

# Z LETALOM NA POT



**Naslov avtorja ali avtorjev: Jasna Mujkić, Alma Ibralić, Lili Drovenik**

**Letnik: četrti**

**Naslov šole: Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko**

**Ime in priimek mentorja: Jože Gajšek**

---

# KAZALO

|  |    |
|--|----|
| KAZALO .....   | 2  |
| 1. POVZETEK .....  | 4  |
| 1.1. Uvod .....  | 5  |
| 1.2 Postavitev problema .....  | 7  |
| 1.3 Postavitev hipoteze .....  | 7  |
| 2. POJEM IN VIRI LETALSKEGA PRAVA .....  | 7  |
| 2.1 Zavrnitev vkrcanja na letalo (Neizvršitev potovanja) .....                                       | 9  |
| 2.2 POGODBE O PREVOZU TOVORA .....   | 10 |
| 2.2.1 Določanje količine tovora in sprememba tovora .....  | 10 |
| 2.2.2 Razmerje med naročnikom, pošiljateljem in prevoznikom .....                                    | 10 |
| 2.2.3 Smiselna uporaba nekaterih zakonskih določb, ki urejajo pogodbo o prevozu potnikov .....       | 11 |
| 2.2.4 Letalski tovorni list .....  | 11 |
| 2.2.5 Odgovornost pošiljatelja .....   | 12 |
| 2.2.6 Izvršitev prevoza .....  | 13 |
| 2.2.7 Pravica razpolaganja s tovorom .....   | 13 |
| 2.2.8 Izročitev tovora .....   | 14 |
| 2.2.9 Prevoznina .....   | 15 |
| 2.3 ODGOVORNOST PREVOZNIKA .....   | 16 |
| 2.3.1 Odgovornost za smrt, okvaro zdravja ali poškodbo potnika .....                                 | 16 |
| 2.3.2 Pridržna pravica, zakonska zastavna pravica .....  | 18 |
| 2.3.3 Prevoznikova odgovornost .....   | 18 |
| 2.3.4 Zastaranje terjatev .....  | 19 |
| 2.4 PREVOZ, PRI KATEREM SODELUJE VEC PREVOZNIKOV .....   | 20 |
| 2.4.1 Vrste »večprevozniških« pogodb .....   | 20 |
| 2.4.1.1 Zaporedni prevoz .....   | 20 |
| 3. LETALIŠČE IN SESTAVA LETALA .....   | 20 |
| 3.1. Letališče .....   | 20 |
| 3.2. Zračni del .....  | 21 |
| 3.2.1 Vzletna- pristajalna steza (VPS) .....   | 21 |
| 3.2.1.1 Dimenzije VPS .....  | 21 |
| 3.2.1.2 Smer VPS .....   | 22 |
| 3.2.1.3 Oblika VPS .....   | 22 |
| 3.2.2 Vozne steze .....  | 22 |
| 3.2.3 Ploščad .....  | 23 |
| 3.3. Zemeljski del .....   | 24 |
| 3.3.1 Potniški terminal .....  | 24 |
| 3.3.2 Tovorni terminal .....   | 25 |
| 3.3.3 Pristop do letališča .....   | 25 |
| 3.3.4 Tehnična-tehnološka sredstva sprejema in odprave zrakoplov .....                               | 25 |
| 3.4. Organizacija letališč .....   | 26 |
| 3.5 Sestava letala .....   | 26 |
| 3.6 Pilotska kabina .....  | 27 |
| 3.7 Delovanje posameznih delov letala .....  | 28 |
| 3.7.1 Letalski propelerji .....  | 28 |
| 3.7.2 Lopatice rotorja helikopterja, krmilni mehanizem in komponente .....                           | 28 |
| 3.7.3 Komponente pristajalnih gonil letala .....   | 28 |
| 3.7.4 Sistem koles in zavor pri letalu .....   | 29 |
| 3.7.5 Kabli za letalske kontrolne sisteme .....  | 29 |
| 3.7.6 Komponente letalskega hidravličnega, vakumskega sistema in sistema za razledenitev letal ..... | 29 |

|  |    |
|--|----|
| 3.7.8 Oprema za klimatizacijo, gretje in uravnavanje tlaka letala.....   | 29 |
| 3.7.9 Padala; sistemi zračnega pobiranja, dostave in obnovitve; oprema za pričvrstitev tovora.....   | 30 |
| 3.7.10 Različne letalske komponente in priključki.....   | 30 |
| 4. UVEDBA LETALSKEGA PROMETA .....   | 30 |
| 4.1 Rezervacije in nakup vozovnic.....   | 30 |
| 4.2 Prijava na let.....  | 31 |
| 4.3 Informacije in zbirna točka.....   | 31 |
| 4.4 Potniki s posebnimi potrebami .....  | 31 |
| 4.5 Otroci.....  | 32 |
| 4.6 Potovalni dokumenti.....   | 32 |
| 4.7 Letalska vozovnica.....  | 32 |
| 4.8 Odložitev potovanj .....   | 35 |
| 4.9 Prekinitev potovanja.....  | 35 |
| Podobno kot v primeru odložitve potovanja se lahko potnik odloči, da ne bo odstopil od pogodbe. Med čakanjem na nadaljevanje potovanja mu mora prevoznik na svoje stroške zagotoviti prenočišče, hrano in pijačo na način, ki je običajen v letalstvu..... | 35 |
| 5. PRTLJAGA .....  | 36 |
| 5.1 Identifikacija prtljage .....  | 36 |
| 5.3 Presežek prtljage.....   | 37 |
| 5.4 Veliki brat Vas gleda.....   | 38 |
| 5.5 Izgubljena prtljaga.....   | 42 |
| 5.6 Registrirana prtljaga .....  | 42 |
| 5.7 Varnostni nasvet.....  | 42 |
| 5.7.1. Parkiranje.....   | 43 |
| 5.8 Neregistrirana prtljaga .....  | 43 |
| 5.8.1 Potnikove osebne stvari.....   | 43 |
| 5.8.2 Kabinska prtljaga.....   | 43 |
| 5.9 Brezplačna prtljaga.....   | 44 |
| 5.10 Višek prtljage .....  | 44 |
| 5.11 Prepovedana prtljaga .....  | 44 |
| 5.12 Varnostni pregled prtljage .....  | 44 |
| 5.13 Avtomatski način registriranja .....  | 45 |
| 6. VARNOST NA KROVU .....  | 46 |
| 6.1 Turbulenca.....  | 46 |
| 6.1.1 Kako premagati strah pred letenjem? .....  | 47 |
| 6.2 Zdravje med zračnim potovanjem .....   | 47 |
| 6.2.1 Pritisk v kabini.....  | 47 |
| 6.2.2 Bolečine v ušesih.....   | 47 |
| 6.2.3 Vlaga, dehidracija.....  | 47 |
| 6.2.4 Negibnost in tromboza ven.....   | 47 |
| 6.2.5 Zračna bolezen (kineza) .....  | 48 |
| 6.2.6 Kadilci .....  | 48 |
| 6.2.7 Nosečnice .....  | 48 |
| 6.2.8 Dojenčki .....   | 49 |
| 6.2.9 Obstoječe bolezni .....  | 49 |
| 6.2.10 Zrak v kabini .....   | 49 |
| 6.2.11 Kako preživeti letalsko nesrečo? .....  | 49 |
| 7. LETALIŠČA NA SLOVENSKEM.....  | 51 |
| 7.1 Potniško-tovorna .....   | 51 |
| 7.1.1 Letališče Ljubljana .....  | 51 |
| 7.1.2 Letališče Maribor .....  | 51 |
| 7.1.3 Letališče Portorož.....  | 52 |
| 7.2 Vojaška.....   | 52 |
| 7.2.1 Letališče Cerklje ob Krki .....  | 52 |
| 7.3 Športna .....  | 52 |

---

|  |    |
|--|----|
| 7.3.1 Letališče Ajdovščina .....         | 52 |
| 7.3.2 Letališče Bovec .....              | 52 |
| 7.3.3 Letališče Celje .....              | 52 |
| 7.3.4 Letališče Divača .....             | 52 |
| 7.3.5. Letališče Lesce .....             | 53 |
| 7.3.6 Letališče Murska Sobota .....      | 53 |
| 7.3.7 Letališče Novo Mesto- Prečna.....  | 53 |
| 7.3.8 Letališče Postojna.....            | 54 |
| 7.3.9 Letališče Ptuj .....               | 54 |
| 7.3.10 Letališče Slovenj Gradec .....    | 54 |
| 7.3.11 Letališče Šentvid pri Stični..... | 54 |
| 7.3.12 Letališče Velenje .....           | 54 |
| 7.3.13 Letališče Zagorje .....           | 54 |
| 8. ANKETA .....                          | 55 |
| 9. ZAKLJUČEK.....                        | 62 |
| 10. KAZALO SLIK.....                     | 63 |
| 11 KAZALO GRAFOV .....                   | 63 |
| 11. VIRI.....                            | 64 |

---

# 1. POVZETEK

Kako navdušiti ljudi za potovanje z letali je glavni problem naše raziskovalne naloge, ki ima naslednjo strukturo:

Pod naslovom: Z LETALOM NA POT. se skriva veliko zanimivih stvari. Že na samem začetku raziskovalne naloge smo najprej nekaj povedale o zgodovini letalstva. Zelo zanimive teme so npr. prvi poleti v zračne višave, izum prvega jadralnega letala, prvi poleti z motornimi letali...

Nato smo se podrobneje poglobile v organizacijo letov na letališčih. V tem delu si lahko ogledamo sestavo zračnega terminala, ki je sestavljen iz vzletno-pristajalne steze (dimenzije, smeri, oblike), vozne steze in ploščadi.

Pod tem naslovom se skriva tudi pomemben del podrobnosti, ki jih mora poznati potnik, ki se je odločil za potovanje z letalom.

V osrednjem delu naloge smo opravile tudi podrobno analizo s pomočjo ankete, ki pojasnjuje določena dejstva in usmeritve.

Ker je letalski promet tudi v vlogi prometnega podsistema smo naštele različna transportna sredstva, ki nas lahko spremljajo do letališča (cestne, železniške, vodne, zračne poti).

Opisale in naštele smo tudi sestavo letala ter opisali pilotsko kabino.

Zelo pomembna točka je organizacija letalskega prevoza, s pomočjo katere lahko izvemo vse o rezervacijah in nakupu vozovnic, informacije ter zbirna točka, o potovalnih dokumentih, o letalski vozovnici...

Vendar človek se na potovanje ne more odpraviti brez kakšne prtljage zato smo tudi vključile področje prtljage.

Na koncu naloge pa je opisano nekaj o varnosti na krovu ter seznanitev s podrobnostmi v zvezi s potovanjem in letališči v slovenskem prostoru.

## 1.1. Uvod

Človek si je že od nekdaj želel leteti kot ptica. Stoletja je mislil, da bo lahko s posnemanjem ptic tudi sam poletel. V srednjeveški Evropi si je mnogo drznih izumiteljev pritrdilo krila in skočilo z visokih pečin ali stolpov. Ti poskusi so bili neuspešni. V 15. stoletju se je genialni italijanski umetnik in mislec Leonardo da Vinci posvetil odkrivanju skrivnosti letenja. Tudi on je verjel, da bi se ljudje lahko naučili letenja od ptic. Toda kaj kmalu mu je bilo jasno, da so človeški udje mnogo prešibki za dolgotrajno prhutanje s krili. Izdelal je skice mahokrilkov, ki so posnemali mahanje ptičjih kril, in jih imenoval »ornitopterji«. Odkrili so jih stoletja kasneje v njegovih beležkah. Kolikor vemo, ni Leonardo nikoli poskušal izdelati svoje letalne naprave, pa četudi bi jo izdelal, ne bi letela, saj je ptičji let veliko bolj zapleten, kot si je to mislil celo genialni Leonardo. Kljub temu lahko s spoštovanjem gledamo na te ideje kot na enega prvih znanstvenih pristopov k izumu letalne naprave.

Pričakovali bi, da je človek prvokrat poletel v zračne višave s pomočjo kril, podobnih ptičjim, pa vendar se je to zgodilo z zračnim balonom. Ljudje so že davno sanjali o balonu, napolnjenem s plinom, lažjim od zraka. Edini problem je bil najti tak plin. Prva rešitev je bil vroč zrak, ki je redkejši od hladnega. Leta 1783 sta v Franciji brata Montgolfier izdelala velik papirnat balon in ga napolnila z vročim zrakom. Pred osuplimi Parižani je balon veličastno dvignil v nebo svoja člana posadke. Le dva tedna kasneje je nad Pariz poletel že drugi balon, izdelek Jacquesa Charlesa in M. Roberta. Ta je bil izdelan iz gumirane svile in napolnjen z vodikom, ki se je zdel veliko prikladnejši.

---

Problem prostih balonov je bil, da so po vzletu bili povsem prepuščeni vetru. Leta 1852 je Henry Giffard izdelal podolgovat balon s parnim pogonom in možnostjo usmerjanja. Korak naprej so pomenili bencinski motorji in tog okvir balona. Tako so nastali cepelini.

Nekaj časa se je zdelo, da je prihodnost letenja v balonih, lažjih od zraka. Toda angleški inženir sir George Cayley le mislil drugače. Prepričan je bil, da bodo tudi krila nekega dne ponesla človeka v zrak. To idejo je dobil med opazovanjem otroških zmajev. Pri poskusih z lastnimi zmaji se je Cayley naučil toliko o krilih, da je lahko zgradil zmaja, ki je ponesel človeka. To je bilo prvo jadralno letalo. Kmalu so ostali pionirji letalstva poskusili srečo z jadralnimi letali. Vsi so veliko poskušali, vendar se nihče ni domislil, kako upravljati svojo napravo v zraku. V devetdesetih letih 19. stoletja je Nemec Otto Lilienthal izdelal vrsto majhnih, krhkih jadralnih letal – podobnih današnjim jadralnim zmajem. Z njimi mu je uspelo kontrolirano leteti. Njegov uspeh je bil pravi mejnik v letalstvu, zato ga upravičeno štejemo za prvega pravega letalca na svetu.

Z jadralnimi letali se je dalo leteti, vendar ne dolgo. Za zanesljivo letenje na večje razdalje je bil potreben motor. Že leta 1845 sta dva Angleža, William Henson in John Stringfellow, zgradila delujoč model letala, ki ga je poganjal lahek parni stroj – edina vrsta motorjev, ki je bila takrat na voljo. Ni znano, če je njun model zares poletel, vendar je pokazal, da zamisel letala na motorni pogon ni bila le sen. A parni stroji so se izkazali za prešibke ali za pretežke in šele z iznajdbo kompaktnih bencinskih motorjev je motorno letenje postalo realna možnost.

Prvi neprekinjen in kontroliran polet z motornim letalom sta leta 1903 opravila brata Wright v Kitty Hawku (vzhodni del ZDA). Flyer bratov Wright je preletel 40 m in se nato varno spustil na zemljo. Letala so se v tem času že povsod razvijala z osupljivo naglico. Letenje je postalo nekaj vsakdanjega. Leta 1909 je Louis Bleriot z enim od svojih elegantnih letal preletel celih 41 km iz Francije v Anglijo (Rokavski preliv). Vojna je še pripomogla k razvoju letal. V kratkem času so postala zelo okretna, hitra, relativno izpopolnjena in varna, trupi letal pa so postali zaprti. V letu 1929 so bila nerodna lesena letala samo še stvar preteklosti in nova kovinska letala aerodinamičnih oblik so parala nebo s prej nedojemljivimi hitrostmi. Tako je letalo Macchi leta 1931 doseglo hitrost že 650 km/h. Leta 1933 je Boeing izdelal prvo moderno letalo za prevoz potnikov, model 247. Ta model je bil eno izmed majmodernejših letal tedanjega časa. Bilo je povsem kovinske konstrukcije z uvlačljivim podvozjem, dosegalo je hitrost skoraj 300 km/h, pilotska kabina pa je bila opremljena tudi z avtopilotom. V zrak je lahko ponesel le 10 potnikov. Naglo so se razvijali tudi motorji in tako je leta 1947 preizkusni pilot Charles Yeager v posebej zgrajenem raketnem letalu Bell X-1 poletel hitreje od zvoka, kar je na višini preskusa znašalo okoli 1100 km/h.

De Havilland Comet, prvo reaktivno potniško letalo, ki je prišlo v redni promet leta 1952, je razpolovilo potovalne čase na mednarodnih progah. Zaradi serije nesreč se je pravo obdobje reaktivnih potniških letal začelo šele leta 1958 z letali Boeing 707 in Douglas DC-8. Ko je leta 1970 prišlo v promet prvo širokotrupno letalo, velikanski Boeing 747, so se mnogi strokovnjaki spraševali, ali bo sploh mogoče napolniti tako letalo. To se je zgodilo in dejansko je jumbo jet letalo, ki je omogočilo potovanje po zraku dobesedno milijardam ljudi.

Največja razlika med današnjimi in nekdanjimi letali je v številu elektronskih elementov in sklopov. Najmodernejša letala nimajo več niti velike krmilne palice v pilotski kabini, ampak le majhno, podobno računalniškem »joysticku« (igralni palici). Opremljena so z avtopiloti, različnimi klimatskimi napravami in radarji ter veliko inštrumenti. Če se bodo letala tako razvijala tudi v prihodnosti, lahko pričakujemo, da pilot v letalu ne bo več potreben.

---

## 1.2 Postavitev problema

Danes ljudje veliko potujejo predvsem zaradi služb, oddaljenosti od sorodnikov, poročnih potovanj..... Vendar ljudje potujejo z različnimi prevoznimi sredstvi kot so avtobusi, letalo, ladje, vlaki... Najboljše prevozno sredstvo, ki je zelo hitro, varno, ekonomično najboljši in zelo udoben je letalo. Danes je zelo veliko ljudi, ki se še niso peljali z letalom. Razlogi za to pa so različni.

Problem naše naloge je na kakšen način navdušiti potencialne potnike za potovanje z letalom.

## 1.3 Postavitev hipoteze

V nalogi bomo poskušale dokazati, da je možno z ustreznim pristopom navdušiti za letalski prevoz tudi tiste, ki samo s strahom opazujejo letala v preletu. Obrazložili, opisali, ter povedali bomo vse kar potrebujete, da se odpravite z letalom na pot in videli boste, da vam ne bo žal in da bo prijetna vožnja vam in nam. Zato pozorno preberite našo raziskovalno nalogo, ki vam bo v veliko pomoč pri izbiri prevoznega sredstva.

## 2. POJEM IN VIRI LETALSKEGA PRAVA

Letalske prevoze ureja letalsko pravo<sup>1</sup>, ki je najmlajša veja transportnega prava. Njegovi začetki segajo v konec tretjega desetletja 20. stoletja, dejansko pa se je začelo razvijati po drugi svetovni vojni. Sedanja statistika ICAO na področju letalskega prometa kaže, da je ta prometna panoga doživela (ne)sluten razvoj, ki gotovo še ni dosegel svojega vrhunca. Leta 1998 je na primer na svetu poslovalo 715 letalskih potniških prevoznikov ter 70 tovornih prevoznikov, katerih prihodek je znašal 298,5 milijarde ameriških dolarjev (pri tem ni upoštevan promet znotraj držav nekdanje Sovjetske zveze). Na našem planetu je trenutno 18.139 letal z vzletno maso 9.000 kilogramov ali več, od katerih je 14.479 reaktivnih letal (jet aircrafts). Nadaljuje se usmeritev globalizacije, ki se kaže zlasti v združevanju letalskih prevoznikov oziroma v prevzemanju manjših. Prepeljanih je bilo 1.462 milijonov potnikov ter približno 26 milijonov ton tovora. Z vidika potnikov je bilo najbolj prometno letališče Hartsfield v Atlanti (ZDA), glede na »število letov« letal pa O'Hare v Chicagu (ZDA) z 847.000 vzleti in pristanki. Na področju mednarodnega potniškega prometa je na prvem mestu londonsko letališče Heathrow s prek 53,1 milijona potnikov, ki mu sledijo Charles de Gaulle v Parizu, frankfurtsko letališče, Amsterdam Schiphol, hongkonško letališče, London Gatwick, singapursko, tokijsko in bruseljsko letališče ter letališče Kennedy v New Yorku. Slovenski letalski prevoznik Adria Airways je na primer leta 1997 prepeljal 3.745 ton tovora (3.572.000 tonskih kilometrov) ter 628.565 potnikov (677.328.000 potniških kilometrov). Trenutno je v Sloveniji 12 letalskih prevoznikov, ki imajo veljavni AOC (Air Operator

---

Certificate). Leta 1999 je imela Adria Airways 6 letal ter eno v najemu, v začetku leta 2000 pa je kupila še eno kanadsko letalo. V Sloveniji (oziroma tedaj še v okviru nekdanje SFRJ) smo po vzoru mednarodnih konvencij dobili sveženj modernih predpisov šele v sedemdesetih letih. Predpisi so zlasti na premoženjskopravnem področju zapolnili pravno praznino, ki je zijala več kot trideset let, čeprav so jo delno mašila pravna pravila iz predvojnih trgovinskih in drugih zakonov ter zakonikov (Carič et al.). Letalsko pravo se ukvarja z vrsto javnih (predvsem upravnih in kazenskih) ter zasebnih (premoženjskih) vprašanj.

<sup>1</sup>V prvo skupino spada zlasti problematika, ki jo urejajo Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 s spremembami (Čikaška konvencija) ter nekateri drugi mednarodni sporazumi oziroma do nedavnega »privzeti« zakon o zračni plovbi, ki je začel veljati 9. avgusta 1986 in je bil večkrat noveliran, kmalu pa ga bo nadomestil novi zakon o letalstvu. To področje prav tako urejajo številni podzakonski predpisi. Javno letalsko pravo ureja suverenost države v zračnem prostoru nad njenim ozemljem, kršitve zračnega prostora, zrakoplove (na primer registracija, oznake), letalsko in drugo strokovno osebje (na primer izdaja licenc, ratingov, pooblastil, spričeval in potrdil), zračni prevoz in druge letalske aktivnosti (na primer pridobitev operativne licence), letališča in vzletišča, navigacijske službe zračnega prometa, varovanje civilnega zračnega prometa in olajšave, iskanje in reševanje zrakoplovov ter<sup>^</sup> ravnanje v primeru letalskih nesreč in incidentov, nadzor (letalski inšpektorat in let inšpektorji), tranzit v mednarodnem zračnem prometu, kazniva dejanja na letalih, postopek za določanje tarif v rednem zračnem prometu in podobno. V drugo skupino letalsko pravne tematike spadajo številne konvencije, ki bodo na kratko opisane v nadaljevanju (varšavski sistem), ter novi Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (veljati je začel 26. februarja 2000 - Uradni list RS, št. 12/00), ki je zamenjal jugoslovanski zakon o obligacijskih in temeljnih materialnopravnih razmerjih v zračni plovbi iz leta 1977 (velja je od 1. januarja 1978). Ta skupina ureja premoženjskopravna vprašanja, na primer letalski prevoz potnikov, prtljage in tovora ter odgovornost letalskega prevoznika v primeru škode, posebne storitve z letali, zakup letala, odgovornost za škode, ki jih letalo v letu povzroči na zemlji, letalska zavarovanja (kasko, kargo, odgovornost itd.), stvarne pravice na letalu (lastninska pravica, hi-f poteka in letalski privilegiji) in kolizijska pravila. Omeniti velja zakon o prevozu nevarnega blaga iz leta 1999, ki ureja zlasti tehnična vprašanja prevoza nevarnega blaga v vseh prometnih panogah, v njem pa lahko najdemo tudi zasebnopravne določbe, na primer obvezno zavarovanje prevoznika za škodo, povzročeno tretjim osebam. Kot smo omenili v prvem poglavju, se je iz letalskega prava razvilo sedaj popolnoma avtonomno resojftko pravo (space law), ki vključuje tako javnopravna pravila (na primer oblast držav v vesolju) kot tudi zasebnopravna pravila (na primer odškodninsko odgovornost v zvezi z vesoljskimi poleti). Med številnimi mednarodnimi sporazumi lahko na primer navedemo Konvencijo o mednarodni odškodninski obveznosti za škodo, ki jo povzročijo vesoljska letala iz leta 1972 in Konvencijo o registriranju v vesolje lansiranih objektov z leta 1977. Pri obravnavanju novih slovenskih letalskih predpisov ne moremo mimo pripombe, da je zakonodajalec znova po nepotrebnem sprejel dva zakona, saj bi celotno letalsko problematiko lahko uredil v Letalskem zakoniku, kot je to storil v pomorstvu s Pomorskim zakonikom. Zakonik ima več prednosti, med katerimi naj omenimo celovitost, praktičnost in preglednost. Najpomembnejše pravne vire, ki urejajo letalske prevoze, lahko torej razvrstimo na naslednje skupine: • mednarodne sporazume (dvo in večstranske konvencije, protokole in podobno), • pravni red EU oziroma *acquis communautaire* (deloma nas že sedaj zavezuje, po polnopravnem članstvu v EU pa bo postal del našega pravnega reda), • domače predpise (zlasti zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu iz leta 2000), • splošne

---

<sup>1</sup> Avtor: Prof. dr. Marko Pavliha, PREVOZNO PRAVO



---

pogoje poslovanja letalskih prevoznikov (na primer IATA, Adria Airways, tovorna letalska tarifa TACT za mednarodne linijske letalske prevoze), • pogodbeno avtonomijo (predvsem pri letalskih čarterjih),

## 2.1 Zavrnitev vkrcanja na letalo (Neizvršitev potovanja )

Ena od bistvenih novosti v novem zakonu o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu so določbe, ki urejajo primere, ko se zaradi prevelikega števila rezervacij potnik ne more vkrcati na letalo v rednem linijskem prometu, čeprav ima veljavno vozovnico, potrjeno rezervacijo za to potovanje in se pravočasno prijavi za potovanje (deniedboarding compensation system). V zakonu je upoštevan pravni red EU, saj povzema Uredbo o uvedbi skupnih pravil za povračilo škode v primeru zavrnjenega vkrcanja v rednem letalskem prometu iz leta 1991.

Potnik ima v primeru zavrnitve vkrcanja na letalo pravico izbrati eno od treh možnosti:

- vrnitev prevoznine za neizvršeni del pogodbenega potovanja,
- drugo potovanje v namembni kraj (rerouting) ob prvi priložnosti (na primer namesto direktnega leta iz Ljubljane v London izbere prvi naslednji polet v London prek Ziiricha),
- drugo potovanje v namembni kraj kateri drugi dan, ki ustreza potniku.

Ne glede na potnikovo izbiro mu mora prevoznik plačati odškodnino v gotovini ali na kakšen drug dogovorjen način, in sicer najmanj v višini 120 SDR v tolarški protivrednosti za lete do 3500 kilometrov in 240 SDR v tolarški protivrednosti za lete prek 3500 kilometrov glede na namembni kraj, ki je naveden v vozovnici. Prevoznik ni dolžan plačati odškodnine, če potnik potuje brezplačno (gratis) ali z vozovnico po znižani ceni, ki ni neposredno ali posredno dostopna javnosti (na primer na podlagi preletenih milj oziroma zbranih točk). V primeru čarterske pogodbe je prevoznik dolžan plačati odškodnino naročniku prevoza.

Poleg odškodnine mora prevoznik prizadetemu potniku zagotoviti povrnitev stroškov za telefonsko ali kakšno drugo sporočilo (na primer telefaks, e-pošta) v namembni kraj, hrano in pijačo v razumnem razmerju s čakalnim časom in prenočišče, ko je treba prenočiti eno ali več noči. Pri tem je treba upoštevati mednarodne običaje, saj si ob čedalje večji konkurenci (zlasti po vključitvi v EU) domači prevozniki ne bodo mogli pri-voščiti, da bi svojim potnikom ponudili manj kot »tekmeci«.

Kadar prevoznik ponudi rerouting in čas prihoda ne presega z voznim redom predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega poleta za več kot 2 uri pri poletih do 3500 kilometrov in za več kot 4 ure pri poletih prek 3500 kilometrov, lahko navedeno odškodnino zmanjša za 50 odstotkov.

Kadar je v določenem kraju, mestu ali regiji več letališč, prevoznik pa ponudi potniku polet na letališče, ki ni namembno, mu mora povrniti stroške za potovanje od tega letališča do namembnega letališča oziroma do drugega kraja v bližini namembnega letališča, s katerim soglaša potnik. Na primer, potnik ima vozovnico za londonsko letališče Heathrow, vendar je letalo že zasedeno, zato ga prevoznik povabi, naj leti do Gatwicka, potem pa naj se na prevoznikove stroške z vlakom pelje do Heathrowa oziroma kar do Londona.

Če na poletu s prevelikim številom rezervacij potnik soglaša, da ga prevoznik premesti v razred, ki je nižji od navedenega na vozovnici (na primer iz poslovnega v ekonomski razred), mu mora prevoznik razliko vrniti v prevoznini.

Ker so navedene zakonske določbe o zavrnitvi vkrcanja na letalo kogentne (**obvezne**), mora prevoznik v svojih splošnih prevoznih pogojih v skladu s temi določbami določiti pravila, ki jih bo upošteval v primeru zavrnitve vkrcanja pri poletu s prevelikim številom rezervacij,

---

ter jih dati na voljo javnosti v svojih agencijah, drugih potovalnih agencijah in prodajnih mestih ter na okencih za prijavo potnikov, kakor tudi potniku, ki se ni mogel vkrcati. V pravilih mora tudi predvideti možnost, da se pozovejo prostovoljci, ki bi bili pripravljene odstopiti sedeže v zameno za odškodnino, ter upoštevati interese potnikov, ki jim je treba dati prednost pri vkrcanju zaradi upravičenih razlogov (na primer invalidi, otroci brez spremstva).

## **2.2 POGODBE O PREVOZU TOVORA**

Pogodbe o prevozu tovora so urejene v 36. do 95. členu zakona o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu. S pogodbo o prevozu tovora prevzame prevoznik obveznost, da bo tovor prepeljal z letalom, naročnik prevoza (naročnik iz čarterske pogodbe, pošiljatelj) pa plačilo prevoznine.

Podobno kot pri prevozu potnikov se pogodba o prevozu tovora lahko sklene za enega ali več prevozov (voyage charter) ali za določen čas (time charter), za celotno zmogljivost ali del zmogljivosti letala, za določeno količino enot tovora ali za posamezno enoto tovora. Skleniti je možno tudi podčartersko pogodbo. Čarterske pogodbe za določen čas ali za več prevozov morajo 2. biti sklenjene v pisni obliki, drugače nimajo pravnega učinka.

Kot rečeno, bosta pogodba o zaporednem letalskem prevozu in pogodba o zakupu letala obravnavani ločeno, dotaknili pa se bomo tudi pogodbe o multimodalnem prevozu tovora, ki vključuje letalski prevoz.

### **2.2.1 Določanje količine tovora in sprememba tovora**

Količina tovora je lahko določena s številom kosov, težo, prostornino, dimenzijami ali kombinirano. V dvomu se določi z mero, ki je običajna v kraju, kjer se tovor odda prevozniku.

Pri pogodbi o prevozu tovora z vsem letalom sme naročnik prevoza namesto dogovorjenega tovora oddati za prevoz drugi tovor (sprememba tovora) pod naslednjimi pogoji:

- prevozni pogoji se ne smejo spremeniti v škodo prevoznika,
- zaradi spremembe tovora letalo ne sme biti zadržano in ne sme biti ogrožena njegova varnost,
- na prevoznikovo zahtevo mora pošiljatelj položiti varščino za terjatev, ki bi utegnila nastati zaradi zamenjave tovora.

### **2.2.2 Razmerje med naročnikom, pošiljateljem in prevoznikom**

V prevozni pogodbi je lahko določena pravica naročnika, da pooblasti drugo osebo (na primer špediterja), da odda v svojem imenu za prevoz vso dogovorjeno količino ali del dogovorjene količine tovora. Prevoznik ne odgovarja pooblaščenim osebam za obveznosti, ki bi bile večje od tistih, ki so bile prevzete s pogodbo z naročnikom. Če ni dogovorjeno drugače, naročnik še vedno odgovarja prevozniku za obveznosti, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu tovora, prav tako prevozniku odgovarja pošiljatelj, če se njegove obveznosti navezujejo na tovor, ki ga je oddal prevozniku za prevoz.

Če v pogodbi med naročnikom prevoza in pošiljateljem ni drugače dogovorjeno, prevzame naročnik prevoza le obveznost, da preskrbi pošiljatelju prevoznikove storitve.

---

### 2.2.3 Smiselna uporaba nekaterih zakonskih določb, ki urejajo pogodbo o prevozu potnikov

Zakon določa, da se za prevoz tovora smiselno uporabljajo določbe o prevozu potnikov, ki se navezujejo na dejanskega prevoznika (vključno s kumulacijo odškodninskih zahtevkov in odgovornostjo dejanskega prevoznika), zamenjavo letala in izpolnjevanje na 3 naročnikovih navodil pri čarterski pogodbi za določen čas ter razpolaganje z nezasedenim prostorom v letalu v primeru čarterske pogodbe z vsem letalom. Ker smo o tem govorili že na prejšnjih straneh, pravil ni treba ponavljati.

### 2.2.4 Letalski tovorni list

Poglavitna prevozna listina pri letalskem prevozu tovora je letalski tovorni list (air way-bill), ki ga mora pošiljatelj izročiti prevozniku. Če se prevažata več tovorov, ima prevoznik pravico zahtevati, da pošiljatelj sestavi letalski tovorni list za vsak tovorek posebej. Običajno se pripravi tudi poseben manifest o tovoru (cargo manifest)

Pošiljatelj je dolžan izpolniti letalski tovorni list v treh izvornih izvodih:

- proizvod, ki ima označbo za prevoznika (for the carrier), podpiše pošiljatelj,
- drugi izvod z oznako za prejemnika (for the consignee) podpišeta pošiljatelj ter prevoznik in se vroči prejemniku, ko prejme blago,
- tretji izvod z oznako za pošiljatelja (for the consignor) podpiše prevoznik in ga izroči pošiljatelju, ko sprejme tovor v prevoz (podpisati se mora, preden se tovor naloži v letalo).

V duhu sodobnega poslovanja zakon omogoča, da je podpis prevoznika oziroma pošiljatelja natisnjen ali nadomeščen s pečatom.

Naš zakon po vzoru Montrealskega protokola št. 4 in Montrealske konvencije določa naslednje obvezne podatke, ki morajo biti navedeni v letalskem tovornem listu:

- odhodni in namembni kraj,
- morebitni vmesni pristanki v tujih državah, če sta odhodni in namembni kraj na območju Republike Slovenije,
- teža tovora.

Letalski tovorni list lahko vsebuje tudi druge, neobvezne podatke, na primer:

- kraj in datum izdaje,
- ime in naslov pošiljatelja,
- ime in naslov prejemnika,
- vrsto in količino tovora,
- seznam listin, ki so priložene letalskemu tovornemu listu,
- rok za izročitev tovora,
- vrednost tovora,
- druge podatke.

Tako po mednarodnem kot slovenskem letalskem pravu velja pravilo, da kršitev določb, ki se navezuje na letalski tovorni list, ne vpliva na obstoj in veljavnost prevozne pogodbe, vključno z določbami o omejitvi odgovornosti. Letalski tovorni list je namreč le prima facie dokaz o sklenitvi prevozne pogodbe, ni pa nujno tudi pogodba per se, katere obstoj je lahko dokazati tudi drugače (na primer s posebno pisno pogodbo, korespondenco, pričami).

---

Ker gre letalsko pravo tudi na področju tovornega prevoza v korak s časom, se sedaj lahko letalski tovorni list (s soglasjem pošiljatelja) nadomesti s kakšnim drugim sredstvom, s katerim se ugotavljajo podatki o prevozu, na primer z računalniškim zapisom (any other means which preserves a record of the carriage to be performed). Namen takšne ureditve je v uvajanju tehničnih novosti za elektronsko razpolaganje s tovorom in omogočanje uporabe računalniških sistemov obdelave podatkov pri prevozu. V tem primeru izda prevoznik pošiljatelju na njegovo zahtevo potrdilo o prejemu tovora (cargo receipt), s katerim je mogoče identificirati pošiljko in ki omogoča vpogled v podatke, ki jih vsebuje tako imenovano drugo sredstvo. Če v krajih tranzita in v namembnem kraju ni možno ugotavljati podatkov o prevozu na podlagi drugih sredstev (na primer zaradi pomanjkanja računalnikov, elektronske pošte in podobno), prevoznik zato nima pravice odpovedati prevoza. Pri prevozu več tovorkov na podlagi drugega sredstva ima pošiljatelj od prevoznika pravico zahtevati, naj mu vroči posebno potrdilo o prejemu tovora za vsak tovorek posebej.

Ko je tretji izvod letalskega tovornega lista oziroma potrdilo o prejemu tovora izročen pošiljatelju, se domneva, daje sklenjena prevozna pogodba in da je tovor prevzet v prevoz pod pogoji, ki so navedeni v letalskem tovornem listu. Prav tako se domneva resničnost podatkov v letalskem tovornem listu (ali v potrdilu o prejemu tovora) o teži, dimenzijah in embalaži ter številu tovorkov. Če se prevoznik v navzočnosti pošiljatelja prepriča o podatkih iz letalskega tovornega lista o prostornini, teži in stanju tovora in to izrecno navede v tej prevozni listini ali če preveri videz blaga in embalaže, se šteje, da so ti podatki oziroma stanje resnični.

Če prevoznik na tovoru opazi kakšno znamenje, ki kaže na morebitno poškodbo ali primanjkljaj, lahko v letalski tovorni list vnese pripombe o videzu tovora in embalaže. Če tega ne stori in podpiše tako imenovani čisti letalski tovorni list (clean air waybill), se domneva, da tovor in embalaža nista imela zunanjih (stvarnih) napak

### **2.2.5 Odgovornost pošiljatelja**

Kot smo omenili na začetku, mora letalski tovorni list izpolniti pošiljatelj, kije zato objektivno odgovoren za resničnost podatkov in izjav, ki jih je vpisal v letalski tovorni list ali ki jih je v njegovem imenu vpisala druga oseba. Pošiljatelj je prav tako odgovoren za pravilnost podatkov, ki jih je dal sam ali jih je dala druga oseba v njegovem imenu prevozniku, da bi se vpisali v potrdilo o prejemu tovora in so bili vključeni med podatke, ki so registrirani v obliki drugega sredstva (sodelovalna dolžnost). Pošiljatelj mora zato prevozniku povrniti škodo, ki jo utrpi on sam ali tretje osebe, ki jim prevoznik odgovarja, zaradi nepravilnih, nepopolnih ali neresničnih podatkov ali izjav glede tovora.

Pošiljatelj mora dati prevozniku vse podatke in priložiti letalskemu tovornemu listu vse listine, ki so potrebne za carinske, policijske in druge upravne formalnosti, in jih dati na voljo prevozniku. V nasprotnem primeru objektivno odgovarja prevozniku za vsako morebitno škodo, ki nastane, ker ne priskrbi vseh potrebnih podatkov oziroma listin oziroma so ti nepopolni ali nepravilni (po Montrealski konvenciji se lahko izogne odgovornosti le v primeru krivde prevoznika ali njegovih izpolnitvenih pomočnikov). Prevoznik ni dolžan preverjati, ali so podatki in listine popolni ter pravilni.

Končno je pošiljatelj objektivno odgovoren za škodo, povzročeno osebam, letalu in drugim stvarjem zaradi lastnosti tovora, ki je oddan v prevoz, če prevoznik za te lastnosti ni vedel in tudi ni mogel vedeti. Prevoznik mora biti zlasti natančno seznanjen z nevarnim tovorom (dangerous cargo, dangerous goods).

---

## 2.2.6 Izvršitev prevoza

Pri izvršitvi prevoza se prevoznikove obveznosti nanašajo zlasti na prevozno pot, prevozni rok ter dolžnost, da v primeru težav pri izpolnjevanju pogodbe zahteva navodila od osebe, ki je upravičena razpolagati s tovorom.

Prevoznik mora tovor prepeljati po zračni poti, ki je dogovorjena v pogodbi (prevozna pot). Če pogodba o tem molči, mora tovor prepeljati po običajni zračni poti. Prevoznik sme izjemoma opraviti prevoz po drugi zračni poti, če to zahtevajo varnost v letalstvu ali drugi opravičeni razlogi.

Poleg prevozne poti mora prevoznik spoštovati dogovorjeni prevozni rok, v katerem je dolžan prepeljati tovor. Če rok ni dogovorjen, mora opraviti prevoz v času, ki je običajen glede na dolžino poti, vrsto letala in vse druge okoliščine, ki vplivajo na čas prevoza. Prevozni rok začne teči od polnoči po prevzemu tovora za prevoz, pogodbene stranke pa se lahko dogovorijo tudi drugače. Rok ne teče med zadrževanjem tovora, do katerega je prišlo zaradi vzrokov, ki so onemogočili začetek ali nadaljevanje prevoza in za katere ni kriv prevoznik (na primer letalo ne more vzleteti zaradi neurja). Šteje se, da je prevozni rok potekel v trenutku, ko je bilo prejemniku izročeno obvestilo, da je tovor prispel v namembni kraj in da je pripravljen za izročitev, ali v trenutku, ko je prevoznik tovor poskusil izročiti prejemniku.

Prevoznik se lahko znajde v situaciji, da ne more izpolniti prevozne pogodbe po dogovorjenih pogojih zaradi ovir, ki trajajo dlje časa, ali pa je njihovo trajanje negotovo (na primer med vmesnim pristankom izbruhne državljanska vojna). Tedaj mora zahtevati navodila od osebe, ki je upravičen, razpolagati s tovorom, če pa to ni možno (vključno s spoštovanjem navodil) inora tovor preložiti, ga vrniti vhodni kraj ali ravnati kako drugače (odvisno od okoliščin), pri tem pa paziti na koristi upravičenca

## 2.2.7 Pravica razpolaganja s tovorom

Kot smo videli v drugem poglavju, velja v obligacijskem pravu načelo spoštovanja pogodb, ki pa je bilo v prevoznem pravu zaradi praktičnih razlogov modificirano, kar se kaže v pošiljateljevi pravici, da tudi po sklenjeni prevozni pogodbi razpolaga s tovorom (right of disposition of cargo).

Pošiljatelj, ki je izpolnil vse svoje obveznosti iz prevozne pogodbe, ima pravico razpolagati s tovorom na naslednje načine:

- tovor sme umakniti z odhodnega in namembnega letališča,
- tovor sme zadržati med prevozom na kateremkoli vmesnem letališču,
- lahko zahteva, naj se tovor na namembnem letališču izroči osebi, ki v letalskem tovornem listu ali drugem sredstvu ni označena kot prejemnik,
- zahtevati sme, naj se tovor vrne v odhodni kraj.

Pošiljatelj mora zahtevo za razpolaganje s tovorom sporočiti pogodbenemu prevozniku, njegovemu izpolnitvenemu pomočniku pa le v primeru posebnega dogovora. Stroški razpolaganja bremenijo pošiljatelja. Pri razpolaganju s tovorom ne sme povzročiti škode prevozniku in drugim pošiljateljem. Če zahteve za razpolaganje s tovorom ni mogoče izpolniti ali če bi bila z njeno izpolnitvijo povzročena škoda prevozniku ali imetnikom zahteve za razpolaganje z drugim tovorom, mora prevoznik o tem nemudoma obvestiti pošiljatelja.

Pošiljatelj mora pogodbenemu prevozniku ali njegovemu pooblaščenцу predložiti tretji izvod letalskega tovornega lista ali potrdila o prejemu tovora, prevoznik (pooblaščenec) pa ima pravico zahtevati, naj se zahteva za razpolaganje s tovorom vpiše v prvi izvod letalskega tovornega lista ali na potrdilo o prejemu tovora in naj bo dana v pisni obliki.

---

Če prevoznik izpolni pošiljateljevo zahtevo za razpolaganje s tovorom, čeprav mu ni bil izročen tretji izvod letalskega tovornega lista ali izvod potrdila o prejemu tovora, mora morebitno škodo povrniti upravičenemu imetniku tretjega izvoda letalskega tovornega lista ali potrdila o prejemu blaga. Odškodnina ne sme biti večja od zneska, ki bi ga moral prevoznik povrniti v primeru izgubljenega tovora, pri čemer ima prevoznik pravico do regresa proti pošiljatelju.

V prevozniki pogodbi je možno izključiti ali omejiti pravico razpolaganja s tovorom, vendar mora biti takšen sporazum vpisan v letalski tovorni list ali na potrdilo o prejemu tovora, drugače nima pravnega učinka. Prevoznik lahko zavrne izpolnitev zahteve za razpolaganje s tovorom v naslednjih primerih:

- če zahteve ni več mogoče izpolniti,
- če bi nastala škoda za osebo, ki je upravičena razpolagati z drugim tovorom,
- če bi za prevoznika nastala škoda ali če bi bili stroški izpolnitve zahteve večji od vrednosti tovora (vendar prevoznik ne sme zavrniti zahteve, če mu je ponujeno ustrezno zavarovanje),
- če bi bila izpolnitev zahteve v nasprotju s carinskimi in drugimi predpisi.

Če prevoznik zavrne izpolnitev zahteve, mora brez odlašanja obvestiti vložno kazensko zahtevo' in zahtevati navodila od osebe, ki je upravičena razpolagati s tovorom, drugače je odškodninsko odgovoren. Odškodnina ne sme biti večja od zneska, ki bi ga moral prevoznik povrniti v primeru izgubljenega tovora.

Pošiljateljeva pravica razpolaganja s tovorom preneha, ko tovor prispe v namembni kraj in ko prejemnik zahteva izročitev tovora. Če prejemnik kljub svoji prvotni zahtevi noče prevzeti tovora ali če ga ni mogoče obvestiti o prispitem tovoru, pošiljatelj znova pridobi pravico razpolaganja s tovorom

## 2.2.8 Izročitev tovora

Prevoznik opravi svoje delo oziroma storitev prevoza, ko prejemniku izroči tovor (delivery of the cargo), pred tem pa ga je dolžan brez odlašanja obvestiti, da je tovor prispel v namembni kraj (možen je tudi drugačen sporazum). Če v pogodbi ni drugače do-ločeno, mora prevoznik izročiti tovor tistemu prejemniku na letališču namembnega kraja, ki je naveden v pogodbi, letalskem tovornem listu ali kako drugače (če ni izdan letalski tovorni list). Kraj izročitve lahko določi tudi oseba, ki je upravičena razpolagati s tovorom.

Prejemnik je upravičen zahtevati tovor, če iz pošiljateljevega naročila ne izhaja kaj drugega in če je izpolnil vse svoje obveznosti (na primer plačal prevoznino in druge prevoznikove terjatve v zvezi s prevozom tovora, pri katerem ni bil izdan letalski tovorni list). Prejemnik je prav tako upravičen uveljavljati pravice, ki izvirajo iz prevozne pogodbe, če prevoznik prizna izgubo tovora ali če tovor ne prispe v namembni kraj v 7 dneh, ko bi moral.

Če pošiljatelj izkoristi svojo pravico do razpolaganja s tovorom ter za prejemnika določi drugo osebo (torej ne osebe, ki je navedena v letalskem tovornem listu ali potrdilu o prejemu tovora), mora prevoznik izročiti tovor tej drugi osebi.

V primeru vidnih poškodb tovora mora prejemnik pisno ugovarjati (protestirati) pri prevozniku takoj po prevzemu, drugače velja domneva, da mu je bil tovor izročen v stanju, v kakršnem je bil prevzet za prevoz, oziroma tako, kot je navedeno v letalskem tovornem listu ali potrdilu o prejemu tovora. Če škoda ni opazna ob prevzemu tovora, mora prejemnik ugovarjati takoj, ko odkrije poškodbo, najpozneje pa v 14 dneh od dneva, ko je prevzel tovor. Če škoda nastane zaradi zamude pri izročitvi tovora, mora prejemnik pisno ugovarjati v 21 dneh od dneva izročitve tovora.

Zakon in Montrealska konvencija določata zelo hude posledice, če prejemnik ne obvesti prevoznika o škodi na tovoru v določenem roku in v pisni obliki. V tem primeru namreč prevoznik ni

---

odškodninsko odgovoren, razen če je škoda nastala zaradi njegovega namena ali hude malomarnosti oziroma zaradi takšne kvalificirane krivde njegovega izpolnitvenega pomočnika. (If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.)

Kaj naj stori letalski prevoznik, če ne more najti prejemnika pokliče ta noče prevzeti tovora? V teh primerih mora brez odlašanja zahtevati navodila od pošiljatelja, in če jih ne dobi v primernem roku ali jih ne more izpolniti, lahko odda tovor v hrambo javnemu skladišču, drugi primerni osebi ali ga shrani pri sebi, pri čemer se šteje, da je tedaj prevoz končan. Če odda tovor v hrambo komu drugemu, odgovarja za njegovo izbiro (culpa in eligendo). Stroški in nevarnost poškodbe ali uničenja tovora med hrambo prizadenejo tistega, ki je upravičen razpolagati s tovorom. Prevoznik mora o svojem dejanju takoj obvestiti pošiljatelja oziroma osebo, ki je upravičena razpolagati s tovorom.

Pošiljatelj (upravičena oseba) mora tovor prevzeti v 30 dneh od dneva, ko je bil dan v hrambo, drugače ga prevoznik lahko proda, v določenih primerih celo pred potekom tega roka.

- če se tovor kvari ali če je neposredna nevarnost, da se bo pokvaril
- če stroški za hrambo ne bi bili v sorazmerju z vrednostjo tovora,
- če zaradi odložitve prodaje prevoznik ne bi mogel dobiti zneska, ki bi zadoščal za kritje njegovih terjatev in stroškov za hrambo tovora.

Tovor se proda nabavni dražbi, razen če je pokvarljivo (na primer južno sadje) ali je njegova cena določena oziroma se oblikuje na borzi (na primer žito). Iz kupnine prevoznik poplača svoje terjatve v zvezi s prevozom tovora ter poravnava stroške za hrambo in prodajo, ostanek pa položi pri sodišču v kraju prodaje. Pri tem mora obvestiti osebo, ki je upravičena razpolagati s tovorom, da je pri sodišču v njeno dobro deponiran znesek.

## 2.2.9 Prevoznina

Ker je prevozna pogodba odplačna dvostransko obvezujoča pogodba, mora vsaka stranka izpolniti svojo obveznost: prevoznik opraviti prevoz, pošiljatelj ali prejemnik pa za to storitev plačati prevoznino (guidpro quo).

Pogodbeni stranki določita prevoznino (freight, pri čarterjih tudi hire) s pogodbo o prevozu tovora. V primeru pogodbe o enem ali več prevozih (voyage charter) se plača dogovorjena prevoznina ne glede na trajanje pogodbeno dogovorjenega prevoza. Če se na pošiljateljjevo zahtevo ali v interesu upravičenca prevoz nadaljuje od dogovorjenega namembnega kraja v kakšen drug kraj, se prevoznina sorazmerno zviša.

Prevoznina se plača samo za tovor, ki ga prevoznik pripelje do namembnega kraja in ga izroči prejemniku. Včasih tovor ni pripeljan v namembni kraj in ni izročen prejemniku zaradi razlogov, za katere prevoznik ne odgovarja (na primer pošiljatelj je namenoma oddal nevaren tovor, ki ga je prevoznik kasneje zaradi varnostnih razlogov izkrcal). Tedaj je treba plačati prevoznino tudi za kakšen tovor. Če je bilo oddano za prevoz manj tovora, kot je bilo dogovorjeno, ali če tovorni bil naložen, je treba plačati prevoznino za vso dogovorjeno količino tovora (dead freight).

Če je bil tovor prepeljan samo del poti, ima prevoznik pravico do voznine v sorazmerju s koristno opravljenim delom prevoza (pro rata itineris; »as much as he deserves« - qu-antum meruit).

Pošiljatelj se lahko odloči, da namesto dogovorjenega tovora (na primer osebnih računalnikov) pošlje tovor (na primer še bolj občutljive elektronske naprave), za katerega se zaračunava višja prevoznina. Pravično je, da mora plačati prevoznino za dejansko naložen tovor.

Ali mora prevoznino plačati pošiljatelj ali prejemnik? Laik bi verjetno domneval, da mora prevoznino praviloma plačati pošiljatelj, vendar to ne drži. Pošiljatelj je dolžan plačati prevoznino, le če je to izrecno navedeno v letalskem tovornem listu ali v tako imenovanih drugih sredstvih (freight prepaid), drugače takšna obveznost bremeni upravičenega prejemnika (freight at destination).

---

Prejemnik je dolžan poravnati prevoznino in druge prevoznikove terjatve v zvezi s prevozom tovora tudi v primeru, da je prevoz opravljen brez letalskega tovornega lista.

Pri pogodbi o prevozu za določen čas (time charter) plačuje prevoznino (nekakšno »najemnino« - hire) naročnik, in sicer vnaprej v enakih mesečnih zneskih. Prevoznik sme odstopiti od takšne čarterske pogodbe, če prevoznina ni plačana ob zapadlosti prevoznik je upravičen do prevoznine samo za čas izpolnjevanja pogodbe. Če med tem časom nastopijo ovire, ki omogočajo ali otežujejo izkoriščanje letala, plačuje naročnik prevoznino tudi za čas, ko trajajo te ovire, če jih je povzročil sam ali so nastale zaradi izpolnitve njegovega naročila.

## 2.3 ODGOVORNOST PREVOZNIKA

### 2.3.1 Odgovornost za smrt, okvaro zdravja ali poškodbo potnika

Slovenski zakon tudi na področju odgovornosti prevoznika prinaša obilo novosti, ki temeljijo na Uredbi Sveta EU o odgovornosti letalskega prevoznika iz leta 1997 ter Montrealski konvenciji iz leta 1999. Nove določbe o odgovornosti prevoznika za smrt, okvaro zdravja ali poškodbo potnika, obveznem nezgodnem zavarovanju ter predplačilu odškodnine so tako pomembne, da jih mora prevoznik vključiti v svoje splošne prevoze pogojenih dati a voljo v svojih agencijah, drugih potovalnih agencijah in prodajnih mestih ter na okencih za prijavo potnikov.

Odgovornost prevoznika temelji na sklenjeni prevozni pogodbi, kar pomeni, da izhaja iz nepravilne izpolnitve ali neizpolnitve pogodbe, in ne iz zunaj pogodbene odgovornosti (Sorli).

Odgovornost prevoznika za smrt, okvaro zdravja ali poškodbo potnikov (death and injury of passengers) med letalskim prevozom temelji na tako imenovanem »dvostrnem« sistemu odgovornosti, in sicer:

- za škodo, ki ne presega 100.000 SDR v tolarški protivrednosti, prevoznik odgovarja (skoraj absolutno) objektivno. Na voljo ima le en oprostilni razlog: če dokaže, da je škodo krivdno povzročil ali k njej prispeval v nesreči poškodovani oziroma umrli potnik, se njegova odgovornost za škodo zmanjša sorazmerno s prispevkom potnika k škodi. Prevoznik je dolžan skleniti (obvezo) nezgodno zavarovanje v višini zavarovalne vsote, ki znaša najmanj toliko kot navedeni znesek,
- za škodo, ki presega 100.000 SDR v tolarški protivrednosti, prevoznik odgovarja | subjektivno (krivdno) in neomejeno (torej za celotno škodo) z omejenim dokazilom bremenom. To pomeni, da je prevoznik odgovoren, razen če dokaže, da je on ali izpolnitveni pomočnik ravnal kot skrben prevoznik oziroma skrben gospodar (gospodarstvenik).

Opredelitev krivdne odgovornosti z obrnjenim dokaznim bremenom je po Montrealski konvenciji malce drugačna, vendar je njen smisel povzet v našem standardu skrbnega prevoznika ali skrbnega gospodarja. Po novi konvenciji se prevoznika lahko razbremeni odgovornosti, če dokaže, da škoda ni nastala zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve prevoznika ali izpolnitvenega pomočnika (such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents) oziroma da je škoda nastala izključno zaradi malomarnosti, drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.



---

Iz povedanega je moč razbrati, da prevoznik odgovarja za škodo, tudi če jo povzroči izpolnitveni pomočnik. Izpolnitveni pomočnik je oseba, ki za izvršitev prevoza dela po naročilu prevoznika ali za njegov račun (na primer osebe, ki skrbijo za prijavo in vkrcanje potnikov, podjetja, ki skrbijo za vzdrževanje letala, dobavitelji goriva, dobavitelji hrane in pijače ipd.).

V primeru čarterske pogodbe o prevozu potnikov za določen čas z vsem letalom odgovarja za škodo naročnik prevoza solidarno s prevoznikom. Prav tako odgovarjata solidarno pogodbeni in dejanski prevoznik.

Zakon je po vzoru uredbe EU predpisal tudi obveznost prevoznika, da plača akontacijo odškodnine (advance payments). Montrealska konvencija dovoljuje takšno nacionalno ; ureditev in zahteva njeno spoštovanje. Prevoznik mora brez odlašanja, vendar *najkasneje 15 dni* po ugotovitvi identitete fizične osebe, ki je upravičena do odškodnine, plačati akontacijo, ki je nujna za kritje njenih takojšnjih materialnih potreb v sorazmerju z nastalo škodo. V primeru smrti potnika akontacija ne sme biti manjša *od 15.000 SDR na potnika*, v tolarski protivrednosti. Takšno plačilo ne pomeni priznanja odgovornosti prevoznika in se vračuna v odškodnino oziroma se vrne prevozniku, če ni odgovoren za škodo, z letalom. Dejanski prevoznik ne more izgubiti pravice do omejitve odgovornosti zaradi dejanja ali opustitve pogodbenega prevoznika ali izpolnitvenega pomočnika. Če že odgovarja tako kot pogodbeni prevoznik, naj ima tudi enake pravice. Prav tako dejanskega prevoznika ne zavezuje morebitni sporazum, s katerim bi pogodbeni prevoznik prevzel večje obveznosti ali se odpovedal zakonsko določenim pravicam, razen če ni v takšen sporazum izrecno privolil.

---

### 2.3.2 Pridržna pravica, zakonska zastavna pravica

V drugem poglavju smo opozorili na bistveno razliko med pridržno pravico ter zakonsko zastavno pravico, ki je v tem, da se pridržana pravica razteza katerokoli dolžnikovo stvar, zastavna pravica pa je vezana na določeno premičnino. Ker zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu omejuje prevoznikovo pravico na tovor, je verjetno primerneje govoriti o zastavni pravici.

Če torej prejemnik ne izpolni svojih obveznosti, ima prevoznik pravico zadržati tovor in ga oddati v hrambo ali pa ga sam vzeti v hrambo. O tem mora brez odlašanja obvestiti prejemnika in pošiljatelja. Če dolgovani zneski niso plačani v 15 dneh od vročitve obvestila, je prevoznik upravičen prodati tovor. Če te pravice ne izkoristi, a kljub temu tovor izroči prejemniku, od pošiljatelja oziroma naročnika ne more zahtevati zneskov, ki bi mu jih moral plačati prejemnik, razen če se je zaradi tega pošiljatelj ali naročnik prevoza neopravičeno obogatil. Prevoznik lahko od pošiljatelja ali naročnika zahteva tudi plačilo tistega dela prevoznine in drugih stroškov, ki jih ne more izterjati od prejemnika.

### 2.3.3 Prevoznikova odgovornost

Kot pri vseh drugih prevoznih panogah je tudi v letalskem premoženjskem pravu spiritus agens poglavje o prevoznikovi odgovornosti za škodo na tovoru. Takšne določbe zakona ali mednarodne konvencije so običajno kogentne, vendar naš zakon dovoljuje, da so v pogodbi o prevozu tovora določila, po katerih je prevoznik popolnoma ali deloma oproščen odgovornosti ali ki predvidevajo omejitve odgovornosti, ki so za prevoznike ugodnejše od omejitev po tem zakonu, vendar samo za primer izgube ali poškodovanja, nastale zaradi narave ali napake tovora.

Prevoznik oziroma njegov izpolnitveni pomočnik odgovarja objektivno za škodo, ki na-stane zaradi izgube in poškodovanja tovora, do katere pride med trajanjem letalskega prevoza, oziroma subjektivno z omejenim dokaznim bremenom za škodo, nastalo zaradi zamude pri prevozu in izročitvi tovora (Montrealska konvencija govori o uničenju -destruction, izgubi - loss ali poškodbi - damage tovora kakor tudi o zamudi - delay). Domneva se, da je tovor izgubljen med prevozom, če ga prevoznik ne izroči prejemniku v 7 dneh od dneva, ko bi ga po pogodbi moral, ali če prevoznik pred potekom navedenega roka izjavi, da je tovor izgubljen. Če v pogodbi ni določen rok za izročitev, se računa sedemdnevni rok od dneva, ko bi tovor moral biti izročen v skladu z običaji glede na dolžino poti, vrsto letala in vse druge okoliščine, ki vplivajo na čas prevoza.

Za čas letalskega prevoza se šteje čas od prevzema tovora na odhodnem letališču do izročitve tovora osebi, ki je upravičena razpolagati z njim, na namembnem letališču ali na kakšnem drugem letališču. Če zajema pogodba o letalskem prevozu tovora tudi prevoz pred začetkom ali po končanem prevozu z letalom, se šteje, da je škoda nastala med prevozom z letalom.

Ker je prevoznikova odgovornost objektivna (razen v primeru zamude), se jo lahko razbremeni le na podlagi uspešnega dokazovanja enega ali več naslednjih vzrokov, zaradi katerih je nastala škoda (oprostilni razlogi):

- napake, pomanjkljivosti ali lastnosti tovora (inherent defect, quality or vice of cargo),
- neustreznega pakiranja tovora, ki ga ni opravil prevoznik ali njegovi izpolnitveni pomočniki (defective packing of cargo performed by a person other than a carrier or its servants or agents),
- vojne ali oboroženega spopada (an act of war or an armed conflict),
- zaradi akta državnega organa, ki se nanaša na uvoz, izvoz ali tranzit tovora (an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo).

V primeru zamude je prevoznikova odgovornost subjektivna (krivdna) z obmejnimi do-icamim bremenom, kar pomeni, da ne odgovarja za škodo, nastalo zaradi zamude pri prevozu tovora, če

---

dokaže, da je on ali njegov izpolnitveni pomočnik ravnal kot skrben prevoznik oziroma skrben gospodar.

Če prevoznik dokaže, da je razlog za škodo (zaradi poškodbe, izgube, zamude ipd.) na strani osebe, ki bi sicer bila upravičena do odškodnine, se njegova odgovornost zmanjša sorazmerno za toliko, za kolikor je upravičenec pripomogel k škodi.

Kolikšna pa je prevoznikova odgovornost? Prevoznik odgovarja bodisi za vrednost izgubljenega tovora oziroma njegovega dela ali pa za zmanjšanje vrednosti poškodovanega tovora. Vrednost se ugotavlja po določeni oziroma tržni ceni tovora enake količine in vrste v kraju in času izročitve prejemniku. Če je poškodovan oziroma kako drugače »okrnjen« tovor (na primer v manjši količini - primanjkljaj) izročen prejemniku z zamudo, je prevoznik odgovoren tudi za škodo, povzročeno z zamudo. Poleg tega mora v primeru izgube vrniti pošiljatelju vso plačano prevoznino in druge stroške nastale med prevozom, v primeru poškodbe tovora pa sorazmeren znesek znotraj omejitve odgovornosti.

Ena od klasičnih značilnosti prevoznega prava je pravica prevoznika, da omeji svojo odgovornost (limits of liability, limitation of liability) do zneskov, ki jih določata med-narodno in domače pravo. V primeru letalskega prevoza tovora odškodnina ne more presegati 17SDR za kilogram tovora. Odškodnina je lahko višja, če se prevoznik in naročnik v prevozni pogodbi sporazumeta o večji vrednosti tovora, pri čemer ima prevoznik pravico do povečanja prevoznine. V takšnem primeru odgovarja prevoznik do navedene vrednosti za izgubo, poškodovanje ali zamudo pri izročitvi tovora. Domneva se, da vrednost tovora ustreza deklariranemu znesku, razen če prevoznik ne dokaže druge vrednosti.

Prevoznik ne more omejiti svoje odgovornosti, če je on ali njegov izpolnitveni pomočnik povzročil škodo namenoma ali iz hude malomarnosti. Če je škoda nastala zaradi ravnanja ali opustitve njegovega izpolnitvenega pomočnika, ki je pri tem prekoračil svoja pooblastila, prevoznik lahko omeji odgovornost. V primeru izgube pravice do omejene odgovornosti prevoznik odgovarja tako za vrednost izgubljenega tovora oziroma njegovega dela ali pa za zmanjšanje vrednosti poškodovanega tovora in za škodo zaradi zamude kakor tudi za vsako drugo škodo, ki je nastala zaradi izgube, poškodovanja ali zamude pri izročitvi tovora. Takšna stroga določba našega zakona je skladna (oziroma širša) z Montrealsko konvencijo, ki sodiščem omogoča, da v skladu s svojimi nacionalnimi predpisi poleg odškodnine prisodijo tudi pravne stroške z obrestmi

### **2.3.4 Zastaranje terjatev**

Tudi terjatve, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu tovora, ter regresne terjatve s tem v zvezi zastarajo v 2 letih. Zastaralni rok začne teči enako kot v primeru prevoza registrirane prtljage, in sicer:

- v primeru izgube ali poškodbe: od dneva, ko je bil tovor izročen oziroma bi moral biti izročen v namembnem kraju,
- v primeru zamude pri prevozu: od dneva, ko je bil tovor izročen v namembnem kraju,
- v primeru drugih terjatev: od dneva, ko bi morala biti terjatev izpolnjena.

Kot rečeno, pri regresnih zahtevkih začne zastaralni rok teči od dneva, ko je nastala obveznost izplačila terjatev na podlagi sodne odločbe ali drugega akta, na katerem temelji pravica do regresa.

---

## 2.4 PREVOZ, PRI KATEREM SODELUJE VEČ PREVOZNIKOV

### 2.4.1 Vrste »večprevoznških« pogodb

V drugem poglavju o splošnih značilnostih prevozne pogodbe smo povedali, da lahko prevoz, kjer je udeleženih več prevoznikov, razvrstimo na direktni (zaporedni), kombinirani (mešani), multimodalni in segmentni. Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu ureja le zaporedni prevoz potnikov, prtljage in tovora ter multimodalni prevoz tovora (96. do 100. člen).

#### 2.4.1.1 Zaporedni prevoz

Za pogodbo o zaporednem letalskem prevozu potnikov, prtljage ali tovora je značilno, da se prvi prevoznik obveže, da bo opravil prevoz ob sodelovanju drugih, zaporednih prevoznikov, s čimer se mora strinjati potnik oziroma naročnik prevoza.

Razmerja med zaporednimi prevozniki se uredijo s pogodbo, in če ta drugače ne določa, njihova razmerja ureja zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu.

Za škodo, ki nastane zaradi smrti, okvare zdravja ali poškodbe potnika, kakor tudi za škodo zaradi zamude, odgovarjata solidarno prvi prevoznik in tisti zaporedni prevoznik, na čigar delu poti je škoda nastala. Zakon omogoča prvemu prevozniku, da lahko s pogodbo izključi svojo odgovornost za škodo, ki nastane v času, ko prevoz izvajajo zaporedni prevozniki.

Pri prevozu tovora in prtljage ima oškodovanec več možnosti. Za poškodbo, pri manjkanju ali izgubo prtljage ali tovora ali za zamudo pri prevozu prtljage ali tovora je namreč poleg prevoznika, na čigar delu poti je škoda nastala, pošiljatelju (potniku) solidarno odgovoren tudi prvi prevoznik, prejemniku (za tovor) pa tudi zadnji prevoznik. Če ni mogoče ugotoviti trenutka nastanka škode oziroma lokacije škode (na katerem delu poti je prišlo do poškodbe, primanjkljaja ali izgube prtljage ali tovora oziroma do zamude), so za škodo solidarno odgovorni vsi prevozniki.

## 3. LETALIŠČE IN SESTAVA LETALA

### 3.1. Letališče

Letališče ali aerodrom je površina na zemlji, vodi, snegu ali ledu, namenjena za pristajanje in vzletanje zrakoplovov ter nudi vse storitve za zadovoljevanje potreb, ki jih nastane zaradi te dejavnosti. Letališče je sestavljeno iz dveh delov: zračnega in zemljskega. Razlika med njima je v funkcijah, ki ju opravljata.

---

## 3.2. Zračni del

Zračni del služi za potrebe zrakoplovov, najpogosteje letal. Sestavljajo ga:

-Vzletna-pristajalna steza (VPS)

-Vozne steze

-Ploščad

### 3.2.1 Vzletna- pristajalna steza (VPS)

**Vzletna-pristajalna steza (VPS)** je del zračnega dela letališča, kjer zrakoplove lahko pristajajo ali vzletajo. VPS je lahko urejena površina (betonska ali asfalt-betonska) ali neurejena (travnata, makadamska, itp). Mala in manj razvita letališča imajo navadno samo eno vzletno-pristajalno stezo krajšo od 1 km. Večja, mednarodna letališča imajo asfalt-betonske ali betonske steze daljše od 2 km.



Slika 1: VPS letališča v Zurichu

Viri: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De>

#### 3.2.1.1 Dimenzije VPS

Na **dolžino** VPS vplivajo:

- referenčna dolžina letal: je dolžina, ki je potrebna da letalo pristane ali vzleta pri standardnih pogojih, le-ti so: nmv 0 m, vzdolžni naklon 0%, pri temperaturi 15°C, ipd.

- referenčna temperatura letališča: je povprečna maksimalna dnevna temperatura na letališču, v najtoplejšem mesecu.

- višina letališča: je nadmorska višina od kraja, na katerem se nahaja letališče

---

- naklon letališča: je naklon, ki jo ima VPS. Ta naklon je odvisen od terena, vendar je tudi zgradljiv. Optimalen naklon je 2,5 %.

**Širina VPS:** jo določijo mednarodne letalske organizacije in je odvisna od referenčne kode letališča. Priporočena je, toda ni nujna. Širina se giblje med 18 in 60 m

### 3.2.1.2 Smer VPS

'VPS' se oblikuje v smeri najpogostejšega vetra, saj je s stališča varnosti, za pristajanje in vzletanje, boljše. V primerih da jih je več najpogostejših vetrov, se gradijo več VPS v različnih smereh.

### 3.2.1.3 Oblika VPS

VPS se oblikujejo na različnih načinov odvisno od potreb letališč. Lahko štejemo štiri osnovne oblike VPS, in sicer:

- **Enojna:** ena steza v smeri najpogostejšega vetra. Ponavadi za manjša letališča.
- **Paralelna:** dve vzporedni stezi za letališča z veliko število poletov in z enim najpogostejšim vetrom.
- **Križana:** dve križani stezi pri letališčih z večjo število najpogostejših vetrov.
- **Odprta:**

### 3.2.2 Vozne steze

**Vozne steze** omogočajo gibanja zrakoplovov v notranjosti letališča. Služijo predvsem za povezovanje med ploščadjo in vzletna-pristajalno stezo. Širina voznihih stez se giblje med 7,5 in 25 m in je odvisna od kategorije letališča. Poznamo:

- vhodne:** samo za vhod v VPS
- Izhodne:** samo za izhod iz VPS
- Vhodne-Izhodne:** služijo za vhod oziroma izhod
- Paralelne:** sporedne z VPS
- Hitre izhodne:** hitre izhodne iz VPS

---

### 3.2.3 Ploščad

**Ploščad** je ravna površina za sprejem in odpremo zrakoplov. V ploščadi zrakoplovi parkirajo z različnimi nameni, in sicer:

- vkrcanje in izkrcanje potnikov
- natovarjanje in raztovarjanje tovor
- vzdrževanje
- popravilo zrakoplova

Velikost je odvisna od potrebe letališč oziroma od števila istočasnih zrakoplovov na ploščadi. Oblika je odvisna od konfiguracije terminala. Sestavljajo jo:

- pozicije:** prostor namenjen parkiranja zrakoplovov
- servisne ceste:** služijo za gibanje tehnična-tehnološka sredstva in opremo
- parkirišča za opremo in transportna sredstva.**



Slika 2 : Ploščad mednarodnega letališča Češka

Viri: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De>

---

## 3.3. Zemeljski del

Zemeljski del služi za potrebe potnikov in blaga. Sestavljajo ga:

- Potniški terminal
- Tovorni terminal
- Pristop do letališče
- Tehnična-tehnološka sredstva sprejema in odprave zrakoplov
- Objekti, površine, oprema in službe potrebne za obratovanje letališča

### 3.3.1 Potniški terminal

**Potniški terminal** je zgradba, opremljena z vso potrebno opremo, ki je namenjena sprejemu in odpravi potnikov in prtljage. Oprema, ki ga ima letališče, je odvisna od količine in tipa potnikov, ki jih sprejme oziroma odpravi terminal. Na primer, pri mednarodnih letališčih, bo potrebno opravljati carinsko kontrolo, medtem ko pri domačih letališčih to ni potrebno.



Slika 3: Potniški terminal letališča Arlanda, Švedska  
Viri: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De>

Zgradba se ločijo na trije glavne dele:

- Glavni je prvi prostor, v katerem se nahajajo potniki po vходу na letališče in večinoma le-ta služi za potrebe odhajajočih potnikov ter njihove prtljage. V tem prostoru, potniki opravljajo "check-in" in oddajo prtljago. Poleg pultov za "check-in" in raznih tekočih trakov za opravljanje s prtljago, je prostor opremljen tudi z raznimi trgovinami, restavracijami, bari, stranišči, bankami, ipd.
- vkrcališče je prostor na katero prihajajo potniki iz glavnega prostora (odhajajoči potniki) ali iz drugih delov vkrcališča (tranzitni potniki). V tem se nahajajo vrata (angl. "Gate") preko katerih potniki, dostopajo do transportnega sredstva. Prav tako kot glavni del, je ta opremljen z raznimi lokali, ki služijo za olajšanje bivanja potnikov na letališču
- Kontrolna točka je meja med glavnim delom terminala in vkrcališčem. V tej točki, odhajajoči potniki opravljajo razne kontrole, kot so: kontrola potnega



---

lista in carina (v mednarodnem prometu), kontrola ročne prtljage in varnostna kontrola ter kontrola kupona za vstop na letalo. Prihajajoči potniki, po prevzemu prtljage, opravljajo še carinsko kontrolo in kontrolo potnega lista (v mednarodnem prometu) ter preverjanje lastništva prtljage.

#### 3.3.1.1 Oblike potniških terminalov

Potniški terminali se načrtujejo glede na potrebe in velikosti letališč. Obstajajo v različnih oblikah, le-te pa se bolj ali manj prilagajajo potrebam.

- Enostavna konfiguracija je bolj primerna za mala ali manj razvita letališča. Sestavljena je iz samo ene stavbe, ki zadostuje za potrebe odhajajočih in prihajajočih potnikov. Načeloma niso opremljene s posebno opremo za vkrcanje ali izkrcanje potnikov (aeromosti). Potniki izstopajo ali vstopajo do zrakoplova, ki se nahajajo na ploščadi, s pomočjo raznih sredstev (letališki avtobusi, letališke stopnice, itd.).
- Linearna
- Satelitska
- Figerska
- Hibridna

### 3.3.2 Tovorni terminal

#### 2.3.3 Pristop do letališča

Ker zračni promet ne omogoča prevoza po sistemu od vrat do vrat, so za vsa letališča zelo pomembne povezave z drugimi transportnimi panogami. Povezave so lahko:

- **Cestne:** predstavljajo najpomembnejša vrsta prometa, saj samo s tem zagotavlja prevoz po sistemu od vrat do vrat. Predstavljajo edino možnost za mala letališča.
- **Železniške:** predvsem velika letališča z veliko številom potnikov.
- **Vodne:** redke so take povezave, vendar primerne za letališča na otokih.
- **Zračne:** za povezovanje velikih letališč v notranjosti enega mesta.

#### 3.3.4 Tehnična-tehnološka sredstva sprejema in odprave zrakoplov

---

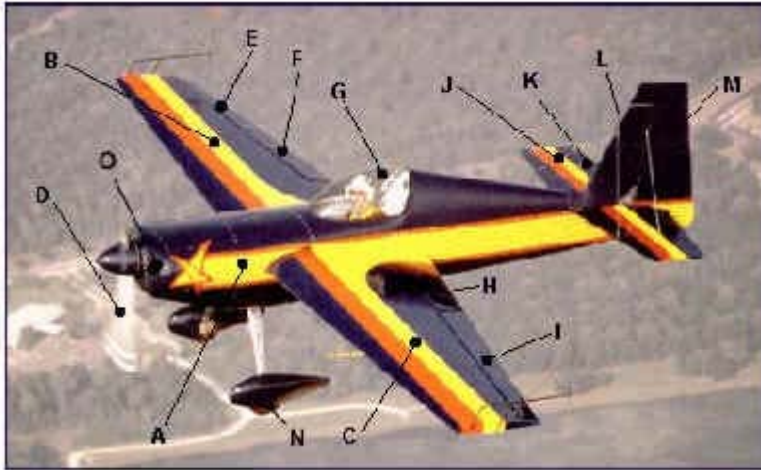
## 3.4. Organizacija letališč

Ena od najbolj uporabnih metod za organizacijo zračnega prometa je sistem hub-and-spoke. Hubi so velika letališča, kjer se blago in potniki prekrcajo na spoke - končne destinacije blaga in potnikov, običajno manjša letališča. To omogoča da imajo manjša letališča dostop do več različnih ciljev. Tako so se povezana tudi letališča, ki bi bila sicer brez dostopa. V večini primerov so s tem letala tudi boljše popolnjena, kar pomeni večjo ekonomičnost za letalske družbe.

## 3.5 Sestava letala

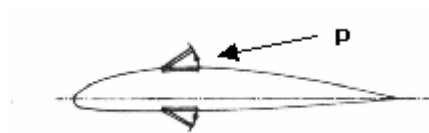
Letalo je sestavljeno iz mnogo sestavnih delov. Pogledali si bomo le najpomembnejše:

- a) trup s pilotsko kabino,
- b) desno krilo,
- c) levo krilo,
- d) propeler,
- e) desno krilce (ang. aileron; nahaja se na zadnjem delu kril; omogoča nagib letala v levo ali desno),
- f) desno zakrilce (ang. flap; nahaja se na zadnjem delu kril, poleg krilc; letalu da potreben dinamični vzgon),
- g) kokpit (pod steklom),
- h) levo zakrilce (ang. flap; nahaja se na zadnjem delu kril, poleg krilc; letalu da potreben dinamični vzgon),
- i) levo krilce (ang. aileron; nahaja se na zadnjem delu kril; omogoča nagib letala v levo ali desno),
- j) višinski stabilizator (zadnje, manjše krilo; skrbi, da letalo ne niha v navpični smeri),
- k) višinska krmila (nahajajo se na višinskem stabilizatorju; omogočajo dvigovanje in spuščanje letala),
- l) smerni stabilizator (rep na zadnjem delu trupa; skrbi, da se letalo ne ziblje),
- m) smerno krmilo (omogoča obračanje letala po smeri),
- n) kolesa (v nekaterih primerih tudi smuči ali sani),
- o) motor (večja letala imajo do 8 motorjev),
- p) zračne zavore (nahajajo se v zgornjem delu kril; omogočajo zaviranje, ko je letalo v zraku),



Slika 4: Deli letala

Viri: <http://users.triera.net/lebenjer/Letala/deli.htm>



Slika 5: Zračne zavore

Viri: <http://users.triera.net/lebenjer/Letala/deli.htm>

### 3.6 Pilotska kabina

Posadka letala je v kabini, umeščena nekako med obema potniškima kabinama. Takšen položaj naj bi pilotoma omogočal boljšo preglednost iz kabine.

Na instrumentni plošči imata pilot na levem sedežu in sopilot na desnem skupaj osem sodobnih LCD zaslonov 150×200 mm ter po dva informacijska panela ob straneh. Po dva zaslona sta namenjena prikazovanju podatkov o letenju in delovanju motorjev, druga dva pa sta večnamenska. Po omenjeni namembnosti so zaslone tudi razporejeni, prva dva pred pilotom (sopilotom), druga dva para pa v sredini instrumentne plošče.

Poleg omenjenih instrumentov ima A380m vgrajen zelo izpopolnjen opozorilnik na višino zemljišča ter nov vremenski radar, sistem za alarmiranje in izogibanje drugim letalom v zraku, ki spremlja vsa dogajanja v zraku že na razdaljo 160 km.



Slika 6: Pilotska kabina

Viri: <http://images.google.si/imgres?imgurl=http://users.triera.net/lebenj>

## 3.7 Delovanje posameznih delov letala

### 3.7.1 Letalski propelerji

Vključuje regulatorje propelerja; vrtljivke propelerja; sinhronizatorje propelerja; pesto propelerja; lopatice in okovje propelerja; pogonske enote propelerja; vgrajen sistem za kontrolo olja propelerja. Izključuje lopatice rotorja (NCS 1615)

### 3.7.2 Lopatice rotorja helikopterja, krmilni mehanizem in komponente

Opomba: ta razred vključuje različne dele, ki so zasnovani za uporabo izključno pri krmilnem mehanizmu helikopterja in lopatic rotorja, ko niso klasificirane kam drugam po indeksih NSC.

Vključuje dinamične komponente helikopterja in posebno konstruirane dele, ki prenašajo moč iz vira energije zračnega plovila na rotirajoče lopatice in rotirajoče krmilo. V ta razred so vključeni tudi rotorji; lopatice; rotorjeva lopatica, višinski trimerji, kompleti lopatic; stremena, zgibi in deli za prenos. Izključuje propelerje (NSC 1610); komponente sistema zavor rotorja (NCS 1630); komponente zgibljivega hidravličnega sistema lopatic rotorja (NSC 1650); komponente hidravličnega servo-sistema (NSC 1650).

### 3.7.3 Komponente pristajalnih gonil letala

Vključuje prestreznike sunkov in komponente; vgradne elemente, kot so torzijski drogovi, vibracijski vezni členi, oporniki zavor, tečaji gonil za pristajanje, amortizerji osi in opletanja, posebno konstruirane komponente hidravličnega močnostnega sistema krmiljenja. Izključuje dvizžne sponne in plošče, ki so stalno vgrajene v letalo (NSC 1680); pristajalna kolesa, sanišče in plovci (NSC 1630); zavore koles in cilindri pri zavorah koles (NSC 1630).

---

### 3.7.4 Sistem koles in zavor pri letalu

Vključuje sanišče; plovce; gosenice; detektorje blokiranja koles za pristajanje; ventile, zasnovane za uporabo s hidravličnimi ali pnevmatičnimi sistemi koles in zavor; komponente helikopterskega zaviralnega sistema rotorja. Izključuje osi pristajalnih pogonov (NSC 1620).

### 3.7.5 Kabli za letalske kontrolne sisteme

Opomba: kabli s konektorji ali terminatorji, uporabljeni v letalskih kontrolnih sistemih in aplikacijah, bodo uvrščeni v ta razred. Vključuje žične vrvi; enotne žične sestave; pletene žične vrvi; škripčevje; posebne zaporne vijajčne spojke in druge vrvične povezave in zaključke. Izključuje splošno uporabne verige in žične vrvi (NSC 4010); navadne škripce (NSC 3020); splošno uporabno razno opremo (NSC 5340); splošno uporabno, navadno opremo in pribor za vrvi, kable in verige (NSC 4030).

### 3.7.6 Komponente letalskega hidravličnega, vakumskega sistema in sistema za razledenitev letal

Opomba: ta razred vključuje samo tiste komponente, ki so zasnovane za letala. Vključuje hidravlične in pnevmatične akumulatorje, črpalke, motorje, pogonske cilindre in filtre; topilnike ledu; črpalke za razledenitveno tekočino, ventili in filtri sistema; vakuumski sistem oljnega separatorja; pnevmatska oprema za ustvarjanje tlaka, drugačna kot tista za kabine in oddelke. Izključuje hidravlične komponente motorja na reaktivni pogon (NSC 2840); ventile, konstruirane za klimatizacijo, gretje, ventilacijo, regulacijo pritiska v kabini in za termično razledenitev (NSC 1660); ventile, konstruirane za uporabo pri letalskih motorjih (NSC 2840), vodljivih izstrelkih in motorjih vodljivih izstrelkov (NSC 1338); pristajalni pogon (NSC 1620); komponente sistema koles in zavor (NSC 1630); komponente sistema za dihanje s kisikom (NSC 1660); hidravlične komponente sistema za oskrbo z gorivom med letom (NSC 1680); posebno oblikovane hidravlične komponente za krmiljenje (NSC 1620).

### 3.7.8 Oprema za klimatizacijo, gretje in uravnavanje tlaka letala

Opomba: ta razred vključuje le posebno zasnovane komponente opreme za uporabo klimatizaciji, gretju in uravnavanju tlaka. Vključene so tudi posebno konstruirane komponente sistema za dihanje s kisikom na letalu. Vključuje kabinske sesalke, ki poganjajo dodatno količino zraka v prostor; pločevinaste škatle; cilindre; maske; dihalne cevi; sistem za stalno dovajanje kisika; posebno konstruirane letalske ventile; regulatorje pritiska v kabini; menjalce toplote; turbine za ekspanzijo zraka; letalske grelce; komponente sistema ventilacije; termalno opremo za razledenitev; opremo za nadzor tlaka. Izključuje signalne in opozorilne naprave za pritisk kisika; vodnike in cevi; zemeljske grelce in hladilnike; opremo za nadzor pritiska z izjemo tiste, ki se uporablja v kabini in oddelkih; tekočine za razledevanje; ventile, ki so posebno konstruirani za letalske motorje, vodljive izstrelke in motorje vodljivih izstrelkov

---

### **3.7.9 Padala; sistemi zračnega pobiranja, dostave in obnovitve; oprema za pričvrstitev tovora**

Vključuje posebno zasnovana sredstva, komplete in sisteme operacij zrak-zrak, zrak-zemlja in zemlja-zrak, za dostavo, pobiranje in obnavljanje, razen delov, dodatkov in sestavin, ki se uporabljajo s takimi sistemi (npr. zračni sistem obnavljanja vesoljskih vozil) in ki so posebno indeksirani v druge razrede NSC (npr. boje za radijske oddajnike in komponente podsistema za iskanje smeri). Izključuje armature in napeljave, ki so vgrajene v strukturo letala

### **3.7.10 Različne letalske komponente in priključki**

Vključuje kontrolne sestavine, vleci-potegni; sponi, premične tovarne rampe v letalu; kontrolne kvadrante v pilotski kabini; ročice; elektromehaniko in mehaniko; ventilatorje; sanitarije; držalce zemljevidov; letalske priključke za vleko jadralnega letala; varnostne pasove; vezalno pasovje; pritrdjevalce nosilnic; električne brisalce šip; inertne plinske generatorje na krovu letala. Izključuje krmilne sestavine motorja; prilegajoča se prekrivala, letalske orientacijske stolpiče; komponente zavornega sistema helikopterskega rotorja; opremo za avtomatsko stabiliziranje helikopterja, notranjo opremo letala; vgrajene letalske vitle in dvigala; komponente sistema za dotekanje goriva med poletom, vključno s komponentami goriva; letalske zavesi; regulatorje napetosti kablov; senčnike; ogledala za vzvratno opazovanje; mehanske prenosnike, menjalnike in krmilnike za konstantno hitrost, zasnovane za letala

## **4. UVEDBA LETALSKEGA PROMETA**

### **4.1 Rezervacije in nakup vozovnic**

- online – hitro, preprosto in fleksibilno,
- na predstavništvih in prodajnih mestih Adrie Airways v Sloveniji, Evropi in po svetu, kjer vas bodo osebno sprejeli,
- vozovnice lahko rezervirate po telefonu preko Klicnega centra za rezervacije letalskih vozovnic, kjer poznajo odgovore na večino vaših vprašanj,
- ali v pooblaščenih turističnih agencijah.



Slika 7: rezervacija karte  
Viri: Lastni

## 4.2 Prijava na let

Na splošno velja, da se morate na let prijaviti dovolj zgodaj, da lahko pravočasno opravite vse letališke formalnosti. Na mednarodni progi se je potnik najpogosteje dolžan prijaviti za polet 2 uri pred odhodom, na notranji progi pa 1 uro pred odhodom letala.

Zadnji rok za prijavo je običajno od pol do ene ure pred odhodom. Natančnejša določila posamičnih prevoznikov so običajno navedena v voznih redih. Predpisani čas za prijavo na let je odvisen od določil posameznega letališča, od prevoznika in destinacije.

## 4.3 Informacije in zbirna točka

V pristaniškem terminalu se informacije in zbirna točka (meeting point) nahajajo ob okencih za registracijo potnikov. Zbirna točka oz. informacije so označene z piktogramom (C1) nad okencem. Prijazno osebje bo skušalo odgovoriti na vaša vprašanja in vam nuditi pomoč, ko jo boste potrebovali.

## 4.4 Potniki s posebnimi potrebami

. Če potrebujemo posebno pomoč na letališču, moramo to na potniški rezervaciji o svojih posebnih potrebah in pomoči, ki jih potrebujemo povedati.

Letalski prevozniki po svetu so se dogovorili za posebne oznake za potnike s posebnimi potrebami,

tako da znajo takim osebam olajšati prevoz.

| Kratica | Opis  |
|---------|---|
| MEDA -  | bolnik, ki potuje s posebnim obrazcem, ki ga izpolni zdravnik |
| STCR -  | potnik na nosilih (obvezen je spremljevalec)                  |
| WCHR -  | potnik potrebuje invalidski voziček samo do stopnic letala    |

- 
- WCHS - potnik potrebuje invalidski voziček do vrat letala
  - WCHC - potnik mora tudi v kabini sedeti na invalidskem vozičku (obvezen je spremljevalec)
  - BLND - slep potnik, pes vodič potuje brezplačno in je lahko v potniški kabini
  
  - DEAF - gluhi potnik
  - LEGL - potnik ima levo nogo v mavcu
  - LEGR - potnik ima desno nogo v mavcu
  - OXYG - potnik potrebuje kisik  
(potnik ali oseba, ki zanj opravlja rezervacijo vozovnice, mora pri postopku rezervacije izraziti zahtevo, da potrebuje kisik)

## 4.5 Otroci

Včasih ne gre drugače in mora vaš otrok z letalom potovati sam. Spremljevalna služba bo na vseh odsekih leta poskrbela za njegovo varnost in udobje, vi pa boste lahko brez skrbi.

Za otroke med 5. in 12. letom, ki potujejo sami, bodo uredili spremstvo od vrat do vrat. Otroci bodo v spremstvu odraslega ves čas od prihoda na letališče do zapustitve letališča. Na zahtevo staršev spremljamo tudi otroke do 16. leta.

## 4.6 Potovalni dokumenti

Pred potovanjem preverimo, ali imamo s seboj veljaven potni list. Imamo vse potrebne vizume? Potovalne dokumente shranimo v ročno prtljago oziroma jih imamo pri sebi. Nepopolni dokumenti in neizpolnjevanje vstopnih ali izstopnih zahtev imajo lahko neprijetne posledice (kazni, zavrnjen vstop v državo). Za dodatne informacije in nasvete povprašajmo svojega prevoznika ali pooblaščenega agenta.

## 4.7 Letalska vozovnica

Letalsko vozovnico lahko kupimo direktno pri letalskem prevozniku ali preko agencij, ki so pooblaščene za njihovo prodajo. V njeno ceno je vključena cena prevoznine, letališka pristojbina oziroma potniška taksa in ostale dajatve. Pristojbine in dajatve so na letalskih vozovnicah označene z mednarodnimi kodami, ki jih predpisuje IATA (Mednarodno združenje letalskih prevoznikov).

Cena letalske vozovnice je sestavljena iz cene prevoza, letaliških pristojbin in ostalih dajatev. Višina potniške takse, kot navadno imenujemo letališke pristojbine, se lahko od letališča do letališča razlikuje. Vsak potnik, ki odhaja z ljubljanskega letališča ob nakupu letalske vozovnice plača potniški servis v znesku 17 evrov (oznaka na vozovnici: SI), ki predstavlja nadomestilo za uporabo potniškega terminala, opreme in infrastrukture v njem. Letališče zaračunava tudi nadomestilo za varnostne preglede in varovanje (kratica JJ) v višini 3,9 evra. Poleg teh dveh nadomestil lahko potnik ob nakupu vozovnice plača še nekatere druge dajatve, odvisno od države ali letališča kamor potuje in letalskega prevoznika. Med običajnimi



---

ostalimi dajatvami, ki jih plačamo v ceni letalske vozovnice, so tako lahko na primer še dodatno zavarovanje in dodatek za gorivo (YQ), ki ju plačamo letalskemu prevozniku ter strošek storitve za izdajo letalske vozovnice (RSF), ki ga pobere agencija ali letalski prevoznik (odvisno, kdo letalsko vozovnico izda), in drugo.

Prevoznik je dolžan izdati letalsko vozovnico (air ticket), ki je lahko posamična (individual) ali skupinska (collective). Vozovnica je dokaz o sklenjeni pogodbi o prevozu potnikov, vendar se obstoj te pogodbe lahko dokazuje tudi drugače (na primer samo s pisno pogodbo, korespondenco med pogodbenima strankama, pričami).

Na vozovnici morajo biti navedeni odhodni in namembni kraj ter čas odhoda letala, ki je določen z voznim redom oziroma s pogodbo. Po Montrealski konvenciji mora vključevati tudi navedbo vsaj enega vmesnega pristanka (stoppingplace), če se odhodni in namembni kraj nahajata na območju ene države pogodbenice, vmesni pristanki pa v drugi državi. Konvencija še določa, da lahko prevoznik nadomesti vozovnico s kakšnim drugim sredstvom (any other means), kar je v duhu uvajanja tehničnih novosti glede računalniške obdelave podatkov. V vsakem primeru mora biti potnik pisno obveščen (written notice), da bo v primeru uporabe Montrealske konvencije prevoznik smel omejiti svojo odgovornost za smrt ali poškodbo potnika in za uničenje, izgubo ali škodo na tovoru in prtljagi kakor tudi odgovornost za zamudo.

Vozovnica se mora praviloma glasiti na ime in se v tem primeru brez prevoznikove privolitve ne sme prenesti na drugega potnika. Prevoznik lahko zavrne prenos vozovnice, le če ima opravičljive razloge.

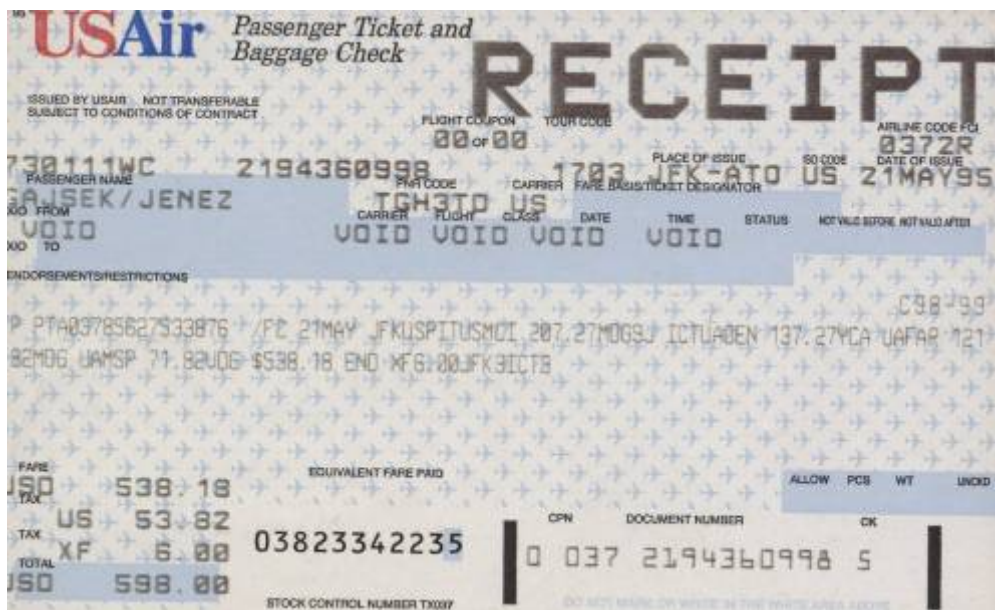
stranka začne izpolnjevati. Prevoznik mu je dolžan vrniti prevoznino, če potnik odpove potovanje v domačem prometu najpozneje 24 ur, v mednarodnem prometu pa najpozneje 48 ur pred začetkom potovanja. Prevoznik si lahko v splošnih pogojih izgovori pravico, da v takšnih primerih obdrži do 10 odstotkov prevoznine.

Specifičen položaj nastopi v primeru višje sile (vis maior, Act of God). Če potnik, njegov ožji družinski član ali njegov spremljevalec, brez katerega ne more potovati, pred začetkom potovanja umre ali zboli, tako da ne more potovati ali pa bi bilo potovanje škodljivo za njegovo zdravje, se plačana prevoznina vrne, če je bil prevoznik pred odhodom letala obveščen o tem, da potovanje ni mogoče. V tem primeru ima prevoznik pravico obdržati največ 5 odstotkov prevoznine..

Včasih potnik sicer odpotuje, vendar mora kasneje prekiniti potovanje zaradi višje sile. Tedaj je prevoznik dolžan vrniti prevoznino v sorazmerju z neizkoriščenim delom poti (pro rata itineris).



Slika 8: Letalska karta  
 Viri: Lastni



Slika 9: Letalska karta USA  
 Viri: Lastni

---

## 4.8 Odložitev potovanj

Verjetno ni sodobnega popotnika, ki ne bi vsaj nekaj časa preživel na letališčih, čakajoč na zamujeno letalo in odštevajoč zadnje minute do naslednjega poleta, saj je svoj let verjetno zamudil zaradi prepoznega odhoda in prihoda prvega letala. Žal večina ne pozna pravic, ki jim gredo po letalskem pravu. Zatorej pomnite: če se potovanje v domačem prometu ne začne v 2 urah, v mednarodnem prometu pa v 4 urah od časa, ki je po redu letenja ali pogodbi določen za odhod letala, imate kot potnik tri možnosti:

- pred odhodom letala lahko od prevoznika zahtevate, da vas s svojim ali z drugim primernim letalom oziroma drugim prevoznim sredstvom prepelje do namembnega kraja.
- potovanje lahko opustite in zahtevate vrnitev prevoznine,
- odločite se lahko, da potovanja ne boste opustili, in potrpežljivo čakate na odhod. V tem primeru vam mora prevoznik za obdobje odložitve na svoje stroške zagotoviti hrano in pijačo, oziroma če prebivate v odhodnem kraju, tudi prenočišče, razen če je bilo potovanje odloženo zaradi varnosti v letalstvu, o čemer mora izdati akt pristojen upravni organ, ali zaradi vzrokov, ki so na vaši strani. »Blažilne« storitve prevoznika morajo ustrezati načinu, »ki je v letalstvu običajen«, pri čemer *volens nolens* prihaja do velikih razlik med posameznimi prevozniki.

Kot bomo videli kasneje, ima potnik tudi pravico do povračila škode, ki mu morda nastane zaradi odložitve potovanja (na primer zaradi odložitve potovanja zamudi sestanek in zato izgubi posel).

## 4.9 Prekinitev potovanja

Včasih lahko pride do prekinitve potovanja kljub uspešnemu in pravočasnemu začetku. V primeru prekinitve, ki traja v domačem prometu dalj kot 3 ure oziroma v mednarodnem prometu dalj kot 6 ur, nastane pa iz razlogov, za katere potnik ni odgovoren, je potnik upravičen:

- zahtevati, da ga skupaj s prtljago prevoznik s svojim ali drugim primernim prevoznim sredstvom prepelje do namembnega kraja,
- zahtevati, da ga prevoznik skupaj s prtljago v primernem času odpelje nazaj v odhodni kraj in mu vrne prevoznino za neizvršeni del pogodbenega potovanja,
- odstopiti od pogodbe in zahtevati, da mu prevoznik vrne prevoznino za neizvršeni del potovanja.

V prvih primerih je prevoznik odgovoren za morebitno škodo, ki nastane med prevozom, v vsakem primeru pa je potnik upravičen do povračila škode zaradi prekinitve potovanja.

Podobno kot v primeru odložitve potovanja se lahko potnik odloči, da ne bo odstopil od pogodbe. Med čakanjem na nadaljevanje potovanja mu mora prevoznik na svoje stroške zagotoviti prenočišče, hrano in pijačo na način, ki je običajen v letalstvu.

---

## 5. PRTLJAGA

Na letalo lahko vzamemo en kos prtljage, ki se mora prilegati omarici v potniški kabini. Ostala prtljaga se prevaža v prtljažniku letala. Omejitve se nanašajo na število kosov prtljage, njihovo težo in dimenzije. Odrasli in otroci, starejši od dveh let, imajo običajno lahko na rednih letih v ekonomskem razredu do 20 kg in v poslovnem do 30 kg prtljage. Če vaša prtljaga presega katero od naštetih omejitev, so običajno potrebna doplačila. Za podrobne informacije glede količine in dimenzije prtljage lahko povprašamo svojega prevoznika ali pooblaščenega agenta.

### 5.1 Identifikacija prtljage

Vsak kos prtljage mora biti jasno označen s potnikovim imenom in naslovom tako z notranje kot zunanje strani.

### 5.2 Ročna prtljaga

Na letalo lahko vzamemo en kos prtljage, ki se mora prilegati omarici v potniški kabini. Brez doplačila lahko na letalo vzamemo: plašč, dežnik, bergle, fotoaparati, daljnogled, primerno količino čtiva, košaro ali zložljiv voziček za dojenčka in primerno količino hrane za dojenčka. Za ročno prtljago veljajo določene omejitve.

Prevoz prtljage (ročne in registrirane) je urejen v 28. do 35. členu zakona o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu.

Dandanes si skoraj ne moremo predstavljati potovanja brez številnih potovalnih torb, nahrbtnikov, vrečk iz brezcarinskih trgovin in podobne krame, ki se ji težko odpovemo. Poleg prtljage, ki jo oddamo na prijavnem okencu (check-iri) ter se tam od nje tudi za nekaj časa (včasih pa tudi za vedno) poslovimo, imamo na podlagi prevozne pogodbe pravico, da v letalo prinesemo ročno prtljago (unchecked baggage), za katero skrbimo sami, prevoznik pa jo mora prepeljati brez posebnega plačila. Med ročno prtljago spadajo tudi osebne stvari (personal items), ki jih hranimo pri sebi, na primer očala, prenosni telefon ipd.

V letalo ne smemo prinesiti stvari, ki utegnejo po svoji naravi in obsegu pomeniti nevarnost ali oviro za letalo, potnike ali druge stvari (na primer orožje, vnetljive snovi) ali ne spadajo v prostore, ki so določeni za potnike (na primer kletka s psom). Nekatere letalske družbe na primer že pri prijavnem okencu postavijo nekakšen »kalup«, v katerega se mora prilegati ročna prtljaga, drugače je potnik ne sme vzeti na letalo.

Prevozniki morajo v svojih splošnih prevoznih pogojih natančno določiti največjo težo in obseg ročne prtljage ter o tem vnaprej obvestiti potnike (običajno so takšni podatki navedeni na vozovnici), na primer Adria Airways dovoljuje potniku en kos ročne prtljage v velikosti 55 x 40 x 20 centimetrov in z največjo težo osem kilogramov.

Čeprav ročna prtljaga ni registrirana in zato tudi njena teža ni točno določena, prevoznik odgovarja za škodo, ki nastane zaradi poškodbe ali izgube te prtljage. Pri tem dokazno breme ni obrnjeno, temveč je »normalno«, saj mora potnik dokazati, daje bila škoda povzročena po krivdi prevoznika ali njegovega izpolnitvenega pomočnika (odgovornost na podlagi dokazane krivde). Takšno določbo lahko najdemo tudi v Montrealski konvenciji (drugi odstavek 17. člena) in je povsem logična, saj je ročna prtljaga ves čas pri potniku, ki bo zato najbolje vedel, kaj se je z njo dogajalo.

---

V določenih primerih je prevoznikova odgovornost za ročno prtljago strožja oziroma je dokazno breme znova obrnjeno (subjektivna odgovornost z obmejnimi dokaznim bremenom), ker potnik na žalost največkrat ni v stanju, da bi dokazoval krivdo prevoznika. Če je namreč ročna prtljaga poškodovana ali izgubljena zaradi nesreče letala, odgovarja prevoznik za nastalo škodo, razen če dokaže, daje on ali izpolnitveni pomočnik ravnal kot skrben prevoznik, oziroma skrben gospodar (gospodarstvenik). Ta določba je nastala pod vplivom pomorskega prava in dopolnjuje Montrealsko konvencijo, ki o takšnih primerih molči.

Tako kot je to običajno v prevoznem pravu, je prevoznikova odgovornost omejena tudi za škodo zaradi izgube ali poškodbe ročne prtljage, in sicer do zneska 332 SDR v tolar-sld protivrednosti na potnika. Ta znesek je prevzet iz Montrealskega protokola št. 4, vendar bi ga bilo v skladu z Montrealsko konvencijo dobro povišati na 1.000 SDR.

V primeru prevoza dragocene prtljage mora potnik obvestiti prevoznika o njeni vrednosti, prevoznik pa je dolžan izdati pisno potrdilo. V tem primeru se prevoznik ne bo mogel sklicevati na omejeni znesek odgovornosti, temveč bo odgovarjal v okviru dejanske vrednosti dragega tovora, v zameno pa bo lahko (seveda pred prevozom) zahteval doplačilo k prevoznini. Če je dragocena ročna prtljaga izgubljena, se domneva, da škoda ustreza navedeni vrednosti.

Prevoznik izgubi pravico do omejitve odgovornosti, če mu dokažejo, da je on ali izpolnitveni pomočnik škodo povzročil namenoma ali iz hude malomarnosti. Podobno (čeprav anglosaško pravno obarvano) določbo, ki se je rodila v pomorskem pravu, pozna tudi mednarodno letalsko pravo oziroma Montrealska konvencija (act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result).

### 5.3 Presežek prtljage

Kot presežek prtljage šteje prtljaga, ki je težja od predpisane omejitve, ali število kosov registrirane in ročne prtljage, ki presega normativ za brezplačno prtljago. Med slednje spadajo tudi: oprema za smučanje ali golf, male domače živali, kolesa, deske za jadranje, velika ali občutljiva prtljaga, ki se prevaža na dodatnem sedežu ali sedežih v potniški kabini, drugi primeri posebnega prevoza prtljage. Za presežek prtljage so potrebna doplačila.

---

## 5.4 Veliki brat Vas gleda

Za ZDA je včasih veljalo, da so potniki lahko vstopali na letala notranjih letov skorajda brez varnostnih pregledov in včasih celo brez dokumentov. Potem je prišel ameriški 9-11 in z njim vred je na letališčih zavladal pravi kaos. Američani so ustanovili Ministrstvo za domovinsko varnost in letališča so postala prave trdnjave. Od tedaj cveti industrija, ki izdeluje naprave za varnostne preglede potnikov in prtljage.



**Slika 10: Nova naprava za pregled potnikov in prtljage v Ameriki**

**Viri:** [http://sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=129&Itemid=142](http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=142)

Američani pripravljajo standarde in zahteve za novo generacijo naprav za pregled potnikov in prtljage, ki bodo zmožna zaznati eksploziva, orožje in vse potencialno nevarne predmete in snovi. Če imajo današnje naprave vgrajene ene vrste senzorjev (rentgen) bodo imele bodoče naprave vgrajen celoten sistem senzorjev, ki bo zaznaval najrazličnejše fizikalne in kemične lastnosti predmetov, ki jih bodo imeli pri sebi ali v prtljagi potniki. Ameriška Agencija za varnost v transportu upa, da bodo na ta način povečali učinkovitost pregledov, zmanjšali površine, ki jih zasedajo današnji rentgeni in predvsem zmanjšali število zaposlenih, ki danes pregledujejo potnike in prtljago. Danes v ZDA uporabljajo 930 naprav (scannerjev) z vgrajenim sistemom računalniške tomografije (CT), ki jih je izdelal General Electric In Vision. Vsaka od teh naprav stane milijon ameriških dolarjev v tej ceni pa niso všteti stroški vzdrževanja. Na manjših letališčih uporabljajo manj zmogljive Revealsove CT scannerje, ki stanejo 350.000 dolarjev in imajo zmogljivost le 80 kosov prtljage na uro. Te scannerje uporabljajo poleg klasičnih rentgenskih naprav. Cilj Agencije za varnost v transportu je, da bi proizvajalci v končni fazi združili vse zahtevane senzorce v eni napravi, ki bi bila povezana z bazo osebnih podatkov. Tako bodo lahko v hipu preverili identiteto in problematičnost potnika pri katerem bodo našli prepovedan predmet. Te sisteme razvijajo pri General Electric In Vision, L-3 Communications, Smiths Detection, Reveal Imaging Technologies Inc., Analogic Corporation, Rapiscan Systems in drugih.



**Slika 11: Pregled potnikov**

**Viri:** [http://sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=129&Itemid=142](http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=142)

GE trenutno razvija dva modela za ameriška letališča. Prvi bo namenjen skeniranju prtljage, ki jo potniki oddajo ob prijavi na let drugi pa bo namenjen pregledu potnikov ob prehodu nadzorne točke. Naprava za skeniranje prtljage bo vsebovala dva sistema. Prtljago bodo najprej pregledali z CT in nato še z rentgenom. V primeru, da bosta zaznala nevaren predmet bo računalnik preko laserja na koordinate tega predmeta usmeril laserski žarek. Senzorji bodo na podlagi lomljenja laserskega žarka ugotovili molekulsko sestavo materiala nadzorovanega predmeta. Molekulsko sestavo bo računalnik primerjal z molekulsko sestavo nevarnih snovi in ugotovitev javil operaterju. Po besedah vodje marketinga pri GE Security's Yotama Margalita bodo na ta način preprečili vnos nevarnih snovi na letala in hkrati zmanjšali neizbežne preglede sicer sumljivih kosov prtljage.





**Slika 12: Rentgenski pregled pod laserskim žarom**

Viri: [http://sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=129&Itemid=142](http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=142)

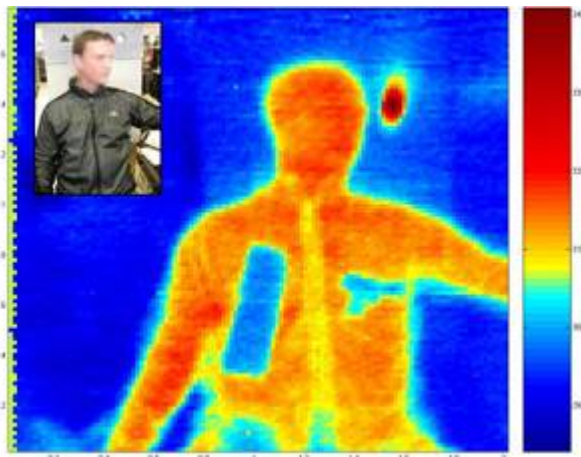
Tehnologija analiziranja prtljage z laserskim žarkom še ne omogoča kontinuiranega skeniranja vse prtljage zato bo lasersko obdelana le sumljiva prtljaga – tista, ki jo bosta določila CT in/ali rentgenski pregled. Cilj GE je razviti sistem, ki bo vseboval CT, rentgen in laser v eni napravi in hkrati ne bo večji od današnjih rentgenskih naprav, saj na letališčih nimajo neomejenih prostorskih možnosti. Danes laserski način analiziranja vsebine prtljage že uporabljajo na nekaterih nemških letališčih, saj je podjetje Yxlon, ki je sistem razvilo prav iz Nemčije. Yxlon je prevzelo podjetje In Vision, ki je danes v lasti GE. GE je tako prišel do know-how tehnologije, ki jo je združil s svojim znanjem in bo tako trgu ponudil napravo, ki bo v hitrejšem času sprejela več odločitev in bolj natančne (kaj je in kaj ni nevarno), kakor bi jih človek. Dolgoročno gledano bo sistem za uporabnike mnogo cenejši, kakor ekvivalentni klasični ročni pregled prtljage. Naprava, ki jo pri GE razvijajo za skeniranje potnikov bo vsebovala več podsistemov, ki bodo analizirala potnika in njegovo prtljago ne da bi mu bilo treba sleči oblačila, sezuti čevlje ali odložiti osebno prtljago (ključe, denarnico, telefon, laptop, ...). GE eno od svojih naprav že testira na letališču v San Franciscu in jo uporabljajo kot laboratorij, saj bodo na podlagi zbranih podatkov sistem dovršili in pripravili za trg. Testno postajo imenujejo kar Check point of the future. Naprava sestoji iz več sistemov:

1. CT skener, ki odkriva prisotnost eksploziva in orožja
2. Sistem, ki deluje v območju milimetrskih valov in na zaslonu izriše potnikovo silhueto na njej pa vse potencialno nevarne predmete. Intimni deli potnikov ne bodo vidni.



3. Sistem Quadropole, ki deluje podobno kakor magnetna resonanca, ki jo uporabljajo v bolnišnicah za slikanje pacientov. S to naprav bodo preverjali vsebino potnikove obutve. Potnik bo stopil nekaj centimetrov nad napravo, ki bo oddajala radijske valove in merila spremembo frekvence, ki bo razkrila prisotnost določenih molekul v obutvi.
4. Sistem s tehnologijo Itemize FX bo potnikom ob pritisku na določen gumb ugotavljal prisotnost eksplozivnih snovi na potnikovem prstu.

Celoten postopek nadzora enega potnika bo trajal približno pol minute. Naprava pa bo imela zmogljivost obdelave do 400 kosov prtljage na uro. Večina od teh postopkov je že dobila certifikat o zanesljivosti in uporabnosti od ameriške Agencije za varnost v transportu. V bližnji prihodnosti bodo še en 'laboratorij' postavili nekje v Evropi.



**Slika 13: Naprava za skeniranje potnikov**

**Viri: [http://sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=129&Itemid=142](http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=142)**

L-3 Communications razvija podobno napravo kakor GE s tem, da bo njihov skener nekoliko drugačen. Bistvena razlika bo v sistemu zračnega curka. Potnik bo namreč položil obe roki na točno določeno mesto in s tem sprožil črpalko, ki bo okrog potnika napravila prepih in posesala zrak v merilno komoro. Senzorji v komori bodo analizirali kemično in biološko sestavo zraka in ugotavljali prisotnost eksploziv. Sistem so razvili pri podjetju CyTerra, ki sedaj deluje pod okriljem L-3 Communications. Prototip te naprave bodo vgradili v Pentagonu, kjer bodo zbirali podatke in nadzirali delovanje naprave. Ko bo delovanje naprave dovolj zanesljivo in praktično preverjeno jo bodo poslali na trg. Smiths Detection pa razvija podobno napravo kakor GE s tem, da bo pri njih razpored sistemov nekoliko obrnjen. S tem naj bi zagotovili večjo pretočnost in zmanjšali število lažnih alarmov. Cilj vseh proizvajalcev varnostnih naprav za skeniranje potnikov in prtljage je enak. Zagotoviti najvišji možen nivo odkrivanja vseh potencialno nevarnih snovi, ki bi jih potencialni teroristi lahko pretihotapili na letala. Hkrati pa potnikom zagotoviti hiter in osebno dostojen vpogled v njihovo prtljago in pod njihova oblačila. Skrajnosti, kakršnim smo priče sedaj na angleških in ameriških letališčih, ko morajo potniki nositi določene predmete v prozornih plastičnih vrečkah in celo na zahtevo pristojnih organov poskusiti materino mleko, ki je namenjeno dojenčkom pa presegajo meje dobrega okusa. Oblasti imajo pač svoj prav in varnost vseh potnikov je tako, kljub vsemu na prvem mestu. Samo na nas pa je odločitev ali bomo kljub temu potovali z letali ali ne.

---

## 5.5 Izgubljena prtljaga

Ne glede na to, na katerem letališču se nam je pripetilo, da med prispelo prtljago nismo našli svojega kovčka, najprej poiščimo prevoznikovo službo za izgubljeno in najdeno prtljago. Ponavadi se nahaja v isti avli kot trakovi za izdajanje prtljage, označena pa je z napisom Lost-and-Found (pogosto je v uporabi tudi kratica LL).

## 5.6 Registrirana prtljaga

Kot rečeno, lahko potniki ob prijavi za določen let oddajo prtljago (checked baggage), ki jo osebje na prijavnem mestu stehta, označi s posebnimi listki, kjer sta navedena odhodni in namembni kraj, ter izda pisno potrdilo (prtljažnico) za vsak kos prtljage (identification tag, baggage tag).

Seveda je potnik tudi tu omejen zaradi varnostnih razlogov. Za prevoz se kot registrirana prtljaga ne morejo oddati stvari:

- za katere je potrebno posebno dovoljenje,
- ki se morajo prevažati pod posebnimi pogoji,
- ki utegnejo po svoji naravi povzročiti nevarnost za letalo ali za potnike ali povzročiti škodo drugi prtljagi,
- stvari, ki zaradi svoje narave, obsega ali teže ne spadajo v prostore, ki so določeni za prtljago.

V splošnih prevoznih pogojih (po možnosti tudi v vozovnici) mora biti navedeno, do katere teže in obsega lahko potnik odda registrirano prtljago in do katere teže se ta prtljaga prevaža brez posebnega plačila (na primer dva kosa prtljage, od katerih lahko vsak tehta največ 20 ali 30 kilogramov, odvisno od letalskega prevoznika in razreda, v katerem potuje potnik).

V primeru poškodbe prtljage, oddanih dragocenosti in drugih predmetov velike vrednosti mora potnik pisno ugovarjati takoj po odkritju škode, najpozneje pa v 7 dneh od njihovega prevzema. V nasprotnem primeru prevoznik ne odgovarja za škodo, razen če jo je povzročil namenoma ali iz hude malomarnosti. Če škoda nastane zaradi zamude pri prevozu prtljage, mora potnik vložiti ugovor najpozneje v 21 dneh od dneva, ko je prispel v namembni kraj. Z drugimi besedami, pravočasni ugovor (protest, reklamacija) je predpostavka za vložitev tožbe zoper prevoznika! Takšno strogo določbo lahko najdemo tako v slovenskem zakonu kot v Montrealski konvenciji.

## 5.7 Varnostni nasvet

Na varnostni pregled pridite pravočasno, saj ta lahko včasih traja dlje, kot ste pričakovali. Ne puščajte svoje prtljage in predmetov brez nadzora, lahko se namreč zgodi, da bodo prtljaga in predmeti obravnavani kot sumljivi. Če opazite zapuščen kos prtljage v terminalu, to nemudoma sporočite varnostnemu osebju letališča. Vaša prtljaga naj ne vsebuje nevarnih predmetov, prav tako ne prenašajte pošiljk tujih oseb. Predmete, ki ste jih prejeli od tujih oseb, oddajte v pregled pristojnim uslužbencem ob prijavi na let.

Ostri in koničasti predmeti ne sodijo v ročno prtljago.

---

Število elektronskih in električnih naprav omejite na minimum, imejte v mislih, da je za pregled teh naprav potreben daljši čas.

V varnostno pregledano prtljago ne pakirajte hrane in pijače, saj jih lahko detektor spozna kot sumljive predmete.

Ne zavijate daril oz. paketov, ker jih boste morda morali odviti zaradi varnostnega pregleda

Vrednostne predmete kot so nakit, gotovina, prenosni računalnik imejte shranjene v ročni prtljagi.

Varnostno osebje in policija jemljeta varnost zelo resno, zato bo na morebitne dovtype, da imate v posesti nevarne predmete reagiralo, v skladu s predpisanimi postopki in pooblastili.

Ne parkirajte svojega vozila pred potniškim terminalom, saj so pravila tam zelo stroga in boste kaj hitro lahko dobili obvestilo o prekršku

### **5.7.1. Parkiranje**

Vsem potnikom in obiskovalcem letališča je na voljo parkiranje :

-parkirni hiši: več kot 1300 parkirnih mest tik pred letališko stavbo;

-parkirišču: več kot 900 parkirnih mest se nahaja takoj ob vstopu na letališče na desni strani.

## **5. 8 Neregistrirana prtljaga**

Neregistrirana prtljaga je tista, ki jo potnik nese z seboj v potniško kabino in zanj tudi sam odgovarja. Potnik pa ne more vzeti s seboj prtljage takšnih dimenzij, ki je ne more spraviti pod sedež ali v zaprti prostor nad sedežem. Izjemna je prtljaga, ki mora biti nameščena v potniški kabini zaradi svojih lastnosti ne glede na težo in obliko, npr. veliki glasbeni instrumenti. Razlikujemo dve vrsti neregistrirane prtljage:

### **5.8.1 Potnikove osebne stvari**

Potnikove osebne stvari, ki jih nese s seboj v potniško kabino. V to skupino spadajo: plašč, šal, dežnik, palica, fotoaparatus, daljnogled, čtivo za branje, ročna torbica, denarnica, košara in hrana za dojenčke, popolnoma zložljiv otroški voziček, invalidski voziček in dresiran pes za pomoč slepim in gluhim.

### **5.8.2 Kabinska prtljaga**

**Kabinska prtljaga** so ostali predmeti, ki jih potnik lahko nese s seboj v potniško kabino. Ta prtljaga se označi s priveskom za kabinsko prtljago in se tehta, njena teža spada v dovoljeno količino brezplačne prtljage. V primeru preseganja le-te potnik plača za višek prtljage.

---

## 5.9 Brezplačna prtljaga

Brezplačna prtljaga predstavlja težo oziroma število kosov registrirane in ročne prtljage, ki jo potnik lahko vzame s seboj brez posebnega doplačila. Teža in število kosov je določeno pri posameznih prevoznikih.

## 5.10 Višek prtljage

Višek prtljage predstavlja količino registrirane in kabinske prtljage, ki presega dovoljeno težo oziroma število kosov brezplačne prtljage. Zanj potnik plača karto za višek prtljage in se izda na odhodnem letališču do namembnega letališča. V letalskem prometu poznamo še nespremljano prtljago, ki se na zahtevo potnika prevaža kot tovor in vsebuje samo osebne stvari potnika. O takem prevozu se potnik in prevoznik posebej dogovorita. Tako prtljago potnik odda in prevzame v prevoznikovi blagovni službi.

## 5.11 Prepovedana prtljaga

Prepovedana prtljaga so stvari, ki jih ne smemo sprejeti za prevoz. To je prtljaga, ki utegne po svoji naravi povzročiti nevarnost za letalo in potnike ali povzročiti škodo oz. ki po naravi, obsegu ali teži ne spada v prostor za prtljago. V prepovedano prtljago spadajo naslednje stvari: torba za alarmno napravo, eksplozivi, municija, pirotehnična sredstva in rakete, plini, vnetljive tekočine, vnetljive trde snovi, oksidirajoče snovi, strupene in kužne snovi, radioaktivne, jedke snovi, magnetizirane snovi in druge nevarne snovi.

## 5.12 Varnostni pregled prtljage

Varnostni pregled prtljage je eden od najpomembnejših varnostnih ukrepov v zračnem prometu. Varnostni pregled temelji na več principih, ki se lahko medsebojno kombinirajo in jih predpisuje posamezni prevoznik.

Pregled se mora opraviti za vso prtljago, ki bo nameščena v letalu. Pregled je lahko ročen v prisotnosti potnika; pri velikem številu potnikov je to v praksi nemogoče.

Ročni pregled se ponavadi uporablja za rizične linije ali pri potniku, ki je tudi iz drugih razlogov sumljiv. Pogosteje se uporablja rentgenski pregled prtljage tako, da se vsa prtljaga ob odhodu usmeri skozi rentgenski aparat.

Rentgenski aparat je lahko že vgrajen v okence za registracijo potnikov in prtljage, tako da se le-ta pregleda neposredno ob predaji. Sumljiva prtljaga se lahko takoj izloči in pregleda. Ta način nekoliko upočasnjuje postopek registracije potnikov. Pri drugem načinu je postavljen rentgenski aparat na zbirnem transportnem traku v sortirnici prtljage. Sumljiva prtljaga se prav tako izloči.

Pri sprejemu potnikov za let se mora zagotoviti, da je na letalo natovorjena izključno prtljaga potnikov, ki so na letalu. To se doseže s točno kontrolo potnikov, ki so vstopili v letalo, in z indetifikacijo prtljage. Ne sme se zgoditi, da potnik odda prtljago, ki ne bi bila usmerjena na letalo, s katerim potuje potnik.

Neposredna identifikacija prtljage se opravlja na letališki ploščadi pred letom. Iz sortirnice pripeljejo prtljago na vozičkih in vsak potnik neposredno pred vstopom v letalo pokaže svojo prtljago, delavci prtljažne službe pa vsak pokazani kos dajo na drug voziček in nato natovorijo v letalo. Pri numerični

---

identifikaciji je pomembno, da ima vsak potnik svojo številko ter da sta potnik in vsa njegova prtljaga enako oštevilčena. Če se pojavi nepravilnost, se lahko s pomočjo števil ugotovi lastnika prtljage.

### **5.13 Avtomatski način registriranja**

Pri avtomatskem načinu registracije potnikov mora računalnik stalno voditi evidenco sprejetih potnikov in njihove prtljage. V katerem koli trenutku lahko dobimo izpis, koliko in katero prtljago ima potnik. To velja tudi po nadzoru pri izhodu. V primeru neujemanja števila registriranih in potnikov, ki so vstopili v letalo, računalnik ponudi spisek manjkajočih potnikov skupaj s številkami prtljažnih priveskov. Če potnik nima prtljage, ni potrebno izvajati drugih varnostnih ukrepov. O varnostnih ukrepih v primeru manjkajočega potnika se dogovorijo vodja prometa, policija in kapitan letala.

---

## 6. VARNOST NA KROVU

Letenje je najhitrejši in najvarnejši prevoz. Približno 3 milijone ljudi vsak dan potuje s komercialnimi letali in je varno dostavljenih na njihovo cilj potovanja.

Letalo bo – z vami na krovu – vzletelo le, če je bilo pregledano in je dobilo dovoljenje za nameravan polet. To pomembno dejanje se izvede le nekaj minut pred vzletom, a "zgodba o varnosti" se prične že na mizah oblikovalcev in pokriva vse vidike civilnega letalstva, ki so:

- **Oblikovanje:** Vse vrste oblik so pregledane in so s strani pooblaščenih strokovnjakov odobrene le, če so izpolnjene vse varnostne norme.
- **Izdelek:** Vsi sestavni deli letala so pregledani pred in po namestitvi in letala so preizkušena v zraku, preden zapustijo proizvajalca.
- **Podjetja:** Le priznana podjetja lahko oblikujejo, izdelujejo, upravljajo in vzdržujejo letala. Pred pridobitvijo certifikata morajo podjetja izpolnjevati vse organizacijske zahteve, postopke in vire.
- **Osebje:** Vaše letalo je oblikovano, izdelano, vzdrževano in upravljano s strani pooblaščenega in odobrenega osebja. Za obdržane veljavne licence mora biti zaključeno začetno in periodično usposabljanje osebja ter vzdrževano pridobljeno znanje.
- **Nadzor:** Vsa certificirana letala, podjetja in vso pooblaščen osebje je prijavljeno in neprestano nadzirano s strani Oddelka za civilno letalstvo z namenom nadzora veljavnih dovoljenj.

Letala so močna in stabilna; izdelana so temelječ na visokih varnostnih mejah. Kos so večjim pritiskom in silam, kot so jim dejansko izpostavljeni.

Glavni instrumenti so dvojni ali trojni, tako da ne pride do težav v primeru, če kakšen zataji.

Za vašo varnost prosimo, da:

- Pazljivo prisluhnete varnostnim navodilom in preberete varnostno kartico;
- Imate varnostni pas ves čas pravilno pripet nizko preko bokov;
- Ravirate v skladu s pravili o omejitvah ročne prtljage;
- Med celotnim poletom izključite mobilni telefon in vse električne naprave.

### 6.1 Turbulenca

Turbulence naj vas ne skrbijo. Tudi močne turbulence so običajne in letalu ne škodijo.

Turbulence povzroča veter in lahko jih je napovedati, tako da je višina poleta po potrebi spremenjena z namenom zmanjšanja neprijetnega učinka.

Pričakujete lahko nekaj manjših ali lažjih turbulenc ob vzletu in pristanku v nizkih višinah ob vročih poletnih popoldnevih, saj sonce ogreva zemljo in topli zrak, ki se dviguje, povzroča »nemirnost« ozračja.

Nikoli ne pozabite – tudi če se vam bo zdelo letali se nikoli ne spusti za stotine čevljev, ampak le za nekaj.

---

## 6.1.1 Kako premagati strah pred letenjem?

Pritisnite trebuh navzven in nato globoko in počasi vdihnite skozi nos. Zadržite dih in nato počasi izdihnite. To ponavljajte, dokler se ne boste počutili bolje.

## 6.2 Zdravje med zračnim potovanjem

### 6.2.1 Pritisk v kabini

Letalska kabina je pod tlakom, vendar je tlak v kabini nižji kot na tleh. Enakovreden je tlaku na višini 1500-2000 metrov nadmorske višine, ki ga večina potnikov prenaša brez večjih težav. Potniki s srčnimi boleznimi in boleznimi ožilja ali dihal ali določenimi motnjami krvi, se naj pred potovanjem posvetujejo z osebnim zdravnikom, saj obstaja možnost, da ne bodo prenašali zmanjšane količine kisika na krovu.

### 6.2.2 Bolečine v ušesih

Med poletom se spreminja zračni tlak, kar lahko povzroči neprijeten občutek v ušesih, in sicer običajno med pristajanjem. Če imate infekcijo ušes, nosu ali sinusov, se letenju izogibajte, saj lahko nezmožnost izenačitve tlaka povzroči poškodbe. Če se težava pojavi med poletom, vam bodo pomagale kapljice za nos.

Če občutite bolečine v ušesih, poskusite sledeče:

- zehajte ali požirajte
- žvečite žvečilni gumi
- zamašite si nos in nežno izdihnite.

### 6.2.3 Vlaga, dehidracija

Relativna vlažnost je približno 20%, kar je relativno nizko in lahko povzroči neprijeten občutek v očeh, ustih in nosu.

Za lajšanje neprijetnega občutka priporočamo, da namesto kontaktnih leč uporabite očala, pijete brezalkoholne pijače pred in med poletom (izogibajte se alkoholnih pijač in pijač, ki vsebujejo kofein) in uporabljajte vlažilno kremo za kožo.

### 6.2.4 Negibnost in tromboza ven

Daljša negibnost na dolgih poletih – še posebej, če sedite – lahko vodi do nastanka krvnih strdkov v nogah. V večini primerov ne povzroča bolezenskih znakov, lahko pa povzroči otekanje in togost. V redkih primerih, se v žilah nog lahko pojavi večji strdek, katerega majhen košček se odluči in se s krvnim tokom prenese do srca in pljuč, kar povzroči pljučno embolijo<sup>2</sup>. To se lahko zgodi tudi nekaj dni po poletu.

2

---

<sup>2</sup> Embolija: bolečine v prstnem košu, težko dihanje in nenadna smrt

---

Tveganje je zelo nizko, a kljub temu je priporočljivo, da se pred poletom posvetujete z zdravnikom, če

- ste že imeli težave z žilno trombozo ali pljučno embolijo;
- ste starejši kot 40 let;
- imate hormonsko terapijo;
- ste noseči;
- ste pred kratkim imeli operacijski poseg ali travmo;
- imate raka;
- imate genetsko pogojene težave s strjevanjem krvi;
- kadite;
- imate prekomerno telesno težo;
- imate krčne žile.

Trombozi ven se lahko preprosto izognete tako, da

- pijete veliko vode;
- se izogibate pitju alkoholnih pijač in pijač, ki vsebujejo kofein;
- vsakih 30 minut razgibate noge in iztegnete roke;
- med sedenjem nimate prekrižanih nog;
- med potovanjem nosite ohlapna, udobna oblačila;
- ne zaužite uspavalnih tablet;
- nosite kompresijske nogavice.

### **6.2.5 Zračna bolezen (kineza)**

Zračna bolezen se pojavi, ko izgubite vizualen stik z zemeljskim horizontom, a se med potovanjem z letalom pojavi zelo redko.

Če ste zračni boleznijo podvrženi, izberite sedež ob oknu, če se le da nad krili, pred in med potovanjem ne jejte težke hrane, ne berite in si odprite zračenje.

### **6.2.6 Kadilci**

Kajenje med poletom ni dovoljeno. Predlagamo, da strastni kadilci žvečijo žvečilni gumi ali uporabijo nikotinske obliže ali blaga pomirjevala, za lajšanje neugodja.

### **6.2.7 Nosečnice**

Nosečnice po 34 tednu nosečnosti ne smejo potovati z Wizz Air. Wizz Air ne prevzema odgovornosti za zdravstvene težave nosečnice in/ali nerojenega otroka, ki bi se pojavile med poletom, ali kot njegova posledica kasneje. Wizz Air priporoča, da se nosečnice po 28 tednu nosečnosti pred poletom posvetujejo z osebnim zdravnikom.



---

## 6.2.8 Dojenčki

Potovanje z letalom ni priporočljivo za dojenčke mlajše od 7 dni in za nedonošenčke, saj jih lahko spremembe tlaka v kabini izčrpajo. Dojenčki so bolj podvrženi dehidraciji. Zagotovite, da boste pred in med poletom poskrbeli za dovolj tekočine.

## 6.2.9 Obstoječe bolezni

Predlagamo, da se pred potovanjem posvetujete z osebnim zdravnikom, če trpite za nedavnimi ali kroničnimi boleznimi, kot so

- bolezni ožilja;
- kronične bolezni dihal;
- močna slabokrvnost;
- nestabilna sladkorna bolezen;
- rak;

ali če je vaša sposobnost letenja kakor koli dvomljiva. Letenje s srčnim spodbujevalnikom je varno, vendar so lahko unipolarni svinčeni spodbujevalni sistemi dovzetni za elektronske motnje med poletom, tako da morajo biti upoštevana navodila o vplivu varnostnih naprav letališke varnosti.

## 6.2.10 Zrak v kabini

Zrak v kabini se izmenjuje z zunanjim zrakom in zrak, ki kroži v kabini, je filtriran. To nudi popolno menjavo zraka 20-30 krat na uro, in ta stopnja ventilacije je mnogo višja kot v večini stavb in na ta način vzdržuje nizko onesnaženost zraka.

Filtri zadržijo bakterije, glivice in večino virusov. Kljub temu, zaradi preprečevanja prenosa bolezni iz ene države v drugo, ljudje z nalezljivimi boleznimi naj ne bi potovali.

## 6.2.11 Kako preživeti letalsko nesrečo?

**Raziskave so pokazale, da vedno več ljudi preživi letalsko nesrečo in da ni vse odvisno od sreče.**

Več strokovnjakov se je odločilo napisati knjigo z naslovom *Kako preživeti letalsko nesrečo*, pri tem pa so navezali stik z več kot 2.000 tistimi, ki so preživeli strmoglavljenja.

"Potniki sami lahko zelo veliko pripomorejo k lastnemu preživetju," je dejal Ed Galea, eden izmed avtorjev knjige.

Zelo pomembno je, da pred vsakim poletom potnik prebere navodila za reševanje in si ogleda, kako bi iz svojega sedeža najhitreje prišel do zasilnega izhoda.

---

Najosnovnejše pravilo pa je: "Vedno naredi tako, kot ti ukaže posadka!" pravi Tom Barth, strokovnjak za letalstvo, in dodaja, da je tudi varnostni pas pogosto tisti, ki v nesreči prevesi tehtnico življenja in smrti. Dobro je pred poletom vaditi, kako se pas odveže.

### 6.2.11.1 Brez panike

Profesorica Helen Muir, ki preučuje vedenje letalskih potnikov, ugotavlja, da jo najslabše vedno odnesejo potniki, ki jih popade panika.

Med poletom zato ni priporočljivo piti alkohola ali jemati uspaval, saj imate ob nesreči pogosto le nekaj sekund časa, da zapustite letalo, zato potrebujete dobre reflekse.

Če morate zasilno pristati na vodni površini, nikar ne napihnite rešilnega jopiča, dokler ste še v letalu, saj se pogosto zgodi, da to začne toniti. Z napihnjenim jopičem iz potopljenega letala ne morete izplavati, saj vas jopič vleče navzgor.

Strokovnjaki trdijo, da kar v 90 odstotkih letalskih nesreč najdemo preživele.



Slika 14: Položaj potnika na letalu

Viri:

[http://www.rtv-slo.si/zabava/modload.php?&c\\_mod=rnews&op=sections&func=read&c\\_menu=1&c\\_id=19118](http://www.rtv-slo.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=1&c_id=19118)

---

## 7. LETALIŠČA NA SLOVENSKEM

### 7.1 Potniško-tovorna

#### 7.1.1 Letališče Ljubljana



Slika 15: Letališče Ljubljana

Viri: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Ljubljana](http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Ljubljana)

#### 7.1.2 Letališče Maribor



Slika 16: Letališče Maribor

Viri: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Maribor](http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Maribor)

---

### 7.1.3 Letališče Portorož



Slika 17: Letališče Portorož

Viri. <http://www.portoroz.si/default.asp?id=395>

## 7.2 Vojaška

### 7.2.1 Letališče Cerklje ob Krki

### 7.3 Športna

#### 7.3.1 Letališče Ajdovščina

#### 7.3.2 Letališče Bovec

#### 7.3.3 Letališče Celje



Slika 18: Športno letališče Celje

Viri. [http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Celje](http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Celje)

#### 7.3.4 Letališče Divača

---

### 7.3.5. Letališče Lesce



Slika 19: Letališče Lesce

Viri: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Lesce](http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Lesce)

### 7.3.6 Letališče Murska Sobota



Slika 20: Letališče Murska Sobota

Viri: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Murska\\_Sobota](http://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Murska_Sobota)

### 7.3.7 Letališče Novo Mesto- Prečna



Slika 21: Letališče Novo Mesto -Prečna

Viri: <http://www.aeroklub-nm.si/html/letalisee.html>

---

### 7.3.8 Letališče Postojna

### 7.3.9 Letališče Ptuj



Slika 22: Letališče Ptuj

Viri: [http://ak-ptuj.com/e107\\_plugins/content/content.php?content.17](http://ak-ptuj.com/e107_plugins/content/content.php?content.17)

### 7.3.10 Letališče Slovenj Gradec

### 7.3.11 Letališče Šentvid pri Stični

### 7.3.12 Letališče Velenje

### 7.3.13 Letališče Zagorje

---

## 8. ANKETA

Dijakinje prometne šole smo se odločile, da bomo svojo raziskovalno nalogo o letalstvu anketirale prebivalstvo in na podlagi rezultatov ugotovile, koliko ljudi se na potovanje odpravlja z letalom, in s kakšnimi problemi se ob tem srečujejo.

Želimo, da si vzamete pet minut časa in rešite anketo.

Hvala za Vaše sodelovanje!

Spol: M    Ž

Starost: \_\_\_\_\_

**1. S katerim prevoznim sredstvom se odpravljate na daljše potovanje?**

- avto

- letalo

- avtobus

- vlak

- ladja

drugo: \_\_\_\_\_

**2. Zakaj uporabljate to prevozno sredstvo?**

- ker je poceni

- ker je udoben

- ker je varen

- ker je hiter

drugo: \_\_\_\_\_

**3. Ali ste se odpravili kdaj na potovanje z letalom?**

- DA

- NE

**4. Ali vam je bila vožnja z letalom všeč?**

- DA

- NE

Utemeljitev odgovora : \_\_\_\_\_

**5. Kako ste se počutili, ko ste se prvič peljali z letalom?**

- odlično

- srednje

- slabo

Utemeljitev odgovora: \_\_\_\_\_

---

**6. Kolikokrat ste se že peljali z letalom?**

\_\_\_\_\_

**7. Ali bi se še kdaj odpravili na pot z letalom?**

- DA

- NE

Utemeljitev odgovora:: \_\_\_\_\_

**8. Ali ste se srečali s kakšnimi problemi na letalu?**

- DA

- NE

Utemeljitev odgovora: \_\_\_\_\_

**9. Ste se počutili kdaj slabo med vožnjo z letalom?**

- DA

- NE

Utemeljitev odgovora : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**10. Ali priporočate drugim ljudem, ki se še niso vozili z letalom, da se vsaj enkrat v življenju odpravijo z letalom na pot?**

- DA

- NE

Utemeljite svoj odgovor: \_\_\_\_\_



---

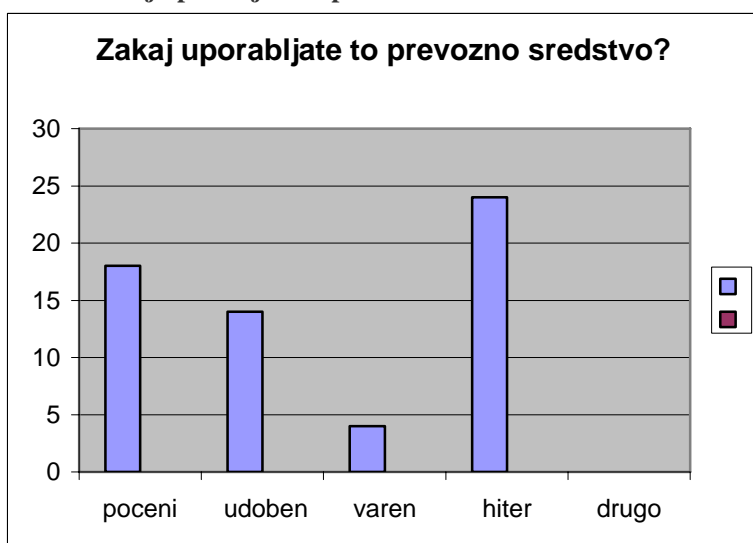
Na podlagi 49 anketirancev smo analizirale odgovore ter jih predstavile in obrazložile s pomočjo grafov.

Graf 1: S katerim prevoznim sredstvom se odpravljate na daljše potovanje?



Ugotovitve: Iz grafa lahko razberemo, da se večina anketirancev danes odpravlja na daljše potovanje največkrat z avtomobilom nato z letalom, avtobusom in vlakom.

Graf 2: Zakaj uporabljate to prevozno sredstvo?



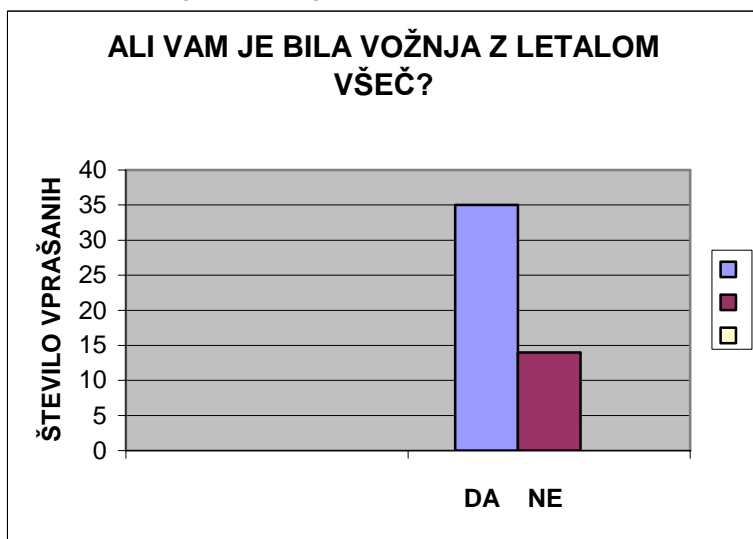
Ugotovitve: Vsak anketiranec je na podlagi svojega odgovora pri prvem vprašanju odgovoril, da uporablja to prevozno sredstvo največkrat zato, ker je: hiter, poceni, udoben ter varen.

Graf 3: Ali ste se odpravili kdaj na potovanje z letalom?



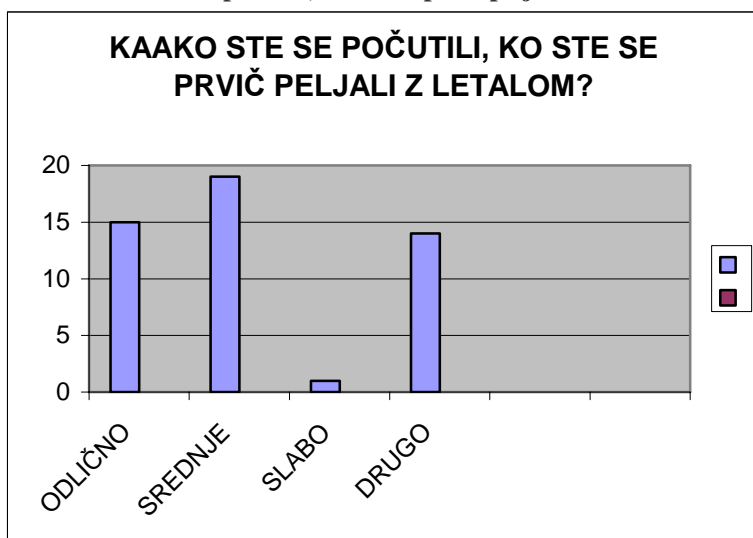
Ugotovitve: 35 anketirancev jih je odgovorilo z DA  
14 anketirancev pa z NE

Graf 4: Ali vam je bila vožnja z letalom všeč?



Ugotovitve: Večini anketirancev je bila vožnja z letalom všeč, nekaterim pa tudi en.

Graf 5: Kako ste se počutili, ko ste se prvič peljali z letalom?



**Ugotovitve:** Tisti, ki so odgovorili, da so se počutili odlično so odgovor utemeljili na več načinov:

ker mi je bilo zanimivo opazovati naravo iz zraka,  
ker je bila prva vožnja,  
ker mi je bilo posebno doživetje z nekaj strahu in vznemirjenja,  
ker mi je bilo točno tako kot sem pričakoval.

Z odgovorom, da so se srednje počutili so svoj odgovor utemeljili:

spremlja te neka tesnoba,  
bilo me je malo strah,

ker še nisem poznal pravil o varnosti na letalu, niti občutka ko se voziš z njim, z rahlim pomislekom,  
vzlet-pristajanje.

Anketiranec, ki je odgovoril, da se je slabo počutil, je svoj odgovor utemeljil zaradi tega, ker se boji višine.

Graf 6: Kolikokrat ste se peljali z letalom?



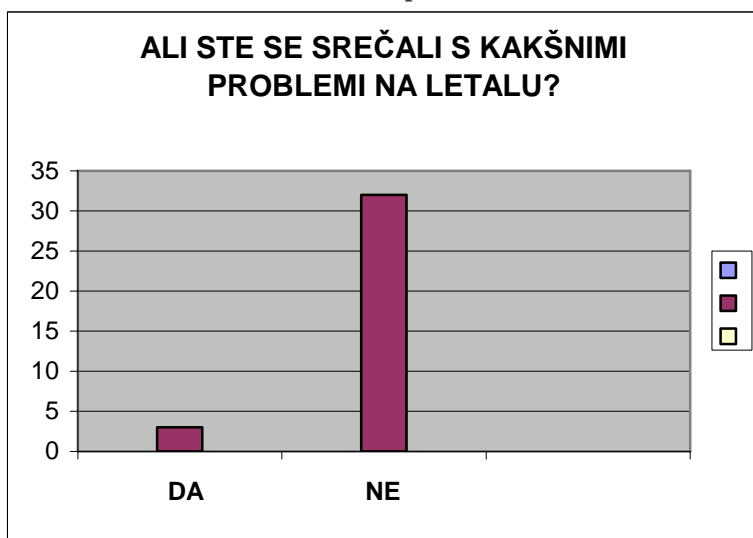
Ugotovitve: 26 anketirancev se jih je peljalo večkrat, 9 anketirancev samo enkrat, 14 anketirancev pa se še nikoli ni peljalo z letalom.

Graf 7: Ali bi se še kdaj odpravili na pot z letalom?



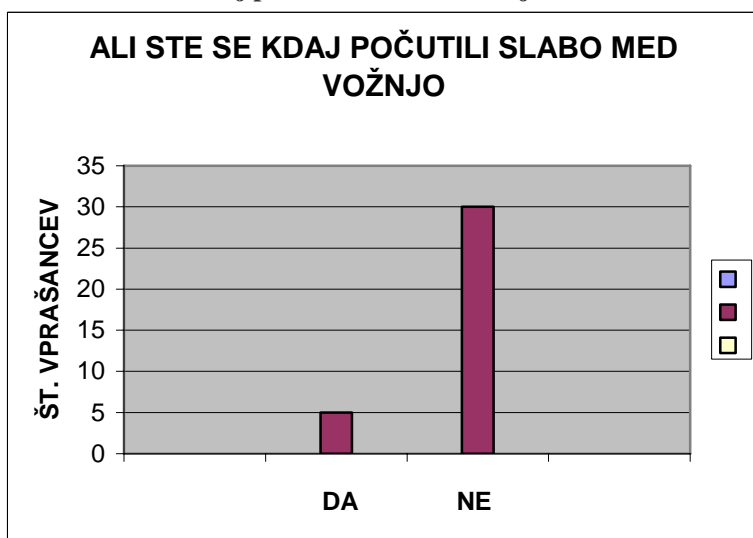
Ugotovitve: vsi anketiranci so odgovorili na vprašanje z DA.

Graf 8: Ali ste se srečali s kakšnimi problemi na letalu?



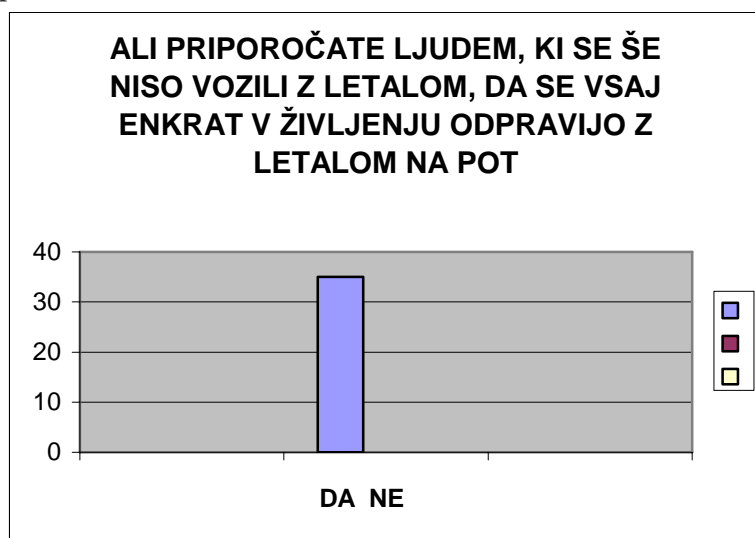
Ugotovitve: Anketiranci, ki so odgovorili na odgovor z DA so se srečali z naslednjimi problemi: čakalni čas, zamenjava prtljage, ki sem jo kasneje dobila in izgube prtljage.

Graf 9: Ali ste se kdaj počutili slabo med vožnjo?



Ugotovitve: Anketiranci ki so odgovorili z odgovorom DA so se počutili slabo med vožnjo zaradi: pritiska v želodcu ( bruhanje ), turbelence, pritisk v ušesih.

Graf 10: Ali priporočate ljudem, ki se še niso vozili z letalom, da se vsaj enkrat odpravijo z letalom na pot?



Ugotovitve: Vsi anketiranci so odgovorili z odgovorom DA.

## 9. ZAKLJUČEK

Z raziskovalno nalogo smo predstavile veliko novih podatkov na področju letalstva. Raziskovalna naloga obsega pomembne kriterije, s katerimi se srečuje potnik pri prevozu z letalom. Ugotovili smo, da se potnik preden se odpravi na pot z letalom mora seznaniti z določenimi pravnimi viri, z različnimi informacijami na letalu.... V raziskovalno nalogo smo tudi vključile anketo, ki nam je bila v veliko pomoč. Iz ankete je bilo razbrano:

- da se največ ljudi odpravlja na pot z osebnim avtomobilom,
- da, to sredstvo uporabljajo, ker je poceni, varen ter hiter.

Ugotovitve in predlogi:

Kljub udobnosti, hitrosti, varnosti in ekonomičnosti letalskega prometa, na ostale vrste prometa glede na kraj odvijanja (v vodi in na kopnem), prevladuje prometni podsistem cestnega prometa.

Glede na tehnologijo in tehniko, ki se uporablja bi se verjetno dalo skrajšati čas zadrževanja potnikov pred in po letu.

Prav tako, če bi bila opremljenost terminalov z sredstvi direktnega vstopanja i izstopanja, bi se skrajšal čas skupnega potovanja.

Predlagamo tudi, da se racionalizirajo in poenostavijo pregledi potnikov pred vstopom na letalo.

Vključitev svetovalca, ki bi sprejemal nove potnike in jih seznanil z podrobnostmi v zvezi z rezervacijo, nakupom kart, vkrcanjem potnika in prtljage na krov letala.

---

## 10. KAZALO SLIK

|   |    |
|---|----|
| Slika 1: VPS letališča v Zurichu .....                                | 21 |
| Slika 2 : Ploščad mednarodnega letališča Češka.....                   | 23 |
| Slika 3: Potniški terminal letališča Arlanda, Švedska.....            | 24 |
| Slika 4: Deli letala .....  | 27 |
| Slika 5: Zračne zavore.....   | 27 |
| Slika 6: Pilotska kabina .....  | 28 |
| Slika 7: rezervacija karte .....                                      | 31 |
| Slika 8: Letalska karta .....   | 34 |
| Slika 9: Letalska karta USA .....                                     | 34 |
| Slika 10: Nova naprava za pregled potnikov in prtljage v Ameriki..... | 38 |
| Slika 11: Pregled potnikov .....                                      | 39 |
| Slika 12: Rentgenski pregled pod laserskim žarom .....                | 40 |
| Slika 13: Naprava za skeniranje potnikov .....                        | 41 |
| Slika 14: Položaj potnika na letalu .....                             | 50 |
| Slika 15: Letališče Ljubljana.....                                    | 51 |
| Slika 16: Letališče Maribor .....                                     | 51 |
| Slika 17: Letališče Portorož .....                                    | 52 |
| Slika 18: Športno letališče Celje .....                               | 52 |
| Slika 19: Letališče Lesce.....  | 53 |
| Slika 20: Letališče Murska Sobota.....                                | 53 |
| Slika 21: Letališče Novo Mesto -Prečna .....                          | 53 |
| Slika 22: Letališče Ptuj.....   | 54 |

## 11. KAZALO GRAFOV

|   |    |
|---|----|
| Graf 1: S katerim prevoznim sredstvom se odpravljate na daljše potovanje? .....                                     | 57 |
| Graf 2: Zakaj uporabljate to prevozno sredstvo? .....   | 57 |
| Graf 3: Ali ste se odpravili kdaj na potovanje z letalom? .....   | 58 |
| Graf 4: Ali vam je bila vožnja z letalom všeč? .....  | 58 |
| Graf 5: Kako ste se počutili, ko ste se prvič peljali z letalom? .....  | 59 |
| Graf 6: Kolikokrat ste se peljali z letalom?.....   | 60 |
| Graf 7: Ali bi se še kdaj odpravili na pot z letalom?.....  | 60 |
| Graf 8: Ali ste se srečali s kakšnimi problemi na letalu? .....   | 61 |
| Graf 9: Ali ste se kdaj počutili slabo med vožnjo? .....  | 61 |
| Graf 10: Ali priporočate ljudem, ki se še niso vozili z letalom, da se vsaj enkrat odpravijo z letalom na pot?..... | 62 |

---

## 12. VIRI

Internetne strani:

- <http://wapedia.mobi/sl/Letali%C5%A1%C4%8De>
- [http://sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=129&Itemid=142](http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=142)
- <http://194.249.196.220/proj07/r00/seminar2c0000/zgodovina.html>
- <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=76>
- <http://sl.wikipedia.org/wiki/Letalstvo>

Knjige in druga literatura

1. Avtor: Prof. dr. Marko Pavliha, **PREVOZNO PRAVO**
2. Avtor: Anton Pepevnik, **TEHNOLOGIJA PREVOZA POTNIKOV**
3. Avtor: Cvetko Godnič, **TEHNOLOGIJA PROMETA**
4. Avtor: Branko Žvikart, **MEDNARODNA ŠPEDICIJA**