost ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Barvna lestvica in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Razlaga stanja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo
do 1,50	1	Dejavnosti se večinoma še niso pričele (zmožnosti večinoma niso ugotovljene)	Tveganja za nesrečo se ne obvladuje ali le v manjši meri, vplivi in/ali verjetnosti nesreče se ob takšnem trendu dolgoročno lahko povečujejo
1,51 – 2,50	2	Zmožnosti so večinoma ugotovljene - dosežen je bil začetni napredek	Tveganje za nesrečo se delno ali večinoma obvladuje, ni verjetno zmanjšanje vplivov in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
2,51 – 3,50	3	Zmožnosti so bile večinoma razvite na ključnih področjih	Tveganje za nesrečo se obvladuje, obstaja verjetnost zmanjšanja vplivov na večini področij in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
3,51 – 4,00	4	Zmožnosti so večinoma integrirane in se izboljšujejo	Tveganje za nesrečo se v celoti obvladuje, obstaja velika verjetnost zmanjšanja vplivov in/ali verjetnosti nesreče na raven sprejemljivega tveganja za nesrečo v zadanem obdobju

Višja končna vrednost in stopnja predstavljata boljši rezultat. Ocena oziroma vrednost 3,51 ali več pomeni (kar predstavlja najvišjo stopnjo 4), da smo kot država - skupnost sposobni zaznavno zmanjševati vplive in/ali verjetnost obravnavanega tveganja za nesrečo in tudi, da obstaja velika verjetnost, da bi z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost v zadanem obdobju (npr. pri nesreči na morju je to obdobje do leta 2028) vplive in/ali verjetnost obravnavne nesreče uspeli znižati do opredeljenega sprejemljivega tveganja za obravnavano nesrečo. Vrednosti rumenega polja (med 2,51 in 3,50), ki se uvrstijo v stopnjo 3, predstavljajo še sprejemljivo raven zmožnosti obvladovanja tveganja za obravnavano nesrečo in pomenijo, da je tveganje za obravnavano nesrečo obvladljivo in da je mogoče upravičeno pričakovati, da bi se glede na ugotovljeno stanje ukrepov za preventivo in pripravljenost velikosti vplivov in/ali verjetnosti lahko nekoliko znižale.

Vrednosti v oranžnem polju (od 1,51 do 2,50 - stopnja 2) ali celo v rdečem polju (do 1,50 - stopnja 1) so nižje vrednosti, katerih ni zaželeno ugotoviti. Takšne vrednosti pomenijo, da se tveganje za nesrečo delno ali v veliki meri ne obvladuje oziroma, zlasti pri vrednostih, ki bi se uvrstile v rdeče polje, da nekatere aktivnosti, s katerimi bi lahko zmanjševali vplive in/ali verjetnost tveganja pri obravnavani nesreči, niso niti identificirane niti le-te ne potekajo ali pa v neustreznem - premajhnem obsegu.

4.2 POVZETEK OCENE

Tabelarni povzetek, ki je vsebinsko praktično skoraj v celoti prevzet iz smernic Evropske komisije o zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, predstavlja jedro tega poglavja. V preglednici so predstavljena vsa vprašanja, dodane ocene ravni zanje, opombe - kratki povzetki odgovorov in/ali utemeljitev izbire ravni, poleg tega pa še izračuni zmožnosti obvladovanja tveganja za obravnavano nesrečo na višjih nivojih, vse do končne vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju.

Preglednica 7: Povzetek ocene zmožnosti za obvladovanje tveganja za nesrečo na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
1	OCENA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU		
2	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
3	3.1.1 Okvir		
4	Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?	4	Okvir je določen in uveljavljen z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
5	Ocena ravni za 3.1.1	4,00 (4)	
6	3.1.2 Koordinacija		
7	Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite med drugim jasno določa, vrste ocen tveganja za posamezne nesreče, vrste ocen zmožnosti obvladovanja tveganj, pristojne organe in njihove naloge, podlage za izdelavo ocen tveganja, pripravo načrta za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo z nalogami in roki za izdelavo, podrobnejšo in dodatno vsebino ocen tveganja, ipd.
8	Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?	4	Izhajajoč iz okvira so odgovornosti za izdelavo posameznih ocen tveganja za posamezne nesreče porazdeljene ustrezno. Ocena tveganja za nesrečo na morju je dodeljena MZI, katero področje pomorstva tudi dejansko pokriva
9	Vprašanje 4: Ali je bila v oceno	3	Nesreča na morju je kompleksna

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	tveganja za posamezno nesrečo vključena med sektorska razsežnost tveganja?		nesreča z širokim naborom učinkov, kar se je upoštevalo tudi pri pripravi scenarijev in analiz tveganja.
10	Ocena ravni za 3.1.2	3,67 (4)	
11	10 3.1.3 Strokovno znanje		
12	Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?	3	Odgovornosti drugih organov in sodelujočih so bile pri izdelavi Ocene tveganja za nesrečo na morju preverjene in smiselno upoštevane (URSP, FPP, Koordinacija skupnih služb na morju ipd.).
13	Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadolženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?	3	Strokovnjaki oziroma posamezniki, vključeni v izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju imajo zadostne in ustrezne izkušnje, so strokovno usposobljeni, bili pa so tudi v zadostni meri obveščani in informirani o vseh potrebnih vidikih in vprašanjih s tem v zvezi. Glede na to, da so se ocene tveganj za posamezne nesreče v RS izdelovale prvič je bila sprotna izmenjava znanj in izkušenj izdelovalcev izredno dobrodošla.
14	Ocena ravni za 3.1.3	3,00 (3)	
15	14 3.1.4 Drugi deležniki		
16	Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?	4	V izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju so bili vključeni relevantni deležniki (URSP, FPP, Luka Koper, ladjarji, pomorski piloti ipd.).
17	Ocena ravni za 3.1.4	4,00 (4)	
18	3.1.5 Obveščanje in komuniciranje		
19	Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo?	3	Relevantna javnost je imela možnost sodelovati pri nastajanju Ocene tveganja za nesrečo na morju skladno s pravno podlago za njeno izdelavo. Ocena tveganja za nesrečo na morju je javna in javno objavljena na osrednjem spletišču

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			državne uprave.
20	Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji, ipd.?	4	Ocena tveganja za nesrečo na morju je javna in javno objavljena na osrednjem spletišču državne uprave. Sledljivost navedenih podatkov in ugotovitev je razvidna iz navedbe vira, scenarija tveganja, ipd.).
21	Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?	3	Strategija obveščanja in rezultati Ocene tveganja za nesrečo na morju niso nujno povezani. Neposredno ugotavljanje nevarnosti pojavljanja nesreče na morju in opozarjanje je v pristojnosti MZI.
22	Ocena ravni za 3.1.5	3,33 (3)	
23	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,60 (3)	
24	23 TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
25	3.1.6 Metodologija		
26	Vprašanje 11: Ali je metodologija za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na podnacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? Kateri so njeni ključni elementi?	4	Vsebina ocen tveganja za posamezne nesreče je, ob upoštevanju predmetne smernice Evropske komisije, predpisana z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je sprejela Vlada RS. Metode in tehnike za izdelavo konkretne ocene tveganja za posamezno nesrečo izbere nosilec. Ocene se pregledujejo in dopolnjujejo skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
27	Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?	n. r.	Scenariji tveganja niso predvidevali in upoštevali morebitnih čezmejnih razsežnosti.
28	Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno	3	V oceno tveganja je bila vključena določena infrastruktura državnega

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?		pomena. Kritična infrastruktura državnega pomena definirana kot zmogljivosti in storitve, ki so ključnega pomena za državo in bi prekinitev njihovega delovanja ali njihovo uničenje pomembno vplivalo in imelo resne posledice na nacionalno varnost, gospodarstvo, ključne družbene funkcije, zdravje, varnost in zaščito ter družbeno blaginjo, v Oceni tveganja za nesrečo na morju je bila zajeta.
29	Ocena ravni za 3.1.6	3,50 (3)	
30	3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija		
31	Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?	3	Za izdelavo ocene tveganja za nesrečo na morju so bili osnovni pogoji s področja IKT zagotovljeni.
32	Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?	4	Vse najpomembnejše informacije in podatki potrebni za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju so bili javno dosegljivi oziroma dosegljivi na posebnih straneh Mednarodne pomorske organizacije. Zaradi časovne odmaknjenosti so bili slabše dosegljivi izključno podatki zadnje večje nesreče na morju v Sloveniji iz leta 1983.
33	Ocena ravni za 3.1.7	3,50 (3)	
34	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,50 (3)	
35	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
36	3.1.8 Financiranje		
37	Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z	3	Za izdelavo Ocene tveganja za nesrečo na morju so bila namenjena finančna sredstva v okviru resursov

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	izdelavo in posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?		URSP. Ne glede na to je bila v okviru možnosti ocena izdelana korektno in kompleksno.
38	Ocena ravni za 3.1.8	3,00 (3)	
39	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
40	OCENA ZMOŽNOSTI ZA OCENO TVEGANJA	3,37 (3)	
41	NAČRTOVANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST		
42	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
43	3.2.1. Koordinacija		
44	Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti.
45	Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?	3	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti. Pravne podlage se po potrebi spreminjajo glede na nove okoliščine in potrebe.
46	Ocena ravni za 3.2.1	3,50 (3)	
47	3.2.2 Strokovno znanje		
48	Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?	2	Za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost je na voljo omejeno število strokovnjakov. Ti strokovnjaki se ukvarjajo tudi z drugimi deli in nalogami v okviru svojih delovnih mest.
49	Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za	3	Strokovnjaki se lahko udeležujejo različnih vrst usposabljanj. Načrt usposabljanj se pripravlja po posameznih NOE konec tekočega

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?		za prihodnje leto. V izrednih primerih se lahko strokovnjaki na podlagi dodatne obrazložitve udeležijo tudi usposabljanj, ki niso v načrtu.
50	Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljnih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?	3	Vsi vpleteni so načeloma seznanjeni o splošnih ciljnih in prioritetah, nekateri pri oblikovanju teh ciljev in prioritet tudi sodelujejo
51	Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?	2	Znanje strokovnjakov se lahko ohranja z ustreznim usposabljanjem, medsebojnim sodelovanjem in udeležbo na vajah. Na predmetnem področju je pomembna tudi strokovna izmenjava informacij med udeleženi v procesu načrtovanja in obvladovanja tveganj za nesreče.
52	Ocena ravni za 3.2.2	2,50 (2)	
53	3.2.3 Metodologija		
54	Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? Kateri so ključni elementi teh metodologij?	n. r.	Metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganja za nesrečo na morju ne obstajajo.
55	Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?	n. r.	Metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganja za nesrečo na morju ne obstajajo. Infrastruktura, ki je predmet tveganja za nesrečo na morju je opredeljena izključno v Oceni tveganja za nesrečo na morju iz leta 2018.
56	Ocena ravni za 3.2.3	n. r.	
57	3.2.4 Drugi deležniki		
58	Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki	4	Določeni javni in zasebni deležniki so vključeni. Njihovo angažiranje je

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	(sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?		vezano predvsem na iskanje pogrešanega plovila in odpravo škode.
59	Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?	n. r.	Ocena tveganja za nesrečo na morju je javna in objavljena na spletnih straneh MZI. Javnost se v prvi fazi vedno spodbuja k izvajanju osebne in vzajemne zaščite.
60	Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	2	Subjekti s področja pomorstva so aktivno vključeni v delo mednarodnih in drugih organizacij (npr. EMSA, REMPEC, EU). Pomorski strokovnjaki po posameznih delovnih področjih med seboj redno sodelujejo tako doma kakor tudi v tujini (npr. na vajah, ki jih pripravljajo pristojni organi drugih držav).
61	Ocena ravni za 3.2.4	3,00 (3)	
62	3.2.5 Obveščanje in komuniciranje		
63	Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?	2	Relevantni deležniki so večinoma ustrezno obveščeni o ključnih elementih načrtovanja. Tudi državljani so o nekaterih vsebinah redno obveščeni in lahko sodelujejo pri njihovem nastajanju. Glavni strateški dokumenti so javni in javno objavljeni.
64	Ocena ravni za 3.2.5	2,00(2)	
65	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	2,75 (3)	
66	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
67	3.2.6 Oprema		

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
68	Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebna za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju pomorstva je zagotovljena ustrezna računalniška in druga programska oprema ter orodje za podporo procesa načrtovanja ukrepov, zadostna finančna sredstva za usposabljanja, vaje ter nabavo osebne in varovalne opreme, kakor tudi ustrezna službena vozila ter pripadajoča oprema za izvedbo nadzorov in za odziv v primeru nesreče na morju.
69	Ocena ravni 3.2.6	3,00 (3)	
70	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
71	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
72	3.2.7. Financiranje		
73	Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?	2	Načrtovanje in izvajanje ukrepov sta med seboj povezana. Za ustrezno izvajanje nalog je treba načrtovati tudi zadostna finančna sredstva in vire.
74	Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?	2	Na področju pomorstva gre za kombinacijo proračunskih sredstev MZI in sredstev privatnih subjektov (npr. ladjarjev), ki morajo biti za primere nesreče na morju ustrezno pripravljeni (npr. zavarovanje za škodo povzročeno tretji osebi na morju, zavarovanje potnikov, ipd.). MZI zasebnega financiranja načrtovanja ukrepov posebej ne predvideva.
75	Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebnih za	3	Financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost na področju pomorstva se tako kot za druga področja državne uprave izvaja prek proračuna RS in planira najmanj dve leti vnaprej.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?		
76	Ocena ravni za 3.2.7	2,33 (2)	
77	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	2,33 (2)	
78	OCENA ZMOŽNOSTI NAČRTOVANJA UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST	2,69 (3)	
79	IZVAJANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST		
80	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
81	3.3.1 Strategija/politika/metodologija		
82	Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?	3	Načrtovanje in izvajanje ukrepov morata biti povezana na vseh področjih, tudi na področju pomorstva in sistema VPNDN. Rezultati ocen tveganja za posamezne nesreče se v splošnem zaradi nedavnosti njihove izdelave verjetno še niso začeli množično uporabljati pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost. Enako velja tudi v obratni smeri.
83	Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?	2	Ministrstva imajo razvite metode za ugotavljanje škode za večino nesreč. URSZR mora med drugim zbirati podatke za vse naravne in druge nesreče (podatki o posledicah in škodi ter podatki o intervencijah sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah). Prakse, ki bi pokazala kako se zbira podatke v primeru pomorske nesreče še nimamo.
84	Ocena ravni za 3.3.1	2,50 (2)	
85	3.3.2. Koordinacija		
86	Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri	4	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom vladi

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?		Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti.
87	Ocena ravni za 3.3.2	4,00 (4)	
88	3.3.3. Strokovno znanje		
89	Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?	3	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti.
90	Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?	3	Strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, so večinoma ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje.
91	Ocena ravni za 3.3.3	3,00 (3)	
92	3.3.4 Drugi deležniki		
93	Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?	3	Odgovor na to vprašanje je deloma podan že v odgovorih na vprašanja št. 21 in 25. Na področju pomorstva relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioritarno obveščeni o njihovem izvajanju.
94	Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju pomorstva se MZI aktivno vključuje v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, na način kot je bilo pojasnjeno v odgovoru na vprašanje št. 27. Enako velja za URSZR.

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
95	Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?	3	Na področju pomorstva neposredni ukrepi na podlagi katerih bi se popolnoma preprečilo nesrečo na morju niso mogoči. Posredno pa se lahko vedno vpliva na izvajanje ukrepov za povečevanje varnosti plovbe. Na podlagi obstoječih načrtov za izredne razmere in usposabljanj (udeležbe na vajah) ugotavljamo, da so vsi deležniki dobro pripravljeni.
96	Ocena ravni za 3.3.4	3,00 (3)	
97	3.3.5 Postopki		
98	Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?	4	Postopek alarmiranja je posebej določen na področju iskanja in reševanja na morju (sistem SAR). Postopki za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje so zajeti tudi v okviru sistema VPNDN. Aktiviranje sil in sredstev ZRP in izvajanje dispečerstva ob nesrečah in delno tudi izvajanje zgodnjega opozarjanja se izvaja v ReCO in CORS.
99	Ocena ravni za 3.3.5	4,00 (4)	
100	3.3.6 Obveščanje in komuniciranje		
101	Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali podnacionalni ravni?	3	Potrebne informacije so na voljo in se redno izmenjujejo, so pa še možnosti za izboljšave.
102	Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljeni, osveščanje in krepitev	4	Uporablja se vse dostopne načine komunikacije (sredstva javnega obveščanja, svetovni splet, TV, facebook, twitter, izdelave krajših filmov, ipd.).

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	zaupanja?		
103	Ocena ravni za 3.3.6	3,50 (3)	
104	OCENA UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,33 (3)	
105	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
106	3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT		
107	Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju pomorstva se redno načrtuje, vzdržuje, obnavlja in dopolnjuje pristaniška in druga infrastruktura potrebna za nemoteno izvajanje morskega prometa. Ostale infrastrukture, ki je lahko predmet nesreče na morju izven pristanišč pomorstvo ne načrtuje, jo pa načrtujejo drugi pristojni organi.
108	Ocena ravni 3.3.7	3,00 (3)	
109	3.3.8 Oprema in zaloge		
110	Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?	3	Na področju pomorstva se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem morskih predpisov ter prekrškovne postopke in preiskovanje nesreč na morju in incidentov, Evidenca druge razpoložljive opreme potrebne za preventivo in pripravljenost se vodi v organih v sestavi kateri neposredno izvajajo operativne naloge.
111	Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?	3	Pri nabavi opreme in materiala je potrebno ravnati skladno s predpisi, ki urejajo javno naročanje, razen v primerih, ko interventni zakon določi drugače. Roki za dobavo materiala oziroma izvedbo aktivnosti so specificirani v pogodbah oziroma naročilnicah.
112	Ocena ravni za 3.3.8	3,00 (3)	

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
113	3.3.9 Strokovno tehnično znanje		
114	Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?	3	Vsi strokovnjaki imajo potrebno strokovno znanje, ki ga lahko pridobijo v okviru osnovnih usposabljanj, obnovitvenih usposabljanj in usposabljanj na delovnem mestu.
115	Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?	3	Strokovnjaki specifičnih področij se povezujejo in sodelujejo tudi z drugimi strokovnjaki in službami v okviru organov in organizacij, ki se ukvarjajo z nabavnimi, logističnimi in drugimi postopki.
116	Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?	3	Na podlagi tega vprašanja je razvidno kako širok je lahko vpliv nesreče na morju in, da odprava posledic in sanacija zajema širok spekter področij. Na vprašanje je delno odgovorjeno že v odgovorih na vprašanji št. 22 in 37.
117	Ocena ravni 3.3.9	3,00 (3)	
118	OCENA TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
119	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
120	3.3.10 Financiranje		
121	Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za	3	Urejeno financiranje je zelo pomembna podlaga za nemoteno

NESREČA: nesreča na morju			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?		izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Odgovor se deloma lahko naveže na vsebino odgovora na vprašanje 32. Proračunska sredstva na ravni države za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost obstajajo, iz rednih sredstev kot iz proračunske rezerve.
122	Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?	4	Odgovor na to vprašanje je delno podan že v odgovoru na vprašanje 50. Gre za ustrezna razmerja višine finančnih sredstev v državnem proračunu za proračunske porabnike. Pri tem je posebej pomembno načrtovanje in rezervacija sredstev za izvajanje ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost tudi na nižjih ravneh
123	Ocena ravni 3.3.10	3,50 (3)	
124	OCENA FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,50 (3)	
125	OCENA ZMOŽNOSTI IZVAJANJA UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST	3,28 (4)	
126	SKUPNA OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO NA MORJU	3,11 (3)	

Iz preglednice izhaja, da na prvem in drugem nivoju imajo odgovori na vprašanja dodeljeno raven 3 od 4. To ne velja tudi za ocene oziroma vrednosti na ostalih nivojih oziroma vsebinskih sklopih. Iz navedenega izhaja, da bo potrebno še naprej delati na izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče, še posebej na finančnih zmožnostih za načrtovanje ukrepov kakor tudi na pripravi strategij ali politik in s tem povezanih metodologij.

Naslednja preglednica predstavlja zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo na morju glede na posamezne vsebinske sklope od četrtega do prvega nivoja.

Preglednica 8: Ugotovljene vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju po vsebinskih sklopih od četrtega do prvega nivoja

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (četrty nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (prvi nivo)
Okvir	4,00			
Koordinacija	3,67			
Strokovno znanje	3,00			
Drugi deležniki	4,00			
Obveščanje in komuniciranje	3,33			
Upravne zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju		3,60 (4)		
Metodologija	3,50			
Informacijska in komunikacijska tehnologija	3,50			
Tehnične zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju		3,50 (3)		
Financiranje	3,00			
Finančne možnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju		3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na področju ocene tveganja			3,37 (3)	
Koordinacija	3,50			
Strokovno znanje	2,50)			
Metodologija	n. r.			
Drugi deležniki	3,00			
Obveščanje in	2,00			

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (četrty nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (prvi nivo)
komuniciranje				
Upravne zmožnosti za načrtovanje ukrepov		2,75 (3)		
Oprema	3,00			
Tehnične zmožnosti za načrtovanje ukrepov		3,00 (3)		
Financiranje	2,33			
Finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov		2,33 (2)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na področju načrtovanja ukrepov			2,69 (3)	
Strategija/politika/metodologija	2,50			
Koordinacija	4,00			
Strokovno znanje	3,00			
Drugi deležniki	3,00			
Postopki	4,00			
Obveščanje in komuniciranje	3,50			
Upravne zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,33 (3)		
Infrastruktura, vključno z IT	3,00			
Oprema in zaloge	3,00			
Strokovno tehnično znanje	3,00			
Tehnične zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,00 (3)		

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (četrty nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (prvi nivo)
Financiranje	3,50			
Finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,50 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na področju izvajanja ukrepov			3,28 (3)	
Skupna ocena vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju				3,11 (3)

Iz preglednice 8 izhaja, da so na četrtem nivoju najboljše ocenjeni okvir upravnih zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju (vrednost 4,00) in koordinacija upravnih zmožnosti za načrtovanje in izvajanje ukrepov (vrednost 4,00). Sledi koordinacija upravnih zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju (vrednost 3,67).

Na tretjem nivoju je najboljše ocenjeno področje tehničnih zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju (vrednost 3,50). Sledi področje upravnih zmožnosti za oceno tveganja za nesrečo na morju (vrednost 3,40) in upravnih zmožnosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrednost 3,25), ostala področja pa so bila ocenjena slabše vendar še vedno na zadovoljivem nivoju.

Na drugem nivoju ocenjevanja je bila najboljše ocenjena zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na področju izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrednost 3,68), preostali dve področji ocenjevanja sta bili nižje ocenjeni, izvajanje ukrepov na področju ocene tveganja (vrednost 3,30), ter načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrednost 3,00) .

Skupna ocena vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju na prvem nivoju znaša 3,32, kar pomeni, da je za zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju določena oziroma ugotovljena 3. stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja od štirih mogočih.

Kar se tiče načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, je MZI odgovorilo na 33 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost naše ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju znaša 2,96. URSZR je odgovorila na 31 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost njihove ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju je 2,87.

Na podlagi navedenih ocen gre sklepati o razmeroma dobri pripravljenosti družbe na nesrečo na morju.

5 UGOTOVITVE S POJASNILI

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju ima za cilj ugotoviti sposobnost pristojnih organov za obvladovanje tveganja za nesrečo na morju predvsem glede na vplive, ugotovljene v Oceni tveganja za nesrečo na morju.

Pomorske nesreče ni možno predvideti. Ravno tako ni možno podati natančne verjetnosti oziroma pogostosti njenega pojavljanja. Tipično je, da spada med nepredvidljive dogodke.

V okviru te ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju so bili identificirani ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi bilo v prihodnosti ob njihovem ustreznem načrtovanju in izvajanju v doglednem času mogoče zmanjšati posledice nesreče na morju. Ukrepi za preventivo in pripravljenost za nesrečo na morju so bili identificirani na MZI in URSZR in so enovito in splošno predstavljeni v razvidih, ki sta v prilogi te ocene.

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje že Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite in smernica Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, vsebuje pa jih tudi 18.c člen Uredbe o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo za državo predstavlja še sprejemljive izgube. Sprejemljiva tveganja za nesreče bi v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče vsebinsko in časovno prilagoditi oziroma dolgoročno ustrezno izpopolniti/izboljšati načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli.

Pri nesreči na morju je bilo določeno, da je prvo ciljno obdobje leto 2028. Kar se tiče nesreče na morju, njene verjetnosti pri nas praktično ni mogoče zmanjšati, lahko se v zelo omejenem obsegu zmanjšuje le nekatere vplive.

Izhodišča za ugotavljanje sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju so predstavljali dogodki, opredeljeni v Scenariju tveganja 1, Scenariju tveganja 2 in Scenariju tveganja 10. Ocene tveganja za nesrečo na morju iz leta 2018. Oblikovanje sprejemljivega tveganja za nesrečo na morju je potekalo tako, da se je na nekaterih ključnih področjih najprej ocenjevalo, za koliko bi bile posledice nesreče na morju manjše, če bi se ob ustreznem načrtovanju in izvajanju identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost nesreča na morju v Republiki Sloveniji ponovila do leta 2028. Na podlagi teh ocen so bile ocenjene

preostale bistvene posledice nesreče na morju, ki sestavljajo sprejemljivo tveganje za nesrečo na morju glede na vse scenarije tveganja iz Ocene tveganja za nesrečo na morju. Eden od razlogov za izrecno navedbo sprejemanja tveganj je potreba, da se vodstvo osredotoči na to vprašanje, ki bi se sicer obravnavalo površno. "Ocena tveganja" je uradni izraz pri IMO in odraža stališče organizacije ali države, da tveganja niso sprejemljiva; vendar so odločitve o tveganjih sprejete, ker se šteje, da njihove koristi prevladajo nad tveganji. V zadnjem desetletju je postala terminološka razlika med ocenjevanjem in sprejemanjem jasnejša in se jasno razlikuje v nedavnem poročilu EMSA. Postopek ocenjevanja tveganja v poročilu EMSA se uporablja za ocenjevanje kriterijev sprejemljivosti tveganja. Vrednotenje temelji predvsem na statistiki nesreč in celovitosti trupa, ki temelji na tveganju. Pomorski sektor je na splošno sprejel merila tveganja ALARP, britanski okvir za sprejemljivost tveganj, ki je splošno priznan na Norveškem in v drugih državah. Uporablja naslednje kategorije: nesprejemljivo, sprejemljivo in splošno sprejemljivo tveganje. Tveganja v območju ALARP so sprejemljiva do "razumno možne sprejemljivosti". Če je sprejemljivo, se tveganja zmanjšajo, dokler zmanjšanje tveganja ni nesorazmerno s stroški vlaganj v ukrepe za zmanjšanje tveganj.

Tveganje je bilo ocenjevano tudi prek modela PAWSA (Port And Waterway Safety Assessment), ki ga je zasnoval USCG (United States Coast Guard). Model deluje z izpolnjevanjem petih logičnih segmentov, t. i. »knjig«. Med delavnico (PAWSA) udeleženci pretresajo vprašanja, povezana z varnostjo na plovnih poteh in v pristaniščih, nato pa zagotovijo numerične vloške za kvantifikacijo teh razprav. V raziskavi je sodelovalo približno 40 strokovnjakov, drugega dela – raziskave se je udeležilo 33 strokovnjakov ter vodja delavnice. Sodelovali so strokovnjaki iz različnih področij pomorstva. Skupina anketirancev je ob koncu še grafično locirala področja nastanka nesreč glede na faktorje tveganja v pomorstvu, ob tem so faktorji posledic (kratkoročnih in dolgoročnih) združeni. Faktorji tveganja se približno enakomerno porazdeljujejo po pristaniških bazenih in plovnih poteh, nekoliko odstopa promet, ki je izrazitejši v področju prvega pristaniškega bazena ter sidrišča.

Primerjalna ocena med takšnima delavnicama v letih 2010 in 2017 kaže na to, da se raven tveganja pričakovano zvišuje, saj se močno povečuje pretovor in prisotnost velikih ladij v »utesnjenih« pristaniških bazenih. Se pa kakovost ladij izboljšuje, občutno se je znižala prisotnost ladij s črne liste Paris MoU.

Na podlagi rezultatov iz opravljenih analiz tveganja je bilo ocenjeno, da je tveganje za nesrečo, ki ga predstavljajo dogodki, opredeljeni v Scenariju tveganja 1, Scenariju tveganja 2 in Scenariju tveganja 10 v Oceni tveganja za nesrečo na morju iz leta 2018, nesprejemljivo.

Zato je treba uveljaviti in še naprej razvijati ukrepe, s katerimi bi lahko to tveganje zmanjšali, npr. ukrepe »pravila in postopki« lahko zniža tveganje dejavnika prometa z manjšimi ladjami za do približno 30 odstotkov. Najpomembnejši ukrepi, s katerimi se lahko pripomore k manjšemu tveganju, so v okviru področij »Koordinacija in načrtovanje« ter »Usposabljanje«. Začeti je potrebno z ureditvijo dokumentacije, spremljanjem in nadzorom prometa ter natančno obravnavo ravnanja z nevarnimi snovmi, ureditvijo priveznih mest ter navigacijskih pripomočkov, več bo treba vlagati v izobraževanje kadrov, organizirati vaje ter podobne delavnice.

Glede na rast pomorskega prometa in pretovora v severno jadranskih pristaniščih verjetnosti tveganja za nesrečo ni mogoče zmanjšati, v omejenem obsegu se lahko nadzorujejo nekateri

vplivi. Z realizacijo vseh navedenih aktivnosti je mogoče pričakovati, da bi bili vplivi ob morebitnih nesrečah iz Scenarijev tveganja 1, 2 in 10, posledično pa tudi vplivi večine ostalih scenarijev tveganja nekoliko nižji od vplivov, ki so bili ugotovljeni v teh scenarijih tveganja.

Prek vprašanj, neposredno prevzetih iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje obvladovanja tveganj za nesreče, so bile v oceni ocenjene zmožnosti za obvladovanje tveganja za nesrečo na morju na treh področjih: na področju ocenjevanja tveganja za nesrečo na morju, načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost in to s treh vidikov: upravnega, tehničnega in finančnega vidika. Zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo ne pomeni le prizadevanj v smeri zmanjševanja obsega posledic nesreče, temveč tudi zmožnost hitrejšega odpravljanja posledic nesreče in sanacije.

Skupno število vprašanj je 51. V okviru posameznega področja in vidika so vprašanja umeščena v več podpoglavij, ki vsako zase tvori zaokroženo celoto. Ocenjene ravni pri posameznih odgovorih so lahko tudi delno subjektivne narave, saj Evropska komisija ni pripravila posebnih navodil oziroma metodološkega pristopa in natančnejših kriterijev za ocenjevanje ocene ravni. Zaradi narave vprašanj, ki niso nujno najustreznejša, in zaobjemanja načeloma vseh identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost praviloma v vsak posamezni odgovor so le-ti po svoji vsebini splošne narave. Ne glede na to je iz Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju mogoče oblikovati določene zaključke in ugotovitve.

Splošna ugotovitev je, da so posamezna vprašanja, kakor tudi posamezna vsebinska področja na višjih nivojih ocenjena z oceno tri (3) od štiri (4). To ne velja tudi za ocene oziroma vrednosti na ostalih nivojih oziroma vsebinskih sklopih. Iz navedenega izhaja, da bo potrebno še naprej delati na izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče, še posebej na finančnih zmožnostih za načrtovanje ukrepov kakor tudi na pripravi strategij ali politik in s tem povezanih metodologij.

Za pripravo in izdelavo Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju so bila na razpolago določena namenska finančna sredstva, ki so bila realizirana. Omenjeno dejstvo ni vplivalo na kakovost njene izdelave.

Iz dobljenih ocen ravni ter ocen na višjih nivojih bi lahko sklepali, da je RS razmeroma dobro pripravljena na nesrečo na morju. To ne nazadnje dokazuje dobra pripravljenost organizacij, ki so redno vključene v izvedbo vaj na tem področju.

Nadaljnji napredek, zlasti pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, lahko v obdobju do leta 2028 iščemo predvsem v večji številčnosti kadra na vseh področjih, večji vključitvi sodobnejših informacijskih tehnologij in podatkovnih aplikacij, ustrezni opremi in infrastrukturi za načrtovanje in izvajanje ukrepov in v še višji ravni usposobljenosti deležnikov, čeprav ocene ravni posameznih odgovorov v tej oceni, tega vselej izrazito ne izkazujejo. Veljalo bi razmisliti tudi o večji vključenosti znanstvenih in raziskovalnih organizacij. Nekoliko slabše ocene v zvezi s finančno zmožnostjo vseh treh osnovnih ocenjevalnih področij gre verjetno pripisati zaostrenim gospodarskim razmeram v zadnjih letih. Ustrezni finančni pogoji pa so ključni zlasti pri izvajanju ukrepov za preventivo in

priljubljenost. V bližnji prihodnosti bi veljalo razmisliti tudi o t.i. fiktivni vaji nesreče na morju, ki bi se nanašala izključno na vidik možnosti zagotavljanja finančnih sredstev.

Skupna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo na morju (stopnja 3 od največ 4) in dobljena vrednost (3,11 od največ 4,00) ne glede na določene ugotovitve in kot že omenjeno, vseeno kažeta na sorazmerno dobro pripravljenost države na nesrečo na morju. Dobljena vrednost prav tako kaže na to, da bi v prihodnjih letih z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost posledice morebitnih bodočih velikih nesreč na morju na določenih področjih zmanjšali in hitreje odpravili.

Ne glede na navedeno velja še naprej vztrajati pri dobri pripravljenosti vseh deležnikov na morebitno nesrečo na morju tudi v okviru izvajanja in priprav na izvajanje rednih vaj s tega področja.

6 RAZLAGA POJMOV, KRATIC IN KRAJŠAV

Navedene so najbolj pogoste krajšave oziroma kratice, uporabljene v tej oceni.

KRATICA	OPIS
AIS	Avtomatski sistem za identifikacijo (ang. Automatic Identification System)
AJDA	Spletna aplikacija na ocenjevanje škode na kmetijskih pridelkih in na stvareh
ALARP	Britanski okvir za sprejemljivost tveganj
ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
CISE	Skupno okolje za izmenjavo informacij (ang. Common Information Sharing Environment)
CORS	Center za obveščanje Republike Slovenije
CSN	Satelitski sistem agencije EMSA glede onesnaženj morja (ang. Clean Sea Net)
CZ	Civilna zaščita
DPN	Državni prostorski načrt
DWT	Nosilnost ladje (ang. Deadweight tonnage)
EK	Evropska komisija
EMSA	Evropska agencija za pomorsko varnost (ang. European Maritime Safety Agency).
ERPG	Emergency Response Planning Guideline
EU	Evropska unija
EUR	Evro
FPP	Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož
FSA	Formalna ocena varnosti, (ang. formal safety assessment)
GPS	Globalni satelitski navigacijski sistem – Ameriški
GT	Bruto tonaža (ang. Gross Tonnage)
IMO	Mednarodna pomorska organizacija (ang. International Maritime

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče na morju

	Organization)
ISO	Mednarodna organizacija za standardizacijo (ang. International Organization for Standardization)
IKT	Informacijska tehnologija
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
Ladjar	V dokumentu se uporablja pojem ladjar v najširšem možnem smislu in zajema pojme kot so ladjar, poveljnik ladje, agent ladje, prevoznik ali druga oseba s pooblastilom.
LK	Luka koper D.D.
MARPOL	Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (ang. MARitime POLution)
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MO	Ministrstvo za obrambo
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MRCC	Koordinacijski center za reševanje na morju (ang. Maritime Rescue Coordination Center)
MTB	Mean Time Between
MUSD	Milijoni ameriških dolarjev
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
n. r.	Nerelevantno
NSIP	Nacionalni sistem za izmenjavo podatkov v pomorskem nadzoru
ODU	Območje dolgoročnih zaščitnih ukrepov
OPU	Območje preventivnih zaščitnih ukrepov
OTU	Območje takojšnjih zaščitnih ukrepov
P&I	Pomorske zavarovalnice
PARIS MoU	PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
PAWSA	Metoda mnenja strokovnjakov, (ang. Port And Waterway Safety Assessment)
PLC	Potencialno izgubo tovora
PLL	Potencialno izgubo življenja
PLP	Potencialno izgubo lastnine
QRA	Kvantitativne metode (Ang. Quantitative Risk Assessment)
r	Število smrtnih žrtev
RADAR	Klasični radiofrekvenčni pripomoček za izogibanje trčenj na morju, (ang. Radar Detection and Ranging)
RCC	Reševalni koordinacijski center (ang. Rescue Coordination Center)
REMPEC	Regionalni pomorski center za ukrepanje ob izrednih dogodkih onesnaženja Sredozemskega morja, Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
RIVM	Nizozemski nacionalni inštitut za javno zdravje in okolje (ang. The Dutch National Institute for Public Health and the Environment)
RO RO	Ladje za prevoz avtomobilov (roll on roll off)

RS	Republika Slovenija
SAR	Iskanje in reševanje na morju (ang. Search and Rescue)
SPIN	Informacijski sistem za poročanje o nesrečah in intervencije
SPIN	Informacijski sistem za poročanje o intervencijah in nesrečah
SSN	Pomorsko varnostno podatkovno omrežje, (ang. Safety Sea Net)
SV	Slovenska vojska
URSP	Uprava RS za pomorstvo
URSZR	Uprava za zaščito in reševanje RS
USCG	Obalna straža ZDA (ang. United States Coast Guard)
VLCC	Zelo velika ladja za prevoz nafte (ang. very large crude carrier)
VPND	Varnost pred naravnimi in drugimi nesrečami
VTS	Sistem za spremljanje ladij (ang. Vessel Traffic System)
WHO	Svetovna zdravstvena organizacija (World Health Organization)
ZiR	Zaščita in reševanje
ZRP	Zaščita Reševanje Pomoč

7 VIRI

1. Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči na morju (verzija 1.0 – februar 2018), z dne 27.02.2018. Dostopno na: http://www.sos112.si/slo/tdocs/nacrt_morje.pdf
2. Ocena tveganja za nesrečo na morju (verzija 1.0 z dne 1. junij 2018). Dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/sektor-za-pomorstvo/ocena-tveganja-nesrece-na-morju.pdf>
3. Sklep št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20.12.2013, str. 924). Dostopno na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D1313&from=SL>.
4. Pravilnik o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS, št. 108/05, 85/10 in 67/11). Dostopen na : <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV2124>
5. Uredba o preiskovanju pomorskih nesreč (Uradni list RS, št. 67/11) Dostopna na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED5671>
6. Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS št. 62/14 in 13/17). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6795>.
7. Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP) Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO2868>.
8. Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo in 97/10). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO364>.

8 SEZNAM PRILOG

Priloga 1: RAZVID – NESREČA: nesreča na morju – PRIPRAVLJALEC: Ministrstvo za infrastrukturo – PODROČJE: pomorstvo – OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, IZDELANO: junij 2020

Priloga 2: RAZVID – NESREČA: nesreča na morju – PRIPRAVLJALEC: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje – PODROČJE: sistem VPNDN – OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, IZDELANO: december 2019

9 EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV

Zap. št.	Datum izdaje	Verzija
1.	19.10.2020	Verzija 1.0

Vrste ukrepov	Preventivni		Preventivni		Za pripravljenost		Za pripravljenost			
	Nazivi ukrepov	priprava in popravek predpisov in drugih aktov	vođenje upravnih zadev, izvajanje nadzora ter prekrškovnih postopkov	varnostna priporočila	usposabljanje zaposlenih	nacrtovanje in izvajanje vaj				
Opis ukrepa	priprava predpisov in drugih aktov (standardi, državni načrti s področja varnosti, državni načrti s področja varovanja, ipd.)		odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem pomorskih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ter prekrškovni postopki v zvezi s temi predpisi		izdelava varnostnih priporočil		izvajanje usposabljanj in izobraževanj v skladu z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja		nacrtovanje in izvajanje vaj s področja pomorstva (npr. vaje s področja iskanja in reševanja in s področja preiskovanje pomorskih nesreč)	
	Cilji ukrepa	izboljšanje varnosti v pomorstvu	izboljšanje varnosti v pomorstvu	izboljšanje varnosti v pomorstvu z namenom preprečevanja nesreč in incidentov	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaža vaje				
Pravne podlage	SOLAS, MARPOL, STCW konvencije, mednarodni standardi in pripravljena praksa, nacionalni in EU predpisi		Pomorski zakonik, Direktiva 2010/65/EU, Direktiva 94/57/ES, Direktiva 2012/35/EU, Direktiva 2012/35/EU, Direktiva 2014/90/EU Direktiva 2009/18		MARPOL in SOLAS konvenciji, Pomorski zakonik, Uredba o preiskovanju pomorskih nesreč		STCW konvencija, Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Direktiva 2012/35/EU		Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami	
	Nosilec (naloge)	MZI	MZI, URSP	MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, URSP	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, URSP				
	Sodelujoči organi (naloge)	URSP	Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov	URSP	/	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč				
	Časovnica načrtovanja ukrepa (roki, faze)	trajna naloga	trajna naloga	trajna naloga	trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja za posamezno nesrečo	na ravni države se izdelajo letni načrti vaj				
Načrtovanje										

Sodelovanje javnosti (opis)	sodelovanje javnosti je predvideno v okviru objav osnutkov predpisov in drugih aktov na e-demokraciji in v okviru medresorskih usklajevanj	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
Stroški načrtovanja ukrepa	gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	gre za stroške službenih poti v tujino in koltzacij	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
Finančni in materialni viri za načrtovanje ukrepa	Proračun MZI	Proračun MZI in URSP	Proračun RS	Proračun MZI in URSP	Proračun MZI in URSP
Prioriteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	3	4	4	3	3
Pravne podlage	Zakon o vladi RS, Zakon o državni upravi, Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev, Pomorski zakonik	Zakon o vladi RS, Zakon o državni upravi, Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev, Pomorski zakonik	Obvezni instrumenti IMO SOLAS , MARPOL, ISM, Load line konvencija, Pomorski zakonik	STCW konvencija, Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami
Nosilec (naloge)	MZI	MZI, URSP	MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, URSP	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, URSP
Sodelujoči organi (naloge)	URSP	/	/	pogodbeni in drugi izvajalci	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč (pogodbeni in drugi izvajalci)
Izvajanje					

Opis izvajanja ukrepa	priprava predpisov in drugih aktov (standardi, resolucije, državni načrti s področja varnosti plovbe, državni načrti s področja varovanja pred posledicami onesnaženja morja, ipd.)	odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem predpisov in pravnih aktov	izdelava varnostnih priporočil (predlogov, ki jih za preprečevanje nesreč in incidentov pripravi organ za preiskave v zvezi z varnostjo na podlagi informacij, pridobljenih v preiskavi v zvezi z varnostjo, ali iz drugih virov, kot so varnostne študije)	izvajanje usposabljanj in izobraževanj v skladu z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja	izvajanje vaj v skladu z letnim in drugimi načrti vaj
Časovnica izvajanja ukrepa (roki, faze)	trajna naloga	trajna naloga	trajna naloga	trajna naloga, konkretni datumni so odvisni od dinamike načrtovanja usposabljanj	trajna naloga, konkretni datumni so odvisni od dinamike načrtovanja vaj
Rezultati izvajanja ukrepa	pripravljeni predpisi in drugi akti (izboljšanje varnosti v pomorstvu)	izvedene upravne zadeve, nadzori ter prekrškovni postopki (izboljšanje varnosti v pomorstvu)	izdelana varnostna priporočila (izboljšanje varnosti v pomorstvu)	boljša usposobljenost zaposlenih za izvajanje del in nalog z delovnih področij	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaje
Stroški izvajanja ukrepa	predvidoma ne bo dodatnih stroškov	predvidoma ne bo dodatnih stroškov,	predvidoma ne bo dodatnih stroškov, razen če se priporočila nanašajo na zagotavljanju potrebnih materialnih, finančnih in kadrovskih virov	gre za stroške službenih poti v tujino in kotizacij	na vajah vsekakor nastajajo stroški, ki so opredeljeni v elaboratih vaj, višina stroškov je odvisna od vrste nesreče, ravni vaj, trajanja vaj in obsega vadbencev

	Finančni in materialni viri za izvajanje ukrepa	Proračun RS	Proračun RS in URSP,	Proračun RS	Proračun RS in URSP	Proračun RS in URSP
	Priorteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	3	4	4	3	3
Drugo	Nova spoznanja*	izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	zaposleni spoznavajo novosti oziroma utrjujejo obstoječa znanja s področja dela	vaje kažejo na pomanjkljivosti obstoječih sistemov. Na podlagi ugotovitev se pripravijo akcijski načrti odprav pomanjkljivosti
	Vrednotenje sprememb*	izvajanje obstoječih predpisov in drugih aktov je potrebno redno spremljati in po potrebi spreminjati	gre za stalno nalogo, ki zahteva sledljivost in sistem odprave morebitnih pomanjkljivosti	gre za stalno nalogo, ki zajema zlasti analizo dogodka, oblikovanje priporočil in njihovo nadalje spremljanje	gre za stalno nalogo	gre za stalno nalogo
	Opombe	/	/	/	Usposabljanja s področja pomorstva se v večini izvajajo v tujini	Vaje s področja pomorstva se lahko izvajajo tudi v mednarodnem okolju

RAZVID

NESREČA: nesreča na morju, PRIPRAVLJALEC: Uprava RS za zaščito in reševanje, PODROČJE: sistem VPNDN, OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, izdelano: december 2019

Vrste ukrepov	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	
	Nazivi ukrepov	ocene ogroženosti	načrtovanje in izvajanje zaščite in reševanja	organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov	usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	načrtovanje in izvajanje vaj
p r e d s t a v i t e v	Opis ukrepa	Izdelava predmetne ocene ogroženosti, po potrebi tudi izdelava ocen ogroženosti na lokalni ravni, obratni ravni	Izdelava načrtov zaščite in reševanja na državni/regijski, lokalni in obratni ravni.	Zagotavljanje operativne pripravljenosti sil za zaščito, reševanje in pomoč na obratni, lokalni, regijski in državni ravni	delovanje in razvoj sistema OOA	delovanje in razvoj ITK sistemov v sistemu VPNDN	Izobraževanje in usposabljanje skladno z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja s področja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami poteka v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje na Igu in v enotah Pekre, Sežana in Logatec. Usposabljuje se pripadniki različnih sil za zaščito, reševanje in pomoč, štabov civilne zaščite, delavci v centrih za obveščanje, preostali javni uslužbenci s področja zaščite in reševanja, pripadniki Slovenske vojske in drugi. Sem sodi tudi spreminjanje oziroma prenova izobraževalnih vsebin ter uvajanje novih programov usposabljanja.	načrtovanje in izvajanje vaj v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami na vseh ravneh. Na vajah na morju sodelujejo vsi, ki so lahko vključeni v zaščito in reševanje na morju.
	Cilji ukrepa	Izdelane predmetne ocene ogroženosti, pridobitev podatkov, pomembnih za sistem VPNDN v zvezi s posledicami nesreče ter za izvedbo preventivnih ukrepov in zlasti ukrepov za pripravljenost.	Izdelani načrti zaščite in reševanja na državni, lokalni ravni in obratni ravni	ustrezna sestava, številčnost, opremljenost in usposobljenost vseh sil za zaščito, reševanje in pomoč na lokalni, regijski in državni ravni	stalno in stabilno delovanje sistema OOA, tudi ob pogojih večje naravne ali druge nesreče	stalno in stabilno delovanje ITK sistemov, tudi ob pogojih večje naravne ali druge nesreče	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvajajo vaj
n a č r t o v a n j e	Pravne podlage	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Navodilo o pripravi ocen ogroženosti, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, slovenski ter mednarodni pravno-zavezujoči akti s področja pomorstva.	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, slovenski ter mednarodni pravno-zavezujoči akti s področja pomorstva.	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o gasilstvu, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o kadrovskih in materialnih formacijah enot, služb in organov Civilne zaščite, Merila za organiziranje, opremljanje in usposabljanje, načrti obveščanja in aktiviranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o kakovosti storitve za enotno evropsko številko za klice v sili 112	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o elektronskih komunikacijah, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.
	Nosilec (naloge)	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper, lokalne skupnosti, Luka Koper, d.d.	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper, lokalne skupnosti, Luka Koper, d.d.	MO, URSZR, URSP, lokalne skupnosti, društva in druge nevladne organizacije, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije	MO, URSZR	MO, URSZR	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper
	Sodelujoči organi (naloge)	/	/	/	/	/	/	v odvisnosti od obsega in ravni vaj in fiktivnih nesreč. Namen vaj je vsakež preizkusiti vse deležnike, vključene v reševanje na morju.
	Časovnica načrtovanja ukrepa (roki, faze)		trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja za posamezno nesrečo.	trajna in stalna naloga	razvoj sistema je stalna in trajna naloga.	razvoj ITK sistemov je stalna in trajna naloga	usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč je trajna in stalna naloga	na ravni države se izdelajo letni načrti vaj (na državni in regijski ravni), ki jih pripravi URSZR in sprejme Vlada RS
	Sodelovanje javnosti (opis)	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	sodelovanje javnosti pri načrtovanju vaj ni predvideno
	Stroški načrtovanja ukrepa	stroškov predvidoma ne bo	stroškov predvidoma ne bo	z načrtovanjem tega ukrepa ne nastajajo večji stroški	z načrtovanjem tega ukrepa ne nastajajo večji stroški	z načrtovanjem tega ukrepa ne nastajajo večji stroški	z načrtovanjem tega ukrepa ne nastajajo večji stroški	stroškov načrtovanja tega ukrepa večinoma ni
	Finančni in materialni viri za načrtovanje ukrepa	/	/	proračun RS, proračuni lokalnih skupnosti, sredstva društev in drugih nevladnih organizacij, gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij, požarna taksa, drugo	proračun RS	proračun RS	proračun RS	v primeru stroškov je vir proračun vadbencev
	Prioriteta ukrepa (od 1 (min) do 4 (max))	2	2	2	2	2	2	2

	Vrste ukrepov	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost
	Nazivi ukrepov	ocene ogroženosti	načrtovanje in izvajanje zaščite in reševanja	organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov	usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	načrtovanje in izvajanje vaj
I Z v a j a n j e	Pravne podlage	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Navodilo o pripravi ocen ogroženosti, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, slovenski ter mednarodni pravno-zavezujoči akti s področja pomorstva.	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, slovenski ter mednarodni pravno-zavezujoči akti s področja pomorstva.	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o gasilstvu, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o kadrovskih in materialnih formacijah enot, služb in organov Civilne zaščite, Merila za organiziranje, opremljanje in usposabljanje, Načrti obveščanja in aktiviranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o kakovosti storitve za enotno evropsko številko za klice v sili 112	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o elektronskih komunikacijah, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o izvajanju zaščite, reševanja in pomoči z uporabo zrakoplovov, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Uredba o službi v civilni zaščiti, Pravilnik o izobraževanju, usposabljanju na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o varstvu pred požarom, Pravilnik o usposabljanju in pooblastilih za izvajanje ukrepov varstva pred požarom, Pravilnik o požarnem varovanju, Pravilnik o požarnem redu, Zakon o gasilstvu, Pravilnik o strokovnih izpitih poklicnih gasilcev, Pravila gasilske službe, Zakon o varstvu pred utopitvami, Uredba o merilih za potapljanje, Pravilnik o opremi in sredstvih za dajanje prve pomoči, usposabljanju in preizkusih iz prve pomoči ter zdravniških pregledih reševalcev iz vode, Pravilnik o reševalcih iz vode, Zakon o Rdečem križu Slovenije, Načrt izobraževanja in usposabljanja s področja VNDN.	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.
	Nosilec (naloge)	MO, URSZR, Izpostava Koper, lokalne skupnosti, Luka Koper, d. d.	MO, URSZR, Izpostava Koper, lokalne skupnosti, Luka Koper, d. d.	MO, URSZR, Izpostava Koper, lokalne skupnosti, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije.	MO, URSZR	MO, URSZR	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper	MO, URSZR, Izpostava URSZR Koper
	Sodelujoči organi (naloge)	ministrstva in drugi pristojni organi na državni/regijski in lokalni ravni	ministrstva - za državni/regijski načrt, drugi pristojni organi	MO, URSZR, lokalne skupnosti, društva in druge nevladne organizacije, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije	pogodbeni izvajalci	pogodbeni izvajalci	Gasilska zveza Slovenije, druge pooblaščenice izobraževalne organizacije. Izpostava URSZR Koper, JZGB Koper, Luka Koper d.d.	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
	Opis izvajanja ukrepa	Državne ocene ogroženosti za nesreče na morju kot take ni, obstaja regijska ocena ogroženosti, ki pa ima zaradi specifik (te nesreče so mogoče le v eni regiji) status državne ocene. Ta ocena je sicer del skupne regijske ocene ogroženosti, v kateri je obravnavanih več nesreč. Mestna občina Koper tudi ima izdelano oceno ogroženosti tako za kopenski kot moski del. Oceno ogroženosti ima tudi Luka Koper, d. d.	izdelava načrtov za obravnavano nesrečo na vseh ravneh, po potrebi tudi z upoštevanjem zaščitnih ukrepov, izdelava načrtov dejavnosti, spreminjanje in ažuriranje načrtov.	Ukrep se izvaja trajno in to na vseh ravneh. Za zaščito in reševanje na morju so zadolženi predvsem Služba za zaščito in reševanje ob ekoloških in drugih nesrečah na morju (v katero so vključeni tudi URSP, SVOM, JZGB Koper, druge specializirane izvajalske organizacije, kot so npr. Obalni letalski center Potrorož, Adria tow, d. o. o., Adriaing, d. o. o., Sirio, d. o. o., Prosub, d. o. o., po potrebi tudi druge enote in organizacije), Luka Koper, d. d., Služba CZ za podporo in izvajanje posebnih nalog zaščite, reševanja in pomoči ob ekoloških in drugih nesrečah na morju, v reševanje so lahko vključene tudi druge enote in službe v sistemu VPNDN, ki niso eksplicitno namenjeni zaščiti in reševanju na morju.	Razvoj novih storitev klica v sili na številko 112, Vzpostavitev platforme za sprejem klicev v sili na št. 112 z uporabo SIP protokola, Vzpostavitev platforme za sprejem in distribucijo obvestil, Dogovor z operaterji glede delovanja povratnega 112 klica, Dogovor z operaterji glede prednostnega reševanja problematike električnega napajanja posameznih TK objektov, uporaba e-call (samodejni klic v sili iz vozila). Uporaba videokamer za nadzor slovenskega morja znotraj projekta VIDEOKRAS.	Vzdrževanje in razvoj informacijsko komunikacijskih sistemov na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zagotavljanje javnega alarmiranja: nakup in montaža siren sistema javnega alarmiranja, Sodelovanje z MZ pri gradnji digitalnega državnega radijskega omrežja po sistemu DMR, Menjava akumulatorjev v napravah SIJA in v napravah sistema zvez ZARE.	Izobraževanje in usposabljanje skladno z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja s področja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami poteka v izobraževalnem centru za zaščito in reševanje na lgu in v enotah Pekre, Sežana in Logatec. Usposabljaljo se pripadniki prostovoljnih in poklicnih gasilcev, ostalih sil za zaščito, reševanje in pomoč, enot, organov in služb civilne zaščite, štabov civilne zaščite, delavci v centrih za obveščanje, preostali javni uslužbenci s področja zaščite in reševanja in ministrstev ter drugih državnih organov, pripadniki Slovenske vojske in drugi. Usposabljanje službe CZ za podporo ob ekoloških in drugih nesrečah na morju za morje in ostalih sil za zaščito in reševanje ter drugih, ki posredujejo na morju, poteka v prostorih izpostave URSZR Koper, regijskem logističnem centru (za nesreče na morju) v Luki Koper, v Luki Koper ter na morju.	Vse te vaje so regijske - v primeru nesreč na morju velja, da gre za državne vaje. V zadnjem desetletju je bilo nekaj večjih vaj zaščite in reševanja na morju (2009, 2011, 2013), nekaj pa tudi pred tem (Morje 92, Morje 2000). Redne vaje (2-3 krat na leto) na morju potekajo od leta 2009, ko je bila ustanovljena Služba CZ za podporo ob ekoloških in drugih nesrečah na morju. Ta služba je trikrat sodelovala tudi na mednarodnih vajah (2012 Drač, Albanija, 2014 Tivat, Črna Gora in 2018 Split, Hrvaška). Kot zadnja je bila septembra 2019 izvedena vaja NAMIRG v okviru istoimenskega projekta. Namen projekta NAMIRG je skupno sodelovanje poklicnih gasilskih enot iz Slovenije, Hrvaške in Italije ob požarih na ladjah. Tovrstno formalno sodelovanje gasilskih enot iz treh držav še ni praksa.
Časovnica izvajanja ukrepa (roki, faze)	Leta 2006 je bila izdelana skupna Ocena ogroženosti za Obalno regijo. Občina Koper je oceno ogroženosti, ki se nanaša na nesreče na morju, izdelala leta 2018. Luka Koper, d. d., svojo oceno ogroženosti iz leta 2010 prenavlja v sodelovanju z zunanjim izvajalcem (Fakulteta za pomorstvo) vsako tretje leto.	trajna naloga, prvi državni/regijski načrt zaščite in reševanja za nesreče na morju je iz leta 2000. Verzija 2 tega načrta je bila izdelana 2004, ažurirana pa 2011. Trenutno je v veljavi regijski/državni Načrt zaščite in reševanja ob nesreči na morju (verzija 1.0) iz leta 2018. Načrt zaščite in reševanja v primeru izrednega dogodka na morju, ki bi ogrožal kopenski del občine in njeno prebivalstvo, ima od leta 2007 tudi Mestna občina Koper. Luka Koper d.d. ima načrt zaščite in reševanja, ki ga je izdelala Fakulteta za pomorstvo leta 2010. Nazadnje so načrt posodobili leta 2016, naslednja posodobitev bo v letu 2020. Občina Izola ima načrt zaščite in reševanja iz leta 2008, občina Piran iz leta 2009, občina Ankarana pa po dosegljivih podatkih nima občinskega načrta zaščite in reševanja ob nesreči na morju.	trajna in stalna naloga	Razvoj novih storitev klica v sili - stalna naloga, Vzpostavitev platforme za sprejem klicev v sili na št. 112 z uporabo SIP protokola - do konca leta 2021, Vzpostavitev platforme za sprejem in distribucijo obvestil - do konca leta 2020, Dogovor z operaterji glede povratnega 112 klica - v letu 2020, Dogovor z operaterji glede usklajenega reševanja problematike električnega napajanja posameznih TK objektov - že rešeno, uvedba e-call (samodejni klic v sili iz vozila) - že izvedeno.	Vzdrževanje in razvoj informacijsko komunikacijskih sistemov - stalna naloga, Menjava akumulatorjev SIJA in ZARE - preventivno po navodilih proizvajalca.	trajna in stalna naloga, izobraževanje poteka glede na letni načrt izobraževanja in usposabljanja. Obstajajo 103 programi usposabljanja in en program izobraževanja. Leta 2018 je bilo razpisano izvajanje 72 programov usposabljanja. Programi so lahko uvajalni, temeljni ali dopolnilni. Splošnih programov, ki niso fokusirani namensko na posamezne nesreče, je 43, namenskih za potres eden, za poplavo devet, za posebno nevarne boleznimi živali eden, za jedrsko ali radiološko nesrečo pet, za železniško nesrečo eden, za velike požare v naravnem okolju trije, za terorizem eden in za nesreče z nevarnimi snovmi trije. Za nesreče na morju sta izdelana dva programa usposabljanja. Obstajajo tudi programi usposabljanja za nesreče, za katere še RS še nima ocen tveganja za posamezne nesreče oziroma ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče, to so dva programa za snežne plazove, dva programa za zemeljske plazove, štiri programi za nesreče na cesti in v cestnih predorih, dva za reševanje iz jam. Programi se obdobjo dopolnjujejo in spreminjajo ter uvajajo tudi novi.	na ravni države se izdelajo letni načrti vaj (na državni in regijski ravni). Lokalne skupnosti vaje izvajajo glede na svoje načrtovanje.	

Vrste ukrepov	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost	za pripravljenost
	Nazivi ukrepov	ocene ogroženosti	načrtovanje in izvajanje zaščite in reševanja	organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov	usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč
Rezultati izvajanja ukrepa	Rezultat izvajanja ukrepa so izdelane in v nekaterih primerih ažurirane ocene ogroženosti. Oceno ogroženosti za regijo/državo iz leta 2006 bi bilo potrebno posodobiti zlasti v delu, kjer so navedene količine pretovora, ki iz leta v leto narašča. Glede na specifikum in pomembnost področja bi kazalo regijsko oceno ogroženosti za nesreče na morju v bodoče pripraviti kot samostojno oceno, ne pa kot del skupne regijske ocene ogroženosti, manjkajo tudi vsebine ocene, ki jih	Rezultat izvajanja ukrepa so izdelani in ažurirani načrti za zaščito in reševanje. V zvezi z državnimi/regijskim načrtom so v letu 2019 v izdelavi načrti dejavnosti in priloge.	ustrezno načrtovane, usposobljene, opremljene sile za zaščito, reševanje in pomoč	Razvoj novih storitev klicev v sili na 112 - rezultat bo skrajšanje odzivnih časov reševalnih služb, Vzpostavitev platforme za sprejem klicev v sili na št. 112 z uporabo SIP protokola - omogočila bo razvoj storitev klicev v sili naslednje generacije in s tem še pripomogla k skrajšanju odzivnih časov reševalnih služb, povratni 112 klic - boljše alarmiranje in obveščanje, tudi za gluhe in naglušne, usklajeno reševanje TK objektov - hitrejša vzpostavitev delovanja številke 112.	Vzdrževanje in razvoj IKS - zanesljivo delovanje v vseh razmerah, Menjava akumulatorjev - zagotavljanje avtonomije delovanja.	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče. Dodati, kod specialno se usposablja za reševanje ob nesrečah na morju (iz sistema VPNDN). Občasno se izvajajo izobraževanja in usposabljanja za pridobitev specifičnih certifikatov za pripadnike enot CZ. Udeležba na mednarodnih konferencah, seminarjih in podobno.	boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaje
Stroški izvajanja ukrepa	predvidoma ne bo dodatnih stroškov, vsaj na državni/regijski in lokalni ravni.	predvidoma ne bo dodatnih stroškov, vsaj ne na državni/regijski in lokalni ravni	stroški opremljanja, usposabljanja, zagotavljanja operativnosti in intervencij sil za zaščito, reševanje in pomoč	stroški vzdrževanja in razvoja sistema OOA glede na izvajanje nalog, navedenih zgoraj	stroški vzdrževanja in razvoja ITK sistemov glede na izvajanje nalog, navedenih zgoraj	stroški organizacije in izvedbe usposabljanj, stroški namestitve in prehrane. Izobraževanja in usposabljanja v tujini so navadno v sklopu evropskih projektov oz. jih organizirajo evropske institucije (EMSA, REMPEC...).	na vajah vsekakor nastajajo stroški, ki so opredeljeni v elaboratih vaj, višina stroškov je odvisna od vrste nesreče, ravni vaje, trajanja vaje in obsega vadbencev
Finančni in materialni viri za izvajanje ukrepa	/	/	proračun RS, proračun občin, sredstva društev in drugih nevladnih organizacij, gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij, požarna taksa, drugo	proračun RS, kohezijska sredstva, sredstva iz mednarodnih projektov	proračun RS, kohezijska sredstva, sredstva iz mednarodnih projektov	proračun RS, finančna sredstva udeležencev usposabljanj, oziroma ustanoviteljev enote, katerih pripadniki se usposabljujejo	stroški za vaje se krijejo praviloma iz proračuna vadbencev, praviloma vsak krije svoje stroške vaj. Izjema so vaje znotraj evropskih projektov.
Prioriteta ukrepa (od 1 (min) do 4 (max))	2	2	2	2	2	2	2
d r u g o	Nova spoznanja*						vaja pokažejo na šibke točke v sistemu, ki jih je treba v nadaljnjih procesih skušati odpraviti
	Vrednotenje sprememb*						
	Opombe				delovanje sistema OOA je odvisno tudi od pogojev, ki jih zagotavljajo operaterji fiksne in mobilne telefonije, elektrodistributerji in drugi, zlasti je to pomembno ob razmerah, ki jih povzročijo naravne in druge nesreče	delovanje lastnih ITK sistemov je odvisno tudi od pogojev, ki jih zagotavljajo operaterji fiksne in mobilne telefonije, elektrodistributerji in drugi, zlasti je to pomembno ob razmerah, ki jih povzročijo naravne in druge nesreče	