

NA MORSKI STRANI TRIGLAVA

Marko Pavliha

O (PO)MORSKI SLIKOVITOSTI NAŠEGA GRBA

*Morje ... morje, zlito v dalj večerno,
pljuskajoče v vetrih preko skal!
Srce zdaj sprašuje se nemirno,
kdaj bom spet ob tvojih bregih stal?*

Tako se je pred približno stotimi leti že v prvi kitici ene svojih prelepih pesmi sanjavo priklonil morju tržaški pesnik Janko Samec. Sen morja ga je tolažil v vsej svoji nemirnosti in morje se je kot motiv skozi njegovo poezijo prelilo v simboliko enačenja morskih skrivnosti s skrivnostnostjo človekovega življenja. Iz Trsta je tudi slovensko oko že od davnih časov zrlo v morská prostranstva na tri strani jadranskega neba, in čeravno je politika potem drugače začrtala (ne)pravične meje, je ljubezen do morja ostala in bila ob ustanovitvi samostojne države vgravirana in sam grb in zastavo.

Slovenski grb mi je všeč in ga ne bi menjal, že zaradi pohvalnega dejstva ne, da smo ena od redkih držav na pomodreli Zemlji, ki je v svoji vrhovno dr-

žavniško znamenje zarisala morje in ga tudi zapisala v ustavo. Slovenija ni neka deželica na sončni strani Alp, kjer menda čutimo njo in ljubezen (*I feel Slovenia*), temveč smo kvečjemu na napačni humani(stični) strani nekega prelepega metaforičnega gorovja, vsaj tako se obnašamo ob vsakdanjih peripetijah in zavistnih norijah. Ključno je, da smo na (po)morski strani Triglava v osrčju Evrope, saj bi si takšnega izhoda v širni svet želela marsikatera večja, uspešnejša in močnejša država, a ga nima, ker je kopensko zaklenjena. Glede na mačehovski odnos nacionalne in tudi občinske politike do slovenskega pomorskega izročila, koprškega pristanišča, pomorskih izobraževalnih in raziskovalnih institucij, nesojenega drugega tira, ribištva, obmorskega turizma, obalnega območja, kulturne dediščine in nasploh do preostalih priložnosti, ki jih ponuja vpetost v Istro, se ne bi čudil, če bi politični veljaki zamenjali deklarirano pomorsko usmerjenost Slovenije za korporativno upravljanje kakšne transnacionalne korporacije.

Naš grb je v ustavi takole nazorno opisan:
Grb Slovenije ima obliko ščita. V sredini ščita je



Slika 1: Tina Mrak in Veronika Macarol, Rio 2016 (hrani: JK Pirat, Piran)
Figure 1: Tina Mrak and Veronika Macarol, at the 2016 Rio Olympics (kept in: JK Pirat, Piran)

na modri podlagi lik Triglava v beli barvi, pod njim sta dve valoviti modri črti, ki ponazarjata morje in reke, nad njim pa so v obliki navzdol obrnjenega trikotnika razporejene tri zlate šesterokrake zvezde. Ščit je ob stranicah rdeče obrobljen. Grb se oblikuje po določenem geometrijskem in barvnem pravilu.

Grb je oblikoval kipar Marko Pogačnik, Unescov umetnik za mir in duhovni poslanec svetovnega etosa. Kot je že večkrat pojasnil nasprotnikom in večinskim brezbriznežem, se je pred našo osamosvojitvijo na razpis prijavil po inspiraciji in notranjem impulzu, da sodeluje, ker se je vseskozi ukvarjal z zdravljenjem prostora, pokrajin in mest, zato je Slovenijo dobro poznal "od znotraj". Pri snovanju grba se je naslonil na Franceta Prešerna in njegovo vizijo v Krstu pri Savici, kakor tudi na grb Jožeta Plečnika, ki ga je izklesal leta 1934 na blejskem Marijinem stebru.

Poleg zgodovinskih elementov – treh zvezdic Celjskih grofov – je v grbu prikazano ravnotežje med moškim in ženskim principom, zato se moški Triglav zrcali v ženskih vodah, istočasno pa je simbolizirano ravnovesje med kozmičnimi in zemeljskimi silami, med zvezdami (duhom, vesoljem) in goro z jezerom oziroma rekami in morjem (materijo). Grb je kozmogram in ni le običajni znak ali logotip, ker v sebi skriva energetsko kodirano vsebino slovenske identitete. Zategadelj je zaščitni znak, ker so bili starodavni grbi vedno upodobljeni na ščitih z namenom ustvarjanja varovalnega energetskega polja.

Tri zvezde in trije vrhovi ponazarjajo tudi troje osi, ki tečejo skozi Slovenijo: ena od Triglava proti jugu prek Primorske do vršička Istre, druga skozi Ljubljano do Kolpe in tretja vzdolž Karavank čez slovensko Koroško, Štajersko in Prekmurje do Bukovnice. Poleg zlate barve, ki odseva nadrejeni duhovni svet, so preostale prevzete iz zastave: rdeča je materialna, modra čustvena in bela miselna sfera.

Pogačnik svojim kritikom še odgovarja, da smo na tovrstne grbe žal pozabili, srednjeveški pa so bili oblikovani prav na takšen način. To je grb, s katerim smo zmagali v osamosvojitveni vojni, zato naj bi nas varoval, nam pomagal in dajal energijo državi in njenim prebivalcem.

Ne spoznam se na heraldiko, a me umetnikova razlaga z vizualno podobo vred povsem zadovoljuje, da se lahko mirno poistovetim s slovenskim grbom, zastavo in himno. Simbole si seveda lahko vsakdo tolmači po svoje, denimo tri zvezde kot našo prelepo pokrajino, ljudi in bogato kulturo, Triglav kot sobivanje razuma, emocij in duše, rečno-morski črti pa kot povezanost s celotnim planetom.

Toda ali se je kljub vsej simboliki res uresničila napoved Cankarjevega goslarja, da bodo tod, v nebesih pod Triglavom, živeli veseli ljudje, in to ne zgolj na veselicah, porokah, sedminah, feštah in žurih, ko iz opojne radosti kvišku privrejo zlasti zlohota čustva?

Cankarjev *Kurent*, Župančičeva *Duma* in Partljičeva *Nebesa pod Pohorjem* so trije stoletni zdravilni



Slika 2: Triglav (fotografija: Slovenija info)
Figure 2: Mount Triglav (photo: Slovenija info)

vrelci slovenske kulture, ki brizgajo ubesedeno hrepenenje po domovini. Mineralni okus po radenski je hkrati sladk in grenak, učinek pa je in bo odvisen od slehernika in celotnega naroda.

"Lepo je biti Slovenec, ni pa lahko," je med platnicami nežno robantil Ciril Zlobec, potožil pa je še Tone Pavček, da je imela beseda domoljubje nekoč zven in pomen in je bila postavljena visoko v družbi besede čast, dandanes pa izgublja nekdanjo ceno, je zastarela, ne zveni ne modno ne donosno, celo vzrok je za posmeh. Država je lahko še tako samostojna, pravna in socialna, pa to ne zadošča za Domovino z veliko začetnico, je zgolj njen gredelj z ogrođjem, brez katerega ne moremo brzeti ne po viharnih domačijskih ne po svetovnih širjavah.

Domovina je kot ljubezen ali sreča – nemogoče jo je definirati, a jo prepoznamo, če jo začutimo. Ni zgolj bivanjsko območje, ampak je skupek spominov, zdajšnjosti in koprnenja, je dragocena vrednota, starši, potomci, družina, jezik, etika, morala, rojstni kraj, šola, služba, prijatelji, kužek, mačka, čmrlji, lastovke, galebi, kačji pastirji, brancini, orade, delfini, rakovice, hobotnice, podmorski travniki s pozejdonovko, zarja in zora, rožmarin, sivka, pelin, lipa, makovo polje, oljke, trte, soline, zeleni gozdovi, zasneženi vršaci in pšenične poljane, vzpetine in doline, morska modrina in ljudska modrost, domačijski občutki in nostalgичna intuicija, prešerna pesem in protestantska knjiga, pripoved, gledališče, glasba, mednarodni športni prvaki in funkcionarji, znanstveniki, umetniki, rokodelski zdomci, sodniki, diplomati, politiki in zopet pejsaž, lepota, samota in do neskončnosti neizrekljiva krasota.

Kako zelo (ne)patriotski smo Slovenci, kaže podatek, da se v ustavi besedica domovina sramežljivo pojavi le v kontekstu naših rojakov po svetu, ko 5. člen zagotavlja, da država skrbi za slovenske izseljence in zdomce ter "pospešuje njihove stike z domovino."

Moj nekdanji profesor, vzornik, poliglot in izjemen pravnik dr. Marko Ilesič, ki v tujini žanje sloves enega najboljših evropskih sodnikov, mi je nekoč poslal elektronsko sporočilo z retoričnim vprašanjem, ali glede na moje stališče do domoljubja potemtakem ne drži *ubi bene, ibi patria* – kjer se človeku dobro godi, tam je njegova domovina? Odvrnil sem, da ta Aristofanov ali Ciceronov izrek najbrž ne izključuje pristnega domoljubja, saj se človek celostno prijetno počuti le tedaj, če je srečen, ne glede na lokacijo, znaten del tega najžlahtnejšega občutja pa tvori predanost vsemu, kar čustveno poimenujemo domovina. Takoj mi je odpisal, da me je le provociral, ker verjame v *ubi patria, ibi bene*, torej človek je lahko zares izpopolnjen le v svoji domovini.

Tudi sam sem dovolj časa preživel onkraj naših meja, da se goreče strinjam s prijateljem, zato sem še naprej zaljubljen v domovino Slovenijo. Še posebej imam rad Istro, ki me je pred dobrima dvema desetletjema ljubeznivo sprejela v svoje naročje, kajpak predvsem zaradi ženinega porekla in priporočila, pa seveda naše morje in pomorstvo, zato mi je v veliko čast in veselje, da se lahko o tem malce razpišem tudi v pričujoči publikaciji.

Sprva sem želel pisati tudi o sporu med Slovenijo in Hrvaško glede kopenske in morske meje, vendar sem se naposled znebil te nadležne jezične srbečice, ki že skoraj trideset let greni in zastruplja prebivalce v obeh državah. Dejstvo je, da smo na podlagi preslabo dogovorjenega in za las referendumsko odobrenega arbitražnega sporazuma pristali na arbitražno sodišče, ki je odločilo na mednarodnopraven zavezujoč in pravnomočen način, zdaj pa so na potezi politiki na obeh bregovih Dragonje, Kolpe in Mure, da najdejo *modus vivendi*. To je še posebej pomembno v Istri, katere unikatna celovitost je preživela zgodovino in bo tudi sedanost in

prihodnost, od nas pa je odvisno, ali nam bo v prid ali pogubo.

TVORCI SLOVENSKE POMORSKE IDENTITETE

Severozahodni istrski zalivi so tradicionalno služili za pristanišča ladjam, ki so v te kraje prevajale blago iz preostalega sveta in odvažale istrske pridelke, poroča dr. Nadja Terčon v svojem impresivnem doktorskem delu o vzpostavitvi slovenskega pomorstva v obdobju 1945–1958, ki ga je v dopolnjeni knjižni obliki zgovorno nasloвила *Usidrali smo se na morje*. Ugodna obmorska lega je omogočala razvoj pomorske trgovine, ki se je odvijala v povezavi z drugimi pomorskimi dejavnostmi, zlasti ladjedelstvom, solinarstvom in ribištvom. V času Beneške republike od 13. do 18. stoletja so bila mesta podrejena Benetkam, med avstro-ogrsko vladavino so se vse bolj navezovala na Trst. Piran je bil prometno, pomorsko-upravno in solinarsko središče, Izola je slovela po ribištvu in ribji predelovalni industriji, Koper pa je veljal za glavno in najpomembnejše mesto na tem območju.

Morje ni le vir življenja, temveč tudi širna prometna pot, ki že tisočletja povezuje celine, ljudstva, države, gospodarstva, kulture in verstva; ker pokriva tri četrtine našega planeta, je nenavadno, da smo ga poimenovali Zemlja namesto Ocean. Zato pa ni osupljivo, da je prav pomorsko pravo v obliki starodavnih običajev in kodifikacij ponudilo svoja nedrja skoraj vsem pravnim področjem in nanje tudi intenzivno vplivalo.

Ker je bilo pomorsko pravo na območju današnje samostojne Slovenije skozi zgodovino ves čas pod benečanskim, francoskim, avstrijskim, hrvaškim



Slika 3: Strunjan, pogled na krajinski park (fotografija: J. Jeraša)
Figure 3: Strunjan Landscape Park (photo: R. Kačič)

(oziroma "jugoslovanskim") in mednarodnim vplivom, težko govorimo o njegovi izvornosti. Neizvirnost pa je kvečjemu odlika, ker bi moralo biti pomorsko pravo čim bolj poenoteno, tako na Jadranu, v Sredozemlju in v Evropi, kakor drugod po svetu. Navsezadnje ima zametek morebitnega svetovnega pomorskega prava korenine v starodavnem *Lex Rhodia de iactu*, rimskem pravu, vzhodnosredozemskem *Nomos rodion nautikos*, *Oleronskih pravilih*, *Visbyskih pravilih*, srednjeveških statutih, *Pomorski ordonanci Ludvika XIV.* in še bi lahko naštevali.

Ko so Koper, Izola in Piran v drugi polovici 13. stoletja priznali beneško nadoblast, so Benečani še globlje zakoličili svoje težnje po pomorskem monoplu na Jadranu. Čeprav so viri glede pomorskega prava v srednjeveškem Piranu skopi, lahko trdimo, da se predpisi niso bistveno razlikovali od pravil, ki jih je oblikovala beneška pomorska politika na Jadranu. Pomorsko pravo na žalost ni bilo deležno večje pozornosti v mestnih statutih ali v kodeksu pomorskih zakonov; prvi pomorskopravni akt nam je šele leta 1774 v obliki edikta podarila Marija Terezija, celovitejši pravni vir pa se je pojavil v času Ilirskih provinc v obliki Napoleonovega trgovinskega zakonika (*Code de commerce*) iz leta 1807. Čeprav nas je kasneje znova podjarmila avstrijska oblast, je uvodni zakon k trgovinskemu zakoniku Avstrije iz leta 1862 pustil v veljavi drugo knjigo francoskega zakonika, ki je urejala pomorsko pravo.

V času Kraljevine Jugoslavije je izšlo le nekaj predpisov s področja stvarnih pravic na ladjah, po drugi svetovni vojni pa smo v nekdanji Jugoslaviji dobili sodoben in celovit pomorski pravni akt nič prej kot leta 1977. K nastanku zveznega Zakona o pomorski in notranji plovbi, ki je začel veljati 1. januarja 1978 in se je še desetletje uporabljal v samostojni Sloveniji, so v največji meri botrovali hrvaški strokovnjaki za pomorsko pravo, ker se je tam zaradi najdaljše obale v nekdanji državi razvilo največ pomorske industrije in s tem so se pokazale tudi večje potrebe po razvoju pomorske znanosti. Poleg tega je bila na zvezni ravni sprejeta kopica uredb, odlokov, pravilnikov in odredb ter vrsta sklepov o tehničnih pravilih Jugoregistra, ki je domoval v Splitu. Sloveniji je tako ostalo zlasti pravno urejanje varnosti plovbe, pristanišč oziroma luk, zdravstvenega nadzorstva nad čla-



Slika 4: Vžigalice Jadranske straže: Čuvajmo naše morje (tisk nalepke: Mariborska tiskarna; zasebna zbirka)
Figure 4: Matches of the Adriatic Guard: 'Guard Our Sea' (label print: Mariborska tiskarna; private collection)



Slika 5: Poročnik Sergej Mašera (Gorica 1912 - Boka Kotorska 1941), častnik in narodni heroj (hrani: PM Piran)
Figure 5: Lieutenant Sergej Mašera (Gorica 1912 - Boka Kotorska 1941), navy officer and national hero (kept in: PM Piran)

ni posadke trgovske mornarice ter strokovnih izpitov za pomorščake.

Na našo pomorsko identiteto niso vplivale zgolj geografske, podnebne, zgodovinske, politične, pravne, socialne, gospodarske in druge okoliščine, marveč tudi in predvsem sijajni ljudje, ki so se zavedali izjemnega pomena morja in pomorstva za sleherni narod in državo. O tem žuborijo besede v knjigi *Tvorci slovenske pomorske identitete*, katere prvo plovbo je s predgovorom krstil urednik dr. Andrej Rahten, rekoč, da smo pisci "postavili v ospredje naših raziskav tiste osebnosti, ki so imele pomembno vlogo v slovenski pomorski preteklosti in s tem sooblikovale slovensko pomorsko identiteto, kot jo zaznavamo danes."

Slovensko pomorsko identiteto so po mnenju avtorjev zagotovo trajno oblikovale naslednje velike osebnosti: *Aleksander Dimitrijevič Bubnov*, vojni (pomorski) zgodovinar in teoretik, pedagog, profesor, kontraadmiral in strokovnjak na področju strategije; *Stojan Cigoj*, pravnik, profesor in akademik; *Rudi Dujc*, diplomirani ekonomist, gospodarstvenik, glavni direktor Luke Koper; *Josip Gorjup*, gospodarstvenik, finančnik, ladjar in mecen; *Anton Johann Haus*, veliki admiral avstro-ogrske mornarice; *Ivan Kern*, mornariški častnik in minister; *Josip Kopinič*, častnik Rdeče flote, vojske II. španske republike in Jugoslovanske ljudske armade, obveščevalce, diplomat in gospodarstvenik; *Ivan Koršič*, teolog, zadnji superior avstro-ogrske vojne mornarice; *Sergej Mašera*, mornariški častnik, poročnik bojne ladje in narodni heroj; *Ivan Nabergoj*, poslanec in župan; *Miroslav Pahor*, ravnatelj Pomorskega muzeja Sergej Mašera Piran in utemeljitelj zgodovine slovenskega pomorstva; *Danilo Petrinja*, politik, gospodarstvenik in prvi direktor Luke Koper; Rupert Pivec, generalni komisar avstro-ogrske mornarice; *Jeffrey Raigersfeld*,



Slika 6: Akademik prof. dr. Stojan Cigoj (fotografija: M. Guštin)
 Figure 6: Academician Prof. Dr. Stojan Cigoj (photo: M. Guštin)

kontraadmiral britanske mornarice; *Otokar Rybář*, pravnik, politik in diplomat; *Alojz Šušteršič*, mornariški častnik; *Wilhelm von Tegetthoff*, viceadmiral in poveljnik avstro-ogrske mornarice; *Michelangelo Zois*, *baron Edelstein*, veletrgovca, fužinar in zemljiški gospod, in njegov sin *Žiga Zois*, *baron Edelstein*, zemljiški gospod, industrialec, gospodarstvenik, naravoslovec, humanist, razsvetljenec, prerodni mecen, mentor in pisec.

Ker sem pravnik, bom nekoliko več napisal o mojem nekdanjem učitelju akademiku prof. dr. Stojanu Cigoju, ki spada med pionirje slovenskega pomorskega prava. V svoji izjemno bogati pedagoški in raziskovalni karieri "civilista", specialista za civilno (zasebno) pravo, se je namreč ukvarjal tudi z bolj eksotičnimi pravnimi temami, denimo z nuklearno, avtorsko, zavarovalno, gradbeno, ekološko, stanovanjsko, medicinsko in transportno problematiko.

Prof. Cigoj nam je zapustil impresivno dediščino, ki zajema več kot štiridesetih bibliografskih enot s področja prevoznega prava. O pomorskem pravu domala nismo imeli literature v materinščini, dokler profesor Cigoj leta 1974 pri SAZU ni objavil knjige *Pomorsko pravo Jugoslavije: splošni pojmi, osebno, stvarno in neposlovno obveznostno pravo* in naslednje leto še druge knjige s podnaslovom *Posli pomorske plovbe*. Gre za izjemno natančno sistemsko delo, ki je nastalo nekaj let pred sprejemom jugoslovanskega pomorskega plovbnega zakona.

Takole je zapisal neverjetno ustvarjalni mislec:

"... pomorsko pravo ni povsem samonikla tvorba kakšnega območja, ampak se je razvilo iz virov, ki so skupni ljudstvom, ki živijo ob morju. Razen tega so odnošaji pomorskega prava po navadi takšni, da se dotikajo tujine, odnošaji med tuzemstvom in inozemstvom. Zaradi istih ali podobnih izvorov prava se pravna misel ne samo v teoriji, ampak tudi v praksi razvija pod močnimi vzajemnimi vplivi, tako

da je največkrat mogoče govoriti o enotni pomorsko-pravni misli."

Deset let po osamosvojitvi smo leta 2001 Slovenci prvič v zgodovini dobili svoj celovit pomorski predpis v obliki *Pomorskega zakonika*, ki je vzklil iz *Resolucije o pomorski usmeritvi Republike Slovenije* in ureja najpomembnejša vprašanja prava morja (suverenost Republike Slovenije na morju) in pomorskega prava (recimo varnost plovbe, stvarne pravice na ladjah, pomorske pogodbe in plovbne nezgode). Leta 2008 smo v lastni "knjigodelnici" splovili knjižni dvojec z naslovom *Pomorsko pravo*, s katerima na skoraj tisoč straneh nadaljujemo tradicijo našega velikega učitelja.

TRADICIJA IZOBRAŽEVANJA POMORŠČAKOV

Bržkone ni pretirana trditev, da so na slovensko pomorsko identiteto v morju raznovrstnih dejavnikov ključno vplivali pomorščaki in pomorske izobraževalne ustanove. O tem bodo še tekale besede, zato bom na tem mestu zgolj postavil "gredelj", ki označuje nadaljevanje.

Šolanje slovenskih pomorščakov je bilo zasidrano že v času Habsburške monarhije, ko je cesarica Marija Terezija z namenom vzpostavitve avstrijske flote v Jadranskem morju avgusta 1753 z odlokom ustanovila Šolo za matematiko in navtiko v Trstu, po vzoru podobne ustanove v Hamburgu. Nastala je prva državna pomorska šola v stari Avstriji in na severnem Jadranu, katere organizacijo je cesarica naslednje leto zaupala reškemu jezuitu Francu Ksaverju Orlandu. Prvo leto je bilo vpisanih dvajset študentov, med katerimi je bilo kar nekaj takih, ki so govorili kranjski jezik, čeravno je pouk zaradi tradicije potekal v italijanščini.



Slika 7: Kapitan Baldomir Podgornik, prvi poveljnik ladje Rog
(hrani: PM Piran)

Figure 7: Captain Baldomir Podgornik, first commander of the Rog ship (kept in: PM Piran)

V drugi polovici 18. stoletja je šola preživela mnogo sprememb, od selitve iz Trsta na Reko zaradi ukinjanja jezuitskih redov, do vrnitve v Trst, kjer se je zaradi političnih razmer leta 1809 pridružila liceju v drugih prostorih. Po ponovni priključitvi ozemlja avstrijskemu cesarstvu so maja 1817 ustanovili Akademijo za trgovino in navtiko, v sklopu katere so se od leta 1833 izobraževali tudi za področje ladjarstva. Od leta 1754 do prve svetovne vojne se je v Trstu tako izšolalo lepo število pomorščakov slovenskega rodu, naši rojaki pa so na tej šoli tudi poučevali in napisali nekaj knjig in priročnikov za pomorsko stroko.

Pravico do pomorskega izobraževanja v materinski slovenščini so si Slovenci priborili šele po drugi svetovni vojni, ko je bila septembra 1945 z odlokom poverjenišva Pokrajinskega narodno-osvobodilnega odbora za Slovensko primorje v Ajdovščini ustanovljena Slovenska pomorska akademija v Trstu, katere usoda takrat še ni bila čisto jasna, saj je mesto pripadalo coni A Svobodnega tržaškega ozemlja. Z željo po čimprejšnji vzpostavitvi regijskega središča na slovenski obali je bilo treba tudi na tem območju poskrbeti za izobraževalni proces, zato je pokrajinski odbor naročil dr. Francu Škerlju iz Trsta, da vzpostavi Trgovsko pomorsko akademijo v Kopru.

V Semedeli oziroma Žusterni je leta 1947 vzniknila prva Slovenska pomorska trgovska akademija z navtičnim, strojnim in ladjedelskim odsekom, ki se je čez dve leti preselila v staro carinarnico, v stavbo današnjega Akvarija v Piranu, kmalu zatem pa je bil v sosednji stavbi odprt dijaški dom. Iz te svojevrstne istrske grude je zrasla Srednja pomorska šola, ki se je desetletja kasneje združila z Dijaškim domom Portorož in se preimenovala v Pomorski in tehniški izobraževalni center Portorož, danes pa deluje v okviru GEPŠ (Gimnazija, elektro in pomorska šola), ki združuje piransko gimnazijo, pomorsko šolo in akvarij.

Leta 1960 je kapitan dolge plovbe Franc Potočnik na pobudo podjetja Splošna plovba Piran preučil možnosti ustanovitve višje pomorske šole. S temeljito analizo domačih razmer in načina usposabljanja pomorščakov po svetu je pripravil osnutek dvoletnega višješolskega izobraževanja, ki je bil ukrojen po meri pomorskega gospodarstva. Zato se je od ostalih programov razlikoval v tem, da je redni študij v prvem letniku potekal na ladji v dopisni obliki, v drugem letniku pa so bila predavanja na kopnem.

Ljudska skupščina Ljudske Republike Slovenije je 24. junija 1960 sprejela *Zakon o ustanovitvi Višje pomorske šole v Piranu*. Poleg navtičnega in strojnega oddelka, ki delujeta že od ustanovitve, je imela višja pomorska šola tudi poslovni oddelek, ki se je v šolskem letu 1977/78 preoblikoval v samostojni program Tehnologija prometa. Pomembni mejniki v razvoju fakultete so še leto 1992, ko je bila z zakonom ustanovljena Visoka pomorska in prometna šola, leto 1993, ko je bil sprejet Zakon o visokem šolstvu, ki je visokošolske zavode ločil na univerze, fakultete, umetniške akademije in visoke strokovne šole, in leto 1995, ko je Državni zbor Republike Slovenije sprejel odlok, s katerim se je Visoka pomorska in prometna šola preimenovala v Fakulteto za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani.

Fakulteta si je v šestdesetih letih obstoja pod okriljem najstarejše in najboljše slovenske Univerze v Ljubljani, ki je leta 2019 praznovala stoto obletnico, pridobila vseslovenski in tudi širši evropski in mednarodni značaj, tako na dodiplomskem izobraževanju univerzitetnih in visokošolskih strokovnih kadrov s področja pomorstva in prometa ter podiplomskem izobraževanju magistrstov stroke in doktorjev znanosti, kakor tudi na področju znanstvenoraziskovalne dejavnosti.

Zaradi optimalnega izkoriščanja svoje obmorske lege, ugodnega geoprometnega položaja v



Slika 8: Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani
(hrani: FPP UL Portorož)

Figure 8: Faculty of Maritime Studies and Transport, University of Ljubljana (kept in: FPP UL Portorož)



Slika 9: Šolski kuter (fotografija: Vinko Oblak)
Figure 9: Faculty cutter (photo: Vinko Oblak)

Evropi in omogočanja učinkovitega delovanja prometnega sistema bo Slovenija čedalje bolj potrebovala vrhunsko usposobljene strokovne in znanstvene kadre, ki bodo s svojimi znanji lahko med drugim obvladovali teorijo sistemov, problematiko izkoriščanja prometne infrastrukture in transportnih sredstev, tehnologijo in organizacijo prometa, transportno logistiko, varnost prometa in prometno ekologijo. Ključna in edinstvena vloga fakultete je ohraniti in nadgrajevati visoko strokovno znanje na področjih upravljanja in vzdrževanja ladij, poslovanja pomorskih podjetij, načrtovanja pristanišč in plovnih poti, s čimer ohranjamo našo pomorsko identiteto.

Antični pregovor pravi, da je na mirnem morju lahko vsak krmar, kar pomeni, da se človek zares prekali in usposobi šele v viharjih in razburkanih vodah. Fakulteta za pomorstvo in promet je preživela plovbo po različnih razburkanih družbenih, političnih in gospodarskih morjih ter se vseskozi tudi sama učila in krepila. Dragocene izkušnje jo navdajajo z vedrim optimizmom za prihodnost, v katero pluje z odlično ekipo in s polnimi jadri. To ni samo moja pristranska ocena, marveč dokaj splošen vtis poznavalcev doma in v tujini.

RESOLUCIJA O POMORSKI USMERITVI REPUBLIKE SLOVENIJE

Vsaj enkrat na leto, na predvečer mednarodnega dneva žensk (tudi samostalnica ladja je nežnega spola) besedno zašumi in zabučni morje, ki običajno zanima politike in priložnostne zaslužkarje, zdravarje in prisklednike le na slovesnostih ali pa kvečjemu takrat, ko vse škriplje in cvili zaradi južne sosedice, obalno-podjetniškega pohlepa in svojeglavih občinskih veljakov. Tedaj pogosto izgovarjamo besedno zvezo "resolucija o pomorski usmeritvi", ne da bi se zavedali njenega zanimivega ozadja in zgodovinskega pomena za naš narod, ko so bili postavljeni pravni in politični stebri samostojnega slovenskega pomorstva.

Nadvse pohvalna je odločitev pomorsko ozaveščenih politikov iz obdobja tik pred rojstvom samostojne države, da so 18. julija 1990 sprejeli *Odlok o ustanovitvi, nalogah, sestavi in številu članov Komisije Skupščine Republike Slovenije za pomorstvo*, ki naj bi med drugim preučevala in spremljala predpise in izvajanje politike s svojega področja, ugotavljala "obseg in vrste primerjalnih prednosti slovenskega morja" in predlagala ustrezne ukrepe, s katerimi se "ovrednoti in zagotovi vpliv morja in obale na strategije razvoja Republike Slovenije." Danes bi nas moralo biti sram, da o takšnem parlamentarnem organu ni ne duha ne sluha, in še slabše, pomorstvo je treba s "potapljaško masko" iskati v globočinah državnozbornskega Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor, pa še tam ga je težko najti.

Za predsednika enajstčlanske pomorske komisije je bil izvoljen odvetnik Danijel Starman, sekretar je postal mag. Aleksander Čičerov, že na drugi seji pa je komisija imenovala delovno skupino za pripravo posebne *Izjave o pomorski usmeritvi Republike Slovenije*, v kateri so bili poleg Starmana še Danijel Božič, Aurelio Juri, Jože Možek, mag. Gregor Velkaverh in Ivan Lozej. Izvršni svet skupščine (vlada) je predlagala, da bi bil glede na vsebino izjave primeren pravni akt *resolucija*, s katero skupščina "opozarja na stanje, probleme in potrebe na področju družbenega življenja, ki so skupnega pomena za republiko, določa politiko, ki jo je treba izvajati na teh področjih, in ukrepe, ki so za to potrebni."

Nekaj mesecev pred uradno osamosvojitvijo naše države je predhodnica državnega zbora oziroma parlamenta – Skupščina Republike Slovenije, ki ji je predsedoval prof. dr. France Bučar, na zasedanju zborov združenega dela in občin 6. marca 1991 ter zasedanju družbenopolitičnega zbora 7. marca



Slika 10: Prof. dr. France Bučar, v ozadju kip J. V. Valvasorja (fotografija: M. Guštin)
 Figure 10: Portrait of Prof. Dr France Bučar, with the statue of J. V. Valvasor in the background (photo: M. Guštin)

sprejela zgodovinsko *Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije*. Sedmi marec je bil čez nekaj let ovekovečen kot slovenski dan pomorstva.

Ta izjemno jedrnat, na pičlih dveh straneh zapisan akt, ki ga je za pomorsko komisijo kot član delovne skupine pripravil specialist za pomorsko pravo, dolgoletni sodnik in odvetnik mag. Gregor Velkaverh, so tedanji delegati (poslanci) izglasovali z namenom, da bi zagotovili še boljše možnosti za razvoj skorajšnje samostojne države v moderno državo, ki ima tudi vse prednosti pomorske države, in da bi pri tem dosegli čim boljše kakovost življenja, boljše varovanje okolja in sobivanje pristanišča, industrije in turizma na omejenem in občutljivem območju severnega Jadranskega morja.

V preambuli je še zapisano, da je bil slovenski narod v svoji zgodovini, glede na srednjeevropsko lego Slovenije in s tem povezanimi primerjalnimi prednostmi, vselej tudi pomorsko usmerjen. To usmeritev ohranja in jo bo razvijal tudi v bodoče, kajti prednosti, ki jih nudi izhod na Jadransko morje, sodobno pristanišče in v pomorske dejavnosti usmerjena podjetja, omogočajo vključevanje v mednarodno delitev dela in hitrejše prilagajanje kriterijem svetovnega gospodarstva. Snovalci in potrjevalci resolucije pa so izrecno opozorili, da so razvojne možnosti našega morja in obale prostorsko omejene, kar je danes prevečkrat spregledano in zanemarjeno.

Resolucija je razdeljena na tri dele. V prvem, ki predstavlja splošni uvod, je deklarirano, da bo Slovenija (torej predvsem njeni politiki, ki predstavljajo ljudstvo v zakonodajni in izvršni veji oblasti) vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena. Zato naj bi država storila naslednje:

- podpirala razvoj koprškega pristanišča in prek njega usmerjala tranzitni in kopenski promet ter spodbujala širitev stalnih pomorskih poti. Koprsko pristanišče mora postati pomembna in ekološko čim manj obremenjena luka osrednjega evropskega prostora, zato je treba prednostno vzpostaviti njene

prometne povezave z madžarsko in avstrijsko mejo, ki bodo enakovredne povezavam konkurenčnih pristanišč (gre zlasti za zloglasni drugi tir med Koprom in Divačo, ki se že desetletja vleče kot jara kača in zaradi nepojmljivih razlogov še do danes ni zgrajen, kar ogroža uspešno Luko Koper, Slovenske železnice in širše gospodarstvo);

- omogočala in spodbujala razvoj proste cone na območju in na obrobju koprškega pristanišča ter razvoj delovno neintenzivnih in ekološko neobremenjujočih dejavnosti (Luka Koper hvalevredno dosledno skrbi za izboljšanje kakovosti življenja v prostoru, v katerem delavci "tudi sami delamo in živimo", za kar je prejela številna mednarodna priznanja);

- zaščitila javni interes na področjih pristaniških dejavnosti, pilotaže, vleke in reševanja ladij ter potniškega pomorskega prometa (tu ni posebnih problemov zaradi angažiranosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo in solidnega *Pomorskega zakonika* s številnimi spremembami in dopolnitvami ter podzakonskimi akti);

- zagotovila pogoje za razvoj manjših in srednjih tranzitnih marin s servisnimi in drugimi spremljajočimi dejavnostmi (sprašujem se – in to bi moralo predvsem zanimati pristojne službe -, kje so meje, ko posamezna dejavnost doseže točko nasičenosti oziroma preobremenjenosti);

- spodbujala prestrukturiranje dejavnosti na obali, ki ekološko preobremenjujejo prostor oziroma nimajo razvojnih možnosti (v praksi je preveč umetnega in premalo naravnega);

- zagotovila pogoje za razvoj tovarnega in turističnega ladjarstva, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu (doletela nas je nacionalna sramota, ko je bila Splošna plovba prodana tujemu ladjarju, ki jo bo verjetno sčasoma izčrpal, likvidiral ali bankrotiral);

- načrtno spodbujala, v mejah prostorskih možnosti, pridobivanje hrane in drugih dobrin iz morja (ribištvo, marikultura, solinarstvo idr.) ter ob upošte-

vanju stroke, klimatskih dejavnikov, avtohtonih značilnosti prebivalstva in kulturnih značilnosti pokrajine razvijala kmetijstvo, ki je pomembna komponenta razvoja na tem območju (primer odlične prakse je ribogojnica Fonda, zanemarjeno pa je istrsko podeželje, kjer je še veliko neizkoriščenih kmetijskih, vinogradniških, gostinskih in turističnih potencialov, ki bi bili lahko arterija za agrikulturo in trajnostni turizem);

- podpirala nadaljnji razvoj in nove oblike morskih športov (predvsem nemotorizirano rekreacijo, denimo prosto in avtonomno potapljanje, pri čemer bi bilo dobrodošlo ponovno razmisliti o umetnih podvodnih grebenih, ki jih je zagovarjal Ugo Fonda).

Drugi sklop je pohvalno ekološko naravnano, ker obljublja, da bo država skrbela za umno rabo obalnega območja in ohranjanje naravne in kulturne dediščine (kar je bilo kasneje povzdignjeno v 72. člen ustave, ki zagotavlja pravico vseh ljudi do zdravega življenjskega okolja, za katerega mora skrbeti država). Izdelati bi bilo treba celostno študijo o trajnostnem upravljanju s slovensko obalo na podlagi novega *Pomorskega prostorskega načrta* pod okriljem Ministrstva za okolje in prostor, v njegovem okviru pa je predvidena podrobnejša obravnava vloge morja in z njim funkcionalno povezanega obalnega območja v okviru prostorskega razvoja države na način, da odraža celostni pristop k načrtovanju in upravljanju morja.

Slovenska politika se je že pred tridesetimi leti zavezala, da bo skrbela za umno rabo obalnega območja:

- s predpisovanjem načina in pogojev za posege v komunalno infrastrukturo, z omejevanjem in prepovedovanjem ekološko škodljive dejavnosti, dogovarjanjem s sosednjima obmorskima državama, z ustanovitvijo službe za stalno nadziranje stanja morja in drugimi ukrepi zagotavljala pogoje za izboljšanje kakovosti obalnega morja (v tem kontekstu so pomembni *Zakon o vodah*, *Zakon o varstvu okolja* in *Resolucija o strategiji za Jadran*);

- s prostorsko ureditvenimi predpisi zavarovala dele obalnega območja in morja (zeleni pasovi, rezervati, klifi in drugi naravni spomeniki) in poskrbela za urbanistično skladen razvoj s poudarkom na varovanju obmorskih kulturno-zgodovinskih značilnosti mestnih jeder Pirana, Izole in Kopra, predvsem mandračev in obal, ter obalnih krajevnih značilnosti (vzorno so denimo urejene sečoveljske Soline in Krajinski park Strunjan, z dolgoletnimi naporji smo dosegli ukinitvev prometa na cesti med Žusterno in Izolo, zato imamo enkratno priložnost, da to območje v skladu s pomorskim prostorskim načrtom in ekološkimi mednarodnimi standardi trajnostno uredimo, čim bolj naravno in človeku prijazno, namesto megalomansko, recimo v dubajskem stilu).

V tretjem delu resolucije je določeno, da bo Slovenija skrbela za pomorsko pravno ureditev skladno z mednarodnimi pravili, zato bo:

- razvila službo ali službe, ki bodo skrbele za nadzor morja in obale na varnostnem, plovbnem, ekološkem, sanitarno zdravstvenem in fiskalnem področju, uredila bo varovanje meje na morju (iz obrazložitve resolucije in stališča izvršnega sveta jasno izhaja, da je bila predvidena ustanovitev Slovenske obalne straže, zato morda ne bi bil odveč ponovni razmislek);

- zagotovila službo, ki bo sposobna učinkovito skrbeti za čiščenje morja in obale in razvila takšne odnose sodelovanja s sosednjima obmorskima državama, ki bodo zagotavljali polno sodelovanje severnojadranskih držav z vsemi sredstvi, ki so na razpolago pri odpravi morebitnih posledic večjih onesnaženj (nekdaj je za morje prvenstveno skrbela Služba za varstvo obalnega morja, leta 2016 pa je njene naloge prevzela Uprava Republike Slovenije za pomorstvo);

- spodbujala razvoj pomorskega in prometnega šolstva in podpirala razvoj znanstvenoraziskovalnega dela v zvezi z morjem in pomorskimi dejavnostmi (žal glede tega ni posebnega navdušenja vsakokratne politike);

- v sodelovanju s sosednjima obmorskima državama poskrbela za celovit dogovor o pomorskih plovbnih poteh in režimih plovbe ter ribolovnih območjih v Jadranskem morju (leta 2000 je bil sprejet *Memorandum o soglasju med Vlado Republike Slovenije, Vlado Republike Hrvaške in Vlado Italijanske republike za uvedbo skupnega plovbnega sistema in*



Slika 11: Sabrina, hči kapitana Venceslava Hvale na ladji Kranj, poletje 1978 (hrani: PM Piran)

Figure 11: Sabrina, daughter of Captain Venceslav Hvala on the Kranj ship, summer of 1978 (kept in: PM Piran)

sheme ločene plovbe v severnem delu severnega Jadrana, glede morske meje s Hrvaško pa se nadaljuje dolgoletna saga).

Resolucija o pomorski usmeritvi lahko služi kot (še en) primerek pravnega akta, ki je klen, ambiciozen, državotvoren, a premalo udejanjen. Slovenska vlada je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, naslednje leto pa v navezi z državnim zborom še Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa, s katero je tudi nadomestila Resolucijo o nacionalnem programu razvoja pomorstva iz leta 2010. Ta je sicer smelo zaplula v pravo smer, vendar na žalost ni upoštevala vseh priporočil celostne pomorske politike Evropske unije iz leta 2007. Sredozemska, pomorska, pristaniška in obča prometna komponenta je prav tako upoštevana v slovenski zunanjepolitični strategiji in *Deklaraciji o zunanji politiki Republike Slovenije* iz leta 2015.

Domačih, evropskih in mednarodnih predpisov nam torej tudi na področju pomorstva ne manjka, le bolj dosledno jih je treba spoštovati in uresničevati, kar je dolžnost treh vej oblasti, obalnih občin, gospodarskih subjektov in vseh pravnih in fizičnih oseb, ki so kakorkoli povezane z morjem.

IZ MAJHNEGA ZALIVA V EVROPSKO MORJE

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 ni nikoli sam, ker zmeraj čuti okrog sebe utrip življenja. Morje ni drugega kot zibelka nadnaravnega in čudežnega bivanja; ni drugega kot gibanje in ljubezen; neskončno je živo ...

Skoraj intuitivno je mogoče uganiti, da gre za podmorniški govor kapitana Nema v romanu *Dvajset tisoč milj pod morjem*, ki ga je v drugi polovici devetnajstega stoletja napisal Jules Verne. Bodimo hvaležni Pozejdonu, da je mož kljub očetovim željam obesil juridični poklic na klin in se posvetil vedeževalskemu pisateljevanju. 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?

Morje je kri, ki daje polotoški Evropi planetarno kondicijo. Eden od ključnih premislekov o skupni prihodnosti se mora zatorej zagristi v dilemo, ali naj medse sprejmemo tudi ostale, malce "drugačne" države, ki ležijo ob vznožju futurističnega Evropskega morja, torej balkanske sosedo, Turčijo in tiste na Bližnjem vzhodu, v severni Afriki in ob Črnem morju.

Evropa se je še v začetku novega tisočletja lo-

tevala pomorskih dejavnosti fragmentarno prek sedmih komisarijev in šestih agencij, da o mednarodnih institucijah, kot je recimo Organizacija združenih narodov z Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO) pod svojim okriljem, niti ne govorimo. Zato možnosti za vzpostavitev sinergij med različnimi politikami niso bile vselej v celoti izkoriščene. To dokazuje paleta uredb in direktiv, ki velikokrat niso bile usklajene ali si celo nasprotujejo, kar še dodatno otežuje dobrih sto mednarodnih pomorskih sporazumov. Zato je bila pomorska zelena knjiga izvrstna prelomnica, ki je skozi posvetovalni proces privedla do modre knjige (*Blue Book*) oziroma že omenjene celostne ali integralne pomorske politike za Evropsko unijo, iz katere se napajajo akcijski načrt ter vsa nadaljnja evropska in domača zakonodaja.

Politika ima pet ciljev: optimalno povečanje trajnostne uporabe morskih prostranstev, oblikovanje na znanju in inovacijah temelječe podlage za pomorsko politiko, zagotovitev čim boljše kakovosti življenja v obalnih regijah, spodbujanje vodilne vloge Evrope v mednarodnih pomorskih zadevah in njena večja pomorska prepoznavnost. Modra knjiga je utelešena v strategiji za modro rast, pomorskem prostorskem načrtovanju, regionalnih strategijah za morske bazene (ki vključujejo Sredozemsko morje in Jadransko-Jonsko makroregijo), znanju o morju, celostnem pomorskem nadzoru in pomorski zaščiti. 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.

Tako kot Slovenija (marca) in celotni svet (septembra) tudi Evropska unija obeležuje svoj dan pomorstva, in sicer 20. maja, ko se po stari celini običajno odvijajo raznovrstni dogodki, na primer pri nas največkrat v organizaciji Društva za pomorsko pravo Slovenije.

V takšnem prostranem evropskem morskem bazenu se nahaja tudi Slovenija; čeprav imamo le okoli 46 kilometrov obale in približno 200 kvadratnih kilometrov ter tri kubične kilometre morja, smo verjetno ena redkih držav, ki je v svoj grb in na zastavo narisala morje, dasiravno ni videti, da bi bili kaj prida ponosni na našo pomorsko identiteto. Na srečo je bila tisočletna tradicija precej solidno – četudi pretežno teoretično – podkovana tudi v zadnjih tridesetih letih samostojnosti.

Kot smo videli, smo si že pred državno osamosvojitvijo v nekdanjem skupščinskem trojčku zagotovili resolucijo o pomorski usmeritvi, pozneje 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 doumeti njihovo prav(n)o srž. Manjkalo ni niti škodljivih napak, kompromisov, gospodarskih in političnih ha-

varij, a to presega domet pričujoče monografije o Slovenski Istri.

V *Resoluciji o Strategiji za Jadran* (2009) je na primer deklarirano, da je *Mare Adriaticum* celovit ekosistem, najbolj severni, plitvi, zaprti in izrazito ranljivi del Sredozemskega morja. Zaradi mnogoterih dejavnosti je vse bolj obremenjen, kar vpliva na kakovost življenja in zdravje ljudi, na oskrbo z vodo, zdravo hrano, ribolov, ribogojstvo, školjčičišča, kopalne vode in druge ekosistemske storitve. Na temelju evropske morske okvirne direktive, barcelonskega pravnega sistema in nekaterih drugih pravnih podlag bi bilo treba pripraviti regionalno strategijo, ki jo bodo uresničevale vse pristojne države: Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Črna gora, Albanija in Italija. Strategija naj predstavlja nov, dejaven pristop za učinkovito upravljanje skupnih (pri)obalnih in morskih bogastev, za kar je nujna čim širša podpora vseh deležnikov in najširše javnosti. Uveljavi naj načelo trajnostnega razvoja, predvsem 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 predlagal razglasitev severnega Jadrana za varovano območje, poslanci pa so se smelo in argumentirano uprli nameram za gradnjo plinskih terminalov španske korporacije v Tržaškem zalivu.

Zdaj že bivši program razvoja slovenskega pomorstva je v precejšnji meri uresničeval priporočila evropske modre knjige, a žal ni zajel energetske politike, ribištva, marikulture in ukrepov blaženja podnebnih sprememb. Kljub pomanjkljivostim je šlo vendarle za znaten zaveslaj, ker je prvič zgoščeno opredelil pomen pomorskega gospodarstva, varnost pomorskega prometa, prostorsko načrtovanje, razvoj pomorskih grozdov, izobraževanje, kopsko tovarno in potniško pristanišče, ladjarstvo, ladjedelstvo, navtični turizem, pomorske avtoceste, hidrografijo in kartografijo, varovanje morskega okolja in politične ukrepe.

“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, toda kot je rekel Boris Pahor, naš rojak in svetovni pisatelj čistiljive starosti: “Smo za Evropo, a ohranimo vsak svoj obraz.”

EPILOG

Slovinci in prebivalci na ozemlju Istre in današnje Slovenije smo bili vselej obmorsko in pomorsko blagoslovljeni, kljub tujcem, ki so nam v preteklosti zavojevali, in ne glede na način in obstoj teritorial-

nega dostopa do odprtega morja ali stika z njim, ki ga je dosodila arbitraža. Žal smo prevečkrat trmasti, pogumni ali pretirano preudarni tam, kjer to ni treba ali je celo škodljivo, in premalo pozejdomski ali neptunski v drugih primerih, kjer to zahteva zdrava “morska” pamet.

Bistveno bolj bi morali biti kolektivno in konstruktivno ponosni na naš geografski privilegij, na večstoletno pomorsko tradicijo in na tvorce slovenske pomorske identitete. Zapravili smo premnogo sijajnih dosežkov in priložnosti, denimo Splošno plovo, Delamaris, Tomos, pravočasno izgrajen drugi tir in še marsikaj, zato moramo na podlagi slabih izkušenj toliko intenzivneje (po)skrbeti za naše pristanišče, logistična podjetja, morsko biološko postajo, pomorsko in prometno fakulteto, pomorsko srednjo šolo, akvarij, primorsko univerzo, upravo za pomorstvo, pomorsko policijo, mornariški divizion, ladjedelstvo, soline, portoroško in izolsko marino, mandračke, ribiče, ribogojce, školjkarje, veslače, jadralske, potapljače, plavalce, vaterpoliste, kulturnike, pomorski muzej, slikarje, kiparje, pesnike, pisatelje, glasbenike, plesalce, gledališnike, turistične delavce, gostince, hotelirje, kmetovalce, vinogradnike, civilno družbo in vsa preostala podjetja in posameznike, ki nam ni vseeno, da je Slovenija ugnezdjena na morski, sredozemski, evropski in svetovni strani alpskega troglavega mogotca.

O avtorju

Dr. Marko Pavliha (1962), pravnik z doktoratom na kanadski pravni fakulteti McGill v Montrealu, je redni profesor prava na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani in gostujoči profesor ter guverner na Inštitutu za mednarodno pomorsko pravo na Malti. Bil je menedžer, minister za promet, podpredsednik državnega zbora, poslanec, član sodnega sveta in predsednik ter član številnih domačih in tujih strokovnih organizacij. Zadnja leta sodeluje v Galilejevi komisiji Znanstvenega in medicinskega omrežja, ki se ukvarja s postmaterialistično znanostjo.

ON THE ADRIATIC SIDE OF TRIGLAV Marko Pavliha

The central inspiration for the headline and the contents of this text is the Slovenian coat of arms, which carries the message to the world that Slovenia is a coastal, maritime, and Mediterranean country at the foot of Mount Triglav. It was designed by sculptor Marko Pogačnik, a UNESCO artist for peace and spiritual messenger of the world Ethos, who found inspiration in the greatest Slovenian poet France Prešeren's vision presented in his poem The Baptism at the Savica, as well as in the coat of arms created

by the internationally reputed Slovenian architect Jože Plečnik, sculpted in 1934 on his Marian column in Bled. In addition to historical elements, the coat of arms depicts the equilibrium between male and female principle, with the male Triglav being reflected in the female waters, simultaneously symbolising the balance between cosmic and earthly forces: the stars (the spirit, the universe), and the mountain with the lake, rivers and the sea (matter). The coat of arms is a cosmogram and not a mere sign or logo, since it encompasses the energy codes of the Slovenian identity.

In his description, the author focuses on the founders of the Slovenian maritime identity and, being a lawyer himself, particularly emphasises his former teacher, Academician Prof. Stojan Cigoj, regarded as one of the pioneers of Slovenian maritime law. He continues by describing the tradition of educating seafarers in Slovenia and presenting the Resolution on the Maritime Strategy of the country with critical commentary, and closes with placing the tiny Slovenian sea basin in the sea of Europe, which, truth be told, does not exist (yet), but is most likely emerging within the EU framework.

In early March 1991, a couple of months before the official Slovenian Declaration of Independence, the then Assembly of the Republic of Slovenia voted in favor of the historic Resolution on the Maritime Strategy of the Republic of Slovenia in order to facilitate better chances for the emerging independent country to evolve into a modern state with all the advantages of a maritime nation, in order to raise the quality of life, greater environmental protection and coexistence of the port, industry and tourism in the spatially limited, sensitive area in the Northern Adriatic. The Resolution Preamble stipulates that because of the Slovenia being situated in Central Europe, the Slovenians have always been navally oriented, with all the related comparative advantages. The Slovenians shall maintain and develop this orientation in the future, since the advantages of having access to the Adriatic Sea, a modern port and maritime oriented businesses enable the nation to partake in the international distribution of labour and faster adaptation to global economic criteria. Si-

multaneously, the resolution authors expressly stated that the development potential of the Slovenian Adriatic area is spatially limited, which is presently too frequently overlooked and neglected.

The author concludes by stating that the Slovenians and the inhabitants of present-day Istria and Slovenia have always been blessed by living by the sea as a maritime people, despite foreigners that ruled over us in the past. Sadly, the Slovenians frequently prove to be obstinate, brave or overly cautious when the circumstances do not require such a stance and in situations when such stances even prove detrimental, in addition to being insufficiently aware of the benefits of being a maritime nation in cases common sense requires it. Collectively the Slovenians should be much prouder of Slovenia's geographical privilege, centuries-old maritime tradition and the founders of Slovenian maritime identity, while making greater use of the opportunities offered by the country's membership in the European Union.

LITERATURA

- AMBROŽIČ, B., M. PAVLIHA IN M. ZANNE (ur.) 2020: *Znanje je svetilnik, ki nikoli ne ugasne. 60 let Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani*, Portorož.
- CIGOJ, S. 1974: *Pomorsko pravo Jugoslavije. Splošni pojmi, osebno, stvarno in neposlovno obveznostno pravo*, Ljubljana.
- CIGOJ, S. 1975: *Pomorsko pravo Jugoslavije 2, Posli pomorske plovbe*, Ljubljana.
- FABJAN, D. et al. (ur.) 2010: *Po morju in kopnem v višave. Zbornik ob 50. obletnici Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani*, Portorož.
- PAVČNIK, M. (ur.) 2009: *Stojan Cigoj. 1920-1989. Zbornik razprav s simpozija SAZU ob 20-letnici smrti*, Ljubljana.
- PAVLIHA, M. 2021: *Tridesetletnica zaobljub o slovenski pomorski usmeritvi*, *Pravna praksa* 40/9, 18–20.
- PAVLIHA, M., P. VLAČIČ IN K. OBLAK 2017: *Prevozno pravo. Pogodbe o prevozu tovora, potnikov in prtljage*, Ljubljana.
- RAHTEN, A. et al. (ur.) 2010: *Tvorci slovenske pomorske identitete*, Ljubljana.
- TERČON, N. 2015: *Usidrali smo se na morje. Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945-1958*, Piran.
- VLAČIČ, P., A. PIRŠ, M. PAVLIHA ET AL. 2008: *Pomorsko pravo*, 1. in 2. knjiga, Ljubljana.