



Portorož, 25.10.2011

**MINISTRSTVO ZA PROMET**  
**DIREKTORAT ZA POMORSTVO**  
Langusova 4  
1000 Ljubljana

**ZADEVA: Pripombe na Pravilnik o pomorski pilotaži**

Ministrstvo za promet, Direktorat za pomorstvo pripravlja spremembe Pravilnika o pomorski pilotaži (Ur. l. št. 37/04 – uradno prečiščeno besedilo, 98/05 – ZPLD-1A in 49/06). V samem pravilniku so nekatere pozitivne stvari, ki jih Društvo za pomorsko pravo Slovenije (v nadaljnjem besedilu: DPPS) omenja. Poleg tega člani DPPS podajamo na pravilnik naslednje pripombe:

Pripombe k spremembi 2. člena:

**Iz omenjenega člena so bile črtane praktične izkušnje kot pogoj, da oseba opravlja pilotiranje ladij.**

Pilotaža predstavlja tehnično navtično storitev, ena izmed njenih pglavitnih funkcij je zagotavljanje plovbe v pristaniščih in območjih, kjer je ta predpisana. Gre za zahtevno opravilo, kjer lahko zaradi pomanjkanja znanj in izkušenj pride do katastrofalnih škod in posledic. Iz nadaljevanja spremenjenega pravilnika je razvidno, da bi praktične izkušnje nadomestil praktični del izpita, vendar vprašanje je ali lahko ta del izpita, ki obsega 15 manevrov pri vplutju in izplutju ladje nadomesti eno leto praktičnih izkušenj. Na to vprašanje je treba najti odgovor preden se pravilnik sprejme. Nedavno so nekatere države opozorile, da gre v prihodnosti pričakovati znatno zmanjšanje števila pilotov. Z uvedbo določila, ki ne prepisuje obveznih praktičnih izkušen, ki si jih bodoči piloti pridobivajo skozi neko daljše obdobje, se sicer uspe ta trend omiliti, vendar to absolutno ne sme biti na škodo varnosti.

Pripombe k spremembi 3. člena:

**Omenjeni člen ne predvideva več obvezne pilotaže v ladjedelnici Izola in na območju pomola za skladiščenje soli v Portorožu. Na Upravo za pomorstvo Republike Slovenije za pomorstvo pa je prenesena pristojnost določanja območja obvezne pilotaže.**

Ali je plovba do ladjedelnice v Izoli in območja pomola za skladiščenje soli v Portorožu tako varna, da pilotaža ni potrebna je predvsem strokovno vprašanje navtične stroke, ki mora biti pred spremembo tega določila pravilnika odgovorjeno. Kolikor stroka priznava, da je dovolj varna, potem je sprememba 3. člena pravilnika utemeljena. Vsekakor pa je dobrodošla rešitev, da lahko Uprava za pomorstvo določa območja in ladje za katere je pilotaža obvezna. To je tudi praksa v nekaterih državah članicah Evropske unije.

Pripombe k spremembi 6. člena:

**Omenjeni člen ne predvideva več, da bi bila Uprava za pomorstvo obveščena o nameravani pilotaži.**

S tem, ko se iz postopkov izvajanja pilotaže izključuje Upravo za pomorstvo, ki ima določene mehanizme glede zagotavljanja varnosti pri pilotaži (predvsem v obliki ukrepanj v primeru nepravilnosti), obstaja nevarnost poslabšanja varnosti pri izvajanju pilotaže in s tem plovbe. Zato menimo, da pravilnika v tem delu ne gre podpreti.

Pripombe k spremembi 7. člena:

**V zvezi s 7. členom pravilnika DPPS komentira predvsem 2. odstavek 7. člena, ki obravnava zaključek pilotaže in 6. odstavek 7. člena, ki obravnava ukrep prepovedi izvajanja pilotaže za določen čas, če pilot po svoji krivdi večkrat povzroči nezgodo pri izvajanju pilotaže ali krši predpise o varnosti plovbe.**

Dobrodošlo je določilo, ki opredeljuje zaključek pilotaže, saj je od tega trenutka odvisnih precej stvari: npr. do kdaj je pilot upravičen zaračunavati svoje storitve, do kdaj je odgovoren za izvajanje svojih storitev ter za svoje ravnanja (vsaj tista, ki se nanašajo na pilotažo) itd.. Pri prepovedi izvajanja pilotaže zaradi krivdnih dejanj pilota ali kršitev predpisov o varnosti plovbe, bi treba natančneje opredeliti razpon obdobij, ko se pilotu prepove izvajanje pilotaže. Zavedati se je potrebno, da v primeru manjših kršitev ni upravičeno dati enake prepovedi izvajanja pilotaže kot v primeru hujših kršitev. Zato je treba vnesti natančnejšo določbo, ki bo opredelila sankcije (časovne prepovedi izvajanja pilotaže) v primeru kršitev glede na različno težo posledic oz. krivdnih ravnanj.

Pripombe k 8. členu pravilnika:

**Omenjeni člen se nanaša na strokovni izpit.**

Že k pripombam k 2. členu pravilnika je bilo izpostavljeno, ali lahko praktični del izpita, ki vsebuje vodenje 15 vplutij in izplutij ladij nadomesti eno leto praktičnih izkušenj pilotiranja. *Predvidevamo, da ne more.* Poleg tega se še zlasti postavlja vprašanje umestnosti spremenjenega določila, ki ne zahteva več izkušenj na območju oz. pristanišču, kjer pilotira. Vsako pristanišče je posebnost zase, zato mora biti pilot z njim seznanjen. To pripombo DPPS podaja v zvezi z vsemi določili pravilnika, kjer je s spremembami pravilnika izključeno pridobivanje oz. upoštevanje izkušenj, ki si jih oseba, ki namerava opravljati pilotažo, pridobi v pristanišču, kjer bo izvajala pilotažo.

Pripombe k 12. členu pravilnika:

**Pripomba v zvezi z 12. členom pravilnika se nanaša predvsem na 3. odst. 12. člena, ki ukinja strokovni del izpita na tistem območju, kjer bo pilot opravljaj pilotiranje.**

Kot je bilo že zgoraj navedeno je vsako pristanišče posebnost zase in kolikor se pilotu prepusti pilotiranje v pristanišču, kjer pilotiranja še ni opravljaj, se s tem omogoča določena tveganja. Kolikor ta pravilnik ne predvideva vsaj del praktičnega dela izpita na območju, kjer bo pilot opravljaj pilotažo, bi moral rešiti vprašanje uvajanja pilota v pristanišču, kjer bo pilotiral.

Pripravil:

Dr. Boris Jerman, generalni sekretar

Predsednik društva:

Dr. Mitja Grbec