

Okrogla miza Društva za pomorsko pravo o pilotaži

dr. Marko Pavliha

Prvi zapisi o pomorskih pilotih segajo več tisoč let v preteklost, v slavni Hamurabijev zakonik, kar ni presentljivo, saj je pomorska pilotaža eden od temeljnih pogojev za varno plovbo. Bistvo se praktično ni spremenilo, kar je na primer razvidno iz **74. člena predloga Pomorskega zakonika (EPA 767)**, v katerem je pilotaža opredeljena kot “dajanje nasvetov poveljniku ladje s strani strokovne osebe (pilota) glede vodenja ladje, da se zagotovi varna plovba v pristaniščih in drugih območjih teritorialnega morja in notranjih morskih voda”. Kapitani namreč ne poznajo lokalnih razmer v pristaniščih in drugih delih morja (npr. ugrez, tokove, čeri, gostoto prometa in podobno), zato potrebujejo nasvete, čeprav jih takšna pomoč ne osvobaja odgovornosti za plovbo.

Pri nas sta poleg še vedno veljavnega Zakona o pomorski in notranji plovbi (Ur.l. SFRJ, št. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 in 29/90) in Zakona o lukah (Ur.l. SRS, št. 7/77 in 29/86), urejali pilotažo Uredba o načinu opravljanja pomorske pilotaže (Ur.l. RS, št. 70/95) in Uredba o koncesiji za opravljanje pomorske pilotaže (Ur.l. RS, št. 70/95), ki ju je kmalu po uveljavitvi “odpravilo” Ustavno sodišče (Ur.l. RS, št. 55/96). Nastala je pravna praznina, ki jo verjetno ne bo zapolnil niti novi Pomorski zakonik.

Ker o pilotaži malodane celo v pomorskih krogih vemo prav malo ali skoraj nič, hkrati pa moramo razmišljati o sodobni pravni ureditvi te problematike na naših tleh, je Društvo za pomorsko pravo Slovenije že konec marca povabilo svojega člana kap. Valterja Kobejo iz podjetja Piloti d.o.o. iz Kopra, da nas informativno seznanji z definicijo, zgodovino in razvojem pilotaže, s posebnim poudarkom na dejanskem in pravnem stanju v Sloveniji. Ker je bilo za izčrpen pogovor takrat premalo časa, je **društvo skupaj s podjetjem Piloti d.o.o., organiziralo okroglo mizo z naslovom “Pomorska pilotaža”, ki je potekala v petek, 29. maja 1998**, v večernih urah v prostorih vinske kleti Vinakoper v Kopru. Tokrat nam je predaval izjemno ugleden gost, gospod **Geoffrey A. Topp, predsednik Evropskega združenja pomorskih pilotov (EMPA – European Maritime Pilots' Association)**.

Na predavanje je prišlo okoli trideset članov ter celo predstavniki sedme sile iz RTV Slovenija – Regionalni RTV Center Koper-Capodistria, žal pa se našemu vabilu niso odzvali “prezasedeni” državniki. Bržkone se na Ministrstvu za promet in zveze težko dogovorijo, koga naj pošljejo na takšne in podobne prireditve, saj se državni sekretarji za pomorstvo in drugi funkcionarji menjajo kot plima in oseka ... Uvodoma je občinstvo pozdravil predsednik društva, potem pa je kap. Kobeja predstavil angleškega gosta. Gospod Topp je zares “top pilot”, saj že 30 let opravlja pilotažo v pristanišču Liverpool in čeprav je že 3 leta predsednik EMPA, še vedno “pleza po ladijskih lestvah”. Na začetku je ponovno čestital slovenskim pilotom oziroma družbi Piloti d.o.o., ki je aprila letos postala 18 članica te ugledne evropske organizacije, katera vključuje okoli 4800 evropskih pilotov (npr. 900 iz Nemčije, 700 iz Velike Britanije). EMPA tesno sodeluje z Mednarodnim združenjem pomorskih pilotov (IMPA – International Maritime Pilots' Association), ki je kot ekspertna organizacija vključena v Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO - International Maritime Organization) v okviru OZN. Prav tako tesno sodelujejo s komisionarjem v Bruslju, ki je v Evropski uniji odgovoren za transport.

Gospod Topp je med drugim poudaril, da opravlja pilot izredno zahtevno delo, za katerega odgovarja ladjarju, pristanišču in širši skupnosti. Na področju pilotaže **naj ne bi bilo konkurence**, ki bi lahko s svojimi zakonitostmi (npr. zniževanje stroškov zaradi ugodnejše cene) ogrozila varnost plovbe. Takšen "legitimni monopol" predpisuje tudi Rimska pogodba, kar omogoča, da **na določenem območju izvaja pilotažo le ena skupina pilotov, ki je lahko organizirana v obliki (zasebne) gospodarske družbe ali pa deluje v okviru države. Odgovornost pilotov mora biti omejena** (npr. v Angliji v znesku 1000 funtov), saj bi bili drugače pripravljeni delati le v idealnih pogojih oziroma bi zahtevali bistveno višje zavarovalne vsote, kar bi zaradi višje premije podražilo tarife za pilotažo.

Po odličnem predavanju se je razvila živahna debata, v kateri smo med drugim izvedeli, da pilotaža v EU ni harmonizirana, obstaja pa nekaj direktiv, ki jo posredno urejajo (npr. št. 93/75 o minimalnih zahtevah za ladje, ki prevažajo nevarne in škodljive tovore, št. 95/21 o nadzoru države, v kateri je pristanišče). **Društvo je na koncu sklenilo, da slovenski piloti pripravijo predlog (novih) členov o pomorski pilotaži za Pomorski zakonik, ki ga bodo uskladili s predstavniki EMPA, potem pa bo društvo poslalo predlog Ministrstvu za promet in zveze.** Ker je druga obravnava Pomorskega zakonika tik pred durmi, je vprašljivo, če bo pripombe mogoče pretopiti v amandmaje ter jih pravočasno predložiti poslancem. Morda se tokrat državi vendarle preveč mudi, saj poskuša po nekajletni zaspanosti takorekoč čez noč sprejeti skoraj tisoč-členski predpis ...

Ker gre tudi ljubezen do stroke skozi želodec, so nas po končanem predavanju Piloti d.o.o. pogostili s slastnim pršutom, sirom in žlahtno kapljico, kasneje pa so organizirali čudovit izlet z "barko" v stilu "Koper at night", katerega se žal nekateri nismo mogli udeležiti.

In še tole: "čao, čao" do naslednjega sestanka društva, ki bo 12. junija 1998 v sejni sobi Fakultete za pomorstvo in promet v Portorožu, ko nam bo strokovnjak iz Luke Koper, gospod Lojze Peric, spregovoril o pogodbi o luško prekladalnih storitvah.