

Mestna občina Celje
Komisija mladi za Celje

LOGISTIČNA VERIGA V PREKOMORSKEM TRANSPORTU



RAZISKOVALNA NALOGA

AVTORICI
Monika Krajnčan, Sara Salamun

MENTOR
Jože Gajšek

Celje, marec 2013

Šolski center Celje

Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko

LOGISTIČNA VERIGA V PREKOMORSKEM TRANSPORTU

Point Lisas, Trinidad and Tobago ~ Puerto Cabello, Venezuela

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorici: Sara Salamun, 4P1 in
Monika Krajnčan, 4P1

Mentor: prof. Jože Gajšek

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, marec 2013

ZAHVALA

Zahvaljujema se mentorju prof. Jožetu Gajšku za vse strokovne nasvete, pripombe, usmerjanje in pomoč pri izdelavi raziskovalne naloge ter za vsa leta učenja in dobre razlage pri učnih urah.

Hvala tudi kapitanu dolge plovbe Gorazdu Planinšku za njegovo pomoč, čas in razlago dela na ladji. Hvala tudi za pridobljeno gradivo, brez katerega najina naloga nebi uspela.

Hvala tudi vsem dijakom Srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko, ki so izpolnili anketo in nama s tem pomagali, da sva prišli do pomembnih zaključkov.

Monika Krajnčan, Sara Salamun

IZJAVA

»Dijakinji Monika Krajnčan in Sara Salamun izjavljava, da sva avtorici te raziskovalne naloge, ki sva jo napisali pod mentorstvom prof. Jožeta Gajška. «

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujeva objavo te raziskovalne naloge na spletni strani. «

Dne: _____

Podpis: _____

POVEZETEK

Blago samo ne more priti iz toče A do točke B, potrebujemo človeka, ekipo, ki je dobro organizirana, se v tem poslu znajde, se sooča s problemi in jih zna odpraviti. Ne odide in zapusti ekipe, ko nastopi problem v situaciji. In ravno organizacija takšne ekipe je ključnega pomena, da stvar lahko dobro izpeljemo od začetka do konca. Pa je vedno vsaka ekipa, pri vsakem transportnem procesu organizirana? Si zna postaviti pogoje, zna načrtovati kje bo prišlo do zastojev, do problemov, do okvar, nesreč itd.?

Transport, ki ga v »najinem primeru« opravi točno določena ladja je dolg in zapleten logistični proces. Skušali sva ga prikazati s pomočjo dokumentov, ki so za prevoz potrebni in s tem vodili rdečo nit skozi celotno raziskovalno nalogo.

Naprej sva predstavili kaj pomorstvo je, njegove ključne pojme, listine oziroma dokumentacijo pri prevozu tovora in pravne vire, ki se nahajajo v pomorstvu. V praktičnem delu sva predstavili konkreten primer prevoza tovora z ladjo in listine, ki so bile potrebne za ta prevoz ter analizirali anketo in intervju s kapitanom Gorazdom Planinškom.

V zaključnem delu sva nakazali rešitve problema in potrdili oziroma ovrgli hipoteze.

Ključne besede: pomorski transport, logistična veriga, kapitan, tovor/blago, logistika, pristanišče, ladjar.

KAZALO

POVEZETEK.....	5
KAZALO	6
KAZALO SLIK.....	8
1. UVOD	10
1.1. Predstavitev problema	10
1.2. Predstavitev okolja	11
1.3. Namen in cilj raziskovalne naloge.....	12
1.4. Hipoteze.....	12
1.5. Metode raziskovalnega dela	13
2. POMORSTVO – VODNI PROMET	14
3. POMORSKO PRAVO	19
3.1. Mednarodne pomorske prevozne konvencije	20
3.1.1. Haaška pravila	20
3.1.2. Haaško-visbijska pravila	21
3.1.3. Protokol SDR k Haaško-visbijskim pravilom.....	21
3.1.4. Hamburška pravila	21
3.1.5. Atenska konvencija	22
3.2. Pogodbe o prevozu tovora	23
3.2.1. Prevozniške pogodbe.....	23
3.2.2. Ladjarske pogodbe	23
3.2.3. Ladjarska pogodba za eno ali več potovanj	23
3.2.4. Ladjarska pogodba za določen čas	24
3.2.5. Podladjarska pogodba	24
3.3. Izvajanje pogodb.....	24
3.3.1. Pismo o pripravljenosti (Notice of readiness)	25
3.3.2. Nakladnica (Bill of lading).....	26
4. PRISTANIŠČI.....	28
4.1. Point Lisas	28
4.2. Puerto Cabello	29
5. DOKUMETNACIJA.....	30
5.1. Hipoteze in raziskovalna vprašanja	30

5.2.	Pismo o pripravljenosti (Notice of readiness)	31
5.3.	Skladiščni plan (Stowage plan)	32
5.4.	Potrdilo o teži (Certificate of weight).....	33
5.5.	Potrdilo častnika (Mates receipt) in deklaracija tovora (Cargo Declaration).....	34
5.6.	Nalog vkrcanja (Shippmen advice)	35
5.7.	Pismo nasveta (Letter of Advice) in Potrdilo carinske plombe (Hatch sealing certificate).....	36
5.8.	Nakladnice (Oceans bills of loading)	38
5.9.	Delo ladjarskega agenta.....	39
5.10.	Potek razkladanja (Statement Of Facts).....	43
6.	ANALIZA RAZISKAVE	48
6.1.	Analiza anket	48
6.2.	Analiza intervjuja	60
7.	ZAKLJUČEK.....	62
7.1.	Razlaga hipotez.....	62
7.1.1.	Hipoteza 1	62
7.1.2.	Hipoteza 2	63
7.1.3.	Hipoteza 3	64
7.1.4.	Hipoteza 4	65
8.	LITERATURA IN VIRI	66
9.	PRILOGE.....	67
9.1.	Anketa.....	67

KAZALO SLIK

Slika 1: Tovorna ladja	13
Slika 2: Tovorna ladja	13
Slika 3: Pomol	14
Slika 4: Izsuševanje morja.....	14
Slika 5: Razkladanje ladje	15
Slika 6: Pokrit in polpokrit lesni terminal	17
Slika 7: Kontejnerski terminal.....	17
Slika 8: Avtomobilski terminal	17
Slika 9: Žerjavi.....	18
Slika 10: Manipulator.....	18
Slika 11: Portalni prenosnik na pnevmatikah.....	18
Slika 12: Vlačilci.....	18
Slika 13: Priveze.....	18
Slika 14: Geografska slika pristanišča Point Lisas.....	28
Slika 15: Geografska slika pristanišča Puerto Cabello.....	29
Slika 16: Pismo o pripravljenosti	31
Slika 17: Skladišni plan	32
Slika 18: Potrdilo o teži.....	33
Slika 20: Deklaracija tovora	34
Slika 19: Potrdilo častnika.....	34
Slika 21: Nalog vkrcanja	35
Slika 22: Pismo nasveta.....	37
Slika 23: Potrdilo carinske plombe	37
Slika 24: Nakladnica 1	38
Slika 25: Nakladnica 2	38
Slika 26: Nakladnica 3	38
Slika 27: Primer popisa posadke	40
Slika 28: Primer popisa blaga.....	40
Slika 29: Primer popisa nevarnih snovi.....	40
Slika 30: Primer popisa nevarnih snovi.....	40
Slika 31: Primer carinskega pregleda/popisa	41
Slika 32: Primer carinskega pregleda/popisa	41
Slika 33: Primer carinskega pregleda/popisa	41
Slika 35: Primer tovrnega lista	42
Slika 34: Primer tovrnega lista	42
Slika 36: Listina/izjava dejstev-druga stran	47
Slika 37: Listina/izjava dejstev-prva stran	47
Slika 38: Grafični prikaz smeri izobraževanja	48
Slika 39: Grafični prikaz spola.....	48
Slika 40: Grafični prikaz opisa pomorskega transporta	49
Slika 41: Grafični prikaz asociacije pomorskega transporta	50
Slika 42: Grafični prikaz pomembnosti pomorskega transporta	50

Slika 43: Grafični prikaz današnje pomembnosti pomorstva.....	51
Slika 44: Grafični prikaz razlogov današnje pomembnosti pomorstva.....	52
Slika 45: Grafični prikaz pomembnosti kapitana.....	52
Slika 46: Grafični prikaz postopkov logistične verige.....	53
Slika 47: Grafični prikaz logističnih procesov.....	54
Slika 48: Grafični prikaz problema ladje.....	54
Slika 49: Grafični prikaz čakanja ladij.....	55
Slika 50: Grafični prikaz pozornosti pomorskega prometa.....	56
Slika 51: Grafični prikaz nepozornosti pomorskemu prometu.....	57
Slika 52: Grafični prikaz reševanja problema.....	58
Slika 53: Prosto zemljišče za izgradnjo pomolov in terminalov.....	63
Slika 54: Prikaz izgradnje povezave med otokom in načrtovanim novim terminalom.....	65

1. UVOD

Sva dijakinji zaključnega letnika Logistični tehnik iz Srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko Celje. V šoli smo se pri strokovnih predmetih veliko pogovarjali o prevozih blaga in potnikov po kopnem, morju, zraku. To nama je dalo zagon in radovednost, zato sva se malo bolj poglobile v te teme. Imeli sva kar nekaj sreče, saj je najin znanec kapitan ladje. Pomagal nama je pridobiti listine in nama razložiti poteke dela. Tako bova v tej predstavitvi predstavili točno določeno pot tovorne ladje od natovora v prvem pristanišču, poteka na vmesnih postankih in razklada na končni točki. Predstavili bova tudi listine za prevoz tovora po morju.

Vsi dobro vemo, da je vodni oziroma pomorski promet ključen za prevoz določenega tovora iz celine na celino ali iz samega pristanišča v pristanišče. Iz tega je razvidno, da so pristanišča ključna za prevoz po morju, saj so stičišče kopnega in morja, kjer je prostor oziroma terminal urejen.

1.1. Predstavitev problema

Logistični proces je načrtovanje. Blago samo ne more priti iz toče A do točke B, potrebujemo človeka, ekipo, ki je dobro organizirana, se v tem poslu znajde, se sooča s problemi in jih zna odpraviti. Ne odide in zapusti ekipe, ko nastopi problem v situaciji. In ravno organizacija takšne ekipe je ključnega pomena, da stvar lahko dobro izpeljemo od začetka do konca. Pa je vedno vsaka ekipa, pri vsakem transportnem procesu organizirana? Si zna postaviti pogoje, zna načrtovati kje bo prišlo do zastojev, do problemov, do okvar, nesreč itd.?

Danes so časi takšni, da so ljudje preveč zaposleni s popolnoma napačnimi stvarmi. Že od nekdaj so ljudje govorili, da brez dobre organizacije delo pač nebo opravljeno. In ravno temu danes ljudje posvečamo zelo malo časa, ko bi ga morali veliko več. Problemi nastopijo že pri cestnih transportih, ko je reševanje problemov dosti lažje, saj je vozilo še vedno dostopno, še vedno lahko v primeru nesreče hitro pridemo do njega. Pa je tako tudi na morju? Nikakor. Organizacija plovb, pomorskih transportov je na morju zelo zanemarjena, čeprav gre za veliko večje količine potnikov ali tovora kakor v drugih transportih. Veliko večja je odgovornost kapitana ladje, kot je odgovornost šoferja tovornjaka, strojevodje vlaka ipd.

Postavljava problem organizacije v luki in ladjah zunaj nje. Res je da vemo kje se ladja nahaja, saj nam to današnja tehnika omogoča. Pa vendar odgovorni nikoli ne naredijo nič, da bi proces pretovora blaga dodobra organizirali. Vedno se pri nekem načrtovanju pojavijo problemi oziroma jih moramo že v naprej predvideti, če prevoz dobro organiziramo. Velik minus je čakanje ladje zunaj določene luke, ker je organiziranost ljudi v luki preslaba, ladje čakajo na vkrcanje tudi do več dni, celo tednov, kar je ogromna slabost. S tem izgubljam denar, ki ga ni malo, s tem porušimo celotno načrtovano prevozno pot pošiljatelja, ki jo je zadal.

Raziskujeva problem čakanja ladje firme MV: »ONEGO BURAN«, ki pluje pod ciprsko zastavo, z registracijo RIF.: J-30936158-9 zunaj luke Puerto Cabello v Venezueli celih 9 dni zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora. Problem bova raziskovali s podrobno raziskano organizacijo v luki in ponudili rešitve za odpravo tega problema.

1.2. Predstavitev okolja

Okolje v katerega se pri tej raziskovalni nalogi postavljamo je morje. Neizmerno veliko, z očesom koncu nevidno morje. Kot subjekt v morje postavimo ladjo, katero koli potniško ali tovorno, pa vseeno vzemimo pod drobnogled tovorno ladjo. Na njej kapitana, njegove oficirje in posadko. Potem pa zastavimo še pot plovbe, ki jo bomo organizirali. Naša raziskana pot je potekala od države Trinidad and Tobago iz pristanišča Point Lisas do pristanišča Puerto Cabello, ki se nahaja v Venezueli. Plovba je trajala 23 dni, se pravi od priplutja v nakladno luko do razklada in izplutja iz razkladne luke.

Ladja je plula pod ciprsko zastavo, z registracijo RIF.: J-30936158-9, z načelom kapitana Gorazda Planinška na krovu. Na tej plovbi je ladja prevažala kolute jeklene žice v vseh skladiščnih prostorih. Ladja je last firme MV: »ONEGO BURAN«, ki že dolgo časa posluje v pozitivnih zneskih. Podjetje se vse od svoje ustanovitve ukvarja s prevažanjem tovora po morju.

1.3. Namen in cilj raziskovalne naloge

Cilj raziskovalne naloge je na podlagi že obstoječih ugotovitev odpraviti problem čakanja ladij, ki nastaja v lukah oziroma zunaj njih. S tem problemom želiva javnosti predstaviti zastoj dela in slabo organizacijo, da bi tudi ljudje videli in spoznali, kar je bilo do sedaj zamolčano. Da bi lukam pomagale zmanjšati izgubo, ki jih zaradi plačil, v primeru čakanja in zaustavitve logističnega procesa, morajo poravnati. Rade bi pripomogle k večjemu in boljšemu načrtu za izkoristek časa, ki bi ga optimalno izboljšale s zaposlitvijo novih delavcev in s tem razbremenile delavno silo v lukah. Če bi nama uspelo prikazati, da je čakanje potrata za metanje denarja proč, bi s tem ko bi ponudile dosti rešitev pripomogle k temu, da bi luke spet poslovale pozitivno in boljše. Odpravile pa bi tudi vsakršno čakanje in nervozo kapitanov na ladjah, ker so luke prezasedene za naklad ali razklad. Dober rezultat tega je, da je podjetje MV: »ONEGO BURAN« trden člen, vreden zaupanja v oskrbni verigi do dobaviteljev in odjemalcev. V raziskovalni nalogi bova postavili štiri hipoteze, ki ih bova po končani analizi anket ovrgli ali potrdili.

1.4. Hipoteze

Hipoteze:

- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali v sami luki zaposliti več delavcev in s tem razbremeniti delovno silo.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali luko (v najinem primeru Puerto Cabello) samo povečati z izgradnjo novih pomolov.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali odpraviti problem organizacije in izostriti nadzor nad delavci in agenti v luki.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali zgraditi nov pomol (otok) zunaj luke, kamor bi zasidrili ladje, če bi kdaj prišlo do takšne situacije, bi nam bil rezervni pomol vedno na voljo.

1.5. Metode raziskovalnega dela

Pri izdelavi raziskovalne naloge sva uporabili naslednje metode dela:

- ✚ metoda anketiranja,
- ✚ metoda razlage,
- ✚ intervju,
- ✚ metoda grafičnega prikazovanja,
- ✚ metoda analize,
- ✚ metoda branja in dela s tekstom,
- ✚ metoda ustrezne razlage.
- ✚ metoda sinteze.



Slika 1: Tovorna ladja
Vir: lasten

2. POMORSTVO – VODNI PROMET

Že v davnih časih so ljudje ugotovili, da jim morje lahko nudi neko pot, katere ne morejo brez plovila opraviti. Gradili so si splave, izdoblili drevesa in si s tem zagotovili prevozno sredstvo. Med plovbo so imeli veliko nevšečnosti, saj se jim kdaj splav ali drugo prevozno sredstvo potopilo, velikokrat pa niso prišli do zelenega cilja. Vozili so se iz celine na celino in pri tem odkrivali nova bogastva narave in nove možnosti življenja. Ljudje so začela trgovati in prinašali ali odnašali stvari ali hrano iz otoka. Pri tem so nastajale trgovske poti. Ko so se ljudje tega navadili, so začeli počasi ropati drug drugega ali se med seboj napadati. Ladje so vse bolj izpopolnjevali in opremljali s takšnimi in drugačnimi stvarmi. Poznamo naravna in umetne poti v pomorstvu. Naravna so jezera, reke, morja. Umetna so kanali ter večinoma prekopi.

Morska plovna pot je vodni prostor v morju, ki je urejen in opremljen za varno plovbo katerekoli plovil. Notranja plovna pot pa je del korita plovne reke, kanala ali jezera in je opremljena le za določena plovila. Sidrišče je določen prostor pristanišča ali luke, kjer se na vodni površini zadržujejo usidrana plovila, ki čakajo na privez. Akvatorij je vodni prostor in obsega vso vodno površino ter objekte.

Dok je izgrajen luški ali pristaniški bazen, ki služi za vzdrževanje, priveze plovil za nakladanje ali razkladanje tovora ter vstop ali izstop potnikov. Lukobran je čvrsto zgrajen objekt, ki je povezan z odprto vodno površino in obalo. Njegova naloga je, da ščiti luko ali pristanišče pred negativnimi vplivi vetra, valov ter visokega vodostaja.

Valobran je čvrsto zgrajen objekt, ki ščiti luko ali pristanišče pred visokimi valovi. Ladjebran je naprava, ki ščiti plovilo pred obalno konstrukcijo.



Slika 3: Pomol
Vir: lasten

Pomol je pod določenim kotom zgrajen obalni objekt. Namenjen je privezu plovil ter nakladanju, razkladanju tovora in vstopu in izstopu potnikov.



Slika 4: Izsuševanje morja
Vir: lasten







Slika 5: Razkladanje ladje

Vir: lasten

Na sliki lahko vidimo pomol z žerjavi, ki razkladajo kontejnersko ladjo.














PRISTANIŠČE je prostor med vodo in kopnim, ki je namenjen za pristan ladij, na katere natovarjajo ali iztovarjajo tovor ali osebe. Veliko pristanišč leži v zalivih, saj so tam ladje varne pred valovi in delno pred nevihtami. Na določenih mestih so postavljeni pomoli in valobrani sezidani iz skal in zaliti z betonom. Pristanišča so opremljena s sodobnimi stroji, svetilni, s sodobno opremo, žerjavi... V pristaniščih so tudi skladišča, pomorske industrije, ladjedelnice, predelovalnice. Razdeljeno je na terminale.

Poznamo več vrst pristanišč:

-  pomorsko,
-  rečno,
-  celinsko,
-  ribiško,
-  suho,
-  vojaško.

TERMINAL je specializiran, posamezni prostor v pristanišču, ki je namenjen določeni vrsti tovora. Na njemu se izvaja manipulacija s tovorom. Terminalov je več vrst, ki so namenjeni določeni vrsti tovora.

Poznamo:

-  kontejnerske (kontejnerji),
-  potniške (urejene za varno sprehajanje in odhod ali prihod potnikov, povezava z drugimi sredstvi, ...),
-  večnamenske in univerzalne,
-  terminale za razsuti tovor (tovor nima embalaže),
-  generalni tovor (bale, sodi, škatle, vreče, ...),
-  terminale za fosfate, nafto in naftne derivate (oddaljeni od mest, drugače urejena površina, ...),
-  žitarice in krmila (pretovor žitaric in krmil, računalniško vodeni sistemi, ...),
-  sadje in zelenjava (urejeni terminali s skladišči, ki so hlajeni, ovajajo vlažnost, ...),
-  za žive živali (sodobni, urejeni hlevi in oprema za pretovor, terminal je prostorsko ločen od drugih, ...),
-  utekočinjene pline, nevarne tovore (specializiran prostor za skladiščenje),
-  Ro-Ro terminal (prevoz tovora na kolesih – tovornjaki, ...),
-  terminale za težke in zelo težke kovine,
-  terminale za les,



Slika 6: Pokrit in polpokrit lesni terminal
Vir. lasten



Slika 7: Kontejnerski terminal
Vir: lasten



Slika 8: Avtomobilski terminal
Vir: lasten

V pristaniščih potrebujemo določeno opremo in stvari, da je poslovanje oziroma delo v samem pristanišču lažje.



Slika 9: Manipulator
Vir: lasten



Slika 13: Žerjavi
Vir: lasten



Slika 12: Portalni prenosnik na pnevmatikah
Vir: lasten



Slika 11: Vlačilec
Vir: lasten



Slika 10: Priveze
Vir: lasten

3. POMORSKO PRAVO

Med pomorsko pravo spadajo tudi pogodbe o izkoriščanju ladij. Poznamo pogodbe o plovbnem poslu in pogodbe o zakupu ladje.

Pogodbe o plovbnem poslu:

- pogodba o prevozu tovora ali stvari:
 - prevozniške pogodbe (nakladnica ali tovorni list),
 - ladjarske pogodbe (za eno ali več potovanj, za določen čas, podladjarske pogodbe),
- pogodbe o prevozu potnikov in prtljage,
- pogodbe o vlečenju oziroma potiskanju,
- pogodbe o drugih plovbnih poslih,
- pogodba o direktnem prevozu,
- pogodba o multimodalnem prevozu, ki vključuje pomorski prevoz.

Pogodbe o zakupu ladje:

- s posadko,
- brez posadke.

3.1. Mednarodne pomorske prevozne konvencije

3.1.1. Haaška pravila

Rimsko pravo je vsebovalo pomembne določbe o odgovornosti pomorskega prevoznika-ladjarja za tovor ali stvari, ki jih je prevzel za prevoz. Ladjar je takrat odgovarjal le za škodo tovara, a tudi le tega se je lahko razbremenil v primeru višje sile. Ameriški vkrcevalci so ob pomoči senatorja Harterja leta 1893 uzakonili pravičnejšo pomorsko pravo v *Harterjevem zakonu*. Zakon je uredil odgovornost ladjarja in prepovedal vse pogodbene klavzule, predpisal pa razloge, ki osvobajajo odgovornost. Zakon je vplival in spodbudil konferenco v Liverpoolu, ki je oblikovala *Liverpoolsko nakladnico*. Prevzeli so načelo dolžne skrbnosti ter določili limit ladjarjeve odgovornosti.

Prevozniki in prodajalci so se negotovo prepletali v različnih pravnih ureditvah. Vse jim je povzročalo pravno in poslovno negotovost. Mednarodni pomorski odbor je le dokaj uredil donose, a že po prvi svetovni vojne je njihovo delo nadaljevalo Združenje za mednarodno pravo. Le to je izdelalo novo nakladnico, ki je bila sprejeta v Haagu leta 1921 pod imenom Haaška pravila. Med leti 1922 do 1924 je bila v Bruslju organizirana diplomatska konferenca. Državam je takrat dokončno uspelo urediti položaj in tako so 25. avgusta 1924 podpisale **Mednarodno konvencijo o poenotenju nekaterih pravil o nakladnici**, ki je začela veljati 2. junija 1931. Danes je le ta konvencija znana pod imenom **Haaška pravila**.

Haaška pravila vsebujejo nekatere značilnosti kot so:

- uporabljajo se za prevozne pogodbe, ki so evidentirane z nakladnico, izdano v državi kjer veljajo ta pravila,
- pravila se ne uporabljajo za prevoz na podlagi ladjarskih pogodb,
- pravila se ne uporabljajo za prevoz živih živali in za dogovorjen prevoz tovara na palubi,
- prevoznik mora pred in na začetku potovanja z dolžno skrbnostjo usposobiti ladjo za plovbo in ves čas skrbeti za tovor...

3.1.2. Haaško-visbijska pravila

Kljub ustanovljenim Haaškim pravilom so po nekaj desetletjih hoteli mednarodno pravno ureditev. Leta 1968 so bile sprejete spremembe v obliki *Protokola o spremembah in dopolnitvah bruseljske Mednarodne konvencije o poenotenju nekaterih pravil o nakladnici*, ki je bil podpisan 23. februarja 1968 v Bruslju, veljati pa je začel 23. junija 1977. Protokol se je imenoval haaško-visbijska pravila, njegov poglobitveni dosežek pa je bil interes med prevozniki in trgovci. Novosti:

- ❖ stranke lahko sporazumno podaljšajo enoletni zastareli rok,
- ❖ uvedena je kontejnerska klavzula,
- ❖ prevoznik lahko izgubi pravico do omejitve odgovornosti, če mu dokažejo da je škodo povzročil namerno...

3.1.3. Protokol SDR k Haaško-visbijskim pravilom

Države so 21. decembra 1979 podpisale protokol. Uvedli so novo obračunsko enoto pri omejevanju prevoznikove odgovornosti. Ta protokol je začel veljati 14. februarja 1984.

3.1.4. Hamburška pravila

So najsodobnejša različica mednarodne konvencije o prevozu tovora po morju. Konvencija združenih narodov o prevozu blaga po morju je bila sprejeta 31. marca 1978, veljati pa je začela 1. novembra. Pravila obsegajo 34 členov razporejene na sedem delov. Vsebujejo:

- splošne določbe,
- odgovornost prevoznika,
- odgovornost vkrcevalca,
- prevozne listine,
- terjatve, tožbe,
- dopolnilne in končne določbe.

Konvencija vsebuje tudi dodatka.

Uporaba Haaških pravil je dosti širša, kar seveda ugaja trgovcem. Opuščajo se papirnate nakladnice in uvajajo elektronske. Urejajo se terjatve do prevoznikovih zastopnikov in oseb, ki delajo za prevoznika in prevoz. Kakor tudi druga dva pravila se tudi Hamburška ne uporabljajo za ladjarske pogodbe. Prevoznik odgovarja za primanjkljaj ali poškodbo tovora, kakor tudi za zamudo pri izročitvi. Ukinil se je tradicionalni prevoznikov ekskulpacijski razlog, imenovan navtična napaka. Logično je, da mora prevoznik vzdrževati ladjo v dobrem stanju med celotnim potovanjem. Če prevoznik zamuja pri izročitvi tovora, je škoda omejena na dvainpolkratni znesek voznine. Blago je domnevno izgubljeno šele po preteku 60 dni. Prevoznika je možno tožiti v 2 letih od nastanka škode.

3.1.5. Atenska konvencija

Za pomorski prevoz potnikov in prtljage so države 13. decembra 1974 podpisale *Atensko konvencijo o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju*. Konvencija je začela veljati po 13 letih. Bistvene značilnosti konvencije.

- ureja pogodbo o prevozu potnika in njegovi prtljagi,
- uporablja se za mednarodni prevoz pod določenimi pogoji,
- prevoznik je odgovoren za smrt ali poškodbe potnika, če se to zgodi po prevoznikovi krivdi,
- zastaralni rok je 2 leti.

Atenska konvencija se je dvakrat spremenila zaradi obračunske enote. Dokončno je bila spremenjena s protokol leta 1990.

3.2. Pogodbe o prevozu tovora

S pogodbo o prevozu tovora se ladjar obvezuje, da bo tovor prepeljal z ladjo, naročnik prevoza pa, da mu bo tu prepeljano vožnjo plačal. V pogodbi lahko piše v katerem delu ladje se bo tovor prevažal. Lahko se sklene za eno ali več potovanj ali pa celo za določen čas.

3.2.1. Prevozniške pogodbe

Prevozniška pogodba je namenjena prevozu stvari ali blaga in se navadno uporablja v linijski plovbi. Uvrščamo jo med podjemniške oziroma delovršne pogodbe. Za prevoz se lahko izda nakladnica ali pa tovorni list.

3.2.2. Ladjarske pogodbe

Prevozniške pogodbe uvrščamo med linijske plovbe, ladjarske pogodbe pa v proste plovbe. Ta pogodba je kot podjemniška, saj se uporabi individualni prostor prevoznega sredstva. Naročnik ne sme določiti potovanja, saj bi lahko ladjo in njeno posadko spravil v kakršen koli nevaren položaj.

3.2.3. Ladjarska pogodba za eno ali več potovanj

Od prevozniške pogodbe se razlikuje le po nekakšni svobodi naročnik, saj le ta ni vezan na linijski promet in lahko svoj najeti prostor odda še kakšnemu drugemu naročniku. V to pogodbo se vpišejo podatki o lastniku ali naročniku, odhod iz pristanišča, kaj prevažamo, postanki, namembna pristanišča, nakladnica, voznina, vkrcavanje in izkrcavanje tovora, provizija, arbitraža, riziki...

Pri ladjarski pogodbi je potrebno upoštevati izrecna in implicitna določila. To pomeni, da mora ladjar priskrbeti primerno ladjo usposobljeno za plovbo, prispeti do odhodnega pristanišča s primerno hitrostjo, skrbeti za tovor... Implicitne obveznosti se tičejo naročnika, ki mora poiskati varno pristanišče in v le tem priveze, ne sme vkrcati nevarnega tovora brez vednosti ladjarja.

3.2.4. Ladjarska pogodba za določen čas

Pri tej pogodbi ladjar obdrži navtično upravo in vodstvo posadke, naročnik pa prevzame gospodarsko upravo in krije stroške goriva, pristaniških pristojbin, pilotaže, vkrcevanja, izkrcevanja tovora... Tudi pri njih veljajo implicitna določila. Ladjarska pogodba za določen čas mora biti sklenjena za vso ladjo. Te pogodbe so standardizirane in vključujejo podatke o lastniku ladje, naročniku, času najema, izročitve, jamstvo ladjarja, njegove obveznosti, obveznosti naročnika, nakladnice, klavzule...

3.2.5. Podladjarska pogodba

Naročnik iz ladjarske pogodbe lahko sklene z neko drugo osebo pogodbo o prevozu stvari z ladjo, na katero se navezuje ladjarska pogodba. Za te obveznosti je odgovoren tudi ladjar po predpisih in pogojih, ki so določeni za to vrsto prevoza. Če bi se ladjarjeve obveznosti povečale, zanje odgovarja naročnik.

3.3. Izvajanje pogodb

Ladja je absolutno bistveno sredstvo za izvedbo pogodb o prevozu tovora ali stvari. Ladjar je dolžan prepeljati tovor z ladjo, ki je primerna in ima dogovorjene lastnosti za prevoz. Ladjar mora biti skrben, pravočasen in mora do začetka potovanja usposobiti ladjo za plovbo, jo opremiti, priskrbeti posadko, oskrbeti ladjo z zalogami. Takšno skrbnost mora imeti ves čas. Pripeljati jo mora v pristanišče, naročnik pa mora priskrbeti ta kraj oziroma prostor v samem pristanišču. Tovor se lahko sprejme tudi na sidrišču, če je tako odrejeno. Priskrbljeno mora biti tudi pismo o pripravljenosti. Če je ladja v linijski plovbi, se mora vkrcevanje tovora dogajati s takšno hitrostjo, kakršno lahko ladja prevzema. Pri prosti plovbi pa je potrebno določiti več faz. Postanek je čas, ki ga naročnik kupi za izkrcanje ali vkrcevanje tovora pod pogojem, da je bilo pismo o pripravljenosti izročeno že dve uri pred tem. Trajanje ostanka se določi po delovnih dneh. Postanek je prihranek časa in če je v ladjarski pogodbi določeno, naročniku ali vkrcevalcu ali prejemniku pripada nagrada ali dispeč za vsako prihranjeno uro. Ko postanek poteče, začne teči podaljšani postanek, za katerega se dobi plačilo. Med temi postanki ladjar ne sme odkloniti vkrcevanje tovora, čeprav bi ga to lahko zadržalo. Temu zadrževanju pravimo izredni podaljšani postanek in je 50% višji od plačila za podaljšani postanek. Če škoda zaradi zadrževanja znaša več kot plačilo postanka, ima ladjar pravico do odškodnine. V času zadržanja ladje ima ladjar pravico do plačila, kakršno je bilo v primeru izrednega podaljšanega postanka.

Vkrcevalec mora pravočasno izročiti poveljniku ladje carinske in druge listine, ki so potrebne za tovor. Če teh listin ni, ima poveljnik ladje pravico do izkrcanja tovora, obdržati sme celotno voznino, postanke in povračilo posledičnih škod. Nakladnico mora ladjar izdati na

koncu vkrcevavanja. Poznamo več vrst nakladnic, ki se imenujejo glede na vrsto izvajanja. Lahko se izdaja več izvodov nakladnice, na katerih mora biti označena številka izvoda. Ladjar lahko v primeru če dvomi v tovor napiše tudi pripombe. Če na pogodbi ni zapisan čas potovanja, mora ladjar opraviti potovanjem po običajni poti in v nekem primernem roku oziroma času. Ladjar mora tovor izročiti prejemniku v namembnem pristanišču. Lahko se zgodi, da tovor prevzame neka druga oseba. Prejemnik mora glede na nakladnico tovor preveriti in nakladnico vrniti ladjarju. Če se prejemnik tovora ne pojavi na dogovorjenem mestu, lahko ladjar sam razpolaga s tovorom in se odloči, kam bo tovor dal. Seveda pa mora o tem obvestiti zadolžene. Tista oseba, ki tovor prevzame, mora na zahtevo ladjarja izdati potrdilo o prevzemu. V možnosti, da pri prevozu nastane škoda, npr. zaradi zamude, mora to prejemnik dokazati.

Ladjar je od prevzema do izročitve odgovoren za poškodbe, primanjkljaj ali izgubo tovora. Če škoda nastane zaradi navtične napake, je lahko ladjar opravičen dejanj. To pravilo izključujejo Hamburška pravila, saj mora ladjar s posadko skrbeti za tovor. V primeru požara odgovarja ladjar le na podlagi dokazov, da je bil požar povzročen z malomarnim dejanjem. Ladjar ne odgovarja za škodo, če je nastala zaradi vojnih dogodkov, višje sile, stavke,.... V primeru osebne krivde, ladjar odgovarja za vso nastalo škodo.

3.3.1. Pismo o pripravljenosti (Notice of readiness)

Naročnik mora priskrbeti kraj vkrcevavanja tovora v pristanišču, v linijski plovbi pa je to na podlagi prevozniške pogodbe obveznost ladjarja. Ladjar mora ladjo čim bolj varno pripeljati v pristanišče, da lahko tovor sprejme na sidrišču, če to odredi pristojni pristaniški organ. Če se prevoz izvaja z ladjarsko pogodbo, mora poveljnik ladje poslati vkrcevalcu pismo o pripravljenosti. S tem ga obvesti, da je ladja pripravljena za vkrcevavanje. Če poveljnik nima naslova, mora pripravljenost ladje objaviti v sredstvih javnega obveščanja. Pismo o pripravljenosti sme izročiti le primeru, če je dobil dovoljenje za promet s kopnim in vkrcevanjem. Ladjar mora prevzeti tovor pod škripcem, kar je določeno tudi v Haaških in Haaško-visbijskih pravilih. V večina klavzulah mora vkrcevalec plačati stroške in rizik vkra in izkra tovora, seveda pa mu mora poveljnik ladje dati navodila, da nebi prišlo do poškodb med prevozom, vkrcevalec pa je dolžan upoštevati njegova navodila glede razporeditve tovora na ladji. Vkrcevalec mora seveda paziti tudi na varnost drugih na ladji, na naprave in opremo ter tudi na kakršen koli drugi tovor. Absolutno mora preprečiti onesnaževanje okolja. Če tovor ni ve rednem trgovskem prometu mora naročnik ali vkrcevalec dati ladjarju navodila za ravnanje s tovorom.

Če je prevoz prepovedan ali tihotapski, ladjar ne sme pod nobenim pogojem prevažat takšnega tovora. Ob primeru, da vkrcevalec ne privoli zlaganja tovora na krov, se to ne sme izvesti. Izjema je le pri prevozu, kjer je navada, da se tovor zлага na krov. Pri takem prevozu veljalo le Hamburška pravila.

3.3.2. Nakladnica (Bill of lading)

Nakladnico mora ladjar izdati vkrcevalcu na njegovo zahtevo po končanem vkrcaju.

Ima tri poglobitne lastnosti:

- je odličen dokaz o sklenjeni prevoznici pogodbi,
- nakladnica je potrdilo o vkrcaju tovoru,
- nakladnica je vrednostni papir.

Prenaša se lahko na vse možne načine. Če vkrcevalec ne more dobiti nakladnice, lahko zahteva potrdilo o prejetem tovoru ali nakladnico za vkrcaje. Ta mora vsebovati vidno opombo in lahko služi za poplačilo voznine. Ladjar lahko izda tudi pristaniško nakladnico, kjer potrdi, da je tovor sprejel in ga vkrca na ladjo. Izda se lahko tudi skupinska nakladnica, ki pripada večim lastnikom.

V linijski plovbi pred izdajo nakladnice sestavi obrazec. Vkrcevalec izpolni dispozicijo vkrcaja, kjer opiše tovor in sprejme prevozne pogoje ter listino preda skupaj s tovorom ali lahko tudi ločeno. Ko ladjarjev agent preveri točnost podatkov, izda vkrcevalcu nalog za vkrcaje. Ob izdaji tega dokumenta je sklenjena prevoznici pogodba. Po vkrcaju izda poveljnik ladje ali prvi častnik krova potrdilo o vkrcaju tovoru. Tu lahko vkrcevalec od ladjarja zahteva, naj mu izda nakladnico. Le to omogoča razpolaganje s tovorom, potrdilo pa ne.

Na zahtevo vkrcevalca mora ladjar izdati več izvodov nakladnice, katere morajo biti označene s številom. Vsaka stranka lahko zahteva, da se izdela več prepisov nakladnice, kateri morajo biti podpisani na zahtevo ladjarja.

Nakladnica mora vsebovati naslednje podatke:

- ✚ firmo in sedež oziroma ime in stalno prebivališče ladjarja,
- ✚ podatke o identiteti ladje,
- ✚ firmo in sedež oziroma ime in stalno prebivališče vkrcevalca,
- ✚ firmo in sedež oziroma ime in stalno prebivališče prejemnika a
- ✚ namembno pristanišče,
- ✚ količino tovora po številu kosov, teži, prostornini ali drugi merski enoti,
- ✚ vrsto tovora in označbe, ki so na njem,
- ✚ stanje tovora ali embalaže,
- ✚ načinu plačila voznine,
- ✚ navedbo o številu izdanih izvodov nakladnice,
- ✚ kraj in dan, ko sta bila vkrcan tovor in izdana nakladnica.

Nakladnico sestavi ladjar na podlagi podatkov, ki jih dobi od vkrcevalca. Če je v dvomih in preveri ves tovor, lahko v nakladnico zapiše opombe. Njegov podpis ali podpis njegovega pooblaščenca je lahko lastnoročen ali zapisan na kakršenkoli drug način.

4. PRISTANIŠČI

4.1. Point Lisas

Pristanišče Point Lisas je drugo največje pristanišče v Trinidadu. Njegova površina je približno 19,51 ha. Nahaja se v zalivu Paria in omogoča ugodne pomorske povezave. Širi svoje storitve in vlaga v nove objekte in opremo, da bi pridobili čim več strank. Opremljeno je z novim operacijskim sistemom, ki zmanjšuje ročno dokumentacijo. Point Lisas Industrial Port Development Corporation Limited (PLIPDECO) je javno podjetje v lasti vlade in delničarjev, vključno z bankami, zavarovalnicami... Ustanovljeno je bilo 16. septembra 1966. Celotno njihovo ozemlje je veliko 860ha in zajema hiše, elektrarne, jeklarne, podjetja, rastlinjaki, pristanišče in še nekaj ostalih stavb.



Njihova vizija je: » Biti globalni akter pri upravljanju pristanišča, poslovanja in zagotavljanju vrhunske in inovativne storitve.«

Stran Web Access omogoča uporabnikom pristanišča vpogled oziroma dostop do informacij o tovoru. 1,3 km stran od pristanišča se nahaja skladišče tovara, ki je opremljeno z sodobno tehnologijo in kamerami za nadzor varnosti.

CES postaja (Container Examination Station) je carinska postaja, ki je namenjena poslovanju carine. Trinidad je bila prva te vrste, ki je začela uvajati takšne postaje. Postaja se nahaja približno 1,5km izven pristanišča, opremljena je z zalivi in obsega približno 10.000m².

Za vstop in izstop iz pristanišča je potrebno imeti dovoljenje, izdano v pristanišču. Plovila daljša od 50m potrebujejo pomoč vlačilna pri vstopu. Zasidrana plovila morajo namestiti lestev in priveze z vrvmi. Pristanišče more biti osvetljeno ob mraku in ponoči.

Njihov cilj je zmanjšanje stroškov, obvladovanje tveganj, notranje poslovanje, kakovost storitev...



Slika 14: Geografska slika pristanišča Point Lisas

Vir: <http://maps.google.si/>

4.2. Puerto Cabello

Pristanišče leži na severno osrednjem delu Venezuele in ima karibsko morje. Je ključnega pomena za nafto v državni industriji. Puerto Cabello je največje pristanišče v Venezueli, v katerem je stanovalo leta 2001 približno 150 tisoč ljudi. V preteklosti je bilo pristanišče pomembno, saj so skozenj tihotapili ljudi, bilo je veliko piratskih napadov in v jem tudi pomembno bojišče za boj za neodvisnost države. Bilo je namenjeno tudi kot trg za blago, pod nadzorom Nizozemcev. Kot naravno središče je bilo pomembno za trgovino in izvoz kmetijskih pridelkov iz Valencie. Španci so kasneje pristanišče močno utrdili, sploh za boj v neodvisnosti.

The Instituto de Puerto autonomo Puerto Cabello (IPAPC) je pristaniški organ luke. Njihov cilj je, da postanejo vodilni v Latinski Ameriki in Karibih. Močno podpira tudi rast gospodarstva in infrastrukture. Pristanišče je razdeljeno na več območij.

Območje 1 v pristanišču vsebuje 11 nabrežij v dolžini 1790m in globine 9,1m. Nabrežja so razvrščena glede na ladje, katere sprejmejo, npr. Ro-Ro, potniške... Pristaniško območje 2 ima dva grajena nabrežja s skupno globino 9,1m. Skupaj sta dolga 400m in razdeljena na Ro-Ro tovor ter navaden tovor in kabotažo. Ima več nabrežij za ravnanje s kontejnerskim tovorom in zabojniki, z razsutim tovorom, paletno podpornih storitev...

Pristanišče ima rastoč turistični sektor z lokacijami po Karibskem morju in veliko zgodovinsko dediščino, ki se kaže predvsem v ulicah.



Slika 15: Geografska slika pristanišča Puerto Cabello
Vir: <http://maps.google.si/>

5. DOKUMENTACIJA

5.1. Hipoteze in raziskovalna vprašanja

Glede na prej postavljene hipoteze in raziskovalno vprašanje, ki ga poslušava rešiti, sva povprašali tudi dijake naše strokovne šole, srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko. Za najboljše rezultate sva izbrali različne stroke/smeri izobrazbe in ne le logistične tehnike, ker rezultati potem nebi bili realni. Dijaki so bili seveda pripravljene pomagati, saj niti eden dane ankete ni zavrnil odgovorjati. Veliko pa je bilo vprašanj v zvezi s temo, ki jo imava izbrano za raziskovalno nalogo, kar je že na začetku pokazalo neznanje logističnih procesov.

Ugotoviti želiva:

- ✚ Kako bi dijak/dijakinja reševala najin zastavljeni problem
- ✚ Kakšne rešitve bi za problem podal/a
- ✚ Ali znajo urediti logistične postopke po vrsti od prvega do zadnjega
- ✚ Ali se jim zdi, da logističnemu procesu in njegovim problemom posvečamo dovolj pozornosti, in zakaj ne
- ✚ Ali znajo sami opisati in s tem tudi razložiti pomen besede pomorski transport
- ✚ Ali zaznavajo pomorski transport kot enega izmed dandanes pomembnih prevozov

Hipoteze:

- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali v sami luki zaposliti več delavcev in s tem razbremeniti delovno silo.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali luko (v najinem primeru Puerto Cabello) samo povečati z izgradnjo novih pomolov.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali odpraviti problem organizacije in izostriti nadzor nad delavci in agenti v luki.
- ✚ Da bi odpravili problem predolgega čakanja ladij zunaj luke, bi morali zgraditi nov pomol (otok) zunaj luke, kamor bi zasidrali ladje, če bi kdaj prišlo do takšne situacije, bi nam bil rezervni pomol vedno na voljo.

5.2. Pismo o pripravljenosti (Notice of readiness)

To pismo je bilo napisano 28. julija 2012. Pomembno pri tej listini je predvsem to, da je napisano, da je ladja, ki čaka na naklad določenega tovora pripravljena na sprejem. V najinem primeru je bila ta ladja že zasidrana na nakladnem pomolu v luki Point Lisas in je čakala kapitana, da pride na ladjo, pismo o pripravljenosti odobri, da lahko luški delavci pod njegovim vodstvom začnejo nakladati ladjo v njene skladiščne prostore. Pismo je bilo poslano agentu CENTRAL NAVIGATION LIMITED v luko. Agent je pismo sprejel istega dne ob 21:30 uri in s tem odobril naklad.

PREVEDEN DOKUMET SPOROČA: Dragi gospodje obveščam vas, da je ladja ONEGO BURAN pod mojim vodstvom prispela v POINT LISAS ROADS in je pripravljena na naklad 4515.00 metričnih ton jeklene žice v skladu z ustanovno listino partije. To obvestilo o pripravljenosti se razpiše brez poseganja, za datum 28.07.2012 ob četrti uri zjutraj. Podpisan kapitan Gorazd Planinšek.

ONEGO BURAN

NOTICE OF READINESS

BY ONEGO BURAN
PORT POINT LISAS
DATE 28 JUL 2012

TO CENTRAL NAVIGATION LIMITED
AT AGENT

DEAR SIR,

YOU ARE HEREBY NOTIFIED THAT THE M/V ONEGO BURAN
UNDER MY COMMAND HAS ARRIVED AT POINT LISAS ROADS
AND IS READY TO COMMENCE LOADING

IN ACCORDANCE WITH THE GOVERNING CHARTER PARTY

THIS NOTICE OF READINESS IS TENDERED WITHOUT PREJUDICE TO M.V. TENDERED ON
28th JUL 2012 AT 04:00 HRS

THIS NOTICE OF READINESS IS NOT TENDERED AS I
WARRANT OR GUARANTEE THE WEIGHT, QUANTITY OR
CONDITION OF THE CARGO

28-07-12 21:30
Signature: Gorazd Planinšek

RECEIVED BY [Signature]
BY AUTHORITY AND RECEIPT OF BOARD

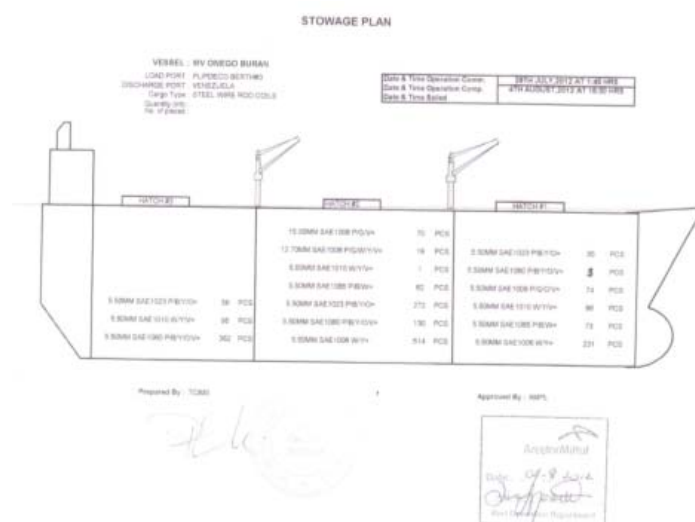
PORT OF POINT LISAS
ONEGO BURAN
28 JUL 2012

SIGNATURE

Slika 16: Pismo o pripravljenosti

5.3. Skladiščni plan (Stowage plan)

Skladiščni plan pripravi firma prevoznika blaga ali pa kapitan sam. Na najinem skladiščnem planu je dobro vidno, da je bil skladiščni plan spisani 29. julija 2012 ob 1:45 uri, začel pa se je uporabljati oziroma tovor se je po njem začel nalagati 4. avgusta 2012 ob 18:30 uri. Na skladiščnem planu je napisano ime prevoznika tovora, nakladno pristanišče s številko pomola, končno pristanišče kjer se bo opravljal razklad tovara in kakšen tip tovara bo ladja prevažala. Pod temi podatki je iz slike dobro razvidna skica ladje z njenimi skladiščnimi prostori in seveda obvezno razvrstitvijo skladiščenja tovara, že zaradi same varnosti, da bo ladja stabilna na morju. Ladja ima tri lopute in se deli na tri prekate z skladiščnimi prostori. V vsakem nadstropju, ki jih ima ta ladja sedem, prekata je dobro napisano kakšna je debelina žice, ki se tam skladišči, njena oznaka in kolikšno je število (tone) posameznega tovara. Spodaj je še podpis kapitana, ki je skladiščni plan naredil in podpis oddelka v luki, ki je ta skladiščni plan potrdil.



Slika 17: Skladiščni plan

5.4. Potrdilo o teži (Certificate of weight)

Potrdilo o teži se piše istočasno kakor skladiščni plan. Potrdilo, ki sva ga dobili je bilo izdano 4. avgusta za plovilo M.V . »ONEGO BURAN«, na terminalu Point Lisas, Trinidad and Tobago. Stranka je čakala na prejem v pristanišču Point Lisas, tovor, ki pa se je prevažal so bile tuljave jeklene polne žice. V dokumentu je zapisano da je to potrditev, da je bilo za 4226.40 metričnih ton jeklene polne žice izračunano nalaganje na plovilo M.V . »ONEGO BURAN« v pristanišču Point Lisas, Trinidad and Tobago med 29 julijem in 4 avgustom 2012. Razkladno pristanišče je v Venezueli. Teža, ki je bila določena je bila z osnutkom napisana in opravljena pred in po polnjenju skladišča v povezavi z častnikom plovila.

Spodaj je podpis predstavnika plovila, kapitana Gorazda Planinška, njegovo celotno ime in naziv. Za inšpektorat pa se je spodaj podpisal g. Roman Pamelar.

CERTIFICATE OF WEIGHT

VESSEL	M.V. »ONEGO BURAN«	DUROING	TRIN.
TERMINAL/PORT	POINT LISAS, TRINIDAD, W.I.	DATE	29/07/12 - 04/08/12
CLIENT	ARCELORMITTAL POINT LISAS LTD		
CARGO	STEELWIRE ROD COILS		

THIS IS TO CERTIFY THAT 4226.40 METRIC TONS OF STEEL WIRE ROD COILS HAVE BEEN CALCULATED TO BE LOADED ON BOARD THE VESSEL "M.V. »ONEGO BURAN«" AT POINT LISAS DOCK, TRINIDAD W.I. BETWEEN 29/07/12 - 04/08/12.

COUNTRY: VENEZUELA

WEIGHT DETERMINED BY DRAFT SURVEY PERFORMED BEFORE AND AFTER LOADING IN CONJUNCTION WITH THE VESSEL'S CHIEF OFFICER.

VESSEL REPRESENTATIVE	
SIGNATURE	<i>[Signature]</i>
PRINT NAME	Gorazd Planinška
POSITION	PH 178-0

FOR INSPECTORATE: *[Signature]*

Slika 18: Potrdilo o teži

5.5. Potrdilo častnika (Mates receipt) in deklaracija tovora (Cargo Declaration)

V listini, ki sva jo pridobili je zapisano, da je bilo potrdilo častnika prejeto od ArcelorMittal v pristanišču Point Lisas na ladji M.V . »ONEGO BURAN«, ki je bila natovorjena v pristanišču Point Lisas za pot proti razkladnemu pristanišču Puerto Cabello v Venezueli pod navedeni tovor pa je zapisana jeklena polna žica. Navedene so bile tri stranke (prejemniki), ki so tovor prejele v razkladnem pristanišču. Prva stranka je bila VICSON S.A., ki je prejela 1972 tuljav jeklene žice v tonaži 3957.450 metričnih ton. Druga stranka je bila DISTORCA, ki je prejela 70 tuljav jeklene žice v tonaži 139.998 metričnih ton. In nazadnje tretja stranka, ki je prejela blago je bila LINCOLN SOLDADURAS, ki je prejela 74 tuljav jeklene žice v tonaži 148.864 metričnih ton. Skupaj je bilo prepeljanih 2116 tuljav jeklene žice, ki so skupaj znašale 4246.312 metričnih ton.

Na dokumentu je kot opomba še dopisano, da prosijo naj na pripombe poveljnika gledajo kot na ugotovitve inšpektorja. Spodaj pa je podpis kapitana Gorazda Planinška.

Poleg potrdila častnika se izda tudi v razpredelnici zapisana izjava tovora. Podatki so povsem enaki, se pravi, da je podano za katero stranko se prevažata kolikšna količina tovora in kakšen je ta tovor. Podatki se ujemajo z potrdilom častnika, kar je razvidno iz priloženega dokumenta. Gre za istega prevoznika, z istim kapitanom na čelu.

MATES RECEIPT

Received from ArcelorMittal Point Lisas Limited on board the
M.V. "ONEGO BURAN" loaded at Point Lisas, Trinidad for
discharge port CABELLO, VENEZUELA the under-mentioned cargo:-

STEEL WIRE ROD COILS

CUSTOMER	NO. OF COILS	TONNAGE (MT)
ArcelorMittal Inc. Luxembourg		
VICSON S.A. order # 21000903	1972	3957.450
DISTORCA order # 210009427	70	139.998
LINCOLN SOLDADURAS order # 210009038	74	148.864
	<u>2116</u>	<u>4246.312</u>

SIGNATURE
Date: 2012-



Slika 19: Potrdilo častnika



Slika 20: Deklaracija tovora

5.6. Nalog vkrcanja (Shippmen advice)

Ta dokument vsebuje vse podatke o pošiljki. Na najinem dokumentu je dobro vidno, da je nalog vkrcanja postal veljaven 25. julija 2012, da je bil tovor naložen na M.V. »ONEGO BURAN« in je zajemal jekleno polno žico skladiščeno v tujavi. Vidimo, da je imela žica različne debeline, te debeline imajo seveda tudi različne oznake in vsak produkt ima svojo zapisano številko. Potem so napisane tudi stranke, ki bodo tovor prejele, koliko ton le-tega in koliko enot. Dobro je vidno tudi pristanišče razkladanja Puerto Cabello in poleg njega zapisano, da je razkladno pristanišče samo eno. Na koncu dokumenta je bilo obračunana celotna tonaža in vse enote, ki so bile prepeljane.

Pod komentarji je zapisano da dajejo plovilu časa dva dni in, da je bilo dovoljenje za naklad sprejeto.

Spodaj pa je še dopisano :

- »Prosimo, da upoštevate, da so navedene količine le približki in jih lahko uporabljate le kot smernice.« in
- »Kakršne koli spremembe morajo biti sporočene vsem vpletenim nemudoma.«

Listino je pripravil PARBATEE RAMJEAWAN-GOPIE, odobrena je bila od MARCELA BRAGE in natisnjena 25. julija 2012.

SHIPMENT ADVICE
SHIPMENT ADVICE - 4615345

VALID: 2012-07-25
Cargo to be loaded on M.V. "ONEGO BURAN" are as follows:
PRODUCT: STEEL WIRE ROO COILS

ORDER #	SIZE (MM)	GRADE	INTERNAL GRADE	PRODUCT ITEM #	TONNAGE	# OF UNITS	CUSTOMER	PORT	DISCHARGE MODALITY
21000437	5.50	SAE 1006	FC06	227002	1300	750	ArcehoMittal Int. Las VICSON S.A.	CABELLO VENEZUELA	1
	5.50	SAE 1010	DC10	227434	600	300			
	5.50	SAE 1023	DC203	229198	750	375			
	5.50	SAE 1060	HCB3	228140	1000	500			
	5.50	SAE 1065	HCB7	228148	350	175			
	12.75	SAE 1008	DC08	230410	40	20			
					2640	2620	Shipping tolerance: Plus 0% and minus 10% per size and grade		
21000437	15.00	SAE 1008	DM08	229184	140	70	ArcehoMittal Int. Las DISTRICA		
					140	70	Shipping tolerance: Plus 0% and minus 10% per size and grade		
21000438	5.50	SAE 1008	E08	227830	150	75	ArcehoMittal Int. Las		
					150	75	LINCOLN SOLDADURAS DE VENEZUELA C.A.		
					300	150	Shipping tolerance: Plus 0% and minus 10% per size and grade		
					4340	4320	GRAND TOTAL		

COMMENTS:
1. VESSEL IS GIVING A LATCAR OF 25-27 /07/2012
2. APPROVAL HAS BEEN GRANTED TO LOAD.
Please note that the quantities listed are approximations and are provided for guidance only.
Any changes will be communicated to all concerned immediately.
PREPARED BY: PARBATEE RAMJEAWAN-GOPIE APPROVED BY: MARCELO BRAGA DATE: 2012-07-25

Slika 21: Nalog vkrcanja

5.7. Pismo nasveta (Letter of Advice) in Potrdilo carinske plombe (Hatch sealing certificate)

Na isti dan, 4 avgusta sta bila za stranke izdana 2 dokumenta.

✚ Prvi je bil Pismo nasveta, ki je bil napisan izključno samo za lastnike/naročnike prevoza v imenu ladijskega zaliva. Pogodba temelji na ugotovitvah podpisanih v času gledanja polnjenja/nakladanja ladje s tovorom jeklene žice v kolutih na M.V . »ONEGO BURAN«, privezan na pomolu številka 3 med obdobjem 28 julij – 4 avgust 2012, v katerem je bila ladja naložena z 2,116 kosov/enot po 4,246.312 metričnih tonah jeklene žice v kolutih. Količino in kakovost, ki sta bili določeni na kopnem, ne jamči ladjar. Kapitana obveščamo, da so nakladnice in potrdilo častnika povod za:

1. Nalaganje iz odprtega skladišča
2. Mokrost pred pošiljanjem
3. Delno rjavi madeži na tovoru
4. Delno zarjavel tovor je sledeči:
 - imamo naštet tovor, ki to vsebuje
5. Robovi so upognjeni, kjer je za tako ravnanje označena oprema so sledeči:
 - imamo naštet tovor, ki to vsebuje
6. kakovost, znamka, količina, velikost in teža so informacije od pošiljatelja.

Podpisana sta prisotni inšpektor Albert C. Hull in kapitan Gorazd Planinšek.

✚ Drugi dokument Potrdilo carinske plombe je bil prav tako napisan izključno za lastnike/naročnike prevoza v imenu ladijskega zaliva. Ta dokument potrjuje, da je 4 avgusta 2012 na ladji firme M.V . »ONEGO BURAN«, ki je zasidrana ob pomolu številka 3, v Point Lisas, Trinidad, za dokončanje nakladanja tovora jeklenih žic v kolutih, njen tovor številka 1, 2 in 3 je odplul med 18:30 IN 19:45 uro so sledeči:

1. Vse skladiščne površine so bile očiščene, pokrovi skladiščnih odprtih nameščeni in polomije enakomerno zaostrene.
2. Vsi spoji, vključno u notranjimi spoji so čisti in suhi.
3. Več prekrivajočih plasti carinske vrste so bili deležni vsi prečni spoji.
4. Lopute, ki bi se lahko odprle, so bile ovite s polipropelinom in zavarovane z vrvjo in carinskim trakom.
5. Oprijem carinskega traku je bil preizkušen, ugotovljeno je bilo, da je za plovbo sprejemljiv.

V kolikor lahko določimo je veljavnost za zapiranje skladišč zadostna.

Podpisana sta upravljalni direktor Albert C. Hull in kapitan Gorazd Planinšek.

**CARIBBEAN
SHIP
MANAGEMENT
LIMITED**
Office: 22A Chelsea Drive, Caracas, TRINIDAD, W.I.
E-mail: shipmanagement@cmi.tt

Ship Manager
Charterers
Parties to

Telephone: (868) 421 5988
Telex: (868) 421 5989

MV "ONEGO BUBAN"
PT LISAS, TRINIDAD, W.I.

AUGUST 04, 2012

LETTER OF ADVISE ON BEHALF OF GULF SHIPPING LIMITED, FOR OWNERS/CHARTERS

BASED ON THE OBSERVATIONS OF THE UNDERSIGNED DURING THE PIG-LOADING SURVEY OF WIRE RODS IN COILS FOR THE MV "ONEGO BUBAN" AT THE PLIMBECK BERTH'S DURING PERIOD JULY 24 -- AUGUST 04, 2012, IN WHICH THE SHIP WAS LOADED WITH 2,110 PIECES/UNITS, 4,246.712 METRIC TONS WIRE RODS IN COILS, QUANTITY, QUALITY, AS PER SHORE TALLY, NOT GUARANTEED BY SHIP, THE MASTER (HEREBY ADVISED THAT THE BILLS OF LADING/MATE'S RECEIPTS SHOULD BE CLAIMED AS FOLLOWS:

- "LOADED FROM OPEN STORAGE" ALL PIECES
- "WET BEFORE SHIPMENT" ALL PIECES
- "PARTLY RUSTY STAINED" ALL PIECES
- "PARTLY RUSTY" AS FOLLOWS:
AFFECTS 140 COILS IN PRODUCT ITEM 229002
AFFECTS 49 COILS IN PRODUCT ITEM 229109
AFFECTS 38 COILS IN PRODUCT ITEM 227434
AFFECTS 12 COILS IN PRODUCT ITEM 229104
AFFECTS 30 COILS IN PRODUCT ITEM 228140
AFFECTS 8 COILS IN PRODUCT ITEM 227810
- "EDGES BUCKLED WHERE HANDLING GEAR MARKED" AS FOLLOWS:
AFFECTS 3 COILS IN PRODUCT ITEM 228144
AFFECTS 34 COILS IN PRODUCT ITEM 229002
AFFECTS 12 COILS IN PRODUCT ITEM 229108
AFFECTS 2 COILS IN PRODUCT ITEM 219410
AFFECTS 19 COILS IN PRODUCT ITEM 227414
AFFECTS 4 COILS IN PRODUCT ITEM 228140
AFFECTS 2 COILS IN PRODUCT ITEM 229104
AFFECTS 7 COILS IN PRODUCT ITEM 227810
- "QUALITY, MARKS, QUANTITY, SIZE AND WEIGHT AS PER SHIPPERS INFORMATION" ALL PIECES

Albert C. Hall, Dip. M. S. G.
Surveyor in Attendance




Master

Slika 22: Pismo nasveta

**CARIBBEAN
SHIP
MANAGEMENT
LIMITED**
Office: 22A Chelsea Drive, Caracas, TRINIDAD, W.I.
E-mail: shipmanagement@cmi.tt

Ship Manager
Charterers
Parties to

Telephone: (868) 421 5988
Telex: (868) 421 5989

MV "ONEGO BUBAN"
PT LISAS, TRINIDAD, W.I.

AUGUST 04, 2012

**BATCH SEALING CERTIFICATE
ON BEHALF OF GULF SHIPPING LIMITED, FOR OWNERS/CHARTERS**

This certifies that on August 04, 2012, at the MV "Onego Buban" (at alongside berth 11), PLIMBECK, Port of Spain, Trinidad, on the completion of loading a cargo of Wire Rods in Coils, in cargo holds #1, #2 and #3 were sealed between 08:30 to 10:45 hours as follows:

All hatch sealing surfaces were cleaned, hatch covers fitted and dogs evenly tightened.

All joints including cover joints were clean and dry.

Several overlapping layers of marine tape were applied to all cover joints.

The covers and hatch access openings were wrapped with polypropylene and secured using tape and marine tape.

The reflection of the marine tape was tested and found to be acceptable.

As far as could be determined the hatch sealing was considered to be adequate.

Albert C. Hall, Dip. M. S. G.
Managing Director




Surgeon/Master

Slika 23: Potrdilo carinske plombe

5.8. Nakladnice (Oceans bills of lading)

Dobili sva tri nakladnice, ki so bile izdane v treh kopijah. Vsaka nakladnica vsebuje firmo in sedež ladje, ki je na vseh treh izvodih enaka, prejemnika, kateremu bo tovor dostavljen, ti so trije različni, plovilo s katerim bo tovor dostavljen v razkladno пристаниšče, пристаниšče, kjer se je tovor nakladal, пристаниšče, kjer se bo tovor razkladal in seveda opis tovora za določenega kupca/prejemnika. V vsaki nakladnici je zapisano, koliko tovora (v številu in metričnih tona) bo prejel kupec in koliko posamezen tovor stane (zapisano v ameriških dolarjih).

This is a 'SEASIDE BILL OF LADING' form. It contains fields for 'SHIP NAME', 'DATE', and 'CARGO'. The form is marked as '3rd ORIGINAL' and features a circular seal at the bottom.

Slika 24: Nakladnica 1

This is a 'SEASIDE BILL OF LADING' form, similar to the first one. It contains fields for 'SHIP NAME', 'DATE', and 'CARGO'. The form is marked as '3rd ORIGINAL' and features a circular seal at the bottom.

Slika 25: Nakladnica 2

This is a 'SEASIDE BILL OF LADING' form, similar to the previous ones. It contains fields for 'SHIP NAME', 'DATE', and 'CARGO'. The form is marked as '3rd ORIGINAL' and features a circular seal at the bottom.

Slika 26: Nakladnica 3

5.9. Delo ladjarskega agenta

Ladja mora pred prihodom v pristanišče posredovati agentu določene podatke in dokumente, da lahko ladja ob prihodu nemoteno prične s pristaniškimi operacijami blaga.

Ladja/agent mora posredovati sledeče dokumente:

1. Nakladna luka:
 - prihod ladje in naročilo za delo
 - plan naklada in razklada tovora
2. Carinska uprava Evropske unije:
 - popis blaga
 - popis posadke
 - popis osebnih predmetov posadke na ladji
 - popis orožja, živali, potnikov, če se nahajajo na ladji
 - podatki o nevarnem tovoru na ladji
3. Uprava za pomorstvo Evropske unije:
 - prihod ladje v pristanišče
 - popis blaga (cargo manifest)
 - popis posadke
 - podatki o nevarnem tovoru na ladji
 - popis pristanišč plovbe
 - izjava o zdravstvenem stanju posadke na ladji
4. Policija:
 - popis posadke
 - popis potnikov

OPOMBA: Slike, ki so tej razlagi dodane niso vezane na plovbo, ki jo midve preučujeva, ampak so to zgolj le primeri dokumentov, ki se uporabljajo na takšni plovbi/logistični poti.



LADIJSKI CARINSKI MANIFEST

PRIHOD

IMPORT

NO. 1024

D-502916

15.11.2012

SI B000014

Slika 31: Primer carinskega pregleda/popisa

FORMA SLOVENSKA

FORMA LADJE

FORMA V PROMETU

FORMA ZA GIBANJE V LADJE

NO. št.	Številka ladije	Številka / vrsta	Opis tovarne	Številka št. št. / številka št. št.	Številka št. št. / številka št. št.	Številka št. št. / številka št. št.
1	03	KONT.	700 0000	700 0000	700 0000	700 0000
2	03	KONT.	700 0000	700 0000	700 0000	700 0000
TOTAL	2 000					

CMA CGM

15.11.2012

Slika 32: Primer carinskega pregleda/popisa

NAV CMA CGM CORNELIS

AT ROVER 04.03.2012

PRIHOD

POSLEJŠE	IMPORANT	STRA	IMP. POKR.	IMP. POKR. P. V.	IMP. POKR. P. V.	IMP. POKR. P. V.
CMA CGM	40140303	3104803	100	7.000.000,00	2.000.000,00	50.000,00
BALAZS	70000100	8108103	1000	15.200.000,00	2.010.000,00	54.817,00
BELPA			1.000,00	10.000.000,00	8.000.000,00	20.000,00

IMPORANT, 04.03.2012

CMA CGM

15.11.2012

D-502916

Slika 33: Primer carinskega pregleda/popisa



Slika 35: Primer tovarnega lista



Slika 34: Primer tovarnega lista

5.10. Potek razkladanja (Statement Of Facts)

To je listina, na kateri je podrobno opisan ves postopek, ki se mora oziroma je bil opravljen pri razkladanju tovora v neki določeni luki. Obvezno je zapisati vsako napako, vsako čakanje, vsak obrok in pavzo, ki mu je bila dodeljena. Za prevoznika MV. »ONEGO BURAN« bova od 06. avgusta, ko je ladja prispela v vode zaliva POINT LISAS, TRINIDAD do 19. avgusta, ko je odplula v naslednjo luko in je zaključila postopek razkladanja podrobno iz listin, ki jih imava zbrali podatke vsakega dne, vsake ure, ki je bila za postopek zapisana in pomembna.

06. avgust 2012, ponedeljek

9:30	Plovilo je prispelo v Puerto Cabello Roads
9:30	Napisano je bilo pismo o pripravljenosti ladje
9:50	Padlo je sidro v zalivu Puerto Cabello, zaradi prezasedenosti pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
9:50-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora

07. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

08. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

09. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

10. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

11. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

12. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

13. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
-------------	---

14. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora
14:00	Prejemnik VICSON – BL N° 003 potrdi, da je vsa logistika pripravljena

15. avgust 2012, torek

00:01-24:00	Plovilo na je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi pomanjkanja prejemnika: DISTORCA & LINCOLN (BL N° 1&2) LOGISTIC za sprejem tovora
-------------	--

16. avgust 2012, torek

00:01-22:00	Plovilo na je na sidrišču v zalivu Puerto Cabello zaradi pomanjkanja prejemnika: DISTORCA & LINCOLN (BL N° 1&2) LOGISTIC za sprejem tovora
22:00	Plovilo je odvrгло sidro
22:00-24:00	Čakanje pilota – kanal je zaseden

17. avgust 2012, torek

00:01-00:55	Čakanje pilota – kanal je zaseden
00:55	Pilot je na krovu- nadaljuje na pomol N°13-Bolipuertos, S.A.
01:39	Prva vrsta tovora z ladje je na kopnem
02:00	Vse skupaj hitro na pomolu #: 13-Bolipuertos, S.A. (dva vlačilca razvrščena kot jih je razvrstil pristaniški kapitan – obvezno)
03:10	Pristaniške oblasti na krovu
03:30	Plovilo razloženo
03:45	Oblasto odidejo
04:15	Posadka odpre skladiščni prostor
04:15	Začetek praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
06:30-07:00	Pristaniški delavec spremeni smer
07:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
12:00-13:00	Delavci imajo pavzo za obrok
13:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
18:00-19:00	Delavci imajo pavzo za obrok
19:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
19:45-21:30	Ustavitev zaradi močnega dežja
21:30	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo

18. avgust 2012, torek

00:01-00:30	Delavci imajo pavzo za obrok
00:30	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
00:35	Dokončno zadrževanje N°1
06:00-07:00	Pristaniški delavec spremeni smer
07:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
10:20-12:00	Ustavitev zaradi pomanjkanja vozil sprejemnika – akumulacija tovora na pomolu
12:00-13:00	Delavci imajo pavzo za obrok
13:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – druga skupina – ladijsko dvigalo
16:45	Dokončno zadrževanje N°3
16:45	Začetek praznjenja skladiščnega prostora – prva skupina – ladijsko dvigalo
18:00-19:00	Delavci imajo pavzo za obrok
19:00	Nadaljevanje praznjenja skladiščnega prostora – prva skupina – ladijsko

	dvigalo
23:10	Opravljenе vse operacije v zvezi z raztovarjanjem
23:10-24:00	Posadka zapre skladiščni prostor – priprava plovila na odhod

19. avgust 2012, torek

00:01-_____	Posadka zapre skladiščni prostor – priprava plovila na odhod
_____	Plovilo pripravljeno na odhod
_____	Pilot na krovu za odhod
_____	Izkopavati ladjo od pomola N°13 - Bolipuertos, S.A – pomoč vlačilcev obvezna
_____	Odložiti pilota – ladja odpluje v naslednje pristanišče

PROPOMBE:

Ves tovor napisan na nakladnicah in blagovnem manifestu je bil izpraznjen

Ni bilo poškodb nastalih na tovoru, ladji ali njeni opremi, ki bi se lahko zgodile ko je posadka razkladala ladjo v Puerto Cabello

Tovor je bil poslan kot "B/L N°1 Distor, C.A and B/L N°2 Lincoln Soldadura de Venezuela, C.A. ", izpuščen je bil v Bolipuertos, S.A v skladiščnem terminalu nujno na prejemnikov račun zaradi prejemnic za sprejem, shranjevanje po ETC, kot je bilo navodilo prejemnika

LADIJSKE PRIPOMBE:

❖ N/L

S prebiranjem in prevajanjem tega dokumenta sva se odločili postaviti problem predolgega čakanja zunaj luke za vstop v luko in vkrcanje ladje. Na dokumentu je jasno zapisano, da vstop v luko ni bil možen kar 9 dni, zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovara. Dejstvo je, da je to predvsem na finančnem področju za luko to velik problem, saj vsaka ura čakanja neke ladje pristanišče drago stane, kar utegne zmanjšati pozitivne zneske v katerih trenutno posluje luka Puerto Cabello, ali pa se bodo prejemniki tovara raje odločili za drugo luko, saj je nepotrebno čakanje prevoznikov za naklad tovara v lukki, ki ga ladja pripelje na določen terminal nedopustno.

Statement of Facts document from V. J. 2020/03, dated August 12, 2020, detailing vessel operations for FTD CABELLO VELA. The document includes sections for 'Remarks', 'Discharge' (listing 218 packages), and a table of 'U/L' (Urgency/Liability) entries with descriptions of incidents such as 'Notice of Readiness Accepted/Revised' and 'Vessel on Anchorage at Puerto Cabello Bay'.

Slika 37: Listina/izjava dejstev-prva stran

Statement of Facts document from V. J. 2020/03, dated August 12, 2020, detailing vessel operations for FTD CABELLO VELA. This page includes a table of 'U/L' entries, 'Remarks' section, and 'Ship's Remarks' section. The 'Remarks' section notes that all cargo was discharged as per bills of lading and cargo manifest. The 'Ship's Remarks' section contains the notation 'W/L'.

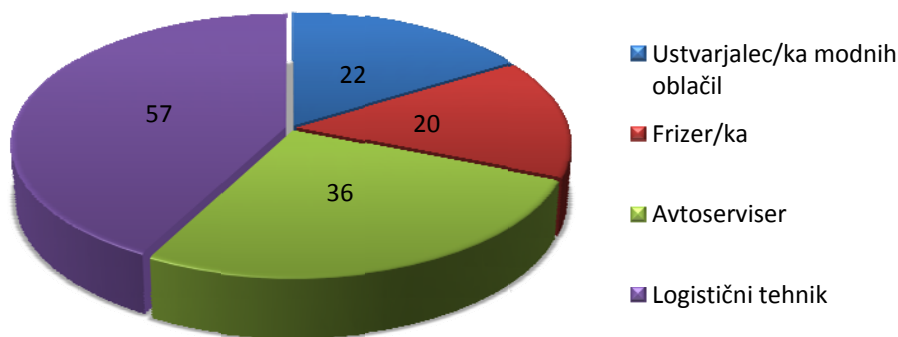
Slika 36: Listina/izjava dejstev-druga stran

6. ANALIZA RAZISKAVE

6.1. Analiza anket

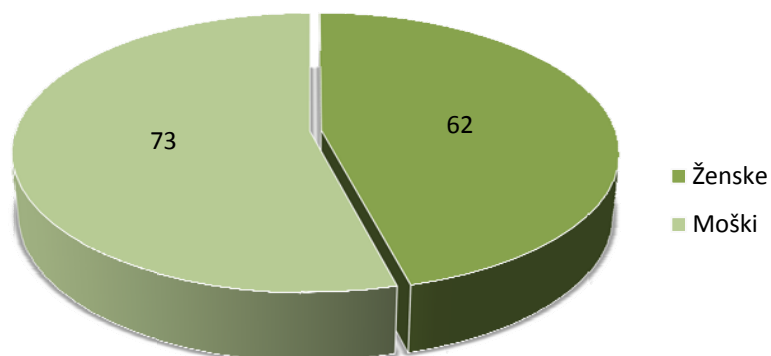
Anketo sva opravljali med 135 dijaki na srednji šoli za storitvene dejavnosti in logistiko. Za analizo sva izbrali štiri popolnoma različne smeri izobraževanja, kar predvidevava, da nama bo dalo dokaj realne in uporabne rezultate, na katere se bova lahko sklicevali v nadaljnjem delu raziskovalne naloge. Anketo sva razdelili v razredih ustvarjalcev modnih oblačil, avtoserviserjev, frizerjev in logističnih tehnikov.

Anketirane smeri izobraževanja



Slika 38: Grafični prikaz smeri izobraževanja

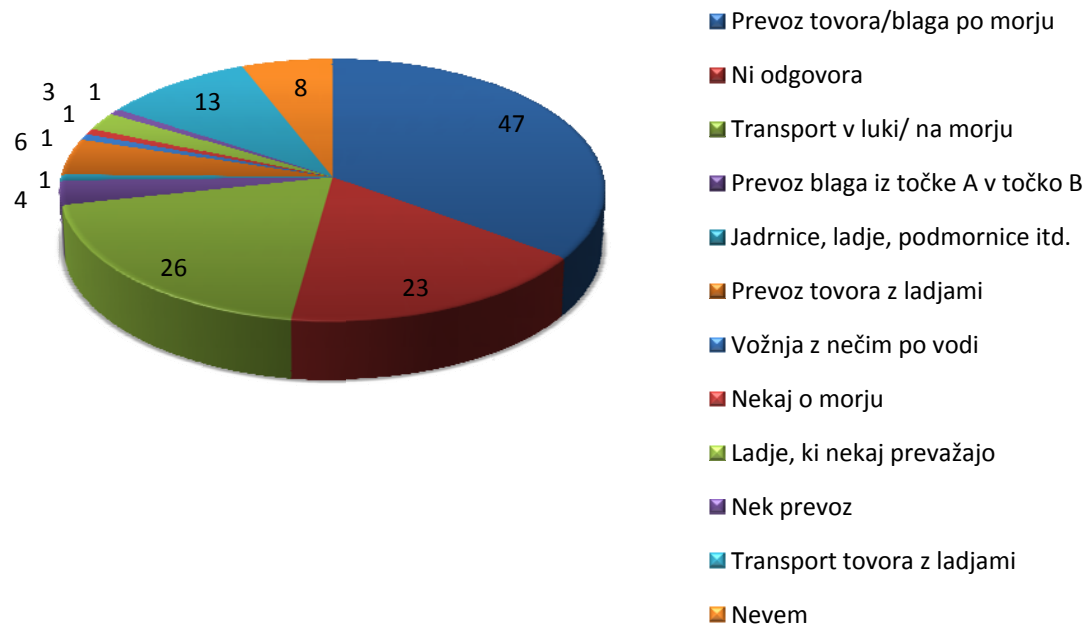
Anketo so reševali tako moški kot ženske, dijaki pa so bili stari med 15 in 21 let. Reševali so jo vsi letniki posamezne smeri. Trije letniki avtomehanikov in frizerjev, in štirje letniki logističnih tehnikov in ustvarjalcev modnih oblačil.



Slika 39: Grafični prikaz spola

1. Vprašanje

Opiši kaj je zate pomorski transport.

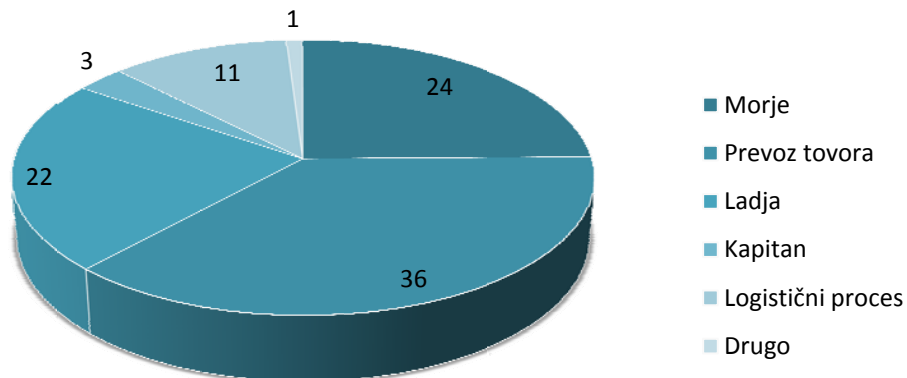


Slika 40: Grafični prikaz opisa pomorskega transporta

Na prvo vprašanje, kako bi opisali kaj sploh je pomorski transport, sva dobivale najrazličnejše odgovore, saj so morali dijaki sami napisati svoje odgovore. Največ jih je pomorski transport opisalo kot prevoz tovora/blaga po morju, sledila sta mu tudi transport po morju/v luki in transport tovora z ladjami. Velika večina na vprašanje sploh ni odgovorila ali pa je odgovorila z ne vem, kar nam pove, da dosti dijakov sploh ne ve kako bi opisalo oziroma razložilo kaj to je pomorski transport.

2. Vprašanje

Prva asociacija na besedo pomorski transport.

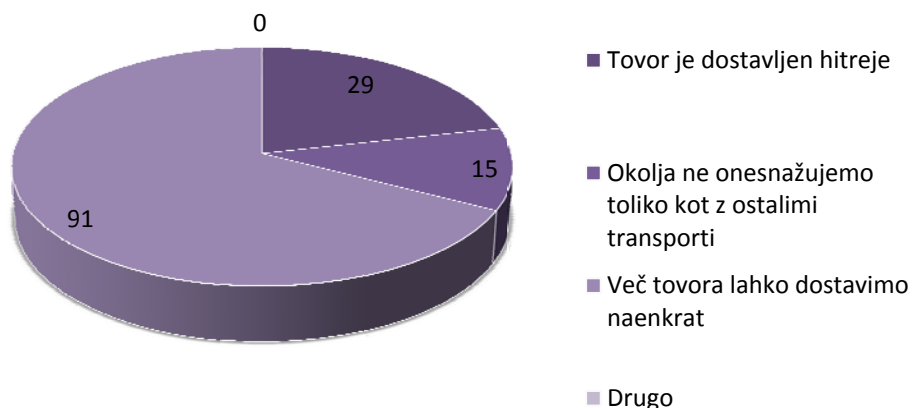


Slika 41: Grafični prikaz asociacije pomorskega transporta

Da človeka pripravimo k razmišljanju o neki temi, je dobro, da mu prvo ponudimo oziroma ga vprašamo kaj je prva stvar na katero pomisli ob dani besedi. Pri asociacijah na besedo pomorski transport je bilo največ dijakov za prevoz tovora, malo manj za morje, sledili pa so ladja, logistični proces in kapitan. Samo en dijak pa je pod drugo zapisal, da ga beseda asociira na otok.

3. Vprašanje

Zakaj se ti zdi pomemben pomorski transport?

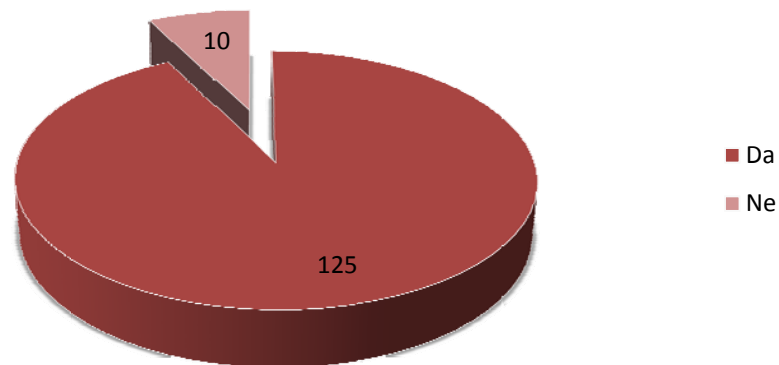


Slika 42: Grafični prikaz pomembnosti pomorskega transporta

Dijakom se zdi pomorski transport pomemben predvsem, ker lahko dostavimo več tovora naenkrat, za kar se je odločilo največ dijakov, veliko jih misli, da je pomemben, ker je tovor dostavljen hitreje. Malo pa se jih je odločilo, da s tem transportom ne onesnažujemo toliko okolja, kot z ostalimi transporti. Nobene druge rešitve niso bile podane.

4. Vprašanje

Ali se ti zdi, da je pomorski transport danes pomemben?

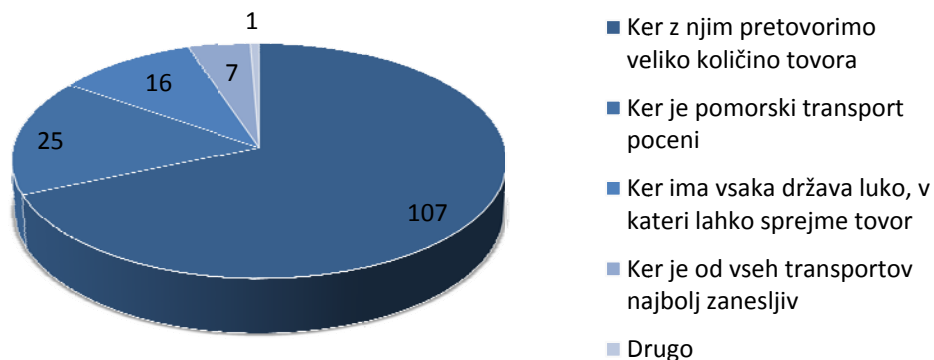


Slika 43: Grafični prikaz današnje pomembnosti pomorstva

Od vseh anketiranih dijakov se kar 93% zdi, da je pomorski promet v današnjih časih pomemben, 7 % pa trdi nasprotno.

5. Vprašanje

Zakaj meniš, da je pomorski transport danes pomemben?

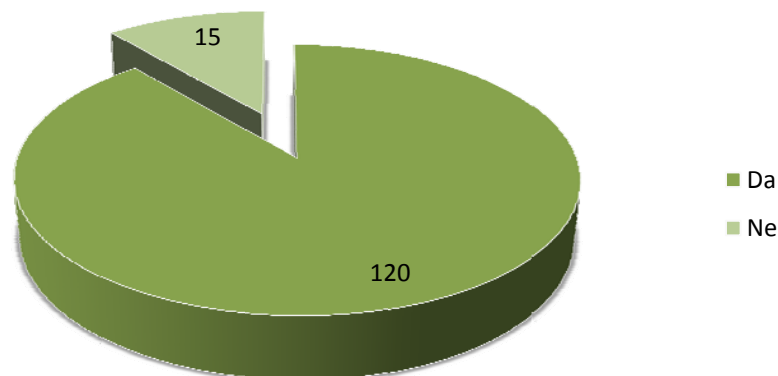


Slika 44: Grafični prikaz razlogov današnje pomembnosti pomorstva

To vprašanje se v celoti navezuje na prejšnje vprašanje. Če si na vprašanje »Ali se ti zdi, da je pomorski transport danes pomemben?« odgovoril z da, sva mu dodali še vprašanje »Zakaj meniš tako?«. Pri tem so lahko dijaki izbrali več možnih odgovorov. Največ jih meni, da z njim pretovorimo veliko količino tovora, najmanj pa, da je od vseh transportov najbolj zanesljiv. Podan je bil tudi eden drug odgovor in sicer je dijak menil, da je pomorski transport pomemben, ker je več kot polovica naše Zemlje morja. Odgovarjalo je samo 125 dijakov, saj jih je deset na četrto vprašanje odgovorilo z ne.

6. Vprašanje

Se ti zdi delo kapitana pomembno?

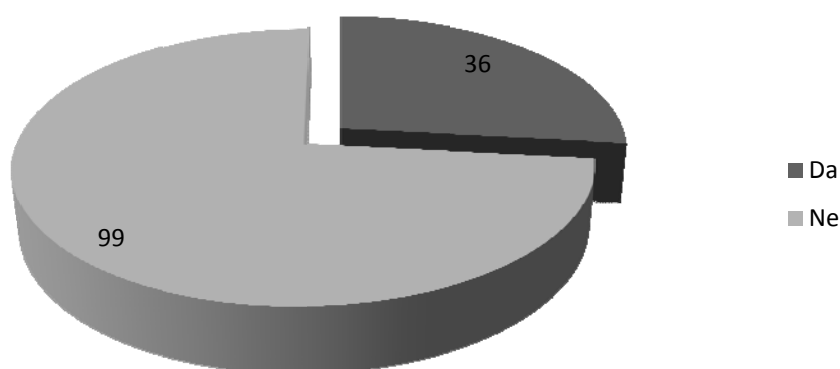


Slika 45: Grafični prikaz pomembnosti kapitana

Šesto vprašanje je bilo »Ali se ti zdi delo kapitana pri tem transportu pomembno?«. Na da ali ne odgovor je velika večina dijakov odgovorila z da in le petnajstim se to delo ne zdi pomembno.

7. Vprašanje

Ali poznaš postopke logistične verige na morju?

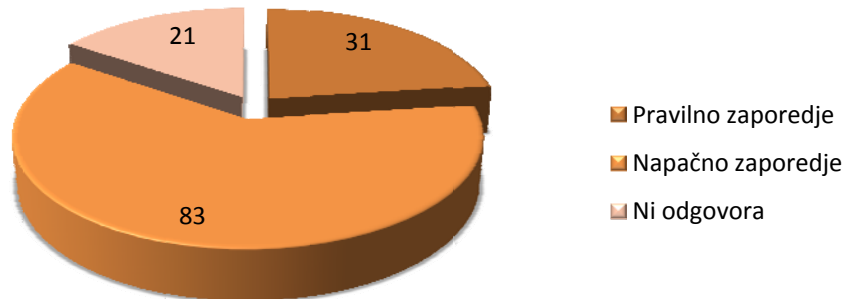


Slika 46: Grafični prikaz postopkov logistične verige

Celotna raziskovalna naloga se opravlja ob logistični verigi, da je postavljena neka rdeča nit, na kateri se išče problem. Pa sva vprašali dijake ali sploh poznajo postopke logistične verige na morju. Odgovori so presenečali. Kar 99 dijakov je na to vprašanje odgovorilo z ne in samo 36 jih ve, kaj to logistični postopek sploh je.

8. Vprašanje

Razdeli logistične procese od 1 do 7, kot predvidevaš, da si sledijo po vrsti.

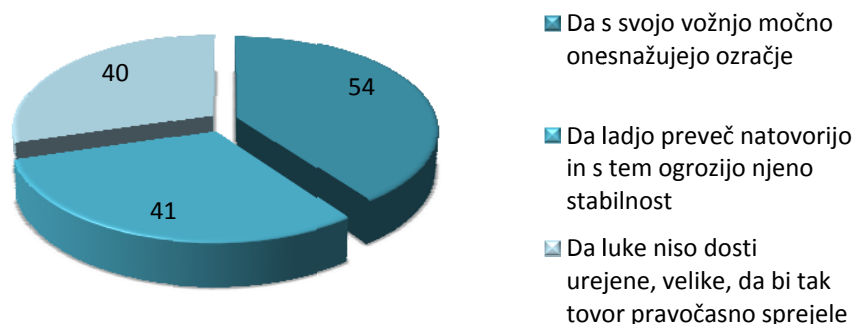


Slika 47: Grafični prikaz logističnih procesov

Za malce mišljenja sva dodali vprašanje, pri katerem je bilo potrebno odgovore razvrstiti od prvega koraka do zadnjega po njihovem mnenju (od ena do sedem). Samo 31 dijakov je postopek pravilno razvrstilo, kar 83 napačno in 21 jih ni podalo nobenega odgovora. Večina je razklat ladje postavila na zadnje sedmo mesto, niso pa se znali odločiti za prvo mesto. Nihali so med dovoljenjem agenta za naklad ladje in med izdanim pismom pripravljenosti za vkrcanje ladje za razklat tovora. Nihanja med ostalimi odgovori so bila prav tako velika, saj vmesnih postopkov ni znal skoraj nihče razvrstiti pravilno.

9. Vprašanje

Kaj se ti zdi glavni problem ladje, ki vozi tovor, v današnjem svetu.

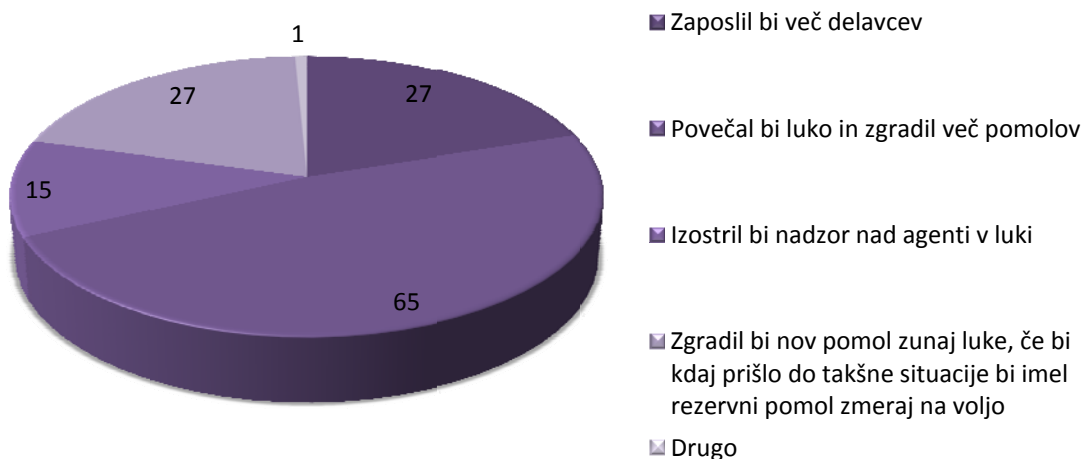


Slika 48: Grafični prikaz problema ladje

Veliko dijakov zaznava kot glavni problem ladje onesnaženost ozračja, ki jo le-te naredijo s svojo vožnjo. Štirideset jih za problem postavi, da luke niso dosti urejene, velike, da bi tak tovor pravočasno sprejele. Nazadnje jih enainštirideset meni, da je problem preveč natovorjena ladja, ki s tem ogroža svojo stabilnost.

10. Vprašanje

Kako bi odpravil problem predolgega čakanja ladij zunaj luke?

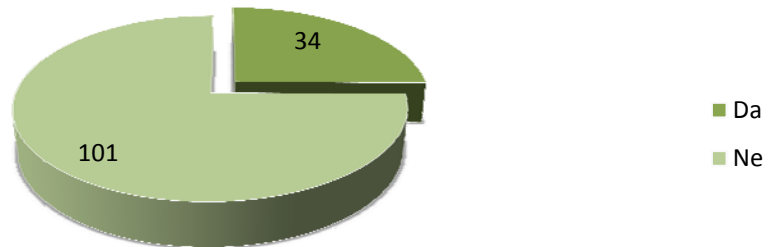


Slika 49: Grafični prikaz čakanja ladij

Kot velik problem, ki se pojavi na logistični poti midve zaznavava predolgo čakanje ladij zunaj luke za vstop v luko, zaradi znanih razlogov. Vprašali sva dijake kako bi oni odpravili oziroma izboljšali ta problem in s tem še nama pomagali podati rešitve za raziskovanje odprave tega problema. Podali sva nekaj odgovorov. Največ dijakov bi problem rešilo s povečanjem luke in izgradnjo novih pomolov, 27 jih bi zaposlilo več delavcev in isto število bi zgradilo nov pomol zunaj luke, če bi kdaj prišlo do takšne situacije in bi nam bil vedno na voljo rezervni pomol. Najmanj pa bi jih izostrilo nadzor nad agenti in delavci v luki. Eden dijak pa je za rešitev podal, da bi ladjo razložilo več majhnih ladij, kar zunaj luke in tovor pripeljale v luko brez ladje, ki ga je dostavila.

11. Vprašanje

Se ti zdi, da dandanes posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu?

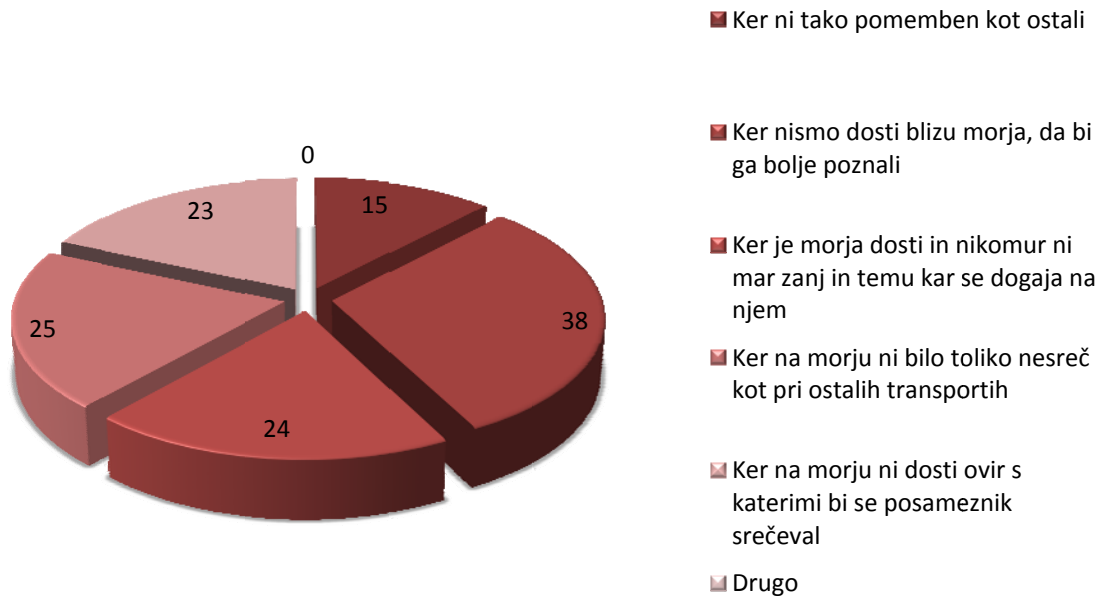


Slika 50: Grafični prikaz pozornosti pomorskega prometa

Presenetljivo veliko dijakov meni, da dandanes ne posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu, 34 pa jih meni, da je posvečene dovolj pozornosti tej temi.

12. Vprašanje

Zakaj se ti zdi, da ne posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu?

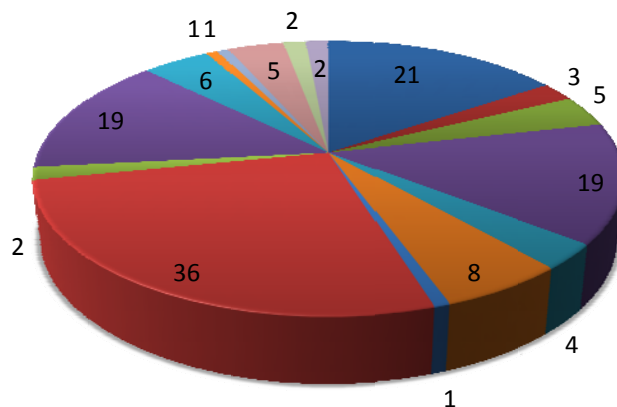


Slika 51: Grafični prikaz nepozornosti pomorskemu prometu

To vprašanje se navezuje na enajsto vprašanje. Pri enajstem vprašanju sva spraševali, če se zdi dijakom da dandanes posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu. Dvanajsto vprašanje pa sprašuje zakaj se jim zdi da ne. 34 dijakov na to vprašanje ni odgovarjalo, saj so na prejšnjega odgovorili z da. Ostalim dijakom se je zdel dober razlog oddaljenost od morja in s tem boljše poznanje le-tega. Mnogi menijo, da ljudem za morje ni mar, ker ga je dosti, da na morju ni toliko nesreč in ovir s katerimi bi se posameznik srečeval. Najmanj pa jih meni, da mu ni posvečeno dovolj pozornosti zato, ker ni tako pomemben kot ostali transporti. Drugih odgovorov dijaki niso zapisali.

13. Vprašanje

Sam zapiši kako bi reševal/a problem predolgega čakanja ladij zunaj luke.



- Povečal bi luko z izgradnjo novih pomolov
- Prevoz bi datiral dan kasneje od pravilnega
- Počakal/a bi
- Ne vem
- Zgradil/a bi rezervni pomol zunaj luke
- Ukazal/a bi razklad tovora v drugi (najbližji) luki
- Tovor bi razložil/a na manjše ladje
- Ni odgovora
- Kontaktiral/a bi glavno bazo
- Zaposlil/a bi več delavcev
- Izboljšal/a bi sistem organizacije (več delavcev, strojev, načrti za boljši izkoristek časa)
- Pogajal/a bi se
- Zaplul bi v luko, kljub problemom
- Počakal bi
- Nebi več opravljal tega dela
- Zahteval bi takojšnjo izpraznitev pomola

Slika 52: Grafični prikaz reševanja problema

Dijake sva prosili naj še sami zapišejo kako bi ob problemu, ki sva ga postavili on rešili situacijo in ga odpravili. Največ se jih je odločilo za izgradnjo novega pomola in s tem povečanjem luke, veliko bi jih tudi zaposlilo več delavcev in s tem sprostilo trg delovne sile. Dijaki bi tudi izboljšali sistem organizacije in s tem podali načrt za boljši izkoristek časa, kar je v lukah danes največji problem.

Ugotovitve

S pomočjo ankete sva ugotovili, da dijaki, ki se izobražujejo na področju logistike vedo nekaj o pomorskem transportu, tisti, ki pa jih je smer izobraževanja ponesla drugam pa vedo zelo malo skoraj nič o transportu po morju. Meniva da bi moral takšen problem, ki stane dosti denarja zanimati tudi širšo javnost in ne postavljati stvari stran od ljudi. Če bi se ljudje zavedali, koliko denarja je potrošenega za slabo organizacijo, ki se dogaja v lukah, bi se uprli. Želiva, da se problem odpravi čim hitreje, da se denar, ki ga plačujemo prevoznikom in pošiljateljem zaradi nepravilnost državne luke in slabe organizacije porabi za boljše namene, za otroke, ki nimajo jesti, za revne in uboge.

Pomorski transport je med prebivalstvom močno nepoznan. Nikjer ga ne zasledimo, razen ko pride do nesreč in okvar. Veliko boljše bi bilo, da bi več ljudi poznalo postopke, se opredelilo v to stroko, se na tem področju izobraževali, zaposlilo in s tem pripomoglo, k reševanju problemov.

Vedeli sva, da ljudje te smeri/stroke ne poznajo dovolj dobro, nisva pa si mislili, da je stanje tako hudo. Veseli pa sva, da se dijaki v najinih letih zavedajo, da ne posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu in da, se zavedajo, da je pomorski transport danes zelo pomemben in nujen. Veseli sva, da so bili pripravljeni pa čeprav samo v anketi podati rešitve in nama pomagati odpraviti ali pa vsaj izboljšati problem.

6.2. Analiza intervjuja

24. januarja 2013 sva opravili intervju s kapetanom tovorne ladje, g. Gorazdom Planinškom, ki nama je prijazno odgovoril na vsa vprašanja, pri čemer sva izvedeli dosti novega in pomembnega za najino raziskovalno nalogo.

Kakšen je Vaš naziv na ladji?

Kapitan dolge plovbe.

Katere šole ste za Vaš poklic morali obiskovati?

Obiskoval sem srednjo šola za gostinstvo in turizem v Celju, po končanem šolanju pa sem odšel študirat na fakulteto za Pomorstvo in promet v Portorož, kjer sem se opredelil za predmet Navtika.

Zakaj ravno delo kapetana tovorne ladje in ne kaj drugega?

Verjetno navdušenje nad morjem, ladjami... ampak moram pa povedati, da dokler človek ne stopi na ladjo, ne more vedeti kakšno je delo pomorca, ne more ti ga nihče opisati, lahko ti samo govori. Dejansko boš mogoče ti šolo končal in ko boš prvič stopil na ladjo boš videl ali si se našel v tem poklicu ali ne, ker veliko jih potem ravno tega dejanskega dela ne zdrži.

Ali Vas vaše delo veseli?

Da, delo samo me veseli, edino kar me ne veseli je dejstvo, da me dosti ni doma.

Kako poteka Vaše delo?

Poglej, kapitan je v prvi vrsti odgovoren za vse, čeprav ima svoje oficirje pod sabo, na koncu ko gre kaj narobe vedno odgovarja kapitan, kar pomeni, da moraš imeti pod nadzorom vse. Se pravi, kot kapetan bolj nadzoruješ in imaš pod nadzorom ljudi, kot pa da sam dejansko nekaj delaš, razen tisto kar je najbolj pomembno, sama komunikacija s poslovnimi partnerji (agentov, podjetja, najemnikov ladje itd.).

V bistvu si odgovoren za vse, kadar zmanjka hrane, kadar ni plač, če gre kaj narobe, če skladišče ni popolnoma čisto. Fizično ne delaš veliko, če je vse v redu.

Kje na ladji se nahajate najpogosteje?

N poveljniškem mostu sem ko ladja vpluje ali izpluje iz luke, drugače pa se nahajam v svoji kabini, kjer imam pisarno in od tam nadzorujem delo celotne ladje.

Kaj se Vam v vašem poklicu zdi najbolj pomembno?

Najbolj pomembno v teh današnjih časih je prepričanje ekologije, poznam že dosti Sveta, ampak bom rekel, da sama Amerika (kjer sem bil zadnje čase dostikrat) je še toliko bolj specifična in striktna, kar se tiče preprečevanja onesnaženja po zraku in po morju, kakšno izčrpavanje olje je strogo prepovedano. To mi je trenutno najbolj pomembno. In seveda varnost same ladje.

Slabosti in prednosti, ki se pojavljajo v vašem poklicu?

Ena največjih slabosti je ta, da si stran od doma, ker seveda družina dosti trpi. Prednosti pa je seveda, kakor v vsakem poklicu dosti, ena sama je že finančna prednost, ker je plača, kakor že vsem znano kar precej velika. Drugače pa je seveda tudi prednost, da vidiš veliko sveta, kar vsakomur ni omogočeno. Jaz osebno nisem bil samo še v Avstraliji, druge celine sem že vse obplul.

Kakšen je Vaš (če lahko temu tako rečemo) delovni čas?

Večino plujem tako kot mi določi podjetje. Imam pogodbo, ki določuje 5 mesecev ± 1 mesec plovbe na morju. To pomeni, da lahko med 4 in 6 meseci odidem domov, ko pa predem domov me po parih dneh podjetje vpraša kdaj sem pripravljen it nazaj na morje. To jim povem in to seveda tudi upoštevajo.

Katere so še ostale funkcije, ki se pojavljajo na ladji?

Delijo se na senior officer-ji (starejši oficirji) in junior officer-ji (mlajši oficirji). Pod starejše oficirje spada kapitan, prvi častnik krova, upravitelj stroja in prvi častnik stroja. Pod mlajše oficirje pa spadajo drugi častnik krova, tretji častnik krova, drugi častnik stroja in tretji častnik stroja. Potem pa so še mornarji, krmarje, kuharje, natararje (odvisno od tipa ladje), v stojnici pa so mazači, električarji in mehaniki.

Kdo v primeru, da se kapetanu na ladji kaj naredi postane glavni?

Prvi častnik krova.

Ali imate Vi svojo ladjo?

Ne, ladje so od firme pri kateri sem zaposlen. Določijo pa te, da kot kapetan rotiraš na dveh ladjah, ker imam naša firma zaposlene samo tri kapetane, tako da rotiramo iz ladje na ladjo in s tem ne ostajamo vedno na eni in isti. Najboljši je sistem dve ladji trije kapetani, kar pomeni, da je eden izmed kapetanov 4 mesece na ladji, po tem gre domov in je 2 meseca doma, po tem pa odide za 4 mesece na drugo ladjo.



Ladje, ki jih ima vaše podjetje so velike ali majhne?

Naše podjetje ima 6 ladij, ki jim mi pravimo sestrskeske ladje (sisters ships), vse so enake, vse so delane v isti ladjedelnici, samo v letih so si različne, ena je starejša, druga mlajša.

Pri katerem podjetju pa ste zaposleni?

Podjetje Master Main. Za več podatkov sem priložila spletno stran o njem. <http://maritime-connector.com/seafarer/gorazd-planinsek-captain-container-ship/40767/>

Ali so Vas že kdaj carinili?

Vedno. Carina vedno pride na vsakem vplutju v lukko sigurno in na izplutju v neki državi. Prišli bodo policija, carina, sanitarna inšpekcija, oficir za varnost (security officer). Zgodilo se mi pa še ni nikoli, da bi mi carinik odprl kontejner in pregledal vsebino v njem.

7. ZAKLJUČEK

V raziskovalni nalogi sva skoraj dosegli vse zastavljene cilje. Naprej sva predstavili kaj pomorstvo je, njegove ključne pojme, listine oziroma dokumentacijo pri prevozu tovora in pravne vire, ki se nahajajo v pomorstvu. V praktičnem delu sva predstavili konkreten primer prevoza tovora z ladjo in listine, ki so bile potrebne za ta prevoz ter analizirali anketo, ki sva jo opravili pri dijakih na Srednji šoli za storitvene dejavnosti in logistiko.

Meniva, da se bo pomorski transport še razširjeval in postajal vedno bolj pomemben, sploh pri blagovni menjavi. Res pa je, da se bodo morala pristanišča širiti, povečevati in dosegati določene cilje. Nekatera bodo morala postavljati nove pomole, sploh zaradi čakanja ladij na sidrišču ali pa zaposliti več delavcev, da bo delo potekalo bolj tekoče.

Pri pisanju naloge sva ugotovili, da je v pristanišči Puerto Cabello ladja stala nekaj časa na sidrišču, preden je dobila dovoljenje za vstop. To je povzročilo kar nekaj stroškov ladjarju. Najino mišljenje in mišljenje anketirancev je, da bi moralo pristanišče zgraditi dodatni pomol, katerega sva predstavili že v hipotezi.

7.1. Razlaga hipotez

7.1.1. Hipoteza 1

Za rešitev najinega problema sva za prvo hipotezo postavili, da bi morali v luki zaposliti veliko več delavcev, kar bi pomenilo veliko večjo delovno silo, ki bi razbremenila čas dela glede na isto količino nakladanja/razkladanja. Ko bodo v luki zmanjšali obremenitev delavcev, bo luka poslovala bolje in s tem bo tudi organizacija boljša in naklad oziroma razklad bo dokončan dokaj hitro, kar nebo ustavljalo prometa in sililo ladje na čakanje tudi zunaj njih.

Prva hipoteza je potrjena, saj je v vsakem primeru izvedljiva. Država, ki je v pozitivnem stanju, ki ni na strašnem pragu revščine, ki ima pristanišče, ki ima čakajoče brezposelne prebivalce bi v vsakem primeru lahko zaposlila več ljudi. Nasploh mladi, ki so ravnokar končali izobrazbo, bi bili veseli kakršnega koli dela za uvod v začetek njihove zaposlitve. Ugotovljeno je, da je ladja v najinem primeru obstala zunaj pristanišča in čakala na vstop in razklad zaradi zastojev pristanišča in pomanjkanja prejemnikov logistike za sprejem tovora. Torej dokument, ki priča o tem, da je čakanje ladij zunaj luke velik problem, je hkrati tudi dokaz, da je v luki premalo prejemnikov logistike za sprejem tovora, kar pomeni, da bi ob zaposlitvi le teh problem odpravili.

7.1.2. Hipoteza 2

Druga rešitev, ki bi odpravila problem predolgega čakanja ladij zunaj luke je izgradnja novih pomolov, terminalov v pristanišču Puerto Cabello. Res je, da bi bila investicija, ki bi jo vložili v ta projekt velika, bi pa hkrati tudi omogočila boljše in lažje tako poslovanje z kupci, ki so v tej luki pripravljeni sprejeti tovor, kakor poslovanje s pošiljatelji, ki bi v tej luki radi naložili blagi in ga poslali drugam.

Druga hipoteza je potrjena, saj je izgradnja novih terminalov in pomolov mogoča. Okoli luke je dovolj prostora/zemljišč, ki bi jih s odkupom lahko spremenili v dele pristanišča. V dokaz prilagava sliko, ki prikazuje skico, najinih načrtov novih terminalov in pomolov.



Slika 53: Prosto zemljišče za izgradnjo pomolov in terminalov
Vir: lasten

Na zemljevidu del, ki sva ga označili z rdečo barvo je prazno zemljišče. Zaradi dosti ladij, ki pripluje v pristanišče Puerto Cabello je pristanišče postalo premalo in s tem se pojavljajo problemi. Z nakupom tega zemljišča, bi lahko pristanišče povečali, s tem odpravili probleme majhnosti in prenasičenosti. Investicija, ki pa bi jo za izgradnjo terminalov in pomolov na označenem zemljišču potrebovali bi se v nekaj letih pristanišču povrnila. Hkrati pa bi s to izgradnjo privarčevali denar, ki ga morajo sedaj zaradi čakanja ladij plačati prejemnikom tovara.

7.1.3. Hipoteza 3

Tretja hipoteza, ki sva jo postavili je odprava problema organizacije v luki in s tem tudi izostren nadzor nad delavci in agenti v luki. Ko enkrat organizacija nasploh v tako velikem pristanišču deluje popolno ne prihaja do težav in zastojev. Rabimo samo človeka, ki bo delo dobro razporedil med delavce, ti pa morajo seveda na vsak ukaz poslušati in ne samo stati in gledati, kakor sva na izletu v našo Luko Koper videli, da to počno tam. Že od nekdaj velja, da je dobra organizacija dela vse.

Tretja hipoteza je potrjena, saj je možnost pridobitve takšnih ljudi dandanes povsem mogoča. Ta hipoteza se povezuje s prvo hipotezo, ki potrjuje zaposlitev več novih delavcev. Torej, če bi v skladišču zaposlili več ljudi, ki znajo doobra organizirati stvari, v tem primeru logistiko samo, bi bil problem v trenutku rešen. Organizacija v takšnih terminalih mora biti.

7.1.4. Hipoteza 4

Četrta hipoteza je nama najljubša, saj je dosti tvegana in skoraj neuresničljiva. Za odpravo čakanja ladij zunaj luke, bi zgradil umetni otok in na njem bi postavili »mini« novo pristanišče, ki bi se uporabljalo samo takrat, ko bi imeli v pristanišču velik zastoj. Ta otok bi se uporabljal samo kot »rezervno pristanišče v sili«. Nastopi problem, ko številke investicije povedo, da bi bila izgradnja umetnega otoka precej draga in se nebi obrestovala. Poleg tega pa bi morali otok tudi povezati s sedanjim pristaniščem, da bi tovor lahko normalno skladiščili, kar bi zopet prineslo mnogo stroškov.

Četrta hipoteza je potrjena, saj sva ugotovili, da je otok, ki naj bi bil umetno narejen v resnici že naravni otok blizu zemljišča, kjer bi za drugo hipotezo zgradili nove terminale in pomole. Dejstvo, da otok Isla Goaguaza že obstaja, najino hipotezo namesto zavrnitve potrjuje, saj se s tem dejstvom znebimo velikih stroškov, ki bi jih morali investirati za izgradnjo umetnega otoka. Velja le še strošek izgradnje povezave med otokom in načrtovanim novim pristaniščem. Za povezavo sva se odločili, da bi morali zgraditi tako cestno, kot železniško povezavo med otokom in pristaniščem. Od vseh hipotez, ki sva jih podati nama je tale najbolj realna in meniva, da bi jo morali v Puertu Cabellu upoštevati, saj stojiva za trditvijo, da bi s tem odpravili vsakršne vrste čakanja na vstop v to luko.



Slika 54: Prikaz izgradnje povezave med otokom in načrtovanim novim terminalom
Vir: lasten

8. LITERATURA IN VIRI

INTERNETNI VIRI

- 1) <http://sl.wikipedia.org/wiki/Pristani%C5%A1%C4%8De> (16.2.2013)
- 2) <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor> (18.2.2013)
- 3) http://www.worldportsource.com/ports/commerce/VEN_Port_of_Puerto_Cabello_116.php (8.3.2013)
- 4) <http://www.plipdeco.com/main/index.php?page=corporate-overview> (9.3.2013)

LITERATURA

- 1) Pavliha M. (2000). Prevozno pravo: Pogodb o prevozu tovora, potnikov in prtljage. Ljubljana: Gospodarski vestnik (povzeto iz strani 99-132)

INTERVJU

Kapitan Gorazd Planinšek

9. PRILOGE

9.1. Anketa

ANKETA – LOGISTIČNA VERIGA V PREKOMORSKEM TRANSPORTU

Pozdravljen/a!

Sva Monika Krajnčan in Sara Salamun, dijakinji 4. letnika Srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko, smer logistični tehnik. Delava raziskovalno nalogo pod mentorstvom g. Jožeta Gajška. Želiva raziskati problem, ki se pojavlja na tej logistični poti, zato Vam bova postavili nekaj vprašanj. Zagotavljava popolno anonimnost in Vas prosiva za iskrene odgovore. Rezultate ankete bova objavili v najini Raziskovalni nalogi.

Spol: M Ž

Starost: _____

Šola in smer izobraževanja: _____

1. Podana je beseda POMORSKI TRANSPORT. Kako bi ti opisal kaj to sploh je?

2. Kaj je prva asociacija, ki jo dobiš na besedo POMORSKI TRANSPORT?

- a) Morje.
- b) Prevoz tovora.
- c) Ladja.
- d) Kapitan.
- e) Logistični proces.
- f) Drugo: _____

3. Zakaj se ti zdi pomemben pomorski transport?

- a) Tovor je dostavljen hitreje.
- b) Okolja ne onesnažujemo toliko kot z ostalimi transporti.
- c) Več tovora lahko dostavimo naenkrat.
- d) Drugo: _____

4. Ali se ti zdi, da je pomorski transport danes pomemben? DA / NE
5. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, zakaj? Možnih je več odgovorov.
- Ker z njim pretovorimo veliko količino tovora.
 - Ker je transport poceni.
 - Ker ima vsaka država luko, v kateri lahko sprejme tovor.
 - Ker je od vseh transportov najbolj zanesljiv.
 - Drugo: _____
6. Se ti zdi delo kapitana pri tem pomembno? DA / NE
7. Ali poznaš postopke logistične verige na morju? DA / NE
8. Razdeli logistične procese od 1 do 7, kot predvidevaš, da si sledijo po vrsti.
- Razklat ladje.
 - Naklad ladje.
 - Plovba iz točke A v točko B.
 - Vplutje v točko B.
 - Izplutje iz točke A.
 - Dovoljenje agenta za naklad ladje.
 - Izdano pismo pripravljenosti za vkrcanje ladje za razklat tovora.
9. Kaj se ti zdi glavni problem ladje, ki vozi tovor, v današnjem svetu?
- Da s svojo vožnjo močno onesnažujejo ozračje.
 - Da ladjo preveč natovorijo in s tem ogrozijo njeno stabilnost.
 - Da luke niso dosti urejene, velike, da bi tak tovor pravočasno sprejele.
10. Kot problem midve zaznavava predolgo čakanje ladij zunaj luke. Kako bi ti izboljšal problem in odpravil čakanje?
- Zaposlil bi več delavcev.
 - Povečal bi luko in zgradil več pomolov.
 - Izostril bi nadzor nad agenti v luki.
 - Zgradil bi nov pomol zunaj luke, če bi kdaj prišlo do takšne situacije bi imel rezervni pomol zmeraj na voljo.
 - Drugo: _____
11. Se ti zdi, da dandanes posvečamo dovolj pozornosti pomorskemu transportu?
DA / NE
12. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z NE, zakaj? Možnih je več odgovorov.

- a) Ker ni tako pomembnem kot ostali.
- b) Ker nismo dosti blizu morju, da bi ga bolje poznali.
- c) Ker je morja dosti in nikomur ni mar zanj in temu kar se dogaja na njem.
- d) Ker na morju ni bilo toliko nesreč kot pri ostalih transportih.
- e) Ker na morju ni dosti ovir s katerimi bi se posameznik srečeval.
- f) Drugo: _____

13. Sam organiziraš prevoz tovora po morju. Seveda naletiš na težave pri vkrcanju ladje v luko na razklat tovora. Sam veš, da te čakanje zunaj luke stane vsako uro več. Kako bi ti reševal takšen problem, kakšne rešitve bi ponudil, kaj bi predlagal?

Zahvaljujeva se ti za namenjeni čas in iskrene odgovore.