

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sebastjan Kepic

Naftne multinacionalke in ekološke nesreče

Diplomsko delo

Ljubljana, 2014

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sebastjan Kepic

Mentor: izr. prof. dr. Vladimir Prebilič

Naftne multinacionalke in ekološke nesreče

Diplomsko delo

Ljubljana, 2014

Naftne multinacionalke in ekološke nesreče

Diplomsko delo se osredotoča na naftne multinacionalke in ekološke nesreče, ki so jih povzročile. Podrobno so predstavljeni razvoj in nastanek multinacionalnih podjetij, njihova področja in načini vplivanja na okolje, s posebnim poudarkom na področju njihovega ravnanja z okoljem, v katerem delujejo, in vplivi takšnega gospodarstva na okoljsko varnost. S pregledom mednarodnih vidikov, okoljskih konvencij in okoljske politike Evropske unije je prikazan normativno regulativni del, ki pokriva področje naftnih multinacionalk. Trdim, da okoljevarstvena zakonodaja držav vpliva na multinacionalna podjetja, in da je v primeru ekološke nesreče multinacionalno podjetje odgovorno za sanacijo in poplačilo škode, ki nastane. To razmišljanje sem predstavil s študijo primerov nasedlega tankerja Exxon Valdez leta 1989 in nesreče na naftni ploščadi Deepwater Horizon leta 2010, ki bosta razkrili posledice ekoloških nesreč ob razlitju nafte in predstavili, kakšna je odgovornost naftnih družb v primeru, ko je ogrožena okoljska varnost. V zaključku poudarjam, da odškodnine ne predstavljajo vedno pravičnega poplačila dejanske škode, ki nastane v primeru razlitja nafte in da je v bodoče mogoče pričakovati sprejem še strožjih varnostnih standardov na tem področju.

Ključne besede: multinacionalno podjetje, ekološka nesreča, okoljska varnost, razlitje nafte, škoda.

Oil Multinational enterprises and ecological disaster

This thesis focuses on the oil multinationals and environmental disasters caused by them. It presents in detail the development of multinational companies, their scope, methods and influence on different politics. Presentation is focused on their environmental management in which they operate and the impact of such companies to the environmental safety. A review of international aspects on environmental conventions and environmental policies of the European Union explains how the regulatory part influences to the oil multinationals. The environmental impact of legislation on multinational companies and the consequence of environmental disaster claim multinational companies responsible for the rehabilitation and repayment for the damage caused. This is presented in the case study of damaged oil tanker Exxon Valdez in Alaska in 1989 and in accident of an oil rig Deepwater Horizon in Mexican Gulf in 2010 which reveals the consequences of ecological disasters of oil spills and the responsibility of the oil multinationals when they endanger the environmental safety. In the conclusion I point out that compensation does not always represent a fair repayment of the actual damage caused in the event of an oil spill. In the future we can expect on that reason even stricter safety standards on the area of oil extraction in deep waters and in transportation of a crude oil by sea.

Keywords: multinational enterprises, ecological disaster, environmental safety, oil spill, damage.

KAZALO

1	UVOD	9
2	METODOLOŠKI HIPOTETIČNI OKVIR	11
2.1	Predmet in problem analize	11
2.2	Teoretična utemeljitev teme	11
2.3	Namen in cilji	11
2.4	Hipoteze.....	12
2.5	Struktura analize	12
2.5.1	Metodologija	12
2.5.2	Struktura naloge	12
2.6	Opredelitev temeljnih pojmov	13
2.6.1	Multinacionalno podjetje.....	13
2.6.2	Ekološka nesreča	15
2.6.3	Okoljska varnost.....	16
3	RAZVOJ VPLIVA MULTINACIONALNIH PODJETIJ	19
3.1	Razvoj in nastanek multinacionalnih podjetij	19
3.1.1	Koncept naftne družbe	21
3.2	Lobiranje kot orodje vpliva multinacionalnih podjetij	21
3.3	Področja vplivanja multinacionalnih podjetij	22
3.3.1	Načini vplivanja multinacionalnih podjetij	22
3.3.2	Vpliv multinacionalnih podjetij na države	24
3.3.3	Neposredne tuje investicije	25
3.3.4	Plačevanje davkov	27
3.3.5	Zaposlovanje	27
3.3.6	Prenos kulture in vrednot	28
4	PODROČJE RAVNANJA Z OKOLJEM	30
4.1	Vplivi gospodarstva na okolje	31
4.1.1	Mednarodni vidiki varstva okolja	31

4.1.2	Mednarodne okoljske konvencije.....	33
4.1.3	Okoljska politika Evropske unije	36
4.2	Študija primera: Razlitje nafte zaradi nasedlega tankerja Exxon Valdez.....	40
4.2.1	Povzetek ugotovitev primera.....	45
4.3	Študija primera: Nesreča naftne ploščadi Deepwater Horizon (British Petroleum)..	47
4.3.1	Povzetek ugotovitev primera.....	51
5	ŠKODLJIVI UČINKI RAZLITIJ ZA NAFTNA MULTINACIONALNA PODJETJA.	53
5.1	Povzetek ugotovitev študije primera in potrditev hipotez	56
6	ZAKLJUČEK.....	62
7	LITERTURA.....	64

Seznam slik in tabel

Slike:

Slika 2.1: Razlike med globalnim, multinacionalnim in transnacionalnim podjetjem 14

Slika 5.1: Obsežnejša razlitja nafte v zadnjih tridesetih letih 53

Tabele:

Tabela 3.1: Največja multinacionalna podjetja po tržnem deležu 24

Tabela 3.2: Število zaposlenih v naftnih MNP 27

Tabela 4.1: Število iztečenih sodčkov nafte iz poškodovanega tankerja Exxon Valdez 41

Tabela 4.2: Število zbranih sodčkov nafte v poškodovanih balastnih rezervoarjih tankerja 41

Tabela 5.1: Stroški na enoto čiščenja glede na dolžino onesnaženja priobalnega pasu..... 55

Tabela 5.2: Stroški na enoto čiščenja glede na lokacijo razlitja..... 55

Tabela 5.3: Največje nesreče naftnih tankerjev po svetu 60

SEZNAM KRATIC:

BP	British Petroleum
BDP	Bruto domači proizvod
DTI	Direktne tuje investicije
EM	Exxon Mobil
ESC	Exxon Shipping Company
EU	Evropska unija
FESS	Foundation for Environmental Security and Sustainability
IES	Institute for Environmental Security
IMO	International Maritime Organisation
MNP	Multinacionalno podjetje
NVO	Nevladna organizacija
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OZN	Organizacija združenih narodov
RS	Republika Slovenija
UN	United Nations
UNCED	United Nations Conference on Environment and Development
UNCHE	United Nations Conference on the Human Environment
UNCTAD	United Nations Conference on Trade And Development
UNCSD	United Nations Conference on Sustainable Development
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WHO	World Health Organization
WIR	World Investment Report
ZDA	Združene države Amerike
ZN	Združeni narodi
ZVO	Zakon o vodah

1 UVOD

V današnjem svetu dnevno spremljamo interese posameznikov, podjetij in korporacij s pozitivnimi in negativnimi vplivi na okolje, v katerem živimo. Vedno bolj sta v ospredju vlogi kapitala in dobičkov, kar zavedno ali nezavedno uničuje naravo, brez katere človek zagotovo ni zmožen živeti kakovostnega življenja. Okolje je postalo vir izkoriščanja, pri čemer smo si ljudje dovolili, da lahko z zakoni reguliramo, koliko in na kakšen način lahko to izkoriščanje izvajamo, in si po svojih merilih zarišemo, kaj je za nas okoljska varnost.

Okolje torej žal vse bolj postaja koleteralna škoda ravnanja velekapitala, ljudje podeljujemo koncesije za uničevanje okolja zaradi kratkoročnih interesov, pri tem pa se dogajajo tudi ekološke nesreče, ki še dodatno ogrožajo globalno okoljsko varnost.

V diplomski nalogi pojasnujem, kje vse se skrivajo interesi za takšna brezvestna ravnanja in kakšna je pri tem vloga in odgovornost velikih naftnih korporacij, ki s svojim razvojem in nedoslednostjo lahko povzročijo ekološko nesrečo.

Svetovno gospodarstvo je v zadnjih desetletjih doživelo velik razcvet. S pojavom tržnega gospodarstva se je trgovanje hitro razširilo preko nacionalnih meja in nastala so multinacionalna podjetja, ki so sredi osemdesetih let minulega stoletja že proizvajala tretjino bruto družbenega proizvoda tržnih gospodarstev. Združevanje, odpiranje novih podjetij, selitev proizvodnje v tržno in davčno bolj zanimive države je postalo del vsakdana.

Multinacionalna podjetja zaposlujejo množico ljudi, obenem pa se vežejo tudi na ostale panoge v državah, v katerih so prisotne. Ustvarjajo torej nova delovna mesta, gradijo infrastrukturo, prenašajo znanje, tehnologijo, kulturne vrednote in vplačujejo davke. V ospredju interesov tako močnega aparata je torej zagotovo dobiček lastnikov in delničarjev, ki bi za to uporabili vsa legalna in legitimna sredstva, da se lahko multinacionalna podjetja uspešno razvijajo. To nas takoj opomni na možnost pozitivnih in tudi negativnih vplivov na okolje, v katerem takšno podjetje deluje.

Žal pa ustvarjanje dobička nemalokrat pripelje tudi do vplivanja na okolje, še posebno, ko zaradi človeške brezbriznosti pride do ekološke nesreče. Tudi če je povzročitelj znan, še ne pomeni, da bosta sanacija okolja ter reševanje ljudi in premoženja uspešna, še manj pa zadovoljiva za vse strani, pa čeprav bodo poplačane odškodnine in kazni.

Kljub številnim opozorilom o pretiranih vplivih človeka na okolje, ki so se pričeli aktivneje odvijati v drugi polovici 20. stoletja, tako na mednarodnih konferencah kot v zakonodaji, se ekološke nesreče in s tem uničevanje okolja še vedno nadaljuje. Verjetno tudi zato, ker se človek uči na napakah, vendar je v mnogo primerih to prepozno, še posebej za naravno okolje. Mednarodna skupnost sicer poizkuša s sprejemanjem regulativ in norm to preprečiti ali vsaj omejiti. Ob tem stopajo v ospredje mednarodne (medvladne) in nevladne organizacije, ki s svojo pojavnostjo in delovanjem na večih ravneh uravnavajo delovanje multinacionalnih podjetij.

V diplomski nalogi bom skozi študijo primerov nasedlega tankerja Exxon Valdez leta 1989 na Aljaski in nesreče na naftni ploščadi Deepwater Horizon leta 2010 v Mehškem zalivu opisal, zakaj je prišlo do razlitja nafte in posledično do ekološke nesreče, kako so pri tem postopali odgovorni, kakšne so bile posledice za okolje, kakšna je odgovornost oziroma kakšne sankcije so doživele naftne družbe. Skozi primerjavo primerov bom izpostavil tudi pomembne ugotovitve mednarodne skupnosti.

2 METODOLOŠKI HIPOTETIČNI OKVIR

2.1 Predmet in problem analize

Predmet analize v moji diplomski nalogi predstavljajo multinacionalke s svojim ravnanjem in delovanjem v okolju, v katerem so prisotne oziroma države in vlade, ki v današnjem času podlegajo pritiskom kapitala. Ekološke nesreče, ki jih povročijo multinacionalke, puščajo velike posledice v okolju. Teh posledic se bomo zavedali in jih plačevali še leta zatem. Nekatere bodo za vedno spremenile habitate in posledično tudi življenje človeka.

Problem analize je, da gre za težko delo, saj ekološke nesreče velikokrat nimajo pravega sodnega epiloga, sanacija ni skoraj nikoli do konca izvedena (veliki stroški, narava potrebuje več kot le denar), obenem pa je lahko prisotno ogromno prikrivanja dejanskega stanja (zaradi stroškov, neznanja ljudi in nepravilnih ukrepov). Vprašanje je tudi, kako je to področje normativno (zakonsko) urejeno.

2.2 Teoretična utemeljitev teme

Znanstveni smisel teme je v njeni aktualnosti. Skoraj dnevno lahko spremljamo zgodbe iz medijev, ki nam prikazujejo različne ekološke nesreče. Med temi so javnost najbolj razburile nesreče ob razlitju nafte s strani naftnih multinacionalnih podjetij (v nadaljnjem besedilu: MNP). Vpliv MNP (med katere sodijo tudi naftne družbe) na okolje, okoljsko varnost in države - posledično tudi na slehernega posameznika - postaja vedno bolj pomemben element mednarodne varnosti in razvoja in s tem tudi zanimiva tema akademskih debat in raziskav.

2.3 Namen in cilji

Namen tega diplomskega dela je prikazati, kakšno gospodarsko pomembnost imajo dandanes multinacionalna podjetja in kako izvajajo politični pritisk s ciljem maksimiziranja svojega dobička. V nalogi bom tudi skušal predstaviti, kakšne posledice ima takšno ravnanje MNP na izvajanje sankcij in ukrepov v primeru ekološke nesreče ter na morebitno zmanjševanje pomembnosti vloge države.

V nalogi sem si zastavil naslednje cilje:

- pregledati vpliv MNP in njihovih aktivnosti v zvezi z zagotavljanjem varnosti pred morebitnimi ekološkimi nesrečami;

- oceniti vlogo MNP kot enega od potencialnih dejavnikov okoljske varnosti;
- pregledati trenutni razvoj mednarodnih predpisov in iniciativ, ki urejajo aktivnosti MNP v zvezi z okoljsko varnostjo.

2.4 Hipoteze

- Okoljevarstvena zakonodaja držav vpliva na multinacionalna podjetja.
- V primeru ekološke nesreče je multinacionalno podjetje odgovorno za sanacijo in poplačilo škode, ki nastane.

2.5 Struktura analize

2.5.1 Metodologija

Diplomska naloga temelji na analizi sekundarnega gradiva (znanstveno-strokovnih knjig in člankov) o multinacionalnih podjetjih, okoljski varnosti in z njimi povezanimi ekološkimi nesrečami. Obenem bom skušal ovrednotiti tudi nekatere dostopne dokumente, poročila in raziskave ter tako sekundarne vire dopolniti in podkrepiti s primarnimi.

Glavna metoda, s katero sem se lotil naloge, je deskriptivna analiza, temeljni pristop je teoretični. Za pojasnjevanje in opredeljevanje temeljnih konceptov bom uporabil opisno metodo. Zgodovinsko-razvojna analiza bo uporabljena v poglavjih, kjer ugotavljam koncept MNP.

V zadnjem poglavju bom uporabil študijo primera, kjer bom s korporativno metodo analiziral dve ekološki nesreči, ki sta se pripetili v dveh različnih časovnih obdobjih in sicer razlitje surove nafte iz nasedlega tankerja Exxon Valdez na Aljaski leta 1989 in izliv nafte v Mehiškem zalivu zaradi nesreče na naftni ploščadi Deepwater Horizon leta 2010, ki jo je imela v zakupu MNP British Petroleum.

2.5.2 Struktura naloge

Naloga je razdeljena na pet poglavij. Uvodnemu delu sledi metodološko-hipotetični okvir, kjer skozi predmet in problem analize oblikujem metodologijo, postavim hipotezi in razložim temeljne pojme, ki so pomembni zaradi obravnavanje in razumevanje vsebine moje naloge. Vsebinsko je naloga razdeljena na štiri teoretične dele. V prvem delu se najprej posvečam razvoju multinacionalk, od njihovih zametkov do današnjih dni, in ob tem poudarim področja

njihovega vplivanja ter načine delovanja. V drugem delu obravnavam problematiko ravnanja z okoljem, v katerem so multinacionalke prisotne, in pregledam mednarodne vidike varstva okolja, okoljsko politiko EU in mednarodne konvencije. Tretji del je nadgradnja teorije, ko s študijo primerov nasledlega tankerja Exxon Valdez leta 1989 na Aljaski in nesreče na naftni ploščadi Deepwater Horizon leta 2010 v Mehiškem zalivu zaokrožim analizo in oblikujem povzetke. V zadnjem poglavju preverim škodljive učinke razlitij nafte za okolje.

2.6 Opredelitev temeljnih pojmov

Za lažje razumevanje konteksta vloge naftnih multinacionalnih podjetij na področju okoljske varnosti je bistvena razlaga osnovnih pojmov. V nadaljevanju bom opredelil sledeče pojme: multinacionalno podjetje, ekološka nesreča in okoljska varnost.

2.6.1 Multinacionalno podjetje

»Izraz multinacionalno podjetje je prvič uporabil Lilienthal leta 1960, kar pa ne pomeni, da multinacionalna podjetja prej niso obstajala«. Pojavi se namreč ne zgodijo, ko se jih poimenuje, pač pa se oblikujejo skozi dolgotrajni proces, različne dejavnike, ki privedejo do prevlade določene značilnosti (Svetličič 1985, 17–18).

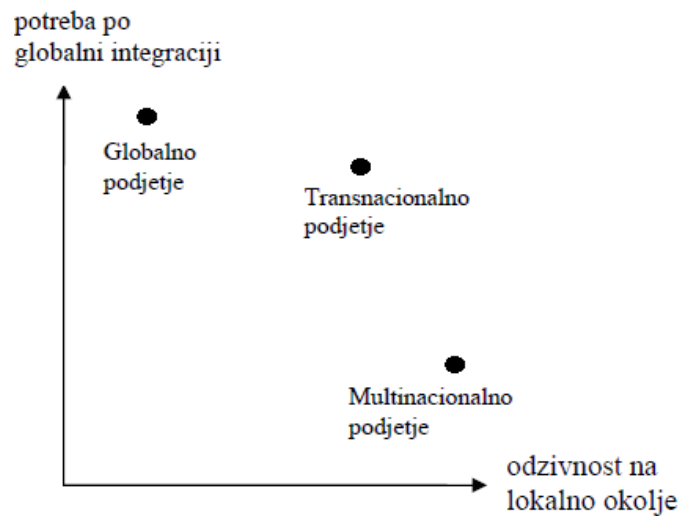
Čeprav mnogi avtorji uporabljajo že udomačene pojme, ki nekako povzemajo gigantska transnacionalna podjetja, za njimi stoji določena družbena vsebina, čeprav se zdi, da gre za sinonime. Govorimo torej o pojmovni zmedbi oziroma hkratni uporabi različnih pojmov pri enem avtorju. Za lažje razumevanje tega pojma je potrebno poznati ali prepoznati atribut razčlenjevanja, za katerega se uporabljajo izrazi: multinacionalna, večnacionalna, mnogonacionalna, internacionalna, globalna, supernacionalna, če omenimo le najbolj pogoste izraze. Poleg atributa razčlenjevanja pa je pomemben tudi objekt, na katerega se uporabljeni izraz nanaša: korporacija, družba, podjetje, koncern ali firma. Odločilno pri odločitvi za uporabo pojma je, da le-ta zajame prevladujočo vsebino in odnose. Izraz multinacionalen se lahko nanaša na odnose soupravljanja ali celo enakopravnost med partnerji iz različnih dežel, izraz transnacionalen pomeni delovanje prek nečesa, torej prek nacionalnih meja, kjer matica centralno nadzoruje delovanje svojih dislociranih enot (Svetličič 1985, 167–171).

Lazarus in sodelavci (v Svetličič 1985) predlagajo pravno definicijo multinacionalnih podjetij, po kateri so le-ta »skupina zasebnih podjetij, ki so medsebojno povezana z določenimi

pravnimi zavezami, imajo skupno strategijo in so razporejena po področjih, ki pripadajo različnim državnim suverenostim« (Lazarus v Svetličič 1985, 153).

V literaturi je veliko definicij, ki različno pojmujejo multinacionalno podjetje, vendar imajo skupni dve ključni značilnosti, ki multinacionalke ločita od ostalih podjetij: investiranje v aktivnosti z dodano vrednostjo v tujih državah in nadzor nad temi aktivnostmi, kjer lastništvo ni potrebno (Barlett in Sumantra Ghoshal 2000, 2–3).

Slika 2.1: Razlike med globalnim, multinacionalnim in transnacionalnim podjetjem



Vir: Barlett in Sumantra Ghosal (2000, 251).

Med naslednjimi definicijami MNP razlikujeta Johnson in Turner (2003, 352):

- podjetje je multinacionalno, ko nadzira in upravlja proizvodnjo, ki je lokacijsko razporejena v vsaj dveh državah;
- nadzor ali lastniki proizvodnih obratov so zunaj države, v kateri imajo sedež;
- neposredne tuje investicije in nadzor podjetja, ali je lastnik aktivnosti z dodano vrednostjo v vsaj dveh državah;
- podjetje, ki koordinira in kontrolira operacije v več kot eni državi brez lastniškega deleža;
- način koordinacije proizvodnje iz enega centra, ki sprejema strateške odločitve in s tem popelje podjetje preko nacionalnih meja.

Zgornje definicije torej opredeljujejo MNP glede na velikost podjetja, lastništvo in nadzor ter okvirne definicije, ki segajo na več področij in so splošne.

Med novejšimi definicijami MNP se med izbrano literaturo za mojo nalogo pojavlja avtor Dunning. Po njem lahko multinacionalna podjetja opredelimo kot podjetja, ki so vključena v neposredne tuje investicije in opravljajo aktivnosti z dodano vrednostjo v dveh ali več državah. Opredelitve multinacionalnih podjetij se nadalje razlikujejo glede na število povezanih podjetij, število držav, v katerih so prisotna, stopnjo lastništva nad povezanimi podjetji v drugih državah ali glede na druge značilnosti (Dunning in Lundan 2008, 3).

Pojem MNP je za mojo nalogo osrednjega pomena. Glede na razlago pojma v izbrani literaturi (nihče od omenjenih avtorjev posebej ne postavlja definicije ali razlage *naftne multinacionalke*) ugotavljam, da naftna družba ali naftno multinacionalno podjetje pojmovno sodi v to razlago. Gre torej le za dodatni termin (nafta), ki pridevniško označuje segment, v katerem te multinacionalke delujejo. S to ugotovitvijo bom v nadaljevanju naloge pojem MNP uporabljal v smislu naftnih multinacionalnih podjetij.

2.6.2 Ekološka nesreča

V kolikor želimo pojmovno opredeliti ekološko nesrečo, je potrebno poznati razlikovanje med naravnimi in tehnološkimi nesrečami. To je klasična delitev, ki je na prvi pogled logična, toda ne zajema kompleksnosti in zapletenosti pojava in jasne razmejitve med obema vrstama nesreč.

Marko Polič opredeljuje različne vrste nesreč, vendar predvsem iz psihološkega vidika in ob tem poda razlikovanje med naravnimi in tehnološkimi nesrečami. Slednje so manj znane, čeprav so se dogajale (na primer Černobil, Ukrajina). Zanj se tehnološke nesreče lahko pojavijo povsod, kjer deluje tehnologija ali je prisotna industrija. Dodaja, da če obstaja tehnologija, obstaja tudi možnost, da izgubimo nadzor nad njo, kar privede do tehnološke nesreče. Njene ključne značilnosti so: nenadnost, (ne)napovedljivost, moč in vrhunec. Pravzaprav gre za podobne značilnosti tako naravnih kot tehnoloških nesreč, skozi primerjavo obojih pa je ključna razlika, da tehnološke nesreče odražajo neuspeh sistema, ki je bil v preteklosti nadzorovan (Polič 1988, 11–15; Polič in drugi 1994, 22–24).

Po Cvetkovichu in Earlu (v Polič in drugi 1994, 23–24) so ljudje, posredno ali neposredno, osnovni dejavnik nastanka tehnoloških nesreč. Omenjene nesreče zaradi človeške dejavnosti lahko razdelimo v dve skupini:

- nesreče, ki ji sproži človek preko svoje človeške dejavnosti in so tudi njen rezultat;

- nesreče, ki jih sproži človek, a so dogodki, pri katerih ljudje ustvarijo pogoje, narava pa sproži nesrečo.

Havenaar (in drugi 2002, 8) opredeljuje ekološko nesrečo kot nepredvidljivo in nenadno, dejansko ali navidezno skupno izpostavljenost prepoznavnih skupin prebivalstva nevarnim snovem ali sredstvom v takšnem obsegu, da se lahko prizadeta skupnost spopade z njo le z izrednim prizadevanjem ali naporom.

Skozi pregled izbrane literature in tudi preko zgornjih definicij nisem prišel do razlage pojma, ki je po mojem mnenju za nalogo najbolj relevanten, zato bom v nadaljevanju opredelil pojem ekološke nesreče skozi naše slovenske zakone.

V slovenski zakonodaji, in sicer Zakonu o varstvu okolja iz leta 1993 (5. člen), ki danes ni več v veljavi, je »ekološka nesreča izredni dogodek ali vrsta dogodkov, ki so ušli nadzoru ali so nastali zaradi nenadzorovanih vplivov ali posegov v okolje ter imajo za posledico ogrožanje življenja ali zdravja ljudi, uničenje, poškodbo ali kritično obremenjenost okolja«. Zakon je bil leta 2004 popravljen in tudi sam pojem ekološke nesreče je bil opredeljen drugače. V 3. členu je zdaj ekološka nesreča pojmovana kot »okoljska nesreča, ki je nenadzorovan ali nepredviden dogodek, ki je nastal zaradi posega v okolje in ima takoj ali kasneje za posledico neposredno ali posredno ogrožanje življenja ali zdravja ljudi ali kakovosti okolja. In ker je okoljska nesreča tudi ekološka nesreča, je torej urejena po predpisih o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami« (Zakon o varstvu okolja 2004, 3. čl.).

V Zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami iz leta 1994 je zanimivo to, da je ekološka nesreča pojmovana kot »nesreča, ki jo povzroči človek s svojo dejavnostjo in ravnanjem, pa tudi vojna, izredno stanje in druge oblike množičnega nasilja« (Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami 1994, 8. čl.).

2.6.3 Okoljska varnost

Koncept okoljske varnosti se je zgodovinsko gledano pojavil zelo pozno v primerjavi z ostalimi vidiki varnosti. V zgodnjih sedemdesetih letih je Rimski klub opozoril na omejitve, ki jih prinaša človeški razvoj in rast populacije. Prva mednarodna okoljska konferenca Združenih narodov (odvijala se je leta 1972 v Stockholmu na Švedskem) je opozorila, da je človeštvo doseglo zgodovinsko kritično točko, zaradi katere moramo biti v prihodnosti

previdni zaradi posledic, ki jih prinašajo naše dejavnosti. Kmalu za tem je bil ustanovljen Ekološki sklad Združenih narodov (1972), v kasnejših letih pa so se začele pojavljati mednarodne okoljske konference v Rio de Janeiru (1992) in Kyotu (1997), sledile so različne mednarodne konvencije, deklaracije in dogovori, ki pa očitno niso prinesli večjih pozitivnih premikov in zadostnih pozitivnih učinkov (Malešič 2004, 139–150).

Hkrati z obravnavo groženj nacionalni varnosti, ki izhajajo iz odnosa med človekom in naravo, se je pojavil izraz okoljska varnost. Brown povezuje okoljsko varnost s področji energije, z biološkimi sistemi, s klimatskimi spremembami, prehransko nevarnostjo in z ekonomskimi grožnjami (Brown v Malešič 2004, 142).

Buzan (1991, 19–20) vidi okoljsko varnost skozi vzdrževanje lokalne in planetarne biosfere kot osnovnih sistemov, na katerih temelji sleherna človeška dejavnost.

Po Chalecki (2001, 2) se okoljska varnost odraža v sposobnosti naroda ali družbe, da se sooči s pomanjkanjem sredstev ali virov iz okolja, škodljivimi okoljskimi spremembami in z okoljem povezanimi napetostmi, ki bi lahko vodili v konflikte.

Univerzalno sprejete definicije okoljske varnosti žal ni. Opredelitve se pri posameznih avtorjih razlikujejo, vendarle pa lahko med vsemi potegnemo skupno ugotovitev, da je stabilnost okolja pomemben dejavnik državne (nacionalne) varnosti kot celote.

Tudi relevantne mednarodne organizacije vse do danes niso ustvarile uradne definicije okoljske varnosti, skozi katero bi vodile svojo politiko dela. Program Združenih narodov za okolje (UNEP) in Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) nimata definicije okoljske varnosti (Glenn in drugi 1997).

NVO Inštitut za okoljsko varnost (Institute for Environmental Security (IES)) okoljsko varnost opisuje kot razmerje med okoljem na eni ter varnostjo ljudi in narave na drugi strani. Okoljska varnost je najpomembnejše globalno vprašanje, od česar so odvisni globalni mir, nacionalna varnost in človekove pravice. Tovrstno razumevanje pa je šele v zadnjem času stopilo v ospredje. V naslednjih 100 letih se bo kar ena tretjina zemeljskega površja preoblikovala, zato se svet že zdaj sooča z vse bolj težko izbiro med porabo, eko-sistemskimi storitvami, obnovo, ohranjanjem in upravljanjem naravnih virov. Okoljska varnost je po IES-u torej osrednjega pomena pri nacionalni varnosti, saj vključuje dinamiko in povezave med naravnimi viri, socialno strukturo države in je obenem gospodarski »motor« za lokalne in

regionalne skupnosti. Vse več je znakov, da je okolje lahko vzrok nestabilnosti, sporov in nemirov. Tako opredeljena okoljska varnost lahko torej vpliva na človeštvo in njegove institucije in organizacije kjerkoli in kadarkoli (Institute for Environmental Security 2011).

Tudi fundacija za okoljsko varnost in trajnost (Foundation for Environmental Security and Sustainability 2011) izpostavlja, da je danes vse bolj jasno, da so povezave med okoljem in varnostjo zelo pomembne. Okoljska varnost, poudarja FESS, je postala osrednja skrb politike držav po vsem svetu. Oblikovalci politik pogosto spregledajo, v kako veliki meri lahko okolje ogrozi socialno in politično stabilnost, ovira gospodarski razvoj in ustvarja konflikt. Okoljske grožnje ali nepravilna uporaba in zloraba naravnih virov oslabi gospodarstva, siromaši prebivalstvo in poveča tveganje za politične spore in nasilne konflikte.

3 RAZVOJ VPLIVA MULTINACIONALNIH PODJETIJ

Svetovno gospodarstvo deluje v okviru kapitalističnega sistema. Nadnacionalne institucije, regionalni in mednarodni ekonomski sporazumi imajo vedno večjo vlogo. Priča smo globalni ekonomiji, v kateri imajo posebno vlogo MNP. Ta presegajo nacionalne meje in vzpostavljajo globalno vez in sisteme menjave, zaradi česar celoten svet vse bolj deluje kot enoten trg za proizvode, delo in kapital (Waters 2000, 62).

3.1 Razvoj in nastanek multinacionalnih podjetij

V tem delu na kratko izpostavljam ključne dejavnike, ki so privedli do nastanka MNP skozi zgodovinsko in razvojno perspektivo evolucije podjetja.

Nastanek ali prve zametke MNP najdemo že leta 1702, ko je vzhodnoindijska družba pričela s trgovanjem, ki je segalo čez nacionalne meje. Na tem mestu velja opozoriti, da v tem času ni šlo za proizvodno-funkcionalno medsebojno vezane aktivnosti, temveč le za instrumente kolonializma, ki so bili glavni nosilci ekspanzije trgovanja.

Z večanjem proizvodnje v industrijski dobi, izboljšanim oceanskim in kontinentalnim transportom so se rodile misli o prostem trgu, ki vodi v politično in ekonomsko svobodo. Mira Wilkins opredeljuje za predhodnico MNP »podjetje Singer, ki je že leta 1867 v Angliji osnovalo tovarno za montažo šivalnih strojev in je bilo prvo podjetje, ki je proizvedlo in lansiralo en proizvod po celem svetu, medtem ko sta po Hymerjevem mnenju predhodnika MNP General Motors in Dupond, že kmalu po koncu prve svetovne vojne«. Prelomna točka nastopi, ko podjetje prične s proizvodnjo in zvezami v tujini in preseže le naložbe v prodajne enote (Svetličič 1985, 23).

Svetličič (1985, 21) opisuje nastanek MNP kot posledico ali odraz zakonitosti, ki ga prinaša razvoj kapitalizma na nacionalni in svetovni ravni. Razvoj podjetij lahko razdelimo na tri stopnje:

- Družinsko podjetje: ena tovarna, ena industrijska veja in funkcija. »Delovanje nadzoruje en človek ali malo ljudi, ki odločajo o vsem«.

- Nacionalna korporacija: nastane kot posledica hitre rasti in združevanj v 19. stoletju v ZDA. Pojavi se nova organizacijska struktura podjetja, ki vertikalno poveže proizvodnjo in marketing.
- Multinacionalno podjetje (MNP): nastane po letu 1920, v razmahu pa po koncu druge svetovne vojne s pojavom novih in nenehnih inovacij.

Po mnenju Nataše Zupanič vsako podjetje najprej začne delovati na svojem trgu, torej na nacionalni ravni (podjetje se širi, če je pri svojem poslovanju uspešno). S povečanjem obsega poslovanja nacionalni trgi postanejo premajhni, kar privede do želje in potrebe po širjenju na tuje trge. V kolikor se dobro poslovanje v tujini nadaljuje, se pojavi potreba po ustanovitvi podružnice ali odvisnega podjetja (enote za delovanje), ki omogoča in olajša poslovanje v tujini. S tem postane matično podjetje multinacionalno (Zupanič 2001, 489).

S spremembami v strukturi mednarodne trgovine so vedno pomembnejšo vlogo dobivala MNP, ki so bistveno vplivala na mednarodne ekonomske odnose vse od zgodnjih šestdesetih let minulega stoletja. Mednarodna dejavnost podjetij je danes dosegla veliko razsežnost. MNP industrijsko razvitih dežel v povprečju več kot polovico proizvodnje proizvajajo ali prodajajo v tujini. Svetličič (1996) poudarja, da so raziskave pokazale, da je že sredi osemdesetih let 20.000 multinacionalk proizvajalo okoli 25–30 odstotkov BDP tržnih gospodarstev. V današnjem času se je to samo še povečalo, saj je izvoz glavna karakteristika določenih MNP (Svetličič 1996, 59).

Poleg sprememb v strukturi mednarodne trgovine se je spreminjal tudi način naložb, ki so se jim MNP prilagajala. Nekoč so prevladovala naložbe v novo ustanovljena podjetja, danes prevladuje pripajanje in združevanje podjetij. To so tista MNP, »pri katerih gre le za spremembo lastništva in ne za dodatna vlaganja, ki bi doprinesla akumuliranemu bogastvu države gostiteljice«. Pripojitve so v ZDA leta 1993 tvorile 90 odstotkov vseh izdatkov tujih podjetij za tuje investicije, kar še posebno velja za razvite države (Svetličič 1996, 61).

Do združevanja podjetij dandanes prihaja zaradi zniževanja transakcijskih stroškov, povečevanja tržne moči in se nadalje kaže v povečani ekonomiji obsega (Brigham in drugi 1999, 986–987).

3.1.1 Koncept naftne družbe

Glede na to, da avtorji ob izbrani literaturi ne definirajo posebej pojma naftne multinacionalke (glej poglavje 2.6.1), je jasno, da so naftne družbe pojmovno gledano multinacionalna podjetja, ki delujejo v naftnem segmentu.

Naftna industrija je sestavljena iz treh do štirih segmentov:

- Prvi segment: proizvajalci, ki iščejo/vrtajo vrtine in črpajo nafto in plin.
- Drugi segment: specializiran za transport, predelovanje in hrambo naftnih in plinskih produktov.
- Tretji segment: rafinerije.
- Četrti segment: sestavljajo ga integrirane naftne družbe, ki prve tri segmente združujejo v eno podjetje (British Petroleum, Exxon Mobil). Takšne družbe pokrivajo celotno verigo poslovanja - od črpanja virov, infrastrukture do trgovanja in ponudbe goriva posameznim odjemalcem.

3.2 Lobiranje kot orodje vpliva multinacionalnih podjetij

Lobiranje ima dolgo zgodovino in se v posameznih državah razlikuje glede na dolžino tradicije in glede na politični sistem. V splošnem smislu za lobiranje velja, da je metoda legalnega organiziranega političnega pritiska na zakonodajalce. Lobiranje je funkcija menedžmenta v podjetju s ciljem vplivanja na vplivne javne osebnosti (vladni organi in uradniki, parlament in člani parlamenta, politične stranke), da se ustvari podjetju ali organizaciji najbolj ustrezno poslovno okolje za izvajanje osnovne dejavnosti. Poznamo dva namena lobiranja (Novak in drugi 2006, 35–38):

- »pridobivanje državnih poslov,
- seznanjanje nosilcev oblasti s poslovno politiko podjetja in obratno (seznanjanje menedžmenta s političnimi odločitvami)«.

Lobiranje je z vidika subjekta, ki naroča tovrstne storitve, oblika prednastavljanja njegovih interesov in potreb po vplivu na določena mesta, kjer nastajajo zakoni, se pobirajo davki ali podeljujejo subvencije, kjer se kreirajo pravila razporejanja virov. Različne interesne skupine (običajne (etnične skupnosti), institucionalne (vojska), zaščitne (sindikati) in promocijske (gospodarska podjetja)) za uveljavljanje svojih interesov uporabljajo različne poti in načine.

»Skuša se vplivati na tiste posameznike in ustanove, ki so ključne za sprejemanje določene odločitve« (Ritlop v Novak in drugi 2006, 38–40).

Moč informacij je v današnjem času brezmejna, informacije so dostopne bolj ali manj vsem, in njihov nosilec lahko vpliva na odločitve v Ljubljani, Bruslju ali Washingtonu. Lobiranje in njegove metode so že vrsto desetletij najpomembnejša vez med gospodarstvom in politiko, še posebno zaradi zavedanja podjetij, da je nastopanje na globalnem trgu vse težje. Tako lokalno kot MNP skuša uveljaviti svoje ekonomske interese z lobiranjem, ki sodi v sodobno podjetje kot del komunikacijske funkcije. Pri tem gre za izmenjavo informacij med gospodarskim subjektom in določeno vplivno javnostjo, ki lahko prek svojih odločitev (zavestno ali nezavedno) vpliva na tekoče ali celo na prihodnje poslovanje družbe. Največje svetovne družbe se tega dobro zavedajo in zato vlagajo ogromne zneske za lobiranje in uveljavljanje lastnih ekonomskih interesov (Struc 2006, 67–69).

3.3 Področja vplivanja multinacionalnih podjetij

V tem poglavju bom prikazal pozitivne in negativne vplive kapitalskih in drugih povezav MNP na določeno okolje.

Z vstopom ali širjenjem multinacionalnega podjetja na nove trge pride do določenih prednosti, ki se kažejo na različnih področjih. Takšno širjenje za MNP pomeni izkoriščanje prednosti v določeni državi, saj izkoriščajo prednosti moderne tehnologije in metod trgovanja na globalni ravni. MNP vlagajo v druge države, v nove trge in s tem povečujejo svojo moč. Večja kot so, lažji vstop imajo na tuji trg, saj so zaradi ekonomije obsega konkurenčnejša in prinašajo v novo državo novo, večjo ponudbo in večinoma tudi nižje cene proizvodov.

Z odpiranjem trgov so države sistematično odstranjevale ovire za globalizacijske procese. Sprostil se je pretok blaga, storitev, ljudi in kapitala, kar je države pripeljalo v položaj, ko teh tokov ne obvladujejo več. Namesto državam je boj na globalnem trgu prepuščen MNP, katere ga osvajajo s svojim znanjem in kapitalom (Struc 2006, 79).

3.3.1 Načini vplivanja multinacionalnih podjetij

Najenostavneje bi lahko MNP opisali kot podjetje, ki deluje v več kot eni državi. Vsako MNP v začetku deluje na nacionalni ravni in se z rastjo širi na tuje trge, torej v druge države. Takšno širjenje pomeni izkoriščanje prednosti v določeni državi, saj izkoriščajo prednosti

moderne tehnologije in metod trgovanja na globalni ravni. MNP imajo veliko proizvodnih virov in tudi njihova moč je velika (Zupanič 2001, 486).

Vstop MNP za državo gostiteljico lahko pomeni pozitivne učinke ali vplive. Lokalna podjetja so lahko deležna prenosa znanja, in ker obenem MNP s svojimi novimi proizvodi vpliva tudi na kupce, jih spodbudi h konkurenčnosti in s tem izboljšavi svoje produktivnosti. Pride torej do prenosa znanj, inovacij, idej, tehnologij, metod dela in izkušenj (Sok 2007, 28–29).

Sok (2007, 29–30) pri prenosu znanja, inovacij, tehnologij, metod dela in izkušenj na lokalna podjetja loči dve osnovni vrsti prenosa:

- neposreden prenos: ta je odvisen od sposobnosti absorpcije lokalnega podjetja in povezanosti med MNP in lokalnim podjetjem. Čeprav večina strokovnjakov ne dvomi o prisotnosti takšnih učinkov, je te vplive težje ovrednotiti in jih posledično težje tudi dokazati oziroma ločiti od ostalih, ki delujejo skozi trg.
- posreden prenos: prek vpliva MNP na konkurenčni položaj dejavnosti, ki ji MNP pripada, in na poslovanje posameznega konkurenčnega podjetja znotraj te dejavnosti (prestopi zaposlenih iz MNP v lokalno podjetje ali v novoustanovljeno lastno podjetje, kopiranje tehnologije lokalnih podjetij).

V prihodnosti bodo državne meje vse manj pomembne za gospodarstvo, k čemur danes največ pripomorejo prav MNP. Ta si želijo prodreti na vse trge, vendar je včasih na nekatere dosti težje kot na ostale. Državi, kot sta Francija in Italija, sta močni zagovornici svojih nacionalnih interesov in vstop multinacionalk na tamkajšnja trga je težak, ker vlada podpira domače gospodarstvo. Tako nekateri trdijo, da je nacionalizem še vedno močna sila, ki se je ne sme prezreti. Ovire v trgovskem svetu pomaga podjetnikom prestopiti angleški jezik, ki je danes postal glavni jezik, ne le v poslovnem svetu, ampak tudi nasplošno (Koražija 2002, 28).

Vpliv MNP moramo meriti skozi prizmo njihovega pomena za gospodarsko okolje v posamezni državi. Pomen se izraža predvsem v naslednjem:

- kot veliki delodajalci so pomembni za zaposlovanje; realne plače pri njih rastejo hitreje kot pri nacionalnih podjetjih;
- zaradi velike produktivnosti so MNP pomembna za delničarje, ki jim lahko ob njihovem vložku ob uspešnem poslovanju MNP prinašajo višje dividende;

- za njihove stranke; v svoje poslovanje in proizvodne procese vključujejo širok spekter manjših podjetij;
- MNP združujejo najbolj učinkovito kombinacijo tehnologije, kadrov in proizvodnih virov z namenom proizvodnje in prodaje po najnižjih možnih stroških za kupce in čimvečjim dobičkom za delničarje (Zupanič 2001, 486–487);

3.3.2 Vpliv multinacionalnih podjetij na države

V 20. stoletju sta ekonomska in politična moč MNP izredno narasli. Nekatera MNP so dosegla prihodek, ki presega BDP marsikatere države (Struc 2006, 81).

V nadaljevanju bom povzel nekaj trenutno relevantnih statističnih podatkov, ki so dostopni na svetovnem spletu. Celotna raziskava, ki so jo opravili na Forbesu (2011) zajema 2000 svetovno vodilnih multinacionalk. Končni rezultat oziroma uvrstitev MNP je kompozitni rezultat, ki temelji na njihovi lestvici za prodajo, dobiček, premoženje in tržno vrednost. V spodnji tabeli (glej tabelo 3.1) so MNP *razporejena glede na tržno vrednost*, iz katere lahko sklepamo na vlogo, pomen in možne vplive MNP v nekem geografskem prostoru.

Tabela 3.1: Največja multinacionalna podjetja po tržnem deležu

	Podjetje	Država	Dejavnost	Tržna vrednost (v milijardah dolarjev)	Prihodek (v milijardah dolarjev)
1.	ExxonMobil	ZDA	Oil & Gas Operations	407,2	341,6
2.	Apple	ZDA	Computer Hardware	324,3	76,3
3.	PetroChina	Kitajska	Oil & Gas Operations	320,8	222,3
4.	ICBC	Kitajska	Major Banks	239,5	69,2
5.	Petrobras-Petróleo Brasil	Brazilija	Oil & Gas Operations	238,8	121,3
6.	BHP Billiton	Avstralija	Diversified Metals and Mining	231,5	52,8
7.	China Construction Bank	Kitajska	Regional Banks	224,8	58,2
8.	General Electric	ZDA	Conglomerates	216,2	150,2
9.	Microsoft	ZDA	Software & Programming	215,8	66,7
10.	Royal Dutch Shell	Nizozemska	Oil & Gas Operations	212,9	369,1
11.	Berkshire Hathaway	ZDA	Investment Services	211	136,2
12.	Chevron	ZDA	Oil & Gas Operations	200,6	189,6
13.	IBM	ZDA	Computer Services	198,1	99,9
14.	China Mobile	Kitajska	Telecommunications	192,1	71,8

			services		
15.	Wal-Mart Stores	ZDA	Discount Stores	187,3	421,8
16.	HSBC Holdings	Velika Britanija	Major Banks	186,5	103,3
17.	Google	ZDA	Computer Services	185,8	29,3
18.	JPMorgan Chase	ZDA	Major Banks	182,2	115,5
19.	Gazprom	Rusija	Oil & Gas Operations	172,9	112
20.	Procter & Gamble	ZDA	Household-Personal Care	172,2	98,7

Vir: Forbes.com (2011).

Iz zgornje tabele (glej tabelo 3.1) je razvidno, katera podjetja oziroma multinacionalke so glede na *tržno vrednost* najmočnejša na svetu. Na prvem in tretjem mestu sta naftni multinacionalki, ob tem pa velja poudariti, da je kar 6 od 20 tržno najmočnejših multinacionalk na svetu iz naftnega segmenta (tako imenovane naftne multinacionalke). Njihove tržne vrednosti so najmanj šestkrat, njihovi prihodki pa najmanj trikrat višji od denimo slovenskega proračuna za leto 2011 (Spremembe proračuna Republike Slovenije za leto 2011, Ur. l. RS 96/2010). Menim, da je tu jasno razvidno, kako velik vpliv lahko imajo naftne MNP v določenem prostoru, še posebej, če na drugo stran postavimo države, sploh manjše, kot je denimo Slovenija.

Razmerja v obsegu prihodkov MNP glede na prihodke države so še izrazitejša, v kolikor jih primerjamo v zadnjih 25 letih (od leta 1976 do leta 2001). Naftna družba BP je svoje prihodke povečala za več kot sedemkrat, naftna družba Exxon za več kot štirikrat. Sodobna MNP so torej ekonomsko izredno močna, ob tem da se večja tudi njihova politična moč, ki jo pri prodiranju na nove trge s pridom izkoriščajo (Struc 2006, 81–83).

V letu 2010 so po podatkih UNCTAD, ki so objavljeni v WIR 2011, vsa MNP skupno predstavljala 25 odstotkov dodane vrednosti celotnega svetovnega BDP (UN 2011).

Danes MNP ob svoji prisotnosti zaposlujejo in izobražujejo ljudi, plačujejo davke, spodbujajo gradnjo potrebne infrastrukture in kupcem zagotavljajo dodano vrednost. Obenem pa so pomembne tudi tuje neposredne naložbe oziroma direktne tuje investicije, ki jih plasirajo ravno MNP (Struc 2006, 84–85).

3.3.3 Neposredne tuje investicije

Direktno investiranje je eden od načinov, da lahko podjetja osvojijo tuje trge, da se torej razvijejo in prestopijo nacionalne trge (postanejo MNP).

DTI ali tuje neposredne naložbe, ki jih plasirajo tuje MNP, so ponavadi dobrodošle, vendar so v večini primerov namenjene prenosu kapitala iz ene države v drugo. Lahko se celo zgodi, da tuje družbe ne investirajo v izgradnjo novih kapacitet v določeni državi, temveč s prevzemom pridobijo obstoječe družbe, ki jih ali posodobijo ali celo zaprejo. Pridobljeno tehnologijo s prevzemom družbe lahko izrabijo v lastno korist. Ob resnem vlaganju tuje družbe v določen trg pride do prenosa znanja in tehnologije. S postavljanjem višjih, strožjih standardov pridobijo tudi vsi lokalni partnerji, ki preko sodelovanja s tujim podjetjem izboljšujejo svoje poslovne procese (Struc 2006, 85).

Direktne tuje investicije lahko opredelimo:

- kot investicije z mednarodnimi značilnostmi,
- kot aktivnosti MNP.

Izraz direktne tuje investicije najlažje razumemo kot vlaganja podjetniškega kapitala iz ene države oziroma MNP v neko proizvodno ali ekonomsko aktivnost v drugi državi. Pri takšnem vložku lastništvo nad vloženim kapitalom to podjetje obdrži. Gre za vložek v obliki ustanavljanja novega podjetja, vlaganje v obstoječe podjetje ali udeležbo v skupni projekt. Glavna značilnost je, da vključuje najmanj dve državi (Zupanič 2001, 491–492).

Vloga DTI (OECD 1999) je med drugim lahko tudi to, da pomagajo državi, ki zaostaja, da dohiti naprednejše države. DTI so ključne za ekonomsko rast, zaposlenost, tehnološki razvoj in širitev managerskih in marketinških sposobnosti. Država gostiteljica je tako zmožna konkurirati v globaliziranem svetu.

Poznamo štiri glavne aktivnosti direktnih investicij:

- transfer kapitala (iz vira v domači državi v tujo državo),
- kontrola nad investiranjem (podjetja se odločijo za investicijo, če dobijo najmanj 51-odstotni delež lastništva),
- preskrba sredstev za tuje operacije (odvisno podjetje v tujini pridobi sredstva za proizvodnjo),
- usklajevanje denarnih tokov (Zupanič 2001, 492–493).

3.3.4 Plačevanje davkov

Proračun vsake države se polni na račun davkov, kar omogoča obstoj države in njenih institucij.

V kolikor ima določena država visoke davke od dobička, se ji MNP lahko izogibajo s selitvijo v države, kjer so davki od dobička izredno nizki. O upoštevanju tega so se določene države (nekatero azijske države) za določeno obdobje celo pripravljene odpovedati davkom z namenom vstopa in pridobivanja naložb MNP. Dobički velikih podjetij so ponavadi prikazani v državi, kjer je davčna stopnja nizka ali je sploh ni (Struc 2006, 86).

Dejstvo je, da obstajajo podjetja, ki so zaradi ugodnejših davkov preselila sedeže v druge države (Martin in Schumann v Struc 2006, 86). Z legalnih izmikanjem plačila davkov (postavljanje hčerinskih družb v *davčnih oazah*) so tako najbolj prizadete države, ki kljub naporom v izboljšanje revizijskih metod izgubljajo davčne prilive in posledično svojo ekonomsko moč (Struc 2006, 86).

3.3.5 Zaposlovanje

Vstop multinacionalnega podjetja v določeno državo je povezan tudi z delovnimi mesti. Lahko se pojavijo nova delovna mesta ali pa se le-ta ukinjajo, to pa je odvisno od številnih dejavnikov. Ob tem ne smemo pozabiti na ustvarjanje posrednih delovnih mest, ki se lahko pojavijo zaradi preskrbe MNP na novem trgu (Struc 2006, 88).

Število ljudi, ki jih danes zaposlujejo samo že omenjene naftne multinacionalke, je zelo veliko.

Tabela 3.2: Število zaposlenih v naftnih MNP

	Podjetje	Država	Dejavnost	Število zaposlenih
1.	PetroChina	Kitajska	Oil & Gas Operations	539.168
2.	Gazprom	Rusija	Oil & Gas Operations	386.000
3.	Royal Dutch Shell	Nizozemska	Oil & Gas Operations	101.000
4.	ExxonMobil	ZDA	Oil & Gas Operations	83.600
5.	Petrobras-Petróleo Brasil	Brazilija	Oil & Gas Operations	80.492
6.	Chevron	ZDA	Oil & Gas Operations	62.000

Vir: Forbes.com (2011).

Skupno število zaposlenih med vodilnimi naftnimi multinacionalkami je 1.252.260. Gre za podatek, ki kaže na to, da tako veliko število zaposlenih pomeni določen vpliv in vlogo

naftnih MNP na države gostiteljice. Jasno je, da je v sistem naftnih multinacionalk vpetih še ogromno drugih podjetij, ki sicer delujejo v drugih poslovnih segmentih (logistika, prodaja, proizvodnja in podobno), vendar so pomembna za delovanje naftnih multinacionalk, kar dodatno zvišuje njihovo vlogo in možnost vpliva na državo.

Po podatkih iz leta 1995 MNP zaposlujejo po vsem svetu okoli 50 do 55 milijonov ljudi (Svetličič 1996, 60).

3.3.6 Prenos kulture in vrednot

Multinacionalno podjetje je razpredeno po različnih državah sveta, zaposleni prihajajo iz različnih okolij ali kultur. Če želi MNP postati uspešno, mora imeti jasno opredeljeno vizijo, poslanstvo, vrednote in cilje. Za doseg omenjenega mora sistematično in dosledno komunicirati z zaposlenimi, jih obenem motivirati, za kar nameni in uporabi veliko sredstev. S tem se ustvarja homogena in v prihodnost usmerjena »družina zaposlenih«. Če sledimo poslovnim strategijam multinacionalnih podjetij, lahko to ugotovitev tudi potrdimo.

Izvršni direktor podjetja Exxon Mobil, Rex W. Tillerson (2012, 35), v poročilu za leto 2012 poudarja zavezo podjetja, s katero zagotavlja svojim zaposlenim, delničarjem, družbeni skupnosti in državam, v katerih so prisotni, varnost in odgovornost njihovega delovanja. Vse to, kot meni sam, izhaja iz strokovnega znanja in zanesljivosti tisočih zaposlenih v tem podjetju po vsem svetu, ki pomembno sooblikujejo varnostno kulturo in nenehno izboljšujejo delovne procese. Exxon Mobil je kot multinacionalno podjetje osredotočeno na dolgoročne cilje kot so odgovornost do varstva okolja, trajnostni družbeni razvoj in gospodarska rast. To izhaja tudi iz pisma direktorja podjetja (Tillerson 2012), kjer jih k zagotavljanju teh pogojev zavezuje obveza, da zagotavljajo zaposlenim in drugim pogodbenim izvajalcem varno delovno mesto, pri tem pa morebitne delovne nesreče zmanjšujejo na najnižjo možno raven. Zato vlagajo v usposabljanja za krepitev vodstvenih sposobnosti vodij na srednji ravni, usposabljaajo zaposlene za varno izvajanje del, ukrepanje v primeru nevarnosti in nezgod pri delu ter pri odpravi njihovih posledic. Ti programi, kot ugotavlja EM, pozitivno vplivajo na vedenje in delovanje zaposlenih, kar jim zagotavlja varnost tudi v prihodnje. Kljub temu pa ima podjetje jasno poslovno vizijo. EM je kot MNP še vedno osredotočeno na izboljšanje letne donosnosti prihodkov, kjer želi odkrivati nove zaloge nafte in zemeljskega plina, obenem pa krepiti rafinerijo ter predelavo surove nafte, a brez zmanjšanja sredstev za varnost zaposlenih in delovni proces (Exxon Mobil Corporation 2013).

Podobno usmeritev lahko zasledimo tudi v strateškem načrtu evropskega naftnega velikana British Petroleum. Kot poudarja predsednik uprave BP, Carl-Henric Svanberg (British Petroleum 2013, 7), bo nafta tudi v prihodnje njihov glavni proizvodni artikel. Želijo pa tudi širiti svoje dejavnosti pri odkrivanju in črpanju tekočih virov predvsem na področjih, kjer lahko dosežejo najboljše tržne pogoje. Kljub proizvodni in tržni naravnosti pa si sistematično prizadevajo izboljšati varnost in upravljanje s tveganji pri zaposlenih. S tem namenom so poenostavili organizacijo in procese odločanja, ki prinašajo večjo preglednost in usklajenost pri dajanju navodil. Po nesreči v Mehiškem zalivu zagotavljajo poslovanje, ki je v skladu s standardi. Svanberg ugotavlja, da v nekaterih primerih zakonodajne zahteve nacionalnih držav celo presegajo. Med nekatere vzorce prenosa vrednot pa bi po besedah izvršnega direktorja skupine BP, Boba Dudleya (British Petroleum 2013, 9), lahko šteli tudi njihove napore za odpravo posledic nesreče ploščadi v Mehiškem zalivu in obnovitev okolja ter gospodarstva. Za ta namen so izplačali že preko 30 milijard ameriških dolarjev, ob tem pa podprli in financirali številne okoljske raziskave, zagotovili sredstva za razvoj lokalne turistične industrije, sponzoriranje ribolova in tako dalje. BP namenja področju varnosti velik poudarek predvsem z ukrepi strogega upravljanja tveganj, zagotavljanja varovanja zaposlenih in okolja. Sem štejejo tudi vlaganja v razvojne programe in strokovno usposabljanje zaposlenih, da bi bilo njihovo delovno okolje varno. Kot izhaja iz poročila, so vsi ti odnosi, ki jih tvori BP z delničarji, vladami, nevladnimi organizacijami, lokalno skupnostjo in drugimi partnerji, ključnega pomena tudi za njihov gospodarski uspeh (British Petroleum 2013, 15).

4 PODROČJE RAVNANJA Z OKOLJEM

Vsako leto 5. junija obeležujemo svetovni dan varstva okolja. Prvi svetovni dan varstva okolja je razglasila Generalna skupščina OZN 15. decembra 1972 ob ustanovitvi programa UNEP v spomin na *Stockholmsko konferenco* o okolju, ki je bila zgodovinski mejnik v politični zgodovini varstva okolja. Na ta dan Združeni narodi opozorijo na problematiko okolja ter spodbujajo politično dejavnost z različnimi vidiki v več kot 100 državah. Vsako leto je poudarjena posebna tema. Vodilnim posameznikom, ki so prispevali h krepitvi zavesti o okoljskih problemih, podeljuje UNEP nagrado Sasakawa (United Nations Environment Programme).

Za obravnavanje in reševanje okoljske problematike, še posebno v primeru ekološke nesreče, so z vidika obravnavane teme naloge pomembne mednarodne (medvladne) in nevladne organizacije (NVO):

- Združeni narodi (UN): glavno poslanstvo je zagotavljanje človekovih pravic, z dogovorom iskati rešitve mednarodnih nesporazumov in problemov, ohranjanje mednarodnega miru in varnosti ter pravičen socialno-ekonomski razvoj.
- Program Združenih narodov za okolje (UNEP): zagotavlja vodstvo in spodbuja sodelovanje v skrbi za okolje z obveščanjem in usposabljanjem držav in posameznikov. Poudarja celovit pristop in opozarja, da morata biti okolje in razvoj medsebojno povezana.
- Razvojni program Združenih narodov (UNDP): deluje v okviru UN in skrbi za krepitev mednarodnega sodelovanja pri uresničevanju trajnostnega razvoja človeštva (preprečevanje revščine, varstvo okolja in naravnih virov, zaposlovanje).
- Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj (OECD): medvladna organizacija, v okviru katere vlade držav članic proučujejo najboljše razvojne možnosti na ekonomskih in socialnih področjih, še posebej je poudarjeno sodelovanje z nečlanicami. Z vidika okoljske varnosti OECD pomembno prispeva z rednimi statističnimi poročili o okolju in naravi (Skoberne 2004, 9–29).

Med nevladnimi organizacijami sta v primeru ekoloških nesreč naftnih multinacionalnih podjetij v ospredju dve organizaciji, ki se financirata iz nejavnih sredstev, Amnesty International in Greenpeace:

- Greenpeace je neodvisna in neprofitna organizacija, ki na nenasilen način opozarja na svetovne okoljske probleme in zahteva rešitve. Njeno delo temelji na prepričanju, da se da spremeniti delovanje in ravnanje najmočnejših tudi z prisotnostjo na kraju samem, ne glede na tveganje (Skoberne 2004, 28–29).
- Amnesty International je globalno gibanje (leta 1977 tudi dobitnik Nobelove nagrade za mir), ki »se pri svojih raziskavah in ukrepih osredotoča na preprečevanje in odpravo hudih zlorab človekovih pravic. To so pravice do telesne in duševne celovitosti, svoboda vesti in izražanja ter pravica do nediskriminacije« (Amnesty International).

4.1 Vplivi gospodarstva na okolje

Opozorila o pretiranih vplivih človeka na naravo so se pričela v drugi polovici 20. stoletja, leta so prihajala iz gospodarsko razvitih predelov sveta. *Rimski klub* kot mednarodno združenje znanstvenikov je leta 1972 s študijo *Donelle Meadows: Meje rasti* opozorilo na nesorazmeren človekov razvoj. Z omenjeno študijo so v naslednjih 150 letih napovedali katastrofo za človeštvo, če se način življenja ne bo spremenil (United Nations Environment Programme).

4.1.1 Mednarodni vidiki varstva okolja

Okoljski in naravovarstveni problemi so tako prišli tudi na dnevni red mednarodnih konferenc. Leta 1968 je v Parizu potekala *Konferenca o biosferi* (glavni pobudnik je bil dr. Michel Batisse), na kateri so bila prvič sprejeta konkretna priporočila za delovanje držav na področju ravnanja z okoljem (United Nations Environment Programme 2000).

Leta 1972 je potekala *Konferenca Združenih narodov o človekovem okolju* (*UN Conference on the Human Environment – UNCHE*), na kateri je varstvo okolja (ustanovljen je bil program UN za okolje - UNEP) postalo četrti poudarek v okviru delovanja Združenih narodov - poleg prizadevanj za mir, človekove pravice in pravičen socialno-ekonomski razvoj. Sprejeta je bila Deklaracija o človekovem okolju, bolj znana pod imenom Stockholmska deklaracija. V njej je navedenih 26 načel za ohranitev okolja (Skoberne 2004, 143).

Na *Konferenci Združenih narodov o okolju in razvoju (UN Conference on Environment and Development – UNCED)* v Rio De Janeiru leta 1992 so državne delegacije, voditelji držav oziroma vlad udeleženk obravnavali širok spekter varstva okolja, ki je med drugim zajemal problematiko varstva: zraka, naravnih virov, pitne vode, oceanov, morij in obalnih področij. Kot rezultat konference je sledila ustanovitev Komisije Združenih narodov za trajnostni razvoj (*UN Commission on Sustainable Development - UNSCD*), sprejeti pa so bili tudi pomembni dokumenti: Agenda 21, Deklaracija o okolju in razvoju, konvencija o biološki raznovrstnosti, okvirna konvencija ZN o spremembi podnebja in načela za gozdarstvo (Skoberne 2004, 143).

Agenda 21 velja za izhodišče priprave dokumentov državnih, vladnih, nevladnih in gospodarskih organizacij na mednarodni, regijski in krajevni ravni ter predstavlja obenem globalni akcijski načrt za 21. stoletje (Division for Sustainable Development 2012). Opredeljuje vzpostavitev nove okoljske in razvojne etike, ki mora temeljiti na načelih trajnosti, presoja vplivov na okolje pa mora biti integrirana v razvojno-politične odločitve. Obenem dokument obsega možne načrte in sredstva delovanja vlad, organizacij v okviru ZN in nevladnih organizacij na vseh področjih (podnebje, onesnaževanje morij, erozija, kadrovske zmogljivosti, okolje ohranjajoče kmetijstvo in razvoj), ki so pomembna za stanje okolja (Skoberne 2004, 144).

Deklaracija o okolju in razvoju s 27 načeli opredeljuje pravice in odgovornosti držav in tudi mednarodne skupnosti do okolja. Omenjena deklaracija poudarja trajnostni razvoj in sicer ne na škodo narave, zato tudi v prvem načelu poudarja, da imajo vsi ljudje pravico do zdravega in produktivnega življenja v harmoniji z naravo (United Nations Environmental Programme 1992). Obenem je skozi načela izpostavljeno sledeče:

- »države imajo suvereno pravico do izkoriščanja svojih naravnih bogastev, če s tem ne ogrožajo in ne povzročajo škode drugim;
 - poudarjena je pomembnost mednarodnega sodelovanja v boju proti revščini;
 - uporaba gospodarskih instrumentov za doseg ciljev politike trajnostnega razvoja«
- (Skoberne 2004, 144).

Agenda 21 in Deklaracija o okolju in razvoju sta z vidika obravnavane tematike pomembna dokumenta, saj zavezujeta države in mednarodno skupnost (posledično skozi zakone tudi MNP) k varstvu okolja preko pravic in dolžnosti.

Konferenca v Rio De Janeiru je doprinesla k stalnosti pojavljanja problematike varstva okolja na najvišjem nivoju državnih in mednarodnih oblasti. Sledili sta še dve srečanja, ki sta lahko ocenili dosežke uresničevanja sklepov oziroma stanje na tem področju v preteklosti in omogočili poudarke in cilje v smeri doseganja trajnostnega razvoja v prihodnosti: Rio +5 (1997, Rio De Janeiro) in Rio +10 (2002, Johannesburg). Leta 2012 je bilo v Braziliji jubilejno srečanje Rio +20, na katerem sta bili obravnavani dve temi: zeleno gospodarstvo v okviru trajnostnega razvoja in izkoreninjenje revščine ter institucionalni okvir za trajnostni razvoj (United Nations Conference on Sustainable Development 2012).

4.1.2 Mednarodne okoljske konvencije

Okoljsko problematiko na najvišji ravni zajema osem glavnih mednarodnih okoljskih konvencij pod okriljem ZN, in sicer:

- konvencija o onesnaževanju zraka na velike razdalje,
- konvencija o mednarodnem trgovanju z ogroženimi živalskimi in rastlinskimi vrstami,
- konvencija o presoji čezmejnih vplivov na okolje¹,
- stockholmska konvencija o obstojnih organskih odpadkih,
- konvencija o prekomejnih vplivih industrijskih nesreč,
- konvencija o varstvu selitvenih vrst prostoživečih živali,
- konvencija o varstvu in rabi čezmejnih vodotokov in mednarodnih jezer s protokoli,
- baselska konvencija o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov preko meja in njihovega odstranjevanja.

Z vidika ugotavljanja škode lahko štejemo naslednje mednarodne konvencije:

- konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, z dne 27. novembra 1992;
- konvencija o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, povzročene z onesnaženjem z nafto, z dne 27. novembra 1992;

¹ Ta konvencija zavezuje pogodbenice, da že v fazi načrtovanja ocenijo vpliv določenih dejavnosti, ki bi lahko negativno vplivali na okolje v sosednjih državah in so v takem primeru dolžne obvestiti prizadete države ter se z njimi posvetovati.

- konvencija o civilni škodi, povzročeni z onesnaženjem z gorivom, z dne 23. marca 2001;
- konvencija o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju, z dne 3. maja 1996;
- konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno s prevozom nevarnega blaga po cestah, železnicah in notranjih plovni poteh, z dne 10. oktobra 1989.

Z zgoraj omenjenimi konvencijami skuša mednarodna skupnost regulirati nesorazmeren človekov razvoj na mednarodni ravni. Kot je razvidno, omenjene konvencije pokrivajo ogromno področij varstva okolja oziroma okoljske problematike, ki jo v posameznih državah izvaja premajhno število strokovnjakov, kar pa, kot ugotavlja Silvan (2004, 3–14), z vidika učinkovitega izvajanja ni ustrezno.

Ali je obstoječ sistem učinkovit, nam pokažejo predvsem ukrepi, ki so jih na normativni ravni sprejele posamezne države, bogate z naravnimi rudninami, s katerimi razpolagajo, in tudi mednarodne organizacije, ki želijo ohraniti in zaščititi ogrožene naravne predele pred njihovim pretiranim izkoriščanjem. Na mednarodni ravni so pomembni predvsem Združeni narodi, ki si kot globalna organizacija držav članic prizadeva zagotoviti medsebojno usklajeno uporabo morij in oceanov za skupno korist človeštva. V okviru te organizacije je zagotovo kot prelomno mogoče šteti konvencijo o pomorskem pravu, sprejeto leta 1982, ki širi mednarodno pravo tudi na preostale velike vodne površine na tem planetu. V okviru te mednarodne organizacije deluje tudi program Združenih narodov za okolje (UNEP), katerega namen je zaščititi oceane in morja ter spodbujati okolju prijazno uporabo morskih virov za surovine. Pomembno vlogo pri tem igra tudi UNESCO, ki prek medvladne oceanografske komisije koordinira programe pomorskega raziskovanja, postavlja sisteme za opazovanje in spremljanje morij, zmanjšuje tveganja in spodbuja boljše upravljanje oceanov in obalnih območij.

Specializiran organ Združenih narodov je Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Ta je odgovorna za ukrepe pri preprečevanju onesnaženja morja z ladij ter za izboljšanje varnosti v mednarodnem ladijskem prometu. V okviru te organizacije so bile sprejete številne dvostranske pogodbe, ki se nanašajo predvsem na preprečevanje onesnaževanja oceanov in morij. Sem štejemo za ključno mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) ter mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z nafto

(OILPOL). V letih po sprejetju konvencije o pomorskem pravu so bili sprejeti različni sporazumi, ki so dodatno razširili pravno ureditev na oceanih in morjih. Sem sodi sporazum Združenih narodov iz leta 1995 o staležu rib in ribah selivkah, s katerim se ureja ohranjanje in upravljanje teh staležev, z namenom zagotovitve dolgoročnega ohranjanja in njihove trajnostne rabe.

Določbe konvencije o pomorskem pravu izvaja več organov. Mednarodni organ za morsko dno državam pogodbenicam omogoča, da zagotavljajo dejavnosti, ki se nanašajo na izkoriščanje rudnih bogastev na morskem dnu v mednarodnem območju. Mednarodno sodišče za pomorsko pravo s sedežem v Hamburgu odloča o sporih glede razlage ali uporabe konvencije. Ta deluje že od leta 1996. Komisija za razlago meja epikontinentalnega pasu pa presoja postopke za določitev zunanje meje epikontinentalnega pasu, v kolikor sega potopljeni del kopenskega ozemlja obalne države dlje kot 200 navtičnih milj izven obale države. Komisija uveljavlja minimalno oddaljenost v skladu s konvencijo, pri tem pa zunanje meje epikontinentalnega pasu določa z uporabo posebnih znanstvenih in tehničnih formul.

Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu celovito ureja številna pomorska vprašanja, ki se nanašajo na pravila civilne in pomorske plovbe, znanstveno raziskovanje morja, zaščito obale in morskega okolja ter pravice do prostoživečih in neživih virov. Združeni narodi so skozi svojo dolgoletno prakso marsikateri mednarodni akt tudi spremenili ali dopolnili. S sporazumom o izvajanju XI. dela konvencije so bile odstranjene različne ovire, ki se nanašajo predvsem na območja morskega dna, kar so s soglasjem sprejele tudi bolj industrializirane države. S sprejetim sporazumom o ohranjanju malih kitov in delfinov v Baltskem in Severnem morju ter Črnem morju, Sredozemskem morju in Atlantskem oceanu se je spodbudilo tesno sodelovanje med državami z namenom doseganja in ohranjanja ugodnega stanja populacije morskih sesalcev na tem območju, izdelavo načrtov ter sprejem zakonodaje, ki prepoveduje njihov namerni lov in ustanavlja zavarovana območja. Države podpisnice so se tako zavezale dodatno sodelovati tudi pri ohranjanju habitatov, izvajanju anketiranja in raziskavah, s ciljem obveščanja javnosti o zmanjševanju onesnaževanja okolja. Združeni narodi so naredili še korak dlje. Zaradi številnih groženj so s pogodbo leta 1971 prepovedali tudi nameščanje uporabnega in neuporabnega jedrskega orožja ali kateregakoli orožja za množično uničevanje na morsko in oceansko dno ter v njihovo podzemlje.

Globalni program UNEP za zaščito morskega okolja z dejavnostmi na kopnem je bil sprejet leta 1995. Ta zagotavlja mednarodna prizadevanja zaščite oceanov in obalnih vod pred onesnaženjem z dejavnostmi, ki so povzročene na kopnem, in bi resno ogrozile morsko okolje z iztekom kemikalij, fekalij in drugih odplak v morje. To dodatno preprečuje tudi konvencija o biotski raznovrstnosti iz leta 1992, ki varuje in ohranja raznolike vrste življenja rastlin in živali ter njihovih habitatov, nanaša pa se tako na celinske vode, otoške biotske raznovrstnosti kot morske ter obalne biotske raznovrstnosti.

Združeni narodi so vzpostavili tudi poseben klirinški mehanizem v programu globalnega onesnaženja morja z nafto, ki v skladu s svetovnim akcijskim programom za varstvo morskega okolja z dejavnostmi na kopnem, ob prizadevanju mednarodne skupnosti zagotavlja, reševanje in iskanje načinov za njihovo preventivno ukrepanje. V ta okvir lahko štejemo še druge konvencije Združenih narodov kot so mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, in mednarodna konvencija o ustanovitvi mednarodnega sklada za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, ki vzpostavlja sistem zagotavljanja nadomestil za tiste, ki so finančno utrpeli škodo zaradi onesnaževanja z nafto. Ti mehanizmi oškodovancem onesnaženja z nafto v prostopku omogočajo enostavnejše in hitrejšo izplačilo odškodnin za povzročeno škodo (povzeto po United Nations 2009).

Vse konvencije, sporazumi in mednarodne pogodbe so bile sprejete s ciljem zagotavljanja varovanja morij, oceanov in okolja. Žal normativni predpisi, sprejeti na najvišji ravni, niso dovolj veliko sredstvo, da bi se v celoti preprečevale nesreče in s tem škodljivi vplivi na okolje. Zagotovo pa se je koncept izvajanja ukrepov ob razlitjih spremenil predvsem po nesreči tankerja Exxon Valdez, ko so začele države strožje bedeti nad izvajanjem pomorskih pravil tako pri transportiranju nafte s tankerji kot tudi pri črpanju nafte na morskih tleh. Sprejeti ukrepi na ravni držav so veliko pripomogli k zmanjšanju nesreč. Številne nesreče pa najpogosteje pokažejo, da so v večini posledica malomarnega in neodgovornega ravnanja prevoznikov in podjetij, saj gre v končni fazi še vedno le za ustvarjanje dobičkov, ki jih dosegajo s prodajo na trgu, ob čimmanjših proizvodnih in transportnih stroških.

4.1.3 Okoljska politika Evropske unije

Tudi Evropska unija je dejavna na področju normativnega urejanja okoljske problematike v zvezi s pridobivanjem nafte in plina na odprtem morju. V ta namen je Evropski parlament leta

2011 sprejel Resolucijo o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju (2011/2072(INI)),² v zvezi z odškodninami pa Evropski parlament in Svet EU leta 2004 še Direktivo o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode (2004/35/ES)³ (v nadaljnjem besedilu: Direktiva (2004/35/ES)). Omenjena direktiva je bila sprejeta na podlagi spoznanj, da je na območju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: EU) veliko onesnaženih območij, ki predstavljajo večje tveganje za okolje in s tem izgubo biotske raznovrstnosti. Direktiva je bila sprejeta na podlagi prvega odstavka 175. člena Pogodbe o ustanovitvi Evropske unije, kar pomeni, da predstavlja minimalni skupni okvir varovanja okolja, države članice pa lahko sprejmejo ureditev, ki je strožja od ureditve v direktivi. Direktiva izhaja iz načela, da plača povzročitelj (pravna ali fizična oseba)⁴ vse stroške, ki so potrebni za preprečevanje oziroma sanacijo okoljske škode. Za večjo škodo⁵ se šteje tista, ki je povzročena prostoživečim rastlinskim in živalskim vrstam, naravnim habitatom, vodam in tlom.⁶ Države članice se v skladu z direktivo lahko same odločijo, da med opredelitev škode vključijo tudi rastlinske in živalske vrste ter naravne habitate, zavarovane po nacionalni zakonodaji. Direktiva še določa, da mora povzročitelj sam takoj izvesti vse preventivne ukrepe, s katerimi prepreči možen nastanek škode. Ustaviti in zmanjšati mora posledice škode, o nastanku mora takoj obvestiti pristojni organ in mu predlagati sanacijske ukrepe, ki jih potem prouči in odloči o načinu izvedbe sanacije. V postopek odločanja se vključi tudi prizadete osebe (na primer lastnike zemljišč in druge prizadete osebe). Direktiva smiselno - kot ameriški zakon o onesnaženju voda - določa, da nosi stroške sanacijskih ukrepov oseba, ki je odgovorna za povzročeno okoljsko škodo, razen če dokaže, da je škodo povzročila tretja oseba ali da je škoda nastala kot posledica odločbe

² Resolucija Evropskega parlamenta o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju (2011/2072(INI)) z dne 13. septembra 2011. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv:OJ.CE.2013.051.01.0043.01.SLV>.

³ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta EU o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode (2004/35/ES) z dne 21. aprila 2004. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0035:20090625:SL:PDF>.

⁴ Možni povzročitelj okoljske škode je lahko tudi druga oseba, a le v primeru, če v okviru svoje dejavnosti z namenom ali iz malomarnosti povzroči nevarnost za nastanek okoljske škode ali okoljsko škodo na zavarovanih rastlinskih in živalskih vrstah, ne pa tudi na vodi ali tleh.

⁵ Večja škoda (razen za tla), je opredeljena kot večji škodljivi vpliv za doseganje ali vzdrževanje ugodnega stanja ohranjenosti vrst ali habitatov, okoljska škoda na tleh pa je opredeljena kot večja nevarnost, ki jo za zdravje ljudi lahko povzročijo onesnažena tla.

⁶ Rastlinske in živalske vrste ter naravni habitati so določeni v Direktivi o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS) in Direktivi o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (92/43/EGS), ki sta bili preneseni v slovenski pravni red z Zakonom o ohranjanju narave. Pomembna pa je tudi Direktiva (2006/60/ES) o okvirni politiki Skupnosti na področju voda.

pristojnega organa. Direktiva vsebuje zahtevo, da države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi bodo spodbujale uporabo finančnih instrumentov za pokrivanje obveznosti sanacijskih ukrepov ter sprejmejo ureditev, ki bo državi omogočala povrnitev stroškov sanacije in ukrepov (z jamstvom na premoženju ali drugimi garancijami), to je najkasneje pet let od zaključka izvajanja ukrepov oziroma od dne, ko je bil povzročitelj identificiran. Direktiva določa tudi 30-letni zastaralni rok od trenutka dogodka, ko je bila okoljska škoda povzročena.⁷

Sprejeta Resolucija Evropskega parlamenta o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju je nastala kot odgovor na energetske oskrbo držav članic EU z zalogami nafte in plina, in posledično tudi zaradi nesreče na naftni ploščadi Deepwater Horizon v Mehinskem zalivu leta 2010. Odprla je vprašanje glede potrebe po pregledu varnostnih standardov na področju raziskovanja in izkoriščanja nafte ter plina na odprtem morju, ki je pod pristojnostjo držav članic EU. Iz obrazložitve poročila k predlogu resolucije⁸ izhaja, je v EU več kot 90 odstotkov nafte in več kot 60 odstotkov plina pridobljenega na odprtem morju.⁹ S tem namenom resolucija, ob upoštevanju še nekaterih drugih sprejetih evropskih dokumentov,¹⁰ z regulativnim pristopom predlaga: ureditev postopkov izdajanja dovoljenj za raziskovanje in izkoriščanje zalog ogljikovodikov vzpostavlja potrebo po zagotavljanju najvišjih varnostnih in okoljskih standardov v tej

⁷ Več o tem glej v predlogu Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varstvu okolja (ZVO-1B). Dostopno prek: www.tzslo.si/pic/pdf/zakonodaja/ZVO_0snutek020707.pdf.

⁸ Glej poročilo o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju (2011/2072(INI)). Dostopno prek: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//ep//text+report+a7-2011-0290+0+doc+xml+v0//sl#title1>.

⁹ V EU samo Velika Britanija in Danska pridobita okoli 80 odstotkov vse surove nafte, Norveška pa jo proizvede več kot vse članice EU skupaj.

¹⁰ Sprejeti so bili naslednji dokumenti: Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta EU o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov (94/22/ES) z dne 30. maja 1994, Direktiva o minimalnih zahtevah za izboljšanje varnosti in zdravja pri delu za delavce v dejavnostih pridobivanja rudnin z vrtnjem (92/91/EGS) z dne 3. novembra 1992, Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta EU o celovitem preprečevanju in nadzoru onesnaževanja (2008/1/ES) z dne 15. januarja 2008, Direktiva Sveta EU o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, spremenjena z direktivami 97/11/ES, 2003/35/ES in 2009/31/ES, (85/337/EGS) z dne 27. junija 1985, Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta EU o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode (2004/35/ES) z dne 21. aprila 2004, Uredba Evropskega parlamenta in Sveta EU o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (9), kakor je bila spremenjena (ES/1406/2002), z dne 27. junija 2002, Uredba Evropskega parlamenta in Sveta EU o večletni denarni podpori ukrepom Evropske agencije za pomorsko varnost na področju odzivanja na onesnaženje z ladjami in o spremembah Uredbe (ES/1406/2002/ES), (ES/2038/2006) z dne 18. decembra 2006, Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta EU o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (2008/56/ES) z dne 17. junija 2008, Resolucije Evropskega parlamenta o ukrepanju EU na področju iskanja in črpanja nafte v Evropi z dne 7. oktobra 2010 in sporočila Komisije z naslovom Soočanje z izzivom varnosti pri naftnih in plinskih dejavnostih na morju (KOM(2010)0560).

dejavnosti, podaja zahtevo po vnaprej pripravljeni varnostni analizi za posamezno lokacijo z oceno tveganj vrtanj, ki naj bo aktualna in posodobljena,¹¹ vključno z izvajanjem stalnega in neodvisnega zunanjega nadzora - monitoringa - nad napravami, upoštevanje obstoječih najboljših praks in predpisov, ki to področje celovito urejajo, podaja Evropski komisiji predlog za proučitev veljavne evropske zakonodaje glede razgradnje obstoječe infrastrukture za vrtanje in opredeljuje odgovornost MNP za varno odstranitev in morebitno okoljsko škodo, ki bi nastala zaradi razgradnje ploščadi ali na vrtini, predlaga pregled drugih direktiv s tega področja, poziva Komisijo, da prouči možnost vzpostavitve inšpekcijske mreže z visoko usposobljenimi inšpektorji za to področje po vseh državah članicah EU, poudarja pomen večstranskega sodelovanja držav članic ob Sredozemskem, Baltskem in Črnem morju, pri uporabi standardov in pravil, sprejetih v EU, ter z vidika okolja in pri raziskovanju ogljikovodikov v tretjih državah, podaja pobudo za oblikovanje foruma organov za izmenjavo najboljših praks na skupnih srečanjih, večjo vlogo pri preprečevanju nevarnosti za zdravje zaposlenih in varnosti pri delu, predlaga aktivno udeležbo delavcev v okviru posvetovanj ter s sindikati, spodbuja usposabljanja in priporoča redne zdravniške preglede zaposlenih, predlaga možnost, da zaposleni pristojnim anonimno prijavijo nepravilnosti in so zaščiteni pred povračilnimi ukrepi s strani nadrejenih, poziva pristojne organe, naj izmenjujejo in objavljajo informacije o izrednih varnostnih dogodkih, opredeljuje postopek izdaje dovoljenj za izkoriščanje vrtin in zahteva dokazilo, da imajo MNP dovolj finančnih sredstev za morebitno sanacijo okoljske škode v primeru nesreče, zahteva nadzor na okoljskimi vplivi kemičnih disperzijskih sredstev, predlaga ustrezen odziv članic v primeru nesreč, širi pristojnosti in naloge Evropske agencije za pomorsko varnost in predlaga Komisiji, da preveri možnost oblikovanja okoljskega odškodninskega sklada za primere izlitja nafte in druge nesreče.

S temi in drugimi sprejetimi dokumenti vzpostavlja Evropska unija strožje normative standarde varovanja okolja in biotske raznovrstnosti, kot pa na primer ZDA, ki zagotavljajo varovanje okolja le s tehničnimi ukrepi, in za kršitelje predpisuje višje denarne kazni. Evropski pristop tako temelji predvsem na varovanju okoljske problematike kot trajnostni ohranitvi vsega naravnega življa na ozemlju držav članic EU in v morju, ob sorazmernem

¹¹ Pregled varnostnih analiz s strani neodvisnih regulatornih organov naj se opravi vsakih pet let.

izkoriščanju danih naravnih virov ter z doseganjem uravnoteženega in trajnostnega razvoja ozemlja držav članic EU.¹²

4.2 Študija primera: Razlitje nafte zaradi nasedlega tankerja Exxon Valdez

V nadaljevanju bom z metodo študije primera analiziral dve večji ekološki nesreči, ki sta se pripetili v časovnem razmiku 20 let, kljub temu, da se je v tem obdobju zgodilo več podobnih nesreč, a z manjšim odzivom s strani javnosti. V prvem primeru gre za razlitje surove nafte iz nasedlega tankerja Exxon Valdez na Aljaski leta 1989, v drugem pa za izliv nafte iz morskega dna zaradi potopitve naftne ploščadi Deepwater Horizon, ki je leta 2010 izvajala raziskovalna vrtnanja v Mehškem zalivu.

Nesreča nasedlega tankerja Exxon Valdez¹³ na grebenu Bligh v zalivu Princa Williama na Aljaski se je zgodila malo po polnoči 24. marca 1989. Zaradi kopice tehničnih napak ladjarja, slabe pripravljenosti in počasnega odziva naftne družbe ter pristaniških oblasti, se je, tudi zaradi neugodnih vremenskih razmer in morskih tokov, prečrpavanje iztekajoče se nafte iz rezervoarjev zavleklo, tako da se je ta razlila po bližnjih obalnih obrežjih in kontaminirala več kot 2.000 kilometrov obalnih površin ter 28.000 km² občutljivega severno aljaškega morja. Po oceni preiskovalcev se je iz transportnih rezervoarjev ladje izlila petina vsega tovora¹⁴, to je preko 300.000 sodov surove nafte.

¹²Več o tem: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/konvencije/perspektive/a_epp1.pdf.

¹³Lastnik tega 300-metrskega in 200.000 ton težkega tankerja, izdelanega leta 1986 v San Diegu, je bilo podjetje Exxon Shipping Company, ki je transportiralo surovo nafto iz terminala Valdez na Aljaski v rafinerijsko predelavo v Kaliforniji. Po izčrpanju in popravilu v ladjedelnici so tanker večkrat preimenovali, med drugim je bil leta 2008 prodan podjetju Hong Kong Bloom Shipping Ltd., kjer je bil preimenovan v Dong Fang Ocean ter predelan za prevoz rude. Leta 2012 je bila ladja prodana indijskemu ladjarju, zanjo pa je indijsko vrhovno sodišče izdalo tudi dovoljenje za razgradnjo (Wikipedia – the free encyclopedia 2013).

¹⁴V času trka je bilo v trupu tankerja shranjenih preko 200.000 m³ surove nafte.

Tabela 4.1: Število iztečenih sodčkov nafte iz poškodovanega tankerja Exxon Valdez

Rezervoar	Količina nafte v tankerju ob zapuščanju pristanišča	Količina iztekle nafte ob nasedlosti	Količina izgubljene nafte iz rezervoarjev
Št. 1 sredina	136.061	82.870	53.191
Št. 1 desni	60.257	36.552	23.705
Št. 2 sredina	172.095	111.092	61.003
Št. 3 sredina	189.441	124.200	65.241
Št. 3 desni	107.107	62.397	44.710
Št. 4 sredina	79.051	70.910	8.141
Št. 5 sredina	173.132	124.490	48.642
Št. 5 desni	61.978	44.790	17.188
SKUPAJ	979.122	657.301	321.821

Vir: National Transportation Safety Board. Marine Accident Report (2004).

Tabela 4.2: Število zbranih sodčkov nafte v poškodovanih balastnih rezervoarjih tankerja

Rezervoar	Količina zbrane nafte po nesreči
v premcu	30.428
Št. 2 desni	65.645
Št. 4 desni	935
SKUPAJ	97.008

Vir: National Transportation Safety Board. Marine Accident Report (2004).

Tabeli prikazujeta število sodčkov izlite nafte iz tankerja in zbrane nafte s pomočjo pivnikov in drugih lovilnih metod. Po oceni podjetja EM je bilo zbrane do 44 odstotkov od vse natovorjene surove nafte.

Prve ugotovitve v tej nesreči so pokazale, da je plovilo upravljal tretji pomočnik Gregory T. Cousins, ki ni bil usposobljen za upravljanje ladje, hkrati je bil utrujen in preobremenjen z nalogami, poveljujoči kapitan Joseph Hazelwood pa naj ne bi zagotovil nikakršnih napotkov in nadzora pri plovbi, saj kot so pokazale raziskave, je bil v času nesreče tudi pod vplivom alkohola. Ladjar, to je podjetje Exxon Shipping Company (v nadaljnjem besedilu: ESC), naj bi bil prav tako sokriv za nesrečo, ker za plovbo ni zagotovil spočite in zadostne posadke, ta ni bila niti ustrezno usposobljena za ukrepanje v primeru incidentov, ni opravljala predpisanega nadzornega dela na tankerju Exxon Valdez, kot tudi ni poskrbela za pravilno

izvedbo pilotaže v kapitanskem mostu (po National Transportation Safety Board 2004). Podjetje ESC naj bi bilo odgovorno tudi za malomarnost, ker je opustilo vzdrževalna dela na radarskem sistemu za preprečevanje trkov, ki bi, če bi na ladji deloval, opozarjal na nevarnost čeri in drugih ovir v morju ter bi najverjetneje preprečil nesrečo. Kot ugotavlja raziskovalni novinar Palast (1999; 2008) pa naj bi podjetje ESC to vedelo, saj radarja več kot leto dni pred nesrečo niso vzdrževali zaradi visokih stroškov vzdrževanja, zato so ga pustili izključenega in torej nedelujočega.

Tudi Levesonova (2005, 18–20) ugotavlja, da se je na nesrečnem tankerju zgodila vrsta dogodkov kot posledica neodgovornega ravnanja podjetja ESC. Podjetje med komandne naprave ni nikoli vgradilo detektorjev za odkrivanje plavajočih ledenih gora, tanker je plul izven običajnega južnega izhodnega transportnega koridorja, ker naj bi se izogibal manjšim ledenim goram na področju podora ledenika Columbia, število zaposlenih na tankerju je bilo manjše za polovico kot bi moralo biti po standardih, delavci so delali v 12 do 14 urnih izmenah, posadka je hitela s polnjenjem rezervoarjev v želji po čimprejšnjem izplutju iz Valdeza na pot proti cilju, inšpekcijski pregledi varnostnih sistemov na tankerju zaradi zmanjšanega števila zaposlenih v Obalni straži v Valdezu niso bili opravljeni, pomanjkljiva je bila tudi razpoložljiva oprema za čiščenje razlitega olja, vodilno osebje podjetja ESC in EM pa je še dodatno oviralo samo čiščenje po razlitju.

Ker leži mesto Valdez na območju s posebnimi habitati lososa, morskih vider, tjulnjev in drugih morskih živali, je po ocenah raziskovalcev zaradi posledic razlitja nafte poginilo preko 250.000 morskih ptic, 2.800 morskih vider, 12 rečnih vider, 300 zalivskih tjulnjev, 247 beloglavih orlov, 22 ork in večje število lososov ter slanikov (povzeto po BBC News 1999). Za posledice te katastrofe, ki so vidne še danes, strokovnjaki iz Univerze v Severni Karolini dokazujejo, da bodo njeni učinki trajali veliko dlje, kot je bilo pričakovano. Nekateri habitati bodo potrebovali celo več desetletij, da si bodo opomogli (Williamson 2003). Na splošno so opazili zmanjšano populacijo posameznih ptičjih vrst, vključno z zastojem rasti pri različnih morskih živalih. Tudi študija Nacionalne uprave za oceanografijo in ozračje (NOAA) ugotavlja, da lahko taka kontaminacija okolja, s kronično izpostavljenostjo toksikološkimi vplivom nafte, onemogoča obstoj oziroma zmanjšuje možnost nadaljnega življenja živalskega sveta na tem območju. Zanimive pri tem so tudi različne študije MNP EM¹⁵, ki še

¹⁵ MNP EM je naročilo preko 300 različnih neodvisnih študij glede vplivov razlitja nafte na okolje.

danes prizadete prebivalce miri z ugotovitvijo, da so okoljski vplivi razlite nafte na tem območju neznatni.

Pri samem čiščenju oljnih madežev na morski gladini so bila uporabljena disperzijska sredstva za površinsko čiščenje razlite nafte. Ker naravno valovanje morja ni bilo zadostno za mešanje disperzijskega sredstva z oljem v morju, so zaradi neučinkovitosti to metodo kmalu opustili, med drugim pa ugotovili, da sredstvo škodljivo vpliva na delavce, ki so čistili ostanke nafte tako na morju kot na obali, še posebej pa na živa morska bitja. Drugo rešitev za razlito nafto je predstavljalo zažiganje madežev na morski gladini. Obsežne plasti oljnih madežev so zažgali in na ta način zmanjšali obseg razlitega olja do stokrat ter ob tem povzročili dodatno onesnaženost zračnih plasti. Tudi to metodo so po določenem času zaradi neugodnih vremenskih razmer opustili (National Oceanic and Atmospheric Administration 1992, 81). Naplavljen surovo nafto je skoraj 11.000 prostovoljcev ter nekaj delavcev ladjarja čistilo s pivniki in napihljivimi pregradami, kjer pa, zaradi prepozne dostave na območje čiščenja, ta metoda ni bila več tako učinkovita, saj je plast nafte prekrila vodno rastlinje in obalo. Tako je bilo na ta način dejansko očiščenega le okrog 10 odstotkov kontaminiranega morja (Skinner in Reilly 1989, 20). Kritike v prvih urah in dneh po nesreči so letele predvsem na podjetje Exxon Mobil (v nadaljnjem besedilu: EM), in sicer zaradi njihovega počasnega odziva na čiščenje (Baker 2008), medtem ko so prebivalci skupaj z nekaj zaposlenimi tega podjetja poskušali očistiti z naftnimi madeži naplavljenoko okolico. Čiščenja skalnatih zalivov so se lotili med drugim tudi z visokotlačnim izpiranjem obrežja z vročo vodo. Pri tej metodi so hitro ugotovili, da se zaradi pritiska in vroče vode uniči veliko več mikroorganizmov na obali in v vodi kot sicer (na primer plankton, nekatere bakterije, alge in glive, ki imajo celo sposobnost biorazgrajevanja surovega olja). Kljub poskusom popolnega očiščenja obale in morja, so na peščenih tleh obale še danes vidni ostanke surove nafte. Po podatkih Raucha (2010) je v okolju še vedno prisotnih okrog 97 m³ naftnih usedlin, ki le postopoma izginjajo, MacAskill (2007) pa ugotavlja, da se te razgrajujejo v manj kot štirih odstotkih na letni ravni.

Sodišče v Anchoragu je leta 1994 v zadevi *Baker vs. MNP EM*¹⁶ slednjemu dosodilo plačilo 287 milijonov ameriških dolarjev za povzročeno dejansko škodo in 5 milijard dolarjev kazni, kar je v tistem času ustrezalo celoletnemu dobičku podjetja Exxon Mobil. Po pritožbi EM na ameriško pritožbeno sodišče so to kazen znižali na 4 milijarde dolarjev. MNP EM se je

¹⁶ Glej primer *Exxon Shipping Company, et al. vs. Grant Baker, et al.* iz leta 2008.

ponovno pritožilo in menilo, da mora sodišče upoštevati tudi zadnje sodbe vrhovnega sodišča o teh primerih, kjer je glavni sodnik Holland kazen zvišal na 4,5 milijarde dolarjev, skupaj s plačilom vseh zamudnih obresti. Po več pritožbah je pritožbeno sodišče kazen znižalo na vsega skupaj 2,5 milijarde dolarjev. Kljub nezadovoljstvu podjetja EM z odločitvijo, je o pritožbi odločalo še Vrhovno sodišče ZDA in dokončno potrdilo plačilo kazni v višini 2,5 milijarde dolarjev, odločanje o zadevi pa vrnilo na nižje sodišče. To je pri tem ponovno ugotovilo, da je bila sama vrednost nastale škode pretirana glede na določbe pomorskega prava, izvedeni varnostni ukrepi MNP EM pa "slabši kot malomarni, vendar kljub temu niso bili zlonamerni" (po Savage 2008).

Exxon Mobil naj bi tako plačal skupaj preko dve milijardi dolarjev za stroške čiščenja razlitja, eno milijardo za poplačilo civilnih in drugih odškodninskih zahtevkov, konzorciju The Seattle Seven, ki se ukvarja s predelavo morske hrane, pa 63,75 milijona dolarjev. Decembra 2009 je MNP EM po pravnomočni sodbi plačalo 507,5 milijona dolarjev kazni, vključno s sodnimi stroški in pripadajočimi obrestmi.

Zaradi te nesreče, ki jo v ZDA pojmujejo kot največjo katastrofo na tem območju, je ameriški kongres leta 1990 sprejel še Zakon o onesnaženju z nafto.¹⁷ Ta vsebuje med drugim posebno "valdeško določbo", ki vsem plovilom, v kolikor je pri njih do izlitja več kot 3.800 m³ nafte prišlo po 22. marcu 1989, prepoveduje vplutje v zaliv Prince William na Aljaski. Od leta 2002 naprej so v skladu s sprejeto zakonodajo preprečili vplutje v ta zaliv več kot 18 ladjam (The New York Times 2002¹⁸).

Druge ključne določbe, ki jih je prinesel ameriški zakon o onesnaženju z nafto, so naslednje (Oil Pollution Act Overview):¹⁹

- lastnik plovila ali objekta, iz katerega se prečrpava nafta, in obstaja nevarnost za razlitje, je odgovoren za plačilo škode zaradi razlitja in stroške odstranjevanja ter čiščenja razlitja, v skladu s sprejetim državnim načrtom čiščenja;²⁰

¹⁷ Glej Oil Pollution Act (101 H.R.1465, P.L. 101-380). Dostopno prek: <http://www.la.state.la.us/userfiles/file/OPA%201990.pdf>.

¹⁸ Glej: The New York Times. 2002. Exxon Valdez Is Barred From Alaska Sound, 2. november. Dostopno prek: <http://www.nytimes.com/2002/11/02/us/exxon-valdez-is-barred-from-alaska-sound.html>.

¹⁹ Glej: United States Environmental Protection Agency. Oil Pollution Act Overview. Key Provisions of the Oil Pollution Act. Dostopno prek: <http://www.epa.gov/osweroe1/content/lawsregs/opaover.htm>.

²⁰ Izjeme glede na Zakon o vodah veljajo le za prečrpavanje nafte s strani pooblaščenih organov na zvezni, državni in lokalni ravni, prečrpavanje s plovil, s katerimi upravlja javni organ in prečrpavanje nafte z objektov na celini.

- od tretje stranke je mogoče zahtevati odgovornost za plačilo stroškov in škode, v kolikor povzročitelj nesreče dokaže, da jih je imel zaradi dejanja ali opustitve dejanja tretje osebe;
- odškodninska odgovornost za tankerje, večje od 3.000 bruto ton, se poveča na 1,2 milijona dolarjev bruto tonaže oziroma na 10 milijonov dolarjev. V primeru razlitja na kopenskih vrtinah znaša odškodnina za odgovorno podjetje do 350 milijonov dolarjev, za koncesionarje dovoljenj plavajočih morskih objektov, razen globokomorskih ploščadi, pa znaša odškodnina do 75 milijonov dolarjev brez stroškov odstranjevanja razbitin;
- naftna podjetja morajo za naftne objekte na morju zagotoviti stalno finančno razpoložljivost za nastalo odgovornost, v vrednosti 150 milijonov dolarjev. Za plovila ter globokomorske ploščadi pa glede na najvišji možni znesek zavarovalnine. Zahtevke za stroške odstranitve razbitin in odškodnin se lahko uveljavi neposredno od zavarovalnic, ki zagotavljajo finančno odgovornost;
- iz sklada za tovrstne nesreče se zveznim državam zagotavlja izredno financiranje do 250.000 dolarjev, in sicer za takojšnje čiščenje razlitja nafte in odstranjevanje madežev;
- zagotavljajo se preventivne dejavnosti, kot je vzpostavitev načrta ukrepov v primerih razlitja, vzdržuje se varnostne načrte v primeru nesreč, izvajajo se usposabljanja posadke in njihovo ukrepanje, predpisuje se zahtevana oprema za čiščenje v primerih razlitja in vzpostavlja se redne inšpekcijske preglede;
- posameznika, ki v primeru razlitja ne obvesti pristojnih zveznih organov, se lahko kaznuje do največ 250.000 dolarjev, organizacijo pa 500.000 dolarjev. Zaporna kazen, v primeru ugotovljene odgovornosti, se poveča od enega do pet let, predvidena kazen za prekršek pa na 250.000 dolarjev in 15 let zapora;
- v primeru vložitve odškodninske tožbe zoper povzročitelja znaša kazen 25.000 dolarjev dnevno ali 1.000 dolarjev glede na sodček razlite nafte.

4.2.1 Povzetek ugotovitev primera

Nesreča, ki jo je povzročil tanker Exxon Valdez na Aljaski, je močno kontaminirala morsko okolje, kopensko ozemlje in zrak. Namreč, kot izkazujejo številne raziskave, so na tem območju še danes vidne sledi iztekle nafte, čeprav je od nesreče minilo že več kot 24 let. Iz tega izhaja, da usedline le postopoma izginjajo, predstavljajo pa neizmerljivo škodo, ki je nastala v okolju z izteklo surovo nafto. Ta je bila v velikih količinah raztopljena in absorbirana v vse žive organizme, morske živali, ki so prišle z njo v stik, in ekosistem.

Raziskave dokazujejo, da je razlita nafta tako v morju, na kopnem in v ozračju negativno vplivala na zdravje tistih ljudi, ki so bili njej neposredno izpostavljeni ali udeleženi pri čiščenju, predvsem zaradi spontano zaužitih kemijskih substanc (na primer iz disperzijskih sredstev), ki so škodljivo vplivala na dihala ter jim povzročila številne bolezni.

Izlitje nafte kot tovara predstavlja za MNP že samo po sebi veliko škodo v finančnem smislu in pri ugledu. Tu je potrebno prišteti še vrednost neto izgubljenega tovara, prevoznega sredstva, kot tudi stroške morebitnega čiščenja okolja, odplačila odškodnin in vlaganja v oglaševalske dejavnosti. Pri vsem tem pa je neizmerljiva ravno škoda, ki je nastala za prebivalstvo na območju nesreče in pa za vse tiste, ki so bili tako ali drugače tudi poslovno prikrajšani zaradi izpada dohodka, saj morskega okolja ni mogoče tako hitro povrniti v prvotno stanje, kot lahko na primer MNP poskrbi za svoj ugled.

Za nesrečo je največkrat kriv človek, ki s svojim nevestnim in nepremišljenim ravnanjem, s ciljem maksimirati svoj dobiček, izvaja dela pomanjkljivo in malomarno. Do te ugotovitve so prišli preiskovalci ob raziskovanju nesreče tankerja Exxon Valdez. Varnostni incidenti, ki so v tovrstnih primerih relativno pogosti, kažejo na to, da MNP EM ni izvedlo ustreznih predpisanih ukrepov v primeru dogodka nesreče, kar pomeni, da so varnostni standardi naftnih prevoznikov in upravljavcev ploščadi obstajali, a so bili izvajani na zelo nizki ravni. Tako je mogoče ugotoviti, da odškodnine za povzročeno škodo ne dosegajo tako velikih stroškov za MNP, da bi te zagotavljale najvišjo raven varnostnih standardov in ukrepov pri izvajanju njihove dejavnosti. Še več. Namesto, da bi MNP zagotavljale najvišje varnostne standarde, le-te prepuščajo naključju in hkrati zaradi interesov profitabilnosti zmanjšujejo obstoječe stroške poslovanja tudi na način, da zaposlujejo manj strokovno usposobljenih ljudi. Pri tem celo najemajo zunanje pogodbene partnerje in tako odgovornost za varnost prelagajo nanje. Ker pa imajo tudi zunanji partnerji isti cilj - ustvariti dobiček v poslovanju, prav tako ne zagotavljajo nujnih varnostnih ukrepov pri izvajanju del, a bi jih glede na pravila morali.

Del odgovora za takšno stanje je mogoče najti v pozno sprejetih mednarodnih varnostnih standardih, ki so se začeli razvijati in uveljavljati šele po nesreči na Aljaski. Iz tega izhaja, da MNP ni bilo mogoče dosoditi tako velikih odškodnin, kot se je sprva pričakovalo. Na tako odločitev zagotovo vpliva dejstvo, da ima politika močne adute v tej panogi, kar pomeni, da bi z neprimerno visokimi kaznimi lahko uničili poslovanje enega najboljših konjev svoje industrije, ki napaja s predelano rafinirano nafto nepregledno množico drugih industrijskih

obratov, kar bi bilo lahko s strateškega vidika države samomorilno, sploh ob dejstvu, da se svetovna globalna konkurenca nenehno vsiljuje na tuje trge in s tem postopoma prevzema in uničuje domačega. To pač ni v interesu držav, ki z nafto obvladujejo svoj in tudi druge trge.

4.3 Študija primera: Nesreča naftne ploščadi Deepwater Horizon (British Petroleum)

Deepwater Horizon je bila visokozmogljiva polpotopna naftna vrtalna ploščad za raziskovalno vrtanje preko 10.000 metrov v globino. Ploščad, ki je bila zgrajena leta 2001 v Južni Koreji in v lasti podjetja Transocean, je bila vpisana v register vodnih objektov na Maršalovih otokih in dana v večletni zakup britanskemu MNP British Petroleum (v nadaljnjem besedilu: BP). Na nesrečni torek, 20. aprila 2010, je prišlo med vrtanjem v globini 1.500 metrov do sprostitve eksplozivne mešanice plina, ki je po vrtalni cevi prišla na površje in na ploščadi ubila 11 delavcev. Dva dni zatem je 10.000-tonski plavajoči objekt potonil, kljub vztrajnemu gašenju, pri tem pa povzročil eno večjih morskih podtalnih razlitij nafte na območju Mehiškega zaliva. Izliv surove nafte iz morskega dna so zaustavili šele tri mesece po nesreči, vrtino pa z betonskim čepom zamašili pet mesecev zatem, septembra 2010.

MNP BP, ki je s podjetjem Transocean sodelovalo že od same izgradnje ploščadi, je ravno leta 2010, nekaj tednov pred nesrečo, za tri leta s pogodbo na novo zakupilo ploščad,²¹ posadko, orodja in podporna plovila. Skupna pogodbeno vrednost zakupa je znašala 544 milijonov ameriških dolarjev. Leta 2010 je bila ploščad zavarovana za 560 milijonov dolarjev, vključno s stroški nadomestila z drugo ploščadjo in odstranitvijo stare. Podjetje Transocean, ki je zaradi nesreče izgubilo ploščad, je že v enem mesecu po nesreči prejelo delno zavarovalnino in odškodnino v vrednosti 401 milijon dolarjev, pri tem pa januarja 2013, glede na številne pritiske javnosti, pristalo na plačilo 1,4 milijarde dolarjev kazni zaradi kršenja ameriškega zakona o ohranjanju čistih voda.²² Tudi MNP BP je pristalo na plačilo 2,4 milijarde dolarjev kazni. Vloženi so bili predlogi za višjo kazen, ta se giblje med 5 do 20

²¹ Pogodba je bila sklenjena za triletno obdobje, od 2010 do 2013.

²² The Federal Water Pollution Control Act, ki ga je ameriški Senat sprejel leta 1972. Krajše je imenovan tudi kot The Clean Water Act (CWA). Več o tem: United States Environmental Protection Agency. 1972: <http://www.epa.gov/osweroe1/content/lawsregs/opaover.htm>.

milijard dolarjev, končna vrednost pa bo znana v prihodnjem desetletju (po Wikipedia – the free encyclopedia 2014²³) (N. S. 2010a).²⁴

Glede na objavljene poslovne rezultate podjetja BP so stroški odpravljanja posledic nesreče v Mehškem zalivu, skupaj s kaznimi, znašali preko 42 milijard dolarjev (Fontevvecchia, 2013). V sklad za odpravo posledic in poplačilo škode razlivanja pa je podjetje BP dodatno prispevalo še preko 4 milijarde dolarjev.

Preiskovalna komisija, ki jo je po nesreči naftne ploščadi BP ustanovil predsednik ZDA Barack Obama, je ugotovila, da so za nesrečo soodgovorna vsa tri podjetja: BP, Halliburton in Transocean. K nesreči naj bi vsa tri prispevala delno tudi zaradi svojih poslovnih odločitev, in sicer zaradi krčenja stroškov pri izvajanju varnostnih standardov, pomanjkljivega upravljanja plavajočega objekta, pa tudi zaradi težnje po časovnem prihranku zaradi vrtenja in odkrivanja nahajališča nafte na drugih območjih Mehškega zaliva.²⁵ Poročilo preiskovalne komisije MNP BP med drugim obtožuje, da je sprejemalo odločitve, ki so po nepotrebnem povečevale tveganje za nesrečo; podjetje Halliburton, ki je bilo zadolženo za čepljenje vrtine, naj bi z delom začelo, še preden je ustrezno obdelalo podatke o varnem poteku dela; lastnik ploščadi Transocean pa nosi odgovornost, ker svojih delavcev ni dovolj dobro seznanil z predpisanimi varnostnimi postopki za delo na ploščadi in vrtini²⁶ (U.Z. 2011).²⁷

Po eksploziji in potopu ploščadi Deepwater Horizon je surova nafta iz 1,5 kilometrov globokega morskega dna odtekala 87 dni, dokler iztekanja, kot dokazuje BP, niso v celoti

²³ Več o tem glej: http://en.wikipedia.org/wiki/Deepwater_Horizon.

²⁴ Podobno, kot v tem primeru, se je BP strinjal s plačilom 50,6 milijona dolarjev kazni za kršitev varnostnih standardov na teksaški rafineriji, kjer je leta 2005 prav tako prišlo do delovne nesreče zaradi uhajanja in eksplozije plina. Ob tem se je strinjalo tudi z dogovorom o dodelitvi 500 milijonov dolarjev za ureditev varnostnih rešitev v rafineriji in sprejemom programa varnostnih pregledov, ki ga izvaja ameriška agencija za zdravje in varstvo pri delu (glej N.S. 2010a. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/rekordna-globa-za-krsitev-varnostnih-standardov.html>).

²⁵ Poročilo, ki ga je ameriška vlada izdala septembra 2011, pripisuje odgovornost za razlivanje vsem trem podjetjem, BP, Halliburton in Transocean. Kot glavni vzrok za nesrečo poročilo navaja neustrezno pripravo mešanice betona za čepljenje vrtine, v preiskavi pa so se odkrile tudi številne druge pomanjkljivosti: slabo upravljanje s tveganji, spreminjanje aktivnosti v zadnjem trenutku, nesposobnost odzivanja na kritične dogodke, neustrezen nadzor nad stanjem v vrtini in nezadostno usposobljenost zaposlenih v komandni sobi ter pri drugih zaposlenih na ploščadi.

²⁶ V zvezi s tem glej tudi Deepwater Horizon Marine Casualty Investigation Report, The Republic Of The Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator z dne 17. avgusta 2011.

²⁷ Povzeto po U.Z. 2011, dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/podobne-nesrece-se-lahko-ponovijo.html>.

zaustavili. Tako je v morje po oceni ameriške Nacionalne odzivne skupine izteklo preko 4,9 milijonov sodov nafte.²⁸ Kot kažejo nekatera poročila, iztekanje še vedno ni v celoti zaustavljeno, saj naj bi številni ribiči, novinarji in tudi delavci na vrtinah na tem območju opazili nove naftne madeže, celo eno leto nesreči in po tem, ko naj bi bila vrtina že dokončno začepljena (Kirstner 2011). Več mesecev dolgo iztekanje je tako povzročilo številne neželene dogodke: čiščenje morja, obale in brežine, škodo na prosto živečih morskih habitatih, v ribolovu, turizmu ter na zdravstvenem stanju ljudi, ki so sodelovali pri odpravljanju katastrofe. Posebno skrb ogroženim prosto živečim živalskim vrstam na območju iztekanja nafte je namenil biolog Elliott A. Norse (2010). Opozoril je, da imajo globokomorske živalske vrste precej počasnejšo rast v primerjavi s toplokrvnimi živalmi, kar pomeni manjšo odpornost, s tem pa na daljši čas lahko pričakujemo njihovo hitrejše izumiranje. Bonny Schumaker v Roach (2013), ki vodi neprofitno organizacijo "On Wings of Care", izvaja redne polete nad območjem nesreče in ugotavlja, da na tem območju še ni videla želv, le nekaj delfinov, morskih krav in morskih psov, česar je bilo pred nesrečo veliko več. To po njenem pomeni, da rastlinstvo in živalstvo sicer ni izumrlo, vendar opozarja, da je območje kontaminirano v obsegu od 50 do 80 kilometrov, zato hrane za te živali ne bo dovolj, kar pomeni, da jo bodo primorane iskati drugje.

Nekoč je bila narejena študija dveh neodvisnih organizacij, ki sta ugotovili, da je bila nesmiselna in zelo škodljiva tudi uporaba disperzijskih sredstev²⁹, ki so jih raztrosili po morju s ciljem razgradnje delcev oljnih madežev. To naj bi po ugotovitvah več študij vsebovalo rakotvorne celice in nevarne toksine. Na tej podlagi so tudi drugi znanstveniki izrazili skrb, da lahko pomenijo uporabljena disperzijska sredstva dodatno nevarnost za življenje v morju, predvsem za želve in modroplavutega tuna.³⁰ Razlitje naj bi tako posledično škodovalo tudi preko 8.000 različnim morskim vrstam, še posebej, kot ugotavlja Fred Short z Univerze v

²⁸ Pri samem reševanju je sodelovalo preko 9.000 plovil, 82 helikopterjev, 20 letal za pobiranje nafte z vodne gladine in preko 48.000 reševalcev. Zaprtih je bilo 180 kvadratnih kilometrov ribolovnega območja, zbrali so 168 v oljnem madežu ujetih živali, 181 milj obalnega ozemlja je bilo kontaminiranega z nafto, s pivniki pa so uspeli uloviti za dobrih 27.000 sodčkov nafte (glej poročilo United States Coast Guard. 2011. On Scene Coordinator Report Deepwater Horizon Oil Spill, 5–6).

²⁹ Skupno so po morju raztrosili 7.000 m³ disperzijskega sredstva Corexit EC9500A in Corexit EC9527A, ki pa se nista izkazala kot uspešna rešitev razgradnje molekul razlite nafte na vodni gladini.

³⁰ Znanstveniki so poročali, da so številni ribiči ujeli mutirane rakovice, ko so bile brez klešč ali z nedoraslim oklepom, o kozicah brez oči ali s tumorskim izrastkom in okvarjene ribe, ker so zaužile nevarno disperzijsko sredstvo.

New Hampshiru, je ogroženih najmanj 14 zaščitene živalskih vrst (kot so kiti in morski psi) Schwacke (v Kaufman 2012³¹), ki so pod zvezno zaščito ZDA.³²

Pri tem dogodku je bilo zaznanih preko 150 primerov zastupitev in drugih zdravstvenih težav pri osebah, ki so sodelovale pri čiščenju okolja po nesreči. Po poročilu Ministrstva za zdravje v Louisiani (2010)³³ je verjetni vzrok teh bolezni koncentracija naftnih kemikalij, razni sedimenti in uporabljeno disperzijsko sredstvo.³⁴ Morska biologinja dr. Riki Ott (2010), ki je proučevala zdravstveno stanje ljudi, ki so čistili razlitje nafte s tankerja Exxon Valdez na Aljaski, potrjuje, da doživijo ljudje zaradi toksikološke izpostavljenosti hude zdravstvene težave, imajo dolgotrajne zdravstvene posledice, pri tem pa zaradi nafte v krvi tudi hitreje umirajo. Podobno v svoji raziskavi opisuje tudi dr. James Diaz (v Juhasz 2012), ki meni, da se tovrstna obolenja vedno pojavljajo pri tistih, ki so kakorkoli doživeli razlitje nafte ali bili pri čiščenju soudeleženi.

Poleg okoljske onesnaženosti ima vsaka taka nesreča velik vpliv tudi širše, na gospodarstvo, na druga naftna črpališča, ribištvo in obalni turizem. V tem primeru je to še posebej občutilo MNP BP, saj se je prodaja goriva na ameriških bencinskih servisih v prvem letu znižala tudi do 40 odstotkov (Weber 2010), zaradi izgube tržne prednosti pa je podjetje padlo na svetovni lestvici iz drugega na četrto mesto (Callus 2013). Kot pomembno skrb so lokalne oblasti izpostavile tudi zaskrbljenost, da bi prepoved nadaljnjega črpanja nafte lahko dodatno škodilo gospodarstvu srednjeameriških obalnih držav³⁵, saj zaposluje naftna industrija na tem območju okoli 58.000 delavcev, s tem pa je dodatno povezanih še 260.000 delovnih mest, kar je skoraj 17 odstotkov vseh delovnih mest v državi Louisiana (po Sasser 2010). Ker je bilo za ribolov zaprtih skoraj 36 odstotkov morja, ki ga v Mehškem zalivu uporabljajo tudi za

³¹ Posebna raziskava, ki jo je opravila ameriška Nacionalna uprava za oceanografijo in ozračje, ugotavlja, da so bili nekateri poginuli delfini podhranjeni, slabokrvni, imeli so okvarjena pljuča in jetra, medtem ko je skoraj polovica teh imela nizko raven hormonov, ki jim pomagata učinkovati na stresno stanje kot tudi njihov metabolizem in imunski sistem. Številni delfini naj bi leta 2011 poginili hitreje, kot pred nesrečo (po Schwacke v Kaufman 2012).

³² Več o tem glej University of New Hampshire 2011, dostopno prek: <http://www.sciencedaily.com/releases/2011/05/110511134221.htm>.

³³ Glej Louisiana DHH Releases Oil Spill-Related Exposure Information. 2010. 143 Exposure-Related Cases; Officials Continue to Monitor Health Impacts. Dostopno prek: <http://new.dhh.louisiana.gov/index.cfm/newsroom/detail/124>.

³⁴ Ugotovili so predvsem naslednje zdravstvene težave: bolečine v želodcu, jetrih, poškodbe in spremenjeno delovanje ledvic, hematološke motnje, nezavest, utrujenost, draženje zgornjih dihalnih poti, glavobole, slabost, bruhanje in draženje prebavnega trakta.

³⁵ Gre za naslednje zvezne države: Teksas, Louisiana, Alabama, Misisipi in Florida.

gospodarski ribolov, je to povzročilo dodatno 2,5 milijarde dolarjev škode ribiški industriji (Walsh 2010). Po oceni ameriške turistične organizacije naj bi se učinki razlitja nafte poznali v turizmu vsaj še tri leta. Zaradi te nesreče bo povzročenih dodatno še 23 milijard dolarjev škode. Gre predvsem za področje turizma, kjer je zaposlenih več kot 400.000 delavcev, ki s turističnimi aranžmaji na tem ozemlju ustvarijo letno 34 milijard dolarjev prihodkov.³⁶

4.3.1 Povzetek ugotovitev primera

Urejanje varnostnih standardov na pomorskih transportnih poteh se je vse od nesreče tankerja Exxon Valdez in tudi zaradi drugih podobnih nesreč izoblikovalo ter vkalupilo v mednarodne konvencije in pomorska pravila. Ta danes po vsem svetu predpisujejo visoke kazni za MNP, ki s svojim delovanjem (na primer prevoz tovora, pretovor, skladiščenje ali rafinerijska predelava) povzročijo kakršnekoli nenadzorovane izpuste v okolje. Glede na visoko dobičkonosnost te dejavnosti, so temu primerno visoke tudi kazni, ki pa v večini primerov ne predstavljajo pravega sorazmerja s škodo, ki jo ekološko razdejanje pusti za seboj. Zato segajo stroški odpravljanja posledic nesreč (čiščenje in odstranjevanje madežev, usedlin in drugih organskih sestavin), za današnje razmere, v nebo. Razlog je tudi v tem, da ustvarjajo MNP izjemne dobičke na področju naftne in petrokemijske industrije, to pa pomeni, da imajo posebno postavko za odpravo posledic onesnaženja okolja vključeno tudi v svojo zavarovalno polico. Ker predstavlja proizvodnja nafte za Združene države Amerike velik strateški interes, velja predvsem ugotovitev, da je v tej industriji zaposlenih veliko ljudi. Nezanemarljiv je tudi podatek, da spadajo na teh morskih območjih med pomembnejše panoge še ribolov, raznovrstna predelava, turizem in druge dejavnosti. Tako povzroči vsaka nesreča takojšen učinek na nihanje proizvodne in vzporedne trgovske dejavnosti ter število obiskovalcev. Zato ocenjujem, da je vsako odločanje o usodi MNP tudi veliko politično vprašanje, v katerega nedvomno posega Washington. Centri politične moči so praviloma naklonjeni vsakokratni vodstveni strukturi MNP, ki je usmerjena v naftno dejavnost, predvsem zaradi dobičkov, ki jih ta prinaša za državo in posredno za politične elite.

Iz poročil številnih komisij, ki so proučevale nesrečo ploščadi Deepwater Horizon, izhaja, da je do nesreče prišlo zaradi posledice dogodkov, še posebej pa zaradi malomarnosti poslovodstev vseh vpletenih izvajalcev del na plavajočem objektu. Ti naj bi v interesu krčenja

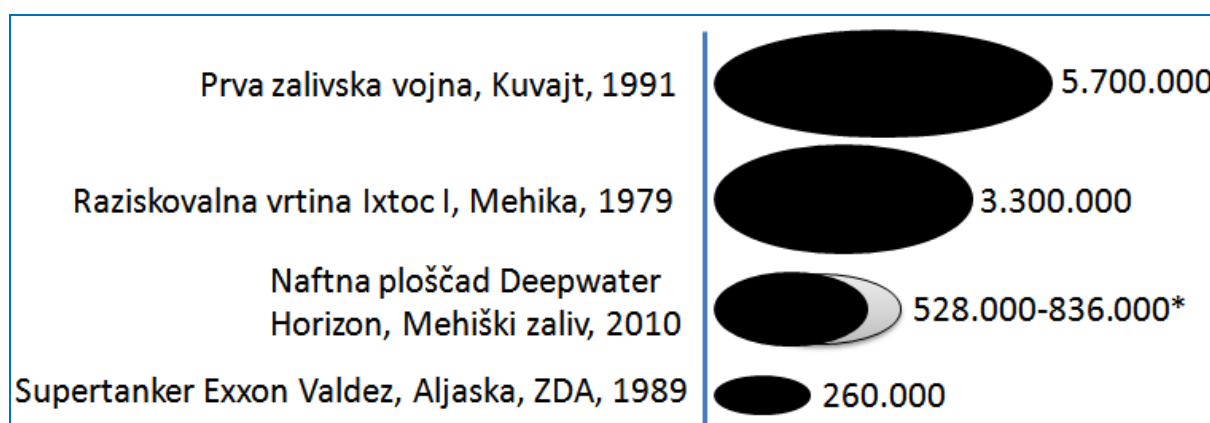
³⁶ Več o tem Oxford Economics. 2010. Potential Impact of the Gulf Oil Spill on Tourism Prepared for the U.S. Travel Association. Dostopno prek:http://www.ustravel.org/sites/default/files/page/2009/11/Gulf_Oil_Spill_Analysis_Oxford_Economics_710.pdf.

stroškov pri izvajanju varnostnih standardov na ploščadi sprejemali take poslovne odločitve, da so časovno preobremenili naftne delavce, da so morali v zelo kratkem času izvesti številne naloge, pri tem pa niso opravili ustreznih varnostnih dejanj, vse zaradi interesa profitabilnosti, in so s tem posledično povzročili nesrečo. Iztekajoče nafte iz morskega dna skorajda ni mogoče zaustaviti v kratkem času, zato se kontaminacija okolja verjetno nadaljuje še danes. Posebno skrb pa, podobno kot v primeru Exxon Valdez, v okolju še vedno predstavljajo disperzijska sredstva za odstranjevanje oljnih madežev. Ta so po mnenju številnih toksikologov rakotvorna, kar ima zagotovo dodatne posledice na območjih, kjer je prišlo do stika z razlito surovo nafto, saj so bile pri živalskih vrstah zaznane številne mutacije, pri ljudeh pa ugotovljena hitrejša umrljivost.

5 ŠKODLJIVI UČINKI RAZLITIJ ZA NAFTNA MULTINACIONALNA PODJETJA

Številni tuji avtorji s področja naravovarstvenih ved ugotavljajo, da povzročijo razlitja surove nafte in njenih derivatov katastrofalne posledice okolju, morskemu ter kopenskemu ekosistemu. Razlitje nafte, ki se pojavi na občutljivem morskem območju,³⁷ lahko ne glede na velikost pusti uničujoče posledice v naravnem okolju, na premoženju, v gospodarstvu ter posledično tudi na človeških življenjih (Schmidt Etkin 2001, 1299). To je mogoče ugotoviti tudi na podlagi različnih raziskav, ki so jih izvedle zunanje neodvisne organizacije.

Slika 5.1: Obsežnejša razlitja nafte v zadnjih tridesetih letih



Opomba: količina razlitja je izračunana v sodčkih izlite nafte.

Vir: BBC News (2010)³⁸.

Slika 2 prikazuje obsežnost največjih razlitij nafte v preteklih treh desetletjih. Tovrstne okoljske nesreče so močno zaznamovale nekatere države, ki so zaradi svojih naravnih danosti prepojene z nafto, zato vidijo svojo korist predvsem v dobičkonosnosti, manj pa v okoljski ozaveščenosti. Ravno na tej podlagi postavi pomembno izhodišče Burgherr (2007, 245–256), ki meni, da je vpliv razlitja nafte danes zaznan kot velik okoljski problem, pomembno povezan predvsem s socialno-ekonomskimi učinki. Vendar kot ugotavlja, so ravno izboljšave

³⁷ Do razlitij na območju velikih morskih ekosistemov prihaja zato, ker ti ležijo na pomorsko prometni transportni poti (Burgherr 2007, 254).

³⁸ Glej: BBC News. 2010. Oil from Gulf of Mexico spill 'hears Florida beaches'. Dostopno prek: <http://www.bbc.co.uk/news/10217739>.

v tehnologiji pridobivanja nafte, v varnostnih standardih ter v usposabljanju osebja bistveno znižale možnosti razlitij nafte pri črpanju na naftnih ploščadih.³⁹ Tudi Schmidt Etkinova (2001, 1299) v svoji raziskavi poudari, da so se v zadnjih 20 letih razlitja nafte močno zmanjšala, ne glede na splošno dejstvo o škodljivih posledicah takih nesreč in ob izredno povečanemu pretoku in transportu nafte. Razlogi zmanjšanja možnosti razlitij nafte so po njenem različni. Tu navaja primer ZDA, ki so med drugim sprejele najstrožjo zakonodajo na področju plovbe naftnih tankerjev v njenem teritorialnem morju, sprejele so višje varnostne standarde in zagotovile preventivne programe usposabljanj zaposlenih. Kot drugo pomembno dejstvo navaja astronomsko visoke stroške kazni za povzročitelje nesreč, kar jih zagotovo omejuje pri izvajanju njihove primarne dejavnosti - pridobivanju surove nafte.

MNP se v primeru razlitij nafte soočajo tudi z velikimi stroški, ki jih morajo vložiti v čiščenje naravnega okolja. Ti stroški so odvisni od številnih dejavnikov, med drugim tudi od lokacije razlitja, vrste nafte, obsega razlitja, načrtovanja in izvedbe čiščenja, dolžine obale, stopnje onesnaženja in tako dalje. Kot pojasnjuje Schmidt Etkinova (2000), je čiščenje razlite nafte na priobalnem pasu in v pristaniščih štiri do petkrat dražje kot na morju. Odstranjevanje razlitega težkega goriva je več kot desetkrat dražje od odstranjevanja lahke surove nafte ali dizelskega goriva. Podobno primerjavo desetkratne vrednosti stroškov na enoto čiščenja bi lahko našli tudi pri čiščenju razlitega manj kot 30 ton goriva v primerjavi s čiščenjem razlitih 300 ton nafte. Takšno primerjavo stroškov prikazujeta naslednji tabeli.

³⁹ Tu Burgherr ocenjuje, da gre za zmanjšanje takih možnosti in incidentov za približno 3 odstotke pri vsej pridobljeni nafti na svetu.

Tabela 5.1: Stroški na enoto čiščenja glede na dolžino onesnaženja priobalnega pasu

Onesnaženost priobalnega pasu	Razlitja v ZDA	Razlitja izven ZDA	Vsa razlitja
0-1 km	2.644,11 \$/tona 2,37 \$/l	5.530,66 \$/tona 4,97 \$/l	5.086,00 \$/tona 4,57 \$/l
2-5 km	5.991,33 \$/tona 5,38 \$/l	6.150,37 \$/tona 5,53 \$/l	5.793,00 \$/tona 5,21 \$/l
8-15 km	10.540,42 \$/tona 9,45 \$/l	6.304,60 \$/tona 5,67 \$/l	5.876,00 \$/tona 5,28 \$/l
20-90 km	15.164,62 \$/tona 13,63 \$/l	6.863,19 \$/tona 6,17 \$/l	6.612,00 \$/tona 5,94 \$/l
100 km	27.303,53 \$/tona 24,54 \$/l	9.061,36 \$/tona 8,14 \$/l	11.398,00 \$/tona 10,24 \$/l
500 km	51.962,94 \$/tona 46,70 \$/l	10.404,21 \$/tona 9,35 \$/l	16.443,00 \$/tona 14,78 \$/l

Vir: Schmidt Etkin (2000).

Tabela 5.2: Stroški na enoto čiščenja glede na lokacijo razlitja

Lokacija	Razlitja v ZDA	Razlitja izven ZDA	Vsa razlitja
V pristanišču	34.089,30 \$/tona 30,63 \$/l	12.983,04 \$/tona 11,67 \$/l	19.674,25 \$/tona 17,68 \$/l
Priobalni pas	25.066,44 \$/tona 22,53 \$/l	17.931,06 \$/tona 16,11 \$/l	22.442,69 \$/tona 20,17 \$/l
Na morju	6.873,72 \$/tona 6,18 \$/l	8.570,10 \$/tona 7,70 \$/l	8.292,94 \$/tona 7,36 \$/l

Vir: Schmidt Etkin (2000).

V primeru nesreče so dejanski stroški čiščenja razlitja nafte za MNP lahko še večji in odvisni od medsebojno povezanih dejavnikov kot so zemljepisna lega razlitja (bližina obale in občutljivih naravnih habitatov), vrste in količine nafte, tehnologije čiščenja, kot tudi političnega vpliva vpletenih držav, ki pa ni zanemarljiv. Ravno na podlagi političnih intervencij držav so bili kot rezultat okoljske ozaveščenosti sprejeti številni mednarodni akti in konvencije. Tu Keisha Huijer (2005) povzame, da so se pomorske države z ratifikacijo mednarodnih aktov zavezale, da bodo v svojem nacionalnem pravu upoštevale mednarodna pravila s ciljem preventivnega delovanja in zmanjševanja onesnaženj globalnih morij zaradi razlitij nafte.

5.1 Povzetek ugotovitev študije primera in potrditev hipotez

Predstavljeni študiji primera naftnih podjetij Exxon Mobil in British Petroleum kljub časovni oddaljenosti 21 let dokazujeta, da povzroči človek s svojim nevestnim delovanjem ali opustitvijo dolžnih ravnanj največjo škodo naravnemu okolju in ljudem. Kljub temu, da ti dve nesreči nista bili edini in največji v novejši zgodovini, se je od takrat pa do danes oblikovala in sprejela mednarodna zakonodajna regulativa ter varnostni standardi, ki poskušajo preprečevati podobne nesreče ali jih vsaj zmanjševati. Kljub temu, da so MNP po nesrečah morale izplačevati visoke kazni in odškodnine različnim upravičencem, ki so bile soudeleženi v ekoloških katastrofah, so vsa ta podjetja danes še vedno uvrščena v lestvico zgornjih 10 najmočnejših naftnih družb na svetu. Tu lahko opazimo, da imajo MNP izredno močan vpliv na področju naftne industrije pri črpanju črnega zlata iz morskih in kopenskih globin, kot tudi izjemen politični vpliv na sprejem ekonomske politike določanja tržnih cen za sodček prodane rafinirane nafte. Zanimariti pa ne gre niti dejstva, da lahko s svojimi kapitalskimi interesi kaj hitro posežejo tudi v okoljevarstveno zakonodajo ali da jo omilijo v lastno korist ali pa ne spoštujejo.

Za potrditev prve hipoteze, ki se glasi *"Okoljevarstvena zakonodaja držav vpliva na multinacionalna podjetja"*, navajam primer ameriškega Zakona o onesnaženju voda z nafto, ki ga je predlagal kongresnik Walter B. Jones iz Severne Karoline, in sicer kot odgovor na nesrečno razlitje nafte iz nasedlega tankerja Exxon Valdez na Aljaski. Sprejem tega zakona leta 1990 je imel veliko podporo tako v senatu kot kongresu. Predvsem na normativni ravni je povečal možnost hitrejšega odzivanja v primerih razlitja nafte, zagotovil je potrebna sredstva za takojšno reševanje, vzpostavil je nacionalni odškodninski sklad, postavil je višje standarde za preprečevanje nesreč pri plovbi tankerjev v ozemeljskih vodah ZDA, dvignil pa je tudi finančne posledice za dokazano odgovornost v primeru povzročene nesreče. Zakon je predvidel nove zahteve pri načrtovanju ukrepov in odpravi posledic razlitij, tako za gospodarske družbe kot tudi za vladne ustanove, predvsem pa od upravljalcev naftnih naprav in objektov zahteva, da pripravijo lastne načrte in ukrepe za zmanjševanje tveganj tovrstnih nesreč. Pomemben cilj, ki ga zagotavlja zakon, je tudi obnova naravnih virov, ki so bili z razlitjem poškodovani ali uničeni. Tako je nastalo škodo dolžan poravnati povzročitelj

nesreče in vzpostaviti stanje, kot je bilo pred nesrečo, pri tem pa zagotoviti oškodovancem v okviru obnove in sanacije nastalega stanja odškodnino zaradi izgube naravnih virov.

Tudi po nesreči ploščadi Deepwater Horizon v Mehiškem zalivu so poskušali ameriški senatorji večkrat spremeniti omenjeni zakon in dvigniti odškodnino za povzročeno škodo s 75 milijonov dolarjev na 10 milijard. Predlog senatorjev Roberta Menendeza in Franka Lautenberga iz New Jerseyja so predstavniki obeh domov zbornice zavrnili, češ da bi s tako visoko kaznijo ogrozili poslovanje te dobičkonosne industrije tudi pri ostalih 4.000 vrтинah na območju Mehiškega zaliva.⁴⁰

Da je vpliv posameznikov na sprejem okoljevarstvene zakonodaje in tovrstnih politik v ZDA predvsem koristoljuben in lobističen, predstavlja tudi ugotovitev preiskovalne komisije (U. Z. 2011)⁴¹, ki jo je po nesreči ploščadi v Mehiškem zalivu ustanovil Barack Obama. Ta je povzela, da je do nesreče prišlo zaradi odločitev podjetij BP, Halliburton in Transocean v smeri krčenja stroškov in prihranka na času. Poročilo med drugim še posebej obtožuje podjetje Halliburton, ki je bilo zadolženo za betoniranje vrtine, a svojega dela takrat ni opravilo uspešno, saj je z delom pričelo, še preden so ustrezno obdelali podatke o tem, ali bo delo potekalo varno. Teksaški gigant Halliburton opravlja vsa glavna dela pri sanaciji vrтин, zasipavanju in betoniranju naftnih polj tudi na kopenskem ozemlju ZDA. Ni naključje, da je ravno to podjetje v letih od 1995 do 2000 vodil nekdanji podpredsednik ZDA, Dick Cheney, ki prihaja prav tako iz krogov naftnih baronov.⁴² Zanimivo je, da je bilo ravno to podjetje v času njegovega mandata vpleteno v nekatere vojaške akcije v času ameriške invazije v Iraku, ki jih je sam takrat tudi vneto zagovarjal, pri tem pa naj bi njegovo podjetje z vojnim dobičkarstvom zaslužilo ogromne vsote ameriškega davkoplačevalskega denarja (M. M. 2010).⁴³

⁴⁰ Predlogu spremembe zakonodaje je nasprotovalo več senatorjev, med njimi Mary Landrieu iz Louisiane in Lisa Murkowski iz Aljaske (Lerer 2010).

⁴¹ Komisija ni imela pooblastil za spremembo vladne ali korporacijske politike, ugotavlja pa, da so vzroki za nesrečo sistemske narave, kjer se bodo podobne nesreče brez reform v politiki vlade ter v praksah naftne industrije zagotovo ponovile (glej prispevek U.Z. 2011. Podobne nesreče se lahko ponovijo z dne 6. 1. 2011. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/podobne-nesrece-se-lahko-ponovijo.html>).

⁴² Dick Cheney je bil podpredsednik v vladi Georga Busha mlajšega, od leta 2001 do 2008 (glej Wikipedia – the free encyclopedia. 2014b. *Halliburton*. Dostopno prek: <http://en.wikipedia.org/wiki/Halliburton>).

⁴³ Glej prispevek M. M. 2010. Katero podjetje je najbolj osovraženo? z dne 24. 6. Dostopno 29. 6. 2013 na: www.24ur.com/novice/svet/katero-podjetje-je-najbolj-osovrazeno.html.

Kot ugotavlja Jusić (2010), kaže katastrofa v Mehiškem zalivu na pomanjkljivo zakonodajo in predpise v naftni industriji. Meni, da čeprav obstajajo na vsakem delovnem mestu stroga varnostna pravila in predpisi za delo, se zdi tukaj nerazumljivo, da podobni ali celo strožji predpisi ne obstajajo za dela kot je vrtanje v globino 1,6 kilometrov, saj kot pravi, številni strokovnjaki to razumejo kot vpliv in moč naftnih korporacij in njihovega lobiranja na predstavnike v Washingtonu, ki strožjih varnostnih standardov preprosto ne sprejmejo.

Da je lobiranje lahko legitimno dejanje najvplivnejših, opisuje v zanimivem primeru tudi Kunaver (2013). Izpostavi lobiranje v ustanovah Evropske unije ob pripravi okoljske zakonodaje glede razlitij nafte, katerega je sprožila nesreča tankerja Erika leta 1999, ki se je potopil pred obalo Francije. Poslanci v Evropskem parlamentu so sprožili pobudo za sprejem zakonodaje, ki bi v prihodnje preprečevala tovrstne nesreče, in sicer z ustanovitvijo evropskega kompenzacijskega sklada za sanacijo nesreč in s sprejemom strožjih varnostnih standardov. Evropske naftne družbe so kmalu ocenile, da bi sprejem strožje zakonodaje v predlagani obliki lahko ogrozil njihovo konkurenčnost na svetovnem trgu, zato so z lobiranjem v institucijah EU želeli doseči, da se predlagane ukrepe prenese na mednarodno raven, in da se podaljša predvideni rok za umik manj varnih tankerjev iz uporabe. Naftne družbe, ki so lobirale v okviru mednarodnega naftnega združenja, so najele specializirano lobistično svetovalno organizacijo in na koncu svoje interese tudi uveljavile.⁴⁴ Namesto ustanovitve evropskega kompenzacijskega sklada je bil tako sprejet sklep o povečanju mednarodnega sklada, glede roka za ukinitvev uporabe manj varnih tankerjev pa je svetovalna organizacija dosegla rešitev, ki je bila za njene naročnike sprejemljiva. Na podlagi teh obrazložitvev prvo hipotezo potrjujem.

Druga hipoteza se glasi " *V primeru ekološke nesreče je multinacionalno podjetje odgovorno za sanacijo in poplačilo škode, ki nastane*". Za škodni dogodek, povzročen pri izvajanju naftne dejavnosti, je mogoče kaj hitro najti odgovornega povzročitelja nesreče, kljub dejstvu, da lahko na nesrečo vplivajo številni dejavniki, od tehnične napake zaposlenih do neustreznih vremenskih razmer. Povzročitelji nesreč so zaradi obsežnosti razlitja, škodljivih posledic za varstvo okolja, čiščenja madežev in interesa javnosti, na podlagi nacionalne zakonodaje, *a priori* podvrženi plačilu visokih kazni in odškodnin. Enega večjih dosojenih zneskov za

⁴⁴ Rezultat njihovih prizadevanj je bil za naftne družbe ugoden, saj je Evropski parlament odločil, da je potrebno predpis najprej internacionalizirati in šele nato uveljaviti tudi v praksi EU.

plačilo kazni zaradi onesnaženja okolja pri izvajanju dejavnosti črpanja nafte je ekvadorsko sodišče prisodilo ameriški naftni družbi Chevron in ji naložilo plačilo 8,6 milijarde dolarjev. Onesnaženje je, kot ugotavljajo raziskovalci, pri udeleženih ljudeh povzročilo raka, zaradi tega pa naj bi umrlo 1.400 ljudi.⁴⁵ Ta kazen je doslej najvišja in višja celo od kazni, ki jo je moral zaradi izlitja nafte na Aljaski plačati Exxon Mobil, kjer mu je bila prvotno dosojena kazen petih milijard dolarjev, a je s pomočjo številnih pritožb ameriško vrhovno sodišče to obveznost omililo in jo znižalo na vsega skupaj 507,5 milijonov dolarjev (D.L. 2011).⁴⁶

Aktualna tožba ameriške vlade proti MNP BP in ostalim podjetjem zaradi nesreče ploščadi v Mehiškem zalivu zahteva zaradi kršenja okoljske zakonodaje in varnostnih predpisov od toženih plačilo kazni v višini do 20 milijard dolarjev (Brstovšek 2011). Te odgovornosti se MNP BP zaveda, zato je vsakemu udeležnemu posamezniku, ki bi odstopil od tožbe, ponujalo enkratno znesek v višini 5.000 dolarjev, brez upravičenosti morebitnih novih tožb v tej zadevi. Za podjetja je bil ta znesek večji in je znašal 25.000 dolarjev.⁴⁷ BP je iz odškodninskega fonda po podatkih njihovega poslovnega poročila izplačal 2,6 milijarde dolarjev odškodnin, sodišče pa je dosodilo le v enem samem primeru, s katerim je podjetnik od BP iztožil 10 milijonov dolarjev (T.V. 2010).⁴⁸

Stroški čiščenja so odvisni od lokacije in nekaterih drugih dejavnikov, na dan pa stanejo okoli 10 milijonov dolarjev. Skupni stroški čiščenja razlitja nafte s tankerja Exxon Valdez so znašali 2,5 milijardi dolarjev, skupaj z globami in ostalimi kaznimi ter stroški tožb pa 7 milijard dolarjev. Čiščenje okolja za nasledlim tankerjem Amoco Cadiz pred francosko obalo marca leta 1978 je stalo 282 milijonov dolarjev, od tega je bila polovica sredstev namenjenih plačilu sodnih taks in natečenih obresti. Stroški čiščenja razlitja liberijskega tankerja The Braer pred Šetlandskimi otoki januarja 1993 so znašali 83 milijonov dolarjev. Ti stroški čiščenja so bili relativno nizki, saj se je večina nafte naravno razgradila. Kar 61 milijonov odškodnin pa je bilo izplačanih v zvezi z zapiranjem ribiške dejavnosti. Tudi stroški čiščenja

⁴⁵ Zadeva naftnega konzorcija Texaco, kasneje preimenovanega Chevron, sega v leta od 1972 do 1990, ko je ta na ozemlju Ekvadorja črpal naftna bogastva, pri tem pa močno onesnaževal okolje. Leta 1998 je podjetje z ekvadorsko vlado doseglo dogovor, ki je za 40 milijonov dolarjev počistilo nesnago.

⁴⁶ Glej prispevek D.L. 2011. Chevron mora plačati 8,6 milijarde dolarjev. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/sodisce-chevron-naj-placa-8-6-milijarde-dolarjev.html>.

⁴⁷ BP naj bi podjetjem in prebivalcem v obalnih krajih Mehiškega zaliva, ki so odstopili od tožbe, izplačal 43 milijonov dolarjev.

⁴⁸ Glej prispevek T.V. 2010. 5000 dolarjev za odstop od tožbe. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/5-000-dolarjev-za-odstop-od-tozbe.html>.

obale in morja za drugim liberijskim tankerjem The Sea Empress, ki je potonil februarja 1996 pred obalo Velike Britanije, so bili relativno nizki in so znašali skupaj 60 milijonov dolarjev (ITOPF 2013). Tanker Erika, ki je potonil pred francosko obalo decembra 1999, pa je povzročil za 280 milijonov dolarjev stroškov za plačilo škode, čiščenja in za kazni. Za izgubljenim ruskim tankerjem Nakhodka, ki se je potopil pred japonsko obalo januarja 1997, so lastniki izplačali 219 milijonov dolarjev za stroške čiščenja okolja (N.Š. 2010).⁴⁹

Tabela 5.3: Največje nesreče naftnih tankerjev po svetu

Ime ladje	Leto nesreče	Mesto nesreče	Razlita količina v tonah
TORREY CANYON	1967	Otočje Scilly, Velika Britanija	119
SEA STAR	1972	Omanski zaliv	115
JAKOB MAERSK	1975	Oporto, Portugalska	88
URQUIOLA	1976	Španija	100
HAWAIIAN PATRIOT	1977	Honolulu, ZDA	95
AMOCO CADIZ	1978	Bretanija, Francija	223
ATLANTIC EMPRESS	1979	Tobago, Zahodni indijski otoki	287
INDEPENDENTA	1979	Bospor, Turčija	94
IRENES SERENADE	1980	Zaliv Navarino, Grčija	100
CASTILLO DE BELLVER	1983	Južna Afrika	252
NOVA	1985	Otočje Kharg, Iranski zaliv	70
ODYSSEY	1988	Nova Škotska, Kanada	132
EXXON VALDEZ	1989	Aljaska, ZDA	37
KHARK V	1989	Maroko	70
ABT SUMMER	1991	Angola	260
HAVEN	1991	Genova, Italija	144
KATINA P	1992	Maputo, Mozambik	66,7
AEGEAN SEA	1992	La Coruna, Španija	74
BRAER	1993	Šetlandski otoki, Velika Britanija	85
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven, Velika Britanija	72
PRESTIGE	2002	Galicia, Španija	63
HEBEI SPIRIT	2007	Taeon, Koreja	11

Vir: ITOPF - The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (2013).

⁴⁹ Glej prispevek N.Š. 2010. *Najhujša razlitja nafte v zgodovini!* Dostopno prek: http://cekin.si/clanek/za_dom_in_druzino/najhujsa-razlitja-nafte-v-zgodovini.html.

Na podlagi mednarodne in nacionalne pomorske zakonodaje so transportna podjetja v primeru nesreče zanj tudi odgovorna. Tako so dolžna plačati stroške kazni v skladu z nacionalno zakonodajo, odškodnine v primeru tožb in tudi stroške za čiščenje in sanacijo okolja.

Na podlagi te obrazložitve in ugotovitev raziskovanj številnih drugih avtorjev, med drugim tudi Schmidt Etkinove, hipotezo, da je v primeru ekološke nesreče multinacionalno podjetje odgovorno za sanacijo in poplačilo škode, potrjujem.

6 ZAKLJUČEK

Svetovno gospodarstvo deluje po načelu, v katerem se izkazuje stalna kapitalska rast, predvsem pa izkoriščanje danih naravnih bogastev. Vse to predstavlja strateško prednost pred drugimi državami. To nalogo izvajajo predvsem MNP, ki jih ustanovijo ali države same ali pa kot poddržavljena podjetja upravljajo to dejavnost na način, da prinašajo dobiček tako nacionalnemu gospodarstvu kot neposredno sami politični oblasti. To ugotovitev je mogoče posplošiti, saj smo danes priča globalnemu gospodarstvu, ki ne pozna meja, in kjer imajo poseben primat ter vlogo MNP. Slednja tako presegajo same nacionalne okvire in izkoriščajo naravna bogastva tudi drugod na cenejši način zato, da jih lahko doma, s špekulativnimi nameni, drago prodajo in tako zagotavljajo svojo dobičkonosnost. To sicer ni kaznivo, je pa škodljivo za izkoriščano državo, ki se zaradi pohlepa razproda tujemu MNP in tako izgublja svoje potencialne v boju z omejenimi strateškimi surovinami naravnih bogastev, v vse bolj globaliziranem svetu. Vsekakor zadnje raziskave s tega področja kažejo, da raste, tudi zaradi MNP, delež v tej panogi v bruto družbenem produktu hitreje kot v katerikoli drugi dejavnosti, kar predstavlja na svetovni ravni skoraj 25 do 30-odstotni delež. Zaradi omejenih virov in potrošniškega sveta se ta delež le še povečuje, saj je prodaja predvsem naftnih derivatov glavna izvozna dejavnost številnih MNP in s tem tudi držav, ki posedujejo ali upravljajo naftna nahajališča, ob dejstvu, da zaposlujejo veliko število ljudi v vseh posrednih dejavnostih.

Naftno dejavnost lahko primerjamo sorazmerno s prehransko dejavnostjo. To je mogoče potrditi s tem, da si danes brez posedovanja in uporabe naftnih zalog skoraj ne znamo več zamisliti celovite prehranske varnosti, ki jo zagotavljajo prevozna sredstva in druge podporne dejavnosti. Podobno ugotovitev lahko navežem tudi na okoljsko varnost, kamor sodi področje energetike, klimatskih sprememb zaradi ogrevanja spodnjih plasti ozračja, bioloških vplivov na človekovo zdravje in ekonomske grožnje zaradi pomanjkanja blaga. Vse to nam v tem sodobnem času zagotavljajo MNP s svojimi produkti, posredno v obliki naftnih derivatov.

Ali je cena, ki jo zaradi tega plačujemo ljudje, visoka? Če se navežem na možnost nakupa tako dostavljenega blaga v trgovini, menim, da ne. Vendar pa tega odgovora nikakor ni mogoče enačiti s primeri nesreč pri prevozu ali črpanju ter razlitju in iztekanju surove

neobdelane podmorske nafte. V tem pogledu je učinek škodnega dogodka razlite nafte zagotovo katastrofalen tako za morski ekosistem kot tudi za ljudi in pa prebivalstvo, ki od tega živi. Vseh stroškov ni mogoče vedno meriti samo v porabljenih dolarjih na enoto proizvedenega, ampak tudi skozi posledice v okolju, ki jih nesreča povzroči. Zato izplačane odškodnine ne predstavljajo vedno pravičnega poplačila škode posameznikom na primer zaradi izgubljenega zaslužka v neki panogi, ampak gre bolj za poplačilo minimalnega ter opravičilo za pogosto nevestno in malomarno ravnanje ter potrjevanje moralne odgovornosti poslovodstev MNP. To predstavlja motiv, da tudi v primeru prihodnjih nesreč ravnajo enako.

Ker se o nesrečah tako na pomorskih kot tudi na cestnih poteh dnevno seznanjamo preko medijev, je mogoče tudi v prihodnje pričakovati, da se bodo nacionalni organi lotevali priprave strožjih varnostnih standardov za zagotavljanje varnosti v primeru takih prevozov. Popolne garancije za to seveda ni. Že izvajanje samih ukrepov pa omogoča, da se s sistemi sprotnih kontrol in nadzorov pristopi k odpravi nekaterih pomanjkljivosti in primere malomarnega odnosa ter izvajanja varnostnih postopkov in standardov tudi kaznuje. K temu morajo več prispevati tako nacionalni nadzorni organi, nadzorni uprave MNP, ki bi morale imeti med prednostmi zagotavljanje največjih standardov varovanja okolja in narave, kot tudi nevladne naravovarstvene organizacije. Da se bo ta odnos popravil, bo potrebno več sredstev nameniti vmesnim nadzorom, kar pomeni, da ukrepanje ob nesreči ne sme biti samo reakcija na varnostno pomanjkljiv dogodek, pač pa mora nastopiti sprotna akcija pri rednih vmesnih kontrolah. To pomeni, da se bo delovalo preventivno, največja vloga pa mora biti namenjena MNP, da se bodo spoštovale vse sprejete konvencije in pravila, kar bo zagotovilo varnost pred nesrečami in hudimi onesnaženji narave in okolja.

7 LITERTURA

1. *Amnesty International*. Dostopno prek: <http://www.amnesty.si> (1. april 2012).
2. Baker, Mallen. 2008. *Companies in Crisis – What not to do when it all goes wrong*. Dostopno prek: <http://www.mallenbaker.net/csr/CSRfiles/crisis03.html> (27. junij 2013).
3. Bartlett, Christopher A. in Sumantra Ghoshal. 2000. *Transnational management: Text, cases and readings in cross-border management*. Boston: Irwin McGraw-Hill.
4. BBC News. 1999. *Exxon Valdez: Ten years on*. Dostopno prek: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/298608.stm> (27. junij 2013).
5. --- 2010. *Oil from Gulf of Mexico spill 'nears Florida beaches'*. Dostopno prek: <http://www.bbc.co.uk/news/10217739> (10. junij 2013).
6. Brigham, Eugene F., Louis C. Gapenski in Michael C. Ehrhardt. 1999. *Financial management: Theory and Practice*. Fort Worth: Harcourt Brace College Publishers.
7. British Petroleum. 2013. *Summary Review 2012*. Dostopno prek: http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/investors/BP_Summary_Review_2012.pdf. (1. februar 2014).
8. Brown, Lester R. 1977. *Redefining Security*. Dostopno prek: <http://www.eric.ed.gov/PDFS/ED147229.pdf> (19. november 2011).
9. Brstovšek, Andrej. 2011. Nafta, azbest in Erin Brockovich. *Dnevnik*, 16. april. Dostopno prek: <http://www.dnevnik.si/objektiv/v-objektivu/1042438539> (29. junij 2013).
10. Burgherr, Peter. 2007. In-depth analysis of accidental oil spills from tankers in the context of global spill trends from all sources. *Journal of Hazardous Materials* 140 (1–2): 245–256.
11. Buzan, Barry. 1991. *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. London: Harvester Wheatsheaf.
12. Callus, Andrew. 2013. Smaller BP's profits down as oil spill trial looms. *Reuters*, 5. februar. Dostopno prek: <http://www.reuters.com/article/2013/02/05/us-bp-results-urgent-idUSBRE91409C20130205?irpc=932> (17. junij 2013).
13. Chalecki, L. Elisabeth. 2001. *Environmental Security: A Case Study of Climate Change*. Dostopno prek: http://www.pacinst.org/reports/environment_and_security/env_security_and_climate_change.pdf (18. november 2011).

14. D.L. 2011. *Chevron mora plačati 8,6 milijarde dolarjev*. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/sodisce-chevron-naj-placa-8-6-milijarde-dolarjev.html> (29. junij 2013).
15. Division for Sustainable Development. 2012. *Agenda 21*. Dostopno prek: <http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> (26. januar 2012).
16. Dunning, John H. in M. Sarianna Lundan. 2008. *Multinational enterprises and the global economy*. Cheltenham: Edward Elgar Pub.
17. Evropska komisija 2006. *Direktiva o spremembi prilog k Direktivi Sveta 90/642/EGS glede mejnih vrednosti ostankov trifloksistrobina, tiabendazola, abamektina, benomila, karbendazima, tiofanat-metila, miklobutanila, glifosata, trimetilsulfonijuma, fenpropimorfa in klormekvata*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:206:0001:0011:SL:PDF> (28. marec 2014).
18. Evropski parlament. 2010. *Resolucija Evropskega parlamenta o ukrepanju EU na področju iskanja in črpanja nafte v Evropi*. Dostopno prek: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B7-2010-0540&language=SL> (28. marec 2014).
19. --- 2011a. *Resolucija Evropskega parlamenta o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju (2011/2072(INI))*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv:OJ.CE.2013.051.01.0043.01.SLV> (25. marec 2014).
20. --- 2011b. *Poročilo o obvladovanju izzivov glede varnosti pri pridobivanju nafte in plina na odprtem morju (2011/2072(INI))*. Dostopno prek: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2011-0290+0+DOC+XML+V0//SL#title1> (30. junij 2013).
21. Evropski parlament in Svet. 1994. *Direktiva o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov (94/22/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0022&qid=1396025841351&from=EN> (28. marec 2014).
22. --- 2002. *Uredba (1406/2002) o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2002R1406:20061231:SL:PDF> (28. marec 2014).

23. --- 2003. *Direktiva o sodelovanju javnosti pri sestavi nekaterih načrtov in programov v zvezi z okoljem in o spremembi direktiv Sveta 85/337/EGS in 96/61/ES glede sodelovanja javnosti in dostopa do sodišč (2003/35/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2003L0035:20120217:SL:PDF> (28. marec 2014).
24. --- 2004. *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode (2004/35/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0035:20090625:SL:PDF> (25. marec 2014).
25. --- 2006. *Poročilo Komisije evropskemu parlamentu in svetui o izvajanju uredbe št. 2038/2006 o večletni denarni podpori ukrepom evropske agencije za pomorsko varnost na področju odzivanja na onesnaženje z ladij za obdobje 2007–2009*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0286:FIN:SL:HTML> (28. marec 2014).
26. --- 2008a. *Direktiva o celovitem preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja (2008/1/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:024:0008:0029:sl:PDF> (28. marec 2014).
27. --- 2008b. *Direktiva o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (2008/56/ES)*. Dostopno prek: <http://eu.vlex.com/vid/itvi-okolja-okvirna-morski-strategiji-39040532> (28. marec 2014).
28. --- 2009. *Direktiva o geološkem shranjevanju ogljikovega dioksida (2009/31/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0114:0135:SL:PDF> (28. marec 2014).
29. Evropski Svet. 1979. *Direktiva o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31979L0409:SL:HTML> (28. marec 2014).
30. --- 1985. *Direktiva o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (85/337/EGS)*. Dostopno prek: <http://si.alparc.org/viri/zbirka-virov/evropa-in-mednarodna-skupnost/evropski-sporazumi/direktiva-85-337-egs> (28. marec 2014).
31. --- 1992a. *Direktiva o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0043:20070101:SL:PDF> (28. marec 2014).

32. --- 1992b. *Direktiva o minimalnih zahtevah za izboljšanje varnosti in zdravja pri delu za delavce v dejavnostih pridobivanja rudnin z vrtnjem (92/91/EGS)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0091:20070627:SL:PDF> (28. marec 2014).
33. --- 1997. *Direktiva Sveta o spremembi Direktive 85/337/EGS o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (97/11/ES)*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX:31997L0011> (28. marec 2014).
34. --- 2010. *Sporočilo Komisije "Soočanje z izzivom varnosti pri naftnih in plinskih dejavnostih na morju"* (KOM(2010)0560). Dostopno prek: <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=SL&t=PDF&gc=true&sc=false&f=ST%2016943%202010%20INIT> (28. marec 2014).
35. Exxon Mobil Corporation. 2013. *Citizenship Report 2012*. Dostopno prek: http://cdn.exxonmobil.com/~/_media/Reports/Corporate%20Citizenship%20Report/2012/news_pub_ccr2012.pdf (1. februar 2014).
36. --- 2014. *Announces Estimated Fourth Quarter 2013 Results*. Dostopno prek: <http://news.exxonmobil.com/press-release/exxon-mobil-corporation-announces-estimated-fourth-quarter-2013-results> (1. februar 2014).
37. Fontevecchia, Agustino. 2013. *BP Fighting A Two Front War As Macondo Continues To Bite And Production Drops*. Dostopno <http://www.forbes.com/sites/afontevecchia/2013/02/05/bp-fighting-a-two-front-war-as-macondo-continues-to-bite-and-production-drops> (25. marec 2014).
38. Forbes. 2011. *The world's biggest Public Companies*. Dostopno prek: http://www.forbes.com/global2000/list/#p_1_s_arank_All_All_All (4. december 2011).
39. Foundation for Environmental Security and Sustainability. 2011. *The challenge of Environmental Security*. Dostopno prek: <http://www.fess-global.org/index.cfm> (10. november 2011).
40. Glenn, Jerome C., Theodore J. Gordon in Renat Perelet. 1997. *Environmental Security: Emerging International Definitions, Perceptions, and Policy Considerations*. Dostopno prek: <http://www.millennium-project.org/millennium/es-2def.html> (19. november 2011).

41. Havenaar, M. Johan, Julie G. Cwikel in Evelyn J. Bromet. 2002. *Toxic Turmoil: Psychological and Societal Consequences of Ecological Disasters*. New York: Kluwer Academic/Plenum Publishers. Dostopno prek: google books.
42. Huijjer, Keisha. 2005. "Trends in oil spills from tanker ships 1995-2004." Dostopno prek: http://www.itopf.com/_assets/documents/amop05.pdf (25. marec 2014).
43. *Institute for Environmental Security*. Dostopno prek: <http://www.envirosecurity.org/> (28. marec 2014).
44. --- 2011. *What is Environmental Security?* Dostopno prek: http://www.envirosecurity.org/activities/What_is_Environmental_Security.pdf (10. november 2011).
45. ITOPF - The International Tanker Owners Pollution Federation Limited. 2013. *Costs of Spills*. Dostopno prek: <http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills/index.html> (29. junij 2013).
46. Johnson, Debra in Colin Turner. 2003. *International business*. London: Routledge.
47. Juhasz, Antonia. 2012. Investigation: Two Years After the BP Spill, A Hidden Health Crisis Festers. *The Nation*, 7. maj. Dostopno prek: <http://www.thenation.com/article/167461/investigation-two-years-after-bp-spill-hidden-health-crisis-festers#axzz2WPVQMbg1> (16. junij 2013).
48. Jusić, Muhamed. 2010. *Ekološka katastrofa u Meksičkom zaljevu*. Dostopno prek: <http://muhamedjusic.blogspot.com/2010/06/ekoloska-katastrofa-u-meksickom-zaljevu.html> (29. junij 2013).
49. Kaufman, Lesli. 2012. Gulf Dolphins Exposed to Oil Are Seriously Ill, Agency Says. *The New York Times*, 23. marec. Dostopno prek: <http://green.blogs.nytimes.com/2012/03/23/gulf-dolphins-exposed-to-oil-are-seriously-ill-agency-says> (21. junij 2013).
50. Kistner, Rocky. 2011. *The Macondo Monkey on BP's Back*. Dostopno prek: http://www.huffingtonpost.com/rocky-kistner/the-macondo-monkey-on-bps_b_988262.html. (29. junij 2013).
51. *Konvencija o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah*. Dostopno prek: https://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/Pdf/arhuska_konvencija.pdf (3. julij 2013).

52. Koražija, Nataša. 2002. Tuje naložbe, toliko kot jih potrebujemo. *Gospodarski vestnik* (2): 28–29.
53. Kunaver, Primož. 2013. *Kako naj podjetje lobira v Bruslju*. Dostopno prek: <http://www.primum.si/reference/8-kako-naj-podjetje-lobira-v-bruslju> (29. junij 2013).
54. Lerer, Lisa. 2010. *Effort to Increase Liability Limit for Oil-Spill Damages Fails in Senate*. Dostopno prek: <http://www.bloomberg.com/news/2010-05-14/effort-to-increase-oil-spill-liability-after-gulf-disaster-fails-in-senate.html>. (29. junij 2013).
55. Leveson, Nancy. 2005. *Software System Safety*. Dostopno prek: http://web.archive.org/web/20101108055426/http://ocw.mit.edu/courses/aeronautics-and-astronautics/16-358j-system-safety-spring-2005/lecture-notes/class_notes.pdf (26. junij 2013).
56. Louisiana DHH Releases Oil Spill-Related Exposure Information. 2010. *143 Exposure-Related Cases; Officials Continue to Monitor Health Impacts*. Dostopno prek: <http://new.dhh.louisiana.gov/index.cfm/newsroom/detail/124> (16. junij 2013).
57. M.M. 2010. *Katero podjetje je najbolj osovraženo?* Dostopno prek: www.24ur.com/novice/svet/katero-podjetje-je-najbolj-osovrazeno.html (29. junij 2013).
58. MacAskill, Ewan. 2007. 18 years on, Exxon Valdez oil still pours into Alaskan waters. *The Guardian*, 18. februar. Dostopno prek: <http://www.guardian.co.uk/business/2007/feb/02/oil.pollution> (27. junij 2013).
59. Malešič, Marjan. 2004. Environmental Security: A case of Slovenia. V *Defense and the environment: effective scientific communication*, ur. Katarina Mahutova, John J. Barich in Ronald A. Kreizenbeck, 139–150. Dordrecht/Boston/London: Kluwer Academic Publishers.
60. N.S. 2010a. *Rekordna globa za kršitev varnostnih standardov*. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/rekordna-globa-za-krsitev-varnostnih-standardov.html> (12. junij 2013).
61. --- 2010b. *Rekordne izgube BP*. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/rekordne-izgube-bp.html> (12. junij 2013).
62. N.Š. 2010. *Najhujša razlitja nafte v zgodovini!* Dostopno prek: http://cekin.si/clanek/za_dom_in_druzino/najhujsa-razlitja-nafte-v-zgodovini.html (29. junij 2013).

63. National Oceanic and Atmospheric Administration. 1992. *Oil spill case histories 1967-1991. Summaries of significant U.S. and International spills*. Dostopno prek: http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fresponse.restoration.noaa.gov%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2FOil_Spill_Case_Histories.pdf&ei=kz3LUd_5G9SP4gSLm4HYCw&usg=AFQjCNH1jwaV8LB-s_vceEeHat1m3K9hhQ&bvm=bv.48340889,d.bGE&cad=rja (26. junij 2013).
64. National Transportation Safety Board. Marine Accident Report. 2004. *Grounding Of The U.S. Tankship Exxon Valdez On Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989*. Dostopno prek: http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fdocs.lib.noaa.gov%2Fnoaa_documents%2FNOAA_related_docs%2FOil_spills%2Fmarine_accident_report_1990.pdf&ei=9wnLUYD2CuSD4gSkyoD4Aw&usg=AFQjCNHZQa8R8A90-luKyBp_R8PLqJprRg&sig2=36Vb-12UR9xGGwloN_gmiw&bvm=bv.48340889,d.bGE (26. junij 2013).
65. Neformalni svet ministrov Evropske unije, odgovornih za prostorsko planiranje. 1999. *Evropske prostorsko razvojne perspektive. V smeri uravnoveženega in trajnostnega razvoja ozemlja Evropske unije*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/konvencije/perspektive/a_epp1.pdf (1. julij 2013).
66. Norse, Elliott A. in John Amos. 2010. Impacts, Perception, and Policy Implications of the BP/Deepwater Horizon Oil and Gas Disaster. *The Environmental Law Reporter* 40 (11). Dostopno prek: <http://elr.info/news-analysis/40/11058/impacts-perception-and-policy-implications-bpdeepwater-horizon-oil-and-gas> (16. junij 2013).
67. Novak, Božidar, Tomaž Mihelin Ritlop in Jure Struc. 2006. Kaj je lobiranje in kakšno dodano vrednost prinaša? V *Lobiranje je vroče: komuniciranje z vplivnimi javnostmi za menedžerje*, ur. Božidar Novak, 33–110. Maribor: SPEM Komunikacijska skupina.
68. OECD. 1999. *Foreign direct investment, development and corporate responsibility*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
69. Ott, Ricki. 2010. Health of Exxon Valdez cleanup workers was never studied. *McClatchy*, 29. junij. Dostopno prek: http://www.mcclatchydc.com/2010/06/29/96782/health-of-exxon-valdez-cleanup.html#.Ub4U7Nj_-PQ (16. junij 2013).

70. Oxford Economics. 2010. *Potential Impact of the Gulf Oil Spill on Tourism Prepared for the U.S. Travel Association*. Dostopno prek: http://www.ustravel.org/sites/default/files/page/2009/11/Gulf_Oil_Spill_Analysis_Oxford_Economics_710.pdf (17. junij 2013).
71. Polič, Marko. 1988. *Psihološki vidiki naravnih in drugih nesreč*. Ljubljana: Republiški center za obrambno usposabljanje, Poljče.
72. ---, Janek Musek in Gabi Čačinovič Vogrinčič, ur. 1994. *Psihološki vidiki nesreč*. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje pri Ministrstvu za obrambo.
73. Palast, Gregory. 1999. *Ten Years After But Who Was To Blame?* Dostopno prek: <http://www.gregpalast.com/ten-years-after-but-who-was-to-blame> (26. junij 2013).
74. --- 2008. *Court Rewards Exxon for Valdez Oil Spill*. Dostopno prek: <http://www.gregpalast.com/court-rewards-exxon-for-valdez-oil-spill/> (26. junij 2013).
75. Rauch III, Samuel D. 2010. *Intent to Prepare a Supplemental Environmental Impact Statement on the Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council's Restoration Efforts*. Dostopno prek: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2010-01-22/html/2010-1201.htm> (26. junij 2013).
76. Roach, John. 2013. *Mystery 'oil sheen' grows near site of BP Gulf disaster, says researcher*. Dostopno prek: http://science.nbcnews.com/_news/2013/01/31/16792048-mystery-oil-sheen-grows-near-site-of-bp-gulf-disaster-says-researcher (16. junij 2013).
77. Sasser, Bill. 2010. *Despite BP oil spill, Louisiana still loves Big Oil*. Dostopno prek: <http://www.csmonitor.com/USA/2010/0524/Despite-BP-oil-spill-Louisiana-still-loves-Big-Oil> (17. junij 2013).
78. Savage, David G. 2008. *Justices slash Exxon Valdez verdict*. Dostopno prek: <http://articles.latimes.com/2008/jun/26/nation/na-valdez> (27. junij 2013).
79. Schmidt Etkin, Dagmar. 2000. *Worldwide Analysis of Marine Oil Spill Cleanup Cost Factors*. Dostopno prek: http://www.environmental-research.com/erc_papers/ERC_paper_2.pdf (11. junij 2013).
80. --- 2001. *Analysis of oil spill trends in the United States and worldwide*. Dostopno prek: http://environmental-research.com/erc_papers/ERC_paper_12.pdf (16. junij 2013).

81. Senate and House of Representatives of the United States. 1990. *Oil Pollution Act*. Dostopno prek: <http://www.lla.state.la.us/userfiles/file/OPA%201990.pdf> (28. marec 2014).
82. Silvan, Juraj. 2004. International Conventions in Environment: For Better Mutual Cooperation. V *Defense and the environment: effective scientific communication*, ur. Katarina Mahutova, John J. Barich in Ronald A. Kreizenbeck, 3–14. Dordrecht/Boston/London: Kluwer Academic Publishers.
83. Skinner, Samuel K. in William K. Reilly. 1989. *The EXXON VALDEZ Oil Spill. A Report to the President*. Dostopno prek: http://www.akrrt.org/Archives/Response_Reports/ExxonValdez_NRT_1989.pdf (27. junij 2013).
84. Skoberne, Peter. 2004. ***Pregled mednarodnih organizacij in predpisov s področja varstva narave 2004***. Dostopno prek: Digitalna knjižnica Slovenije.
85. Sok, Monika. 2007. Ali je vpliv na podjetja v slovenski predelovalni dejavnosti pozitiven? *Naše gospodarstvo: revija za aktualna gospodarska vprašanja* 53 (1/2): 28–36.
86. Struc, Jure. 2006. Zakaj kapital ne more brez lobistov? V *Lobiranje je vroče: komuniciranje z vplivnimi javnostmi za menedžerje*, ur. Božidar Novak, 79–109. Maribor: SPEM Komunikacijska skupina.
87. *Spremembe proračuna Republike Slovenije za leto 2011* (DP2011-A). Ur. l RS 96/2010. Dostopno prek: http://www.uradni-list.si/files/RS_-2010-096-05012-OB~P001-0000.PDF (6. december 2011)
88. Svetličič, Marjan. 1985. *Zlate mreže transnacionalnih podjetij*. Ljubljana: Delavska enotnost.
89. --- 1996. *Svetovno podjetje: izzivi mednarodne proizvodnje*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
90. T.V. 2010. *5000 dolarjev za odstop od tožbe*. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/5-000-dolarjev-za-odstop-od-tozbe.html> (29. junij 2013).
91. The International Tanker Owners Pollution federation. 2013. *Major Oil Spills*. Dostopno prek: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/index.html> (20. november 2013).

92. Tillerson, Rex. 2012. *Corporate Citizenship Report Letter from CEO*. Dostopno prek: <http://corporate.exxonmobil.com/en/community/corporate-citizenship-report/letter-from-ceo-rex-tillerson/overview> (1. februar 2014).
93. *The New York Times*. 2002. Exxon Valdez Is Barred From Alaska Sound, 2. november. Dostopno prek: <http://www.nytimes.com/2002/11/02/us/exxon-valdez-is-barred-from-alaska-sound.html> (28. junij 2013).
94. U.Z. 2011. *Podobne nesreče se lahko ponovijo*. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/novice/svet/podobne-nesrece-se-lahko-ponovijo.html> (29. junij 2013).
95. United Nations. 2009. *Oceans and the Law of the Sea*. Dostopno prek: <https://www.un.org/en/globalissues/oceans/index.shtml> (1. februar 2014).
96. --- 2011. *World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development*. Dostopno prek: <http://www.unctad-docs.org/files/UNCTAD-WIR2011-Full-en.pdf> (7. december 2011).
97. United Nations Conference on Sustainable Development. 2012. *Rio+20*. Dostopno prek: <http://www.uncsd2012.org/> (30. januar 2012).
98. *United Nations Environment Programme*. Dostopno prek: <http://www.unep.org> (19. januar 2012).
99. --- 1992. *Rio Declaration on Environment and Development*. Dostopno prek: <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=78&articleid=1163> (30. januar 2012).
100. --- 2000. *Dr. Michel Batisse: Winner 2000*. Dostopno prek: <http://www.unep.org/sasakawa/winners/michel.asp> (20. januar 2012).
101. --- 2012. *About World Environment Day*. Dostopno prek: <http://www.unep.org/wed/about/> (19. januar 2012).
102. United States Coast Guard. 2011. *On Scene Coordinator Report Deepwater Horizon Oil Spill, Submitted to the National Response Team, September, 2011*. Dostopno prek: http://www.uscg.mil/foia/docs/dwh/fosc_dwh_report.pdf (28. marec 2014).
103. United States Environmental Protection Agency. 1972. *Clean Water Act*. Dostopno prek: http://cfpub.epa.gov/npdes/cwa.cfm?program_id=45 (28. marec 2014).
104. --- 2014. *Oil Pollution Act Overview. Key Provisions of the Oil Pollution Act*. Dostopno prek: <http://www.epa.gov/osweroel/content/lawsregs/opaover.htm> (28. junij 2013).

105. University of New Hampshire 2011. *Deepwater Horizon spill threatens more species than legally protected, study finds*. Dostopno prek: <http://www.sciencedaily.com/releases/2011/05/110511134221.htm> (28. marec 2014).
106. *Ustava Republike Slovenije*. Ur. l. RS 33I/1991 (28. december 1991).
107. Vrhovno sodišče Združenih držav Amerike. 2007. *Exxon Shipping Company, et al. vs. Grant Baker*. Dostopno prek: <http://www.supremecourt.gov/opinions/07pdf/07-219.pdf> (28. marec 2014).
108. Walsh, Bryan. 2010. With Oil Spill (and Blame) Spreading, Obama Will Visit Gulf. *Time*, 1. maj. Dostopno prek: <http://www.time.com/time/health/article/0,8599,1986323,00.html> (17. junij 2013).
109. Waters, Malcolm. 2000. *Globalization*. London: Routledge.
110. Weber, Harry R. 2010. *Time to scrap BP brand? Gas station owners divided*. Dostopno prek: http://www.nbcnews.com/id/38493212/ns/business-us_business/#.Ub9f4tj_-PR (17. junij 2013).
111. Wikipedia – the free encyclopedia. 2013. *Exxon Valdez oil spill*. Dostopno prek: http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill. (8. julij 2013).
112. --- 2014a. *Deepwater Horizon*. Dostopno prek: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Deepwater_Horizon.jpg (28. marec 2014).
113. --- 2014b. *Halliburton*. Dostopno prek: <http://en.wikipedia.org/wiki/Halliburton> (28. marec 2014).
114. Williamson, David. 2003. *Exxon Valdez oil spill effects lasting far longer than expected, scientists say*. Dostopno prek: <http://www.unc.edu/news/archives/dec03/peters121803.html> (27. junij 2013).
115. *Zakon o odpravi posledic naravnih nesreč (ZOPNN-UPB1)*. Ur. l. RS 114/05 (19. december 2005).
116. *Zakon o porabi sredstev dolgoročnih rezervacij za ekološko sanacijo (ZPDRES)*. Ur. l. RS 59/01 (19. julij 2011).
117. *Zakon o razglasitvi zaščitne ekološke cone in epikontinentalnem pasu Republike Slovenije (ZRZECEP)*. Ur. l. RS 93/05 (21. oktober 2005).
118. *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja (ZVO-1A)*. Ur. l. RS 20/2006 (24. februar 2006).

119. *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja (ZVO-1B)*. Ur. l. RS 70/2008 (11. julij 2008).
120. *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja (ZVO-1C)*. Ur. l. RS 108/2009 (28. december 2009).
121. *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja (ZVO-1E)*. Ur. l. RS 57/2012 (27. julij 2012).
122. *Zakon o spremembah Zakona o varstvu okolja (ZVO-1D)*. Ur. l. RS 48/2012 (26. junij 2012).
123. *Zakon o varstvu okolja*. Ur. l. RS 32/1993. (17. junij 1993).
124. *Zakon o varstvu okolja (ZVO-1)*. Ur. l. RS. 41/2004. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200441&stevilka=1694> (25. november 2011).
125. *Zakon o varstvu okolja neuradno prečiščeno besedilo (ZVO-1-NPB6)*. Dostopno prek: http://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=2DE6D85E93E4F7B5C1257A5C0035944F&db=urad_prec_bes&tip=doc (26. marec 2014).
126. *Zakon o varstvu okolja uradno prečiščeno besedilo (ZVO-1-UPB1)*. Ur. l. RS 39/2006 (13. april 2006).
127. *Zakon o varstvu pred ionizirajočimi sevanji in jedrski varnosti (ZVISJV-UPB2)*. Ur. l. RS 102/04 (21. september 2004).
128. *Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (ZVNDN)*. Ur. l. RS. 64/1994. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=199464&stevilka=2183> (25. november 2011).
129. *Zakon o vodah (ZV-1)*. Ur. l. RS 67/02 (26. julij 2002).
130. Zupanič, Nataša. 2001. Nekatere značilnosti multinacionalnih korporacij ter njihov vpliv na manj razvite države. *Naše gospodarstvo: revija za aktualna gospodarska vprašanja* 47 (5–6): 486–505.