

²² Article 57 of the Labour Code of Republic of Lithuania, Register of Legal Acts, 19 September 2016, No XII-2603.

²³ Key policies to promote longer working lives in Sweden, OECD, 2018, <http://www.oecd.org/els/emp/Sweden_Key%20policies_Final.pdf> (12. 2. 2021).

²⁴ OECD, Recommendation of the Council on Ageing and Employment Policies, OECD/LEGAL/0419, 2021, <<https://legalinstruments.oecd.org/public/doc/333/333.en.pdf>>

za starostno upokožitev manjkajo tri leta ali manj, pri določanju kriterijev in meril za izbiro presežnih delavcev prednostno pravico, da ostanejo zaposleni pri delodajalcu.²²

Švedska

Švedski pokojninski sistem ne določa zgornje starostne meje za upokožitev. Uveljavljena je namreč možnost odloga upokožitve, pri čemer je za to **po dopolnjem 68. letu delavca potrebno soglasje delodajalca.**²³

Sklep

Predstavljeni podatki lahko novo sprejeto slovensko spremembo postavijo v širši evropski kontekst. Za obravnavano tematiko je aktualno tudi sveže, letošnje Priporočilo OECD o politikah staranja in zaposlovanja,²⁴ ki državam nalaga, naj si prizadevajo za odvratanje od obveznega upokoževanja v tesnem sodelovanju s predstavniki delodajalcev in delavcev. Kljub temu OECD priznava, da so takšne prakse enostranske odpovedi pogodbe o zaposlitvi v omejenem številu primerov lahko potrebne. Pri tem mora tovrstno prakso objektivno upravičevati legitimni cilj, način uresničevanja tega cilja pa mora biti primeren in nujen.



Marko Pavliha,

dr. pravnih znanosti,
redni profesor na FPP
Univerze v Ljubljani,
gostujoči profesor in
guverner na IMO IMLI
na Malti

Vsaj enkrat na leto, na predvečer mednarodnega dneva žena (mimogrede, tudi samostalniki *ladja* je nežnega spola), besedno zabučijo morje. Tisto morje, ki večino politikov in priložnostne zasluskarje, zdravarje ter prislednike praviloma zanima le na tovrstnih zakuskih ali kvečjemu takrat, ko vse škriplje in cvili zaradi južne sosedice, pohlepa ali svojeglavih občinskih veljakov. Tedaj se pogosto omenja *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.

Tridesetletnica zaobljub o slovenski pomorski usmeritvi

¹ Ur. l. RS, št. 10/91.

Bilo je 18. julija 1990, leto dni pred rojstvom samostojne slovenske države, pomorsko obarvanega grba in zastave, ko so ozaveščeni delegati (poslanci) sprejeli Odlok o ustanovitvi, nalogah, sestavi in številu članov Komisije Skupščine Republike Slovenije za pomorstvo. Ta naj bi 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«. Dandanes 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 državnoborskega Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor, pa še tam ga je težko najti.

Za predsednika enajstčlanske pomorske komisije je bil izvoljen znani primorski odvetnik in funkcionar **Danijel Starman**, sekretar je postal **mag. Aleksander Čičero**, že na drugi seji pa je komisija imenovala delovno skupino za pripravo posebne Izjave o pomorski usmeritvi Republike Slovenije. V njej so bili poleg Starmana še **Danijel Božič**, **Aurelio Juri**, **Jože Možek**, **mag. Gregor Velkaverh** in **Ivan Lozej** (nekaterih žal ni več med nami.) 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 druž-

benega življenja, ki so skupnega pomena za republiko, določa politiko, ki jo je treba izvajati na teh področjih, in ukrepe, ki so za to potrebni«.

Rečeno – storjeno. Nekaj mesecev pred uradno osamosvojitvijo je predhodnica državnega zbora oziroma parlamenta, Skupščina Republike Slovenije, ki ji je predsedoval **prof. dr. France Bučar**, na zasedanju zbora združenega dela in zbora občin 6. marca 1991 ter družbenopolitičnega zbora 7. marca sprejela Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije.¹ Sedmi marec je bil čez nekaj let ovekovečen kot slovenski dan pomorstva.

Ta izjemno jednat, 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. Velkaverh, so delegati izglasovali z namenom, da bi zagotovili še boljše možnosti za razvoj skorajšnje samostojne države v moderno državo, ki ima tudi vse prednosti pomorske države, s poudarkom na kakovosti življenja, varovanju okolja in sobivanju pristanišča, industrije ter turizma na majhnem in občutljivem območju severnega Jadranskega morja. V preambuli je še zapisano, da je bil slovenski narod v svoji zgodovini glede na srednje-evropsko lego Slovenije in s tem povezanimi primerjalnimi prednostmi vselej tudi pomorsko usmerjen. Ta kurz ohranja in naj bi se ga držal tudi v prihodnje, kajti prednosti, ki jih nudijo dostop do morja, sodobno pristanišče in pomorsko

naravnana podjetja, omogočajo vključevanje v mednarodno delitev dela in hitrejšo prilagajanje kriterijem svetovnega gospodarstva. Snovalci in potrjevalci resolucije so izrecno opozorili, da so razvojne možnosti našega morja in obale prostorsko omejene, kar je danes prevečkrat spregledano in zanemarjeno.

Slovenija naj bi vodila pomorsko usmerjeno politiko

Resolucija je razdeljena na tri dele. V prvem, ki predstavlja splošni uvod, je deklarirano, da bo Republika Slovenija vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena.

Zato naj bi država storila naslednje:

- omogočala in **podpirala razvoj kopskega pristanišča** in prek njega usmerjenega tranzitnega ter kopenskega prometa in spodbujala širitev stalnih pomorskih poti. Koprška luka mora postati pomembno in ekološko čim manj obremenjeno pristanišče 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 zglasni drugi tir med Kopro in Divačo, ki se vleče kot jara kača in zaradi nepojmljivih razlogov še do danes ni zgrajen, kar bo lahko usodno poslabšalo položaj uspešne Luke Koper, Slovenskih železnic in širšega gospodarstva);
- omogočala in **spodbujala razvoj proste cone** na območju in obrobju kopskega 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);

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 tovrnega in turističnega ladjarstva**, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu (doletela nas je nacionalna blamaža, 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** (npr. ribištvo, marikultura, solinarstvo) ter ob upoštevanju stroke, klimatskih dejavnikov, avtohtonih značilnosti prebivalstva in kulturnih značilnosti pokrajine razvijala kmetijstvo, ki je pomembno gibalno 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, da ponovno razmislimo o umetnih podvodnih grebenih, ki jih je zagovarjal legendarni potapljač Ugo Fonda, saj bi lahko obogatili morsko floro in favno).

² Ur. l. RS, št. 26/01 in nast.

³ Ur. l. RS, št. 33/91-I in nast.

⁴ Skrb za morsko okolje je bila osrednja tema objavljene magistrske naloge **Pavliha, M.**: Pravno varstvo morja, Gospodarski vestnik, Ljubljana 1989.

⁵ <https://dokumenti-pis.mop.gov.si/javno/veljavni/02_rep_priprava/2192/index1.html>

⁶ Ur. l. RS, št. 67/02 in nast.

⁷ Ur. l. RS, št. 11/04 in nast.

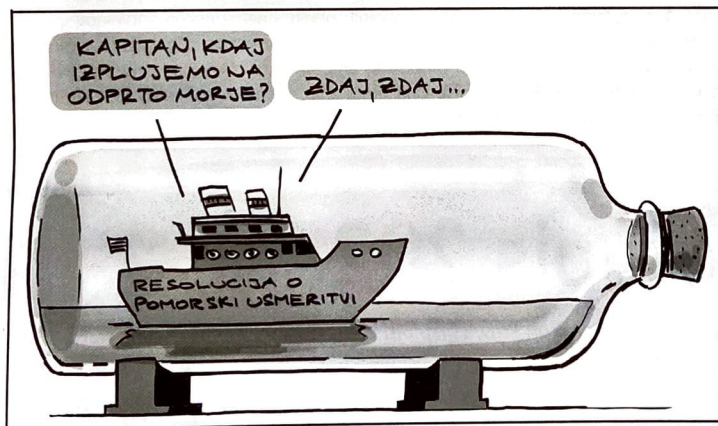
⁸ Ur. l. RS, št. 106/09.

Za umno rabo obalnega območja

Drugi sklop resolucije je hvalevredno ekološko naravn, saj objavlja, da bo država skrbela za umno rabo obalnega območja ter ohranjanje naravne in kulturne dediščine. Ta zaveza je bila čez deset mesecev povzdignjena v 72. člen Ustave Republike Slovenije,³ ki zagotavlja pravico vseh ljudi do zdravega življenjskega okolja, za katero mora *skrbeti* država.⁴ Izdelati bi bilo treba celostno študijo o trajnostnem upravljanju naše obale oziroma upajmo, da bo to urejeno s prvim Pomorskim prostorskim načrtom, ki ga pripravlja Ministrstvo za okolje in prostor in je bil nedavno javno razgrnjen.⁵ V njegovem okviru 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 30 leti zavezala, da bo takole skrbela za morsko okolje:

- s **predpisovanjem načina in pogojev za posege** v komunalno infrastrukturo, omejevanjem in prepovedovanjem ekološko škodljive dejavnosti, dogovarjanjem s sosednji obmorskima državama, ustanovitvijo službe za stalno nadziranje stanja morja in drugimi ukrepi zagotavljala pogoje za izboljšanje kakovosti obalnega morja (v tem kontekstu so recimo pomembni Zakon o vodah,⁶ Zakon o varstvu okolja⁷ in Resolucija o strategiji za Jadran);⁸



- **zaščitila javni interes** na področjih pristaniških dejavnosti, pilotaže, vleke in reševanja ladij ter potniškega pomorskega prometa (tu ni posebnih problemov zaradi pohvalne angažiranosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo in solidnega Pomorskega zakonika iz leta 2001,² ki je bil deležen številnih novel in konkretiziran z mnogimi 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

- 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, kot tudi obalnih krajevnih značilnosti (vzorno so denimo urejene sečoveljske Soline in Krajinski park Strunjan, s skupnimi dolgoletnimi naporji smo dosegli ukinitvev prometa na cesti med Žusterno in Izolo, zato imamo enkratno priložnost, da to območje v skladu z nastajajočim pomorskim prostorskim načrtom in ekološkimi mednarodnimi standardi trajnostno uredimo, čim bolj naravno in človeku prijazno, namesto megalomansko, recimo v dubajskem stilu).

Skrb za sodobno pomorsko pravno ureditev

V tretjem delu resolucije je obljubljeni, 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, prav tako pa bo uredila varovanje meje na morju (iz obrazložitve resolucije in stališča izvršnega sveta jasno izhaja, da je bila predvidena ustanovitev Slovenske obalne straže, zato ponovno pozivam politiko, da resno razmisli o takšnem koristnem organu po posebnem modelu, ki ga je v doktorski disertaciji znanstveno utemeljil dr. Andrej Androjna);⁹ zagotovila službo, ki bo sposobna učinkovito skrbeti za **čiščenje morja in obale** in bo 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 onesaženj (nekdanj je za morje prvenstveno skrbela Služba za varstvo obalnega morja – SVOM, leta 2016 pa je njene naloge prevzela Uprava Republike Slovenije za pomorstvo);
- spodbujala **razvoj pomorskega in prometnega šolstva** ter podpirala razvoj znanstvenoraziskovalnega

dela v zvezi z morjem in pomorskimi dejavnostmi (na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani žal ne opazimo posebnega pomorskega navdušenja vsakokratne politike, razen na proslavah);

- 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 sheme ločene plovbe v severnem delu severnega Jadrana, to glede morske meje s Hrvaško pa se nadaljuje dolgoletna saga, ki ne spada v kontekst tega jubilejnega zapisa).

Sklepne misli

Resolucija o pomorski usmeritvi lahko služi kot (še en) primerek pravnega akta, ki je klen, ambiciozen, državo-tvoren in premalo udejanjen. Slovenska vlada je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,¹¹ naslednje leto pa v navezi z državnim zborom še Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030,¹² s katero je med drugim nadomestila Resolucijo o nacionalnem programu razvoja pomorstva.¹³ Ta je sicer smelo zaplula v pravo smer, vendar na žalost ni upoštevala vseh priporočil celostne pomorske politike Evropske unije (2007).¹⁴ Sredozemska, pomorska, pristaniška in občinska prometna komponenta je prav tako upoštevana v slovenski zunanjepolitični strategiji in Deklaraciji o zunanji politiki Republike Slovenije iz leta 2015.¹⁵

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. Ni še prepozno, ampak tokrat se ne smemo sklicevati na reklo *festina lente* (hiti počasi), kajti priložnost zamujena ne vrne se (skoraj) nobena.

⁹ Več o tem v Twrdy, E., Androjna, A., in Pavliha, M.: Proposed Model of Coast Guard Enhancing Maritime Security and Safety in the Republic of Slovenia, *Promet – Traffic & Transportation*, Vol. 26, No. 6, 2014, str. 497–506.

¹⁰ Ur. l. RS – MP, št. 27/00.

¹¹ <<https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>>.

¹² Ur. l. RS, št. 75/16.

¹³ Ur. l. RS, št. 87/10.

¹⁴ <https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home_en> (17. 2. 2021).

¹⁵ Ur. l. RS, št. 53/15.

Pravni letopis 2020

Znanstvena revija Inštituta za primerjalno pravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani

V Pravnem letopisu 2020 je 15 znanstvenih in strokovnih člankov s področij:

- novela ZPP-E v praksi: vmesna bilanca
- knjige FIDIC in njihova uporaba v praksi pri presoji gradbenih in projektantskih zadev
- vpliv pandemije na pogodbeno razmerja
- aktualni problemi zavarovalne pogodbe
- družbena omrežja pred sodišči
- drugo.

Cena z DDV: **31,00 EUR** / Število strani: **344** / Leto izdaje: **2020**
 Pravni letopis izhaja enkrat na leto. Poštino zaračunavamo posebej.



Naročila:
 LEXPERA d.o.o. (CV Založba)
 telefon: 01 30 91 820
 e-pošta: prodaja@gvzalozba.si