

**UNIVERZA V MARIBORU
PRAVNA FAKULTETA**

KATJA VAJKSLER

**MEDNARODNA POMORSKA
ORGANIZACIJA S POUČENJEM NA
PREDPISIH, KI UREJAJO VARNOST
PLOVBE**

Diplomsko delo

Maribor, 2018

**UNIVERZA V MARIBORU
PRAVNA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**MEDNARODNA POMORSKA
ORGANIZACIJA S Poudarkom NA
PREDPISIH, KI UREJAJO VARNOST
PLOVBE**

Študent: Katja Vajksler

Študijski program: UNI-B1-PRAVO

Študijska smer: Mednarodno javno pravo

Mentor: dr. Matjaž Tratnik

Maribor, julij 2018

Zahvala

Zahvaljujem se prof. dr. Matjažu Tratniku za sprejeto mentorstvo in vse napotke pri pisanju diplomske naloge.

Še posebej pa se zahvaljujem mojim staršem in Sebastijanu za vso podporo in spodbudo pri pisanju diplomske naloge in tekom študija.

KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA.....	1
1.2	CILJI IN TEZE DIPLOMSKEGA DELA.....	1
1.3	METODE DIPLOMSKEGA DELA.....	3
2	SPLOŠNO O POMORSKEM MEDNARODNEM PRAVU.....	4
2.1	RAZVOJ DO 20. STOLETJA.....	4
2.2	POENOTENJE POMORSKEGA MEDNARODNEGA PRAVA.....	6
2.3	VIRI POMORSKEGA MEDNARODNEGA PRAVA.....	7
3	MEDNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA (IMO).....	8
3.1	USTANOVITEV.....	8
3.2	ZGODOVINA ORGANIZACIJE.....	8
3.3	STRUKTURA ORGANIZACIJE.....	9
3.4	ČLANSTVO V ORGANIZACIJI.....	11
3.5	PODROČJA, KI JIH ZAJEMA IMO IN KONVENCIJE IMO.....	11
4	VARNOST PLOVBE.....	14
4.1	MEDNARODNA KONVENCIJA O VARSTVU ČLOVEŠKEGA ŽIVLJENJA NA MORJU (SOLAS).....	14
4.1.1	CILJI IN POMEN KONVENCIJE SOLAS.....	14
4.1.2	PREGLED VSEBINE KONVENCIJE SOLAS.....	15
4.1.2.1	VARNO UPRAVLJANJE LADIJ IN KODEKS ISM.....	16
4.1.3	KRONOLOŠKI PREGLED POMEMBNIH DOPOLNITEV.....	17
4.2	MEDNARODNA PRAVILA O IZOGIBANJU TRČENJ NA MORJIH (COLREGs).....	18
4.2.1	KRATKA ZGODOVINA IN PREGLED VSEBINE COLREGs.....	18
4.2.2	POMEN COLREGs.....	18
4.3	MEDNARODNA KONVENCIJA O STANDARDIH ZA USPOSABLJANJE, IZDAJANJE SPRIČEVAL IN LADIJSKO STRAŽARJENJE POMORŠČAKOV (STCW).....	19
4.3.1	CILJI IN POMEN KONVENCIJE STCW.....	19
4.3.2	KODEKS STCW.....	20
4.3.3	SPREMEMBE KONVENCIJE STCW.....	20
4.3.3.1	MANILSKE SPREMEMBE KONVENCIJE IN KODEKSA STCW.....	21
5	IMO V SLOVENIJI.....	23

6	SKLEP	24
7	BIBLIOGRAFIJA.....	26
7.1	LITERATURA	26
7.2	VIRI	26

SEZNAM OKRAJŠAV

COLREGs – Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Mednarodna pravila o izogibanju trčenj na morjih)

EU – Evropska unija

IMO – International Maritime Organization (Mednarodna pomorska organizacija)

ISM Code – International Safety Management Code (Mednarodni kodeks ravnanja za varno upravljanje ladij in za preprečevanje onesnaževanja)

LSA Code – International Life Saving Appliances Code (Kodeks o opremi za reševanje ljudi)

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij)

SFRJ – Socialistična federativna republika Jugoslavija

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea (Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju)

STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov)

UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu)

ZDA – Združene države Amerike

ZN – Združeni narodi

POVZETEK

Morje pokriva 70% zemeljske površine in je z razvojem plovbe postalo pomembna prometna povezava. Zaradi številnih nesreč, ki so se zgodile na morju, je postalo jasno, da obstoječa pravila ne zagotavljajo zadostne varnosti na morju. Najboljši način za izboljšanje varnosti je z razvijanjem mednarodnih predpisov, ki jim sledijo vse plovne države. Iz tega razloga je bila ustanovljena Mednarodna pomorska organizacija (IMO), kot specializirana pomorska agencija v okviru ZN. Njena naloga je s sodelovanjem spodbuditi varen, okolju prijazen, učinkovit in trajnosten ladijski promet. To bo doseženo s sprejetjem najvišjih izvedljivih standardov pomorske varnosti in zaščite, učinkovitostjo navigacije ter preprečevanjem in nadzorovanjem onesnaževanja z ladij in tudi z učinkovitim izvajanjem instrumentov IMO, z namenom njihove splošne in enotne uporabe. Že od začetka svoje ustanovitve je razvijala nove konvencije, ko so se pojavile potrebe in zagotavljala, da so obstoječi instrumenti v koraku s spremembami v pomorski tehnologiji. Varnost na morju je bila in ostaja še vedno najpomembnejša naloga organizacije, zaradi česar je na tem področju razvila številne konvencije.

Najpomembnejša med njimi je Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), ki je v diplomskem delu podrobno predstavljena. Predstavljeni pa sta tudi Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW) ter na kratko Mednarodna pravila o izogibanju trčenj na morjih (COLREGs). V diplomskem delu so zajete tudi značilnosti pomorskega mednarodnega prava ter pomembne informacije o organizaciji IMO.

Ključne besede: pomorsko mednarodno pravo, Mednarodna pomorska organizacija, varnost plovbe, varstvo človeškega življenja na morju, standardi usposabljanja, izogibanje trčenju na morjih

ABSTRACT

The sea covers 70% of the Earth's surface and has become an important transport link with the development of navigation. Due to numerous accidents that occurred at sea it has become clear, that existing regulations do not provide sufficient safety at sea. The best way to improve safety is by developing international regulations followed by all countries engaging in navigation. For this reason, the International Maritime Organization (IMO) was established as a specialized agency within the UN. Its mission is to promote safe, environmentally friendly, efficient and sustainable shipping through cooperation. This will be achieved through the adoption of the highest viable maritime safety and security standards, the effectiveness of navigations, the prevention and control of pollution from ships and the effective implementation of IMO instruments with the intention of their overall and uniform application. Since its establishment IMO has been developing new conventions when needs have emerged and ensuring that existing instruments are up to date with changes in marine technology. Safety of sea has been and still remains the most important task of the organization, which has led to the development of numerous conventions in this field.

The most important among them is the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), which is presented in detail in this bachelor thesis. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and, in short, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs) are also presented. The bachelor thesis also covers the characteristics of maritime international law and important information of IMO.

Key words: maritime international law, International Maritime Organization, safety of navigation, safety of life at sea, standards of training, preventing collisions at sea

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Mednarodno pravo se je skozi zgodovino spreminjalo, prilagajalo in razvijalo. Morje pokriva 70% zemeljske površine in je za ljudi postajalo vedno pomembnejše zaradi izkoriščanja njegovih naravnih bogastev, ribolova, svetovne trgovine, z razvojem plovbe pa je postalo tudi pomembna prometna povezava. Zaradi tega je morje pomemben ekonomski vir, zanimanje držav zanj pa je vedno večje. Mednarodno pravo se je tej spremembi statusa morja prilagodilo tako, da je razvilo vejo prava, ki se ji reče pomorsko mednarodno pravo.

Zaradi omenjenih zahtev po morju so se interesi držav večkrat trčili, s tem pa je morje postalo potencialno žarišče sporov. Da bi se spori preprečili, je Komisiji ZN bila dana naloga, da se pravila pomorskega mednarodnega prava poenotijo. Pod vodstvom ZN je s tem ciljem nastala tudi Mednarodna pomorska organizacija (IMO), kot specializirana pomorska agencija.¹

IMO posodablja obstoječe konvencije in razvija nove, ko se pojavijo potrebe. Te konvencije so za države podpisnice obvezne, s tem pa se zagotavlja poenotenje pravil.

Zaradi številnih nesreč, ki so se zgodile na morju, je postalo jasno, da obstoječa pravila ne zagotavljajo zadostne varnosti na morju. Iz tega razloga je IMO sprejela številne konvencije na tem področju, da se varnost plovbe izboljša, s tem pa se tudi zmanjša število nesreč in smrtnih žrtev ter se preprečuje onesnaženje morja.

1.2 CILJI IN TEZE DIPLOMSKEGA DELA

IMO je sprejela številne konvencije, ki jih glede na zadevo, ki jo obravnavajo, lahko razdelimo na tri glavne skupine. V prvi skupini obravnava varnost plovbe, v drugi skupini obravnava preprečevanje onesnaženja morja, v tretji pa odgovornost in odškodnine, predvsem v zvezi s škodo, ki jo povzroči onesnaženje. Zunaj teh skupin je IMO sprejela še številne konvencije na drugih področjih.²

V diplomskem delu se bom osredotočila na omenjeno prvo skupino konvencij, največji poudarek pa bom dala na Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na

¹ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 31 in 32.

² Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Introduction to IMO, URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (23. 07. 2018).

morju (SOLAS) in Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW). Kratko bodo predstavljena tudi Mednarodna pravila o izogibanju trčenj na morjih (COLREGs).

Cilj diplomskega dela je predstaviti IMO, njeno strukturo, konvencije, ki jih ta sprejema in delo organizacije na področju pomorskega mednarodnega prava. Namen je ugotoviti kakšen vpliv ima organizacija na mednarodno varnost plovbe. Podrobneje bom predstavila dve izmed najpomembnejših konvencij, ki ju je sprejela IMO na tem področju in poskušala ugotoviti na kakšen način sta doprinesli k izboljšanju varnosti pomorskega mednarodnega prometa.

Zastavila sem si naslednji raziskovalni vprašanji, na kateri bom pri pisanju diplomskega dela poskušala odgovoriti:

- Na kakšen način sta v Mednarodni pomorski organizaciji urejena varnost plovbe in varovanje človeškega življenja na morju?
- Ali ima Mednarodna pomorska organizacija pomemben vpliv na varnost plovbe in s tem na varovanje človeškega življenja na morju?

Zastavljena teza je, da je Mednarodna pomorska organizacija ključna organizacija na področju mednarodnega pomorstva, njene konvencije pa odločilno vplivajo na varnost udeležencev v pomorskem mednarodnem prometu in odločilno pripomorejo k preprečevanju trčenj na morju.

Diplomsko delo bom vsebinsko razdelila na več sklopov.

V prvem sklopu bom opredelila pojem pomorskega mednarodnega prava in prikazala njegov razvoj in poenotenje. Nekaj besed bo namenjenih tudi virom pomorskega mednarodnega prava.

V drugem sklopu bo podrobneje predstavljena IMO, njena zgodovina in struktura ter področja na katerih deluje in sprejema konvencije.

V tretjem sklopu bom predstavila dve pomembni konvenciji IMO na področju varnosti plovbe. Predstavljeno bo njuno zgodovinsko ozadje ter pomen in cilji vsake od teh konvencij. Te konvenciji sta Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) in Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, pooblastilih in opravljanju straže pomorščakov (STCW). Omenjena bodo tudi Mednarodna pravila o izogibanju trčenj na morjih (COLREGs).

Četrty sklop bo namenjen posebej dejavnosti Slovenije v okviru pomorskega mednarodnega prava ter njenemu članstvu v organizacijah na tem področju.

1.3 METODE DIPLOMSKEGA DELA

Pri pisanju diplomskega dela bom uporabila deskriptivno metodo dela.

Zbrala in analizirala bom slovensko in tujo strokovno literaturo na področju pomorskega mednarodnega prava in mednarodnih organizacij.

V okviru primarnih pravnih virov bom uporabila mednarodne in slovenske pravne prepise, v okviru sekundarnih pravnih virov pa domačo in tujo strokovno literaturo ter domače in tuje članke in druge internetne vire.

Preučila bom tudi razlago mednarodnih pravnih predpisov v praksi, na področju, ki ga zajema diplomsko delo.

2 SPLOŠNO O POMORSKEM MEDNARODNEM PRAVU

Pomorsko mednarodno pravo ali pravo morja je del mednarodnega javnega prava.

»Pomeni sistem pravil, ki urejajo pravice in obveznosti subjektov mednarodnega prava na morju in glede morja, prav tako pa tudi na morskem dnu in v podzemlju ter glede določenih vprašanj tudi v zračnem prostoru nad njim. Poleg tega ureja vprašanja izvrševanja oblasti na posameznih morskih območjih. Zlasti v modernejšem času se pomorsko mednarodno pravo ukvarja tudi z vprašanji gospodarjenja, znanstvenega raziskovanja ter varovanjem in ohranjanjem morskega okolja.«³

Mednarodnopravna vprašanja glede morja spadajo med najstarejša in najintenzivnejša. Razlog za to je dejstvo, da je morje že od vsega začetka pomemben ekonomski vir in sredstvo komunikacije. Pokriva velik del površine sveta in z razvojem plovbe in tehnologij za boljše izkoriščanje bogastev morja se je interes držav za poseganje v morski prostor povečal in se zaradi večanja števila prebivalstva in ustvarjanja novih potreb še vedno povečuje. V 19. in v prvi polovici 20. stoletja so se uveljavili pojmi, ki tvorijo vsebino sodobnega pomorskega mednarodnega prava. Morja v pristaniščih, ustjih rek in nekaterih zalivih so se pričela obravnavati kot notranje morske vode, v teh pa naj ima država polno suverenost. Morje vzdolž obale je bilo obravnavano kot teritorialno morje, v katerem ima obalna država sicer polno suverenost, mora pa ladjam drugih držav dopuščati neškodljiv prehod. Morje zunaj teritorialnega morja je odprto morje, kjer veljajo svoboda plovbe in ribolova, kasneje pa tudi svoboda polaganja podmorskih kablov in cevovodov ter svoboda preletanja. Del odprtega morja neposredno ob teritorialnem pasu se je pozneje uveljavil kot zunanji morski pas, v njem pa je obalna država vršila le nekatere suverene pravice, na primer carinski, sanitarni, imigracijski in tako dalje nadzor. Po drugi svetovni vojni so ZDA z enostranskim aktom razglasile zahtevo po izkoriščanju naravnih virov na morskem dnu in v podzemlju morskega dna zunaj teritorialnega morja. To območje, ki ne vključuje stebra vode nad njim, je danes poznano pod imenom epikontinentalni pas in je bilo predmet podrobnejšega urejanja v kodifikacijah po letu 1958. Ves ta razvoj je ustvaril potrebo po kodifikaciji pomorskega mednarodnega prava.⁴

2.1 RAZVOJ DO 20. STOLETJA

V rimskem pravu je bilo morje izenačeno z zrakom in tekočo vodo in je skupaj z obalo predstavljalo javno dobro. Izkoriščanje ribjih bogastev je bilo svobodno za vse, razen za

³ P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 25.

⁴ Povzeto po D. Türk, Temelji mednarodnega prava, strani 436, 437 in 438.

sovražnike Rimljanov in pirate. Po delitvi rimskega imperija in po propadu zahodnega dela so bili deli morja pod oblastjo posameznih obalnih držav, prebivalci oziroma vladarji obalnih območij so imeli posebno obalno pravico. Ta pravica jim je dajala lastništvo nad ladijskimi razbitinami in zapuščenimi ladjami ter njihovim tovorom na svojem območju. Praktično so torej postali lastniki vsega, kar je morje naplavilo na njihove obale. To pravilo je postalo zaradi naraščanja pomorskega prometa in pričakovanega premoženja, ki naj bi ga prineslo na morje, velik problem za pomorsko plovbo. Prebivalci takih območij so se namreč združili s piloti, prižigali varljive ognje in namerno napačno postavljali svetilnike in s tem povzročali namerno nasedanje ladij in brodolome. Kijev, Rusija in Bizanc so v letih 911, 944 in 971 sklenili sporazume o pomorski trgovini in medsebojni pomoči na morju. Morje med otoki in obalo obalne države so pripadali obalni državi, številne pa so menile, da jim pripadajo širša morska območja. Pravila glede teh morskih območij so bila do 16. stoletja v različnih morjih različna. V Sredozemskem morju so države na teh morskih območjih izvajale kazensko jurisdikcijo, pobirale takso za plovbo čez morje, vladarji pa so zaračunavali takse za ribolov, saj so določene dele morja šteli za svoje. Na severu Evrope so si obalne države lastile morje, zato tujcem niso dovoljevale ribolova, preprečevale pa so tudi prehod oziroma plovbo. Obalne države so si lastile tudi Sredozemsko morje in v njem preprečevale svobodno plovbo vse do konca 16. stoletja. Še posebej daleč sta v tej tekmi šli Španija in Portugalska, ki sta imeli v tistem času najmočnejši pomorski floti, razdelili sta si namreč kar celotne oceane. Na območjih, ki sta si jih razdelili, sta lahko pluli samo Španija in Portugalska, edini sta lahko na teh morskih območjih trgovali in sta lahko preganjali in zasegli ladje vseh drugih držav, ki bi tam plule. To je povzročilo napetosti med pomorskimi silami, ki so rastle, zlasti so to bile Anglija, Nizozemska in Francija. Poseben mejnik v zgodovini prava morja je bila objava dela *Mare liberum*, ki ga je leta 1609 izdal Nizozemec Hugo Grotius. S tem, ko je pravzaprav branil interese Nizozemske, je veliko pripomogel k svobodi odprtega morja in skupnemu interesu človeštva. Trdil je, da morje lahko vsakdo svobodno izkorišča in da si nihče ne more lastiti odprtega morja. Klasični načini pridobitve lastninske pravice, kot so tisti na podlagi okupacije in pravnega posla, ki so prišli v poštev na kopnem, na morju ne veljajo. H konceptu svobode morja je pomembno pripomogel tudi ruski car Fedor Joannovič, ki je leta 1588 zavrnil zahteve Angležev, da se tujcem onemogoči plovba po Belem morju, da bi s tem Angležem pripadla izključna pravica trgovanja z Rusijo. Posebno vlogo je imela tudi deklaracija o oboroženi nevtralnosti, ki jo je Rusija leta 1780 ponudila Angliji, Franciji in Španiji. Deklaracija je nevtralnim državam omogočila plovbo med državami, ki so bile v vojni. Ta režim je ugodno vplival na nadaljnji razvoj svobodne plovbe v mirnem času. V prvi polovici 20. stoletja je odprto morje obsegalo večje morske površine kot kadarkoli prej. Na odprtem morju so vse države uživale svobodo plovbe, ribolova, polaganja podmorskih kablov in od razvoja letalstva tudi

svobodo preleta. Zahteve po obvladovanju večjega dela morskih prostranstev še niso uživale širše podpore in niso prerasle v splošno sprejet pravni režim na morju.⁵

2.2 POENOTENJE POMORSKEGA MEDNARODNEGA PRAVA

Zaradi omenjenih zahtev po morju, ki so jih izražale države, so se njihovi interesi pogosto trčili, s tem pa je morje postalo potencialni vzrok mednarodnih sporov. Da bi se spori preprečili, je bilo treba poenotiti pravila pomorskega mednarodnega prava. To je bila ena prvih nalog, ki se jih je lotila Komisija ZN za mednarodno pravo. Komisija je pripravila predlog konvencij, ki so bile razdeljene na štiri področja. Kodifikacijska konferenca je potekala leta 1958 v Ženevi. Kodifikacija je bila uspešna, pravila prava morja pa obsežno zapisana, kar je predstavljalo zgodovinski prelom glede na prejšnji razvoj prava morja. Sprejete so bile te štiri konvencije⁶:

- Konvencija o teritorialnem morju in zunanjem pasu,
- Konvencija o epikontinentalnem pasu,
- Konvencija o odprtem morju,
- Konvencija o ribolovu in ohranitvi biološkega bogastva odprtega morja.

Ratifikacij teh konvencij je bilo malo, a je njihov pomen bil velik. Veljale so do 16. novembra 1994. Republika Slovenija je bila članica vseh štirih konvencij, takrat še pod SFRJ.⁷

Druga konferenca ZN o pomorskem mednarodnem pravu je bila leta 1960 v Ženevi, njen cilj pa je bil doseči soglasje držav glede širine teritorialnega morja in mej izključnega ribolova obalnih držav. Dogovora niso uspeli doseči in tako je določanje širine teritorialnega morja bilo še naprej prepuščeno obalnim državam s to omejitvijo, da teritorialno morje skupaj z zunanjim pasom ne sme presegati 12 morskih milj od temeljnih črt. Tretja konvencija ZN o pomorskem mednarodnem pravu je potekala leta 1973. Sklic konference so narekovala različne potrebe držav in njihova različna ravnanja ter tehnološki razvoj. V drugi polovici 20. stoletja je veliko novih držav postalo neodvisnih, te države pa so bile večinoma revnejše in so se ravnale po sistemu, po katerem je obalna država izključno obvladovala velike morske površine. Tehnološki razvoj je omogočil nove tehnologije za izkoriščanje morskih naravnih bogastev, zlasti nafte, česar si ob sprejemanju prejšnjih konvencij še ni bilo mogoče zamisliti. Naraščalo je trgovanje in s tem tudi prevoz tovora po morju. Plovba s čim manj ovirami in

⁵ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 26, 27, 28 in 30.

⁶ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 31 in 32.

⁷ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 32.

omejitvami, zlasti skozi ožine in teritorialna morja obalnih držav, je bila v interesu vseh trgujočih držav. Na konferenci je sodelovalo 165 držav. Konvencija UNCLOS⁸ je bila podpisana 10. decembra 1982 v Montego Bayu na Jamajki. Veljati je začela 16. novembra 1994, 12 mesecev po predložitvi 60. dokumenta o ratifikaciji.⁹

UNCLOS je podpisala velika večina držav in je predstavljala velik dosežek ZN na področju prava. Cilj je bil sestaviti konvencijo, ki bo prestala časovni test.¹⁰

Opisano velja le za pomorsko mednarodno pravo v mirnem času, v pomorskem mednarodnem pravu v vojnem času namreč veljajo posebna pravila.

2.3 VIRI POMORSKEGA MEDNARODNEGA PRAVA

»Vire pomorskega mednarodnega prava (prava morja) lahko v skladu s prvim odstavkom 38. člena statuta Meddržavnega sodišča v Haagu razdelimo na:

- meddržavne pogodbe,
- mednarodne običaje,
- obča pravna pravila,
- sodne in arbitražne odločbe ter
- pravno znanost.

Poleg teh virov lahko v pravu morja srečamo še en vir, in sicer so to enostranski pravni akti, ki jih statut Meddržavnega sodišča ne omenja, vendar v mednarodnem pravu prav tako lahko ustvarjajo pravne učinke.«¹¹

⁸ UN Convention on the law of the Sea (UNCLOS), Uradni list SFRJ- MP, št. 1/86.

⁹ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 33 in 34.

¹⁰ Povzeto po D. Anderson, Modern Law of the Sea, Selected Essays, stran 49 in 50.

¹¹ P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 36.

3 MEDNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA (IMO)

3.1 USTANOVITEV

Organizacija je bila ustanovljena leta 1957, pod imenom Mednarodna pomorska posvetovalna organizacija, ime je spremenila leta 1982, saj dejavnost organizacije presega posvetovalno naravo.¹²

IMO je bila ustanovljena z deklaracijo, ki je bila sprejeta 6. marca 1948 na Konferenci ZN o pomorstvu v Ženevi. V veljavo je stopila marca 1958, ko jo je ratificiralo 21 držav. Sedež ima v Londonu. Namen organizacije je zagotavljanje pomoči za učinkovito sodelovanje med državami in izmenjavo informacij med vladami o tehničnih vprašanjih glede pomorskega prometa v mednarodni trgovini. Cilj je zagotoviti vpeljavo praktičnih standardov pomorske varnosti in varne plovbe. Ima posebno odgovornost za varnost življenj na morju. Želi zatirati diskriminacijo in nepotrebne prepovedi, ki jih uvajajo nekatere vlade in odpravljati probleme v zvezi z nekorektnimi omejitvami ladijskih družb.¹³

IMO tesno sodeluje z organi ZN in specializiranimi agencijami, kot tudi z drugimi mednarodnimi institucijami, vladnimi in nevladnimi.¹⁴

3.2 ZGODOVINA ORGANIZACIJE

Znano je dejstvo, da je najboljši način za izboljšanje varnosti na morju z razvijanjem mednarodnih predpisov, ki jim sledijo vse plovne države in od sredine 19. stoletja je bilo sprejetih več takšnih pogodb. Več držav je predlagalo, da bi bilo ustanovljeno mednarodno telo, ki bi učinkoviteje zagotavljalo varnost na morju, ampak se to vse do ustanovitve ZN ni zgodilo. Formalno je bila IMO ustanovljena leta 1948 v Ženevi, kot specializirana pomorska agencija ZN. V Konvenciji IMO je navedeno, da je namen organizacije zagotoviti mehanizme za sodelovanje med vladami in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet, ki se ukvarja z mednarodno trgovino ter spodbujati in olajševati sprejetje standardov v zvezi s pomorsko varnostjo, učinkovitostjo plovbe ter preprečevanjem in nadzorom onesnaževanja morja z ladij. IMO je prav tako pooblaščen za obravnavo upravnih in pravnih zadev v zvezi s temi nameni. Njena prva naloga je bila sprejeti novo različico Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), ki je

¹² Povzeto po D. Türk, Temelji mednarodnega prava, stran 372.

¹³ Povzeto po D. Benčina, I. Simoniti, Mednarodne organizacije, Priročnik in vodnik, stran 120.

¹⁴ Povzeto po G. Schiavone, International Organizations, A Dictionary and Directory, 4th edition, stran 167.

najpomembnejša med vsemi pogodbami o pomorski varnosti. Nova različica je bila sprejeta leta 1960, IMO pa je začela opozarjati na zadeve, kot so olajšanje mednarodnega pomorskega prometa, dovoljeno obremenitev ladij in prevoz nevarnega blaga, sistem merjenja tonaže ladij pa je bil revidiran. Čeprav je bila in ostaja varnost še vedno najpomembnejša naloga IMO, se je začel pojavljati nov problem, in sicer onesnaževanje. Rast količine olja, ki se prevaža po morju in velikost tankerjev sta bila zaskrbljujoča, nesreča Torrey Canyon iz leta 1967, v kateri se je iz tankerja v morje izlilo 120 000 ton olja, pa je pokazala resničnost in razsežnost problema. V naslednjih nekaj letih je IMO uvedla vrsto ukrepov za preprečevanje nesreč s tankerji in zmanjšanje njihovih posledic. Prav tako je obravnavala okoljsko grožnjo, ki jo predstavljata čiščenje rezervoarjev za nafto in odlaganje odpadkov v strojnici, ki v tonaži pomenijo večjo grožnjo kot onesnaženje po nesreči. Najpomembnejši izmed teh ukrepov je bila Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij iz leta 1973, spremenjena leta 1978 in zajema ne le naključno onesnaženje z nafto, temveč tudi onesnaženje s kemikalijami, blagom v pakirani obliki, odplake, odpadke in onesnaževanje zraka. IMO je dobila tudi nalogo vzpostavitve sistema za zagotavljanje nadomestila tistim, ki so zaradi onesnaženja utrpeli finančno škodo. 1. februarja 1997 so začele veljati spremembe iz Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, pooblastilih in opravljanju straže pomorščakov (STCW). Spremembe znatno izboljšujejo standarde pomorščakov in prvič dajejo IMO pooblastila za preverjanje ukrepov vlad držav pogodbenic, ki morajo IMO poslati informacije o njihovi skladnosti s konvencijo. Ker so instrumenti IMO že začeli veljati in se izvajajo, jih je z razvojem tehnologije in izkušnjami iz nesreč potrebno spreminjati in prilagajati. Osredotočenost na izvajanje instrumentov se nadaljuje, program sodelovanja pa je ključni sklop dela IMO. Organizacija je za svoje poslanstvo dejala, da je njen cilj, kot specializirane agencije ZN s sodelovanjem vzpodbuditi varen, okolju prijazen, učinkovit in trajnosten ladijski promet. To bo doseženo s sprejetjem najvišjih izvedljivih standardov pomorske varnosti in zaščite, učinkovitost navigacije ter preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja z ladij in tudi z učinkovitim izvajanjem instrumentov IMO, z namenom njihove splošne in enotne uporabe.¹⁵

3.3 STRUKTURA ORGANIZACIJE

»Organi IMO so skupščina, svet in štiri odbori. Skupščina se sestane le enkrat na dve leti. Svet ima močna operativna pooblastila ter pristojnost za pripravo mednarodnih sporazumov in sklicevanje mednarodnih konferenc. Priporočila državam daje skupščina, vendar le na predlog sveta. Skupščina tudi nima pristojnosti spreminjati

¹⁵ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, History of IMO, URL: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (12. 07. 2018).

predlogov, ki jih daje svet. Takšno razmerje med poglobitnim plenarnim in izvršnim organom je med specializiranimi agencijami ZN posebnost.«¹⁶

Štirje odbori IMO so za področje pomorske varnosti, za zaščito morskega okolja, pravnih zadev in tehnično sodelovanje. Odbori pripravljajo predloge, na primer o opremljenosti ladij, pravil za preprečevanje trčenj in tako dalje. Svetu jih predložijo v obravnavo.¹⁷

Odbor za pomorsko varnost je najvišje tehnično telo organizacije. Sestavljajo ga vse države članice IMO. Naloge odbora so preučiti vse zadeve organizacije IMO, ki se nanašajo na plovbo, gradnjo in opremo plovil, posadko z varnostnega stališča, pravila za preprečevanje trčenj, ravnanje z nevarnimi tovari, pomorske varnostne postopke, hidrografske podatke, ladijske knjige in navigacijske evidence, preiskave pomorskih nezgod, reševanje ter vse druge zadeve, ki neposredno vplivajo na pomorsko varnost. Odbor mora zagotoviti mehanizme za opravljanje vseh nalog, ki so ji dodeljene s Konvencijo IMO ali katerikoli naloge v okviru njegovega dela, ki mu ga dodeli mednarodni instrument in jo IMO sprejme. Odgovoren je tudi za obravnavo in predložitev priporočil in smernic o varnosti, za morebitno sprejetje s strani skupščine. Tudi odbor za zaščito morskega okolja sestavljajo vse države članice IMO. Odbor je bil najprej ustanovljen kot pomožno telo skupščine, leta 1985 pa je bil institucionaliziran. Pooblaščen je, da preuči katerikoli zadevo v okviru organizacije s področja preprečevanja in nadzora onesnaževanja z ladij. Posebej se njegovo delo nanaša na sprejetje in spremembo konvencij ter drugih ukrepov za zagotovitev njihovega izvrševanja. Tretji odbor je pravni odbor, ki je pooblaščen za obravnavanje vseh pravnih zadev v okviru organizacije. Tudi ta odbor sestavljajo vse države članice IMO. Ustanovljen je bil leta 1967, kot pomožno telo, ki se bi naj ukvarjalo s pravnimi vprašanji, ki so se pojavila po nesreči Torrey Canyon. Odbor je pooblaščen za izvajanje kakršnihkoli nalog s področja svojega dela. Zadnji je odbor za tehnično sodelovanje. Ta mora preučiti vsako zadevo v okviru IMO za izvajanje projektov tehničnega sodelovanja, za katere organizacija deluje kot izvršilna ali sodelujoča agencija in vse druge zadeve, povezane z dejavnostmi organizacije na področju tehničnega sodelovanja. Odbor sestavljajo vse države članice IMO. Ustanovljen je bil leta 1969 kot pomožno telo sveta in je bil institucionaliziran s spremembo Konvencije IMO, ki je začela veljati leta 1984.¹⁸

¹⁶ D. Türk, Temelji mednarodnega prava, stran 372.

¹⁷ Povzeto po D. Türk, Temelji mednarodnega prava, stran 372.

¹⁸ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Structure, URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx#1> (12. 07. 2018).

3.4 ČLANSTVO V ORGANIZACIJI

IMO ima trenutno 174 članic in tri pridružene članice. Članica lahko postane samo država. Nevladnim mednarodnim organizacijam, ki bi lahko znatno prispevale k delu IMO, lahko svet odobri posvetovalni status, s soglasjem skupščine. Vsaka organizacija, ki zahteva posvetovalni status z IMO, mora izkazati zadostno strokovno znanje in sposobnost, da v okviru svojih pristojnosti prispeva k delu IMO. Prav tako mora dokazati, da nima dostopa do dela IMO prek drugih organizacij, ki so že v posvetovalnem statusu in da je v svojem članstvu resnično mednarodna, torej, da ima vrsto članov, ki zajemajo široko geografsko področje in navadno več kot eno regijo. Postopek prijave se začne s pošiljanjem uradnega pisma nevladne organizacije generalnemu sekretarju IMO, ki ga s tem obvesti o želji nevladne organizacije pridobiti posvetovalni status z IMO. Svet IMO obravnava prošnje za posvetovalni status nevladnih mednarodnih organizacij enkrat na leto, na svojem prvem zasedanju. Do sedaj je v mednarodnem posvetovalnem statusu sodelovalo 81 mednarodnih nevladnih organizacij. IMO lahko sklene sporazume tudi z drugimi medvladnimi organizacijami v zadevah skupnega interesa. Do sedaj je bilo 64 medvladnih organizacij, ki so podpisale sporazume o sodelovanju z IMO.¹⁹

3.5 PODROČJA, KI JIH ZAJEMA IMO IN KONVENCIJE IMO

Do leta 1958, ko je nastala IMO, je že bilo sprejetih več mednarodnih konvencij, vključno s SOLAS, Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaženja morja z nafto, pogodbami glede dovoljene obremenitve ladij in preprečevanje trkov na morju. IMO je z ustanovitvijo postala odgovorna za posodabljanje večine teh konvencij, dana pa ji je bila tudi naloga, da razvija nove konvencije, ko nastane potreba. Ustanovitev IMO je sovpadala z obdobjem velikih sprememb v pomorskem prometu in je že od začetka razvijala nove konvencije in zagotavljala, da so obstoječi instrumenti v koraku s spremembami v pomorski tehnologiji. Danes je odgovorna za več kot 50 mednarodnih konvencij in sporazumov ter je sprejela številne protokole in dopolnitve. Sprejetje konvencije je postopek, v katerem je IMO kot organizacija najbolj vključena. Ima 6 organov, ki se ukvarjajo s sprejetjem in izvajanjem konvencij, svet in skupščina pa sta najpomembnejša med njimi. Sprejetje konvencije pomeni le zaključek prve stopnje dolgega procesa. Preden ta postane zavezujoča, jo morajo uradno sprejeti posamezne vlade. Podpis, ratifikacija, sprejetje, odobritev in pristop so nekateri načini, s katerimi lahko država izrazi svoje soglasje, da jo bo pogodba zavezovala. Besedi »sprejem« in »odobritev« v bistvu pomenita enako kot ratifikacija, vendar sta manj formalna izraza

¹⁹ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Membership, URL: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx> (12. 07. 2018).

in ju raje uporabljajo tiste države, ki bi lahko imele težave z izrazom ratifikacija. Večina mednarodnih pogodb je določen čas odprta za podpis. Pristop pa je metoda, ki jo država uporabi za članstvo v pogodbi, ki je ni podpisala, medtem ko je ta bila odprta za podpis. Pri zgodnjih konvencijah so spremembe začele veljati šele, ko jih je sprejel določen odstotek pogodbenic, običajno dve tretjini. To je običajno pomenilo, da je za spremembo bilo potrebnih več sprejetij, kot pa jih je sprva bilo potrebno za začetek veljavnosti konvencije. To se je navadno zgodilo, ko je bilo število držav podpisnic zelo veliko. Ta delež je v praksi povzročil veliko nevšečnosti, zato so v IMO izdelali nov postopek za spremembo ratifikacij. Ta postopek je bil uporabljen pri konvencijah kot so COLREG, MARPOL in SOLAS, ki vključujejo postopek za tiho sprejetje. Postopek tihega sprejetja določa, da začne sprememba veljati ob določenem času, razen, če ji pred tem datumom določeno število držav ugovarja. Kot pričakovano je postopek tihega sprejetja zelo pospešil postopek spreminjanja, spremembe namreč začnejo veljati v 18 do 24 mesecih, medtem ko po starem postopku na primer konvencija SOLAS ni prejela zadostnega števila sprejetij za nobeno spremembo med leti 1966 in 1973. Samo izvajanje konvencij IMO je odvisno od vlad držav članic, sama organizacija nima pooblastil za njihovo uveljavljanje. Vendar je IMO dobila pooblastila za preverjanje postopkov usposabljanja pomorščakov iz konvencije STCW. Vlade morajo odboru IMO za pomorsko varnost predložiti ustrezne informacije, na podlagi katerih lahko odbor presodi ali država izpolnjuje zahteve konvencije ali ne. To je bila ena izmed najpomembnejših sprememb te konvencije. Pomemben del pomorskega prava je v mednarodnih pogodbah enoten. Večina konvencij, sprejetih pod IMO ali za katere je IMO odgovorna, sodijo v tri glavne kategorije. Prva skupina se ukvarja s pomorsko varnostjo, druga s preprečevanjem onesnaženja morja, tretja pa z odgovornostjo in odškodnino, zlasti v zvezi s škodo, ki jo povzroči onesnaženje. Zunaj teh večjih skupin so tudi še številne druge konvencije s področja meritev tonaže, nezakonitimi dejanji proti prevozu, reševanje in tako dalje.²⁰

Nekatere konvencije s področja varnosti plovbe so²¹:

- COLREG,
- Konvencija o pomorski satelitski organizaciji (INMARSAT),
- STCW,
- SOLAS,
- Konvencija o varnem prevozu kontejnerjev,
- Konvencija o iskanju in reševanju.

²⁰ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (13. 07. 2018).

²¹ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> (13. 07. 2018).

Nekatere konvencije s področja preprečevanja onesnaženja so²²:

- MARPOL,
- Mednarodna konvencija o onesnaženju z nafto, pripravljenosti, odzivu in kooperaciji (OPRC),
- Mednarodna konvencija o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah (AFS),
- Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami,
- Mednarodna konvencija o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči ali utegne povzročiti onesnaženje z olji.

»Poleg številnih konvencij je IMO sprejela tudi več sto priporočil, ki se nanašajo na prevoz nevarnih snovi prek morja, pomorsko signalizacijo, varnost ribičev in ribiških ladij, in varnost ladij z jedrskim tovorom.«²³

²² Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> (17. 07. 2018).

²³ D. Benčina, I. Simoniti, Mednarodne organizacije, Priročnik in vodnik, stran 120.

4 VARNOST PLOVBE

Tisočletja je bila varnost na morju prepuščena vsakemu posamezniku in šele, ko je v tragediji Titanika življenje zgubilo več kot 1500 ljudi, so se začeli prvi formalni pogovori o varnosti na morju. Stotine ljudi je takrat utonilo, ker kapitan ladje SS Californian, ki je bila najbližje Titaniku in s katere so se videle tudi signalne rakete, ni pravilno odreagiralo. Sam Titanik ni bil opremljen z zadostnim številom reševalnih čolnov, posadka pa ni bila pripravljena na tako nesrečo. Pogovori o varnosti na morju so se formalizirali z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, po kateri je dolžnost vsakega kapitana, da s svojo ladjo priskoči na pomoč tistim v nesreči.²⁴

4.1 MEDNARODNA KONVENCIJA O VARSTVU ČLOVEŠKEGA ŽIVLJENJA NA MORJU (SOLAS)

4.1.1 CILJI IN POMEN KONVENCIJE SOLAS

SOLAS²⁵ je osrednja in najpomembnejša konvencija na področju varnosti plovbe. Vsebuje tudi osnovna pravila o sposobnosti ladje za plovbo. Konvencijo je sprejelo več kot 145 držav, med njimi so tudi vse najpomembnejše pomorske države. S tem je konvencija obvezna za veliko večino vsega trgovskega ladjevja. Glavni cilj je določanje minimalnih standardov za konstrukcijo, opremo in upravljanje ladij, da bi te bile varne za mednarodno plovbo. Za ladje lokalne plovbe pravila konvencije veljajo le, kjer je to izrecno navedeno. Konvencija je obsežna in je bila večkrat dopolnjena. Prva verzija je nastala zaradi odzivov po katastrofi Titanika, prvi tekst pa leta 1914 zaradi vojne ni doživel veljave, tako da je bila prva veljavna konvencija SOLAS sprejeta leta 1929, od takrat pa je bila večkrat spremenjena. Danes je večinoma v uporabi tekst konvencije SOLAS iz leta 1974, ki je bil večkrat dopolnjen, za določene države in ladje pa veljajo tudi starejše verzije konvencije, zaradi tako imenovane *grandfatherclause*, ki ohranja veljavo vsake verzije konvencije, dokler ta ni nadomeščena. Da ne bi prišlo do prevelikih razlik glede veljavnosti dopolnitev za posamezne države, velja postopek sprejema sprememb na podlagi molka, ki določa rok za avtomatično uveljavitev spremembe, če zadostno število držav tej spremembi do določenega datuma ne nasprotuje. Po tem datumu sprememba velja za vse države podpisnice. Izvajanje konvencije SOLAS se dosega s tem, da je obvezna v vseh državah podpisnicah. Ladje se pregledujejo, da se ugotovi ali izpolnjujejo določila iz konvencije, poleg tega pa

²⁴ Povzeto po M. Medak, Koliko stane človeško življenje?, Metina lista, URL: <https://metinalista.si/koliko-stane-clovesko-zivljenje/>, (17. 07. 2018).

²⁵ Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2/81 in akt o notifikaciji nasledstva, Uradni list RS, št. 54/1992.

konvencija določa še vrsto spričeval, ki jih mora imeti ladja, da je skladna s konvencijo. Vsaki obalni državi je omogočen pregled ladij, zato je SOLAS tako rekoč obvezna po vsem svetu.²⁶

4.1.2 PREGLED VSEBINE KONVENCIJE SOLAS

»Trenutno konvencija SOLAS obsega 12 poglavij.«²⁷

Prvo poglavje se imenuje Splošna določila in ima tri dele. Del A vsebuje določbe o veljavnosti, definicijah, izjemah in ustreznicah, del B govori o osnovnih, rednih in izrednih pregledih, izdaji, obliki in trajanju spričeval. Določa tudi, da morajo biti ladijska spričevala vedno na krovu ladje. Vsebuje tudi pravila za inšpekcije, ki jih opravljajo države zastave, pod katero ladja pljuje in podpisnice konvencije. Del C ureja preiskavo nezgod. Drugo poglavje se imenuje Konstrukcija in je razdeljeno na dva velika sklopa. Prvi sklop govori o razdelitvi ladje in stabilnosti, strojih in električnih napravah. Poleg tehničnih definicij določa, da mora biti ladja zgrajena po tehničnih pravilih pooblaščenega klasifikacijskega zavoda, določa formule za razdelitev ladij na vodotesne sektorje in minimalno plovnost potniških ladij, tudi ko pretrpijo poškodbe. Obdelana je tudi strojna oprema ladij, med katerimi je največ pravil o sistemih za krmarjenje. Drugi sklop tega poglavja pa vsebuje pravila za požarno varnost ter standarde za opremo za boj proti požarom. Za del konvencije je zelo obsežen, kar kaže na pomembnost tega vprašanja, razdeljen pa je na dele A, B, C in D. Tretje poglavje se imenuje Sredstva in naprave za reševanje ljudi in ima prav tako tri dele. V delu A so splošne določbe, v B so zahteve, ki jih mora izpolnjevati ladja sama in v C zahteve, ki jih mora izpolnjevati oprema ladje. To poglavje določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati rešilni jopiči, čolni, splavi, signali, razpored ob alarmu, vaje in tako naprej. Dopolnjuje ga Kodeks o opremi za reševanje ljudi (LSA). Četrto poglavje o radijskih komunikacijah določa standarde za ladijske radijske postaje, dežuranje in vodenje radijskega dnevnika. Peto poglavje o varnosti plovbe vključuje pravila o obveščanju o navigacijskih nevarnostih, meteorološki službi in službi za nadzor ledenih plošč v Severnem Atlantiku, pomorskih plovnih poteh in shemah ločene plovbe, izključni odgovornosti poveljnika za varnost plovbe, minimalnem številu ustrezno usposobljene posadke in tako naprej. Določa tudi uporabo samodejnega sistema za beleženje podatkov potovanja in samodejnega sistema za identifikacijo plovila. Šesto poglavje o prevozu tovora ureja varnostne ukrepe za prevoz tovora. Ureja predvsem nakladanje in razkladanje, način fizičnega zavarovanja tovora in hrambo. Sedmo poglavje ureja prevoz nevarnega blaga in sicer nevarnega blaga v manjših embalažnih enotah, o

²⁶ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 195 in 196.

²⁷ P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 198.

tankerjih za kemikalije in tankerjih za utekočinjen plin. Osmo poglavje vsebuje določila o konstrukciji, oceni varnosti, pregledih in spričevalih ladij na jedrski pogon. Deveto poglavje vsebuje določila o sistemih za varno upravljanje ladij in določa obvezno veljavnost kodeksa ISM. Deseto poglavje določa varnost in posebne pogoje za zelo hitre ladje. Enajsto poglavje o posebnih ukrepih za varnost na morju govori o nadzoru ladij in obvezni uporabi identifikacijske številke za vse potniške ladje z bruto tonažo 100 ali več in vse tovorne ladje z bruto tonažo 300 ali več. Dvanajsto poglavje določa dodatne varnostne ukrepe za ladje za prevoz razsutega tovora.²⁸

V sami konvenciji SOLAS je navedeno, da je nastala v želji, da se spodbuja varnost življenja na morju tako, da se v skupnem sporazumu določijo enotna načela in pravila. Ta cilj je najbolje doseči na način, da se sklene konvencija, ki bo zamenjala SOLAS iz leta 1960, ob upoštevanju razvoja dogodkov od sklenitve prejšnje konvencije. Vlade držav podpisnic se z njo zavezujejo, da bodo uveljavile določbe konvencije in priloge k njej, ki so sestavni del konvencije. Zavezujejo se tudi, da bodo razglasile vse zakone, odredbe in predpise ter sprejele vse druge ukrepe, ki bi lahko bili potrebni, da se konvenciji zagotovi poln in celovit učinek ter da se zagotovi, da je ladja z vidika varnosti življenja primerna za storitev, za katero je namenjena. Konvencija se uporablja za ladje, ki imajo pravico pluti pod zastavo države podpisnice konvencije SOLAS.²⁹

4.1.2.1 VARNO UPRAVLJANJE LADIJ IN KODEKS ISM

Sistem za varno upravljanje ladij je bil predpisan s konvencijo SOLAS leta 1994, ko so z desetim poglavjem dodali obveznost kodeksa ISM, ki utrjuje zahteve po varnosti na morju, s tem da določa izčrpen seznam zahtev za vzdrževanje varnosti na morju. Do takrat se je namreč pokazalo, da so sistemi za varno upravljanje ladij pomanjkljivi. Glavni namen kodeksa je zagotovitev varnosti na morju, preprečiti poškodbe in izgubo življenj ter preprečiti okoljsko škodo. Kodeks določa, da mora ladjar razviti in izvajati sistem za varno upravljanje ladij, ki naj vključuje opredelitev tveganj in varoval pred temi tveganji, navodila za varno delo in vzdrževanje varnega delovnega okolja na ladji in sistem izboljševanja sposobnosti osebja na kopnem in posadk na ladjah glede varnosti in preprečevanja onesnaženja okolja. Ladjar si mora prizadevati za izpolnitev teh določil, hkrati pa se z njimi skuša zaščititi poveljnika ladje pred pritiski ladjarjev, da naj popuščajo pri varnem upravljanju ladje. Če ladjar ladje ne upravlja sam, ampak jo prepusti v upravljanje drugi gospodarski družbi, mora natančno opredeliti kdo skrbi za varno upravljanje ladje. Vedno je poveljnik tisti, ki je odgovoren za varno upravljanje

²⁸ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 198, 199, 200 in 201.

²⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Lloyd's Register, URL: [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf) (19. 07. 2018).

ladje, zato mora imeti jasna pooblastila dana s strani ladjarja, ki mu omogočajo, da varno upravlja ladjo tudi v praksi. Ladjar mora poskrbeti, da je poveljnik ustrezno usposobljen, da je na ladji usposobljena in zdrava posadka ter da se ladja primerno vzdržuje. Na vsaki ladji mora biti dokumentacija za varno upravljanje ladij. Ladjar, ki te zahteve izpolni, mora od pristojnega državnega organa pridobiti listino o skladnosti, ki izkazuje, da so izpolnjene vse zahteve kodeksa ISM.³⁰

4.1.3 KRONOLOŠKI PREGLED POMEMBNIH DOPOLNITEV

Leta 1978 je bilo sprejetih več dopolnitev na Mednarodni konferenci o varnosti tankerjev in preprečevanju onesnaženja. Vnesli so strožja določila o pregledih tankerjev in določila o njihovi konstrukciji. Leta 1981, po nesreči ladje Amoco Cadiz, so uvedli dodatna določila o sistemih za krmarjenje na tankerjih. Leta 1983 so popolnoma predelali tretje poglavje konvencije SOLAS, ki se nanaša na naprave za reševanje. Leta 1988, po nezgodi trajekta Herald of Free Enterprise, so vnesli dopolnila o varnosti vrat trajektov in stabilnosti potniških ladij. Isto leto sta sledili uskladitvi konvencije SOLAS z MARPOL in LOADLINES. Leta 1991 so uvedli obvezno uporabo Mednarodnih pravil za prevoz žita v razsutem stanju. Leta 1994 so dodali deveto poglavje in vnesli obveznost kodeksa ISM, ter dodali deseto poglavje o zelo hitrih ladjah in enajsto poglavje o posebnih varnostnih ukrepih. Leta 1995, po nesreči trajekta Estonia, so vnesli dodatna določila o stabilnosti ro-ro ladij, to je ladij, ki prevažajo vozila. Leta 1997 so preuredili sistem vodenja prometa na morju, leta 1998 pa določili obvezno uporabo Priročnika za pritrjevanje tovora. Leta 2000 je bilo na novo urejeno peto poglavje konvencije SOLAS o varnosti plovbe.³¹

»Ta pregled nam pokaže, da je bilo veliko dopolnil sprejetih šele, ko je prišlo zaradi nepopolnih predpisov in nezadostne strogosti do hudih tragedij (človeških in ekoloških), zaradi katerih se je med drugim vznemirilo tudi javno mnenje. Treba je vedeti, da obstaja močan lobi ladjarjev, za katerega so dodatni varnostni ukrepi in strožji normativi predvsem strošek, ki bi se mu radi izognili, zato so spremembe konvencije SOLAS (prav tako pa tudi drugih konvencij in na splošno predpisov) pogosto plod različnih kompromisov med želenim (optimalnim) in možnim.«³²

³⁰ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 201, 202 in 203.

³¹ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 196 in 197.

³² P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 197.

4.2 MEDNARODNA PRAVILA O IZOGIBANJU TRČENJ NA MORJIH (COLREGs)

4.2.1 KRATKA ZGODOVINA IN PREGLED VSEBINE COLREGs

Leta 1972 je bila oblikovana samostojna konvencija, ki je posodobila in nadomestila uredbe o trkih, ki so bile sprejete hkrati s konvencijo SOLAS leta 1960. Ena od najpomembnejših novosti v COLREGs³³ iz leta 1972 je bil pomen, ki so ga pripisali shemi za ločevanje prometa. Eno izmed teh pravil daje smernice za določanje varne hitrosti, nevarnosti trčenja in ravnanja plovil, ki delujejo v shemah ločevanja prometa. Prav takšna shema ločevanja prometa je bila vzpostavljena leta 1967 v Dovrski ožini. Sprva je delovala prostovoljno, dokler ni leta 1971 skupščina IMO sprejela resolucije, ki navaja, da je spoštovanje shem za ločevanje prometa obvezno. COLREGs vsebuje 41 pravil, ki so razdeljena na 6 poglavij. Pravila, sprejeta leta 2013, zahtevajo obvezno revizijo podpisnic COLREGs s strani IMO.³⁴

Prvo poglavje je splošno in opiše pomen izrazov v pravilih, na primer izraze plovilo, plovilo na mehanski pogon, jadrnica, plovilo, ki ribari, hidroavion, plovilo, nesposobno za manevriranje, izraz plutje in tako naprej. V drugem poglavju so pravila za plovbo in manevriranje, ki pa so razdeljena na več delov. V prvem delu so pravila, ki se uporabljajo v vsakem stanju vidljivosti, v drugem delu so pravila za ravnanje plovil, ki vidijo ena drugo, v tretjem delu pa so pravila za ravnanje pri zmanjšani vidljivosti. Drugemu poglavju sledi tretje, ki vsebuje pravila in definicije za luči in znamenja, četrto pa za zvočne in svetlobne signale. Zadnji dve poglavji pa urejata izjeme in preverjanje skladnosti z določbami konvencije.³⁵

4.2.2 POMEN COLREGs

COLREGs je najstarejši sistem preprečevanja trčenj na morju. So edina pravila, ki veljajo za vse ladje, v vseh vremenskih razmerah. Namenjen je navigaciji ladje na odprtem morju in s tem pomaga upravitelju ladje izbrati pravilno strategijo za izognitev trčenju. V času pojava ladij na parni pogon je prišlo do potrebe po zapisu pravil za izogibanje trčenj na morju, ampak vse do 19. stoletja pa ni bilo potrebe po mednarodnih pravilih, ki bi imela univerzalen pomen. Vse večje sodelovanje ladij iz različnih držav v plovi po

³³ Pravilnik o izogibanju trčenju na morju, Uradni list RS, št. 84/05, 16. 09. 2005.

³⁴ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, COLREGs, URL: <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/colreg.aspx> (18. 07. 2018).

³⁵ Povzeto po T. Gregorič, G. Jeretič, Priročnik za voditelja čolna na morju, Moj prvi navtični priročnik, 1. izdaja, strani 120- 149.

istih morjih in oceanih pa je zahtevalo unifikacijo pravil o ravnanju ladij na odprtem morju. Prva takšna pravila so bila sprejeta kot priloga konvencije SOLAS, leta 1972 pa so zaživela kot samostojna pravila.³⁶

4.3 MEDNARODNA KONVENCIJA O STANDARDIH ZA USPOSABLJANJE, IZDAJANJE SPRIČEVAL IN LADIJSKO STRAŽARJENJE POMORŠČAKOV (STCW)

4.3.1 CILJI IN POMEN KONVENCIJE STCW

Konvencija STCW³⁷ je bila sprejeta leta 1978 in je bila prva, ki je na mednarodni ravni določila osnovne zahteve za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov. Posamezne vlade so v preteklosti vzpostavile standarde usposabljanja, potrjevanja, stražarjenja častnikov in ocen, ampak neodvisno od prakse drugih držav. Zaradi tega so se standardi in postopki med seboj zelo razlikovali, čeprav je pomorski promet najbolj mednarodna industrija.³⁸

»Osnovni namen te konvencije je zagotoviti enotne minimalne standarde kvalificiranosti za pomorščake vseh držav, tudi tistih z najnižjimi standardi izobraževanja. Tako se zagotovi varnost, saj se preprečijo človeške napake zaradi nezadostne strokovnosti. Ta konvencija določa tudi standarde za pooblastila poveljnikov in častnikov. Ratificiralo jo je več kot 72 držav z več kot 50 odstotki svetovne tonaže.«³⁹

Konvencija se ne uporablja neposredno, temveč določa, da vsaka država podpisnica oblikuje nacionalno zakonodajo, ki se lahko razlikuje od drugih, mora pa izpolnjevati vsaj te standarde. Zahteve za izobraževanje in izpite so torej v posameznih državah lahko strožje, kot v drugih, ne smejo pa biti nižje od standardov, ki jih je predpisala konvencija. Izpolnjevanje teh zahtev nadzoruje IMO. Določa tudi osnovne vsebine spričeval in kompatibilnost nacionalnih standardov s standardi iz konvencije, prav tako pa standarde za usposabljanje ter vaje na ladji, o čemer je treba voditi evidence. Konvencija ima dva dela, in sicer ožji tekst in kodeks STCW, ki se deli na obvezni in

³⁶Povzeto po J. Švetak, Osnove navigacije, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, URL: https://www.fpp.uni-lj.si/mma_bin.php?id=2011102112065064, (19. 07. 2018).

³⁷ Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, Uradni list SFRJ- Mednarodne pogodbe, št. 3/84 in akt o notifikaciji nasledstva, Uradni list RS, št. 54/1992.

³⁸ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, STCW, URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (19. 07. 2018)

³⁹ P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 263.

priporočeni del. Sama konvencija določa le osnovne standarde, kodeks pa podrobno opisuje obvezne in priporočene standarde in vsebine za izobraževanje pomorščakov. Ožji tekst konvencije ima osem poglavij, ki obravnavajo različna področja. Ta področja so najprej splošne določbe, drugo govori o kvalifikacijah v krovni službi in standardih za stražo na krovu, tretje o strojni službi in standardih za stražo v stroju, četrto o kvalifikacijah v radijski službi in standardih za stražo radijske službe, peto o posebnih kvalifikacijah na tankerjih in ro-ro potniških ladjah, šesto o usposobljenosti za reševanje z rešilnimi čolni, varnosti na ladji, medicinski pomoči in preživetju, sedmo poglavje vključuje alternativne kvalifikacije, zadnje, osmo poglavje pa vsebuje določila o stražarjenju.⁴⁰

4.3.2 KODEKS STCW

Kodeks STCW podpira predpise, ki so vsebovani v konvenciji. Konvencija vsebuje osnovne zahteve, ki se nato v kodeksu razširijo in razložijo. Del A v kodeksu je obvezen in vsebuje minimalne standarde usposobljenosti, ki se zahtevajo za pomorsko osebje. Podrobno so navedeni v nizu tabel. Del B vsebuje priporočene smernice, ki naj podpisnicam pomagajo pri implementaciji konvencije. Predlagani ukrepi niso obvezni, dani primeri so namenjeni samo za ponazoritev, kako se lahko upoštevajo nekatere zahteve konvencije. Vendar pa ta priporočila na splošno predstavljajo pristop, ki je bil usklajen z razpravami v IMO in s posvetovanjem z drugimi mednarodnimi organizacijami.⁴¹

4.3.3 SPREMEMBE KONVENCIJE STCW

Leta 1995 je IMO sprejela obsežno revizijo konvencije STCW. Ta je bila sprejeta zaradi potrebe po posodobitvi konvencije in kot odziv na kritike, ki so poudarjale nejasnost določenih stavkov, ki so privedli do različnih interpretacij. Spremembe so začele veljati 1. februarja 1997. Ena od glavnih značilnosti revizije je bila razdelitev tehnične priloge v predpise in nov kodeks STCW, na katerega so bili preneseni številni tehnični predpisi. Zaradi take razdelitve predpisov je njihovo uresničevanje lažje, prav tako pa je olajšana revizija in posodabljanje. Druga velika sprememba je od držav podpisnic zahtevala, da IMO priskrbijo podrobne informacije o ukrepih, ki so jih sprejele za zagotovitev skladnosti s konvencijo. S tem je IMO prvič dobila pooblastila za ukrepanje v zvezi s

⁴⁰ Povzeto po P. Vlačič, A. Pirš, M. Pavliha, G. Velkaverh, J. Brank, J. Rugelj, A. Kariž, B. Jerman, M. Grbec, Pomorsko pravo, 2. knjiga, stran 263 in 264.

⁴¹ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, STCW, URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (19. 07. 2018).

skladnostjo predpisov in njihovim izvajanjem. V skladu s spremembami morajo države podpisnice predložiti podrobne informacije o ukrepih, ki so bili sprejeti za zagotovitev skladnosti s konvencijo, izobraževalnimi tečaji in tečaji usposabljanja, postopki certificiranja in drugimi dejavniki, pomembnimi za izvajanje konvencije. Pristojni organi nato o ugotovitvah poročajo generalnemu sekretarju IMO, ki nato poroča odboru za pomorsko varnost. Odbor v skladu s konvencijo STCW na podlagi pridobljenih podatkov izdela seznam potrjenih strank.⁴²

4.3.3.1 MANILSKE SPREMEMBE KONVENCIJE IN KODEKSA STCW

Manilske spremembe so bile sprejete 25. junija 2010 in predstavljajo večjo revizijo konvencije in kodeksa STCW. Spremembe so začele veljati 1. januarja 2012 v okviru tihega postopka sprejemanja in so namenjene prilagajanju konvencije na razvojne spremembe, ki so se zgodile odkar je bila prvič sprejeta, omogočile pa so tudi obravnavo vprašanj, ki jih pričakujejo v bližnji prihodnosti. Med najpomembnejšimi spremembami so:

- izboljšani ukrepi za preprečevanje goljufij, povezanih s potrdili o usposobljenosti in okrepitev postopka ocenjevanja,
- spremenjene zahteve o delovnem času in počitku, nove zahteve za preprečevanje zlorabe drog in alkohola ter posodobljene standarde za zdravstveno stanje pomorščakov,
- nove zahteve za izdajo spričeval za sposobne pomorščake,
- nove zahteve v zvezi z usposabljanjem v sodobni tehnologiji, kot so elektronske karte in informacijski sistem (ECDIS – elektronski kartografski informacijski sistem),
- nove zahteve usposabljanja o ozaveščenosti o morskem okolju in usposabljanja v vodenju in ekipnem delu,
- nove zahteve za usposabljanje in izdajanje spričeval za elektrotehnične uslužbenke,
- posodabljanje zahtev glede usposobljenosti osebja na vseh vrstah tankerjev, vključno z usposobljenostjo osebja na tankerjih, ki prevažajo utekočinjen plin,
- nove zahteve za usposabljanje na področju varnosti in določbe, ki zagotavljajo usposobljenost pomorščakov, da se spoprimejo z napadom piratov na njihovo ladjo,
- uvajanje sodobne metodologije usposabljanja, vključno z učenjem na daljavo in spletnim učenjem,

⁴² Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, STCW, URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (21. 07. 2018).

- nova navodila za usposabljanje osebja, ki dela na ladjah v polarnih vodah,
- nova navodila za usposabljanje osebja, ki upravlja dinamične sisteme določanja položaja.⁴³

⁴³ Povzeto po International Maritime Organization, About IMO, Conventions, List of Conventions, STCW, URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (21. 07. 2018).

5 IMO V SLOVENIJI

Na pomorstvo so vezana številna tveganja in nevarnosti, ki se lahko pojavijo pri opravljanju dejavnosti. Za zagotavljanje in izboljšanje varnosti na morju je bil v pomorskih državah potreben razvoj in sprejem mednarodnih pravil in predpisov. V Sloveniji zagotavlja varnost in standarde na področju pomorstva predvsem Direktorat za pomorstvo (Ministrstvo za promet), v sodelovanju z Upravo Republike Slovenije za pomorstvo. Prisotno je tudi stalno sodelovanje v mednarodnih organizacijah s področja pomorstva, v katere je vključena Slovenija. Od teh je najpomembnejša organizacija za varnost pomorskega prometa IMO, od vseh mednarodnih konvencij na tem področju pa je zagotovo najpomembnejša SOLAS.⁴⁴

Republika Slovenija je članica IMO od leta 1993 in je s tem zavezana, da sodeluje na skupščinah in zasedanjih drugih organov v okviru organizacije. Leta 2015 je bil kot stalni predstavnik Republike Slovenije pri IMO imenovan mag. Tadej Rupel.⁴⁵

Varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah med drugim ureja Pomorski zakonik. Zakonik v 24. členu pove, da varnost plovbe zagotavlja v skladu z mednarodnimi konvencijami.⁴⁶

⁴⁴ Povzeto po Ministrstvo za infrastrukturo, Navtični vodnik, Varnost pomorskega prometa, URL: <http://www.hidrografija.si/p2/4-1.php> (21. 07. 2018).

⁴⁵ Povzeto po Ministrstvo za infrastrukturo, Delovna področja, Sodelovanje Republike Slovenije z Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO), URL: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/pomorstvo_in_plovba_po_celinskih_vodah/mednarodno_sodelovanje/sodelovanje_republike_slovenije_z_mednarodno_pomorsko_organizacijo_imo/ (21. 07. 2018).

⁴⁶ Pomorski zakonik, Uradni list RS, št. 26/01, 12. 04. 2001, člen 24.

6 SKLEP

Zaradi številnih nesreč, ki so se zgodile na morju, je postalo jasno, da obstoječa pravila ne zagotavljajo zadostne varnosti na morju. Najboljši način za izboljšanje varnosti na morju je z razvijanjem mednarodnih predpisov, ki jim sledijo vse plovne države. Več držav je predlagalo, da bi bilo ustanovljeno mednarodno telo, ki bi učinkoviteje zagotavljalo varnost na morju, ampak se to vse do ustanovitve ZN ni zgodilo. IMO je specializirana pomorska agencija ZN, ki je bila ustanovljena z deklaracijo, sprejeto 6. marca 1948 na Konferenci ZN o pomorstvu v Ženevi. Njen namen je zagotavljanje pomoči za učinkovito sodelovanje med državami in izmenjavo informacij med vladami o tehničnih vprašanjih glede pomorskega prometa v mednarodni trgovini, zagotoviti vpeljavo praktičnih standardov pomorske varnosti in varne plovbe, želi zatirati diskriminacijo in nepotrebne prepovedi, ki jih uvajajo nekatere vlade in odpravljati probleme v zvezi z nekorektnimi omejitvami ladijskih družb. Njen cilj je s sodelovanjem spodbuditi varen, okolju prijazen, učinkovit in trajnosten ladijski promet. To bo doseženo s sprejetjem najvišjih izvedljivih standardov pomorske varnosti in zaščite, učinkovitost navigacije ter preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja z ladij in tudi z učinkovitim izvajanjem instrumentov IMO, z namenom njihove splošne in enotne uporabe.

IMO ima trenutno 174 članic in tri pridružene članice. Odgovorna je za več kot 50 mednarodnih konvencij in sporazumov ter je sprejela številne protokole in dopolnitve. Konvencije so za države podpisnice obvezne. Sprejetje konvencije je postopek, v katerem je IMO kot organizacija najbolj vključena. Preden te postanejo zavezujoče, jih morajo uradno sprejeti posamezne vlade. Podpis, ratifikacija, sprejetje, odobritev in pristop so nekateri načini, s katerimi lahko država izrazi svoje soglasje, da jo bo pogodba zavezovala. Ustanovitev IMO je sovpadala z obdobjem velikih sprememb v pomorskem prometu in je že od začetka razvijala nove konvencije in zagotavljala, da so obstoječi instrumenti v koraku s spremembami v pomorski tehnologiji. Pri zgodnjih konvencijah so spremembe začele veljati šele, ko jih je sprejel določen odstotek pogodbenic, običajno dve tretjini. To je običajno pomenilo, da je za spremembo bilo potrebnih več sprejetij, kot pa jih je sprva bilo potrebno za začetek veljavnosti konvencije. To se je navadno zgodilo, ko je bilo število držav podpisnic zelo veliko. Ta delež je v praksi povzročil veliko nevšečnosti, zato so v IMO izdelali nov postopek za spremembo ratifikacij in sicer postopek za tiho sprejetje. Postopek tihega sprejetja določa, da začne sprememba veljati ob določenem času, razen, če ji pred tem datumom določeno število držav ugovarja. Na tak način stopijo konvencije IMO v veljavo. Samo izvajanje konvencij IMO je odvisno od vlad držav članic, sama organizacija nima pooblastil za njihovo uveljavljanje. Taka pooblastila je IMO dobila za konvencijo STCW, kjer ji je prepuščeno preverjanje postopkov usposabljanja pomorščakov. Vlade morajo odboru IMO za pomorsko varnost predložiti ustrezne

informacije, na podlagi katerih lahko odbor presodi ali država izpolnjuje zahteve konvencije ali ne. Na tak način IMO s konvencijami zagotavlja varnost na morju, to pa je tudi odgovor na moje prvo raziskovalno vprašanje, ki sem si ga zastavila na začetku diplomskega dela.

Prva naloga IMO je bila sprejeti novo različico Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), ki je najpomembnejša med vsemi pogodbami o pomorski varnosti. SOLAS je osrednja in najpomembnejša konvencija na področju varnosti plovbe. Sprejelo jo je več kot 145 držav, med njimi tudi vse najpomembnejše pomorske države in s tem je konvencija obvezna za veliko večino vsega trgovskega ladjevja. Uporablja se za ladje, ki imajo pravico pluti pod zastavo države podpisnice konvencije SOLAS. Vsaki obalni državi je omogočen pregled ladij, zato je SOLAS tako rekoč obvezna po vsem svetu. COLREGs je najstarejši sistem preprečevanja trčenj na morju. So edina pravila, ki veljajo za vse ladje, v vseh vremenskih razmerah. Konvencija STCW je bila prva, ki je na mednarodni ravni določila osnovne zahteve za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov. Z njo se zagotavlja varnost, saj se preprečijo človeške napake zaradi nezadostne strokovnosti. Ratificiralo jo je več kot 72 držav z več kot 50 odstotki svetovne tonaže. Že iz samega števila držav, ki so ratificirale najpomembnejše konvencije s področja varnosti plovbe lahko vidimo, da je velik odstotek ladij, ki plujejo v mednarodnih vodah, zavezan s temi konvencijami. Na tej točki pa lahko pritrdilno odgovorim še na drugo zastavljeno raziskovalno vprašanje o tem, da je IMO za varnost plovbe in varovanje človeškega življenja na morju izrednega pomena.

Med pisanjem diplomskega dela sem ugotovila, da je najboljši način na zagotovitev varnosti na morju, da predpise s tega področja razvija eno mednarodno telo, čigar konvencije nato preidejo v nacionalno zakonodajo z ratifikacijo. Takega mednarodnega telesa vse do ustanovitve IMO nismo poznali. Iz navedenega lahko povzamem, da je Mednarodna pomorska organizacija ključna organizacija na področju mednarodnega pomorstva, njene konvencije pa odločilno vplivajo na varnost udeležencev v pomorskem mednarodnem prometu in pomagajo pri preprečevanju trčenj na morju. S tem lahko zaključim, da je moja teza, zastavljena na začetku diplomskega dela, potrjena.

7 BIBLIOGRAFIJA

7.1 LITERATURA

Anderson David, Modern Law of the Sea, Selected Essays, Koninklijke Brill NV, Leiden, 2008.

Benčina Dragoljuba, Simoniti Iztok, Mednarodne organizacije, Priročnik in vodnik, DZS, Ljubljana, 1994.

Gregorič Tomaž, Jeretič Gregor, Priročnik za voditelja čolna na morju, Moj prvi navtični priročnik, 1. izdaja, Spinaker, Portorož, 2014.

Schiavone Giuseppe, International Organizations, A Dictionary and Directory, 4th edition, Macmillan Reference, New York, 1997.

Türk Danilo, Temelji mednarodnega prava, 2. izdaja, GV Založba, Ljubljana, 2015.

Vlačič Patrick, Pirš Andrej, Pavliha Marko, Velkaverh Gregor, Brank Janez, Rugelj Josip, Anton Kariž, Jerman Boris, Grbec Mitja, Pomorsko pravo, 2. knjiga, Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 2008.

7.2 VIRI

IMO, International Maritime Organization, Conventions, URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>, (13. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, History of IMO, URL: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (12. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>, (18. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, Introduction to IMO, URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, (23. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx), (19. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, Membership, URL: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, (12. 07. 2018).

IMO, International Maritime Organization, Structure, URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, (12. 07. 2018).

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Lloyd's Register, URL: [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf), (19. 07. 2018).

M. Medak, Koliko stane človeško življenje?, Metina lista, URL: <https://metinalista.si/koliko-stane-clovesko-zivljenje/>, (17. 07. 2018).

Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, Navtični vodnik slovenskega morja in obale, Varnost pomorskega prometa, URL: <http://www.hidrografija.si/p2/4-1.php>, (21. 07. 2018).

Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, Sodelovanje Republike Slovenije z Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO), URL: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/pomorstvo_in_plovba_po_celinskih_vodah/mednarodno_sodelovanje/sodelovanje_republike_slovenije_z_mednarodno_pomorsko_organizacijo_imo/ (21. 07. 2018).

Pomorski zakonik, Uradni list RS, št. 26/01, 12. 04. 2001.

Švetak Jelenko, Osnove navigacije, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, URL: https://www.fpp.uni-lj.si/mma_bin.php?id=2011102112065064 (19. 07. 2018).