

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

**DIPLOMSKO DELO**

**VKLJUČEVANJE SLOVENIJE V  
EVROPSKI ZRAČNI PROSTOR**

Ljubljana, marec 2004

**TEJA KUMELJ**

## **IZJAVA**

Študentka Teja Kumelj izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr.Sama Zupančiča in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 23.03.2004

Podpis:

# KAZALO

1. UVOD .....	1
2. LETALSKI PREVOZ .....	3
2.1. Vpliv prevoza na gospodarski razvoj.....	4
2.2. Ekonomske koristi letalskega prevoza .....	4
2.3. Problemi, ki se pojavljajo v zvezi z letalskim prometom .....	5
2.4. Nujnost investicij .....	6
3. ORGANIZACIJE, ZAKONODAJA IN SMERNICE LETALSKIH PREVOZNIKOV V EU .....	7
3.1. Pravna podlaga letalskega prevoza .....	7
3.2. Mednarodne organizacije .....	9
Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) .....	9
Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA) .....	9
Združeni letalski organi (JAA).....	10
Evropska organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL) .....	10
Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC) .....	10
Komisija EU .....	11
Ameriška Zvezna uprava za letalski promet (FAA).....	11
3.3. Ureditev letalskega prevoza do sredine 80. let v Evropi.....	13
3.3.1. Regulacija letalskega prevoza .....	13
3.3.2. Vloga države v letalskem prevozu do sredine 80. let v Evropi.....	13
3.4. Prevozna politika v EU od 90 leta dalje.....	14
3.4.1. Skupna prevozna politika v EU.....	14
3.4.2. Deregulacija – liberalizacija letalskega prevoza .....	15
3.4.3. Začetki deregulacije v letalstvu so bili v ZDA.....	16
3.4.4. Deregulacija v EU .....	17
3.5. Ustvarjanje enotnega zračnega prostora v Evropi .....	20
4. SPREMEMBE V SLOVENIJI ZARADI VSTOPA IN VKLJUČEVANJA V EU ....	22
4.1. Slovenija in EU – Potek vključevanja in članstvo Slovenije v EU .....	22
4.1.1. Pogajanja o vstopu RS v EU .....	22
4.2. Pravna ureditev letalskega prevoza v Sloveniji .....	23
4.2.1. Pogajalska izhodišča RS in prilagajanje zahtevam EU.....	23
4.2.2. Temeljni dokumenti, zakoni in predpisi ki veljajo na področju letalstva	24
4.2.3. Zakon o letalstvu .....	25
4.3. Sporazum o skupnem evropskem zračnem prostoru – ECAA .....	26
4.4. Značilnosti in organizacija letalskega prometa v Sloveniji.....	26
4.4.1. Državne institucije v povezavi z letalstvom.....	26
4.4.1.1. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo .....	27
4.4.1.2. Urad za letalstvo .....	27
4.4.2. Mednarodno sodelovanje .....	28
4.5. Infrastruktura .....	28
4.5.1. Letališča .....	29
4.5.1.1. Aerodrom Ljubljana.....	30
4.5.2 Radionavigacijski sistemi.....	32

5. VKLJUČEVANJE LETALSKEGA PREVOZNIKA ADRIE AIRWAYS .....	34
5.1. Adria Airways in osamosvojitve Slovenije .....	34
5.2. Velikost flote .....	35
5.4. Adria Airways kot regionalni prevoznik .....	35
5.5. Prihodnost Adria Airways in politika odprtega neba .....	37
6. SKLEP .....	39
LITERATURA .....	40
VIRI .....	41
 PRILOGE	

# 1. UVOD

Letalsko prevoznništvo je že od svojega začetka zanimivo za javnost in tudi za državo. Splošno stanje gospodarstva močno vpliva na položaj letalskega prevoznništva. Na prelomu tisočletja so opazni vplivi globalizacije, deregulacije in sledi recesije, zaradi posledic terorističnega napada na ZDA in iraške krize. Zaradi nedavnega strahu pred okužbo s sarsom je bilo manj povpraševanja po letalskih prevozih, predvsem v Azijo. A kljub težavam, ki pestijo letalske prevoznike, opažamo različne ponudbe in strategije poceni letalskih prevoznikov, ki kljub temu še povečujejo obseg svojih prevozov.

Kakovostni prevozi so eden glavnih motorjev gospodarske rasti in povezovanja. Prevoz in prevozna infrastruktura sta v Evropski uniji ena izmed najpomembnejših gospodarskih sektorjev. Prevoz posredno vpliva tudi na (ne)zaposlenost v gospodarstvu. Prevozna infrastruktura vpliva tudi na regionalni razvoj, okolje, urbanistično načrtovanje, prometno varnost in porabo energije.

Področje, ki ga v diplomski nalogi obravnavam, je področje letalstva oziroma bolj natančno zračni prevoz v Evropi. Namen naloge je predstaviti zračni prevoz v okviru evropskega sporazuma in organizacijo letalstva v Evropi. Poleg tega bom predstavila kakšen vpliv ima vstop Slovenije v Evropsko unijo na našega letalskega prevoznika Adrio Airways. Moj cilj je bil ugotoviti, kako integriranje v Evropsko unijo vpliva na letalski trg v Sloveniji, in sicer z zakonskega in ekonomskega vidika, ter z vidika posrednih vplivov na to področje. Analizirala bom tudi stopnjo liberalizacije letalske panoge in stanje infrastrukture. Naloga, ki sem si jo zadala, je da odgovorim na vprašanje ali je Slovenija na področju letalstva izpolnila vse pogoje za enakopravno članstvo v Evropski uniji.

Diplomska naloga je razdeljena na štiri dele. V prvem delu sem opisala ekonomske koristi letalskih prevozov in vpliv le-teh na gospodarstvo. Opredelila sem probleme, na primer preobremenjenost v zračnem prostoru in na nujnost investicij.

V drugem delu sem predstavila mednarodne organizacije in konvencije, ki urejajo letalsko panogo, razvoj letalstva oziroma njegovo organiziranost v Evropi v 80. letih in vpliv, ki ga je imela na to panogo država. Nadaljevala sem z zgodovino letalstva in predstavila težnjo po oblikovanju enotnega zračnega prostora v Evropi, ki bi izboljšal in poenostavil letenje v tem prostoru.

Vsebina tretjega dela je približevanje Slovenije Evropski uniji in spremembe, ki jih to prinese na organiziranost letalskih služb v Sloveniji. Slovenija je šla skozi proces prilagajanja in usklajevanja svoje zakonodaje na področju zračnega

prevoza s pravnim redom Evropske unije, kar jo zavezuje tudi 8. člen Ustave Republike Slovenije.

V četrtem delu naloge predstavim edinega večjega slovenskega letalskega prevoznika Adrio Airways. Zanimalo me je, kako bodo vplivali nanj procesi vključevanja Slovenije v Evropsko unijo in kakšne bodo posledice enotnega zračnega prostora.

Glede na cilje diplomskega dela sem preučila članke v ekonomskih in poslovnih revijah, ter se oprla na informacije na internetu. Informacije sem dobila tudi s pogovori z zaposlenimi na Adrii Airways in na Ministrstvu RS za promet. Časovno sem se omejila na dogajanje do sredine leta 2003. Podatki se namreč v letalstvu spreminjajo skoraj vsak dan.

## 2. LETALSKI PREVOZ

Idejo o letenju sta v realne in uporabne okvire postavila brata Wright, ki sta leta 1903 prva poletela z letalom. V takratnih časih je bilo navdušenje in domišljija gonilna sila letalske industrije. Letalci so spoznavali skrivnosti letenja in tekmovali za višje, dlje in hitreje. Tako se je javnost prvič zavedla pomena letala kot prevoznega sredstva (Šuligoj, 2000, str. 2).

Letalski prevoz je med vsemi prevoznimi panogami najmlajša, a tudi najbolj dinamična gospodarska panoga. S svojimi dosežki na tehničnem področju pa tudi z dosežki na področju storitev odločilno prispeva k razvoju sodobne družbe. Letalski prevoz ima kakovostne prednosti v primerjavi z drugimi oblikami prevoza zaradi svoje hitrosti, varnosti in pogostosti.

Mednarodni letalski prevoz se po svojih značilnostih loči od drugih vrst prevoza po (Oblak, 1997, str. 174):

- krajšem prevoznem času na daljše razdalje,
- manjši tovorni zmogljivosti v primerjavi z drugimi nosilci prevoza,
- visokih prevoznih stroških,
- sorazmerno redki mreži, kar pomeni osredotočenje na določena krajevna središča.

Dejavniki, ki so pripomogli k naglemu razvoju letalstva (Jelinović, 1976, str. 116), so:

- vojaški interes,
- javni interes,
- naglo splošno povečanje prometnih potreb, predvsem tistih za potovanja potnikov in blaga večje vrednosti,
- močan razvoj mednarodnega in domačega turizma,
- porast življenjskega standarda v mnogih državah sveta,
- interesi ekonomskega razvoja držav, v katerih teče proizvodnja letal, opreme in vsega potrebnega v zvezi z zračnim prometom,
- interesi samega zračnega prometa kot gospodarske panoge, ki jo razvijajo in širijo pravzaprav vse države sveta,
- mednarodni sporazumi in mednarodne organizacije, ki regulirajo, razvijajo in pospešujejo letalski prevoz v globalnih okvirih,
- izpopolnjevanje poslov v zvezi z odpremo potnikov, skrajševanjem in prihrankom časa potrebnega za vstop in izstop iz letala, skrajševanjem časa za prevzem in odpravo prtljage, potnikov in opravljanja carinskih formalnosti v mednarodnih zračnih lukah,
- tehnični napredek.

## **2.1. Vpliv prevoza na gospodarski razvoj**

Prevoz ima zelo pomembno vlogo v gospodarskem življenju vsake države. Prevozni sistem je po eni strani rezultat določenega gospodarskega razvoja, a po drugi strani vpliva na gospodarski razvoj (Zupančič, 1998, str. 90). Razvito gospodarstvo lahko obstaja le tam, kjer mu prevoz omogoča ustrezen gospodarski razvoj.

Mednarodni letalski prevoz, kot tudi zračno plovbo, je treba upoštevati kot element ekonomske politike vsake države, kot instrument za doseganje določenih političnih, kulturnih in vojaških interesov in kot sredstvo za pospeševanje gospodarskega sodelovanja.

Zaradi pomembne vpletenosti države v razvoj in delovanje poslovnega letalstva zračni prevozniki povsod po svetu uživajo posebne pravice javnega ali nacionalnega prevoznika. Interes države se v zračnem prevozu izraža najbolj očitno v natančno določenih in doslednih varnostnih predpisih, pa tudi v samem izvajanju prevoza. Letalske družbe pogosto predstavljajo enega od simbolov sodobne države (Zupančič, 1998, str. 308).

Kljub temu, pa se danes zmanjšuje pomen in vloga države v letalstvu. V nadaljevanju bom razložila smernice, ki se pojavljajo v letalstvu. V ospredju pozornosti je deregulacija in želja po ustanovitvi skupnega zračnega prostora. Ta bi povezoval evropske države v skupno celoto z enotno politiko in letalskim prevoznikom olajšal konkurenčen nastop na skupnem trgu.

Letalski prevoz je bistven za ekonomski razvoj. V procesu globalizacije svetovnih trgov omogoča hitro premeščanje milijonov ljudi in blaga na trge po vsem svetu. Letalstvo omogoča delo in ponuja svoje storitve več sto milijonom ljudi. Vključuje letalsko industrijo, letalske družbe, infrastrukturo letališč, dobavitelje goriva, kontrolo letenja in druge. Letalski prevoz potrebujejo vsi sektorji svetovnega gospodarstva in vsi segmenti svetovne populacije.

## **2.2. Ekonomske koristi letalskega prevoza**

Ekonomske koristi letalskega prevoza se ocenjujejo s celotnim vplivom na globalno ekonomijo. Od dejanskega prevoza potnikov in tovora do pospeševanja ekonomske rasti v regiji, kjer je prisoten. Naj naštejem koristi letalskega prevoza :

- prispevek k blagostanju,
- prispevek k zaposlovanju,
- prispevek k turizmu in prevozništvu,



- znižanje stroškov potovanja, prevoza in trgovine,
- pritegnitev novih dejavnosti na področja z dobrimi zračnimi povezavami z ostalim svetom,
- podporo za razvoj novih tehnologij in distribucijskih procesov, ki temeljijo na hitrem premeščanju ljudi in blaga,
- krepitev etničnih in kulturnih vezi med kontinenti,
- pospeševanje raziskav in razvoja, od katerih ima korist vse gospodarstvo.

Povsod po svetu imajo potrošniki koristi zaradi manj strogih vladnih predpisov v zvezi z letalskim prevozom. Povečana konkurenčnost je privedla do večje učinkovitosti, zvišala se je raven storitev, saj letalske družbe ponujajo potrošnikom za isti denar več izbire.

Letalski prevoz omogoča hiter prenos blaga na večjih razdaljah, kar je na primer pomembno za prevoz svežega tropskega sadja. Tak prevoz zmanjšuje stroške trgovanja in ustvarja nove tržne priložnosti.

Obstajajo dokazi za tesno povezavo med ekonomsko rastjo in aktivnostjo letalskega prevoza. Rast v letalskem prevozu vpliva na ekonomski napredek, ta pa povratno vpliva na letalski prevoz.

Države z razvito ekonomijo izkazujejo višje stopnje aktivnosti letalskega prevoza. V teh državah relativno večji razpoložljivi prihodek na prebivalca povečuje nagnjenje ljudi k trošenju denarja za potovanje z letalom. Povečanje dejavnosti letalskih družb torej kaže na napredek nacionalnih ekonomij.

Dejavniki, ki pospešujejo rast letalskega prevoza:

- realni padec stroškov letalskega prevoza,
- povečana ekonomska aktivnost,
- intenziviranje mednarodne trgovine,
- rast razpoložljivih prihodkov,
- politična stabilnost / nestabilnost,
- sprostitev ovir pri potovanjih,
- raztezanje etničnih vezi,
- več prostega časa,
- turistična promocija,
- liberalizacija letalskega prevoza.

### **2.3. Problemi, ki se pojavljajo v zvezi z letalskim prometom**

Za doseganje stabilne rasti letalskega prevoza bo treba v prihodnosti rešiti nekaj problemov, ki se kažejo predvsem v potrebi po investiranju in zamudah zaradi prenatrpanosti zračnega prostora.

Največji dolgoročni problem so prav zastoji zaradi prenatrpanosti. Zaradi njih prihaja do zamud in nezaupanja potnikov, zmanjšanja učinkovitosti letalskega prevoza in seveda ogromnega povečanja stroškov.

Vzrok za zamude v letalskem prometu in negativni učinki, ki iz njih izhajajo, so slabo planiranje izgradnje infrastrukture. Brez nujnih investicij v infrastrukturo, potrebno za nemoteno opravljanje letalskega prometa, je prihodnja ekonomska rast vprašljiva.

Prenatrpanost zračnega prostora na linijah med Evropo in jugovzhodno Azijo je vzrok, da morajo letala leteti nižje od optimalnih višin, kar pomeni pri vsakem letu še dodatno porabo goriva.

Nadaljnje izboljšave letališke infrastrukture so potrebne vsaj za ohranjanje rasti letalskega prevoza. Da bi se zmanjšali stroški zastojev zaradi prenatrpanosti so potrebne obsežne investicije.

Zamude zaradi zastarelega sistema zračne kontrole stanejo letalske družbe in porabnike njihovih storitev milijarde dolarjev na leto. Zato ga je treba nujno posodobiti in poenotiti. Sedanja oprema sistema zračne kontrole je zastarela, preobremenjena in nesposobna dati celoten spekter storitev, kar je eden od pogojev za povečanje konkurenčnosti vseh nacionalnih ekonomij.

## **2.4. Nujnost investicij**

Ekonomске koristi letalskega prevoza so dosežene le, če je ta sposoben učinkovito zadovoljiti povpraševanje. Zato so potrebne obsežne investicije.

Te morajo biti usmerjene v nove tehnologije, večja in manj hrupna letala in izboljšavo varnostnih ukrepov. Zadnji trendi kažejo, da se nacionalne vlade in privatni investitorji odločajo za gradnjo novih letališč v bližini obstoječih, ki so preobremenjena.

Po napovedih ICAO<sup>1</sup> iz leta 1991 bodo skupni stroški investicij v infrastrukturo v obdobju 1991 do 2010 znašali med 250 in 350 milijardami ameriških dolarjev. Pričakovati je, da bo 75 do 80 % teh investicij v Evropi, Severni Ameriki in Aziji ter Pacifiku.

Intenzivne kapitalske investicije so nujne na vseh področjih letalske infrastrukture. Prednost je treba dati tistim investicijam, ki bi omogočale povečanje kapacitet

---

<sup>1</sup> ICAO = International Civil Aviation Organization

zračnih poti in letališč. To je možno doseči z uvajanjem tehnologije, ki temelji na uporabi satelitov, tako za komuniciranje, navigiranje in nadziranje pa tudi upravljanje zračnega prometa. Rezultat uvajanja takšne tehnologije je večja časovna in stroškovna učinkovitost.

Novi sistemi bodo omogočali manjše horizontalne in vertikalne varnostne razdalje med letali v zraku, ne da bi bila zato varnost zmanjšana. Zaradi njih bo navigiranje natančnejše, komuniciranje med kontrolo letenja in posadko pa izboljšano. Učinkovitost in zmogljivost letališč se bosta zelo povečali zaradi zmanjšanja časa, ki ga bodo letala porabila za manevre na letališčih in v njihovi okolici. Na sedaj prenatrpanih letališčih se bodo povečale kapacitete vzletno-pristajalnih stez. Na dobro opremljenih letališčih se bo izboljšalo vodenje letal po vzletno-pristajalnih površinah, kar je pomembno predvsem pri slabi vidljivosti.

Ob napovedani rasti letalskega prevoza se bodo morale povečati tudi kapacitete za povezavo letališč s kopenskim prevozom. Nesmiselno je namreč povečevati kapacitete letališke infrastrukture in zračnih poti, če prihaja do ozkih grl na cestah in železniških progah, saj se s tem problem prenatrpanosti ne reši, ampak le prenese na druge prevozne panoge.

### **3. ORGANIZACIJE, ZAKONODAJA IN SMERNICE LETALSKIH PREVOZNIKOV V EU**

#### **3.1. Pravna podlaga letalskega prevoza**

Mednarodno prevozno pravo je eno redkih pravnih področij, ki je bilo kodificirano že od samega začetka. Razlog tej trditvi vidim v tem, da se je letalstvo začelo razvijati na začetku prejšnjega stoletja, letalski prevoz pa je že po svoji naravi mednaroden in je potreba po njegovi unifikaciji toliko večja (Čičerov, 2000, priloga str. 1).

Tako sta v smislu glavnih pravnih podlag letalskemu prevozu pomembni dve konvenciji in sicer konvenciji, ki rešujeta temeljna sklopa letalsko-pravnih vprašanj: Varšavska konvencija zlasti zasebna oziroma premoženjska in Chicaška konvencija pa javnopravna vprašanja (Pavliha, 2000, str. 44).

**Varšavska konvencija** temelji na poenotenju letalskega prava. To so kodificirana pravila, ki se nanašajo na škodo, ki nastanejo potnikom, prtljagi ali tovoru zaradi poškodb oziroma zamud. Konvencija omenja tudi letalske karte in letalske tovarne liste, kontrolo prtljage, sodno pristojnost, najpomembnejša je seveda odgovornost letalskega prevoznika za škodo, ki jo utрпи potnik ali tovor v takem prevozu.

Varšavska konvencija je iz leta 1929. Dopolnitve in prilagoditve so si sledile: leta 1955 s Haaškim protokolom, leta 1961 s Guadalaharsko konvencijo, leta 1971 z Guatemalskim protokolom in Montrealskim protokolom, ki je združila več kot 140 držav članic ICAO. Konvencija ima svetovno veljavo in dokajšen prisilni značaj ter rešuje pravna vprašanja, ki so povezana z mednarodnim letalskim prevozom oseb in blaga. Nacionalna pravila letalskega prevoza, ki niso v skladu s konvencijo, so v prometu med državami nična.

**Chicaška konvencija** (*Convention of International Civil Aviation*), sklenjena leta 1944, nato je bila nekajkrat spremenjena in dopolnjena. Konvencija je bila leta 1947 vključena v ICAO - organizacijo Združenih narodov s sedežem v Montrealu z nalogo, da se uresničijo sklepi za javni mednarodni letalski promet 120 držav članic. Chicaška konvencija ureja suverenost države v zračnem prostoru nad njenim ozemljem, tranzit v mednarodnem zračnem prometu, kršitve zračnega prostora, zrakoplove, njihove oznake in registracijo, letalsko in drugo strokovno osebje, zračni prevoz in druge letalske aktivnosti, letališča in vzletišča, navigacijske službe zračnega prometa, ravnanja v primeru letalskih nesreč in incidentov, kazniva dejanja na letalih, postopek za določanje tarif v rednem zračnem prometu in podobno.

Kljub temu da je Chicaška konvencija veliko prispevala k poenotenju letalskega prevoza, ji ni uspelo uskladiti cenovno politiko in svobode. Tako ostaja mednarodni zračni prostor še naprej urejen z bilateralnimi dogovori med posameznimi državami. Chicaška konvencija priznava vsaki državi popolno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem in določa, da se sme redni mednarodni zračni prevoz izvajati nad ozemljem države pogodbenice ali v njeno ozemlje le, če je ta država izdala posebno dovoljenje ali na drug način to odobrila. V okviru Chicaške konvencije so bile definirane še pravice letenja, ki so navedene v prilogi. Za letenje med državama je treba upoštevati prometne pravice, kontrolo letenje in vojaške zahteve. Obstaja več pravic. Prva omogoča prelet čez eno državo. Druga določa prelet in možnost tehničnega pristanka, tretja pa omogoča letenje in pristajanje med dvema državama. Peta pravica že omogoča, da lahko prevoznik iz tretje države leti med dvema državama. Adria na podlagi teh pravic lahko leti med Dunajem in Frankfurtom. Sedma pravica pa določa, da lahko njihova letala tam tudi prenočujejo. Zračni prevoz je povezan s strateškimi in političnimi interesi. Zaradi pomena, ki ga države pripisujejo suverenosti nad zračnim ozemljem, so bili posamezni poskusi liberalizacije zračnega prometa po 2. svetovni vojni neuspešni. Tako je velika večina zadev v okviru mednarodnega zračnega prometa še vedno urejena z dvostranskimi sporazumi, ki pa jih želijo odpraviti.

Letalski prevoz na mednarodnih linijah je reguliran z mednarodnimi konvencijami in sporazumi. V njih so določene tarife, zračne poti, dostop do tržišč ter prometna pravila.

### **3.2. Mednarodne organizacije**

S povečevanjem doleta letal in možnostjo daljših, mednarodnih poletov se je pokazala potreba po oblikovanju posebne ureditve takih poletov. Nastali sta Varšavska konvencija in leta 1944 tudi Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu. Ta konvencija pa pomeni ustanovitev prve mednarodne organizacije civilnega letalstva - ICAO. Pozneje so se začele pojavljati tudi druge organizacije. Pri tem so seveda najzanimivejše evropske letalske organizacije, kot so JAA, Eurocontrol, ECAC ter komisija EU, ki ima kljub političnim nalogam tudi določen vpliv na varnostne standarde. V ZDA deluje *Federal Aviation Administration* (FAA), ki ima, čeprav predstavlja ameriške civilne letalske oblasti, zelo močan mednarodni vpliv, hkrati pa je glede na odnos z ICAO veliko bolj samostojna kot druge državne ustanove.

#### **Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO)**

ICAO pomeni *International Civil Aviation Organization*. To organizacijo so ustanovile države leta 1944 s t. i. Montrealsko konvencijo o civilnem letalstvu. Združuje vlade držav. Organizacija je forum, prek katerega se obravnavajo, sprejemajo in izvajajo vsi mednarodni sporazumi v zvezi s civilnim letalstvom. Po sporazumu z Združenimi narodi iz leta 1947 ima ICAO za Združene narode položaj specializirane agencije in ima danes 188 držav članic. ICAO zbira statistične podatke o civilnem letalstvu, ki jih objavlja v statističnem letopisu Združenih narodov in v mesečnem biltenu statističnih podatkov. Slovenija je postala članica te organizacije leta 1992. Ena glavnih nalog ICAO je izdajati mednarodne standarde in priporočila, ki so potrebni za standardiziranje in varnost mednarodnega civilnega letalstva. Institucija je pomembna za organizacijska in pravna vprašanja mednarodnega zračnega prevoza. Organizacija nima izvršilnih pooblastil, njena priporočila ali smernice države članice prenašajo v nacionalno zakonodajo.

#### **Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA)**

Združenje IATA je bilo ustanovljena leta 1945 z namenom, da bi predstavljalo interese svojih članic. Združuje 280 letalskih prevoznikov, ki opravijo 98 odstotkov vsega letalskega prometa. Članicam skuša omogočiti čimboljše možnosti za delovanje. IATA je združenje letalskih prevoznikov, ki letijo na rednih progah. Njena najpomembnejša naloga je določanje cen storitev in postavlja standarde vseh spremljajočih dejavnosti, kot so razmiki med sedeži v letalu, potniški obroki, letalska dokumentacija. Ena od pomembnih stvari, ki je ne more določiti svojim

članicam, so zmogljivosti na posameznih delih trga. V času liberalizacije zračnega prometa se zaradi povečanja konkurenčnosti trga zmanjšuje vpliv IATA.

### **Združeni letalski organi (JAA)**

JAA pomeni *Joint Aviation Authority*. To je institucija oblikovanja enotnih pravilnikov, standardov in tehnično-prometnih predpisov, ki bodo slej ko prej uveljavljeni v celotni Evropi. To, kar je Eurocontrol v kontrolnem dejavniku letalskega prometa, je JAA v dinamičnem dejavniku prometnega podsistema letalstva. Na podlagi pravilnikov, ki jih je z leti izoblikovala ameriška FAA (Federal Aviation Administration) t. i. FAR (*Federal Aviation Rules*), je majhna ustanova v Amsterdamu v nekaj letih izdelala pravilnike, ki naj bi veljali za celotno Evropo. Pravilniki se imenujejo JAR – *Joint Aviation Rules* in že danes zajemajo skoraj vsa področja delovanja dinamičnega dejavnika letalstva. Republika Slovenija je članica JAA od leta 2001.

### **Evropska organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL)**

EUROCONTROL (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) je bila ustanovljena leta 1963 in ima trenutno 31 članic. Slovenija je postala polnopravna članica 1. novembra 1995. Eurocontrol ima tudi politično moč, ki je ICAO nima, to pa pomeni več možnosti pri urejanju problemov. Agencija ima veliko večjo finančno podporo in zato včasih prihaja do javnih nesoglasij med ICAO in Eurocontrolom, čeprav načelno ukrepanje in delovanje agencije ne smeta biti v nasprotju s predpisi ICAO. Agencija se trenutno ukvarja z več projekti, najpomembnejši pa so povezani s harmonizacijo letalskega prometa in opremo za vodenje prometa. Je evropska organizacija, ki določa skupno politiko glede pristojbin za navigacijske naprave in služb na zračnih poteh ter obračunava in terja preletne takse, ki se izvajajo enotno za vse članice.

### **Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC)**

ECAC (*European Civil Aviation Conference*). Delo te konference vodijo prometni ministri 41 evropskih držav. To je medvladna organizacija, ki je dejavna že od leta 1955. Njene naloge so: spodbujati usklajevanje med letalskimi upravami, prizadevati si za boljšo izkoriščenost sistemov kontrole letenja in za večje dosežke na ekonomskem, varnostnem in zaščitnem področju v zračnem prometu v Evropi. Stalna članica je tudi Slovenija. Varnostna raven obsega varnost in varovanje, saj znotraj ECAC-a deluje več različnih komisij, ki se ukvarjajo z zelo ozko varnostno tematiko.

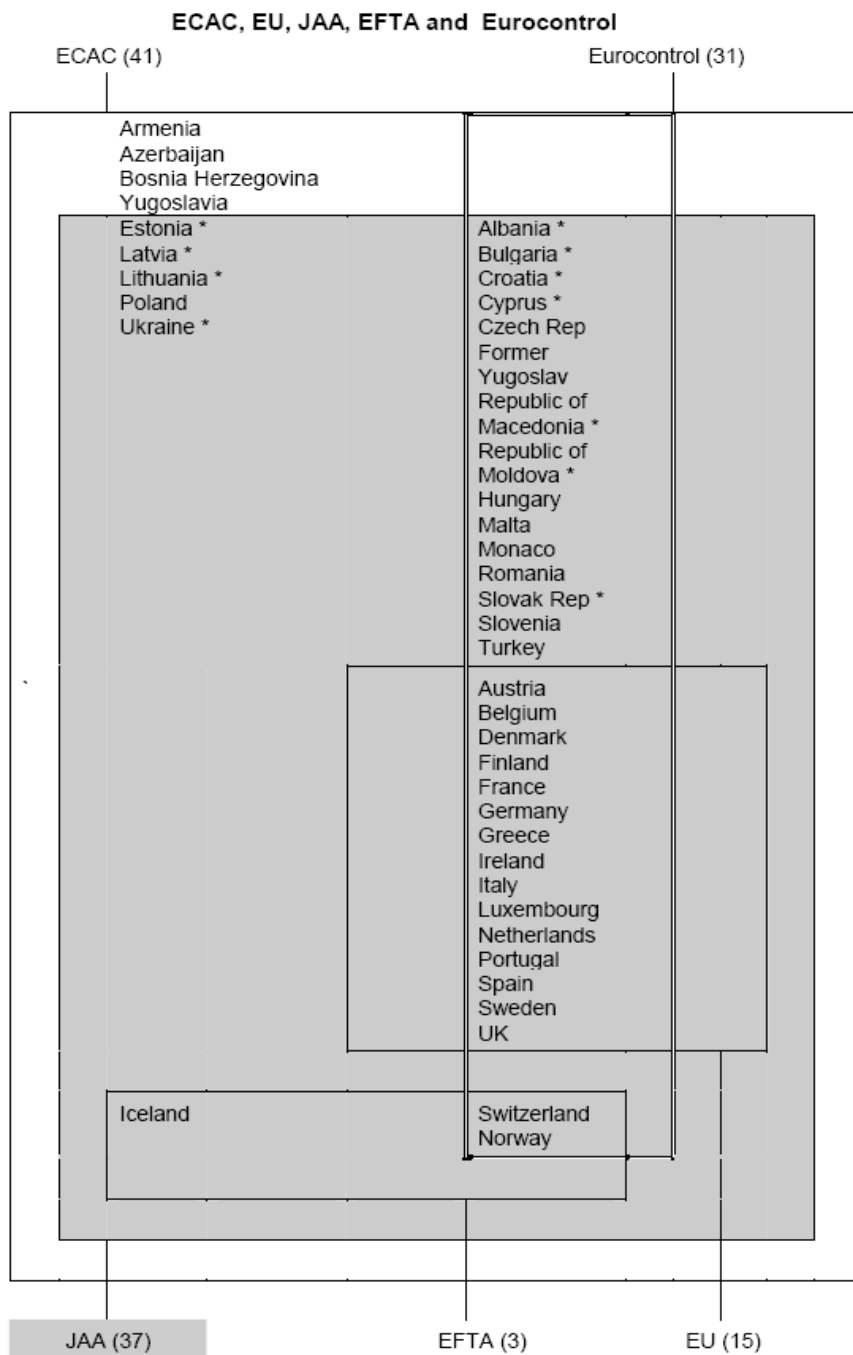
## **Komisija EU**

Komisija EU je seveda predvsem politično-ekonomsko telo Evropske unije, vendar pri svojem delu deluje tudi na področju letalstva. Obstaja vrsta uredb, na podlagi katerih se ureja predvsem ekonomski del letalskega prevoza. To so uredbe o liberalizaciji prometnih pravic, nekaj tega pa zadeva tudi varnostno raven letalstva. Predvsem so to področja izdajanja licenc oz. dovoljenj za dejavnost letalskega prevoznika in stalnega nadzora prevoznikov. V zadnjem času se letalski del komisije ukvarja predvsem z vprašanjem statusa JAA, torej z možnostjo nadzora ali pa celo vključitve JAA kot ustanove. Že nekaj časa se govori o možnosti ustanovitve letalsko-varnostne organizacije, ki bi delovala znotraj Komisije EU in bi nadzorovala sistem varnosti v državah članicah EU, kasneje pa bi se vanjo vključile tudi druge evropske države. To je verjetno najboljša rešitev, saj JAA zdaj nima politične moči za uveljavitev že izdelanih pravilnikov.

## **Ameriška Zvezna uprava za letalski promet (FAA)**

FAA (*Federal Aviation Administration*). To je institucija ZDA, ki je pristojna za opravljanje podobnih nalog kot druge ustanove civilnih letalskih oblasti, vendar pa je treba primer FAA posebej obravnavati. Zaradi velikega vpliva ZDA na civilno in vojaško letalstvo, razvite letalske industrije ter zaradi velikega prispevka k razvoju letalskega prometa in stalnemu večanju varnostne ravni letalstva je tudi vpliv FAA dosti širši. Predstavniki FAA so razmeščeni tudi v drugih državah po svetu in imajo dokaj močan vpliv na dogajanje v evropskih in azijskih, nekoliko manj pa v afriških državah. Zaradi izjemnih dosežkov pri razvoju civilnega letalstva in velikokrat prepočasnega odziva ICAO-ja so uvedli svoja varnostno-tehnična pravila, ki včasih odstopajo od pravil ICAO. V civilnem letalskem prometu v ZDA deluje tudi t. i. NTSB (*Nacional Transport Safety Board*), ki sodeluje predvsem pri preiskavah letalskih nesreč, zelo dejaven pa je pri izdaji varnostnih priporočil.

Tabela1: Članice ECAC, EU, JAA, EFTA in Eurocontrol



\* = Candidate Members

Page 20

January 2003

Vir: Članice ECAC, EU, JAA, EFTA in Eurocontrol, 2003



### **3.3. Ureditev letalskega prevoza do sredine 80. let v Evropi**

#### **3.3.1. Regulacija letalskega prevoza**

Regulacija so vse administrativne, organizacijske, upravne in kvalifikacijske omejitve, ki jih posamezna država postavlja udeležencem v trgovini. V osnovi so namenjene urejanju trga znotraj posameznih držav, posredno pa vplivajo tudi na tujce. Pomemben del predpisov v prevozu je sistem javnih prevoznikov, javni monopol in subvencije v prevozu (Zupančič, 1998a, str. 143).

Prevoz pomembno vpliva na razvoj gospodarstva. Prevozna politika postane instrument za doseganje širših gospodarskih in družbenih ciljev. Tako se opravičuje poseganje države v letalsko panogo. Za prevoz je značilna državna intervencija, saj država pristopa kot investitor, ponudnik in zakonodajalec. Torej država nadzira kakovost storitev (varnost), njihov obseg (skuša uskladiti javno ponudbo s tržnimi zahtevami), organizacijo sektorja (lastništvo, tržna struktura) in razporeditev proizvodnih dejavnikov.

Razlogi za poseganje države v letalski prevoz so tako ekonomski kot neekonomski. Glavni neekonomski argument je zagotavljanje nacionalne varnosti. Ekonomski argumenti za državne posege v gospodarski proces v prevoznem sektorju so:

- eksterni učinki oziroma negativni vpliv na okolje - onesnaževanje
- naravni monopol, kjer je eno samo podjetje sposobno zadovoljiti celotno povpraševanje z najnižjimi stroški
- odstopanje od učinkovite konkurence na trgu (cena, kakovost, varnost)
- argument javne dobrine

#### **3.3.2. Vloga države v letalskem prevozu do sredine 80. let v Evropi**

Zračni prevoz je imel za državo ekonomski, strateški in socialno politični pomen. Zaradi izrednega pomena ni mogel biti prepuščen prostemu trgu. V vsaki državi je bil en prevoznik kot državno podjetje, ki je opravljalo storitev posebnega družbenega pomena in je bilo močno zaščiteno pred tujo konkurenco. Naloga prevoznika pa je bilo povezovanje letališč znotraj države in letenje v tujino, včasih ne glede na donosnost.

Mreža mednarodnih linij se je razvijala z dogovori med različnimi državnimi prevozniki. Prevoznika dveh držav sta se skupaj z vlado dogovorila o zračnem prevozu med dvema državama. Pri tem sta se dogovorila, katera letališča pridejo v poštev v vsaki državi, kateri prevozniki, kakšna letala in cene.

Tako postavljen sistem meddržavnih dogovorov je vodil v monopolizacijo panoge. S tem je močno zožil svobodo, po drugi strani pa omogočal togost, ne - konkurenčnost velikih državnih prevoznikov. Vstop novih letalskih družb je bil tako praktično nemogoč.

K takemu ravnanju je prispevala tudi mednarodna organizacija IATA, ki je bila ustanovljena leta 1945, z namenom, da bi predstavljala interese svojih članic. To je bila organizacija linijskih prevoznikov, ki je poenotila celo vrsto področij poslovanja od finančnih do tehnoloških in tudi varnostnih. V bistvu je ta organizacija predstavljala kartel dobaviteljev, a je sčasoma postala preveč neelastična. K spremembam po liberalizaciji so pripomogle novoustanovljene letalske družbe, ki so se uveljavljale predvsem v čarterskem prevozu, saj je bil vstop v redni promet skoraj nemogoč. Je pa tudi veljalo, da pri izrednem prevozu ni dvostranskih sporazumov in se je lahko razvijal bolj svobodno. Nove letalske družbe z bistveno nižjimi cenami so ogrožale monopolni položaj članic IATA-ja. Vseeno je organizaciji uspelo prilagoditi se spremembam in ohraniti pomemben položaj v mednarodnem letalstvu.

### **3.4. Prevozna politika v EU od 90 leta dalje**

#### **3.4.1. Skupna prevozna politika v EU**

Pod prevozno politiko pojmuje Evropska unija vso zakonodajo, predpise in administrativne obveznosti upravnih organov, ki se nanašajo na dejavnosti, katerih namen je gibanje oseb in blaga z enega prostora na drugega ter vse različne vrste infrastrukture, potrebne za doseg tega namena (Zupančič, 1998a, str. 94).

Prizadevanja za oblikovanje skupne prevozne politike EU tečejo že od leta 1961, ko so bila prvič opredeljena temeljna načela prevozne politike na podlagi proste konkurence. Od tedaj je bilo sprejetih veliko različnih uredb, direktiv, pravil in priporočil, ki so prevozno politiko usmerili v določeno "strugo" enotnega evropskega trga.

Strateška vloga prevoza se kaže v omogočanju prostega pretoka blaga in ljudi na evropskem trgu. Prevozna politika mora zagotoviti čim bolj usklajen razvoj prevoza in gospodarstva, omogočiti oblikovanje optimalne strukture prevoznega sistema, ustvarjati možnosti za zmanjševanje prevoznih in logističnih stroškov ter skrbeti za smotno porabo energije, varovanja okolja in izboljšanje prometne varnosti.

Prevozna politika EU vsebuje več splošnih načel:

- sprostitev in deregulacija prevoza, odprava monopolov in enaki pogoji za vse vrste prevoza
- uskladitev prevoznega sistema v državnem in mednarodnem okviru
- finančna in poslovna samostojnost prevoznikov
- odprava državnih pomoči
- prost dostop do prevoznega trga vsem operaterjem, ki izpolnjujejo določene pogoje
- zagotoviti uporabniku možnost proste izbire prevoznika
- usklajena (vseevropska) politika gradnje prevozne infrastrukture
- spodbujanje in razvoj kombiniranega prevoza kot ključnega elementa prevozne politike.

Motivi in razlogi EU za oblikovanje in izvajanje skupne prometne politike so predvsem ekonomski interesi držav članic. V EU so zelo zgodaj spoznali, da ekonomsko povezovanje in koncentracija gospodarskih dejavnosti v industriji in trgovini vodita tudi k hitrejši rasti prevoznih tokov. Še več, ugotovili so tudi, da je kakovosten prevoz eden glavnih motorjev gospodarske rasti in povezovanja. Pri tem imajo pomembno vlogo prevozni stroški, ki so lahko resna ovira pri trgovanju, ali pa povzročajo diskriminacijo med prevoznimi sredstvi.

Kljub pomembnosti prevoza, ki je tako opredeljen v sporazumu Evropske skupnosti, pa razvoj skupne prometne politike do leta 1985 ni doživel pomembnejših rezultatov. Najprej zato, ker je bil prevoz izključen iz splošne liberalizacije storitev, in zaradi posebnih vidikov prevoznega sektorja, zatem pa tudi zaradi dejstva, da sta bila pomorski in zračni prevoz izključena iz obravnave. Težišče je torej bilo na cestnem, železniškem in rečnem prevozu. Med članicami so obstajale velike razlike v zakonodaji, ki je urejala prevozni trg. V državah Beneluksa, na Danskem, v Veliki Britaniji in Grčiji je bila stopnja liberalizacije prevoznega trga večja kot denimo v Franciji ali Nemčiji, kjer je bilo veliko več intervencionizma in "nacionalnega" pristopa.

Prevozna infrastruktura pomembno vpliva tudi na regionalni razvoj, okolje, urbanistično načrtovanje, prometno varnost in porabo energije. Prevoz in prevozna infrastruktura sta v EU ena izmed najpomembnejših gospodarskih sektorjev. Prevoz pa posredno vpliva tudi na (ne)zaposlenost v gospodarstvu.

### **3.4.2. Deregulacija – liberalizacija letalskega prevoza**

Pojem deregulacija je opredeljen kot nevmešavanje države pri upravljanju in nadziranju privatnih podjetij. Je torej nasproten pojem od regulacije. Podjetja so

popolnoma prepuščena pravilom konkurence. S procesom deregulacije je mogoče popolnoma opustiti kontrolo, ali pa se obseg in intenzivnost kontrole zmanjšata.

**Deregulacija** je zmanjševanje administrativnih, organizacijskih, upravnih in kvalifikacijskih omejitev v posamezni državi, torej tudi v prevozu. Je pogoj za uvajanje načel liberalizacije trgovine v posamezni državi (Zupančič, 1998a, str. 143).

**Liberalizacija** kot težnja po trgovanju brez umetnih omejitev, ki jih postavljajo nacionalni interesi zaščite domačega gospodarstva in prevoznikov. V mednarodnem okviru je liberalizacija tudi odprava monopola javnih prevoznikov in določil v mednarodnih konvencijah, ki omejujejo konkurenco na trgu (Zupančič, 1998a, str. 144).

### **3.4.3. Začetki deregulacije v letalstvu so bili v ZDA**

Regulacija obstaja v letalstvu od začetka obstoja panoge, a se je začela kazati kot neoptimalna ureditev za to panogo. Eden izmed ugovorov je bil, da so regulacijske komisije, ki so bile ustanovljene za zaščito potrošnikov, začele enačiti javni interes z interesom panoge, ki so jo regulirale, in začele voditi nekakšen kartel prevoznikov. Začetki deregulacije v letalstvu so bili v ZDA, kjer so dvomili o potrebi po ohranjanju regulacije ali državne lastnine v letalskem prevozništvu. Z deregulacijo so povečali učinkovitost letalskih prevoznikov.

Sistem liberalizacije se je pojavil leta 1978 v ZDA, ko so sprejeli Zakon o deregulaciji letalskega prevoza (Airline Deregulation Act of 1978). Sprostil je vse omejitve in ustvaril svobodno konkurenco znotraj držav. Omogočil je prost vstop novim letalskim družbam in prosto izbiro linij, kasneje po letu 1983 pa so lahko prosto oblikovali tudi cene. Posledice deregulacije so se kazale v tem, da so se cene letalskih vozovnic v ZDA pocenile, število potnikov in zasedenost letal se je povečala. Prevoznike pa so nižje cene prisilile, da so znižali stroške, kar je privedlo tudi do odpuščanja delavcev iz letalske industrije.

Evropa hitremu razvoju letalskega prometa v letih med 1975 in 1990 organizacijsko ni sledila. Kljub liberalizaciji letalskega prometa v ZDA so bili v Evropi interesi posameznih držav premočni za bolj deregulirano delovanje v letalstvu.

#### 3.4.4. Deregulacija v EU

Proces deregulacije je v EU potekal drugače kot v ZDA, kjer so naenkrat popolnoma sprostili regulacijo. V EU je deregulacija potekala postopoma, hkrati s procesom ustvarjanja enotnega trga na vseh področjih mednarodne trgovine.

Prelomni dogodek je predstavljala zahteva Sveta Evropske skupnosti leta 1986, da ES poseže na področje cen, zmogljivosti in dostopa na trg. Potek liberalizacije zračnega prevoza se je začel leta 1987 in je potekal v treh fazah s sprejemanjem liberalizacijskih paketov. Imeli so podobno strukturo, obravnavali so cene, dostop na trg in zmogljivosti. Cilj je bil ustvariti skupen notranji trg, ki naj bi obsegal področje brez notranjih meja in zagotavljal pretok blaga, ljudi, storitev in kapitala.

S prvim paketom ukrepov za liberalizacijo, ki je stopil v veljavo 1. januarja 1988, je bila v letalskem prevozništvu uvedena večja fleksibilnost in vzpostavljen mehanizem za postopno liberalizacijo. Cene mora odobriti država, v kateri je začetek poleta, skupaj z državo, v kateri je konec poleta, vendar morajo biti cene v določenih okvirih. Paket ukrepov se nanaša tudi na področje zagotavljanja konkurence na trgu. Prvi sveženj vendarle ni predstavljal odmika od načela suverenosti in iz njega izhajajočih dvostranskih dogovorov, zato tudi ni dal pričakovanih rezultatov.

Drugi paket ukrepov za liberalizacijo je še posebej pripomogel k odprtju evropskega letalskega trga. Prevozniki so lahko samo do določene meje določali cene. Uvedeno je bilo načelo dvojnega neodobravanja, ki določa, da morata voznini nasprotovati obe državi, da se umakne. Izbira prog, na katerih bodo leteli letalski prevozniki, pa je postala bolj liberalna. Sprejet je bil tudi razširjen obseg pete svobode, ki dovoljuje prevoz potnikov iz ene države prek druge. Ta paket vsebuje tudi zavezo držav članic o popolni liberalizaciji do 1. januarja 1993 (Anžin, 1999, str. 13).

Tretji paket ukrepov je začel veljati 1. januarja 1993. Namen politike odprtega neba je bil odpreti dvanajst nacionalnih trgov in letalskim prevoznikom omogočiti prosto konkurenco na odprtem, integriranem trgu. Letalski prevozniki imajo pravico leteti kamor hočejo, le da sta začetna ali končna točka leta v njihovi matični državi. To določilo je predstavljalo problem za prevoznike iz drugih evropskih držav – nečlanic EU, npr. Swissair.

1. aprila 1997 je Evropa naredila še zadnji korak na 10-letni poti do popolne letalske deregulacije. Evropske letalske družbe lahko tako letijo med katerikoli dvema mestoma v EU. Tako vsaka tehnično kvalificirana letalska družba lahko opravlja storitve znotraj katerekoli države. Prevozniki so dobili pravico za ustanovitev podružnic v katerikoli državi članici ter dostop do vseh letališč v EU, če

izpolnjujejo tehnične in gospodarske zahteve. Ta zadnja faza deregulacije je na stežaj odprla vrata sproščeni konkurenci. Tako domače linije ne bodo več v rokah glavnih nacionalnih letalskih družb, ki so s svojim monopolom ohranjale zelo visoke cene poletov.

Ostala je še določena ovira pri politiki odprtega neba v Evropi in sicer različni državni bilateralni dogovori, ki so se predvsem nanašali na polete v neevropske države. Ti dogovori še vedno zahtevajo, da so letalske družbe, ki letijo na teh linijah, v večini v lasti državljanov tiste države, katere zastava je na repu letala. Tako npr. British Airways ne more opravljati storitev na liniji Pariz–New York, ker francosko–ameriški sporazum tega ne dopušča in ker British Airways ne sme biti lastnik ameriškega letalskega prevoznika (Anžin, 1999, str. 14).

V EU je šele zadnji sveženj ukrepov leta 1991 razveljavil dvostranske sporazume o izvajanju zračnega prevoza med članicami. Omogočil je dostop na trg in odpravil monopol državnih prevoznikov. Ukinili so licenčne predpise in tako prevoznikom v državah Evropske unije omogočili večji dostop na trge. Ti predpisi so se uveljavljali v praksi do leta 1996. Sprejeti so bili tudi ukrepi za preprečevanje diskriminacije prevoznikov na letališčih. Definirana je bila kabotaža, to je delovanje prevoznikov ene članice unije v drugi članici (izvajanje nacionalnega prevoza s strani tujega prevoznika). Kabotaža je bila dovoljena v letu 1997. Obstaja splošna (licence tujcem brez diskriminacije) in konsekvantna kabotaža (dovoljenje tujcem za opravljanje prevoza na ozemlju tuje države brez kvalitativnih ali kvantitativnih omejitev, zlasti povezano na mednarodni prevoz). Ob vsaki vrsti kabotaže pa mora tuj prevoznik upoštevati zakone, regulativo in administrativne predpise prizadete države (Zupančič, 1998a, str. 146).

S sprejetjem t. i. tretjega paketa ukrepov v aprilu 1997 je bila dosežena zadnja stopnica v procesu zmanjševanja vpliva vlad držav članic na storitve zračnega prevoza. Prevozna politika v Evropski uniji je opredeljena na temelju svobodne konkurence. Izhodišče pravil o konkurenci je, da kakršnakoli državna pomoč (subvencioniranje) izkrivlja konkurenčnost in je v nasprotju z notranjim trgom. Tako je treba letalskim prevoznikom omejiti subvencije za preprečitev nelojalne konkurence na minimum. Obstoječa zakonodaja ne dovoljuje državne pomoči posameznim podjetjem ali gospodarskim sektorjem. Po nastanku notranjega trga Evropske unije so se letalski prevozniki znašli na relativno odprtem konkurenčnem trgu. Nacionalni prevozniki so se morali prilagoditi in začeli razmišljati o svojih stroškovnih strukturah in konkurenčnosti, saj novi nastali manjši letalski prevozniki že konkurirajo velikim prevoznikom na nekaterih donosnih linijah, predvsem z nizkimi cenami.

Zaradi zgostitve letalskega prometa v zadnjih desetletjih se je pojavil pritisk na zagotavljanje prostih kapacitet na letališčih za opravljanje letalskih manevrov. Zato so uvedli tudi kodeks ravnanja, ki zagotavlja pregledno, učinkovito in nediskriminacijsko dodeljevanje slotov za civilno letalstvo (Study to assess the effects of different slot allocation schemes). Slot je rezervacija za vzlet ali pristane na določenem letališču - vozni red pristankov in poletov letala na določen dan na določenem letališču. Kodeks določa pogoje za vstop novincev na trg, prosto izmenjavo slotov in zaščitne mehanizme, da ne pride med letalskimi prevozniki do nelojalne konkurence.

Kljub vsemu pa so ovire v nadaljnji sprostitvi trga storitev v svetovnem zračnem prevozu še velike. Poleg bilaterizma v mednarodnem zračnem prevozu, obstaja še veliko ovir v nacionalni zakonodaji, protekcionistični zunanjeekonomski politiki, konkurenčni politiki. Liberalizacija je možna, če države sprejmejo zakonodajo, ki bo omogočala konkurenco, seveda tudi konkurenco zunanjih ponudnikov storitev. Še več težav imajo evropske letalske družbe, ki so ujete v zanke skupne evropske zakonodaje, hkrati pa naj bi upoštevale nacionalne interese. Ti so poslovni, predvsem pa simbolični, saj številne države na lastne letalske družbe še vedno gledajo kot na državni oziroma prestižni simbol. Takšne simbole so nekateri pripravljene vzdrževati tudi z izdatno državno pomočjo, kar je v precejšnjem nasprotju s politiko EU (Message from Victor M. Aguado). Zaradi takih prizadevanj seveda prihaja do trenja med posameznimi članicami in Evropsko komisijo v Bruslju, kjer je komisarka za energetiko in prevoz Loyola de Palacio jasno poudarila, da v EU ne bo mogoče obdržati vseh letalskih družb, ki jih pojmujejo kot državni simbol, in še druge številne regionalne prevoznike.

Po napovedih generalnega direktorja IATA Giovanni Bisignanija pa bodo potrebne drzne spremembe za zagotovitev dolgoročne finančne stabilnosti. Kljub temu, da se letalski prevozniki z razmerami spopadajo z zniževanjem stroškov in povečevanjem učinkovitosti (letalske družbe so tako že odpustile okoli 400.000 zaposlenih), to ne zadošča. Za preživetje letalske industrije bodo naslednji koraki morali vključevati nov pristop k delovnim razmerjem in novo vlogo držav. Države bodo morale prevzeti svoj del odgovornosti za varnost potnikov, kar pomeni, da bodo morale prevzeti tudi stroške. Med pglavitnimi zahtevami je odprava omejitev na področju lastništva, ki bi letalskim družbam omogočila nastop na svetovnih finančnih trgih. Poleg tega IATA zahteva tudi spremembo ureditve letaliških storitev in storitev služb zračnega prometa. Te naj bi se privatizirale, da bi se odpravili monopoli pri storitvah in vse višji stroški, ki jih morajo letalski prevozniki plačevati letališčem in službam letalskega prometa. Predlagajo, da bi spremenili tudi način zaračunavanja pristojbin. Tako naj bi letališke pristojbine neposredno plačali potniki, ki so dejanski uporabniki letaliških storitev (IATA: Za finančno stabilnost industrije letalskih prevozov so potrebne drzne spremembe).

### 3.5. Ustvarjanje enotnega zračnega prostora v Evropi

Osnovni cilj EU so prihranki zaradi velikega enotnega skupnega trga, znižanje stroškov na notranjih mejah, povečanja BDP, znižanje cen potrošnikom in ustvarjanje novih delovnih mest. Osnovni makroekonomski učinki naj bi bili zmanjšanje stroškov, večja učinkovitost gospodarstva, nižje cene potrošnikom (Zupančič, 1998a, str. 79).

Evropski zračni prostor je živahen. V povprečju je dnevno opravljenih več kot 25.000 poletov in od tega je 70 % prevozov opravljenih v 14 % celotnega zračnega prostora. Zato pa mora biti letalski promet toliko bolj urejen kar zadeva varnost in učinkovitosti (Message from Victor M. Aguado).

Želja po ustanovitvi enotnega zračnega prostora je ena izmed ključnih nalog pri uveljavitvi skupne prevozne politike v Evropski uniji (One sky). Enotni zračni prostor 41 članic evropskih držav pomeni, da bi znotraj tega prostora letalski promet lahko prečkal državne meje s podporo v enotnem, povezanem sistemu vodenja letalskega prometa, in s skupnimi standardi ter postopki na podlagi univerzalne baze, ki bi obsegala podatke vsakega leta.

Do sedaj je bil evropski zračni prostor nad državami razdeljen v majhne, neučinkovite enote, ki so uporabljale različne tehnologije v letalski zračni kontroli, (Seize the moment - a single European sky) saj je vsaka država skrbela za kontrolo nad svojim zračnim prometom. Ločena organizacija vodenja letal v nacionalnem zračnem prostoru je v Evropi, predvsem zaradi zemljepisnega in političnega položaja, povezana z velikim številom tehničnih problemov. Prevladujejo kratki preleti preko posameznih držav, potrebno je prijavljanje preletov, otežena je predaja letal med kontrolami letenja zaradi uporabe različnih računalniških sistemov. Primer: polet iz Rima v Bruselj zamenja oziroma gre skozi 9 različnih zračnih kontrol. Zato pa je danes, ko se je zračni promet povečal, potreba po koordiniranju še večja in je prerasla v težnjo po enotnem – mednarodnem zračnem prostoru. S povečanjem prometa so se povečali tudi problemi zamud v letalskem prometu in pa investiranje v letalsko infrastrukturo.

V letu 1999 se je letalski promet soočal z velikanskimi posledicami zamud. Kljub naporom, da bi zmanjšali zamude, so te v letu 2000 pomenile, da je vsak peti polet letala iz evropskega prostora zamujal v povprečju več kot 15 minut. Glavni razlog za to pa naj bi bil v tem, da sistem zračne kontrole ne more slediti razvoju in povečanju letalskega prometa (Action programme on the creation of the single European sky). Tako narašča potreba po boljši organizaciji v zračni kontroli, kar bo lahko zadovoljilo povpraševanju po letalskem prevozu. Celoten razvoj v



letalstvu je vodilo evropsko komisijo, da je sprejela decembra 1999 pobudo o ustanovitvi skupnega zračnega prostora v Evropi, z nalogo preučiti nastale razmere in določiti ukrepe in prihodnje smernice, ki bi pripomogle k harmonizaciji in izboljšavam v zračnem prometu ter zadovoljile potrebe uporabnikov. Vlogo kooperatorja-sodelovalca pri snovanju te ideje je prevzela tudi mednarodna organizacija EUROCONTROL. Rok, ki si ga je zastavila EU, da dokončno uresniči plan o skupnem enotnem zračnem prostoru, je 31. december 2004, do takrat pa naj bi se še oblikovala in sprejemala zakonodaja na tem področju s ciljem urediti skupni zračni prostor, ki ne bo imel meja in bi zagotavljal učinkovitost in varnost (A single European sky in 2004: towards a more efficient and safer airspace).

Prednosti enotnega evropskega zračnega prostora:

- povezati geografsko in organizacijsko razdrobljenost evropskega letalstva,
- prinesel bo napredek v varčnosti in učinkovitosti, ko se bo spodbujalo čezmejno sodelovanje med ponudniki letalskih storitev,
- večja preglednost in kontrola pri zaračunavanju letaliških pristojbin,
- večja varnost, saj se uporabljajo skupna pravila in standardi,
- izboljšati koordinacijo in tako prispevati k nepreobremenjenosti letališč in zmanjšati zamude letal.

Letala naj bi povezovala dve točki v Evropi z najkrajšo potjo. Danes pa se zaradi fiksnih linij v letalskem prevozu giblje promet po koridorjih. Posredno je krivec za to tudi vojaški manevrski prostor. Skupna politika bi omogočala skrajšati čas potovanja in ponujala možnost, da si operater izbere optimalno pot. Pomemben je tudi takojšen pretok informacij v letalskem prometu, kar pripomore k večji varnosti. Primer: za ohranitev glasovne povezave letala z letališko zračno kontrolo, ki leti na progi Bruselj – Ženeva, mora pilot danes devetkrat zamenjati radijske frekvence. Težnja po boljši in skupni organiziranosti informacijskega sistema v povezavi zrak - zemlja, bi minimalizirala potrebo po glasovni komunikaciji (Seize the moment - a single European sky).

Cilj enotnega zračnega prostora ni samo v tem da bi povečal konkurenco ali privatiziral enotno zračno kontrolo, pač pa v tem da bi spodbudil k varni in še bolj učinkoviti ter dinamični uporabi skupnega evropskega zračnega prostora. Naslednji cilji so tudi boljši izkoristek prenatrpanih letališč, manjše zamude in zmanjšanje onesnaženja. Letalske družbe in potrošniki bodo imeli prednosti v krajših, cenejših poletih in tudi varnost bo napredovala z zmanjšanjem obremenitev pri pilotih in kontrolorjih (Single European Sky: Loyola de Palacio denies accusations of privatisation and sell-off of air traffic management) .

Desetletje liberalizacije v letalstvu je omogočilo letalskim družbam ponuditi več letov z vključno več destinacijami. Konkurenca vodi k nižanju cen letalskih prevozov in s tem prispeva, da se več ljudi odloča za prevoz z letalom. Z večjo

konkurenčnostjo naj bi se zagotovilo, da se ne bi zmanjšalo povpraševanje po letalskih storitvah. Kljub svetovni recesiji v letalskem prometu, je v Evropi v naslednjih 15 letih načrtovana letna rast 4 % ( Seize the moment - a single European sky).

Od vseh oblik prevoza ima letalski prevoz največjo rast v Evropski uniji v obdobju zadnjih 20 let. Kljub temu, da so mednarodno industrijo letalskih prevozov v zadnjih dveh letih močno pretresli teroristični napadi, svetovna recesija, iraška vojna in strah pred epidemijo sarsa, in da so v tem obdobju imeli skoraj 25 milijard dolarjev izgube, je pričakovati, da si bo letalski promet opomogel v prihodnjih letih.

## **4. SPREMEMBE V SLOVENIJI ZARADI VSTOPA IN VKLJUČEVANJA V EU**

### **4.1. Slovenija in EU – Potek vključevanja in članstvo Slovenije v EU**

Za enakopravno vključitev Republike Slovenije v evropski zračni prostor ima država na področju letalstva pomembne naloge pri pripravi slovenske letalske zakonodaje, ki jo je potrebna prilagoditi evropskim zahtevam po varnosti v letalskem prometu, okoljevarstvenim zahtevam in zahtevam glede dostopa na trg. Posledica uvajanja notranjega trga med državami Evropske unije za Slovenijo je, da bo morala sprejeti liberalnejše predpise glede vstopanja v naš zračni prostor. To pomeni, da se bo pri nas povečala ponudba različnih prevoznikov, ki jim bomo morali omogočiti dostop na naš trg in enake pogoje poslovanja, kot jih imajo naši prevozniki. Naša zakonodaja bo postala bolj odprta tujim trgov.

#### **4.1.1. Pogajanja o vstopu RS v EU**

Na zasedanju Evropskega sveta 13. 12. 2002 so se končala pogajanja o vključevanju Republike Slovenije v Evropsko unijo. Slovenija bo v EU vstopila skupaj s Češko, Slovaško, Madžarsko, Poljsko, Estonijo, Latvijo, Litvo, Malto in Ciprom, 1. maja 2004.

Pogajanja pomenijo pojasnjevanje, usklajevanje in sprejemanje pogajalskih izhodišč. Potekajo na podlagi pravnega reda Evropske skupnosti in pogajalskih izhodišč države kandidatke. V pogajanjih se obe strani dogovorita o načinu prevzemanja *acquis communautaire* – zakonov in pravil, političnih usmeritev, praks in obveznosti, ki so jih države članice EU sprejele na podlagi ustanovitvenih pogodb, predvsem Rimske, Maastrichtske in Amsterdamske.

Pogajanja se osredotočajo na uskladitev zakonodaje države kandidatke s pravnim

redom Evropskih skupnosti in na sposobnost za njegovo izvajanje. Za lažjo prilagoditev lahko država zahteva prehodna obdobja, ki morajo biti časovno in ciljno natančno opredeljena, v posebnih primerih so možne tudi izjeme od pravnega reda Evropskih skupnosti.

V marcu 1998 so se začela konkretna pogajanja o 31 poglavjih postopnega prilagajanja. Evropski pravni red je razdeljen na 31 poglavij. Prvi korak v pristopnih pogajanjih je bil pregled zakonodaje držav kandidatk (t. i. screening) za vsako od omenjenih poglavij, ki je vključeval tudi natančno analizo usklajenosti slovenske zakonodaje z evropskim pravnim redom. Na podlagi pregleda in ocene sposobnosti izvajanja evropskega pravnega reda je Slovenija pripravila svoja pogajalska izhodišča, ki jih je posredovala svetu EU in evropski komisiji. Pogajanja s članicami potekajo v svetu EU, komisija pa pripravlja predloge in skrbi za tehnično podporo pri pogajanjih (Slovenia - adoption of the community acquis).

O civilnem zračnem prometu se razglablja v okviru 9. delovne skupine – Transport. Pogajanja na strani Evropske unije vodi Directorate General (DGVII) Evropske komisije. Prvi sestanek postopka usklajevanja slovenske zakonodaje na področju civilnega letalstva z evropskim pravnim redom (t. i. screening) je bil v Bruslju, novembra 1998. Ugotovitev sestanka je bila, da je Slovenija na področju letalstva pripravljena v celoti prevzeti pravni red Evropskih skupnosti. V vmesnem obdobju pa bo postopoma prilagodila svojo zakonodajo, vključno z upravnimi, tehničnimi in drugimi predpisi, zakonodaji Evropske skupnosti, če to koristi liberalizaciji oziroma medsebojnemu dostopu na trg in olajšuje pretok potnikov in blaga.

V petek, 13. decembra 2002, so bila na zasedanju Evropskega sveta v Kopenhavnu končana petletna pogajanja o vstopu Republike Slovenije v Evropsko unijo. Z uspešnim zaključkom pogajanj je bil storjen eden odločilnih korakov na poti enakopravne vključitve Slovenije v združeno Evropo.

## **4.2. Pravna ureditev letalskega prevoza v Sloveniji**

### **4.2.1. Pogajalska izhodišča RS in prilagajanje zahtevam EU**

Republika Slovenija je sprejela več dokumentov v sklopu prilagajanja zahtevam EU. Leta 1998 je bil izdelan Državni program za prevzem pravnega reda EU. To je osrednji dokument pri vključevanju Slovenije v EU. Med poglavji, ki so bila vključena, je bil tudi prevoz. Tako je bilo opisano trenutno stanje, opredeljene so bila kratkoročne in srednjeročne prednostne naloge, potrebna finančna sredstva in institucionalna infrastruktura. Državni program se je glede vsebine tudi ustrezno prilagajal spremembam in dopolnitvam, ki jih je predlagal Svet EU. Tako je prikazoval celovito sliko vseh nalog, po drugi strani pa je omogočal ustrezen nadzor nad izvajanjem.

Področje zračnega prometa v Republiki Sloveniji je bilo v preteklosti urejeno z Zakonom o zračni plovbi (Uradni list SFRJ, št. 45/86, 24/88, 80/89, 29/90 in Uradni list RS, št. 58/93) in Zakonom o obligacijskih in temeljnih materialnopravnih razmerjih v zračni plovbi (Uradni list SFRJ, št. 22/77 in 12/85) in ustreznimi podzakonskimi akti.

Za pristop Slovenije k Evropski uniji so se oblikovale pogajalske skupine, ki so sprejemale dopolnila za uskladitev slovenske zakonodaje s pravnim redom EU.

Pravni red Republike Slovenije je bil **do leta 2000** na področju zračnega prometa delno usklajen s pravnim redom Evropske unije. Delno se je izvajala Uredba Sveta 3922/91/EEC (s spremembo – Uredba Komisije 2176/96/EC) v delu, ki se nanaša na tehnične zahteve in upravne postopke glede varnega vzletanja in pristajanja letal v pogojih zmanjšane vidljivosti (JAR AWO), pooblaščenice organizacije za vzdrževanje zrakoplovov (JAR 145), certificiranje tipov zrakoplovov, motorjev, propelerjev, trupa in opreme zrakoplovov, plovnost zrakoplovov in opremo zrakoplovov. Delno se je izvajala tudi Direktiva Sveta 91/670/EEC o medsebojnem priznavanju licenc letalskega osebja. V praksi se je delno izvajalo tudi izdajanje potrdil o izpolnjevanju predpisanih pogojev letalskim prevoznikom izdajanje licenc letalskim prevoznikom (Uredba Sveta 2407/92/EEC). Delno so se izvajale tudi zahteve glede tehničnih specifikacij za nakup opreme in sistemov za vodenje zračnega prometa (Direktiva Sveta 93/65/EEC) in zahteve glede sprejetja standardov Eurocontrol (Direktiva Komisije 97/15/EC). V povezavi z varstvom okolja so se v praksi delno izvajale tudi zahteve, povezane s hrupom zrakoplovov glede omejevanja uporabe letal iz 2. poglavja II. dela Priloge št. 16 k Chicaški konvenciji (Direktiva Sveta 92/14/EEC, s spremembo 98/20/EC), glede omejevanja hrupa s civilnih podzvočnih reaktivnih letal (Direktiva Sveta 89/629/EEC) in glede omejevanja hrupa podzvočnih letal (Direktiva Sveta 80/51/EEC, s spremembo 83/206/EEC). Tako Adria Airways, d. d., nima več letal, ki presegajo predpisane ravni hrupa, pa tudi v register zrakoplovov Republike Slovenije se ne vpisujejo več zrakoplovi, katerih hrup presega predpisane ravni hrupa. V praksi se je delno že izvajala Uredba Sveta 295/91/EEC. Izvajanje je opredeljeno s priročnikom nacionalnega letalskega prevoznika. V praksi se je delno že izvajala Direktiva Sveta 96/67/EC v zvezi s konkurenco.

#### **4.2.2. Temeljni dokumenti, zakoni in predpisi ki veljajo na področju letalstva**

- Zakon o letalstvu (Zlet): (Uradni list RS, št. 18/01)

- Zakon o ratifikaciji večstranskega sporazuma o vzpostavitvi skupnega evropskega zračnega prostora (ECAA): datum sprejetja 31.12. 2002, datum implementacije 31.12. 2002.
- Zakon o obilgacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu: datum sprejetja 31.12.1999, datum implementacije 31.12. 2002 (Uradni list RS, št. 12/2000).
- Predpisi o računalniških rezervacijskih sistemih: datum sprejetja 31.12. 2000, datum implementacije 31.12. 2002.
- Zakon o ratifikaciji konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (MKPMLP); Uradni list RS, št. 5/2002.
- Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Uradni list FLRJ-MP, št. 3/54; Uradni list RS, št. 24/92, Uradni list RS-MP, št. 3/00)
- Mednarodna konvencija Eurocontrol o sodelovanju za varnost zračne plovbe (Uradni list RS-MP, št. 12/95)
- Akt o ustanovitvi Evropske konference civilnega letalstva - ECAC (Uradni list RS-MP, št. 15/92, 1/93)

#### **4.2.3. Zakon o letalstvu**

Zakon o letalstvu je bil sprejet 28. februarja 2001 in je začel veljati 30. marca 2001. Vsebuje splošne določbe: vsebina in uporaba zakona je opredeljena v splošnih določbah. Opredeljen je tudi obseg slovenskega zračnega prostora. Republika Slovenija ima popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem. Opredeljene so kršitve, omejitve in prepoved uporabe zračnega prostora, vključevanje v mednarodne organizacije in urejanje civilnega letalstva.

Zrakoplovi: registracija, oznake, postopek registracije, plovnost in vplivi zrakoplovov na okolje, razvrščanje in opema zrakoplovov ter dokumenti zrakoplovov. Letalsko in drugo strokovno osebje: licence, ratingi, pooblastila, spričevala in potrdila, vodja zrakoplova in dolžnosti na krovu. Zračni prevoz in druge zračne letalske aktivnosti: licence, spričevala in dovoljenja za opravljanje dejavnosti zračnega prevoza, operativna licenca in omejitve za njeno izdajo, spričevalo letalskega prevoznika (AOC), zračni prevoz za lastne potrebe. Letališča in vzletišča: civilna vojaška ali mešana letališča, letališka infrastruktura in službe na letališču, uporaba letališč in vzletišč, pogoji za gradnjo in rekonstrukcijo, obratovalno dovoljenje letališč in vzletišč, vpisnik letališč in vpisnik vzletišč, ovire za zračni promet in varovanje okolja. Navigacijske službe zračnega prometa: infrastrukturni objekti, naprave in sistemi, pogoji za gradnjo ali rekonstrukcijo oziroma postavitev ter njihovo obratovalno dovoljenje. Varovanje in olajšave. Iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalske nesreče in incidenti.

Drugi predpisi za letalski promet: zračne poti, pomejitve in prepovedi, prevoz nevarnega blaga. Javna infrastruktura, obratovanje letališč in zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa: gospodarjeneje z zemljišči in javna

infrastruktura, obratovanje javnih letališč, cene storitev in tarife. Nadzor. Kazenske določbe. Akti vlade in akti ministrov ter prehodne in končne določbe.

Republika Slovenija je sprejela pravni red Evropske unije za področje prevoza in ni zahtevala prehodnih obdobj ali izjem. Na vseh področjih prevoza je pravna ureditev Republike Slovenije usklajena s pravnim redom Evropske unije. Usklajevanje se je končalo konec leta 2002.

#### **4.3. Sporazum o skupnem evropskem zračnem prostoru – ECAA**

Oblikovanje skupnega evropskega zračnega prostora (ECAA) temelji na vzajemnem dostopu na trge zračnega prometa pogodbenic in na pravici do neoviranega ustanavljanja podjetij pod enakopravnimi konkurenčnimi pogoji ter ob spoštovanju enakih predpisov, zlasti na varnostnem in okoljskem področju. ECAA je večstranski sporazum med Republiko Bolgarijo, Republiko Ciper, Češko republiko, Republiko Estonijo, Evropsko skupnostjo, Islandijo, Republiko Latvijo, Republiko Litvo, Kraljevino Norveško, Republiko Poljsko, Slovaško republiko in Republiko Slovenijo.

Pogodbenice sporazuma soglašajo, da je ustrezno zasnovati predpise o skupnem evropskem zračnem prostoru (ECAA) na zakonodaji, ki velja znotraj Evropske skupnosti, da se olajša prehod pridruženih držav na liberaliziran sistem in da bi se tako notranji trg razširil s članic Evropske unije še na podpisnice tega sporazuma (Osnutek večstranskega sporazuma o vzpostavitvi skupnega evropskega letalskega prostora). Predlog je bil, da bi najkasneje do konca leta 2002 Republika Slovenija sprejela večstranski sporazum o vzpostavitvi skupnega zračnega prostora ECAA. Slovenija bo s 1. majem 2004 polnopravna članica Evropske unije in bodo za nas veljavni in obvezujoči vsi zakoni, ki jih sprejema Evropski parlament.

#### **4.4. Značilnosti in organizacija letalskega prometa v Sloveniji**

##### **4.4.1. Državne institucije v povezavi z letalstvom**

Republika Slovenija bo postala polnopravna članica Evropske unije s 1. majem 2004. S tem si nalaga dodatno odgovornost v zvezi s procesom liberalizacije trga ter harmonizacije lastne zakonodaje z zakonodajo Evropske unije. Posledica je uvajanje sodobnejših in bolj liberalnih postopkov v zvezi s komercialnimi vidiki prometa, hkrati pa tudi poenotenje prometnotehnoloških, tehničnih in predvsem

varnostnih predpisov. (Nekateri osnovni dogovori in posledice procesa vključevanja Slovenije v Evropsko unijo).

To pomeni, da je potrebno nujno spremeniti dosednji odnos do prevoznikov, letališč in civilne letalske oblasti v zračnem prometu. Njihovo delo je možno usklajevati z dolgoročnimi smernicami, načrtovanjem prometne politike ter novo pravno regulativo. Prevzem evropske varnostno-tehnično regulative bo rešil kar nekaj žgočih finančnih, organizacijskih in kadrovskih težav.

#### **4.4.1.1. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo**

V okviru Ministrstva za promet deluje Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo kot organ v sestavi, ki opravlja upravne in strokovne naloge, ki se nanašajo na: licenciranje osebja v letalstvu; zagotavljanje uporabe merskih enot, ki se uporabljajo v letalstvu; pogoje za opravljanje letalskih storitev in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati letalski prevozniki in drugi udeleženci v zračnem prometu; registriranje zrakoplovov in vodenje registra zrakoplovov; izdelavo, vzdrževanje in plovnost zrakoplovov; zakupe zrakoplovov; letališča in vzletišča; zaščito pred hrupom in drugimi emisijami zrakoplovov; varnost in varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja; varen prevoz nevarnih snovi v zračnem prometu; navigacijske službe zračnega prometa; pripravo in uvajanje letalskih varnostnih standardov in varnostnih tehničnih predpisov; usposabljanje za opravljanje nalog z delovnega področja Uprave; upravno-strokovni nadzor nad izvajanjem predpisov s področja letalstva ter druge zadeve v zvezi s civilnim letalstvom.

#### **4.4.1.2. Urad za letalstvo**

Urad za letalstvo v okviru zakonskih pristojnosti na področju civilnega letalstva:

- pripravlja razvojne dokumente,
- opravlja naloge v zvezi z javnimi investicijami,
- pripravlja strokovne podlage in sodeluje pri pripravi zakonov in drugih predpisov ter nadzoruje njihovo izvajanje,
- skrbi za varnost v letalstvu,
- aktivno sodeluje v delovnih telesih mednarodnih organizacij in pripravlja izhodišča za bilateralne in multilateralne pogodbe ter sodeluje v pogajanjih,
- spremlja, sodeluje pri sprejemu in uvajanju mednarodnih letalskih standardov in tehničnih predpisov ter procedur (na primer: ICAO, EUROCONTROL, JAA),
- opravlja naloge v zvezi s preiskovanjem letalskih nesreč,
- spremlja in vodi letalsko statistiko,
- spremlja tehnični razvoj, aktivnosti in trende na področju letalstva in sodeluje pri pripravi programov usposabljanja letalskega osebja.

#### 4.4.2. Mednarodno sodelovanje

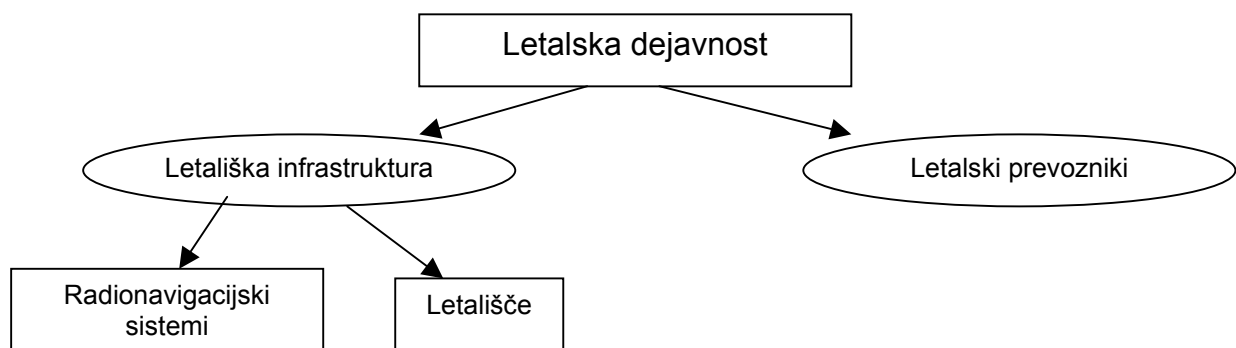
Po osamosvojitvi in mednarodnem priznanju je Slovenija prevzela ali ratificirala številne mednarodne konvencije, ki se nanašajo na civilno letalstvo, nastale pa so v okviru ICAO, EUROCONTROL in ECAC.

Slovenija je članica Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) od leta 1992, Evropske konference civilnega letalstva (ECAC) od leta 1992, Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL) od leta 1995 in članica Skupnih letalskih organov (JAA) od leta 2001. Članstvo v teh organizacijah nalaga Sloveniji obveznost upoštevati letalske standarde, priporočeno prakso ter usmeritve v prometni politiki. Zlasti pa je nujno potrebno tekoče usklajevanje normativnih rešitev z mednarodnimi pravnimi rešitvami in standardi, ki jih izdajajo ICAO, ECAC, EUROCONTROL in JAA.

#### 4.5. Infrastruktura

Letalska dejavnost se v grobem deli na dva dela: letališko infrastrukturo in uporabnike letališča oziroma letalske prevoznike. Letališka infrastruktura je sestavljena iz radionavigacijskih sistemov, ki so v pristojnosti države, in letališča kot postaje za potnike. Letalo je treba voditi ves čas, od vzleta do pristanka, ne glede na kraj. Za vodenje povsod po svetu skrbijo državne službe, pri nas je za to odgovorna Uprava RS za civilno letalstvo (Uprava RS za civilno letalstvo), ki deluje v okviru ministrstva za promet. Pri svojem delu uporablja radionavigacijske sisteme, s katerimi kontrola letenja vodi in usmerja letala po zračnih poteh. V Sloveniji deluje območna kontrola letenja, na letališču pa letališka kontrola.

Slika 2: Zgradba letalske dejavnosti:



Vir: Lastno sklepanje, 2003.



Kaj pravzaprav pomeni prevozna infrastruktura? To so vse umetne in naravne poti z odgovarjajočimi stabilnimi objekti, ki služijo za prenos blaga in potnikov. Prevozna infrastruktura je torej prometnica (pristajalna steza na letališču), stroški te prometnice pa so infrastrukturni stroški. Prevoznik upravljavcu infrastrukture plačuje odškodnino, ki predstavlja pokritje stroškov infrastrukture. V tem primeru država od prevoznikov zahteva tržno poslovanje in upoštevanje vseh pogojev konkurence (Zupančič, 1998, str. 61).

S stališča družbe ima prevozna infrastruktura zaradi posebnosti, kot so visoki stroški investicij v njihovo izgradnjo in vzdrževanje, posebno vlogo v razvoju gospodarstva posamezne države.

#### **4.5.1. Letališča**

Letališče lahko definiramo kot kompleks površin, naprav in dejavnosti za letališki promet. Ta vključuje vzletanje, pristajanje, vzdrževanje (servisi, popravila, oskrba z gorivom), zemeljsko oskrbo letal (komunikacije, nadzor zračnega prostora, letališko meteorološka služba, usmerjanje) ter za opravljanje s tem povezanimi dejavnostmi (oskrba potnikov, prevoz tovora, prometne povezave, carinska služba, varnost) (Enciklopedija Slovenije, 1992, str. 149).

Letališča so del infrastrukture zračnega prevoza. So pomembni terminali potniškega in blagovnega prevoza ter z njimi povezanimi dejavnostmi. Ločimo javna, vojaška in športna letališča. Javna letališča so odprta za domača, lahko tudi tuja letala, do njih pa vodijo zračni koridorji. Javna letališča se po mednarodno usklajenih merilih delijo glede na velikosti letal, ki na njih pristajajo (kategorija A do D), ter glede na meteorološke pogoje (kategorija od I do III po ICAO) (Zupančič, 1998, str. 330).

Osnovna naloga letališča je sprejem in odprava letal, potnikov, prtljage, tovora in pošte ter zagotavljanje varnega vzletanja in pristajanja vseh vrst letal. K dodatnim nalogam spadajo še: oskrba letal s hrano in pijačo, letališko gostinstvo, uskladiščenje blaga, organizacija prevoza potnikov z letališča in na letališče in še turistične informacije.

Letališča so v svetu praviloma javni objekt, ki jih gradijo ali širijo posamezne države, pokrajine ali mesta, upravljajo pa jih javne uprave. Dejstvo je, da ni veliko primerov zasebnega upravljanja. Verjetno to izvira iz interesa, ki ga kaže država v odnosu do zračnega prometa, in pa tudi iz dejstva, da se sredstva, vložena v takšne objekte, vračajo zelo počasi.

Letališča lahko sprejmejo in oskrbijo določen obseg potniškega prometa. Kritična masa letališč je določena. To je potem meja uporabe letališč s strani letalskih

družb. Glede na to, da se je letalski promet v zadnjem desetletju povečal in da kljub recesiji ni videti večjega upada letalskega prometa, je v prihodnosti pričakovati, da bodo morala letališča povečati zasičene kapacitete, če bodo želela obdržati in privabiti nove letalske družbe in biti konkurenčna drugim letališčem. A izgradnja dodatnih pristajalno vzletnih stez pomeni tudi velike posege v okolje. Pri odločanju o širitvi letališč ima pa seveda glavno vlogo država, kateri bi moralo biti v interesu spodbujati letalski promet z vsemi prednostmi, ki jih prinaša.

Pričakovanega porasta letalskega prometa pa ne bo moč doseči brez sodelovanja vlad držav, ki morajo investirati in dovoliti napredek tudi na letališčih. Pred nekaj desetletji je bilo le nekaj letalskih družb, danes pa jih je okoli 700 letalskih družb, ki povezujejo 14000 letališč. Zaradi večje gneče v zraku, povečanega prometa je treba še bolj paziti na varnost in kontrolo letenja.

Zračni promet v Republiki Sloveniji poteka preko treh mednarodnih letališč (Polenec, 2002, str. 49) :

- na Aerodromu Ljubljana,
- na Aerodromu Maribor,
- na Letališču Portorož

#### **4.5.1.1. Aerodrom Ljubljana**

Letališče Ljubljana je osrednje letališče Republike Slovenije, ki z opravljanjem letaliških in komercialnih storitev pokriva potrebe pretežnega dela države in obmejnih območij sosednjih držav, zaradi bližine glavnega mesta države, pa ima še poseben pomen in vlogo za državo. Na današnji lokaciji je bilo odprto decembra 1963. Od osamosvojitve Slovenije dalje je izključno mednarodno letališče. Po velikosti se uvršča med manjša, regionalna letališča. Letališče Ljubljana upravlja delniška družba Aerodrom Ljubljana. Podjetje je končalo postopek lastninskega preoblikovanja v letu 1996 in je od 28. januarja 1997 registrirano kot delniška družba. Struktura lastništva je naslednja: 49 % vseh delnic je prednostno participativnih delnic, ki so v lasti države, 51 % vseh delnic pa so navadne delnice.

Glede na to, da je postalo glavno letališče in zaradi potreb po izboljšanju storitev, je letališče v zadnjih letih doživelo prenovo in reorganizacijo. Tako so razširili in obnovili potniški terminal, kjer so potnikom na voljo večje površine za opravljanje letaliških formalnosti ter večje čakalnice. Povečana je bila pristaniška ploščad in dokončana rekonstrukcija vzletno-pristajalne steze in drugih površin za vožnjo in parkiranje letal. V začetku leta 1999 je Letališče Ljubljana dobilo najsodobnejše opremljeno svetlobno navigacijsko opremo, ki omogoča obratovanje v pogojih zmanjšane vidljivosti (CAT II/III), posodobilo skladišča in pridobilo opremo za manipulacijo s tovorom ter uredilo komunalno ter energetska infrastrukturo.

Razširili so parkirne površine za osebna vozila, posodobili letališko stavbo za prevzem prtljage potnikov ob prihodu in zgradili garažni objekt za tehnična vozila za sprejem in odpravo letal.

V letu 2002 je družba Aerodrom Ljubljana opravila 28.571 premikov letal ter sprejela in odpravila 872.966 potnikov in dobrih 12 tisoč ton tovora. Ustvarili so 4.6 milijona tolarjev poslovnih prihodkov, stroški poslovanja so bili v višini 3.8 milijona tolarjev. Čisti dobiček družbe je znašal poldrugi milijon tolarjev (Pavlin, 2003, str. 24). V letu 2002 je Aerodrom Ljubljana sodeloval z naslednjimi prevozniki: Adrio Airways, Swiss International Air Lines, Aeroflot, ČSA, JAT, Montenegro Airlines, Alpe Air, Solinair idr. Tako kot v svetovni letalski industriji se tudi v Sloveniji pozna upad števila potnikov. Na Aerodromu Ljubljana se je v primerjavi z letom poprej v letu 2002 število prepeljanih potnikov znižalo za 2,4 odstotka ali okoli 21 tisoč manj kot leta 2001. Potnikov domačega prevoznika je bilo za slab odstotek manj, medtem ko je bilo na letalih tujih letalskih prevoznikov kar za 17,5 odstotka manj potnikov. Letos pričakujejo, da se bo trend upadanja števila letalskih potnikov umiril in zato v skladu s pričakovanji svetovne industrije, načrtujejo 6-odstotno povečanje prometa, ki ga bodo dosegli z večjim deležem tujih prevoznikov v celotnem prometu, aktivnim sodelovanjem z državnimi institucijami, z aktivnim povezovanjem z lokalnimi skupnostmi pri projektih pridobivanja nizkocenovnih prevoznikov, in s povezovanjem z letališči na področju skupnega trženja.

Zaradi približevanja trgu EU in procesa globalizacije trga zračnega prometa, si bodo prizadevali povečevati delež tujih prevoznikov v celotnem prometu Aerodroma Ljubljana. Osredotočili se bodo na prevoznike iz novih trgov (manjši in regionalni evropski prevozniki), želijo si tudi povečati promet tujih čarterskih prevoznikov. Ugotovitve tudi kažejo, da je lansko leto na druga letališča šlo preko 100.000 potnikov, to pa predvsem zaradi nizkocenovnih prevoznikov (Ryanair), ki letijo iz drugih letališč in pa čarterski promet, ki ga je več na drugih letališčih. Želja za v prihodnje je, da bi pridobili vsaj enega poceni letalskega prevoznika, saj bi ta povzročil povečanje prometa in turistično promocijo države.

Razvojna strategija ljubljanskega Aerodroma je ob vstopu Slovenije v EU še toliko pomembnejša zaradi konkurence kot tudi zaradi uvedbe tako imenovane schengenske meje. Tako imajo v planu zgraditi nov potniški terminal oziroma ga povečati in preurediti, odkupiti zemljišče za razvoj terminalov na obstoječi severni strani, za gradnjo garažnega objekta s poslovnim prizidkom, prestavitev glavne ceste Kranj, Mengeš proti severu, izboljšanje dostopnosti na letališče, povezavo letališča z Ljubljano in okolico ter ureditev notranjega cestnega sistema in dograjevanje energetske in komunalne infrastrukture, ter sistemov za zagotavljanje varnosti.

Aerodrom Ljubljana v letu 2003 načrtuje investicije v višini 1,8 milijarde SIT. Najpomembnejša investicija je zagotovo gradnja hangarja in ploščadi za splošno letalstvo. Letališče pa ima v načrtu pol milijarde vredno gradnjo hangarja, ki ga bo potem lahko oddalo ali prodalo vladi. Tako je prišlo tudi do prerazporeditve denarja, ki je bil prvotno namenjen gradnji garažne hiše, za gradnjo hangarja (Letošnji izid letališča na ravni lanskega) .

Letališče Ljubljana si bo prizadevalo vzpostaviti še boljšo in večjo mrežo povezav med Slovenijo in Evropo, postati regionalno vozlišče jugovzhodne Evrope in ena od vstopnih točk v Evropo za potnike in tovor z Daljnega vzhoda. Prav tako si bo prizadevalo zagotavljati visoko kakovostne letališke storitve z varno in učinkovito zemeljsko oskrbo letal in potnikov. Mejnike v prihodnjem razvoju letališča predstavljajo: že doseženo število potnikov, že dosežena obremenitev letališke ploščadi v konicah, pričakovanih 1.500.000 potnikov leta 2005, predvidoma 2.000.000 potnikov po letu 2010, pričakovanih 50.000 operacij letal leta 2008 ter pričakovanih 15.000 ton tovora leta 2009.

Letališče Ljubljana predstavlja za Slovenijo okno v svet, njegova lokacija je izjemna, pogled na lepote pokrajine in bližnjih gora je za potnike ob prihodu nekaj enkratnega. A poseben problem predstavlja dostop do letališča oziroma dovoz in odvoz potnikov. Če aerodromu ne bo uspelo urediti težav, ki jih imajo potniki pri prihodu in odhodu z letališča, lahko postane Brnik slaven zaradi dejstva, da je najdražji del potovanja tisti, ki ga morajo plačati potniki, da pridejo iz Ljubljane do Brnika in nazaj (Ryanairov prihod bo Adriina zmaga). Edina možnost dostopa do letališča je lasten prevoz, taksi ali pa avtobus, ki pa nima najbolj pogostega voznega reda. Urediti bi morali čakalnico oziroma prostor za obiskovalce, ki čakajo na potnike. Ni urejen 24 urni informacijski blok za potnike, restavracija je ob večernih in nočnih urah zaprta. Tako bi potniku s koristnimi informacijami in dobrodošlico pokazali, da je vstopil v urejeno Slovenijo, v katero se bo vračal z veseljem in dobrimi spomini.

#### **4.5.2 Radionavigacijski sistemi**

Med prevozno infrastrukturo zračnega prevoza štejemo poleg letališč tudi naprave in službe za vzdrževanje zračnih plovnih poti. Zračni koridorji, ki so široki po 10 milj in razdeljeni na plasti po 300 m, omogočajo polete komercialnim letalom pod nadzorstvom posebne službe kontrole letenja. Letala za prelet zračnega prostora plačujejo posebno takso, ki je odvisno od velikosti letala in razdalje (Zupančič, 1998, str. 332). Sistem kontrole zračnega prometa je sestavljen iz različnih komunikacijskih sistemov za nadzorovanje letal na zemlji, v zraku in za komunikacijo med kontrolorjem in pilotom ter sistemov za prenos sporočil med

različnimi letališči, letalskimi prevozniki, kontrolami letenja, meteorološkimi postajami, radarji in drugimi uporabniki letalskih informacij.

Nadzor letenja opravljajo državni organi. Ti poleg regulacije in varnosti zračnega prometa opravljajo še nadzor nad vzdrževanjem in opremo na obstoječih zračnih poteh ter skrbijo za varnost zračnega prometa na svojem ozemlju (Lipičnik, Pepevnik, 1999, str. 144).

V Sloveniji imamo kontrolo letenja, ki je dobro strokovno usposobljena in spremlja polete do tri tisoč metrov višine. Lete nad tri tisoč metri pa opravlja avstrijska kontrola letenja, ker Slovenija doslej še ni postavila že pred nekaj leti kupljenega radarja.

Slovenija je bila tik pred tem, da bo mednarodno priznana, vendar ni imela radarskega sistema, s katerim bi izvajala suverenost v svojem zračnem prostoru. Radarski sistem je bil med ključnimi prioritetami. Slovenska uprava za zračno plovbo je pri Siemensu naročila radar kratkega dosega in radar dolgega dosega. Slovenija bi tako sama nadzorovala svoj zračni prostor. Ko smo v Sloveniji dobili radar kratkega dosega, so ga postavili na Brniku. Leta 1994 smo dobili še radar dolgega dosega. Uprava za zračno plovbo je izračunala, da bi bilo optimalno, če bi radar postavili na Menini planini. Ob objavi novice, da bo radar postavljen na Menini planini, so se oglasili prebivalci. Radar je sevanje, sevanje je nezdravo, kar je nezdravo. Tako so na upravi za zračno plovbo obupali. Radarja na Menini planini niso postavili. Ker Slovenija nima radarja dolgega dosega, slovenski zračni prostor nadzira Avstrija. Avstrijci radarsko sliko izvažajo v Slovenijo in s tem zagotavljajo varnost v slovenskem zračnem prostoru. V interesu države pa je, da Slovenija končno najde prostor, na katerem bo stal radar, ob pomoči tega radarja pa bo država izvajala suverenost tudi na nebu (Nebo nad Slovenijo).

Hiter razvoj zračnega prometa je vplival na varnost letenja, ki je hkrati postal bolj omejen glede na zračni prostor. Danes je večina zračnih poti opremljena s sredstvi za radio-navigacijsko oziroma s komunikacijskimi sredstvi, ki omogočajo izmenjavo informacij, glede položaja, hitrosti, višine leta, vremenskih pogojev in drugih podatkov med posadko letala in kontrolo nadzora letenja. Sodoben način nadzora zračnih poti se opravlja z radarji, ki spremljajo gibanje letala na določenem območju. Ta način nadzora je uporaben predvsem pri gostem zračnem prometu.

V zadnjih nekaj letih so zamude dodobra načele urnike letov letalskih družb. To pa povzroča nevšečnosti potnikom in velike stroške letalskim družbam. Težav s kontrolo zračnega prometa danes ne bi bilo, če bi se državne oblasti, ki imajo

kontrolno v rokah, odzvale na opozorila in na infrastrukturne pomanjkljivosti. Tako je slovenska vlada sprejela nekatera dopolnila k Zakonu o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa z nalogami, da loči nadzorno in operativno funkcijo zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa (Predlog zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa). Trenutno se obe funkciji izvajata v Upravi Republike Slovenije za civilno letalstvo, kar je iz sistemsko - organizacijskega in letalsko - varnostnega vidika nesprejemljivo in na kar nas že nekaj časa opozarjajo mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO, ECAC, EUROCONTROL).

Drugo temeljno načelo, vključeno tudi v Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu (t. i. Chicaško konvencijo), govori o tem, da je za zagotavljanje navigacijskih služb odgovorna država. Izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa lahko prenese na drugo pravno osebo, vendar mora biti zaščiten javni interes in zagotovljen nadzor pristojnih državnih organov. Ti morajo zagotoviti varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa v vseh razmerah pogojev in okoliščinah, ne glede na to, kdo izvaja navigacijske službe zračnega prometa. S tem namenom je v predlagani zakon vključenih nekaj varovalk, med njimi licenca, ki bo potrjevala usposobljenost javnega podjetja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (predlog zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa).

## **5. VKLJUČEVANJE LETALSKEGA PREVOZNIKA ADRIE AIRWAYS**

### **5.1. Adria Airways in osamosvojitve Slovenije**

Podjetje Adria Airways je na svoji razvojni poti doživljala številne vzpone in padce, a v najtežjem položaju se je znašlo ob osamosvojitvi in po njej.

Petindvajsetega junija 1991 je Republika Slovenija razglasila samostojnost. Kmalu potem je Uprava za civilno letalstvo Jugoslavije, ki je bila tedaj še vedno pristojna za slovenski zračni prostor, v obliki političnih represij Adrii za tri mesece prepovedala letenje. Tako so namerno povzročali škodo z odvzemom vseh mednarodnih licenc, potrebnih za letenje, in letala so bila na tleh. Sledile so težave pri mednarodnem priznanju Slovenije, navezovanju stikov in iskanju novih trgov. Adria Airways je uspelo pridobiti vsa dovoljenja šele 14. februarja 1992. Po osamosvojitvi se je bistveno spremenila tudi struktura prometa, ki se je iz prej prevladujočega čarterskega prometa preusmerila na vse več rednih mednarodnih linij. Medtem ko so prej 90 odstotkov prihodka dajali čarterski posli, so zdaj redni leti prinašali 70 odstotkov prihodka. Adria je imela preveč letal in preveč zaposelnih zaradi izgube jugoslovanskega trga. Marca 1996 se je v Adrii Airways

končal lastninski privatizacijski postopek. Trenutno je v 91-odstotni lasti države in 9-odstotni lasti banke (Promet in EU, 1999).

## **5.2. Velikost flote**

Velikost flote je odvisna od obsega potniškega prometa in potenciala, ki ga ima letalska družba v prihodnosti. Prilagoditev flote novim pogojem v devedesetih letih je bila za Adria ključnega pomena. Čeprav je svetovno letalstvo v krizi, je Adria uspelo prenoviti in povečati floto.

Flota Adria Airways je leta 1991 štela 13 letal (3 A320, 3 DC-9, 5 MD-80, 2 DASH 7), danes pa šteje njena flota 8 letal. To so trije airbusi A320 s po 156 sedeži, ki so namenjeni predvsem čarterskim prevozom, in pet Canadairovih CRJ-200 LR. Adria Airways (AA) je sredi februarja 2003 povečala svojo floto z najemom petega letala kanadskega proizvajalca Canadair Regional Jet CRJ 100 LR. Najeto letalo, ki je v svetu najbolje prodajano regionalno reaktivno letalo, ima 48 sedežev in se med drugim odlikuje z majhno porabo goriva, majhnim hrupom, hitrostjo in udobnostjo ter možnostjo usposobitve za instrumentalno pristajanje ob močno zmanjšani vidljivosti. Najemnina za ta letala sicer znaša od 100 do 200 tisoč evrov na mesec (Adria Airways povečala floto na osem letal).

Glavni vodili pri posodabljanju Adria flote v zadnjem desetletju sta ekonomika in ekologija. Poleg tega je pomembno, da se je flota prestrukturirala in omejila na dva tipa letal. Vsak tip letala zahteva posebne pilotske posadke, dodatne licence za mehanike, rezervne dele in orodja. Ob taki politiki lahko podjetja zniža stroške vzdrževanja flote. Pri izboru letal je poleg tehničnih lastnosti izredno pomembna tudi razširjenost tipa letala.

Odločitve o nakupu letal temeljijo na ekonomiki letenja, prijaznosti do okolja, porabi goriva, hitrosti letala ter zmožnosti preletne razdalje ob nizkih operativnih stroških. V preteklosti, ko je Adria imela samo večja letala, ni bilo ekonomično leteti s praznim letalom večkrat na dan. Zato pa danes letijo z majhnimi, regionalnimi letali, ki so bolj ekonomična. Omeniti je treba, da se cene preletov in letaliških storitev zaračunavajo na podlagi teže letal, kar dodatno vpliva na stroške leta. Z novo floto, ki povečuje ekonomičnost letenja, si podjetje povečuje možnosti za razvoj in dolgoročno stabilnost na domačem in tujem trgu.

## **5.4. Adria Airways kot regionalni prevoznik**

V Sloveniji imamo le enega rednega letalskega prevoznika, ki je tudi član svetovne mednarodne organizacije IATE. Ta združuje samo v Evropi 87 letalskih prevoznikov.

Glede na to, da Adria Airways s floto, ki šteje osem letal, spada med manjše letalske prevoznike v Evropi, pa se opredeljuje in deluje kot regionalni prevoznik. Regionalni prevoznik je tisti, katerega letala opravljajo prevoz med regionalnimi letališči in glavnimi (hubs) letališči ter ima v svoji floti letala, ki imajo od 19 do 120 sedežev.

Okoli 30 odstotkov vseh Adriinih potnikov je tranzitnih in potujejo prek ljubljanskega letališča z Balkana v vzhodno Evropo in nasprotno. Zaradi lege Slovenije v Evropi prevažata potnike iz enega območja (JV) na drugega (zahodna Evropa). Taka oblika prevoza (šesta svobodi) lahko dopolnjuje domače povpraševanje, vendar pa zahteva dobro koordinacijo in povezave rednih linij.

Adria je uvedla številne nove destinacije in trenutno prevažata potnike iz Ljubljane na več kot 21 destinacij, večinoma v Evropi. Od leta 2001 letijo tudi znotraj trga EU, in sicer na progi Frankfurt – Dunaj in München – Dunaj. V čarterskem prometu so leti večinoma v zakupu turističnih agencij. Cilji so Grčija, Španija, Turčija, predvsem poleti.

Slovenski letalski prevoznik Adria Airways je v lanskem letu kljub težavnim razmeram v letalskem prometu prepeljal za dva odstotka več potnikov kot v letu 2001. Največjo rast so dosegli na redni progi Dunaj – Frankfurt. Na 16.102 poletih so prepeljali 814.156 potnikov, od tega na rednih progah 720.516 potnikov oziroma štiri odstotke več kot leto prej, na čarterskih letih, kjer se je promet zmanjšal za šestnajst odstotkov, pa 93.640. Povprečna zasedenost letal je bila 58,4 odstotna. Za enajst odstotkov se je povečala tudi količina tovora, prepeljali so ga 4.620 ton. Na progi med Dunajem in Frankfurtom, ki je Adriina prva redna proga med državami Evropske unije so leta 2002 prepeljali 18.860 potnikov oz. 2,3 odstotka vseh potnikov (Adria Airways ostaja pri svojem konceptu). Lanski dobiček podjetja znaša 744 tisoč evrov.

Slovenski letalski prevoznik Adria Airways se je v letu 2002 v družbi štiriindvajsetih letalskih prevoznikov, združenih v Evropsko združenje AEA, po točnosti uvrstil na sedmo mesto. Od januarja do konca leta je bilo zamujenih 15 odstotkov Adriinih rednih poletov, medtem ko so vse družbe zamujale v povprečju na 19,9 odstotkih letov. Pri dveh odstotkih Adriinih rednih letov je bila zamuda več kot eno uro, povprečje v AEA pa je tri odstotke. Vzroki zamud v letalskem prometu so najpogostejše omejitve v evropskem zračnem prometu in s tem povezane zamude (Adria Airways med točnejšimi letalskimi prevozniki v Evropi).

Pri strategiji ohranjanja in povečanja tržnega deleža so pomembna tudi partnerstva s tujimi prevozniki. Adria Airways je že na začetku leta 1995 sklenila dolgoročno partnerstvo z Lufthanso.



Temelji partnerstva so:

- skupno prikazovanje letov prek rezervacijskih sistemov,
- skupno trženje letov,
- poenostavitev prodaje vozovnic in odprave potnikov ter prtljage,
- racionalizacija stroškov.

Povezavo z Lufthanso vsebuje delitev kod na linijah Ljubljana – Frankfurt (dvakrat na dan), Ljubljana – Munchen (trikrat na dan). Dogovor zajema tudi usklajevanje poletov, kar pomeni, da imajo potniki dobre povezave naprej po Evropi in po svetu. Če je urnik poletov usklajen, se poveča tudi število potnikov. Adria vidi prednosti povezovanja v tem, da je globalno opazna v Lufthansinem rezervacijskem sistemu in s tem pridobi potnike. Raste pa tudi vrednost blagovne znamke, ker se povezuje z večjim priznanim prevoznikom.

### **5.5. Prihodnost Adrie Airways in politika odprtega neba**

Z politiko odprtega neba Evropska unija novim članicam omogočila dostop do novih trgov in tako bodo letalski prevozniki dobili prometne pravice na vseh linijah znotraj EU. Adria Airways pa je že z letošnjim letom uvedla novo progo med Dunajem in Münchnom. To je druga redna proga med članicami Evropske unije, saj Adria že leti na progi med Dunajem in Frankfurtom.

Adria Airways si dolgoročno želi obdržati in povečati tržni delež v Sloveniji in se uveljaviti kot regionalni redni ter čarterski prevoznik v Evropski uniji, utrditi strateško povezovanje z Lufthanso in uspešno povezovati Balkan z Evropo.

Dolgoročno je prednost Adrie Airways v tem, da bi zagotavljala direktne povezave iz Ljubljane v vsa pomembnejša evropska središča. V Sloveniji ni mogoče razviti domačega prometa, saj so razdalje med slovenskimi letališči premajhne. Razvijejo pa se lahko turistični poleti in panoramski ogledi Slovenije. Aerodrom Ljubljana kot Adria Airways imata hudo konkurenco, saj je v neposredni bližini državne meje kar pet mednarodnih letališč: Trst, Benetke, Celovec, Gradec in Zagreb.

Po velikosti flote sodi Adria Airways med najmanjše evropske letalske prevoznike. Nerealno je pričakovati, da bo podjetje postalo eno največjih letalskih prevoznikov v Evropi. Velika podjetja izkoriščajo ekonomiko obsega poslovanja, hkrati pa se težje prilagajajo spremembam na trgu. Majhna podjetja sicer težje vstopajo na trg, a so bolj prilagodljiva razmeram, le to pa mora izkoristiti naš letalski prevoznik.

Konkurenca pomeni nenehno zniževanje cen za potrošnike in letalski prevozniki lahko preživijo le, če so stroškovno učinkoviti. V konkurenčnih razmerah je potrebno pokazati še večjo fleksibilnost pri delovanju na trgu tudi z iskanjem in odkrivanjem tržnih niš, to pa naj bi bila tudi ena izmed potencialnih prednosti Adrie Airways, ki išče svoj prostor med regionalnimi prevozniki.

Adria namerava razviti tudi čarterski promet in ga poleg ljubljanskega izvajati tudi z letališč zunaj Slovenije, na primer z graškega in tržaškega letališča.

Evropska unija zastruje zakonodajo na področju problema emisij škodljivih plinov in letenja hrupnih letal. Za uspeh na evropskem letalskem tržišču ne zadostuje več, da si le varen prevoznik. Moraš biti tudi izredno prilagodljiv in aktiven. Za preprečitev morebitnega padca prodaje in izgubo tržnega deleža je treba nenehno spremljati in se odzivati na prodajno strategijo konkurence. Osnovno vodilo je, da se ni modro spuščati v cenovne vojne in destruktivno zaviranje konkurence. S prihodom nizko-cenovnih prevoznikov se trg letalskega prevoza na novo segmentira. Vedeti je treba, da se vse prilagaja novim razmeram na trgu in kdor se prvi prilagodi tem spremembam, bo tudi boljši.

V prihodnosti bo možen bolj agresiven nastop na balkanskem trgu. Povečati bo treba število prepeljanih potnikov iz teh krajev ter s tem prehiteti konkurenco.

Zavedati pa se je treba tudi dejstva, da letenje na glavna letališča za majhne letalske družbe postaja privilegij v času prenatrpanosti letališč. In vprašanje časa je koliko časa bodo taka letališča še sprejemala letala manjših letalskih družb..

## 6. SKLEP

Slovenija bo s 1. majem 2004 postala polnopravna članica Evropske unije. Integracija v Evropsko unijo pomeni vstop na skupni evropski trg štirih pravic brez notranjih meja. Razširjena Evropska unija, ki bo s petindvajsetimi članicami štela skoraj 500 milijonov prebivalcev, bo odpirala popolnoma nove možnosti na področju ekonomskih in trgovinskih odnosov.

V Evropi se je v devetdesetih letih pojavil interes po dereguliranju letalskega prometa in želja po odpravi zaščitne vloge države ter tako dopustili, da bi konkurenca in sile trga usmerjale razvoj letalstva k bolj učinkoviti in varni organiziranosti letalstva v Evropi. A sprostitvev prevoza ne pomeni, da se država v celoti odreče svojemu vplivu. Tako namreč prihaja do usklajenega razvoja prevoznih sistemov. Po izkušnjah nekaterih članic EU popolna deregulacija prevoza ni izvedljiva. Vloga države je zelo pomembna pri preprečevanju negativnih učinkov delovanja popolnoma prostega trga na prometno varnost, onesnaževanje okolja in problematiko infrastrukture. Popolna deregulacija je škodljiva tudi zaradi negativnih učinkov neloyalne konkurence med prevozniki.

V Evropi velja politika odprtega neba od 1. 1. 1993, ko so bile odpravljene tudi notranje meje med državami EU. Liberalizacija pospešuje razvoj zračnega prevoza in vpliva na zniževanje stroškov, večjo konkurenčnost ter pospešuje gospodarski razvoj. Zaradi konkurence lahko pričakujemo, da se bodo letalski prevozi še pocenili, a le do določene ravni saj bodo nekateri letalski prevozniki ponujali kakovost in udobje, drugi pa le prevoz iz enega kraja v drugega. Končni učinek je gotovo v prid uporabniku, ki bo imel na izbiro več možnosti in bo izbral tistega prevoznika, ki mu najbolj ustreza glede na ceno in njegove želje. Liberalizacija zračnega prevoza v Evropski uniji je prinesla precej koristi potrošnikom in pa obilico skrbi letalskim družbam v boju za preživetje.

Republika Slovenija je imela pomembne naloge pri pripravi slovenske letalske zakonodaje za enakopravno vključitev v evropski letalski prostor. Tako smo leta 2001 sprejeli zakon o letalstvu ter drugo zakonodajo, ki jo je bilo treba prilagoditi evropskim zahtevam po varnosti v letalskem prometu, okoljevarstvenim zahtevam in zahtevam glede dostopa na trg. V želji po liberalnejšem sistemu in prilagoditvi evropski politiki smo si še pred polnopravnim članstvom zadali cilj enakovreno nastopati na evropskem trgu, kot tudi z letenjem našega letalskega prevoznika Adrie Airways znotraj meja Evropske unije.

## LITERATURA

1. Anžin Janez: Pomen strateških povezav v letalskem prevozništvu. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1999. 44 str.
2. Čičerov Aleksander: Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija). Časopis za pravna vprašanja, Ljubljana, leto 19/462, št. 10/2000, 13 april 2000, Priloga I.
3. Državni program Republike Slovenije za prevzem pravnega reda Evropske unije do konca leta 2002. Ljubljana: Služba vlade Republike Slovenije za evropske zadeve, 1999. 283 str.
4. Jelinović Zvonimir: Ekonomika zračnog prometa. Zagreb: Viša zrakoplovna šola, 1976. 514 str.
5. Lipičnik Martin, Pepevnik Anton: Prometni sistemi. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo, 1996. 122 str.
6. Oblak Henrik: Mednarodna poslovna logistika. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta, 1997. 362 str.
7. Pavliha Marko: Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 2000. 351 str
8. Pavlin Cveto: Pred novim naložbenim ciklom. Logistika&transport, Gospodarski vestnik, 2003, 3, str. 24-25.
9. Polnec Andrej: A country of airports. Slovenian Business Report - special aviation section fall 2002, str. 48– 49.
10. Šuligoj Aleš: Analiza globalnega trga letalske industrije. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2000. 40 str.
11. Transportna politika- Pri transportni politiki Slovenija ne bo zahtevala prehodnih obdobj-[ Evrobilten št. 18, maj 2000 ]
12. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

13. Zupančič Samo: Vpliv liberalizacije trgovine s prevoznimi storitvami na vključevanje Slovenije v evropske gospodarske povezave. Doktorska disertacija. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998a. 272 str.

## VIRI

1. A single European sky. [URL: [http://europa.eu.int/comm/transport/air/single\\_sky/doc/publications/brochure\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/air/single_sky/doc/publications/brochure_en.pdf)], 03.06.2003.
2. A single European sky in 2004: towards a more efficient and safer airspace. [URL: [http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p\\_action.gettxt=gt&doc=IP/01/1398|0|RAPID&lg=EN](http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/01/1398|0|RAPID&lg=EN) ], 12.06.2003.
3. Action programme on the creation of the single European sky. [URL: [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=52001DC0123](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=52001DC0123) ], 04.06.2003.
4. Activities of European Union. [URL: [http://europa.eu.int/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/pol/trans/index_en.htm)], 01.06.2003.
5. Adria Airways. [URL: <http://www.adria.si/>], 19.05.2003.
6. Adria Airways med točnejšimi letalskimi prevozniki v Evropi objavljeno 13.2.03 [URL: <http://www.finance-on.net> ], 23.04.2003.
7. Adria Airways ostaja pri svojem konceptu. Finance 29.02.2003, str. 23.
8. Adria Airways povečala floto na osem letal. Finance 20.02.2003, str. 6.
9. Aerodrom Ljubljana. [URL: <http://www.lju-airport.si/> ], 20.06.2003.
10. Enciklopedija Slovenije. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1992. 416 str.
11. IATA - Za finančno stabilnost industrije letalskih prevozov potrebne drzne spremembe. [URL: <http://www.mservis.si/novice/index.php?cat=4&newsID=GO0009GS&newsDate=2003-06-05>], 12. 06. 2003.
12. Intervju z gospodom Damjanom Franetič, odgovornim za planiranje in razvoj na managerskem področju v Adrii Airways, 2003.
13. IUS-INFO Register predpisov-Zračni promet.[URL: <http://www.ius-software.si/Baze/regi/533.htm>], 30.05.2003.

14. Letalski predpisi. [URL: <http://www.caa-rs.si/>], 15.05.2003.
15. Letošnji izid letališča na ravni lanskega. [URL: <http://www.finance-on.net/show.php?id=47869>], 24.06.2003.
16. Membership of ECAC, EU, JAA, EFTA and Eurocontrol. [URL : <http://www.jaa.nl/whatisthejaa/diagram2.pdf/>], 15.02.2004.
17. Message from Victor M. Aguado. [URL: <http://www.eurocontrol.be/dg/index.html>], 20.06.2003.
18. Nebo nad Slovenijo. [URL: <http://www.mladina.si/tebnik/200125/clanek/referednum-10/index.print.html-I2>], 09.06.2003.
19. Nekateri osnovni dogovori in posledice procesa vključevanja Slovenije v Evropsko unijo. [URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?IDpm=6282>], 23.05.2003.
20. One Sky. [URL: <http://www.nlr.nl/public/hosted-sites/ONESKY/>], 28.02.2004.
21. Osnutek večstranskega sporazuma o vzpostavitvi skupnega evropskega letalskega prostora. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, 1999, 80 str.
22. Predlog zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. [URL: <http://www.gov.si/mpz/2kabinet/2k-9.html#8>], 22.05.2003.
23. Promet in EU-zloženka, december 1999. Urad vlade za informiranje.
24. Razgovor z gospo Danico Pecelj iz Ministrstva za promet, 2003.
25. Ryanairov prihod bo Adrijina zmaga. [URL: [www.finance-on.net](http://www.finance-on.net) ], 26.04.2003.
26. Single European Sky: Loyola de Palacio denies accusations of privatisation and sell-off of air traffic management. [URL:[http://europa.eu.int/comm/transport/air/single\\_sky/doc/publications/brochure\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/air/single_sky/doc/publications/brochure_en.pdf)], 17.05.2003.
27. Slovenia - adoption of the community acquis [URL:<http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/lvb/e13110.htm>], 20.4.2003.

28. Study to assess the effects of different slot allocation schemes. [URL: [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/doc/2004\\_01\\_24\\_nera\\_slot\\_study.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/doc/2004_01_24_nera_slot_study.pdf)], 27.02.2004.

# PRILOGE

## 1. SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

**AEA** (Association of European Airlines) – Združenje evropskih letalskih prevoznikov

**ECAA** (Establishment of a Common European Area) – Večstranski sporazum o vzpostavitvi skupnega zračnega prostora

**EU** (European Union) – Evropska unija

**EUROCONTROL** (European Organisation for the Safety of Air Navigation) – Evropska organizacija za varnost letenja (zračne plovbe)

**ECAC** (European Civil Aviation Conference) – Evropska konferenca civilnega letalstva

**ES** Evropska skupnost; z Maastrichtsko pogodbo se je preimenovala v Evropsko unijo

**IATA** (International Air Travel Association) – Mednarodno združenje letalskih prevoznikov

**ICAO** (International Civil Aviation Organisation) – Mednarodna organizacija civilnega letalstva

**ICC** (International Commerce Commission) – Mednarodna trgovinska zbornica

**ICAA** (International Civil Aviation Authority) – Mednarodno združenje letališč

**JAA** (Joint Aviation Authorities) – Združeni letalski organi EU

**JAR** (Joint Aviation Requirements) – skupni letalski predpisi

**FAA** (Federal Aviation Administration) – Ameriška Zvezna uprava za letalski promet

**FAR** (Federal Aviation Rules) – Zvezna letalska pravila

**NTSB** (National Transport Safety Board) – Nacionalni prometno varnostni odbor



## 2. PRAVICE V ZRAČNI PLOVBI

1. Pravica preleta druge države brez postanka
2. Pravica preleta in postanka iz tehničnih razlogov (npr. polnjenje goriva) brez izvajanja komercialnih opravil s potniki, tovorom in pošto
3. Pravica dovoza potnikov, tovora in pošte iz lastne v dogovorno državo
4. Pravica dovoza in odvoza potnikov, tovora in pošte iz druge v domačo državo.
5. Pravica vseh komercialnih opravil med dogovornima državama, tudi pravica prevoza oseb, tovora ali pošte za tretje države
6. Pravica prevažanja potnikov, tovora in pošte med dvema državama prek ozemlja domače države
7. Pravica prevažanja potnikov, tovora in pošte med državo, ki je to pravico odobrila, in katerokoli tretjo državo, ne da bi morala v te prevoze vključiti tudi domača letališča
8. Pravica izvajanja prevoza med dvema točkama znotraj druge države, ki je to pravico odobrila, za prevoze, ki se začenjajo oziroma zaključujejo na ozemlju države, katere prevoznik ima to pravico
9. Pravica izvajanja prevoza znotraj druge države, ki je to pravico odobrila za prevoze, ki se ne začenjajo, niti ne zaključujejo na domačem ozemlju države, katere prevoznik ima to pravico

Vir: Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998, str. 313 - 314.