

PROGLAŠENJE JADRANA OSJETLJIVIM MORSKIM PODRUČJEM ZA SVIH ŠEST JADRANSKIH DRŽAVA PITANJE JE OD NAJVEĆE ŽURNOSTI

Rastući promet tankera najveća prijetnja Jadranu

Najbolja obrana Jadrana je u gradnji nove mreže naftovoda, koji će smanjiti tankerski promet od Otranta do Trsta, ali naftovode je lakše crtati na kartama, nego graditi u stvarnosti, dok život i promet naftom idu u novi zamah

Piše Ivo JAKOVLJEVIĆ

Nakon Crnog mora - čiji je ekosustav uništio gusti, višegodišnji tankerski promet iz ruskih, ukrajinskih i gruzijskih luka na putu u Bospor i natrag - na redu je Jadransko more, koje iz godine u godinu sve intenzivnije i obuhvatnije upropaštava rastući promet tankera i nesputano izlivanje balastnih voda! Ta je spoznaja, izvedena iz trogodišnjih, višestраних istraživanja, u kojima su sudjelovali i instituti »Ruđer Bošković« i Oceanografski iz Splita, pod vodstvom norveškog Instituta Fridtjof Nansen iz Osla, u kojem je



krunski dio posla obavio dr. Davor Vidas, jedan od vodećih hrvatskih i evropskih stručnjaka za pravo i zaštitu mora. Zaključak iz Osla, upućen hrvatskoj i vladama svih jadranskih država glasi: žurno predložite Međunarodnoj pomorskoj organizaciji da Jadransko more proglašimo osobito osjetljivim morskim područjem.

Osobito osjetljivo morsko područje je, prema definiciji Međunarodne pomorske organizacije, ono kojem je zbog priznatih ekoloških i socioekonomskih razloga (a zapravo zbog rastućeg međunarodnog pomorskog prometa i rizika od njegovih štetnih utjecaja), nužna posebna zaštita. Na inicijativu Evropske unije unazad dvije godine, na tom su režimu međunarodne zaštite Baltičko more (ali bez ruskih obala) i španjolski dio atlantske obale, a od prije još osam, pomorskim prometom, vrlo ugroženih mora širom svijeta.

Naftna mrlja površine Cresa

Za Jadran kao poluzatvoreno i - osobito u dijelu uz hrvatsku obalu - još uočavano more, najveće prijetnje dolaze od rastućeg prometa tankera i od gomilajućih količina balastnih voda koje u njega ispuštaju iz dana u dan. Najbolja obrana Jadrana je u gradnji nove mreže naftovoda, koji će smanjiti tankerski promet od Otranta do Trsta, ali naftovode je lakše crtati na kartama, nego graditi u stvarnosti, dok život i promet naftom idu u novi zamah. Zato je - prema ocjeni Davora Vidasa - proglašenje Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem, za svih šest jadranskih država, i ekološko, i ekonomsko, i političko pitanje od najveće žurnosti.

Na Jadranu je dosad bio mali broj velikih onečišćenja, ali je rastući broj svakidašnjih manjih izlivanja nafte iz tankera i ostalih plovila u prolazu, koji se na satelitskim snimkama sažima u stalnu i šireću naftnu mrlju, zasad veličine najvećeg jadranskog otoka - Cresa!

Tankeri u Jadran godišnje uplovljavaju od 4.500 do 5.000 puta, a ispuštaju skoro deset milijuna tona balastnih voda, od kojih su dvije trećine porijeklom izvan Jadrana. U idućih pet godina, dok se još bude radila nova mreža euroazijskih naftovoda, tankerski promet Jadranom povećat će se za najmanje 50 posto, čemu treba pribrojiti i galopirajući rast turističkog prometa svih vrsta i smjerova.

Hrvatska - lider u zaštiti Jadrana

Hrvatski dio jadranske obale je najrazvedeniji, ekološki najočuvaniji i turistički najkvalitetniji: talijanske luke (Trst i Venecija), naime, drže čak 75 posto trgovačkog i tankerskog prometa te primaju toliko od ukupne količine balastnih voda. Idućih godina ti će rizici i onečišćenja nabujati na prometu za dva LNG-terminala u blizini Trsta i za jedan uz hrvatsku obalu. Jadran će i dalje biti uvozni pravac za naftu, koja će dolaziti iz Rusije kroz Bospor ili sa Srednjeg istoka i sjeverne Afrike za srednju Evropu. Na rasterećenja, koja će donijeti eventualna gradnja naftovodnih pravaca DružbAdria (za rusku naftu) i PEOP (za kaspijsku naftu), kao i Burgas - Valona (za rusku i kaspijsku), trebat će strpljivo čekati, a u međuvremenu učiniti sve za rigoroznu zaštitu Jadrana.

Hrvatska, Italija i Slovenija najavile su Međunarodnu ministarsku konferenciju o zaštiti Jadrana za ovu godinu, nakon koje bi trebala uslijediti zajednička inicijativa šest jadranskih država za proglašavanje Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem. Jadran već ispunjava sve opće i posebne uvjete za stjecanje tog zaštićenog statusa: ne samo što je poluzatvoreno more i zasebna morska cjelina, nego je i

priznati visokovrijedan ekosustav, i prostor koji ima višestrano značajan ribarski i turistički, pa i arheološki potencijal, i jedno od zadnjih evropskih mora koje posjeduje sve te prednosti i kvalitete.

Tankerski promet na Jadranu u 2006.

Luka	Dovoz nafte (u mil. tona)
Trst	38
Venecija	11
Omišalj	7
Kopar	2
Ancona, Ravena i razvoz po gradovima	12
UKUPNO	70

Izvor: Međunarodna pomorska organizacija

[zabri](#)