

DRUŠTVO ZA POMORSKO PRAVO  
SLOVENIJE



MARITIME LAW ASSOCIATION  
OF SLOVENIA

## EUROPEAN MARITIME DAY 2011



## OB EVROPSKEM DNEVU POMORSTVA

*Marko Pavliha*

Paper presented at the round-table

**‘EU Maritime Policy and the (Northern) Adriatic’**

organized by the Maritime Law Association of Slovenia (MLAS)

Portorož, Slovenia

20 May 2011

# OB EVROPSKEM DNEVU POMORSTVA

*Marko Pavliha\*<sup>1</sup>*

»Vi imate morje radi, kapitan.«

»Imam! Rad! Morje je vse! Pokriva sedem desetih zemeljske oble. Veter na njem je čist in zdrav. Tu so neskončne puščave, kjer človek nikoli ni sam, ker zmeraj čuti okrog sebe utrip življenja. Morje ni drugega kot zibka nadnaravnega in čudežnega bivanja; ni drugega kot gibanje in ljubezen; neskončno je živo ...«

Vas kaj ščemi ob tej nostalgiji, katero mi je natanko pred enim letom pričaral poliglotski evropski sodnik dr. Marko Ilešič? Skorajda intuitivno je moč uganiti, da gre za podmorniški govor kapitana Nema v romanu Dvajset tisoč milj pod morjem, ki ga je v drugi polovici devetnajstega stoletja napisal francoski Evropejec Jules Verne. Bodimo hvaležni Pozejdonu, da je mož navkljub očetovim željam obesil juridični poklic na klin in se posvetil vedeževalskemu pisateljstvu. Kdo ve, ali se mu je sanjalo, da Evropa ne bo zgolj mit o zvijačno ugrabljeni krasotici na božanskih plečih pobeljenega bika, temveč mogočna državna unija, ki jo obdajajo kar štiri širna morja in dva oceana?

## 1. POMORSKA EVROPSKA UNIJA

Evropska obala s 70 milijoni prebivalcev se razprostira na 68.000 kilometrih in je več kot trikrat daljša od severnoameriškega nabrežja. Obmorske regije predstavljajo prek 40 odstotkov evropskega bruto domačega proizvoda. Unija ima vodilno vlogo na področju pomorskega prometa, saj ji pripada 40 odstotkov svetovnega ladjevja in 1.200 pristanišč, ki letno obdelajo 3,5 milijard ton tovora in 350 milijonov potnikov. Evropski obalni turizem zasluži na desetine milijard evrov; v nenehnem razmahu so ladijska križarjenja in navtika s 3.000 marinami, ki nudijo milijon privezov.

---

\* Predstojnik katedre za pravo na Fakulteti za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani in ambasador Modre knjige EU. Prispevek je bil prav na evropski dan pomorstva v skrajšani obliki objavljen v Delu, 20.5.2011, str. 5.

Morje je kri, ki daje polotoški Evropi planetarno kondicijo. Eden od ključnih premislekov o skupni prihodnosti se mora zatorej zaljubiti v dilemo, ali naj medse sprejmemo tudi ostale, malce »drugačne« države, ki se nahajajo na vznožju futurističnega Evropskega morja, torej balkanske sosedo, Turčijo in tiste na bližnjem vzhodu, v severni Afriki in ob Črnem morju? Tvegam napoved, da bo brez njih (še) slabše, na kar nas vse bolj opozarjajo pokojninski, gospodarski in politični kazalci.

## **2. MODRA KNJIGA**

Evropa se je do nedavnega lotevala pomorskih dejavnosti fragmentarno prek sedmih komisarijev in šestih agencij, zato niso bile vselej v celoti izkoriščene možnosti za vzpostavitev sinergij med različnimi politikami. To dokazuje paleta uredb in direktiv, ki dostikrat niso bile usklajene ali si celo nasprotujejo, kar še dodatno otežuje dobrih sto mednarodnih pomorskih sporazumov. Zategadelj je bila zelena knjiga izvrstna prelomnica, ki je skozi posvetovalni proces privedla do modre knjige oziroma celostne pomorske politike za Evropsko unijo, iz katere se napajajo akcijski plan in vsa nadaljnja evropska ter domača zakonodaja..

Politika ima pet ciljev: optimalno povečanje trajnostne uporabe morskih prostranstev, oblikovanje na znanju in inovacijah temelječe podlage za pomorsko politiko, zagotovitev čim višje kakovosti življenja v obalnih regijah, spodbujanje vodilne vloge Evrope pri mednarodnih pomorskih zadevah in njena večja pomorska prepoznavnost. Med desetimi najpomembnejšimi projekti naj omenimo raziskovanje morja, nacionalne celostne pomorske politike, načrte držav članic za pomorsko prostorsko načrtovanje in strategijo za ublažitev učinkov podnebnih sprememb v obalnih regijah.

## **3. SLOVENSKA MODROST**

V evropskem morskem bazenu se kakopak nahaja tudi Slovenija. Čeprav imamo le okoli 46 kilometrov obale in približno 200 kvadratnih kilometrov ter tri kubične kilometre morja, smo verjetno ena od redkih držav, ki je v svoj grb in na zastavo narisala morje, čeprav

ni videti, da bi bili kaj prida ponosni na našo pomorsko identiteto. Na srečo je bila tisočletna tradicija dokaj solidno - čeravno pretežno teoretično - podkovana tudi v zadnjih dvajsetih letih samostojnosti. Že pred dvema desetletjema smo si v nekdanjem skupščinskem trojčku zagotovili kleno resolucijo o pomorski usmeritvi, katere sporočilo je obetavno: država bo vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena, pri čemer bo oblast skrbela za umno rabo obalnega območja in ohranjanje naravne ter kulturne dediščine, kakor tudi za pomorsko pravno ureditev skladno z mednarodnimi pravili. Kasneje smo zakonodajo oplemenitili še s sodobnim pomorskim zakonikom, resolucijama o strategiji za Jadran in o nacionalnem programu razvoja pomorstva ter nekaterimi drugimi predpisi, ki jih moramo tolmačiti v luči evropskega in mednarodnega prava, če želimo spregledati njihovo prav(n)o svetlobo. Manjkalo ni niti škodljivih kompromisov kot je denimo arbitražni sporazum, a to je že heretična debata, ki ni primerna ob današnjem prazniku.

V jadranski strategiji je deklarirano, da je *Mare Adriaticum* celovit ekosistem in najbolj severni, plitvi, zaprti in izrazito ranljivi del Sredozemskega morja. Zaradi številnih dejavnosti je vse bolj obremenjen, kar vpliva na kakovost življenja in zdravje ljudi, na oskrbo z vodo, zdravo hrano, ribolov, ribogojstvo, školjišča, kopalne vode in druge ekosistemske storitve. Na temelju evropske morske okvirne direktive, barcelonskega pravnega sistema in nekaterih drugih pravnih podlag je treba čim prej pripraviti regionalno strategijo, ki jo bodo uresničevale vse pristojne države: Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Črna gora, Albanija in Italija. Ta naj predstavlja nov, dejaven pristop za učinkovito upravljanje s skupnim (pri)obalnim in morskim bogastvom, za kar je nujna čim širša podpora vseh deležnikov in najširše javnosti. Uveljavi naj načelo trajnostnega razvoja, zlasti s povezovanjem vsebin na področju rabe naravnih virov, prometa, ribištva in pridelave hrane, turizma, energetske varnosti in prostorskega načrtovanja. Strategija naj bo okoljski steber prihodnje, izrazito razvojno usmerjene pomorske strategije za Jadran, ki bo sprejeta v okviru Evropske unije.

Državni zbor je takisto predlagal razglasitev Severnega Jadrana za varovano območje. Poslanci so se smelo in argumentirano uprli nameram za izgradnjo plinskih terminalov, pri čemer si vsi zaslužimo pojasnilo, čemu odlašanje s tožbo proti Italiji, katere strokovne podlage so že zdavnaj pripravljene? Ima naš popularni okoljski komisar kakšen konstruktivni komentar?

Program razvoja slovenskega pomorstva v dobršni meri uresničuje priporočila modre knjige, a žal ne obravnava energetske politike, ribištva, marikulture in ukrepov blaženja podnebnih sprememb. Kljub pomanjkljivostim gre za znaten zavesljaj, ker prvič na zgoščen

način opredeljuje pomen pomorskega gospodarstva, varnost pomorskega prometa, prostorsko načrtovanje, razvoj pomorskih grozdov, izobraževanje, koprsko tovorno in potniško pristanišče, ladjarstvo, ladjedelstvo, navtični turizem, pomorske avtoceste, hidrografijo in kartografijo, varovanje morskega okolja in politične ukrepe.

### 3. IN PRAKTIČNA MODRINA?

Metaforično povedano moramo vložene ribje mladice zdaj negovati, da nas bodo nekoč nahranile. Ministrstvo za promet in pristojni parlamentarni organ naj se simbolično preimenujeta v ministrstvo (odbor) za pomorstvo in promet in razširita pristojnosti po zgledu modre knjige. Upravi za pomorstvo je treba nujno zagotoviti nove prostore in sodobno opremo. Ker smo končno dobili konkretno vojaško ladjo, bi kazalo še enkrat pretehtati idejo o obalni straži, ki bi utegnila biti bolj učinkovita kot medresorske delovne skupine. Pozabimo na logistični holding in raje z lastnim znanjem in premišljenimi tujimi investicijami pomagajmo tovorno-potniški Luki Koper, marinam, Intereuropi, železničarjem, ladjarjem, pomorščakom, ribičem, pridelovalcem morske hrane, ladijskim agentom, ladjedelcem, navtičnim arhitektom, izobraževalcem, raziskovalcem, športnikom in drugim pomorskim akterjem, namesto da jih dušimo z birokratsko rokoborbo.

Zmagali bomo šele po odkritju simbioze med napredkom in prijaznim morskim okoljem, toda v teh časih ni zadostno, da načeto naravo le varujemo, temveč jo moramo izboljševati! V dvomu manj umetnih otokov in letaliških podaljškov ter več prvinske plaže! Znatno bolj moramo izkoristiti potencial pomorske in prometne fakultete ljubljanske univerze ter takisto Evro-sredozemske univerze, ki bolj blesti onkraj naših meja kot doma, kar je sicer tipično slovensko. Za našo pomorsko prihodnost je izjemnega pomena klasična civilna družba - denimo Društvo za pomorsko pravo Slovenije in Propeler klub Luke Koper – ki bi ji morala vsakokratna politika pozorneje prisluhniti. In nenazadnje, če je v prejšnjem mandatu uspelo majčkeni Malti, da je dobila svojega evropskega komisarja za pomorstvo in ribištvo, bi se lahko za to mesto čez tri leta potegovala tudi Slovenija!

»Morje je potemtakem nekakšna stalnica evropske osebnosti«, pravi Michel Mollat du Jourdin, »in njegova trajnost je pogoj za prihodnost, tako kot je bila v preteklosti«. Evropsko morje je *Mare nostrum*, zato si zasluži našo največjo skrb.

## JAVNI POZIV OB EVROPSKEM DNEVU POMORSTVA

20. maj 2011

1. Slovenski narod si zasluži, da ga ministrstvo za zunanje zadeve oziroma vlada vsaj občasno **obvešča o pripravah na arbitražo**, ki je pristojna za reševanje slovensko-hrvaških mejnih problemov.
2. Ministrstvo za promet naj dosledneje uveljavi **celotno pomorsko politiko Evropske unije** (modro knjigo) in naj ustrezno dopolni nacionalni program razvoja pomorstva iz leta 2010 v skladu z evropskimi smernicami za pripravo nacionalnih pomorskih politik.
3. Ministrstvo za promet naj postane osrednji politični in upravni organ za izvajanja celotne pomorske politike Republike Slovenije, zato naj se simbolično preimenuje v **Ministrstvo za pomorstvo in promet** ter prevzame od drugih ministrstev vse dejavnosti, ki so povezane z morjem, kajti predvidena medresorska delovna skupina za področje pomorstva ne zadostuje. Podobno naj ravna dosedanji odbor za promet v državnem zboru.
4. **Upravi za pomorstvo** je treba nujno zagotoviti nove prostore in sodobnejšo opremo.
5. Glede na novo vsestransko vojaško plovilo bi kazalo še enkrat pretehtati idejo o ustanovitvi **obalne straže**.
6. Na temelju evropske morske okvirne direktive, barcelonskega pravnega sistema, slovenske strategije za Jadran in nekaterih drugih pravnih podlag je treba čim prej pripraviti **jadransko regionalno strategijo**, ki jo bodo uresničevale vse pristojne države: Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Črna gora, Albanija in Italija. Ta naj predstavlja nov, dejaven pristop za učinkovito upravljanje s skupnim (pri)obalnim in morskim bogastvom, za kar je nujna čim širša podpora vseh deležnikov in najširše javnosti. Uveljavi naj načelo trajnostnega razvoja, zlasti s povezovanjem vsebin na področju rabe naravnih virov, prometa, ribištva in pridelave hrane, turizma, energetske varnosti in prostorskega načrtovanja. Strategija naj bo okoljski steber prihodnje, izrazito

razvojno usmerjene **pomorske strategije za Jadran**, ki bo sprejeta v okviru Evropske unije.

7. Slovenija naj si prizadeva za **razglasitev Severnega Jadrana za varovano območje**.
8. Uporabiti moramo vsa diplomatska in pravna sredstva **zoper plinske terminale** in druge podobne posege v morsko okolje, ki jih načrtujejo onkraj mejá in tudi doma. Osnutek tožbe zoper Italijo je že zdavnaj pripravljen, vendar politika nerazumljivo molči in še vedno ne ukrepa.
9. V resoluciji o pomorski usmeritvi Republike Slovenije iz leta 1991 je med drugim obljubljeno, da bo Republika Slovenija skrbela za **umno rabo obalnega območja in ohranjanje naravne in kulturne dediščine**. Morsko okolje je tako zelo načeto, da ga ni dovolj zgolj varovati, temveč ga moramo po ustavi in lizbonski pogodbi **izboljševati**. Najti moramo simbiozo med napredkom in prijaznim okoljem, zato je treba temeljito pretehtati vse načrtovane posege (npr. podaljšanje letališke steze v Sečovljah, umetni otok, terminale, garaže, ceste ipd.) in upoštevati vse vidike, ne zgolj dobiček.
10. Poskrbeti moramo za naše **ribiče** in jim poiskati alternativne vire dohodkov, denimo s pospeševanjem gojenjem in pridobivanja hrane iz morja (marikultura).
11. Slovenija naj ne odlašá z **ratifikacijo in implementacijo najpomembnejših mednarodnih konvencij** na področju pomorstva, pri čemer mora imeti prioriteto konsolidirana **konvencija o pravicah pomorščakov**.
12. **Ladijski vpisnik naj se po malteškem vzoru liberalizira**, saj bi takšen register – skupaj z nekaterimi drugimi ugodnostmi – lahko pritegnil ladje našega največjega ladjarja in tudi druge tuje ladje.
13. **Koprsko pristanišče moramo nujno tesneje povezati z zaledjem**, zato je treba pospešiti izgradnjo drugega tira med Koprom in Divačo.
14. Predlog o ustanovitvi **logističnega holdinga** je po večinskem mnenju stroke in prakse nesprejemljiv, zato je treba poiskati druge rešitve za nadaljnji razvoj Luke Koper, Intereurope in Slovenskih železnic.

15. Bistveno bolj moramo izkoristiti **potencial pomorske in prometne fakultete ljubljanske univerze (UL FPP)** ter takisto **Evro-sredozemske univerze (EMUNI)**, ki bolj blesti onkraj naših meja kot doma. Za našo pomorsko prihodnost je izjemnega pomena **klasična civilna družba** - denimo Društvo za pomorsko pravo Slovenije in Propeler klub Luke Koper – ki bi ji morala vsakokratna politika pozorneje prisluhniti, a se to žal ne dogaja. Nedavno je direktorat za pomorstvo v okviru ministrstva za promet zavrnil vlogo društva za pomorsko pravo za pridobitev statusa društva v javnem interesu, ne glede na dvajset let aktivnega sodelovanja pri nastajanju slovenske pomorske zakonodaje in krepitvi ugleda našega pomorstva doma in v svetu. Takšno ignorantsko ravnanje pomeni nezaslišano zaušnico civilni družbi!
16. Če je v prejšnjem mandatu evropske komisije uspelo drobceni Malti, da je dobila svojega **evropskega komisarja za pomorstvo in ribištvo**, bi se lahko za to mesto čez tri leta potegovala tudi Slovenija.