

Dr. Marko Pavliha,

pravnik, profesor in publicist

Aleksander ČIČEROV

Profesor dr. Marko Pavliha, univerzitetni diplomirani pravnik, je mednarodno priznan pravni strokovnjak, esejist in redni univerzitetni profesor. Leta 2004 je bil dobesedno čez noč povabljen za ministra za promet v vlado mag. Antona Ropa, potem pa je bil izvoljen za poslanca in podpredsednika slovenskega parlamenta v mandatu 2004–2008. Trdno verjame, da bi moral biti sleherni minister natanko to, kar ta beseda pomeni v latinščini, torej služabnik ljudi, ki bo krivične zakone spremenil ali zamenjal, da ne bo sam zamenjan ali kar je še huje, da jih bo razveljavilo ustavno sodišče po »patriotsko«. Dobro pozna gospodarstvo, doktorat je zagovarjal v Kanadi pri prof. Williamu Tetleyju, izpopolnjeval se je v Londonu, Parizu in Münchnu. Ja avtor ali soavtor 29 knjig, izbran je bil za pravnika leta 2001, že nekaj časa pa ga beremo kot plodovitega pravniškega esejista. Spoznala sva se s pomočjo njegovega očeta, ki se je kot navdušen hribolazec pridružil skupini, ki sem jo vodil pri vzponu na Kilimandžaro. Biti prijatelj z Markom, pomeni prisluhniti morju in vsemu, kar je povezano z njim. Toda midva sva se našla tudi pri letalstvu. Nekoč sva bila celo člana slovenske delegacije, ki je sodelovala na diplomatski konferenci o letalskem pravu v Montrealu, in videl sem, da mu tudi letalsko (zasebno) pravo »leži«, čeprav sem še danes prepričan, da je pomorsko pravo njegova Ahilova peta.¹ Z veseljem pa pristavi, da mu moja knjiga Mednarodno letalsko pravo pomaga pri predavateljskih obveznostih. Po prisluškovalni blamaži (arbitraža) so ga nekateri videli kot novega slovenskega arbitra.

Ventil: *Nekje pač moramo začeti tale pogovor. Bili ste minister za promet, čeravno kratek čas. Kako ste doživeli ministrovanje in kako ste uveljavljali stroko? Danes ministristva za promet, takega, kot ste ga vodili vi, žal nimamo. Kako to dejstvo vpliva na kvaliteto dela ministristva, v okviru katerega je tudi letalstvo? Lahko v taki »infrapravni pokveki« rešujemo probleme letalstva, kot je na primer oblikovanje novega, sodobnega zakona o letalstvu, s čimer bi uresničili Pilot projekt ref. št. 6990/14 in zavrnili trditve o neizvajanju uredb Komisije (EU) št. 748/2012 in 2042/2003?*

Marko Pavliha: V politiko ali metaforično rečeno v skorajda prazen bazen sem iz mirnega profesorskega življenja popolnoma nepri-

čakovano skočil na glavo na povabilo tedanjega predsednika vlade mag. Ropa, ki se je bržkone odločil zame zaradi strokovnih referenc in ne političnih, ki jih sploh nisem imel, saj nikoli poprej nisem bil član nobene stranke. Znašel sem se v relativno velikem kolektivu, ki me je verjetno na začetku gledal precej sumničavo, potem pa sem jih, upam, hitro prepričal, da sem človek, ki verjame v skrbno delo, poštenje, odkrito komunikacijo, zanesljivost in prijaznost. Organiziral sem vrhunsko ekipo, ki jo je kot šef kabineta vodil moj dolgoletni prijatelj, sopotapljač in pravniški kolega mag. Anton Travner, tako da smo v približno pol leta opravili zajetno delo s poudarkom na bistveno bolj enakopravnem obravnavanju vseh prometnih resorjev – cest, železnic,

letalstva in pomorstva – pa tudi logistike in multimodalnega transporta. Pripravili smo prvo celostno slovensko prometno politiko, ki jo je žal nova vlada ignorirala in jo raje zamenjala s svojo kratko »seminarsko nalogo«, se pospešeno ukvarjali z ureditvijo koncesijskega razmerja z Luko Koper, II. tirom, letalskimi predpisi, mariborskimi letališčem in še bi lahko našteval. Žal smo se morali prezgodaj posloviti, a tako je pač v politiki, hitro prideš in še hitreje greš, razen če se trdovratno ne oklepaš navidezno prestižnih položajev.

Danes smo priče nekakšnemu upravnemu mutantu v podobi ministristva za infrastrukturo, namesto da bi imeli kot pomorska država ministristvo za pomorstvo in promet. Ne

¹ Profesor Pavliha je z veseljem sprejel nalogo promotorja moje knjige Mednarodno letalsko pravo, ki je izšla leta 2009, pri čemer je pomagala tudi Fakulteta za strojništvo. Ne samo finančno, ampak tudi z veliko predavalnico, kjer so se zbrali predstavniki letalstva, državnih institucij, predstavniki Fakultete za strojništvo, študentje in poklicni radovedneži. Dr. Pavliha je suvereno predstavil prvo knjigo o mednarodnem (javnem) letalskem pravu v slovenščini in iz svojih bogatih predavateljskih izkušenj komentiral snov, hkrati pa hudomušno predstavil avtorja in njegov prispevek teoriji mednarodnega (javnega) letalskega prava. Manjkale so le stvarde. Organizatorju namreč ni uspelo pravočasno priskrbeti uniform AA za prijazne sodelavke Uradnega lista, ki so pomagale pri promociji knjige.



Očitno sta mi bolj usojena zemlja in morska voda

vem, kakšni so odnosi na ministrstvu in kako deluje obstoječa organizacija, a govori se, da stanje ni najboljše in da ljudje niso zadovoljni, kar se zagotovo odraža na delavnosti in učinkovitosti. Dober vodja mora verjeti, da so ljudje bistvo sleherne organizacije, zato mora z njimi ravnati človeško, dostojanstveno in jih motivirati do te mere, da bodo iz sebe iztisnili vse najboljše, namesto najslabše. Mar ni, recimo, žalostno za deklarirano pomorsko usmerjeno državo, ki ima morje celo narisano v grbu in na zastavi, da morju in pomorstvu namenja le majcen sektorček, ki je skrit v direktoratu za infrastrukturo, uprava za pomorstvo pa zaradi prostorske stiske in kadrovske podhranjenosti poka po šivih?! Vse je mogoče, če se resnično hoče – sam sem, denimo, po nekaj dneh ministrovanja preprečil, da bi z novelo zakona, ki je bila že pripravljena, ukinili direktorat za pomorstvo. Bojim se, da se takšno stanje lahko prej kot slej zrcali tudi na področju varnosti in zaščite, kar je zlasti v letalstvu še posebej alarmantno.

Ventil: Leta 2010 je ICAO na diplomatski konferenci, ki je potekala v Pekingu, sprejela dva zelo pomembna dokumenta: Pekinško konvencijo

in Pekinški protokol. Oba dokumenta sta namenjena preprečevanju in kaznovanju letalskega terorizma. Slovenija je bila prisotna na tej konferenci, dokumentov ni podpisala. Je temu kriv neustrežno postavljen letalski sektor v pristojnem ministrstvu ali gre zgolj za zamujanje birokratov?

Marko Pavliha: Presenetljivo veliko spodrseljajev ali celo usodnih napak se dogodi zaradi okostenele birokracije, zastarelih ali pretirano zapletenih postopkov, pičlega medresorskega usklajevanja, finančne stiske in ne nazadnje tudi zaradi nezainteresiranosti, neusposobljenosti, spolitiziranosti ali lenobe odgovornih oseb. Težko ugibam, zakaj naša država ni podpisala omenjenih mednarodnih pravnih aktov, a me ne čudi, ker tega ni storila še na mnogih drugih področjih. Lahko se samo pridružim pozivom, naj to stori čim prej, saj z oklevanjem ustvarja še dodaten vtis nesamozavestne in nesuverene države, podobno kot v primeru mejne arbitraže s Hrvaško, (ne)priznanja Palestine, italijanskih plinskih terminalov in še kaj bi se našlo.

Ventil: Mednarodni letalski terorizem iz 70. let je zamenjal še bolj

izpopolnjen in učinkovit terorizem, ki uporablja letala kot orožje. Kako se ubraniti tega zla, da ob tem ne bodo kršene potnikove pravice?

Marko Pavliha: To je vprašanje za milijardo evrov, pa še ne vem, če bi vam lahko ponudil ustrezen odgovor, bi pa zagotovo pomagalo, če bi ta denar razdelili revnim, čeravno znesek ne bi zadostoval. Prepričan sem namreč, da bolj ali manj vse planetarno zlo s terorizmom vred izvira iz denarja, ki je sveta vladar in ga je vrli papež Frančišek označil za hudičevo seme. Pretežni svetovni večini dominira kapitalistična manjšina, raznovrstne korporacije in multinacionalke, ki imajo zgolj en cilj: dobiček. Terorizem je ena od skrajnih oblik boja zoper prevlado Zahoda na Vzhodom, ki ga za nameček skrajne fundamentalistične verske skupine izkoriščajo za lastne interese, ki seveda niso legalni niti legitimni. Ampak dokler ne bo naš modri planet dejansko bolj moder in pravičnejše urejen za vse ljudi, dotlej bo tudi na letalske prevoznike in potnike prežala nenehna nevarnost, da bodo žrtve teroristov in drugih kriminalcev. Vse to ustvarja psihološko vojno in vpliva na mikavnost, hitrost in udobnost

potovanj, kar pogosto tudi sam čutim na lastni koži. Včasih sem se veselil slehernega potovanja v tujino, pravzaprav že same poti, od vzdušja na letališčih do vzletanja, letenja in pristajanja, danes pa mi je zoprna že sama misel na čakanje v vrstah, slačenje pred varnostniki in druge varnostne ukrepe.

Ventil: *Se vam zdi nakup brezpilotnih letal (dronov ali trotoev) upravičena naložba v slovensko varnost?*

Marko Pavliha: Takšna zračna plovila so namenjena predvsem rušenju, ubijanju in vohunjenju, čeprav imajo tudi druge potenciale, ki so lahko celo koristni. Ker nismo ravno bogata država, se takšnih investicij, ki so za nameček tudi etično sporne, ne bi smeli privoščiti, razen če bi denimo brezpilotno letalo uporabljali zgolj v znanstvene namene.

Droni in troti so vojaški izum in področje. »Civilni« imamo brezpilotne zrakoplove po Čikaški konvenciji ali sisteme daljinsko pilotiranih zrakoplovov, tako imenovane RPAS. EU ima na tem področju svojo agendo, žal pa se z normativnim urejanjem brezpilotnih zrakoplovov, kot to vprašanje opredeljujeta Čikaška konvencija in ICAO v svojem dokumentu o sistemih daljinsko pilotiranih zrakoplovov (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems), zamuja tako na nacionalni ravni kot tudi na ravni Evropske unije.

Ventil: *V razpravah o spremembi zakona o letalstvu in statusa Javne agencije za civilno letalstvo se pogosto omenja taksa za potnike. S pridobljenimi sredstvi bi se financirala Javna agencija za civilno letalstvo, takso pa bi plačal vsak potnik – neposredni uporabnik. Kaj si mislite o tem?*

Marko Pavliha: Potnik je potrošnik, celo »skriva« se v njem – POT(roš) NIK, zato naj bi bil pregovorno kralj in naj bi se pravo praviloma pisalo, sprejemalo in razlagalo njemu v korist, in dubio pro consumatore. Zato mi takšna taksa ni všeč, saj je nepravilna in ustvarja vtis, da je politika nesposobna najti najboljše vire financiranja, kar se na primer

kaže tudi pri zloglasnem in izjemno škodljivem odlašanju gradnje II. tira med Koprom in Divačo ali propadanju državnih cest.

Ventil: *Tudi ta intervju je namenjen bodočim pilotkam in pilotom, ki se izobražujejo na Fakulteti za strojništvo. Morda pri tem kaj pogrešate ali je česa preveč v učnem načrtu? Samomor nemškega pilota Andreasa Lubitza je odprl številna vprašanja, ne samo letalske varnosti, pač pa tudi, kako mladi kopiloti prihajajo do kapitanskega sedeža, da ne govorimo o plačevanju simulatorja, »zaposlovanju« brez pogodb in podobnem.*

Marko Pavliha: Učnega načrta ne poznam dovolj dobro, da bi ga komentiral, na splošno pa lahko rečem, da bi morali tudi bodoče pilote vzgajati in izobraževati v duhu holistične pedagogike, od ustreznih navigacijskih in strojnih znanj ter veščin do tujih jezikov, računalništva, geografije, letalskega prava, etike oziroma filozofije, retorike, psihologije in še bi lahko naštevali. Toplo priporočam knjigo kanadskega astronava Chrisa Hadfielda z naslovom *An Astronaut's Guide to Life on Earth*, ki je leta 2013 izšla pri londonskem založniku Macmillan. Še posebej je zanimivo pod poglavje o moči negativnega mišljenja (the power of negative thinking), kako nekoga pripraviti na vse možne scenarije, tudi na najslabše. Ne gre zgolj za simulacije in trening, temveč za mentaliteto, za duhovno, psihofizično usposobljenost in zrelost, kajti šele ko smo pripravljeni na vse, ko imamo vnaprej izdelane scenarije za vse verjetne ali, idealno, za vse možne situacije, se lahko predamo »pozitivnemu mišljenju«.

Ventil: *Mladi piloti se že dolgo zavedajo, da so časi Top Guna nepreklicno minili. Ostale so bolj ali manj lepe obleke, stevardese in občutki, da opravljajo »sanjski« poklic. Podaljšuje se jim delovna doba (s 55 na 60 let), letalski kokpiti pa postajajo vse bolj komplicirana delovna okolja, kamor je mogoče vstopati samo s posebno kodo. Bodo roboti zamenjali ljudi ali pa jim bodo samo olajšali sprejemanje hitrih in pravičnih odločitev?*

Marko Pavliha: Eden od problemov zahodne civilizacije je, da nas je tehnologija že zdavnaj prehitela in je duhovno ne zmoremo več dohajati. Če se bo ta trend nadaljeval, bodo prevladali in zmagali roboti, če pa se bomo ozavestili, nam bodo le v veliansko pomoč. Upanje umre pred zadnje, a čas se izteka oziroma, kot sem poskušal razložiti v svoji zadnji esejistični knjigi, nam človečanska ura bije dvanajst pred dvanajsto.

Ventil: *Še ne tako dolgo je od tega, ko se je svetovna javnost zgrozila ob pojavu ebole. V Sloveniji smo se najprej začeli spraševati, kdo je odgovoren za prve korake v obrambi proti tej hudi nadlogi, potem pa smo spisali protokol, kako bomo ravnali in kaj nam še manjka od opreme. Ali je odgovor Slovenije na nevarnost širjenja smrtonosnih nalezljivih bolezni pravilen ali pa smo samo ubogljivo naredili domačo nalogo?*

Marko Pavliha: Tudi to diši po administrativnem »reševanju« problemov s pisanjem protokolov, ustanavljanjem raznovrstnih komisij in prelaganjem odgovornosti na druge, namesto da bi učinkovito ukrepali oziroma, kot se temu reče v angleščini, »to get the job done«. Najlažje je jamrati, kaj vse ni mogoče narediti in česa nam primanjkuje, namesto da bi se znašli s tistim, kar imamo.

Kot vem, je Agencija za civilno letalstvo zaradi ebole zaposlila eno osebo, spremenilo se ni pa nič. ICAO in WHO sta že v času izbruha gripe rešila to vprašanje glede letalskega področja (v času izbruha gripe H1N1 2009), zato ni potrebe po izumljanju novega, le učinkovito je treba ukrepati.

Ventil: *Nam lahko predstavite mednarodno obligacijsko pravo s področja civilnega letalstva (ICAO, EU), predvsem novosti, odnos Slovenije do mednarodne letalske zakonodaje.*

Marko Pavliha: Gre predvsem za mednarodno odgovornost prevoznikov za prevoz potnikov in njihove prtljage, ki ne zajema zgolj najhujših nesreč oziroma smrtnih žrtev, temveč tudi poškodbe, zamude, odpo-



TTIP ne bo pomagal Pipistrelu, da bi lahko izvažal (letala, op. avtorja) v ZDA

vedi letov in zavrnitve vkrcanja. Že v devetdesetih letih prejšnjega stoletja je storilo revolucionarni korak združenje letalskih prevoznikov IATA z uvedbo dvotirne, neomejene odgovornosti, kar je posnemala Evropska unija z uredbo in potem tudi mednarodna skupnost z Montrealsko konvencijo iz leta 1999, ki je začela veljati novembra 2003, vendar jo je uredba žal le povzela, ne pa popolnoma prevzela. Tako na primer za smrt ali poškodbo potnikov po konvenciji prevoznik odgovarja objektivno do 113.000 SDR z minimalno možnostjo izoginitve odgovornosti, recimo v primeru višje sile, in neomejeno nad tem zneskom na podlagi domnevne krivde, torej ne odgovarja, če dokaže, da ni kriv (subjektivna odgovornost z obrnjenim dokaznim bremenom). Za škodo na registrirani prtljagi je predpisana objektivna odgovornost do 1131 SDR po potniku, za ročno prtljago pa je odgovornost milejša in je krivdna z normalnim dokaznim bremenom do enakega limita. Za zamudo odgovarja prevoznik krivdno z obrnjenim dokaznim bremenom z omejitvami v višini 4694 SDR na potnika in v primeru zamujene prtljage 1131 SDR po potniku. Za uničenje, izgubo, poškodbo ali zamudo tovora je odgovornost objektivna z limitom 19 SDR.

Po uredbi so zneski nekoliko nižji, čeravno bi po moje moralo prevladati mednarodno pravo. Mimogrede, nenavadna kratica SDR pomeni Special Drawing Rights oziroma v slovenščini posebne pravice črpanja, ki so nekakšna »umetna« obračunska enota Mednarodnega denarnega sklada. Njena vrednost je enaka tržni vrednosti štirih valut, in sicer ameriškega dolarja (45 odstotkov), evra (29 odstotkov), japonskega jena (15 odstotkov) in britanskega funta (11 odstotkov).

Slovensko zasebno letalsko pravo ureja Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu iz leta 2000, pri katerem sva oba sodelovala, prav prijetne spomine imam na ta projekt. Zakon naj bi bil usklajen z evropskim in mednarodnim pravom, uredbe EU se uporabljajo celo neposredno, v dvomu pa velja 8. člen ustave, ki pravi, da morajo biti zakoni in drugi predpisi v skladu s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Slovenijo. Ratificirani in objavljeni mednarodni sporazumi se uporabljajo neposredno, tako kot uredbe EU.

Ventil: *Prometna politika Slovenije, še posebej z ozirom na letalstvo – jo imamo, kakšna pravzaprav je?*

Marko Pavliha: Vlada Republike Slovenije je konec letošnjega julija sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Dokumenta nista slaba, a bi bila lahko bistveno boljša, saj ne tvorita celostne prometne politike, ki je nujno vizionarsko in strateško izhodišče za izkoriščanje naših geostrateških prednosti in dejanski razvoj prometa in logistike. Stroka je predlagala vrsto izboljšav, a jih je ministrstvo večinoma prezrlo. Žal je še vedno veljavna politika iz leta 2006, ki jo krasita podnaslova »intermodalnost« in »čas za sinergijo«, vendar le na papirju. Številnim vodilnim politikom sem že nekajkrat neuspešno predlagal, naj za začetek obstoječe ministrstvo preoblikujejo v ministrstvo za pomorstvo in promet, kar bi raztresene pristojnosti po različnih ministrstvih združilo na enem mestu, povečalo učinkovitost in zmanjšalo stroške. Naslednji korak bi morala biti Resolucija o celostni prometni politiki Republike Slovenije, ki bi jo sprejel državni zbor, na njeni osnovi pa bi bili sprejeti izved-

beni nacionalni programi za sleher-no prometno panogo. Nekateri že obstajajo in bi jih bilo treba zgolj posodobiti, kot na primer Resolucijo o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020, drugih pa zaenkrat sploh ni, denimo na področju razvoja in vzdrževanja državnih cest in razvoja slovenske železniške infrastrukture. Naši ekipi je na žalost zmanjkalo časa, saj sem bil minister s polnimi pooblastili le od konca aprila do oktobra 2004.

Ventil: *Že nekaj časa lahko spremljamo razprave v zvezi s pripravo Čezatlantskega trgovinskega in investicijskega partnerstva, t. i. sporazuma TTIP. Kako bo ta sporazum, če pride do sklenitve, vplival na letalsko industrijo?*

Marko Pavliha: TTIP v civilni družbi vsebinsko malokdo pozna, saj sta pogajanje in njegova dejanska vsebina skrita javnosti, nas pa lahko že na prvi pogled skrbi ogrožen vpliv tujega kapitala in »privatno« reševanje sporov. Na letalsko industrijo TTIP ne bi smel imeti neposrednega vpliva oziroma ekonomskega učinka. Predmet sporazuma oziroma partnerstva namreč niso prometne pravice ali priznavanje letalskih certifikatov, da bi bil evropskim proizvajalcem na podlagi TTIP omogočen dostop na ameriški trg. To urejajo posebni sporazumi. TTIP na primer ne bo pomagal Pipistrelu, da bi lahko izvažal v ZDA, kajti to urejajo bilateralni tehnični sporazumi.

Prav tako se s tem partnerstvom ne bo uredilo vprašanje trgovanja z emisijami, kar je jabolko spora med EU in ZDA že vrsto let in vroča tema vsake skupščine ICAO, ki se žal vedno znova zaključí z minimalnim napredkom, brez soglasja velikih držav, z ZDA na čelu. Vprašanje je tudi, ali bodo ZDA v zameno za predmetno partnerstvo pripravljene popustiti in spremeniti letalsko zakonodajo, predvsem kar se tiče kabotaže in kapitalskih omejitev za tuje lastništvo letalskih družb, ki resno omejujejo dostop družb EU na ameriški trg kot tudi kakršne koli inovacije v ZDA.

Ventil: *Vaša pozornost je usmerjena v prometno pravo ali še bolj natančno v mednarodno zasebno pravo, znotraj katerega je tudi letalsko pravo, ki je najmlajša veja transportnega prava. O čem torej predavate študentom?*

Marko Pavliha: Letalsko pravo predavam na podlagi svojega učbenika Prevozno pravo (izšel pri GV leta 2000 in 2007 v soavtorstvu z dr. Patrickom Vlačičem) v okviru predmeta prevozno obligacijsko pravo, in sicer pojem in vire letalskega prava, nekatere pomembnejše mednarodne letalske (obligacijske) sporazume, vrste letalskih prevoznih pogodb, pogodbe o prevozu potnikov in prtljage, pogodbe o prevozu tovora, prevoz, pri katerem sodeluje več prevoznikov, pogodbo o zakupu letala, pogodbo o posebni storitvi z letalom, sprejem in odpravo potnikov, prtljage in tovora in kolizije zakonov. Osnove letalskih zavarovanj študente naučimo pri predmetu transportno zavarovalno pravo, kjer imajo na razpolago mojo knjigo Zavarovalno pravo (izšel pri GV leta 2000 in 2007 v soavtorstvu s Sergejem Simonitijem). Ta dva predmeta sta kot izbirna prav tako na voljo študentom ljubljanske pravne fakultete.

Glede dodatnega poglobljanja znanja zlasti na področju javnega letalskega prava vsem priporočam pravo vašo imenitno knjigo Mednarodno letalsko pravo, ki je dragocen prispevek k razvoju slovenskega transportnega in še posebej letalskega prava.

Poleg omenjenih predmetov poučujem še pomorsko in gospodarsko pravo in osnove prava ter na drugi stopnji pomorsko pravno ureditev. Že sedemnajst let sem tudi gostujoči profesor na Inštitutu za mednarodno pomorsko pravo na Malti (IMO IMLI), kjer na magistrskem študiju predavam pomorsko zavarovalno pravo.

Ventil: *Zanimajo nas potnikove pravice. Kakšne pravice sploh ima letalski potnik in kako jih lahko (učinkovito) uresničuje? So letalski prevozniki,*

še posebej »nizkocenovniki«, naklonjeni tem pravicam?

Marko Pavliha: Potnik je v gromozanski poslovni areni kvečjemu miniaturni David v primerjavi z gigantskim prevoznikom Goljatom, kar postavimo ga, denimo, nasproti korporaciji Lufthansa (ki niti ni največji svetovni letalski prevoznik), ki je lansko leto prepeljala okoli 60 milijonov potnikov in s skoraj 119.000 zaposlenimi zaslužila približno 40 milijard ameriških dolarjev. Kdo je potemtakem bolj potreben varstva prevoznik ali potnik? Zato ne preseneča, da se zakonodajna »prijaznost« do potrošnikov ne zrcali zgolj v generalni evropski potrošniški direktivi in slovenskem zakonu o varstvu potrošnikov, marveč tudi v področnih evropskih in nacionalnih predpisih, vključno s potniškim prevoznim pravom. Pravice potnikov temeljijo na nediskriminaciji, točnih, pravočasnih in dostopnih informacijah ter takojšnji in sorazmerni pomoči. Iz teh načel izhaja potniški »dekalog« pravic do nediskriminacije pri dostopu do prevoza, mobilnosti, dostopnosti in pomoči brez dodatnih stroškov za invalidne potnike in potnike z omejeno mobilnostjo, obveščenoosti pred nakupom in v različnih fazah potovanja, predvsem v primeru prekinitve, odpovedi potovanja (povračilo celotnih stroškov vozovnice), kadar potovanje ne poteka v skladu z načrti. Potniki imajo tudi pravico do izpolnitve prevozne pogodbe v primeru prekinitve (preusmeritev na drugo progo ali rezervacija druge vozovnice), pravico do pomoči pri veliki zamudi ob odhodu ali na vozliščih in pravico do nadomestila pod določenimi pogoji. O odgovornosti prevoznika sem že govoril, pomembni potniški pravici pa sta tudi hiter in dostopen sistem za obravnavo pritožb in popolna uporaba in učinkovito izvrševanje zakonodaje EU.

Kleno povedano, si tipični potnik želi potovati varno, hitro (točno, po voznem redu), udobno in v prijetnem vzdušju. Upa torej, da bo prevoznik zanj poskrbel od rezervacije in plačila vozovnice do zaključene-

ga potovanja, kar pomeni holistično skrb, od preventive do kurative. V primeru zamude, telesne poškodbe, okvare zdravja, smrti (ta žal ni več njegov problem), škode na registrirani ali ročni prtljagi, njeni zamujeni dostavi ali izgubi, zavrnitve vkrcaanja, odpovedi ali prekinitve potovanja pričakuje ustrezno povračilo škode in morebitno dodatno satisfakcijo ali kompenzacijo.

Besed in obljub torej ne primanjkuje, praksa pa je žal drugačna. Kot napoveduje evropska komisija v svojem sporočilu iz leta 2011, je zdaj najpomembnejši cilj zagotoviti enostavno razumljivost pravil in utrditi njihovo izvajanje in izvrševanje v vseh vrstah prevoza. Poleg reforme v letalskem prevozu naj bi komisija tesneje sodelovala z nacionalnimi izvršilnimi organi zaradi sistematične izmenjave dobrih praks, informacij in statističnih podatkov, kakor tudi zaradi dogovora o navodilih in ukrepih za uporabo zakonodaje EU. To naj bi storila ne glede na morebitne prihodnje interpretacije luksemburškega Sodišča EU, ki je zaradi pravnih praznin in nejasnosti uredb pogosto prevzelo funkcijo zakonodajalca, kar ni dobro. Komisija naj bi svoje cilje najprej dosegla pri prevozu invalidnih potnikov in potnikov z omejeno mobilnostjo v zračnem prometu, nato pa postopoma za vse potnike v železniškem, pomorskem, rečnem oziroma celinsko-vodnem in cestnem prometu. Prav tako bo skupaj s tretjimi državami preučila možnosti za razširitev uporabe evropskih načel za varstvo potnikov na potovanjih zunaj EU.

Sam bi svetoval, da naj prevozniki v vseh prometnih panogah predvsem dosledno obveščajo potnike o njihovih pravicah in dolžnostih, najbolje na sami vozovnici ali v posebni prilogi, ne samo na spletnih straneh ali letakih, ki jih nihče ne bere. Potrošniške in turistične organizacije naj poskrbijo, da bodo razkrinkani vsi prevozniki s počrnelim ugledom, da se jim bodo potniki uspeli pravočasno izogniti. Potnik bi moral biti vnaprej izčrpno pisno obveščen, na koga naj se obrne in v kolikšnem

času v primeru težav in kdaj najkasneje lahko pričakuje odgovor oziroma pomoč. Po vložitvi zahtevka naj mu bo omogočeno, da komunicira s konkretno osebo z imenom in priimkom, ne z anonimnim, prepogosto brezčutnim uslužbencem, ker si to zasluži že zaradi pravice do človekovega dostojanstva, če so multikorporacije pozabile na osnovna pravila bontona. Če ni zadovoljen z rešitvijo problema, naj se obrne na vnaprej predviden pritožbeni organ, najverjetneje na evropski potrošniški center v posamezni državi, v skrajnem primeru pa naj ubere sodno pot.

Ventil: Glede na to, da je Slovenija članica EU, nas zanima vsebina t. i. devete svobode. Kaj to pomeni v praksi? Je »čista kabotaža« samo termin ali gre za resen ekonomski produkt letalske zakonodaje?

Marko Pavliha: Opravljanje zračnih prevozov letalskih prevoznikov Skupnosti znotraj Skupnosti (EU) je urejeno z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti. V tej uredbi »prometna pravica« pomeni pravico opravljanja zračnega prevoza med dvema letališčema v Skupnosti. To npr. pomeni, da lahko slovenski letalski prevoznik opravlja zračni prevoz med dvema letališčema na ozemlju druge članice EU, na primer Nemčije ali Francije. Termina »čista kabotaža« navedena uredba sicer ne vsebuje, vsekakor pa gre za resen ekonomski produkt letalske zakonodaje EU. Vendar pa moramo za uresničevanje te pravice upoštevati poslovne modele nizkocenovnih in mrežnih prevoznikov, kjer pa vidimo, da ima deveta svoboda določene poslovne omejitve, saj skoraj nobena država članica EU nima tako velikega notranjega trga zračnih prevozov, da bi lahko izluščili »čisto deveto svobodo«. Letalski prevozniki EU namreč ustanovljajo v drugih državah EU svoje hčerinske družbe, ki lahko »koristijo« prometne pravice te države s tretjimi državami tudi na podlagi dvostranskih sporazumov te države.

Ventil: Radi pišete. Radi tudi zavzimate jasna stališča v zvezi z aktualnimi pravnimi problemi in dogajanjem v Sloveniji in svetu. Ali lahko v bližnji prihodnosti pričakujemo novo knjigo, ki bo prinesla hudomušne zgodbe iz letalstva?

Marko Pavliha: Hm, zelo mikaven predlog, morda bi se pa res lotil zapisovanja pestrih anekdot iz mojih letalskih potovalnih dogodivščin, ki jih žal nimam kot pilot, ker nimam licence, čeravno sem o letenju sanjal že kot otrok. Očitno sta mi bolj usojeni zemlja in morska voda, zrak pa le na papirju, med turističnimi in poslovnimi popotovanji. Marsikaj sem doživel kot potnik in se kar nekajkrat opeknel s pregovorom, da je kovačeva kobilica bosa, namreč prav nič mi ni pomagalo znanje iz letalskega prava. Kot minister sem recimo nekajkrat potoval z Adrio Airways in se mi je zdelo samoumevno in človeško, da pred poletom pozdravim pilota in kopilota ter vse stevardese. Potem so v nekem rumenem mediju zapisali, da minister Pavliha zahteva, da ga mora posadka pred vsakim vzletom izrecno pozdraviti po zvočniku, si lahko mislite, kako je lahko dobrota sirota!

No, lahko pa se s ponosom pohvalim, da sem bežigrajsko gimnazijo obiskoval skupaj s prijateljem Igorjem Vugrincem, ki pri znameniti družbi Emirates Airways leti na največjem in najhitrejšem potniškem letalu na svetu Airbus A380, da je bil moj študent Stanislav Irner, ki je že vrsto let pilot pri Adriji Airways, pa še kdo in še kaj bi se našlo, ne nazadnje poznam tudi vas, drugače se verjetno ne bi pogovarjala. In vem tudi to, kakšna je razlika med pilotom in bogom: slednji si ne domišlja, da je pilot, ha, ha.

Ventil: Zahvaljujemo se vam za odgovore in iskrive misli in vam želimo še veliko uspeha tako na pomorskem kot tudi na ostalih prometnih področjih.

Mag. Aleksander Čičerov
Univerza v Ljubljani, Fakulteta za
strojništvo