

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA MANAGEMENT KOPER

Diplomska naloga

STORITVE ZEMELJSKE OSKRBE LETAL
V MEDNARODNEM POSLOVANJU

Petra Romšek

Koper, 2009

Mentor: doc. dr. Dragan Kesič

POVZETEK

Letalski promet je pomemben in vpliven dejavnik v mednarodnem gospodarstvu in poslovanju ter spodbuja rast in razvoj nacionalnega gospodarstva. Za nemoteno delovanje in razvoj letalstva so nujno potrebni standardi in priporočila, ki so sprejeti in izdani s strani različnih mednarodnih letalskih organizacij. Priporočila in standardi zajemajo tehnične in operativne vidike letalstva, kot so varnost, zračni prevoz, delovanje letal, letališč, preiskavo nesreč in vpliva na okolje. Standardizirana pogodba za izvajanje storitev zemeljske oskrbe – SGHA je ena izmed standardov in priporočil. SGHA zajema standardizirano terminologija, pravna določila in celoten obseg storitev zemeljske oskrbe. Sestavljena je iz treh dokumentov: glavne pogodbe, aneksa A in aneksa B.

Ključne besede: mednarodno poslovanje, letalski promet, zemeljska oskrba, standardizirana pogodba zemeljske oskrbe, prevoznik, izvajalec zemeljske oskrbe letal, standardi in priporočila

ABSTRACT

Air transport is an important and influential actor in the international economy and business, which encourages the growth and development of national economy. Standards and recommendations adopted and issued by various international aviation organisations are indispensable for the smooth functioning and development of aviation. They include technical and operational aspects of aviation, such as security, air transport, functioning of airplanes and airports, investigations of accident and impact on the environment. One of these standards and recommendations is the Standard Ground Handling Agreement (SGHA). It covers standard terminology, legal provisions and full range of ground handling services. It consists of three parts: Main Agreement, Annex A and Annex B.

Key words: international business, air transport, ground handling, standard ground handling agreement, carrier, handling company, standards and recommendations

UDK: 656.715:339(043.2)

VSEBINA

1	Uvod	1
2	Mednarodno poslovanje in internacionalizacija	5
2.1	Pomen transporta v mednarodnem poslovanju	6
2.2	Letalski promet	6
2.3	Razvoj letalskega prometa	7
3	Pravna podlaga in mednarodne organizacije v letalskem prometu	11
3.1	Pravni akti	11
3.1.1	Varšavska konvencija	11
3.1.2	Čikaška konvencija	11
3.1.3	Uredbe in direktive Evropske unije	12
3.1.4	Zakon o letalstvu Republike Slovenije	13
3.2	Mednarodne organizacije	13
3.2.1	ICAO – Mednarodna organizacija civilnega letalstva	13
3.2.2	IATA – Mednarodno združenje letalskih prevoznikov	13
3.2.3	ACI – Mednarodni svet letališč	14
3.2.4	ACI EUROPE – Mednarodni svet letališč Evrope	14
3.2.5	EUROCONTROL – Evropska organizacija za varnost zračne plovbe	15
3.2.6	ECAC – Evropska konferenca civilnega letalstva	15
3.2.7	Komisija EU	16
3.2.8	JAA – Združeni letalski organi	16
3.2.9	FAA – Ameriška zvezna uprava za zračni promet	16
4	Aerodrom Ljubljana, d. d.	17
4.1	Osebna izkaznica podjetja	17
4.2	Kronološki pregled prometa na ljubljanskem letališču in razvoj podjetja	17
4.3	Nadaljnji razvoj Aerodroma Ljubljana d.d.	19
4.4	Splošni pogoji poslovanja podjetja	20
5	Zemeljska oskrba letal	23
6	Standardizirana pogodba zemeljske oskrbe - Standard Ground Handling Agreement (SGHA)	27
6.1	Namen, nastanek in pomen pogodbe SGHA	27
6.2	Sestavni in bistveni deli pogodbe SGHA	28
6.3	Glavna pogodba (Main Agreement)	29
6.3.1	Definicije in terminologija	29
6.3.2	Pogodbena določila	32
6.4	Aneks A (Annex A)	38
6.5	Aneks B (Annex B)	40

6.5.1 Naslovna stran Aneksa B	40
6.5.2 Vsebinski del Aneksa B	42
6.6 Primer sklepanja pogodbe	43
6.6.1 Najpogostejše napake pri uporabi SGHA	44
6.6.2 Uporaba SGHA v poslovanju podjetja Aerodrom Ljubljana, d. d.	45
6.6.3 Osnutek Aneksa B, SGHA 2004 podjetja Aerodrom Ljubljana, d. d.....	46
6.6.4 Kratek opis poteka za sklepanje Aneksa B	48
7 Sklep	49
Literatura	51
Viri	51
Priloge	55

SLIKE

Slika 2.1	Letalski promet – redni prevozi držav članic ICAO	10
Slika 4.1	Gibanje prometa na ljubljanskem letališču.....	19
Slika 4.2	Pogled na prenovljeni potniški terminal na ljubljanskem letališču	20
Slika 5.1	Izvajanje storitev razledenitve in zaščite letal	25
Slika 5.2	Oskrba tovornega letala na ljubljanskem letališču	26

TABELE

Tabela 2.1	Statistični pregled letalskega prometa - redni prevozi držav članic ICAO.....	9
------------	-------------------------------------------------------------------------------	---

KRATICE

ACI	Airports Council International (Mednarodni svet letališč)
ACI EUROPE	Airports Council International Europe (Mednarodni svet letališč Evrope)
AHM	Airport Handling Manual (Letališki priročnik oskrbe)
DCS	Departure Control System (sistem za nadzor odhodov)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Evropska konferenca civilnega letalstva)
EDI	Elektronic Data Interchange (elektronska izmenjava podatkov)
FAA	Federal Aviation Agency (Ameriška zvezna uprava za zračni promet)
FAR	Federal Aviation Regulations (Zvezni letalski predpis)
GH	Ground Handling (zemeljska oskrba)
GHM	Ground Handling Manual (Priročnik zemeljske oskrbe)
GOM	Ground Operation Manuals (Priročnik zemeljske operative)
IATA	The International Air Transport Association (Mednarodno združenje letalskih prevoznikov)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Mednarodna organizacija civilnega letalstva)
IGHC	International Ground Handling Council (Mednarodni svet za zemeljsko oskrbo)
JAA	Joint Aviation Authorities (Združeni letalski organi)
JAR	Joint Aviation Regulation (Združeni letalski predpisi)
OPS	oskrbe potnikov in operativne storitve
OL	oskrba letala
OT	oskrba tovora
SGHA	Standard Ground Handling Agreement (standardizirana pogodba zemeljske oskrbe)
ULD	Unit Load Device (tovorna enota)
ZDA	Združene države Amerike

1 UVOD

Podjetja, ki želijo biti uspešna, konkurenčna, hitro odzivna in strateško usmerjena, si prizadevajo k vse večjemu poslovanju izven nacionalnih meja. Mednarodno poslovanje zajema menjavo izdelkov, storitev, tehnologije, znanja, kapitala na mednarodnem trgu, v katerega se vključuje vse več držav. Z vključevanjem na mednarodni trg vidijo podjetja nove priložnosti in izzive, s katerimi želijo zasledovati in dosegati lastne strateške cilje. Zaradi raznolikosti kultur in običajev, političnih dejavnikov, logistike procesov pa prinaša poslovanje v mednarodnem tržnem prostoru tudi določena tveganja - tako državno-politična, finančna kot tudi poslovna. S povečevanjem mednarodnega poslovanja, ki zajema vključevanje vse več podjetij, se poslovanje širi v svetovni tržni prostor, kar vodi do pospešenega procesa internacionalizacije in globalizacije.

Letalski promet je eden od pomembnih dejavnikov internacionaliziranega poslovanja. Zaradi tveganj, ki spremljajo internacionalizirano poslovanje, se poslovanje na vseh ravneh skuša čimbolj standardizirati. Težnje po čim večji standardizaciji imajo za rezultat nastanek različnih mednarodnih organizacij, ki se ukvarjajo s poenotenjem vseh dejavnosti in logistike procesov, ki se izvajajo v poslovanju letalskega prometa. Zaradi vplivov globalizacije, političnih dogodkov in ostalih sprememb v svetu na eni strani prihaja do liberalizacije zračnega prostora, po drugi strani pa letalstvo ostaja regulirana in standardizirana v izvajanju dejavnosti in logističnih procesih. Tako imamo različna pravila in priporočila, ki omogočajo hitro, kakovostno in učinkovito izvajanje procesov, kot tudi več pravnih aktov, ki se nenehno spreminjajo in dopolnjujejo. Ravno spremembe in dopolnitve pravnih aktov pa zahtevajo spremenjeno logistiko vseh procesov. Odzivnost podjetij na spremembe pa posledično vpliva na njihovo učinkovitost, uspešnost in konkurenčnost izdelkov in storitev.

Poleg vseh navedenih dejavnikov vplivajo na poslovanje v letalstvu tudi politične in gospodarske razmere v državi. Velik vpliv na letalsko panogo v Sloveniji ima vsekakor osamosvojitve Slovenije. Drug pomemben mejnik pa je bil vstop Slovenije v Evropsko unijo.

Eno od slovenskih podjetij, ki deluje v letalski panogi, je Aerodrom Ljubljana d.d., ki je upravljalca ljubljanskega letališča. Osnovna dejavnost podjetja je izvajanje letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe zrakoplovov. Zemeljska oskrba zrakoplovov zajema oskrbo letal, potnikov in tovora na letališču. Strateška usmeritev podjetja je zagotavljanje izvajanja varnih, točnih in visoko kakovostnih storitev zemeljske oskrbe v skladu z veljavno zakonodajo in vsemi priporočili. Izvajanje storitev, kot tudi poslovanje s storitvami zemeljske oskrbe, pa poteka po standardiziranih procesih.

Pogodbe o izvajanju storitev zemeljske oskrbe med Aerodromom Ljubljana in prevozniki so sklenjene in izdelane skladno s standardizirano pogodbo za omenjene storitve, Standard Ground Handling Agreement (SGHA).

V diplomskem delu sem na kratko predstavila pravno podlago, mednarodne organizacije in priporočila, ki vplivajo na mednarodno poslovanje v letalski panogi. V naslednjem poglavju sem obravnavala podjetje Aerodrom Ljubljana, zgodovinski pregled in dejavnosti podjetja, vpliv domačega in mednarodnega okolja na podjetje in obseg prometa preko letališča.

Diplomsko delo primarno obravnava standardizirano pogodbo zemeljske oskrbe-Standard Ground Handling Agreement (SGHA), ki se sklepa med izvajalci storitev zemeljske oskrbe in prevozniki ali uporabniki omenjenih storitev na letališču. Pogodba ima velik vpliv na splošne pogoje v mednarodnem poslovanja podjetja s storitvami zemeljske oskrbe kot tudi na samo razvrstitev in opredelitev storitev.

V diplomski nalogi najprej obravnavam mednarodno poslovanje v povezavi z letalskim prometom, razvoj letalskega prometa in njegovo rast ter vpliv na gospodarstvo. V nadaljevanju obravnavam pravno podlago, standarde, priporočila, ki veljajo v letalstvu in mednarodne letalske organizacije. Sledi opis podjetja Aerodrom Ljubljana d.d., njegove osnovne dejavnosti in razvoj. Ena od osnovnih dejavnosti podjetja je izvajanje storitev zemeljske oskrbe. V mednarodnem poslovanju s storitvami zemeljske oskrbe se uporablja standardizirana pogodba, ki je v diplomskem delu analizirana po posameznih delih. Prikazano je, kako je pogodba sestavljena, kaj vsebujejo posamezni deli pogodbe in v katerih segmentih je potrebno posvečati večjo pozornost pri sklepanju standardizirane pogodbe. V zadnjem delu diplomske naloge je predstavljen osnutek standardizirane pogodbe, ki ga pri svojem poslovanju uporablja Aerodrom Ljubljana d.d., in opisan proces samega sklepanja pogodbe.

Na podlagi podrobne analize pogodbe so podane ugotovitve, zakaj je potrebna standardizirana pogodba, kakšna je njena pravilna uporaba, kako je sestavljena, kako jo prilagodimo podjetju in v katerih segmentih pogodbe je potrebna večja pozornost.

Cilj diplomske naloge je predstavitev standardizirane pogodbe zemeljske oskrbe za njeno lažje razumevanje in rabo ter opozoriti na nepravilnosti in pogoste napake pri uporabi pogodbe. Diplomska naloga bo lahko v koristno pomoč vsem uporabnikom standardizirane pogodbe predvsem, znotraj podjetja Aerodroma Ljubljana d.d.

Pri obravnavani tematiki sem za doseganje ciljev uporabila metodo deskripcije in analize pri proučevanju standardizirane pogodbe zemeljske oskrbe. Metodo komparacije sem uporabila pri primerjavi rasti letalskega prometa držav članic Mednarodne organizacije civilnega letalstva in rasti letalskega prometa preko ljubljanskega letališča.

Pri preučevanju glavne tematike, to je standardizirane pogodbe, so največje omejitve razpoložljiva literatura in viri. Ker gre za zelo specifično tematiko, je literature relativno

malo ali pa ni širše dostopna. Glavni viri so predvsem priporočila in standardi, ki so podrobneje predstavljeni na seminarjih, ki jih izvajajo posamezne letalske organizacije, ki priporočila in standarde tudi izdajajo.

2 MEDNARODNO POSLOVANJE IN INTERNACIONALIZACIJA

Mednarodno poslovanje ali poslovanje s tujino je najširši pojem mednarodnih poslovnih aktivnosti, saj vključuje vse poslovne transakcije (opravila), ki na trgovinski način (premiki izdelkov, storitev, znanja, kapitala in tehnologije) ali netrgovinski način (npr. proizvodnja v tujini, kapitalska udeležba v tujem podjetju) zajemajo dve ali več držav (Dubrovski 2006, 15).

Mednarodno poslovanje predstavlja vse poslovne transakcije in procese, ki potekajo preko nacionalnih meja. Težnja po večanju rasti narodnega gospodarstva zahteva, da se nacionalno gospodarstvo vključuje in deluje na mednarodnem trgu. Pri vključevanju vse več držav in podjetij, ki sodelujejo v poslovnih transakcijah, se obseg izdelkov, storitev, kapitala, znanja in tehnologije veča; tako se trg prenese na svetovno raven (nastanek globalnega trga), kar pripelje do internacionalizacije poslovanja.

Globalizacija in liberalizacija mednarodnega trga imata velik vpliv na poslovanje podjetij in za podjetja pomeni najširše zunanje okolje. Podjetja, ki zasledujejo lastne strateške cilje, vidijo priložnost in izzive v vključevanju na mednarodni trg. Pri vstopanju na mednarodni trg se morajo podjetja zavedati tudi političnih (drugačna zakonodaja, ekonomska politika, odnos do tujih izdelkov ali storitev), finančnih (valutna nihanja, inflacija, nelikvidnost kupcev, stečaji) in poslovno operativnih (zamude v dobavah, težave pri financiranju poslov, nepoznavanje različnosti kulture, običajev, poslovnih praks) tveganj in ovir pri mednarodnem poslovanju, saj je mednarodno poslovno okolje sestavljeno iz različnih kultur, običajev, okoljskih značilnosti kot tudi raznolikosti v politiki, ekonomiji in pravu.

Vse spremembe v okolju in sodobno poslovanje vplivajo na podjetja. Za uspešno delovanje morajo biti podjetja zato dojemljiva in odzivna na spremembe. Usklajevati morajo lastno strategijo ter temu primerno prilagoditi ali spremeniti lastne poslovne in marketinške aktivnosti. Pri procesu iskanja novih tržnih možnosti in priložnosti na mednarodnem trgu je potrebno izdelati pravilno strategijo. Pri izdelovanju strategije se morajo podjetja posluževati marketinških sestavin in metod, ki temeljijo na načrtnem in sistematičnem pristopu.

Najpogostejša oblika mednarodnih transakcij sta uvoz in izvoz izdelkov ter storitev. V samem procesu uvoza/izvoza izdelkov ali storitev je potrebno poleg ostalih aktivnosti vzpostaviti tudi ustrezne distribucijske poti, to je dostava oz. pot od proizvajalca do potrošnika.

Distribucija je sestavljena iz dveh skupin (Dubrovski 2006, 365):

- strateške marketinške distribucije,
- logistične (fizične) distribucije.

Strateške marketinške distribucije vključujejo vse aktivnosti pri iskanju možnosti in sprejemanju odločitev za distribucijske kanale in posrednike. Gre za izbiro in vključevanje posrednikov ter določenih podpornih podjetij, ki opravljajo ali olajšujejo pretok izdelkov/storitev med različnimi akterji v distribucijski verigi.

Logistična distribucija zajema vprašanja in odločitve, kako na najbolj optimalen način dostaviti izdelke do odjemalca, s pomočjo podpornih storitev, kot so manipuliranje, skladiščenje, embaliranje, nadzor, transport itd.

2.1 Pomen transporta v mednarodnem poslovanju

V današnjem času si človeštvo ne predstavlja življenja brez transporta, ki je nujno potreben za prevoz blaga kot tudi ljudi. Transport je pomemben dejavnik povezovanja ljudi in narodov v kulturološkem in sociološkem smislu. Vsekakor pa ima transport zelo pomembno vlogo v gospodarstvu. Razvit transport in transportne poti so po eni strani vpliv razvitega gospodarstva, v obratni smeri pa lahko sam razvoj transporta vpliva na rast gospodarstva.

Temeljna dejavnost transporta je opravljanje storitev premeščanja blaga, ljudi in informacij z enega na drugo mesto, torej premagovanje prostora (Vorina, 2003, str. 76).

Transport igra pomembno vlogo v vsakem poslovanju, saj sta kraj izdelave proizvoda in končni odjemalec na ločenih krajih. V logistični distribuciji je potrebno glede na tovor, izbrati optimalno vrsto transporta ali kombinacijo različnih vrst transporta.

Glavne vrste transporta so:

- cestni prevoz,
- železniški prevoz,
- pomorski in rečni prevoz,
- zračni prevoz,
- multimodalni prevoz.

Na samo odločitev o izbiri vrste transporta vpliva več dejavnikov kot so vrsta tovara, namembni kraj in transportna pot, cena in stroški prevoza, kakovost in hitrost prevoza in podobno. Vsaka vrsta transporta ima prednosti in slabosti, ki jih je pri izbiri potrebno upoštevati.

2.2 Letalski promet

Letalski prevoz se uvršča med najmlajše vrste prevoza. Zahteve sodobne družbe in globalizacija imata velik vpliv na hiter razvoj letalske industrije in posledično na hiter razvoj letalskega prometa.

Letalski promet prinaša izredne koristi človeštvu v gospodarskem, socialnem in kulturnem razvoju. Leta 2005 je bilo 40% vsega tovora prepeljanega z letali in mnogo narodnih gospodarstev je odvisno od letalskega prometa, ki podpira v svetu največjo industrijo – potovanja in turizem, kot tudi prevoz tovora (ICAO Annual Report, 2005).

Letalski promet je element ekonomske politike vsake države, s katerim je moč dosežati politične in kulturne interese, kot tudi rast narodnega gospodarstva, saj letalska panoga v svojo dejavnost vključuje letalsko industrijo, letalske družbe, infrastrukturo letališč in ostalo prometno infrastrukturo, špedicije, turistične organizacije in drugo.

Še posebej je pri tem pomembna vloga letališč. Letališča so v zadnjih dvajsetih letih iz čistih infrastrukturnih objektov postala samostojne in razvite gospodarske družbe ter na svojem območju združujejo vrsto dejavnosti in vplivajo na razvoj novih. Letališča so gonilniki gospodarskega razvoja v svojih krajih in kreatorji zaposlovanja, saj ustvarjajo nova delovna mesta in neposredno omogočajo možnosti zaposlitve. So ustvarjalci gospodarskega razvoja in blaginje.

V primerjavi z ostalimi prevozi nudi letalski prevoz določene prednosti. Prednost letalskega prometa je predvsem velika hitrost, ki je zelo pomembna za prevoz potnikov, hitro pokvarljivega blaga in blaga, ki se hitro potrebuje na tržišču (zdravila, pošta, strojni rezervni deli in podobno). Zaradi visokih varnostnih predpisov je povečana varnost samega prevoza, kot tudi oskrba blaga in potnikov pred prevozom in po njem. Varnost vpliva na manjša tveganja kraj, ki pa neposredno lahko vplivajo na zmanjševanje stroškov pri zavarovanjih blaga. Hitrost, varnost in udobnost prevoza ter visoka kvaliteta spremljajočih storitev igrajo pomembno vlogo pri prevozu potnikov .

Pomanjkljivosti letalskega prevoza se kažejo predvsem v višji ceni in stroških prevoza. Lokacije letališč niso vedno idealne glede na gospodarsko središče in je zato potrebno vzpostaviti tudi druge oblike komplementarnega prevoza.

2.3 Razvoj letalskega prometa

Začetek letalstva beležimo leta 1903, ko sta brata Wright prva izvedla neprekinjen in kontroliran polet z motornim letalom. Od takrat dalje je letalstvo doživelo neverjeten razvoj. Letalska industrija in tehnika izdelovanja letal se je med prvo svetovno vojno, v času pred in med drugo svetovno vojno izredno spremenila in pričela naglo napredovati. Z razvojem letalske tehnike je letalstvo dobilo nov pomen in veliko večje razsežnosti. Leta 1933 je Boeing izdelal prvo moderno letalo za prevoz potnikov, ki je v zrak lahko poneslo 10 potnikov.

S sprejetjem Varšavske konvencije leta 1929 postane letalstvo tudi mednarodno-pravno regulirano. Leta 1944 je bila sprejeta Čikaška konvencija o civilnem letalstvu, na podlagi katere je bila leta 1947 ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO (International Civil Aviation Organization), ki je izdala standarde in priporočila za

priporočila za letalski promet. Naslednje leto, leta 1945, se je na pobudo letalskih linijskih prevoznikov ustanovila organizacija IATA (The International Air Transport Association) - Mednarodno združenje letalskih prevoznikov. Organizacija je poenotila in standardizirala poslovanje v letalstvu ter procese spremljajočih dejavnosti in določala tarife in cene storitev v letalskem prometu.

Zaradi poslovanja na mednarodnem trgu in vplivov internacionalizacije je bilo nujno potrebno dejavnosti in postopke standardizirati. Poenotena komunikacija, terminologija, kodifikacija, standardizirana dokumentacija in postopki vplivajo na kvalitetno in varno opravljanje letalskih prevozov in na vse spremljajoče dejavnosti.

Z razvojem reaktivnih potniških letal v petdesetih letih, ki omogočajo kvalitetnejše prevoze, se začne pojavljati tudi prva konkurenca med letalskimi prevozniki. Letalska panoga je s pojavom konkurence postajala vse bolj regulirana panoga. Vsako narodno gospodarstvo je ščitilo lastne interese in interese narodnega gospodarstva, kot tudi interese nacionalnih prevoznikov, saj ima zračni prevoz za vsako državo velik ekonomski, strateški in socialno politični pomen.

Poslovanje je temeljilo na bilateralnih dogovorih med državami posameznicami o uporabi zračnega prostora in opravljanju letalskih prevozov. Bilateralni dogovori so določali, kateri prevozniki lahko letijo na določenih linijah. Z močno regulacijo pa se je izgubljal pravi pomen konkurence, saj so določeni prevozniki dobili monopol na letalskem trgu, novejši in manjši prevozniki pa se kljub konkurenčnim cenam ali kvalitetnejšim storitvam niso uspeli vključiti na mednarodni trg.

Vlada Združenih držav Amerike je do leta 1978 urejala številna področja v letalstvu, kot so komercialne letalske prevoznine, letalske poti in vozni red. Z listino o deregulaciji letalskega prevoza iz leta 1978 so bile odstranjene mnoge od teh kontrol in s tem se je spremenil obraz civilnega letalstva v Združenih državah Amerike. Deregulacija je najavila novo dobo v zračnem prevozu in neomejeno svobodno konkurenco (Siddiqi b.l).

Nekaj let kasneje, leta 1987, se začne deregulacija in liberalizacija zračnega prostora tudi v Evropi. Z začetki deregulacije v letalskem prometu se začnejo pojavljati prvi nizko-stroškovni letalski prevozniki. S svojo drugačno politiko poslovanja nizko-stroškovnih prevoznikov se pojavlja vse večja konkurenčnost v letalstvu.

Velik vpliv na letalski promet je imel tudi teroristični napad 11. septembra 2001 v New Yorku, ki je v letalski panogi povzročil velike izgube in propad marsikaterega prevoznika. Zaradi napada so bila sprejeta strožja varnostna pravila in akti, kar je vplivalo tudi na določene spremembe v logistiki procesov. Kljub napadu se v zadnjih letih beleži rast prepeljanega tovora in potnikov z letalskim prevozom. V tabeli 2.1 je po podatkih organizacije ICAO prikazan pregled gibanja letalskega prometa. Iz tabele je

razviden padec v letih 2001 in 2002, katerega vzrok je teroristični napad. Po letu 2003 letalski promet spet narašča.

Po eni strani zaradi sprememb v političnem okolju prihaja do liberalizacije letalskega prometa, po drugi strani pa je letalska panoga v svojih logističnih procesih izvajanja dejavnosti vse bolj regulirana in standardizirana.

Vse večja zasičenost zračnega prostora in težnje po nediskriminatornosti med prevozniki ter nadaljnem razvoju letalskega prometa porodi misel o skupnem zračnem prostoru v Evropi. Evropska komisija je v sodelovanju z organizacijo Eurocontrol in nekaterimi ostalimi letalskimi organizacijami pripravila predlog o organiziranosti in uporabi evropskega zračnega prostora držav članic Evropske unije, tako imenovanem The Single European Sky. Glavni cilji so zagotavljanje učinkovite in varne uporabe zračnega prostora v Evropi, kar zmanjšuje zamude letalskih prevozov zaradi restrikcij prevoza pri zasičenosti zračnega prostora. Evropska uredba o enotnem evropskem nebu je bila sprejeta v evropskem parlamentu 10. marca 2004 in stopila v veljavo aprila 2004. Zaradi vse večje liberalizacije letalskega prometa, pa je potrebno po drugi strani procese vse bolj standardizirati. Za doseganje učinkovitejše in varne uporabe zračnega prostora je bilo potrebno zagotavljati kontrole zračnega prometa, ki po standardiziranem procesu in uporabi enotnega informacijskega sistema nadzoruje zračni prostor.

Po uvedbi enotnega evropskega prometa se je nadaljevala liberalizacija v zračnem prostoru tudi med Evropo in Združenimi državami Amerike. Prvi sporazum za medcelinske polete med ZDA in Evropsko unijo je stopil v veljavo s 1. aprilom 2008, vendar pa pogajanja še vedno niso dokončno zaključena.

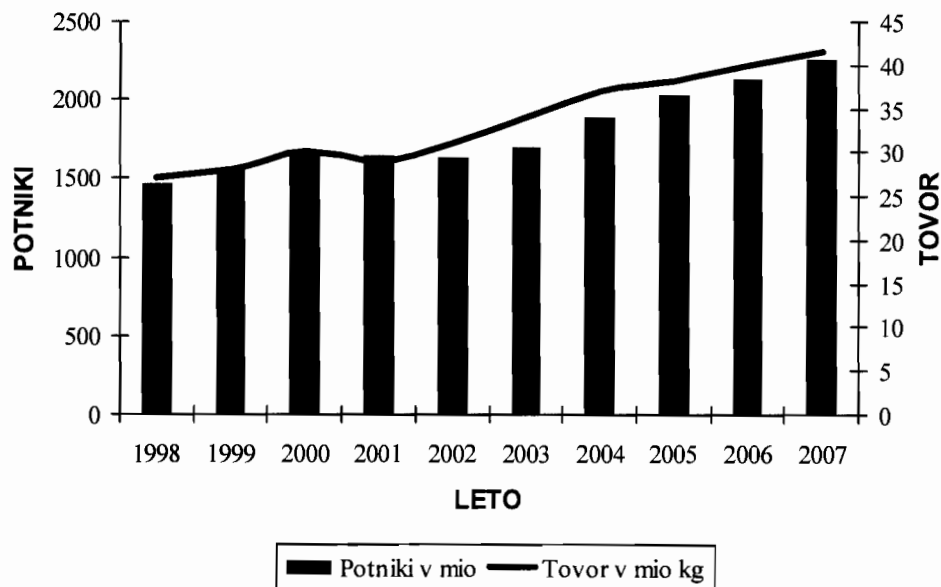
Tabela 2.1 Statistični pregled letalskega prometa - redni prevozi držav članic ICAO

Leto	Prepeljani potniki v mio	Letna rast v %	Prepeljani tovor v mio ton	Letna rast v %
1998	1.471	1,0	27	0,4
1999	1.562	6,2	28	6,0
2000	1.672	7,0	30	8,2
2001	1.640	-1,9	29	-5,3
2002	1.639	-0,1	31	9,0
2003	1.691	3,2	34	6,7
2004	1.888	11,6	37	9,6
2005	2.022	7,1	38	2,5
2006	2.128	5,2	40	5,1
2007	2.260	6,4	41,6	4,5

Vir: ICAO Annual Report 2007

V tabeli 2.1 so navedeni statistični podatki o prepeljanih potnikih in tovara na rednih linijah, ki so jih opravili prevozniki držav članic ICAO. Razvidna je rast prepeljanih potnikov in tovara vse do leta 2001, ko je bil izveden teroristični napad. Po letu 2003 je promet spet naraščal in doživel vrhunec v letu 2004, ko je prišlo do liberalizacije zračnega prostora znotraj Evropske unije.

Slika 2.1 Letalski promet – redni prevozi držav članic ICAO



Vir: ICAO Annual Report 2007

V sliki 2.1 je grafično prikazano gibanje letalskega prometa držav članic ICAO na rednih linijah (prepeljani potniki in tovor) v letih 1998 – 2007.

3 PRAVNA PODLAGA IN MEDNARODNE ORGANIZACIJE V LETALSKEM PROMETU

Z novo dimenzijo transporta in z rojstvom civilnega letalstva v začetki 20. stoletja je bila leta 1910 na pobudo Francije prva mednarodna konferenca o mednarodnem letalskem pravu. Konference so se udeležili ministri za zunanje zadeve iz dvajsetih evropskih držav. Glavne teme konference so bile: mednarodno pravo, izvršilna in tehnična pravila za letalski promet ter splošna pravna vprašanja za letalstvo. Predlagani so bili trije aneksi, ki so določali oznako, narodnost in registracijo letal, karakteristike letal in pravila v zračnem prometu. Naleteli so na oviro, kako vzpostaviti in zagotoviti enakopravno uporabo zračnega prometa, kar je bil glavni razlog za neuspešen zaključek konference in ratifikacije konvencije. Kljub vsemu je pariška konferenca prva na poti do internacionalizacije v letalstvu.

3.1 Pravni akti

3.1.1 Varšavska konvencija

Varšavska konvencija (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw Convention) je bila sprejeta 12. oktobra 1929 in pravno regulira področje mednarodnih prevozov. Določa poenotena pravna pravila, ki se nanašajo na letalske dokumente (letalska karta potnika in prtljage ter tovorni list) in na morebitno škodo, ki bi nastala potniku, prtljagi ali tovoru. V nadaljevanju določa odgovornosti prevoznika, določila in predpise za kombinirane lete (tovor in potniki) ter splošna navodila in določbe.

Leta 1955 je bil v Haagu sprejet spreminjevalni protokol, ki pa je bil uveljavljen leta 1963, pa zopet spremenjen leta 1971 v Gvatemali. Tako je še vedno v veljavi varšavska konvencija iz leta 1929 (Hrastelj, 1990, str. 289)

Nacionalni zakoni in pravila letalskega prevoza morajo biti skladna z Varšavsko konvencijo, v nasprotnem primeru so nična.

3.1.2 Čikaška konvencija

Čikaška konvencija - Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Convention on International Civil Aviation) je bila podpisana 7. decembra 1944 s strani 52-ih držav članic in je stopila v veljavo 4. aprila 1947. Istega dne je bila zasnovana tudi mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO (International Civil Aviation Organization), ki je odgovorna za usklajevanje in urejanje zračnega prometa. Konvencija je bila do danes dopolnjena že devetkrat, zadnjič leta 2006. Čikaška konvencija ureja pravila o zračnem prostoru, registraciji letal, varnost v letalskem

prometu, postopke za določanje tarif v rednem zračnem prometu, pravila za letališča, zemeljske storitve in navigacijske službe, ravnanje v primeru nesreč, merske enote, komunikacijo in ostale pomembne segmente v letalstvu. Konvencija je do danes dopolnjena z osemnajstimi aneksi.

Med ostalimi načeli odvijanja zračnega prevoza so dogovorjene tudi svobode v mednarodnem linijskem zračnem prevozu (Zupančič 1998, 313):

- 1. svoboda: pravica preleta druge države brez postanka;
- 2. svoboda: pravica preleta in postanka iz tehničnih razlogov (npr. polnjenje goriva) brez izvajanja komercialnih opravil s potniki, tovorom in pošto;
- 3. svoboda: pravica dovoza potnikov, tovora in pošte iz lastne v dogovorno državo;
- 4. svoboda: pravica dovoza potnikov, tovora in pošte iz druge v lastno državo;
- 5. svoboda: pravica vseh komercialnih opravil med dogovornima državama, kot tudi pravica prevoza oseb, tovora ali pošte za tretje države.

Kasneje so bile svobode razširjene na šesto do deveto svobodo (Zupančič 1998, 313):

- 6. svoboda: pravica prevažanja potnikov, tovora in pošte med dvema državama prek ozemlja domače države;
- 7. svoboda: pravica prevažanja potnikov, tovora in pošte med državo, ki je to pravico odobrila in katerokoli tretjo državo, ne da bi morala v te prevoze vključiti tudi domača letališča;
- 8. svoboda: pravica izvajanja prevoza med dvema točkama znotraj druge države, ki je to pravico odobrila, za prevoze, ki se začenjajo oziroma zaključujejo na ozemlju države, katere prevoznik ima to pravico;
- 9. svoboda: pravica izvajanja prevoza znotraj druge države, ki je pravico odobrila za prevoze, ki se ne začenjajo, niti zaključujejo na domačem ozemlju države, katere prevoznik ima to pravico.

3.1.3 Uredbe in direktive Evropske unije

Pravni akti, ki urejajo letalski promet v Evropi, so direktive in uredbe Evropske unije za letalski promet in urejajo področja: letalski mednarodni trg, preskrba s storitvami in licencami, pravice potnikov, varnost v letalskem prometu, vpliv letalskega prometa na okolje, letalske sporazume in pogodbe o uporabi zračnega prostora, cene letaliških storitev in drugo.

3.1.4 Zakon o letalstvu Republike Slovenije

Pravni akt, ki ureja letalstvo v Sloveniji, je Zakon o letalstvu Republike Slovenije, ki je v veljavi od 13. aprila 2001. Zakon je bil že večkrat dopolnjen, zadnje prečiščeno besedilo zakona je bilo sprejeto 29. septembra 2006.

Zakon z vsemi pripadajočimi predpisi je zavezujoč za vse uporabnike slovenskega zračnega prostora. Izven ozemlja Republike Slovenije zakon s pripadajočimi predpisi velja le za zrakoplove, ki so registrirani v Republiki Sloveniji, vendar le v obsegu, ki ni v nasprotju z zakonodajo države, v kateri je zrakoplov v tistem trenutku.

3.2 Mednarodne organizacije

Zaradi hitrega razvoja letalstva, predvsem mednarodnih poletov, so okoliščine zahtevale medsebojno sodelovanje držav, kar je botrovalo k ustanavljanju mednarodnih letalskih organizacij. Za zagotavljanje brezhibnega delovanja in razvoja, letalski promet deluje po standardiziranih postopkih in priporočilih mednarodnih organizacij.

3.2.1 ICAO – Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Organizacija ICAO (International Civil Aviation Organization) je na pobudo posameznih držav nastala leta 1944 v Montrealu z montrealo konvencijo o civilnem letalstvu, kjer ima danes tudi sedež. Organizacija združuje vlade držav članic. V letu 2007 je organizacija štela že 190 držav članic.

ICAO obravnava, sprejema in izvaja mednarodne sporazume na področju civilnega letalstva. S svojim delovanjem stremi k varnemu, zanesljivemu in trajnostnemu razvoju civilnega letalstva v okviru sodelovanja s svojimi članicami. Organizacija je ključna pri osnovanju in izdaji mednarodnih standardov in priporočil, po katerih države sprejemajo standarde in varnostne ukrepe v mednarodnem civilnem letalstvu. Rešuje tudi pravna vprašanja mednarodnega zračnega prometa, vendar le s priporočili, saj nima izvršilnih pooblastil. Strateški cilji organizacije do leta 2010 so okrepitev varnosti in zaščite civilnega letalstva, zmanjševanje škodljivih učinkov letalstva na okolje, povečanje učinkovitosti letalskega prometa, ohranjanje stalnosti letalskih operacij in okrepitev zakonov, ki urejajo mednarodno civilno letalstvo.

3.2.2 IATA – Mednarodno združenje letalskih prevoznikov

Organizacija je bila ustanovljena leta 1945 kot mednarodno združenje letalskih prevoznikov. Danes IATA združuje 280 članic iz 126 držav po vsem svetu.

Osnovni namen organizacije je zastopati interese svojih članov, poenotenje in poenostavitev letalskih storitev, določanje cen prevozov, odnos do potnikov in

določanje standardov pri prevozu le-teh ter določanje standardov in priporočil pri urejanju letalskih procesov in dokumentov.

Priporočila in standardi, ki so izdani s strani IATA organizacije, so zbrani v Letališkem priročniku oskrbe – AHM (Airport Handling Manual). Priročnik vključuje standarde in priporočila po posameznih področjih, ki so sistematično označeni in oštevilčeni (na primer AHM 060, AHM 810, AHM 650).

Z določanjem cen prevozov je IATA močno vplivala tudi na regulacijo letalske panoge. Z liberalizacijo je na tem področju organizacija izgubila na svoji moči, kar je botrovalo k spremembi njenih strateških usmeritev. Poleg izdajanja priporočil in standardov organizacija danes poglobljeno deluje na področju varnosti v letalstvu in iskanju posodobitev in izboljšav za letalsko panogo.

3.2.3 ACI – Mednarodni svet letališč

ACI – Mednarodni svet letališč (Airports Council International) je mednarodno združenje upravljalcev letališč, ustanovljen leta 1991. Je neprofitna organizacija, ki predstavlja več kot 1530 letališč v 175 državah in ozemljih po vsem svetu. ACI je organizirana v šestih geografskih regijah: Afrika, Azija-Tihi ocean, Evropa, Latinska Amerika/Karibi, Severna Amerika. Vsaka regija ima lasten upravni odbor. Glavni namen organizacije je spodbujati sodelovanje med svojimi člani – upravljalci letališč in z drugimi partnerji v svetovnem letalstvu, vključno z vladnimi organizacijami, letalskimi prevozniki in proizvajalci zrakoplovov. ACI s svojim delovanjem znatno prispeva k zagotavljanju varnega, zanesljivega, učinkovitega in okolju prijaznega letalskega prevoza.

Glavne naloge in cilji organizacije so (Airport Council International b.l.):

- spodbujati zakonodajo, predpise in mednarodne sporazume skladno z interesi članov,
- spodbujati k povečanemu sodelovanju, medsebojni pomoči, izmenjavi informacij med člani,
- svojim članom zagotavljati pravočasne informacije in analize o spremembah ter dogajanju v domačem in mednarodnem okolju,
- ustvarjanje poslovnih programov in storitev, skladno z interesi in potrebami članov za njihov nadaljnji razvoj in uspešno rast.

3.2.4 ACI EUROPE – Mednarodni svet letališč Evrope

Mednarodni svet letališč Evrope - ACI Europe, s sedežem v Bruslju, predstavlja interese okoli 440 letališč v 45 državah. Aerodrom Ljubljana, d. d., upravljalet ljubljanskega letališča, je član ACI Europe od leta 1992. Organizacija spodbuja med

člani izmenjavo znanja in izkušenj na področju letalstva. Z dejavnim iskanjem skupnih stališč med člani, se je oblikovala celovita skupna politika, ki služi kot referenca za celotno letalsko panogo.

ACI EUROPE tesno sodeluje z institucijami Evropske unije, Evropsko konferenco civilnega letalstva (ECAC) in Evropsko organizacijo za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), z Mednarodno organizacijo za civilno letalstvo (ICAO) in z drugimi svetovnimi organizacijami.

ACI EUROPE ima velik vpliv pri sprejemanju evropske zakonodaje za civilno letalstvo v Evropski uniji.

Letališča imajo pomemben vpliv na razvoj nacionalnega in regionalnega gospodarstva in prav zato je temeljna naloga organizacije, da tesno sodeluje z oblikovalci politike v letalski panogi. V zadnjih letih organizacija posveča veliko pozornost predvsem tematikam, kot so vpliv letalstva na okolje, zmogljivosti letališč, pravice letalskih potnikov, letališke takse, zemeljska oskrba, dodeljevanje omejitev v zračnem prostoru in letališki konkurenci.

3.2.5 EUROCONTROL – Evropska organizacija za varnost zračne plovbe

Združenje je nastalo leta 1963, s sedežem v Bruslju, v katero je danes vključenih 38 držav članic. Glavni cilj organizacije je poenotenje evropskega zračnega prostora in opreme za vodenje zračnega prometa za civilno in vojaško letalstvo, s čimer želi doseči varen, organiziran, učinkovit, hiter in gospodarski pretok prometa po vsej Evropi; hkrati pa je potrebno zmanjšati škodljive vplive na okolje.

Eurocontrol se vsakodnevno srečuje s povečevanjem zračnega prometa, zato je bilo potrebno razviti strategijo poteka in varnosti zračnega prometa, ki bo v prihodnosti omogočalo nadaljnjo rast letalskega prometa.

3.2.6 ECAC – Evropska konferenca civilnega letalstva

Evropska konferenca civilnega letalstva ECAC (European Civil Aviation Conference) predstavlja danes združenje 44 evropskih držav članic. Organizacijo upravljajo prometni ministri evropskih držav. Slovenija je članica od leta 1992.

Osnovni cilj organizacije je spodbujati stalen razvoj varnega in učinkovitega evropskega sistema zračnega prometa. Za doseganje cilja si zato prizadeva pri usklajevanju politike civilnega letalstva med državami članicami in razumevanju o političnih zadevah med državami članicami ter drugimi deli sveta. Predvsem deluje na področju varnosti v evropskem letalskem prometu in stremi k boljšemu izkoriščanju zračnega prostora. Glavni namen je postavitve urnika letalskega prometa, s poudarkom na varnosti in ekonomičnosti, ter povezati in usklajevati poenoteno delovanje med letalskimi upravami.

ECAC deluje v tesni povezavi z organizacijo ICAO, Eurocontrol in komisijo EU.

3.2.7 Komisija EU

Komisija EU je politična veja Evropske unije, ki se ukvarja z letalskim prometom v ekonomskem in varnostnem pogledu. V ekonomskem pogledu izdaja uredbe o ekonomskem delovanju letalskega prometa in se trudi za liberalizacijo prometnih pravic, v varnostnem smislu pa skrbi za izdajo dovoljenj za delovanje v letalskem prometu in skrbi za stalen nadzor letalskih prevoznikov.

3.2.8 JAA – Združeni letalski organi

Združeni letalski organi JAA (Joint Aviation Authorities), katerega članica je tudi Slovenija od leta 2001, je nastalo kot ustanova, ki oblikuje enotne pravilnike, tehnično-prometne predpise in standarde v podsistemu letalskega prometa. Namen je poenotenje in sprejetje teh pravilnikov v vseh državah Evrope.

JAA je pridružen organ ECAC, katerih glavni namen je sodelovanje pri razvoju in izvajanju skupnih varnostnih regulativnih standardov in postopkov. S sodelovanjem želijo zagotoviti dosledne in visoke standarde varnosti v Evropi.

Na podlagi pravilnikov, ki jih je prvotno sprejela Ameriška zvezna uprava za zračni promet (FAA), so sprejeli pravilnike, ki se imenujejo JAR (Joint Aviation Regulation) in zajemajo praktično vsa področja dinamičnega delovanja v letalskem prometu.

3.2.9 FAA – Ameriška zvezna uprava za zračni promet

FAA – Federal Aviation Agency je združenje z daljšo in trdnejšo zgodovino kot v Evropi JAA in skrbi za nadzor civilnega letalskega prometa v ZDA. Glavne naloge organizacije so razvoj sistemov za večjo varnost v civilnem letalstvu, spodbujanje razvoja civilnega letalstva, vključno z novo letalsko tehnologijo; razvoj in delovanje sistema kontrole zračnega prometa in navigacije zrakoplovov; razvijanje in izvajanje programov za obvladovanje hrupa zrakoplovov in druge okoljske vplive v civilnem letalstvu ter raziskovanje in razvoj ameriškega sistema zračnega prostora.

Zaradi močnega vpliva ZDA na razvoj letalskega prometa ima združenje močnejši vpliv na razvoj in varnost letalskega prometa po svetu kot druga evropska združenja. V samem združenju sprejemajo pravila, ki so predvsem v varnostnem smislu vodilo za ostala združenja. Združenje je izdalo pravilnike FAR (Federal Aviation Regulations), ki določajo pravila o delovanju v letalskem prometu v ZDA.

Poleg omenjenih deluje v letalstvu še mnogo drugih mednarodnih organizacij, ki s svojim delovanjem stremijo k razvoju letalskega prometa.

4 AERODROM LJUBLJANA, D. D.

V svetovnem zračnem prometu so letališča različnih kapacitet, ker pa se vsa skupaj povezujejo v planetarno omrežje, med njimi ni nepomembnih. V znamenju takšne pomembnosti sta se leta 1963 povezala Slovenija in svet ter svet in Slovenija tudi v zraku, kjer ni naravnih meja, kakršne morata premagovati kopni in nekoliko manj tudi vodni promet. (Domevščik, Mežnaršič in Sitar 2003, 130)

4.1 Osebna izkaznica podjetja

Aerodrom Ljubljana je delniška družba, ki svoje dejavnosti opravlja na ljubljanskem letališču od leta 1963. Osnovne dejavnosti podjetja obsegajo: upravljanje letališča z zagotavljanjem pristankov in vzletov letal, uporabo infrastrukture in potniškega terminala, zemeljsko oskrbo letal, potnikov in tovora ter komercialne dejavnosti (zagotavljanje trgovinske in gostinske dejavnosti ter parkirnih mest, trženje poslovnih in oglasnih prostorov in drugo).

Podjetje ima v svojem poslanstvu zapisano, da uporabnikom letališča zagotavlja varno, točno in visoko kakovostno izvajanje letaliških in drugih komercialnih storitev. Podjetje skrbi za razvoj letališča v skladu z zahtevami prevoznikov, potnikov, vrsto prometa in zahtevami Evropske unije.

4.2 Kronološki pregled prometa na ljubljanskem letališču in razvoj podjetja

24. decembra 1963 je na ljubljanskem letališču, ki ga je upravljalo podjetje Aerodrom Ljubljana, pristalo prvo letalo. Prvi pristanek je opravil slovenski letalski prevoznik Adria Aviopromet, ki se danes imenuje Adria Airways. V začetki naslednjega leta je bil vzpostavljen redni letalski promet, ki je na svojih linijah povezoval Ljubljano z Beogradom, Dubrovnikom in Londonom. Redne polete je opravljal jugoslovanski nacionalni prevoznik JAT, Adria Aviopromet pa je letela v Beograd in Alžir. Obseg prometa je naglo naraščal in leta 1965 je na ljubljanskem letališču pristajalo že 15 letalskih družb. Zaradi povečane konkurence v turizmu je Aerodrom Ljubljana, d. d. prevzel tudi upravljanje letališč v Pulju, kjer je bilo vzpostavljenih večina čarterskih poletov, kar je imelo velik vpliv na obseg prometa na ljubljanskem letališču.

V letu 1968 je prevoznik JAT vzpostavil preko ljubljanskega letališča prvo redno tovorno linijo Beograd – Ljubljana – München, temu pa je leta 1970 sledila tudi nova redna tovorna linija s strani prevoznika Lufthansa. Letališče je bilo prvo v tem delu Evrope, ki je bilo s svojimi storitvami zemeljske oskrbe, infrastrukturo in logističnimi procesi sposobno sprejeti in odpremiti tovorna letala, ki so prevažala tovor na paletah ali v letalskih kontejnerjih.

Letališče je razvijalo tudi svojo infrastrukturo. Dograjena letališka steza in povečane manevrske površine so leta 1973 omogočile prvi pristanek širokotrupnega letala DC-10 ameriške letalske družbe Trans International Airlines.

Prenavljanje letališča v Zagrebu leta 1974 in preusmeritev prometa na ljubljansko letališče je pozitivno vplivalo na obseg prometa. Zaradi povečanega prometa proti koncu sedemdesetih let je letališče zgradilo nove carinske objekte, temu pa je sledilo zaprtje letališča zaradi rekonstrukcije vzletno-pristajalne steze in posodobitve navigacijskih naprav. Tehnološka posodobitev je letališču omogočila sprejem in odpravo večjih letal ter prve medcelinske polete, ki jih je opravljal letalski prevoznik JAT na liniji za New York. Zaradi ugodnih cen letalskega prevoza v domačem prometu je letališče beležilo visoko rast obsega prometa.

Leto 1991 je bilo prelomno leto za ljubljansko letališče, saj je po osamosvojitvi Slovenije letališče pridobilo nov status – osrednje državno letališče. Politična situacija je močno vplivala na poslovanje, saj sta bila letališče in slovenski zračni prostor v času vojne za Slovenijo zaprta. Podjetje Aerodrom Ljubljana, d. d. je v tem času prenovilo letališko stavbo in ploščad za letala, začelo z uvajanjem informacijskih sistemov ter z dodatnim izobraževanjem svojega kadra. V letu 1992 se je letališče ponovno odprlo in znova začelo z obratovanjem. Politične spremembe so močno vplivale na obseg prometa in na poslovanje Aerodroma Ljubljana, kot tudi na celoten letalski prevoz Slovenije. Adria Airways je postala slovenski nacionalni letalski prevoznik in največji poslovni partner Aerodroma Ljubljana. Zaradi predvidenega povečanja rasti prometa in gospodarskega razvoja je letališče posodobilo infrastrukturo.

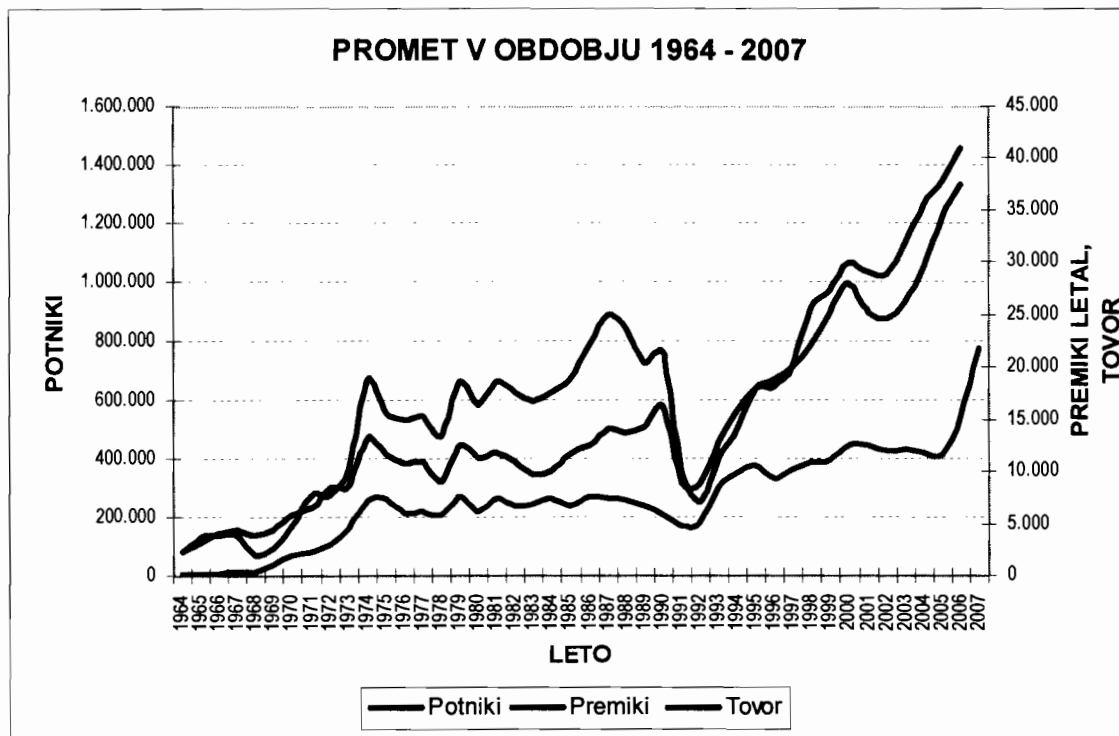
Leta 1997 se je podjetje Aerodrom Ljubljana vpisalo v register kot delniška družba. S preoblikovanjem je bila postavljena nova strategija za razvoj in rast podjetja, kot tudi širitev letalskega prometa v Sloveniji.

Nova prelomnica je bila leta 2004, ko je Slovenija postala članica Evropske unije, kar je vplivalo na spremembe v poslovanju in logistiki procesov pri izvajanju storitev zemeljske oskrbe ter na pravilen pretok potnikov in blaga v mednarodnem prostoru letališča. Velik vpliv na samo logistiko procesov je imelo tudi vključevanje v schengenski pravni red, ki je na letališču začel veljati 22. aprila 2008.

Vstop v Evropsko unijo je za letališče pomenil tudi boj za konkurenčno prednost. Aerodrom Ljubljana, d. d. je bil pobudnik za ustanovitev konzorcija SPOT (Slovenian Power of Turism), ki povezuje več podjetij in organizacij v turistični panogi. Glavni namen konzorcija je, da pospešuje razvoj in obseg turizma v Sloveniji. Priložnost je podjetje videlo tudi v vzpodbujanju trženja letalskega prometa. Letališče je tako pridobilo kar nekaj novih letalskih prevoznikov, ki so vzpostavili redne tovarne linije s stičiščem na ljubljanskem letališču.

Slika 4.1 prikazuje obseg promet na ljubljanskem letališču v obdobju od 1964 do leta 2007.

Slika 4.1 Gibanje prometa na ljubljanskem letališču



Vir: Aerodrom Ljubljana, d. d. 2008

4.3 Nadaljnji razvoj Aerodroma Ljubljana d.d.

Podjetje stremi k izvajanju kvalitetnih in varnih storitev. Za doseganje svojega poslanstva in strateških ciljev je primorano slediti vsem vplivom iz okolja, trendom, tehnološkemu razvoju in političnemu dogajanju v državi in v svetu. Hitra odzivnost na vse spremembe podjetju omogoča konkurenčno prednost in dobre poslovne uspehe.

Predvidena rast prometa od podjetja zahteva širitev letališča in letališke infrastrukture. Sama nadaljnja rast, izboljšana infrastruktura, vedno dobra tehnološko izpopolnjena sredstva in strokovno usposobljen kader podjetje ščitijo pred konkurenčnimi letališči v sosednjih regijah.

Podjetje bo sledilo svoji strategiji po povečanju prometa, ohranjanju starih in pridobivanju novih letalskih prevoznikov in novih letalskih povezav. Nadaljevalo bo s poglobljenim sodelovanjem s konzorcijem SPOT in ostalimi podjetji in organizacijami, ki so na kakršenkoli način povezane z večanjem prometa. Gre predvsem za poglobljene tržne aktivnosti in nudenje širše palete storitev. Podjetje pripravlja novo politiko cen, ki bo vzpodbujala in motivirala letalske prevoznike.

Prevozniki kot glavni odjemalci storitev, ki jih nudi letališče, so vse bolj zahtevni. Podjetje zato nenehno izobražuje svoj kader in izboljšuje logistične procese, saj kvalitetno, hitro in varno izvajanje letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe prinaša konkurenčno prednost.

V prihodnosti je glavni cilj Aerodroma Ljubljana d.d. postati križišče letalskih poti v regiji. Razvojni načrti so usmerjeni v posodobitev infrastrukture in izgradnjo letališkega mesta – airport city. Podjetje bo tako vplivalo na povečano rast nacionalnega gospodarstva.

Slika 4.2 Pogled na prenovljeni potniški terminal na ljubljanskem letališču



Vir: Aerodrom Ljubljana, d. d. 2008

4.4 Splošni pogoji poslovanja podjetja

Pri izvajanju osnovnih dejavnosti, to je izvajanje letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe, podjetje upošteva priporočila in standarde v letalstvu, kot tudi vse zavezujoče pravne akte. Pravni akti, ki so zavezujoči za poslovanje Aerodroma Ljubljana d.d. pri svojem poslovanju, so direktive in uredbe Evropske unije, ki se nanašajo na letalski promet, in izvajanje storitev v letalskem prometu ter Zakon o letalstvu Republike Slovenije s pripadajočimi podzakonskimi akti.

Pri izvajanju storitev podjetje uporablja ICAO in IATA standarde, predpise in priporočila, ki narekujejo uporabo standardizirane dokumentacije, uporabo letalskega jezika in komunikacije, uporabo določenih kod za letala, procese, storitve in drugo.

Splošni pogoji poslovanja letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe letal, ki jih sprejme uprava družbe podjetja, so zapisani tudi v veljavnem ceniku letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe. Vsi prevozniki, ki pristanejo na ljubljanskem letališču so dolžni upoštevati in ravnati skladno s splošnimi določili o poslovanju. Le-ti zajemajo osnovne definicije letalskega prometa, oblikovanje cen posameznih storitev, načine plačil in zavezance za plačilo, možnosti za odobritev komercialnih popustov ali znižanja cene, pravico o zadržanju letala v primeru nepravilnosti pri poslovanju, pogoje za opravljanje storitev izven redne odprtosti letališča, odgovornost podjetja za škodo, ki izhaja iz dejavnosti in lokacijo reševanja morebitnih sporov.

Pri vzpostavitvi letalskih prevozov preko ljubljanskega letališča podjetje nastopa v vlogi upravljalca, izvajalca letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe. Kot izvajalec storitev zemeljske oskrbe s prevozniki sklepa dogovore in pogodbe o izvajanju storitev zemeljske oskrbe. Pri sklepanju poslov se uporablja IATA standardizirana pogodba (SGHA – Standard Ground Handling Agreement). K tej pogodbi se sklenejo tudi drugi standardizirani dokumenti, s katerimi se pogodbeni stranki dogovorita o natančnih postopkih in zahtevanih procedurah za izvajanje storitev zemeljske oskrbe.

5 ZEMELJSKA OSKRBA LETAL

Storitve zemeljske oskrbe letal so vse storitve, ki se opravljajo na letališčih za uporabnike letališč. Uporabniki letališča so vse pravne ali fizične osebe, ki so odgovorne za prevoz potnikov in tovora po zraku ali do zadevanega letališča. Storitve zemeljske oskrbe so bistvene za delovanje zračnega prometa in bistveno prispevajo k učinkoviti rabi infrastrukture v zračnem prometu. Z namenom učinkovitega izvajanja storitev so te regulirane z letalskimi pravnimi akti in standardizirane s priporočili letalskih organizacij.

Direktiva Sveta 96/67/EC, sprejeta 15. oktobra 1996, o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih skupnosti določa točen seznam storitev zemeljske oskrbe.

Seznam storitev zemeljske oskrbe (Direktiva 96/67/EC, 1996):

- Upravljanje in nadzor na letališču zajemata:
 - zastopanje pri lokalnih organih ali drugih subjektih in povezovanje z njimi, vodenje izdatkov uporabnika letališč in zagotovitev poslovnih prostorov za njegove predstavnike;
 - nadzor natovarjanja, pošiljanje sporočil in telekomunikacije;
 - ravnanje z nakladalnimi enotami ter hramba, odprema in upravljanje nakladalnih enot;
 - vse druge storitve nadzora pred letom, med njim in po njem ter vse druge administrativne storitve, ki jih zahteva uporabnik letališča.
- Oskrba potnikov zajema celotno skrb za potnike ob prihodu, odhodu, med transferjem ali tranzitom, skupaj s pregledom letalskih vozovnic in potovalnih dokumentov, oddajo prtljage in prenosom prtljage do prostora za razvrščanje prtljage.
- Odprema prtljage zajema ravnanje s prtljago v prostoru za razvrščanje, razvrščanje prtljage, pripravljanje prtljage za odhod, natovarjanje in raztovarjanje vozil ali naprav, s katerimi se prtljaga prevaža ali prenaša od zrakoplova do prostora za razvrščanje in obratno, kakor tudi prevoz prtljage iz prostora za razvrščanje do prostorov za prevzem prtljage.
- Odprema tovora in pošte zajema:
 - za tovor: fizično ravnanje s tovorom pri izvozu, prenosu in uvozu, obdelava ustreznih dokumentov, carinske postopke in izvajanje vseh potrebnih varovalnih ukrepov, ki so dogovorjeni med pogodbenimi strankami ali pa jih zahtevajo okoliščine;
 - za pošto: fizično ravnanje z vhodno in izhodno pošto, obdelavo ustreznih dokumentov in izvajanje vseh potrebnih varovalnih ukrepov, ki so dogovorjeni med pogodbenimi strankami ali pa jih zahtevajo okoliščine.

- Oskrba na ploščadi zajema:
 - razporeditev zrakoplova na letališču ob prihodu in odhodu,
 - pomoč pri parkiranju zrakoplova in zagotovitev ustreznih naprav,
 - komunikacijo med zrakoplovom in izvajalcem storitev, ki je odgovoren za oskrbo na ploščadi,
 - natovarjanje in raztovarjanje zrakoplova, skupaj z zagotavljanjem in upravljanjem zahtevanih sredstev, kakor tudi prevoz posadke in potnikov med zrakoplovom in terminalom ter prevoz prtljage med zrakoplovom in terminalom,
 - zagotavljanje in upravljanje ustreznih enot pri zagonu pogonskih naprav,
 - premikanje zrakoplova ob odhodu in prihodu, zagotavljanje in uporaba ustreznih naprav,
 - prevoz, natovarjanje in raztovarjanje hrane in pijače na zrakoplov in z njega.
- Storitve oskrbe na zrakoplovu zajemajo:
 - zunanje in notranje čiščenje zrakoplova, oskrba sanitarij in oskrba z vodo,
 - hlajenje in ogrevanje potniške kabine, odstranjevanje snega in ledu z zrakoplova, razledenitev zrakoplova,
 - opremljanje potniške kabine z ustrežno opremo za kabino, hramba te opreme.
- Oskrba z gorivom in oljem:
 - priprava in izvedba polnjenja in praznjenja rezervoarja z gorivom, skupaj s hrambo goriva ter kontrolo kakovosti in količin dobavljenega goriva,
 - dolivanje olja in drugih tekočin.
- Vzdrževanje zrakoplova zajema:
 - redno vzdrževanje pred letom,
 - posebne dejavnosti, ki jih zahteva uporabnik letališča,
 - zagotavljanje in razdelitev rezervnih delov in ustrezne opreme,
 - zahtevo za ustrezni parkirni prostor in/ali prostor v hangarju ali njuno rezervacijo.
- Letalske operacije in storitve za posadko:
 - priprava leta na odhodnem letališču ali kje drugje,
 - pomoč med letom, skupaj s preusmeritvijo zrakoplova med letom, če je potrebno,
 - dejavnosti po končanem letu,
 - storitve za posadko.
- Prevoz na zemlji zajema:

- organizacijo in izvajanje prevoza posadke, potnikov, prtljage, tovora in pošte med različnimi terminali istega letališča, ne pa tudi prevoza med zrakoplovom in katerim drugim mestom na območju istega letališča,
- vsak posebni prevoz, ki ga zahteva uporabnik.
- Storitve oskrbe potnikov s hrano in pijačo zajemajo:
 - povezovanje z dobavitelji in upravljanje,
 - skladiščenje hrane in pijače ter opreme, potrebne za njihovo pripravo,
 - čiščenje te opreme,
 - pripravo in dostavo opreme, kakor tudi hrane in pijače.

Slika 5.1 Izvajanje storitev razledenitve in zaščite letal



Vir: Aerodrom Ljubljana, d. d. 2006

Izvajalec storitev zemeljske oskrbe mora zagotavljati varno in učinkovito izvajanje vseh storitev. V prvi vrsti mora biti osebje primerno usposobljeno in kvalificirano, za izvajanje določenih storitev pa morajo zaposleni pridobiti ustrezne licence, ki jih je potrebno na določeno obdobje obnoviti. Vse spremembe in novosti na področju izvajanja zemeljske oskrbe storitev zahtevajo dodatna usposabljanja.

Za hitro, varno in kvalitetno izvajanje storitev zemeljske oskrbe so letalske organizacije izdale razna priporočila in standarde, kot so GOM (Ground Operation Manuals), AHM (Airport Handling Manuals), GHM. (Ground Handling Manuals) in drugo. Skladno s priporočili in standardi v letalstvu si izvajalci zemeljske oskrbe in prevozniki izdelajo tudi interno dokumentacijo, kjer so natančno navedeni logistični procesi in zahtevana dokumentacija.

O obsegu izvajanja storitev se izvajalec oskrbe in uporabnik dogovorita v standardizirani pogodbi za izvajanje storitev zemeljske oskrbe ali po predhodnih dogovorih. Standardizirana pogodba je dogovor o izvajanju storitev in o poslovnem odnosu, natančno določeni procesi izvajanja storitev pa so predpisani v ostali dokumentaciji med pogodbenima strankama in so kot dodatki k pogodbi.

Le strokovno usposobljen kader, poznavanje vseh predpisov in vseh podrobnosti posameznih dogovorov in sklenjenih pogodb lahko omogočijo kvalitetno opravljene storitve zemeljske oskrbe.

Slika 5.2 Oskrba tovornega letala na ljubljanskem letališču



Vir: Aerodrom Ljubljana, d. d. 2005

6 STANDARDIZIRANA POGODBA ZEMELJSKE OSKRBE - STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA)

Priporočila in standardi, ki jih sprejema organizacija IATA so razvrščena po področjih v sklopih AHM (Airport Handling Manual). Vsak AHM nosi svojo identifikacijsko številko in natančno določa standarde za obravnavano področje.

Oštevilčeni AHM-i so razvrščeni po sledečih področjih (IATA 2007, xix):

- 001-099 splošno,
- 100-199 oskrba potnikov,
- 200-299 oskrba prtljage,
- 300-399 oskrba tovora/pošte,
- 400-499 oskrba in obremenitev letala,
- 500-599 kontrola obremenitve letal,
- 600-699 upravljanje nadzorovanega dela letališča in varovanje,
- 700-799 kontrola premikov letal
- 800-899 pogodbe zemeljske oskrbe,
- 900-999 podpora letališki zemeljski oskrbi in specifikacija opreme.

AHM810 se nanaša na standardizirano pogodbo za opravljanje storitev zemeljske oskrbe, imenovana SGHA – Standard Ground Handling Agreement. AHM810 zajema tudi vse možne storitve zemeljske oskrbe, ki se izvajajo po vsem svetu.

6.1 Namen, nastanek in pomen pogodbe SGHA

Prva želja po standardizaciji pogodbe za storitve zemeljske oskrbe je bila izražena leta 1958 s strani skupine enajstih prevoznikov, članic IATA organizacije. V ta namen je IATA izoblikovala Evropski komite za promet, ki je leta 1967 potrdil prvo standardizirano pogodbo SGHA. Že v letu 1968 je prišlo do prvih sprememb pogodbe, novo oblikovani komite zemeljske oskrbe pa je prevzel funkcije Evropskega komiteja za promet. V letu 1974 je prišlo že do druge posodobitve SGHA-ja. Nagla rast letalskega prometa je vplivala na že izoblikovane standarde in priporočila, zato je bilo nujno potrebno preoblikovati in posodobiti AHM810, ki je standardiziral pogodbe med prevozniki in AHM820, ki je opredeljeval pogodbe med prevozniki in podjetji, ki izvajajo zemeljsko oskrbo letal. V letu 1983 je prišlo do poenotenega in posodobljenega AHM810, ki je združeval prejšnja AHM810 in AHM820. Novi AHM810 se je posodabljal vsakih pet let. V letu 1998 je organizacija IATA oblikovala prvi Mednarodni svet za zemeljsko oskrbo – IGHC (International Ground Handling Council). Svet zaseda dvakrat letno in sprejema vse pripombe članic IATA za izboljšanje vseh standardov v letalski panogi.

Tudi SGHA je bila že večkrat posodobljena in dopolnjena. SGHA iz leta 1998 je doživela večje preoblikovanje in posodobitve v letu 2003, saj so spremembe v svetu in letalskem prometu prinesle kar nekaj novosti. V prvi vrsti je na spremembe vplivala povečana varnost, politične in ekonomske spremembe, kar je vplivalo na spremenjen procese in uvedbo novih storitev, ki zagotavljajo varnejšo in kvalitetnejšo zemeljsko oskrbo letal. Zadnja posodobitev je bila v letu 2008, ki prinaša le nekaj dopolnil in sprememb predhodni različici SGHA 2004.

SGHA je orodje, ki omogoča lažje poslovanje med prevozniki in izvajalci storitev zemeljske oskrbe. Sklenjena standardizirana pogodba je zaradi poenotenja dostopna in razumljiva širšemu obsegu osebja, ki so na kakršenkoli način soudeleženi pri izvajanju storitev in morajo vsebinska določila tudi poznati. V primeru, da bi bile pogodbe sklenjene po nestandardiziranih postopkih, bi bilo težje pripraviti navodila za operativno delo in izvajanje storitev. Sama priprava navodil za operativno osebje pa bi zahtevala tudi veliko več časa.

Pogodbeni odnosi med prevozniki in izvajalci storitev zemeljske oskrbe so jasno določeni in zato je nabor storitev hitreje določljiv. S poenoteno pogodbo se zmanjša verjetnost nepravilnega razumevanja in tolmačenja pogodbenih določil, kot tudi celotnega obsega in opredelitev storitev.

Prvo in zelo pomembno pravilo pri sklepanju SGHA je, da se pogodba vedno sklepa le v angleškem jeziku in se je ne prevaja v druge jezike. Prevedena pogodba ni več standardizirana pogodba, saj s prevodom lahko pride do odstopanj in nepravilnega razumevanja posameznih določil.

Zaradi širokega obsega storitev zemeljske oskrbe, ki jih je potrebno izvajati pri oskrbi letala, potnikov in tovora, SGHA omogoča hitrejšo dogovarjanje in sporazumevanje med pogodbenima strankama. Pri sklepanju SGHA je nujno potrebno sodelovanje različnih oddelkov znotraj podjetja, ki mora obvezno vključiti tudi predstavnike operativnih služb. Ti so odgovorni za izvajanje storitev zemeljske oskrbe in poznajo vse podrobnosti celotne logistike procesov.

6.2 Sestavni in bistveni deli pogodbe SGHA

SGHA je sestavljen iz treh pomembnih dokumentov, ki zajemajo pogodbeno določila, obseg vseh storitev zemeljske oskrbe in pripravljen osnutek za sklenitev pogodbenega razmerja med strankama. Sestavni deli SGHA so (IATA 2007, 698):

- Glavna pogodba – Main Agreement,
- Aneks A – Annex A,
- Aneks B – Annex B.

Glavna pogodba je dokument, ki vsebuje temeljna pogodbeno določila, ki so vsebinsko razdeljena na člene in pod-člene. Aneks A zajema vse storitve zemeljske oskrbe, ki so razdeljene na sekcije in pod-sekcije. Aneks B se uporablja za natančno opredelitev pogodbenega razmerja med strankama, v katerem se stranki skladno z glavno pogodbo in Aneksom A dogovorita o obsegu in načinu izvajanja storitev zemeljske oskrbe. Zaradi sistematične opredelitve in številčenja vseh dokumentov je komunikacija in dogovarjanje med strankama pregledna in zelo natančna.

V nadaljevanju bodo podrobno prikazani posamezni sestavni dele standardizirane pogodbe SGHA 2004, vendar definicije, določila in členi niso dobesedno prevedeni.

6.3 Glavna pogodba (Main Agreement)

Glavna pogodba (priloga 1) obsega osnovne definicije pojmov in terminologijo ter pravna določila, ki se nanašajo na sklepanje pogodbenega odnosa za opravljanje in uporabo storitev zemeljske oskrbe.

Vsebina glavne pogodbe (IATA 2007, 698):

- Definicije in terminologija,
- člen 1 – Opravljanje storitev (Article 1 – Provision of Services),
- člen 2 – Poštene prakse (Article 2 – Fair Practises),
- člen 3 – Podizvajanje storitev (Article 3 – Subcontracting of Services),
- člen 4 – Zastopanje prevoznika (Article 4 – Carrier's Representation),
- člen 5 – Standard dela (Article 5 – Standard of Work),
- člen 6 – Plačilo (Article 6 – Remuneration),
- člen 7 – Račun in poravnava (Article 7 – Accounting and Settlement),
- člen 8 – Odgovornost in odškodnina (Article 8 – Liability and Indemnity),
- člen 9 – Arbitraža (Article 9 - Arbitration),
- člen 10 – Kolkovine, pristojbine za registracijo (Article 10 – Stamp duties, Registration Fees),
- člen 11 – Trajanje, spremembe in prenehanje (Duration, Modification and Termination).

6.3.1 Definicije in terminologija

Glavna pogodba (Main Agreement) v prvem delu zajema osnovne definicije in terminologijo posameznih pojmov, ki so nujno potrebni za pravilno razumevanje in dogovor med pogodbenima strankama. Posamezne definicije lahko pogodbeni stranki zaradi kakršnega koli razloga spremenita, dopolnita, vendar je nove opredelitve potrebno zapisati v Aneks B.

Razlogi za spremembo definicij so največkrat nacionalni zakoni ene od strank, ki v svojih zakonih ali določilih osnovne pojme definirajo drugače. Ni potrebno poudarjati, da spremenjene definicije niso več IATA standard.

Definicije in terminologija glavne pogodbe (IATA 2007, 698):

- Airport terminal: Letališki terminal pomeni vse stavbe, ki se uporabljajo za oskrbo pri prihodu in odhodu zrakoplova.
- Arrange (or make arrangement for): Urediti (ali dogovoriti se za) pomeni, da se izvajalec storitev zemeljske oskrbe lahko dogovori z zunanjim izvajalcem, da opravi zadevne storitve. Pristojbine za opravljene storitve zunanjemu izvajalcu plača prevoznik. Izvajalec storitev zemeljske oskrbe ne prevzame odgovornosti do prevoznika v zvezi s takšnimi dogovori.
- As mutually agreed or by mutual agreement or by the carrier's request: Kadar se uporabljajo izrazi »kakor je bilo medsebojno dogovorjeno« ali »z medsebojnim dogovorom« ali »na zahtevo prevoznika«, se priporoča, da so te zadeve podprte s posebno dokumentacijo ali referencami (pisna dokazila).
- Cargo: Tovor vključuje tovor in službeno pošto, ki jo prevoznik pripelje/odpelje s svojim letalom.
- The Carrier's aircraft: Zrakoplov prevoznika pomeni vsak zrakoplov, ki so v lasti, zakupu, najemu in so v kakršnikoli uporabi prevoznika za opravljanje najavljenih letov pod kodo prevoznika. Vse opravljene storitve zemeljske oskrbe se opravijo po navodilih prevoznika in bremenijo prevoznika.
- Departure Control System – DCS: Sistem za nadzor odhodov (DCS) pomeni avtomatizirano metodo opravljanja prijave potnikov na let, nadzora zmogljivosti in obremenitve ter razporejanja letov.
- Direct loss: Neposredna izguba pomeni izgubo, ki je nastala po svoji naravi ali neposredno zaradi dogodka in ki izključuje izgubo ali škodo na daljavo; ali neposredno izgubo ali škodo, kot je izguba prihodka ali izguba dobička.
- Electronic Data Interchange (EDI): Je elektronska izmenjava podatkov, ki poteka med računalniki. Gre za direkten prenos poslovnih letalskih podatkov v standardizirani obliki (medaplikacijska programska obdelava).
- Loads: Pomeni blago, ki je prepeljano na letalu in zajema prtljago, tovor, pošto in vso opremo za letalo (tudi balast).
- Owning Carrier: Pomeni prevoznika, ki je lastnik ali najemnik letalskega kontejnerja ali palete, na kateri se prevažata tovor – ULD (Unit Load Device).
- Passengers: Izraz potniki vključujejo službene potnike prevoznika in proste potnike.

- Provide: Opravljati storitve pomeni, da izvajalec storitev zemeljske oskrbe sam prevzame odgovornost za opravljanje zadevnih storitev.
- Receiving Carrier: Prevoznik prejemnik pomeni prevoznika, ki prejme kontejner ali palete s tovorom (ULD) od prevoznika posrednika na točki pretovarjanja.
- Special shipment: Posebne pošiljke pomenijo na primer hitro pokvarljivo blago, žive živali, dragocene predmete, občutljiv tovor, dnevne časopise, nevarno blago in ostalo.
- Specialised cargo products: Specializirani tovorni proizvodi pomenijo na primer ekspresni tovor, poštna pošiljke za dostavo isti dan.
- Technical landing: Tehnični pristank je vsak pristank letala, pri katerem ni prišlo do pristanka zaradi komercialnih razlogov in spremembe komercialnega blaga (load) na letalu, razen goriva in balasta.
- Ticket: Karta. je dokument, naslovljen na potnika in pregledano prtljago, ali kakršnakoli elektronska karta v podatkovni bazi prevoznika.
- Transferring Carrier: Prevoznik posrednik je prevoznik, ki je na transferno destinacijo pripeljal ULD (kontejner ali paleto s tovorom) z namenom, da se le ta preloži na letalo drugega prevoznika.
- Transit flight: Tranzitni let je letalo na komercialni liniji z vmesnim postankom na destinaciji, kjer pride do spremembe blaga.
- Truck handling: Oskrba kamiona pomeni oskrbo(natovarjanje in/ali raztovarjanje kamiona) v primeru kamionskega prevoza.
- Truck service: Kamionska storitev pomeni storitev, ki jo opravlja kamion v imenu letalske družbe in prevaža tovor, zabeležen v skladu z veljavnimi pravili, predpisi in postopki IATA in/ali ICAO. V Glavni pogodbi in Aneksu A beseda »zrakoplov« pomeni »kamion« in »let« pomeni »kamionske storitve«, kadar zadeva oskrbo kamiona, kakor je mišljeno v zgornjih opredelitvah. V sekciji 5, točki 5.5.5 Aneksa A beseda »vozilo« pomeni kakršen koli prenos, ki se uporabi na območju letališke ploščadi za prevoz tovora med skladiščem in kamionom ali med dvema kamionoma ali med dvema skladiščema.
- Turnround flight: pomeni zrakoplov, ki konča let in nato začne nov let, potem ko se blago (load) popolnoma spremeni.
- Unit Load Device – ULD: Pomeni kontejner ali letalsko paleto, na katero se naloži in prevaža tovor, prtljaga ali pošta in je registrirana s strani IATA tehnične komisije za ULD.

Definicije in terminologija, ki so zajete v glavni pogodbi SGHA 2004, so v izvorniku prikazane v prilog 1 – Definitions and terminology.

Pri definiciji izraza »loads« gre opozoriti na pomanjkljivost, saj ne vključuje potnikov. Pri pripravi dokumentacije za natovorjenost in balansiranje letal se vključujejo namreč tudi potniki. V splošni rabi terminologija »loads« zajema prtljago, tovor, pošto, opremo in tudi potnike ter zajema v celoti vse, kar se na letalu prepelje z ene destinacije na drugo.

Pri definiciji »transit flight« so v spremembo blaga (loads) prav tako vključeni tudi potniki.

Izraz »passengers« zajema vse fizične osebe - potniki, ki imajo pravico do prevoza z letalom.

6.3.2 Pogodbena določila

V nadaljevanju pogodbe sledijo splošna pravna določila pogodbenega razmerja in so definirana v posameznih členih in pod-členih.

Člen 1 – Opravljanje storitev

Člen zajema osem pod-členov, v katerih se na splošno določijo okviri izvajanja storitev. Vse storitve, ki so na voljo, so v okviru zmožnosti izvajalca in se izvajajo skladno z veljavnimi predpisi, pravili in postopki IATA in/ali ICAO in/ali z drugimi pravili, ki urejajo to področje. Za storitve, kjer je proces izvajanja splošno definiran in so standardi, ki morajo biti doseženi pri izvajanju, točno določeni v vseh podrobnostih, ni potrebno dodatno opredeliti. Izvajalec oskrbe bo izvajal tiste storitve iz Aneksa A, ki so dogovorjene ter navedene v Aneksu B, za letala prevoznika, s katerimi izvaja lete po voznem redu. Prevoznik je dolžan vse spremembe voznega reda ali tipa letala javiti izvajalcu v najkrajšem možnem času. Izvajalec oskrbe bo opravljal tudi storitve za letala prevoznika za dodatne lete k voznemu redu na istih krajih, če bo v razumnem času obveščen vnaprej in opravljanje takšnih dodatnih storitev ne bo vplivalo na že sprejete dogovore z drugimi prevozniki. V primeru večih izvajanj oskrbe ima prednost, kolikor je le mogoče, letalo, ki opravlja let po najavljenem voznem redu. V nujnih primerih (prisilni pristanki, nesreče, nasilna dejana in drugo) izvajalec oskrbe nemudoma in brez čakanja na navodila prevoznika sprejme ustrezne in možne ukrepe za pomoč potnikom in posadki ter za varovanje in zaščito pred izgubo ali poškodbami prtljage, tovora in pošte na zrakoplovu. Prevoznik izvajalcu oskrbe povrne stroške kakršnih koli izrednih izdatkov, ki so nastali pri takšni pomoči. Izvajalec oskrbe na zahtevo prevoznika opravlja dodatne storitve, ki so v okviru njegovih zmožnosti in so pogoji o navedenem izvajanju predhodno medsebojno dogovorjeni. V primeru občasnih letov letala prevoznika na destinacije, ki niso navedeni v glavni pogodbi in ima pogodbeni izvajalec oskrbe na taki destinaciji svojo poslovalnico za izvajanje storitev, si izvajalec oskrbe na

zahtevo prevoznika kar se da prizadeva, da ponudi potrebne storitve glede na lokalno razpoložljiva sredstva.

Člen 2 – Poštene prakse

Člen opredeljuje zaupnost podatkov pogodbe in ostale dokumentacije. Vsi podatki se uporabljajo le za namene prevoznika in pravilno izvajanje storitev in ne smejo biti dostopni zunanjim strankam, razen če ni z veljavno zakonodajo drugače določeno. V takem primeru mora stranka drugo stranko o tem predhodno obvestiti.

Člen 3 – Podizvajanje storitev

Izvajalec oskrbe se lahko za izvajanje določenih storitev dogovori s pod-izvajalcem s privolitvijo prevoznika, ki privolitve ne umakne nerazumno. V Aneksu B je potrebno navesti vse podizvajalce in katere storitve le ti opravljajo. Odgovornost za izvajanje storitev v takih primerih prevzema izvajalec oskrbe, kot bi storitve izvajal sam, in ne podizvajalec. Prevoznik se za take storitve, navedene v Aneksu B, ne dogovarja z drugimi izvajalci, razen če se pogodbeni stranki o tem predhodno dogovorita.

Člen 4 – Zastopanje prevoznika

Prevozniki lahko za nadzor, pomoč in svetovanje pri izvajanju storitev, ki je skladno s predhodnimi dogovori v Aneksu B, imenujejo svojega predstavnika ali nadzornika. Delovanje predstavnika in/ali nadzornika je strošek prevoznika. Za nadzor je izvajalcu oskrbe potrebno predhodno posredovati seznam nadziranih storitev.

Člen 5 – Standard dela

Člen vsebuje 9 pod-členov, ki opredeljujejo osnovne standarde za izvajanje storitev. Izvajalec oskrbe opravlja vse tehnične storitve in storitve za opravljanje letov, pa tudi druge storitve, ki vsebujejo varnostni vidik (nadzor natovarjanja, natovarjanje zrakoplova in ravnanje z nevarnim blagom) v skladu z navodili prevoznika, za katera mora izvajalec oskrbe prevozniku pisno potrditi, da jih je prejel. Če navodil prevoznika ni, izvajalec storitev zemeljske oskrbe upošteva lastne standardne prakse in postopke, če so ti v skladu z veljavnimi pravili, predpisi in postopki IATA in/ali ICAO in/ali z drugimi. Izvajalec mora zagotavljati, da se vse storitve, ki so pogodbeno določene in se izvajajo prevozniku, obravnavane in izvedene za vse prevoznike pod enakimi pogoji. Izvajalec mora zagotavljati pravilno usposobljen kader z vsemi veljavnimi in posodobljenimi licencami za delo. V primeru nezmožnosti opravljanja storitev mora izvajalec oskrbe o tem obvestiti prevoznika, ta pa mora zagotavljati vse točne podatke, ki jih izvajalec oskrbe pri izvajanju storitev potrebuje. Pri opravljanju storitev na splošno se ustrezno upoštevajo varnost, zaščita, lokalni in mednarodni predpisi, veljavna pravila, predpisi in postopki IATA in/ali ICAO in/ali drugi, ki veljajo za to področje, ter prej navedene zahteve prevoznika, in sicer na način, da se preprečujejo zamude in škoda

zamude in škoda za letala prevoznika in tovor ter da splošna javnost dobi najboljši vtis o zračnem prometu. Izvajalec oskrbe mora zastopniku prevoznika nemudoma poročati o vsaki izgubi ali škodi za letalo in tovor, ki jo opazi med oskrbo ali za katero kakor koli izve. Stranki se medsebojno sporazumeta o standardih kakovosti za kakršne koli storitve. Takšni standardi kakovosti za določen kraj so lahko del Aneksa B ali za to samostojen dokument k pogodbi. Izvajalec oskrbe sodeluje s prevoznikom in sprejme kakršne koli zahtevane korektivne ukrepe.

Člen 6 – Plačilo

Prevoznik je dolžan plačati opravljene storitve, ki so predhodno dogovorjene in opravljene s strani izvajalca oskrbe, kot je dogovorjeno v Aneksu B. Prav tako je prevoznik dolžan plačati izvajalcu oskrbe dodatne storitve, ki nastanejo zaradi opravljanja le-teh iz 1. člena glavne pogodbe. Prevoznik ni dolžan plačati izvajalcu oskrbe drugih pristojbin ali taks, navedenih v Aneksu B; ki jih za prevoznika ali izvajalca oskrbe določi letališče, carina ali drugi organi v zvezi z opravljanjem storitev. Stroške, ki nastanejo v zvezi s postanki in transferjem potnikov ter z obravnavo potnikov pri prekinjenih, zamujenih ali odpovedanih letih, nosi prevoznik. Vse dodatne pristojbine ali druge izdatke, ki so navedeni zgoraj, v končni fazi nosi prevoznik.

Člen 7 – Račun in poravnava

Izvajalec oskrbe izda prevozniku vsak mesec račun s pristojbinami, ki izhajajo iz opravljanja storitev zemeljske oskrbe, skladno z Aneksom A in dogovorjenimi storitvami ter cenami iz Aneksa B. Plačilo računa se opravi prek IATA obračunske hiše (IATA Clearing House), razen če ni drugače dogovorjeno z Aneksom B.

Člen 8 – Odgovornost in odškodnina

Člen vsebuje pet pod-členov, v katerih je opredeljena odgovornost in odškodnina za pogodbene stranki. V tem členu se vse sklicuje na (IATA 2007, 702):

- a) prevoznika ali izvajalca storitev zemeljske oskrbe vključno z njihovimi zaposlenimi, uslužbenci, agenti in podizvajalci;
- b) podporno opremo za zemeljsko oskrbo, kar pomeni opremo, bodisi fiksno ali mobilno, ki se uporablja pri opravljanju storitev zemeljske oskrbe iz Aneksa A, in
- c) dejanje ali opustitev dejanja, ki vključuje tudi malomarnost.

8.1 Z izjemo določb iz pod-člena 8.5 prevoznik ne vloži nobenih odškodninskih zahtevkov do izvajalca storitev zemeljske oskrbe in ga zavaruje (kakor je določeno v nadaljevanju) za kakršno koli pravno odgovornost za zahtevke ali tožbe, vključno s stroški in izdatki, povezanimi s tem, v zvezi z:

- a) zamude, poškodbe ali smrti oseb, ki jih je prevoznik prevažal ali bi jih moral prevažati;
 - b) poškodbe ali smrti katerekoli osebe, zaposlene pri prevozniku;
 - c) škode, zamude ali izgube prtljage, tovora ali pošte, ki jo je prevažal ali bi jo moral prevažati prevoznik;
 - d) škode ali izgube lastnine, ki je bila v lasti prevoznika ali jo je ta uporabljal ali je bilo to storjeno v njegovem imenu, in vsakršno posledično izgubo ali škodo, ki izhaja iz dejanja ali opustitve dejanja izvajalca oskrbe pri izvajanju te pogodbe, razen če je bilo to storjeno z namenom povzročitve škode, smrti, zamude, poškodbe ali izgube ali če je bilo to storjeno nepremišljeno in ob zavedanju, da bo verjetno povzročena škoda, smrt, zamuda, poškodba ali izguba.
- 8.2 Prevoznik ne vloži nobenih odškodninskih zahtevkov do izvajalca storitev zemeljske oskrbe v zvezi s škodo, smrtjo, zamudo, poškodbo ali izgubo, povzročeno tretjim osebam zaradi delovanja zrakoplova prevoznika, ki izhaja iz dejanja ali opustitve dejanja izvajalca storitev zemeljske oskrbe pri izvajanju tega sporazuma, razen če je bilo to storjeno z namenom povzročitve škode, smrti, zamude, poškodbe ali izgube ali če je bilo to storjeno nepremišljeno in ob zavedanju, da bo verjetno povzročena škoda, smrt, zamuda, poškodba ali izguba.
- 8.3
- a) Ne glede na določbe pod-člena 8.1 v primeru odškodninskih zahtevkov, ki izhajajo iz površinskega prevoza, ki se opravlja v imenu prevoznika in je del natovarjanja/vkrcavanja ali raztovarjanja/izkrcavanja in/ali je zajet v pogodbi prevoznika o prevozu, odškodnina ne presega omejitev iz navedene pogodbe o prevozu.
 - b) V primeru odškodninskih zahtevkov, ki izhajajo iz površinskega prevoza, ki se ne opravlja v imenu prevoznika in/ali ni del natovarjanja/vkrcavanja ali raztovarjanja/izkrcavanja in/ali ni zajet v pogodbi prevoznika o prevozu, se opustitev in odškodnina iz tega sporazuma ne uporabljata.
- 8.4 Izvajalec storitev zemeljske oskrbe ne vloži nobenih odškodninskih zahtevkov do prevoznika in ga zavaruje (kakor je določeno v nadaljevanju) za kakršno koli pravno odgovornost za odškodninske zahteve ali tožbe, vključno s stroški in izdatki, povezanimi s tem, v zvezi:
- a) s poškodbo ali smrtjo katerih koli oseb, zaposlenih pri izvajalcu storitev zemeljske oskrbe, njegovih uslužbencev, agentov ali podizvajalcev in

b) s škodo ali izgubo lastnine, ki je bila v lasti izvajalca storitev zemeljske oskrbe ali jo je ta uporabljal ali je bilo to storjeno v njegovem imenu, in vsakršno posledično izgubo ali škodo,

ki izhaja iz dejanja ali opustitve dejanja prevoznika pri izvajanju tega sporazuma, razen če je bilo to storjeno z namenom povzročitve škode, smrti, zamude, poškodbe ali izgube ali če je bilo to storjeno nepremišljeno in ob zavedanju, da bo verjetno povzročena škoda, smrt, zamuda, poškodba ali izguba.

8.5 Ne glede na pod-člen 8.1(d) izvajalec storitev zemeljske oskrbe zavaruje prevoznika za vsakršno fizično izgubo ali škodo zrakoplova prevoznika, ki jo povzroči malomarno dejanje ali opustitev dejanja izvajalca storitev zemeljske oskrbe, vedno pod pogojem, da je odgovornost izvajalca storitev zemeljske oskrbe omejena na kakršno koli takšno izgubo ali škodo zrakoplova prevoznika v znesku, ki ne presega stopnje, ki se odbije v skladu s Hull All Risk Policy prevoznika, ki v vsakem primeru ne presega 1,5 milijona USD, razen da se za izgubo ali škodo, povezano s katerim koli dogodkom, ki ne presega 3.000 USD, odškodnina ne zahteva.

V izogib dvomom ta pod-člen 8.5 ne velja ali posega v splošnost določb pod-člena 8.1, razen kadar je izrecno navedeno, vključno z načelom, da prevoznik ne vloži nobenih odškodninskih zahtevkov do izvajalca storitev zemeljske oskrbe in ga zavaruje za kakršno koli odgovornost v zvezi s kakršno koli in vsako posledično izgubo ali škodo, ne glede na to, kako nastane.

Člen 9 – Arbitraža

V primeru sporov ali odškodninskega zahtevka v zvezi z obsegom, pomenom, sestavo ali učinkom glavne pogodbe si stranki razumno prizadevata, da bi spore rešili medsebojno. Če vzajemna rešitev spora ni možna, se lahko stranki odločita spor rešiti preko arbitraže (bodisi z enim arbitrom ali skupino arbitrov). Če se stranki ne dogovorita o procesu arbitraže, se spor reši v skladu z zakoni države ali s sodno pristojnostjo na sodiščih, kot je določeno v Aneksu B, ne glede na načela kolizije zakonov.

Člen 10 – Kolkovine, pristojbine za registracijo

Vse kolkovine in pristojbine za registracijo v zvezi s to pogodbo, ki so lahko predpisane v nacionalnih zakonih katere koli stranke te pogodbe, so plačljive s strani pogodbene stranke. Vse kolkovine in pristojbine za registracijo v zvezi s to pogodbo, ki

so lahko predpisane v nacionalnih zakonih kraja(-ev) in so navedeni v Aneksu B, a niso kraji v državi katere koli stranke te pogodbe, si stranki enakomerno delita.

Člen 11 – Trajanje, spremembe in prenehanje

V dvanajstih pod-členih je natančno določeno trajanje sklenjene pogodbe in pripadajočih aneksov, način za uveljavljanje sprememb v pogodbi in prenehanje pogodbe (IATA 2007, 703):

- 11.1 Ta pogodba velja od datuma, določenega v ustreznem Aneksu B. Nadomesti vse prejšnje ureditve med strankama, ki urejajo opravljanje storitev na krajih, za katere velja(-jo) Aneks(-i) B k tej pogodbi.
- 11.2 Spremembe te pogodbe ali aneksi k njej se zabeležijo v Aneksu(-ih) B.
- 11.3 Vsako obvestilo iz tega člena 11, ki ga poda stranka iz te pogodbe, se šteje kot ustrezno predano, če je poslano s priporočeno pošto ali na drug način, pri katerem se pridobi dokazilo ali potrdilo o prejemu, ustrezni enoti druge stranke, kakor je navedeno v Aneksu(-ih) B. V primeru priporočene pošte se šteje, da je obvestilo vročeno na dan prejema.
- 11.4 Ta glavna pogodba velja, dokler jo ena od strank ne prekine s 60-dnevnim odpovednim rokom.
- 11.5 Prekinitve vseh ali katerega koli dela storitev, ki se opravljajo na določenem kraju, s strani katere koli izmed strank pogodbe zahteva 60-dnevni odpovedni rok. V primeru delne prekinitve opravljanja storitev se preuči prilagoditev pristojbin.
- 11.6 Vsak Aneks B k tej pogodbi, ki presega določeno obdobje veljavnosti, še naprej velja, dokler je ne prekine katera koli stranka s 60-dnevnim odpovednim rokom.
- 11.7 Če se dovoljenje(-a) ali drugo(-a) pooblastilo(-a) prevoznika ali izvajalca storitev zemeljske oskrbe za opravljanje storitev zračnega prevoza ali storitev iz Aneksa B v celoti ali deloma prekliče, razveljavi ali začasno prekine, ta stranka o tem nemudoma obvesti drugo stranko in katera koli stranka lahko prekine pogodbo ali ustrezen Aneks B z veljavnostjo na dan preklica, razveljavitve ali začasne prekinitve, drugo stranko pa o tem obvesti 24 ur po tem dogodku.
- 11.8 Vsaka stranka lahko prekine to pogodbo in njene anekse kadar koli, če druga stranka postane plačilno nesposobna, prenese vsa sredstva v korist upnikov, gre v stečaj ali če vloži ali je proti njej vložena vloga za stečaj ali reorganizacijo ali prilagoditev zadolženosti, pod pogojem, da ustrezni organ potrdi utemeljenost te vloge, ali če se imenuje ali prosi za imenovanje

prejemnika, upravitelja ali likvidatorja njene celotne ali praktično celotne lastnine.

- 11.9 Obe stranki sta izvzeti iz obveznosti, če katera koli stranka nemudoma obvesti drugo o kakršnem koli neizpolnjevanju obveznosti iz te pogodbe zaradi naslednjih razlogov:
- delovnih sporov, kjer pride do popolne ali delne ustavitve dela ali zamud pri opravljanju dela;
 - višje sile ali kakršnega koli drugega razloga, ki ga nobena od strank ne more nadzorovati.
- 11.10 Če je pogodba ali njen del prekinjen z obvestilom ali na drug način, ta prekinitev ne posega v pridobljene pravice in odgovornosti katere koli stranke pred prekinitvijo.
- 11.11 Izvajalec storitev zemeljske oskrbe ima pravico, da kadar koli spremeni pristojbine iz Aneksa B, vendar le, če pisno obvesti prevoznika vsaj 60 dni pred veljavnostjo spremenjenih pristojbin. Obvestilo navaja spremenjene pristojbine, katerih uvedbo predlaga izvajalec storitev zemeljske oskrbe, in datum, ko bodo začele veljati.
- 11.12 Kadar se spremeni vozni red in/ali pogostost in/ali vrsta zrakoplova ter ta sprememba ni navedena v Aneksu B in vpliva na stroške zemeljske oskrbe, ima vsaka stranka ne glede na člen 11.11 pravico zahtevati prilagoditev pristojbin za zemeljsko oskrbo od datuma spremembe, če zadevna stranka obvesti drugo stranko v 30 dneh od nastanka spremembe.

6.4 Aneks A (Annex A)

Aneks A (priloga 2) h glavni pogodbi je seznam vseh možnih storitev zemeljske oskrbe, razvrščen po sekcijah glede na namembnost in vsebino posameznih storitev.

Sekcije storitev (IATA 2007, 705):

- Sekcija 1 – Zastopanje, administracija in nadzor.
- Sekcija 2 – Potniške storitve.
- Sekcija 3 – Storitve na ploščadi.
- Sekcija 4 – Kontrola nakladanja, komunikacije in postopki v zvezi z letom.
- Sekcija 5 – Tovor in pošta.
- Sekcija 6 – Podporne storitve.
- Sekcija 7 – Varnost.
- Sekcija 8 – Vzdrževanje letal.

Sekcije se delijo na pod-sekcije in v prvem delu Aneksa A je osnovno kazalo sekcij s pripadajočimi pod-sekcijami. Posamezne pod-sekcije pa v nadaljevanju zajemajo pripadajoče storitve, ki so označene po zaporednih številkah. Posamezne storitve so lahko opredeljene bolj podrobno, kar je dodatno označeno. Sama zgradba in številčenje uporabnikom omogočata hiter pregled in orientacijo znotraj aneksa.

Sistematično številčenje Aneksa A:

- sekcija 8: označuje posamezno sekcijo,
- 8.1: številčenje pod-sekcij,
- 8.1.1: številčenje storitev,
- 8.4.1(a)(b)(1)(2): podrobna opredelitev storitve.

Skladno z naborom vseh storitev Aneksa A si izvajalci storitev zemeljske oskrbe izdelajo dokumentacijo in opredelijo storitve, ki jih lahko nudijo ali opravljajo, prevozniki pa nabor storitev, ki jih želijo uporabiti na letališču.

Izvajalci in prevozniki iz lastnega seznama izločijo storitve, ki se jih zaradi kakršnegakoli razloga ne izvaja ali jih ni mogoče izvajati. Najbolj pogosti razlogi za izključevanja storitev so:

- Naravno okolje in podnebne razmere : storitve razledenitve letal se na primer ne izvaja v predelih, kjer so temperature dovolj visoke in letala niso podvržena zamrznitvi na tleh in med opravljanjem poleta.
- Infrastruktura letališča: glede na namembnost imajo letališča prilagojeno infrastrukturo in letališke objekte. Tako manjša letališča, ki imajo le en terminal, ne opravljajo storitve zagotavljanja prevoza med terminali letališča.
- Nekvalificirana delovna sila: za izvajanje storitev mora podjetje zagotavljati primerno kvalificirano delovno silo, vendar se včasih zgodi, da zaradi ekonomičnosti in premajhnega povpraševanja podjetje ne izvaja določenega sklopa storitev.
- Specializacija izvajalca: izvajalec se specializira le za določene sklope storitev; predvsem je to možno na letališčih, kjer je izvajalcev storitev zemeljske oskrbe več.

Prevozniki storitve opredeljujejo glede na vrsto leta (redni, čarterski, izredni let), destinacije letanja, tip in kapaciteto letala ter drugo. Posamezne storitve mora izvajalec oskrbe opredeliti ali storitev izvaja (provide) ali se le dogovori (arrange) s tretjimi osebami za njeno izvajanje.

Aneks A, ki si ga posamezni izvajalci prilagodijo, mora biti primerno urejen. Iz seznama se ne briše ničesar, vendar je posamezne storitve potrebno pravilno označiti, da je razvidno, katere se izvajajo oz. katere ne.

Izvajalci opredeljujejo in označujejo storitve tudi glede na obračunske storitve. Vsaka storitev iz Aneksa A namreč ne nosi tudi vrednosti za obračun. Osnovna obračunska storitev vključuje več posameznih storitev iz Aneksa A. Najpogostejša delitev obračunskih storitev zemeljske oskrbe je:

- oskrba potnikov,
- oskrba letala – potniški promet,
- oskrba letala – tovorni promet,
- oskrba tovora.

Glede na cenovno politiko in politiko poslovanja izvajalci opredelijo obračunske storitve in opredeljujejo cene. Določene storitve iz Aneksa A so vključene v obračunsko storitev in osnovno ceno. Posamezne storitve, ki morajo biti izvedene in niso vključene v osnovno ceno, se izvajajo proti dodatnemu plačilu. Storitve, ki niso obvezne pri redni oskrbi in se izvajajo le ob določenih razmerah, so vključene v sklop storitev, ki se izvajajo le na zahtevo prevoznika ali posadke. Omenjene storitve se zaračunavajo dodatno in načeloma niso vključene v redno ceno.

Zaradi preglednosti izvajalci Aneks A opremijo in označijo posamezne storitve glede na izvajanje in obračun posameznih storitev. Aneks A je tako vedno del veljavnega cenika za zemeljsko oskrbo. Storitve iz Aneksa A, ki se ne izvajajo ali jih ni mogoče izvajati, se v prilogi k ceniku na nek način označijo. Prav tako mora biti iz take priloge razvidno, kaj je vključeno v osnovno ceno, kaj se izvaja proti doplačilu in na posebno zahtevo.

6.5 Aneks B (Annex B)

V Aneksu B (priloga 3) se stranki dogovorita o vseh podrobnostih njunega posla. Obstajata dve različici Aneksa B, in sicer: Aneks B in Aneks B - poenostavljen postopek (Annex B – Simplified Procedure). V primeru sklepanja Aneksa B pogodbeni stranki podpišeta glavno pogodbo, Aneks A in Aneks B. V primeru sklepanja Aneksa B – poenostavljen postopek pogodbeni stranki podpišeta le Aneks B in s podpisom zagotovita, da je Aneks B pripravljen v skladu z glavno pogodbo in Aneksom A ter da za vsa določila, ki niso posebej navedena v Aneksu B, velja glavna pogodba. V primeru, da se želita pogodbeni stranki za posamezna določila dogovoriti drugače, kot to določa glavna pogodba, je to potrebno obvezno navesti v paragraf Aneksa B in vedno navesti tudi člen iz glavne pogodbe, za katerega je dogovorjeno drugače.

6.5.1 Naslovna stran Aneksa B

Naslovna, prva stran Aneksa B zajema podatke o tipu oz. različici Aneksa B, o pogodbenih strankah, številčenju in datumsko opredelitev pogodbe.

Podatki na naslovni strani pogodbe:

- Naziv dokumenta: V zgornjem delu dokumenta se navede, da gre za standardizirano pogodbo za lokacije, dogovorjene storitve in cene (IATA Standard Ground Handling Agreement – Simplified Procedure, Annex B – Location(s), Agreed Services and Charges).
- Različica SGHA: opredelitev različice SGHA, ki neposredno določi različico glavne pogodbe in Aneksa A (primer: SGHA iz leta 2004).
- Pogodbeni stranki: navede se polni naziv in sedež pogodbenih strank ter njun krajši naziv, ki se uporablja v nadaljevanju v Aneksu. Najpogostejša uporaba skrajšanih nazivov za pogodbeni stranki sta »prevoznik« (Carrier) in »izvajalec oskrbe« (Handling Agent).
- Datum učinkovanja (effective from): je datum dogovora in sklenitev Aneksa B.
- Oznaka in številčenje Aneksa B: Pod navedbo »Ta Aneks B« (This Aneks B) se vpiše zaporedna številka Aneksa B oz. oznaka aneksa po nekem sistematičnem številčenju in evidentiranju, ki si ga izvajalec oskrbe lahko oblikuje sam. IATA priporoča številčenje, ki vključuje oznako Aneksa, zaporedno številko in destinacijo, npr. Annex B 1.0 LJU.
- Lokacija: Obvezno se navede lokacija - letališče, kjer bo izvajalec oskrbe stranki izvajal storitev zemeljske oskrbe. V primeru, da je izvajalec oskrbe prisoten na več letališčih in bo nudil storitve prevozniku na različnih letališčih, se v Aneks B navede več lokacij.
- Veljavnost pogodbe (valid from): Navede se datum, od kdaj pogodba velja. V glavni pogodbi v 11. členu je točno določeno, na kakšen način se pogodbo in veljavne anekse prekliče. V primeru, da se dogovor sklepa le za določeno obdobje, se navede veljavnost datuma od – do, vendar je potrebno obvezno veljavnost in trajanje pogodbe definirati v Aneksu B na pravilen način.
- V primeru, da je bil predhodno že sklenjen Aneks B, je potrebno v rubriko »nadomesti« navesti predhodni Aneks B, ki ga nadomesti na novo sklenjen aneks. Če se sklepa prvi Aneks B med strankama, se zavede oznaka »NIL«, kar označuje, da predhodno ni bilo sklenjenega nobenega Aneksa B za izvajanje storitev zemeljske oskrbe.
- Preambula: Spodaj je na prvi strani Aneksa B zapisana preambula, v kateri je navedena različica SGHA (SGHA iz leta 2004), ki neposredno določa pripadajočo glavno pogodbo in Aneks A. Preambula nosi tudi navedbo, da sta stranki seznanjeni z vsebino glavne pogodbe in Aneksa A, ki pripadata navedeni SGHA.

6.5.2 Vsebinski del Aneksa B

Vsa pogodbeno določila v Aneksu B se navajajo v paragrafih (paragraphs). Za Aneks B IATA priporoča nekaj paragrafov z vsebino, za katere naj se pogodbeni stranki dogovorita v Aneksu B.

Paragraf 1 – Cene in storitve zemeljske oskrbe

Pogodbeni stranki se dogovorita za cene osnovnih storitev oskrbe za letala, ki bodo opravljala lete po rednem voznem redu ali po predhodnih najavah in o pogojih, ki vplivajo na znižanje ali povišanje osnovne cene. Temu sledi sklop storitev iz Aneksa A, ki jih bo izvajalec oskrbe izvajal in so vključene v dogovorjeno osnovno ceno storitev. Storitve se navajajo po pripadajočih točkah iz Aneksa A in brez naziva storitve. Ob navedeni točki se lahko definirajo ali opišejo podrobnosti za posamezno storitev, kar omogoča hitrejši pregled, katere storitve so bolj podrobno opredeljene.

Paragraf 2 – dodatne storitve

Navedene so vse dodatne storitve, ki se nudijo le ob določenih pogojih ali na zahtevo posadke. Storitve so navedene in opredeljene s pripadajočo ceno.

Paragraf 3 – izplačila

V paragrafu se določa povračilo plačila storitev, ki so bile opravljene prevozniku s strani tretje osebe na njegovo zahtevo, plačilo pa je prevzel izvajalec storitev oskrbe. Izvajalec oskrbe za omenjene storitve bremeni prevoznika po dejanskih stroških in pribitkom. Za procent pribitka se stranki predhodno dogovorita in navedeta procent pribitka v tem členu Aneksa B. Stranki se v tem paragrafu lahko dogovorita tudi že za določene storitve, ki bi se obračunavale po takem dogovoru.

Paragraf 4 – Meja odgovornosti

Stranki določita meje škodne odgovornosti izvajalca storitev v primeru nastale škode za katero je odgovoren izvajalec storitev skladno z 8. členom glavne pogodbe. Meje škodne odgovornosti so izražene v zneskih po tipih letal.

Paragraf 5 – obseg odgovornosti

Paragraf je IATA priporočilo za dogovor in določitev odgovornosti izvajalca oskrbe za primer nepravilnosti. Stranki se morata dogovoriti tudi za postopke, kako ravnati v primeru nepravilnosti, in postaviti okvire odgovornosti v takih situacijah skladno s podsekcijama 4.3 in 4.6 Aneksa A. Gre predvsem za natančna navodila, kako izvajati storitev v spremenjenih okoliščinah v danem trenutku, kateri dokumenti ter poročila naj se izdelajo in posredovati informacije in dokumentacijo prevozniku. Prevozniki imajo načeloma pripravljeno točno določene procese in navodila skladno z zahtevami, kako naj se storitev izvaja oz. katere storitve, spremljajoči dokumenti in komunikacija so zahtevani tudi v primeru nepravilnosti. Dokument se imenuje GHM (Ground Handling

Manual), ki ga prevozniki predložijo izvajalcu zemeljske oskrbe. Aneks B pogosto spremlja tudi poseben dokument SLA (Service Level Agreement), kjer se stranki podrobno dogovorita o vseh procesih izvajanja storitev zemeljske oskrbe in pristojnosti strank.

Paragraf 6 – prenos izvajanja storitev

Navedejo se vsi podizvajalci in storitve, ki jih podizvajalci izvajajo. Prevoznik je tako obveščen, katere storitve bodo opravljene s strani podizvajalca in ne direktno od pogodbeno določenega izvajalca oskrbe. Odgovornost za omenjene storitve nosi izvajalec oskrbe.

Paragraf 7 – poravnava plačil

Pogodbeni stranki se dogovorita o načinu in roku plačila, o valuti, v kateri bo izdan račun in o valuti za plačilo opravljenih storitev. Navedejo se točni bančni podatki za nakazilo plačila.

Paragraf 8 – nadzor in administracija

Stranki natančno določita storitve iz Aneksa A, za katere bo izvajalec zemeljske oskrbe vršil nadzor in ostale administrativne funkcije pri izvajanju storitev, ki so izvedene prevozniku s strani tretje osebe. Za izvajanje omenjenih storitev prevoznik sklene pogodbo s tretjimi osebami.

Paragraf 9 – prijava

Navedejo se kontaktni podatki obeh pogodbenih strank, na katere naj se naslovijo pripombe ali vprašanja vezane na sklenjen Aneks B.

Paragraf 10 – pravo

Določi se pravo države, pristojno sodišče za reševanje morebitnih sporov in pravna pot, po kateri se rešujejo morebitni spori med strankami.

Na koncu Aneksa B je naveden datum, kraj podpisa in podpisniki obeh pogodbenih strank.

6.6 Primer sklepanja pogodbe

Za sklepanje Aneksa B morata obe stranki dobro poznati določila glavne pogodbe in poznavanje Aneksa A k pripadajoči različici SGHA, da lahko skladno z omenjenima dokumentoma natančno opredelita posamezna določila v Aneksu B in se dogovorita za sklop storitev oskrbe. Prvi pogoj, ki ga je potrebno upoštevati, je pravilna uporaba jezika, v katerem se uporablja SGHA. V izogib nesporazumov se SGHA v celoti uporablja samo v angleškem jeziku.

V Aneksu B, ki ga sklepata pogodbeni stranki, ni obvezna uporaba, zaporedje in naziv paragrafov, kot priporoča IATA. Aneks B lahko vsebuje tudi dodatne paragrafe z

določili, za katere se stranki dogovorita bolj natančno, kot je določeno v glavni pogodbi ali jih glavna pogodba niti ne omenja, stranki pa se lahko dogovorita za spremenjena določila kljub določilom glavne pogodbe. V slednjem primeru je v paragraf treba navesti poleg spremenjenih določil tudi člen iz glavne pogodbe, na katerega se spremenjena določila nanašajo.

6.6.1 Najpogostejše napake pri uporabi SGHA

Skladno s spremembami v letalskem prometu je potrebno spremeniti in posodobiti tudi SGHA, katere pripravi IATA. Sčasoma podjetja, skladno z novo različico SGHA, posodobijo pogodbe in ostalo dokumentacijo. Pri pripravi novega osnutka Aneksa B pride največkrat do napake že v glavi dokumenta, saj se pri navajanju, po kateri različici pogodbe SGHA je pripravljen Aneks B, ne popravijo letnice SGHA v vseh delih dokumenta. V takih primerih se pojavita v nazivu in v preambuli navedeni dve različni letnici, ki opredeljujeta različico SGHA; posledično s tem ni določen Aneks A, ki nosi seznam storitev.

Naslednja pogosta napaka je nezadostno definiranje posameznih storitev v Aneksu B in predhodno v interni dokumentaciji strank. Storitve v Aneksu A so navedene splošno in ni podanih podrobnih opredelitev. Storitve, ki so navedene v Aneksu A, so podane splošno in v skladu z uporabo, ki ustreza globalnemu trgu. Pri navedbi splošnih storitev IATA zato priporoča dodatna pojasnila ali opredelitve storitev, kjer je to potrebno. V nepopolni opredelitvi storitev lahko prihaja med pogodbenima strankama do nesporazumov pri izvajanju storitev. Največkrat je problem prisoten pri izdajanju določene dokumentacije, ki ni v popolnosti standardizirana, in pri storitvah, kjer je proces izvajanja različen zaradi okolja, kjer se storitev izvaja. Stranki morata biti pri sklepanju Aneksa B zato pozorni na dodatne opredelitve storitev.

Nezadostno poznavanje vseh segmentov SGHA vpliva na pripravo Aneksa B in opredelitev vsebine paragrafov. Ko se stranki dogovarjata o določilih, ki so drugačni od določil glavne pogodbe, je obvezno navajanje člena iz glavne pogodbe, na katerega se sprememba nanaša. Pred navajanjem novega določila se je v paragrafu najprej potrebno sklicevati na člen iz glavne pogodbe. Če stranki želita spremeniti določilo o roku plačila, ki ni v skladu z glavno pogodbo, se sprememba v paragrafu zavede na spodaj prikazani način:

Navkljub členu 7.1 iz glavne pogodbe bo izvajalec storitev izdal račune za opravljene storitve prevozniku enkrat tedensko. (Notwithstanding the Article 7.1 of Main Agreement, the Handling Company will invoice the Carrier on a weekly basis.).

Člen 7.1 v glavni pogodbi določa, da se računi za opravljene storitve izdajajo enkrat mesečno. Pogosta napaka je nepravilno navajanje člena ali celo nenavajanje člena iz glavne pogodbe. V slednjem primeru velja določilo iz glavne pogodbe.

Podobne napake so prav tako pogoste pri določitvah o veljavnosti in prenehanju veljavnosti Aneksa B. Člen 11 glavne pogodbe v svojih pod-členih določi veljavnost in prenehanje veljavnosti ločeno za Aneks B in glavno pogodbo. S podpisom Aneksa B – poenostavljen postopek stopi v veljavo tudi glavna pogodba. Prenehanje veljavnosti Aneksa B pa ni glavni razlog za prenehanje glavne pogodbe. V paragrafu je namreč potrebno navesti oba pod-člena, ko se določijo pogoji o prenehanju. Največja napaka pogodbenih strank je, ker navedejo le člen, ki se nanaša na prenehanje veljavnosti Aneksa B. S tem preneha veljavnost Aneksa B, vendar je za pogodbeni stranki v celoti veljavna glavna pogodba in s tem še vedno ostajata v pogodbenem razmerju. Težava nastopi predvsem na strani prevoznika, ko želi skleniti pogodbeno razmerje na isti lokaciji z drugim izvajalcem storitev zemeljske oskrbe.

Poleg najpogostejših napak se pojavlja še vrsta drugih, ki v večini primerov izhajajo iz nezadostnega poznavanja in uporabe SGHA ali zaradi nepozornosti pri uvajanju nove različice SGHA. Uporabniki SGHA so primorani slediti vsem spremembam in se nenehno dodatno usposablјati na za to pripravljenih seminarjih.

6.6.2 Uporaba SGHA v poslovanju podjetja Aerodrom Ljubljana, d. d.

Aerodrom Ljubljana, d. d. kot izvajalec storitev zemeljske oskrbe v svojem poslovanju uporablja SGHA. Pogoji poslovanja, cenik in razvrstitev storitev zemeljske oskrbe kot tudi osnutek pogodbe so v skladu s SGHA.

Pri pripravi omenjene dokumentacije so sodelovali vsi sektorji podjetja, saj dokumentacija vsebuje operativne, finančne, komercialne in pravne elemente. Skladno s SGHA so opredeljene vse storitve iz Aneksa A glede na zmožnosti podjetja in letališča. Podjetje je za potrebe cenika storitve opredelilo na širše sklope storitev, in sicer:

- Storitve, ki se izvajajo v redni oskrbi in so zajete v osnovnih cenah obračunskih storitev (oskrbe potnikov in operativne storitve – OPS, oskrba letala – OL in oskrba tovora – OT).
- Storitve centralizirane infrastrukture, ki so letališke storitve in jih Aerodrom Ljubljana, d. d. izvaja kot upravljalec letališča in ne kot izvajalec zemeljske oskrbe.
- Storitve oskrbe, ki se izvajajo le na posebno zahtevo prevoznika in se obračunavajo dodatno.
- Storitve, ki jih zaradi kakršnegakoli razloga na ljubljanskem letališču ni mogoče izvajati.
- Storitve oskrbe, ki so izvedene (provide) s strani podjetja, in storitve, za katere se podjetje le dogovori (arrange) za izvedbo.

6.6.3 Osnutek Aneksa B, SGHA 2004 podjetja Aerodrom Ljubljana, d. d.

Za sklepanje pogodbenih razmerij za opravljanje storitev zemeljske oskrbe podjetje uporablja Aneks B – poenostavljen postopek (Annex B – Simplified Procedure), po različici SGHA 2004 (priloga 4). Osnutek je pripravljen v angleškem jeziku in je v skladu s splošnim poslovanjem podjetja. Podjetju opredelitev storitev po standardih in priporočilih omogoča boljšo odzivnost do partnerjev pri dogovorih in sklepanju pogodb za izvajanje storitev zemeljske oskrbe. Aneks B vpliva tudi na kvaliteto storitev in na urejene poslovne odnose s partnerji.

Prva stran Aneksa B vsebuje vse zahtevane elemente, kot jih določa SGHA (naziv pogodbe, podatki o pogodbenih strankah, datumi, številčenje in oznaka pogodbe ter preambula). Za lažje evidentiranje vseh pogodb v podjetju uporablja interno številčenje in evidentiranje. Tako je na primer Aneks B označen kot P GH 73-01/2004.

Posamezni deli oznake nosijo svoj pomen, in sicer (priloga 4):

- P je oznaka za pogodbo,
- GH: kratica, ki označuje tip pogodbe; v tem primeru gre za pogodbo za izvajanje storitev zemeljske oskrbe (GH – Ground Handling),
- 73: zaporedna številka partnerja oziroma prevoznika, s katerim je sklenjena pogodba za izvajanje storitev zemeljske oskrbe,
- 01: zaporedna številka pogodbe za izvajanje storitev zemeljske oskrbe, ki je sklenjena s partnerjem,
- 2004: letnica sklenitve pogodbe.

V paragrafu 1 se stranki dogovorita za cene storitev, ki so navedene v pod-paragrafu 1.1. skladno z Aneksom A, SGHA 2004. Dodano je določilo, da se vse storitve, ki niso navedene v Aneksu B, zaračunavajo skladno z veljavnim cenikom letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe Aerodroma Ljubljana d.d., ki je del tega Aneksa. V Aneksu B so v seznamu storitve navedene le tiste točke, ki jih podjetje izvaja v redni oskrbi, vendar se ta seznam med samim pogajanjem s partnerjem lahko dopolnjuje, določene storitve pa se izločijo.

Podjetje je v interni osnutek Aneksa B dodalo člen, ki ga glavna pogodba ne omenja. Paragraf 2 opredeljuje storitev uporabe poslovnega salona. Omenjena storitev se izvaja predvsem prevoznikom, ki opravljajo redne polete preko ljubljanskega letališča in svojim poslovnim potnikom nudijo kvalitetnejše storitve. Ena izmed teh storitev je dostopanje do poslovnega salona.

V 3. paragrafu se stranki skladno z glavno pogodbo dogovorita za dodatne storitve, ki se obračunavajo posamično in niso zajete v osnovno ceno oskrbe. Podjetje svojim prevoznikom vedno ponudi storitev »dostava izgubljene in najdene prtljage potnikom«.

Omenjena storitev se zaračunava po ceniku za dostavo potnikov in je priloga k ceniku letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe.

V 4. paragrafu je določilo o povračilu plačila, ki ga opravi izvajalec storitev do tretjih oseb v imenu prevoznika.

V 5. paragrafu so določene meje odgovornosti in odškodnine izvajalca oskrbe. Ker gre za drugačna določila, kot jih določa glavna pogodba, podjetje opredeli, da je kljub členu 8.5 iz glavne pogodbe za škodo odgovoren do višine zneskov, ki so navedeni v pogodbi. Višine zneskov so določene glede na tip letala in skladno z zavarovanjem odgovornosti podjetja. Vsi ostali členi glavne pogodbe ostajajo nespremenjeni.

V 6. paragrafu so v pod-paragrafi navedeni plačilni pogoji. Podjetje kljub členu 7.1 glavne pogodbe izdaja račune za opravljene storitve enkrat tedensko. Računi morajo biti poravnani v roku 30 dni od izdanega računa. Kljub členu 7.2 glavne pogodbe plačila računov potekajo preko Nove Ljubljanske banke. Vsi ostali členi glavne pogodbe ostajajo nespremenjeni. Ostali pod-paragrafi določijo še valuto obračuna, zamudne obresti in možnost opredelitve partnerja plačnika in partnerja prejemnika računa. V primeru, ko želi podjetje zavarovati plačila, so v tem paragrafu navedena plačila po predračunu ali zavarovana z bančno garancijo. Skladno s spremembo vrste plačila se spremenijo tudi določeni pod-paragrafi.

V 7. paragrafu so skladno s 3. členom glavne pogodbe navedeni podizvajalci storitev zemeljske oskrbe. Navedene so le točke storitev iz Aneksa A in podizvajalec. Storitve oskrbe poslovnega salona in dostavo izgubljene prtljage izvajajo podizvajalci.

V 8. paragrafu se določi kontaktno osebo in skrbnika s strani izvajalca storitev in kontaktno osebo za dodatne storitve, ki so vezane na oskrbo letala.

V 9. paragrafu se določi veljavnost in prenehanje pogodbe. Skladno s politiko podjetja se pogodbe sklepajo za določena obdobja, kar je opredeljeno v tem paragrafu. Kljub pod-členom 11.4 in 11.6 sta Aneks B in glavna pogodba veljavna za obdobje, ki je določeno v predhodnem po-paragrafu ali do pisne odpovedi, ki mora biti podana drugi pogodbeni stranki najmanj 60 dni pred odpovedjo. Podjetje se želi zavarovati pred neplačili, zato je dodano določilo, da se v primeru neplačil glavna pogodba in Aneks B lahko nemudoma prekineta. Ostali pod-členi glavne pogodbe ostajajo nespremenjeni.

V 10. paragrafu se določi uporaba nacionalnega prava in pravna pot za reševanje morebitnih sporov med pogodbenima strankama. Skladno s poslovno politiko podjetja kljub 9. členu glavne pogodbe stranki morebitne spore rešujeta medsebojno. V primeru, da spora ni mogoče rešiti medsebojno, se kljub 9. členu glavne pogodbe uporablja državno pravo Republike Slovenije. Spori se rešujejo na pristojnem sodišču v Kranju.

Na koncu Aneksa A se navede še kraj, datum podpisa in podpisnike pogodbenih strank.

Za vsa določila, ki niso posebej opredeljena v Aneksu B, veljajo določila iz glavne pogodbe.

6.6.4 Kratek opis poteka za sklepanje Aneksa B

Skladno z željo po medsebojnem sodelovanju je vzpostavljena komunikacija med prevoznikom in izvajalcem oskrbe letal. Glede na vrsto prometa (redni/čarterski, potniški/tovorni), tip letal in obseg prometa se začne dogovarjanje o obsegu izvajanja storitev in ostalih pogodbenih določilih. Prevoznik izvajalcu oskrbe predloži seznam storitev iz Aneksa A, za katere želi, da se izvajajo na letališču. Seznam storitev se pregleda znotraj podjetja in se partnerju javijo odstopanja glede na dejanske zmožnosti izvajalca oskrbe in letališča. Odstopanja se usklajujejo in iščejo najbolj optimalne rešitve. Komunikacija med partnerjema poteka največkrat po elektronski pošti, kar omogoča hitrejšo usklajevanje. Aneks B se pripravlja po predlogi izvajalca oskrbe. Prevoznik predlog pregleda in posreduje izvajalcu pripombe. Poleg usklajevanja za izvajanje samih storitev je potrebno uskladiti ostala pravna določila kot tudi cene storitev. Skladno z evropsko uredbo in z ostalimi zavezujočimi akti mora podjetje za izvajanje oskrbe letal poslovati nediskriminatorno in transparentno do vseh svojih poslovnih partnerjev. Omenjeno politiko poslovanja izvajalca storitev pa mora spoštovati tudi prevoznik v smislu zniževanja cen ali ostalih elementov poslovanja in izvajanja storitev.

Ker pogodba vsebuje člene, ki opredeljujejo različna področja, je za pravilnost Aneksa B potrebno vključevati znanje strokovnjakov v podjetju. Sama komunikacija med pogodbenima strankama poteka preko pristojne osebe v podjetju. Pristojna oseba za pogodbe pa znotraj podjetja s strokovno usposobljenim kadrom usklajuje posamezna določila in posreduje povratne informacije drugi pogodbeni stranki. Čas dogovarjanja predvidoma traja vsaj mesec dni. Na sam časovni potek pa vplivajo zahteve prevoznika, posamezna nacionalna pravna določila in navsezadnje tudi kulturne razlike podjetij. V času pogajanja o cenah in pravnih določilih se s strani prevoznika predloži dodatna dokumentacija o natančno določenih logističnih procesih, ki so določeni skladno s tipi letal in dokumentacijo, ki je vezana na posamezen tip letal. Ta se prav tako pregleda in dogovori v posameznih segmentih glede na zmožnosti izvajalca in letališča ali zahtevanih nacionalnih predpisih.

Po uskladitvi vseh segmentov dogovora se pogodba podpiše s strani obeh pogodbenih strank. Izvajalce oskrbe skladno s pogodbo in ostalo dokumentacijo informira osebje za izvajanje storitev, da se te lahko izvaja varno, hitro, učinkovito in kvalitetno ter v skladu z vsemi pogodbenimi določili.

7 SKLEP

Razvoj letalskega prometa ima od samega začetka velik vpliv na nacionalno gospodarstvo in je močna sila globalizacije. Prav tako rast gospodarstva v povratni smeri vpliva na razvoj letalskega prevoza in vseh ostalih dejavnosti v tej panogi.

Letalski promet je del uspešnega ekonomskega napredka mnogih držav, saj s svojim delovanjem ustvarja in zagotavlja mnogo delovnih mest in bogati družbeno in kulturno strukturo družbe.

Za varno, učinkovito in kakovostno opravljanje vseh dejavnosti v svetovnem letalskem prometu je bilo ustanovljenih mnogo organizacij, ki s svojim delovanjem vplivajo na izboljšave in doseganje zadanih ciljev. Z naglim razvojem se kaže tudi potreba po poenotenih pravnih predpisih, priporočilih ter standardizaciji v letalstvu. Le tako se vsak polet obravnava na enak, enoten način, bodisi s kontrolo zračnega prometa, letaliških služb ali posadke na letalu.

Zaradi velikega pomena, ki ga ima letalstvo za svetovno in nacionalna gospodarstva, letalsko panogo močno zakonodajno regulirajo že same države in tudi mednarodne letalske organizacije. Z naglo rastjo mednarodnega gospodarstva in globalizacije se je regulacija na posameznih segmentih pokazala za neučinkovito. Pojavlja se potreba po liberalizaciji zračnega prostora, ki je nujno potrebna za nadaljnjo rast in razvoj svetovnega/mednarodnega letalskega prometa, vključujoč vse dejavnosti v panogi.

Ena od pomembnejših dejavnosti v letalskem prometu je izvajanje storitev zemeljske oskrbe, ki se izvaja na letaliških skladno s predpisi in priporočili veljavne zakonodaje. Politične spremembe in globalni razvoj neposredno vplivajo na razvoj dejavnosti, kot tudi na sprejete standarde ter priporočila o izvajanju storitev ter tudi na samo poslovanje zemeljske oskrbe.

Dogovori med izvajalci zemeljske oskrbe in prevozniki v mednarodnem poslovanju se sklepajo po standardizirani pogodbi SGHA. SGHA je sestavljena iz treh dokumentov: glavne pogodbe, Aneksa A in Aneksa B. Glavna pogodba zajema pravna določila za poslovanja zemeljske oskrbe, Aneks A sistematično navaja vse storitve oskrbe na mednarodnem trgu, v Aneksu B pa se stranki dogovorita o medsebojnem sodelovanju, obsegu storitev in o določilih, ki jih je potrebno v pogodbenem odnosu upoštevati. Zaradi lažjega pregleda in razumljivosti so dokumenti SGHA vsebinsko razdeljeni in sistematično oštevilčeni.

Pogodbeni stranki se skladno s SGHA in upoštevajoč nacionalno pravo, vplive in pogoje zunanjega okolja in lastnih zmožnosti dogovorita za obseg izvajanja storitev zemeljske oskrbe.

Sklep

Zaradi standardiziranih storitev in postopkov ter pravnih določil, ki jih zajema SGHA, je omogočena hitrejša komunikacija pri samem dogovarjanju, pogajanju ter sklenitev dogovora za izvajanje storitev zemeljske oskrbe. Kljub standardizaciji pogodbe pa je za pravilno uporabo SGHA potrebno zelo dobro poznavanje terminologije, vsebine in vseh določil standardizirane pogodbe. Nepravilno razumevanje SGHA lahko povzroči neprijetnosti in nesporazume v dogovorih in pogodbenih odnosih. Pravilno interpretiranje in določitev obsega storitve pa se kaže v kvaliteti izvajanja storitev zemeljske oskrbe.

V izogib vsem nevšečnostim je potrebna velika pozornost pri pripravi interne opredelitve storitev in pripravi osnutka Aneksa B, vključevanje znanja vseh pristojnih služb: operativne, finančne, komercialne, pravne in druge.

Sledenje in pravočasna implementacija vseh sprememb ter nadgradnja standardov in priporočil v letalstvu, vključujoč SGHA, omogoča izvajalcem storitev zemeljske oskrbe konkurenčno prednost. Le primerno strokovno izobražen kader lahko omogoča varno, hitro, kakovostno in visoko strokovno opravljanje storitev, ki jih narekujejo odjemalci na vse bolj zahtevnem, konkurenčnem in hitro spreminjajočem se mednarodnem trgu.

LITERATURA

- Domevščik, Suzana, Jure Mežnaršič in Sandi Sitar. 2003. *Dotik neba in zemlje*. Ljubljana: Aerodrom Ljubljana, d. d.
- Dubrovski, Drago. 2006. *Management mednarodnega poslovanje*. Koper: Fakulteta za management.
- Dubrovski, Drago. 2002. *Internacionalizacija poslovanja*. Portorož: Visoka strokovna šola za podjetništvo.
- Hrastelj, Tone. 1990. *Mednarodno poslovanje*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
- Kenda, Vladimir. 1993. *Mednarodno poslovanje*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
- Kenda, Vladimir. 2001. *Mednarodno poslovanje*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
- Vorina, Anton. 2003. *Organizacija in logistika poslovanja*. Celje: Poslovno-komercialna šola Celje.
- Zupančič, Samo. 1998. *Ekonomika transporta*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

VIRI

- Airports Council International. B.I. *About ACI*. [Http://www.aci-europe.org/](http://www.aci-europe.org/) (27. 9. 2008).
- Airports Council International. B.I. *Airports Council International (ACI)*. [Http://www.airport-int.com/companies/airports-council-international-aci.asp](http://www.airport-int.com/companies/airports-council-international-aci.asp) (27. 9. 2008).
- Airports Council International. B.I. *ACI Annual Report 2006*. [Http://www.airports.org/aci/aci/file/Annual%20Report/ACI%20Annual%20Report%202006%20FINAL.pdf](http://www.airports.org/aci/aci/file/Annual%20Report/ACI%20Annual%20Report%202006%20FINAL.pdf) (27. 9. 2008).
- Airports Council International. B.I. *The world of ACI: what it is and what it does*. [Http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_banners.jsp?zn=aci&cp=1_725_2___](http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_banners.jsp?zn=aci&cp=1_725_2___). (27. 9. 2008).
- Aerodrom Ljubljana, d. d. 2004. *Cenik letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe*. Brnik. Interno gradivo, Aerodrom Ljubljana, d. d.
- Aerodrom Ljubljana, d. d. 2000. Konferenca Evropskega združenja letališč v Ljubljani. [Http://www.lju-airport.si/novica.asp?IDn=375&IDM=4](http://www.lju-airport.si/novica.asp?IDn=375&IDM=4) (3. 10. 2008).
- Aerodrom Ljubljana, d. d. 2008. *Letno poročilo 2007*. Brnik. Interno gradivo, Aerodrom Ljubljana, d. d.

Literatura

- Aerodrom Ljubljana, d. d. 2007. *Letno poročilo 2006*. Brnik. Interno gradivo, Aerodrom Ljubljana, d. d.
- Air Transport Association. 2008. *Brief History of Aviation*. [Http://www.airlines.org/products/AirlineHandbookCh1.htm](http://www.airlines.org/products/AirlineHandbookCh1.htm) (12. 8. 2008).
- Air Transport Association. B.I. *Warsaw Convention*. [Http://learningcenter.airlines.org/Pages/Warsaw%20Convention.aspx](http://learningcenter.airlines.org/Pages/Warsaw%20Convention.aspx) (12. 8. 2008).
- Castelletti, Maurizio in Kim O'Neil. 2002. *The Single European Sky*. [Http://www.aatl.net/publications/singlesky.htm](http://www.aatl.net/publications/singlesky.htm) (8. 6. 2008).
- Czinkota, Michael R., Ilkka A. Rankainen in Michael H. Moffett. 2004. *Fundamentals of International Business*. [Http://sbaer.uca.edu/publications/international_business/pdf/01.pdf](http://sbaer.uca.edu/publications/international_business/pdf/01.pdf) (7. 9. 2008).
- Council of the European Union. 1996. Directive 96/67/EC. 1996 on access to ground handling market at Community airports. *Official Journal L 272*.
- Čebular, Urška. 2008. *Internacionalizacija malih in srednje velikih slovenskih podjetij*. [Http://www.poslovni-bazar.si/?mod=articles&article=480](http://www.poslovni-bazar.si/?mod=articles&article=480) (27. 5. 2008).
- Čebular, Urška. 2008. *Razvojne faze sodobnih podjetij*. [Http://www.poslovni-bazar.si/?mod=articles&article=754](http://www.poslovni-bazar.si/?mod=articles&article=754) (2. 5. 2008).
- Department for Transport. B.I. *International and European aviation organisations*. [Http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/usefullinksforaviation](http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/usefullinksforaviation) (10. 9. 2008).
- Eurocontrol. B.I. *Eurocontrol and the Single European Sky*. [Http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_involvement.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_involvement.html) (15. 8. 2008).
- Eurocontrol. B.I. *History*. [Http://www.eurocontrol.be/corporate/public/standard_page/history_2000.html](http://www.eurocontrol.be/corporate/public/standard_page/history_2000.html) (15. 8. 2008).
- Eurocontrol. B.I. *Mission and Vision*. [Http://www.eurocontrol.be/corporate/public/standard_page/org_mission.html](http://www.eurocontrol.be/corporate/public/standard_page/org_mission.html) (15. 8. 2008).
- Eurocontrol. B.I. *Why Eurocontrol?* [Http://www.eurocontrol.be/corporate/public/subsite_homepage/index.html](http://www.eurocontrol.be/corporate/public/subsite_homepage/index.html) (15. 8. 2008).
- European Civil Aviation Conference. B.I. *European Civil Aviation Conference*. [Http://www.airport-int.com/companies/european-civil-aviation-conference.asp](http://www.airport-int.com/companies/european-civil-aviation-conference.asp) (8. 10. 2008).
- Policy Statement in the field of Civil Aviation Facilitation*. 2003. [Http://www.policylaundering.org/archives/ICAO/ECAC_Document_30.pdf](http://www.policylaundering.org/archives/ICAO/ECAC_Document_30.pdf) (8. 10. 2008)
- European Civil Aviation Conference. 2003. *Welcome*. [Http://www.ecac-ceac.org/index.php?](http://www.ecac-ceac.org/index.php?) (8. 10. 2008).

- European Commission. 2007. *Air passenger transport up by 5% in 2006*. [Http://epp.eurostat.ec.europa.eu/pls/portal/docs/PAGE/PGP_PRD_CAT_PREREL/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2007/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2007_MONTH_12/7-14122007-EN-BP.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/pls/portal/docs/PAGE/PGP_PRD_CAT_PREREL/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2007/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2007_MONTH_12/7-14122007-EN-BP.PDF) (10. 8. 2008).
- European Commission. 2008. *Framework for creation of the single European sky*. [Http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24020.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24020.htm) (8. 10. 2008).
- European Commission. 2007. *Open Skies' agreement between Europe and the United States*. [Http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24483.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24483.htm) (8. 10. 2008).
- European Commission. 2008. *Organisation and use of airspace in the Single European Sky*. [Http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24046.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24046.htm) (8. 10. 2008).
- European Commission. 2007. *The creation of the Single European Sky*. [Http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24219.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24219.htm) (8. 10. 2008).
- European Joint Aviation Authorities. 2008. *Introduction to JAA*. [Http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html](http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html) (19. 8. 2008).
- European Low Fares Airline Sociation. 2004. *Liberaisation of European Air Transport*. Brussels: European Low Fares Airline Sociation.
- European Low Fares Airline Association. 2007. *Regulatory package for airports*. [Http://www.elfaa.com/documents/ELFAA_position_paper_on:EC_Airport_Pakage_Apr07.pdf](http://www.elfaa.com/documents/ELFAA_position_paper_on:EC_Airport_Pakage_Apr07.pdf) (1. 6. 2008).
- Evropska komisija. 2008. *Nebo brez meja*. [Http://ec.europa.eu/news/transport/080328_1_sl.htm](http://ec.europa.eu/news/transport/080328_1_sl.htm) (17. 8. 2008).
- Federal Aviation Administration. 2005. *What We do*. [Http://www.faa.gov/about/mission/activities/](http://www.faa.gov/about/mission/activities/) (13. 8. 2008).
- Greenhouse, Steven. 1987. *Europeans Deregulate Air Travel*. [Http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9B0DE3DB1638F93BA35751C1A961948260&sec=&spon=&pagewanted=1](http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9B0DE3DB1638F93BA35751C1A961948260&sec=&spon=&pagewanted=1) (13. 8. 2008).
- International Air Transport Association. 2006. *Airport Handling Manual*. 27th ed. Montreal-Geneva: International Air Transport Association.
- International Air Transport Association. 2007. *Airport Handling Manual*. 28th ed. Montreal-Geneva: International Air Transport Association.
- International Air Transport Association. 2008. *Standard Ground Handling Presentation*. Geneva: International Air Transport Association.
- International Air Transport Association. B.I. IATA at the Air Transport Industry's side. [Http://iata.org/about/mission.htm](http://iata.org/about/mission.htm) (27. 5. 2008).

Literatura

- International Air Transport Association. B.l. *History – Part I*. [Http://iata.org/about/history.htm?iata=iata](http://iata.org/about/history.htm?iata=iata) (27. 5. 2008).
- International Civil Aviation Organisation. B.l. *Convention on International Civil Aviation*. [Http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300.html](http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300.html) (25. 5. 2008).
- International Civil Aviation Organisation. B.l. *Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the 7th of December 1944*. [Http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_orig.pdf](http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_orig.pdf) (25. 5. 2008).
- International Civil Aviation Organisation. 2004. *ICAO'S Policies on charges and air navigation services*. International Civil Aviation Organisation.
- International Civil Aviation Organisation. B.l. *The Paris Convention of 1910: The path to internationalism*. [Http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/1910_the_paris_convention.htm](http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/1910_the_paris_convention.htm) (25. 5. 2008).
- International Civil Aviation Organisation. 2004. *Strategic Objectives of ICAO for 2005-2010*. [Http://www.icao.int/icao/en/strategic_objectives_2005_2010_en.pdf](http://www.icao.int/icao/en/strategic_objectives_2005_2010_en.pdf) (25. 5. 2008).
- Marketing Teacher Ltd. 2000-2008. *What is International Marketing*. [Http://marketingteacher.com/Lessons/lesson_marketing_mix.htm](http://marketingteacher.com/Lessons/lesson_marketing_mix.htm) (16. 4. 2008).
- Ministrstvo za promet Republike Slovenije. B.l. *Sodelovanje z mednarodnimi organizacijami in državami na področju civilnega letalstva*. [Http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/mednarodno_sodelovanje/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/mednarodno_sodelovanje/) (13. 8. 2008).
- Perner, Lars. 2008. *The global market place*. [Http://www.consumerpsychologist.com/international.htm](http://www.consumerpsychologist.com/international.htm) (16. 4. 2008).
- Siddiqi, Asif. B.l. *Deregulation and Its Consequences*. [Http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/Dereg/Tran8.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/Dereg/Tran8.htm) (13. 10. 2008).
- Zakon o letalstvu Republike Slovenije. 2006. *Uradni list RS*, št. 113/2006
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Warsaw Convention 1929*. [Http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html](http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html) (5. 7. 2008).

PRILOGE

Priloga 1 Glavna pogodba SGHA 2004 – Main Agreement SGHA 2004

Priloga 2 Aneks A, SGHA 2004 – Annex A, SGHA 2004

Priloga 3 Aneks B, SGHA 2004 – Annex B, SGHA 2004

Priloga 4 Osnutek Aneksa B podjetja Aerodrom Ljubljana, d. d.

STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA 2004)

Between:

and:

The agreement consists of:

MAIN AGREEMENT, and, as required,

ANNEX A (description of services)

ANNEX(ES) B (location(s), agreed services and charges)

CONTENTS OF MAIN AGREEMENT

DEFINITIONS AND TERMINOLOGY

ARTICLE 1 PROVISION OF SERVICES

ARTICLE 2 FAIR PRACTICES

ARTICLE 3 SUBCONTRACTING OF SERVICES

ARTICLE 4 CARRIER'S REPRESENTATION

ARTICLE 5 STANDARD OF WORK

ARTICLE 6 REMUNERATION

ARTICLE 7 ACCOUNTING AND SETTLEMENT

ARTICLE 8 LIABILITY AND INDEMNITY

ARTICLE 9 ARBITRATION

ARTICLE 10 STAMP DUTIES, REGISTRATION FEES

ARTICLE 11 DURATION, MODIFICATION AND TERMINATION

DEFINITIONS AND TERMINOLOGY

For the sake of clarity, the following definitions and terminology apply to the SGHA:

AIRPORT TERMINAL means all buildings used for arrival and departure handling of aircraft.

ARRANGE (or MAKE ARRANGEMENTS FOR) implies that the Handling Company may request an outside agency to perform the service in question. The charge of the outside agency shall be paid by the Carrier. The Handling Company assumes no liability toward the Carrier for such arrangements.

AS MUTUALLY AGREED or BY MUTUAL AGREEMENT or BY THE CARRIER'S REQUEST, it is recommended that, whenever this terminology is used, such items be supported by specific documentation or reference.

CARGO includes the Carrier's service cargo and company mail.

THE CARRIER'S AIRCRAFT means any aircraft owned, leased, chartered, hired or operated or otherwise utilised by or on behalf of the Carrier and in respect of which the Carrier has either expressly or implicitly contracted, instructed or otherwise requested the Handling Company to perform or carry out any ground handling service(s).

DEPARTURE CONTROL SYSTEM (DCS) means an automated method of performing check-in, capacity and load control and dispatch of flights.

DIRECT LOSS means a loss arising naturally or directly from an occurrence and which excludes remote, indirect, consequential, or special losses or damages, such as loss of revenue or loss of profit.

ELECTRONIC DATA INTERCHANGE (EDI) means the computer-to-computer (application-to-application program processing) transmission of business data in a standard format.

LOADS means baggage, cargo, mail and any aircraft supplies including ballast.

OWNING CARRIER means a carrier who is the owner or lessee of a Unit Load Device.

PASSENGERS includes the Carrier's service and free passengers.

PROVIDE implies that the Handling Company itself assumes responsibility for the provision of the service in question.

RECEIVING CARRIER means a carrier who receives a Unit Load Device from a transferring carrier at a transfer point.

SPECIAL SHIPMENTS means, for example, perishables, live animals, valuables, vulnerable cargo, news material, dangerous goods etc.

SPECIALISED CARGO PRODUCTS means, for example, express cargo, courier shipments, same day delivery.

TECHNICAL LANDING is a landing for other than commercial reasons where no physical change of load occurs.

TICKET means either the document entitled "Passenger Ticket and Baggage Check" or any electronic ticket data held in the Carrier's data base.

TRANSFERRING CARRIER means a carrier who transfers a Unit Load Device to a receiving carrier at a transfer point.

TRANSIT FLIGHT is an aircraft making an intermediate landing for commercial reasons where a change of load occurs.

TRUCK HANDLING means loading and/or unloading a truck operating as a Truck Service.

TRUCK SERVICE means a service operated by truck on behalf of an airline carrying loads documented in accordance with the applicable IATA and/or ICAO rules, regulations and procedures. In the Main Agreement and in Annex A, the word "aircraft" will read "truck" and "flight" will read "truck service" when it concerns the handling of a truck as meant under the above definitions. In Section 5, Item 5.5.5 of Annex A, the word "vehicle" means a conveyance of any kind to be used within the ramp area for transport of cargo between warehouse and truck or between two trucks or between two warehouses.

TURNROUND FLIGHT is an aircraft terminating a flight and subsequently originating another flight following a complete change of load.

UNIT LOAD DEVICES (ULDs) means devices which interface directly with an aircraft restraint system and are registered by the IATA ULD Technical Board.

MAIN AGREEMENT

An Agreement made between:

having its principal office at:

hereinafter referred to as 'the Carrier' or 'the Handling Company' as the case may be,

and:

having its principal office at:

hereinafter referred to as 'the Handling Company' or 'the Carrier', as the case may be,

[the Carrier and/or the Handling Company may hereinafter be referred to as "the Party(ies)"]

WHEREBY THE PARTIES AGREE AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - PROVISION OF SERVICES

General

The services will be made available within the limits of possibilities of the Handling Company and in accordance with the applicable IATA and/or ICAO and/or other governing rules, regulations and procedures.

It is not considered necessary or possible to specify every detail of the services it being generally understood what such services comprise and the standards to be attained in their performance.

Documents for Ground Handling

Documents used for ground handling will be the Handling Company's own documents, where applicable, provided these documents comply with standardised formats that may apply under IATA and/or ICAO and/or other governing rules, regulations and procedures.

Scheduled Flights

The Handling Company agrees to provide for the Carrier's Aircraft for flights operating on an agreed schedule at the location(s) mentioned in the Annex(es) B, those services of Annex A as are listed in the Annex B for the respective locations. The Carrier, in turn, agrees to inform the Handling Company as soon as possible about any changes of schedule and/or frequencies and/or types of aircraft.

Extra Flights

The Handling Company will also provide the services to the Carrier's Aircraft for flights in addition to the agreed schedule at the same locations, provided that reasonable prior notice is given and the provision of such additional services will not prejudice commitments already undertaken.

Priority

In case of multiple handling, priority shall, as far as possible, be given to aircraft operating on schedule.

Emergency Assistance

In case of emergency, including but not limited to, forced landings, accidents or acts of violence, the Handling Company shall without delay and without waiting for instructions from the Carrier take all reasonable and possible measures to assist passengers and crew and to safeguard and protect from loss or damage baggage, cargo and mail carried in the aircraft.

The Carrier shall reimburse the Handling Company at cost for any extra expenses incurred in rendering such assistance.

Additional Services

As far as possible, the Handling Company will, upon request, provide to the Carrier any additional services. Such services may be governed by special conditions to be agreed between the Parties.

Other Locations

In case of occasional flights of the Carrier's Aircraft at locations which are not designated in the present Agreement, where the Handling Company maintains a ground handling organisation, the Handling Company shall, on request, make every effort, subject to the means locally available, to furnish necessary services.

ARTICLE 2 - FAIR PRACTICES

The Handling Company will take all practicable measures to ensure that sales information contained in the Carrier's flight documents is made available for the purposes of the Carrier only.

Neither Party to this Agreement shall disclose any information contained in Annex(es) B to outside parties without the prior consent of the other Party, unless such information is specifically required by applicable law or by governmental or authorities' regulations, in which case the other Party will be notified accordingly.

ARTICLE 3 - SUBCONTRACTING OF SERVICES

The Handling Company is entitled to delegate any of the agreed services to subcontractors with the Carrier's consent, which consent shall not be unreasonably withheld. It is understood that, in this case, the Handling Company shall nevertheless be responsible to the Carrier for the proper rendering of such services as if they had been performed by the Handling Company itself. Any subcontracting of services and the provider(s) thereof, will be recorded in the Annex(es) B.

The Carrier shall not appoint any other person, company or organisation to provide the services which the Handling Company has agreed to provide by virtue of this Agreement, except in such special cases as shall be mutually agreed between the Parties.

ARTICLE 4 - CARRIER'S REPRESENTATION

The Carrier may maintain at its own cost, its own representative(s) at the location(s) designated in the Annex(es) B. Such representative(s) and representative(s) of the Carrier's Head Office may inspect the services furnished to the Carrier by the Handling Company pursuant to this Agreement, advise and assist the Handling Company and render to the Carrier's clients such assistance as shall not interfere with the furnishing of services by the Handling Company.

The Carrier may, by prior written notice to the Handling Company and at its own cost, engage an organisation (hereinafter referred to as 'the Supervisor') to supervise the services of the Handling Company at the location(s) designated in Annex(es) B. Such notice shall contain a description of the services to be supervised.

The Supervisor shall have the same authority as defined above in Sub-Article 4.1 for the Carrier's own representative.

Such assistance, when performed by the Carrier's representative(s) and/or Supervisor(s) will be the sole responsibility of the Carrier, unless requested by the Handling Company.

ARTICLE 5 - STANDARD OF WORK

The Handling Company shall carry out all technical and flight operations services as well as other services also having a safety aspect, for example, load control, loading of aircraft and handling of dangerous goods, in accordance with the Carrier's instructions, receipt of which must be confirmed in writing to the Carrier by the Handling Company.

In the case of absence of instructions by the Carrier, the Handling Company shall follow its own standard practices and procedures provided they comply with the applicable IATA and/or ICAO and/or other governing rules, regulations and procedures.

The Handling Company will carry out all other services in accordance with the Carrier's procedures and instructions, or as mutually agreed. In the case of absence of instructions by the Carrier, the Handling Company shall follow its own standard practices and procedures.

The Handling Company agrees to take all possible steps to ensure that, with regard to contracted services, the Carrier's Aircraft, crews, passengers and load receive treatment not less favourable than that given by the Handling Company to other Carriers or its own comparable operation at the same location.

The Handling Company agrees to ensure that authorisations of specialised personnel performing services for the Carrier are kept up-to-date. If at any time the Handling Company is unable to provide authorised personnel as requested by the Carrier, the Handling Company shall inform the Carrier immediately.

The Carrier shall supply the Handling Company with sufficient information and instructions to enable the Handling Company to perform its handling properly.

In the provision of the services as a whole, due regard shall be paid to safety, security, local and international regulations, applicable IATA and/or ICAO and/or other governing rules, regulations and procedures and the aforementioned request(s) of the Carrier in such a manner that delays and damage to the Carrier's Aircraft and load are avoided and the general public is given the best impression of air transport.

The Handling Company must report to the Carrier's representative immediately all loss of or damage, threatened or actual, to aircraft and loads noticed in the course of the handling or which in any other way comes to the knowledge of the Handling Company.

The Parties shall reach mutual agreement on the quality standards for any services, not excluding those covered by Sub-Article 5.1 above. Such quality standards for a specific location may form part of the applicable Annex B. The Handling Company agrees to take all possible steps to ensure that, with regard to contracted services, the agreed upon quality standards will be met.

The Carrier may at its own cost, by prior written notice, audit the designated services in the applicable Annex(es) B. Such notice shall contain a description of the area(s) to be audited. The Handling Company shall cooperate with the Carrier and will undertake any corrective action(s) required.

ARTICLE 6 - REMUNERATION

In consideration of the Handling Company providing the services, the Carrier agrees to pay to the Handling Company the charges set out in the respective Annex(es) B. The Carrier further agrees to pay the proper charges of the Handling Company and to discharge all additional expenditure incurred for providing the services referred to in Sub-Articles 1.4, 1.6, 1.7 and 1.8.

The charges set out in Annex(es) B do not include:

any charges, fees or taxes imposed or levied by the Airport, Customs or other authorities against the Carrier or the Handling Company in connection with the provision of services herein by the Handling Company or in connection with the Carrier's flights.

expenses incurred in connection with stopover and transfer passengers and with the handling of passengers for interrupted, delayed or cancelled flights.

Such charges, fees, taxes or other expenses as outlined above shall be borne ultimately by the Carrier;

ARTICLE 7 COUNTING AND SETTLEMENT

The Handling Company shall invoice the Carrier monthly with the charges arising from the provision of the handling services of Annex A as listed in Annex(es) B at the rates of charges set out in Annex(es) B.

Settlement shall be effected through the IATA Clearing House unless otherwise agreed in Annex(es) B.

ARTICLE 8 - LIABILITY AND INDEMNITY

In this Article, all references to:

"the Carrier" or "the Handling Company" shall include their employees, servants, agents and subcontractors;

"ground support equipment" shall mean all equipment used in the performance of ground handling services included in Annex A, whether fixed or mobile, and

"act or omission" shall include negligence.

Except as stated in Sub-Article 8.5, the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it (subject as hereinafter provided) against any legal liability for claims or suits, including costs and expenses incidental thereto, in respect of:

delay, injury or death of persons carried or to be carried by the Carrier;

injury or death of any employee of the Carrier;

damage to or delay or loss of baggage, cargo or mail carried or to be carried by the Carrier, and

damage to or loss of property owned or operated by, or on behalf of, the Carrier and any consequential loss or damage; arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result.

PROVIDED THAT all claims or suits arising hereunder shall be dealt with by the Carrier; and

PROVIDED ALSO THAT the Handling Company shall notify the Carrier of any claims or suits without undue delay and shall furnish such assistance as the Carrier may reasonably require.

PROVIDED ALSO THAT where any of the services performed by the Handling Company hereunder relate to the carriage by the Carrier of passengers, baggage or cargo direct to or from a place in the United States of America then if the limitations of liability imposed by Article 22 of the Warsaw Convention would have applied if any such act or omission had been committed by the Carrier but are held by a Court not to be applicable to such act or omission committed by the Handling Company in performing this Agreement then upon such decision of the Court the indemnity of the Carrier to the Handling Company hereunder shall be limited to an amount not exceeding the amount for which the Carrier would have been liable if it had committed such act or omission.

The Carrier shall not make any claim against the Handling Company in respect of damage, death, delay, injury or loss to third parties caused by the operation of the Carrier's aircraft arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result.

8.3 (a) notwithstanding the provisions of Sub-Article 8.1, in the case of claims arising out of surface transportation which is provided on behalf of the Carrier and is part of the operation of loading/embarking or unloading/disembarking and/or is covered by the Carrier's Contract of Carriage the indemnity shall not exceed the limits specified in the said Contract of Carriage.

in the case of claims arising out of surface transportation which is not provided on behalf of the Carrier and/or is not part of the operation of loading/embarking or unloading/disembarking and/or is not covered by the Carrier's Contract of Carriage the waiver and indemnity herein contained shall not apply.

The Handling Company shall not make any claim against the Carrier and shall indemnify it (subject as hereinafter provided) against any legal liability for claims or suits, including costs and expenses incidental thereto, in respect of:

injury to or death of any employees of the Handling Company, its servants, agents or subcontractors; and

damage to or loss of property owned or operated by, or on behalf of, the Handling Company and any consequential loss or damage;

arising from an act or omission of the Carrier in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result.

Notwithstanding Sub-Article 8.1(d), the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company's liability shall be limited to any such loss of or damage to the Carrier's Aircraft in an amount not exceeding the level of deductible under the carrier's

Priloga 1

Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified.

For the avoidance of doubt, save as expressly stated, this Sub-Article 8.5 does not affect or prejudice the generality of the provisions of Sub-Article 8.1 including the principle that the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it against any liability in respect of any and all consequential loss or damage howsoever arising.

ARTICLE 9 - ARBITRATION

In the event of any dispute or claim concerning the scope, meaning, construction or effect of this Agreement, the parties shall make all reasonable efforts to resolve disputes amongst themselves. Failing mutual resolution of the dispute, the parties may elect to resolve the dispute through arbitration (either by a single arbitrator or a panel of arbitrators). In the event that the parties fail to agree to an arbitration process, the dispute shall be settled in accordance with the laws of the state or jurisdiction set out in Annex(es) b, by the courts set out in Annex(es) b without regard to principles of conflict of laws.

ARTICLE 10 - STAMP DUTIES, REGISTRATION FEES

All stamp duties and registration fees in connection with this Agreement, which may be prescribed under the national law of either Party to this Agreement, are payable by that Party.

All stamp duties and registration fees in connection with this Agreement, which may be prescribed under the national law of the location(s), as mentioned in the Annex(es) B and not being a location situated in the country of either Party to this Agreement will be shared equally between the Parties.

ARTICLE 11 - DURATION, MODIFICATION AND TERMINATION

This Agreement shall be effective from the date specified in the respective Annex(es) B. It shall supersede any previous arrangements between the Parties governing the provision of services at locations for which there are valid Annex(es) B to this Agreement.

Modification of, or additions to this Agreement shall be recorded in Annex(es) B.

Any notice referred to under this Article 11 given by one Party under this Agreement shall be deemed properly given if sent by registered letter, or by other means where proof of receipt or acknowledgement is obtained, to the respective office of the other Party as recorded in the Annex(es) B. In the case of a registered letter notice shall be considered to be served on the date of receipt.

This Main Agreement shall continue in force until terminated by either Party giving sixty days prior notice to the other Party.

Termination by either Party of all or any part of the services to be furnished at a specific location requires sixty days prior notice to the other Party. In the event of part termination of services, consideration shall be given to an adjustment of charges.

Any Annex(es) B to this Agreement exceeding a defined period of validity, shall continue in effect until terminated by either party providing sixty days prior notice to the other Party.

In the event of the Carrier's or the Handling Company's permit(s) or other authorisation(s) to conduct its air transportation services, or to furnish the services provided for in the Annex(es) B, wholly or in part, being revoked, cancelled, or suspended, that Party shall notify the other Party without delay and either Party may terminate the Agreement or the relevant Annex(es) B at the effective date of such revocation, cancellation or suspension by giving to the other Party notice thereof within twenty-four hours after such event.

Either Party may terminate this Agreement and its Annexes at any time if the other Party becomes insolvent, makes a general assignment for the benefit of creditors, or commits an act of bankruptcy or if a petition in bankruptcy or for its reorganisation or the readjustment of its indebtedness be filed by or against it, provided the petition is found justified by the appropriate authority, or if a receiver, trustee or liquidator of all or substantially all of its property be appointed or applied for.

Both Parties shall be exempt from obligation if prompt notification is given by either Party in respect of any failure to perform its obligations under this Agreement arising from any of the following causes;

labour disputes involving complete or partial stoppage of work or delay in the performance of work;

force majeure or any other cause beyond the control of either Party.

In the event of the Agreement or part thereof being terminated by notice or otherwise, such termination shall be without prejudice to the accrued rights and liabilities of either Party prior to termination.

The Handling Company shall have the right at any time to vary the charges set out in the Annex(es) B provided, however, that the Handling Company has given notice in writing to the Carrier not less than sixty days prior to the revised charges becoming effective. The notice shall specify the revised charges which the Handling Company proposes to introduce, together with the date on which they are to be brought into effect.

Notwithstanding Article 11.11, when changes occur in the schedule, and/or frequencies and/or types of aircraft, other than those set out in Annex(es) B, which affect the handling costs, either Party shall have the right to request an adjustment to the handling charges as from the date of the change provided that the Party concerned does inform the other Party within thirty days of the change.

Signed the.....

Signed the.....

at.....

at.....

for and on behalf of.....

for and on behalf of.....

by.....

by.....

STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA 2004)

Annex A — Ground Handling Services

To the Standard Ground Handling Agreement

effective from:

between:

hereinafter referred to as 'the Carrier' or 'the Handling Company', as the case may be,
and:

hereinafter referred to as 'the Handling Company' or 'the Carrier', as the case may be.

This Annex A

is valid from:

and replaces:

TABLE OF CONTENTS

SECTION 1 REPRESENTATION, ADMINISTRATION AND SUPERVISION

- 1.1 General**
- 1.2 Administrative Functions**
- 1.3 Supervision and/or Co-ordination of Services Contracted by the Carrier with Third Party(ies)**

SECTION 2 PASSENGER SERVICES

- 2.1 General**
- 2.2 Departure**
- 2.3 Arrival**
- 2.4 Remote / Off Airport Services**
- 2.5 Intermodal Transportation by Rail, Road or Sea**

SECTION 3 RAMP SERVICES

- 3.1 Baggage Handling**
- 3.2 Marshalling**
- 3.3 Parking**
- 3.4 Cooling and Heating**
- 3.5 Ramp to Flight Deck Communication**
- 3.6 Loading and Unloading**
- 3.7 Starting**
- 3.8 Safety Measures**
- 3.9 Moving of Aircraft**
- 3.10 Exterior Cleaning**
- 3.11 Interior Cleaning**
- 3.12 Toilet Service**
- 3.13 Water Service**
- 3.14 Cabin Equipment**
- 3.15 Storage of Cabin Material**
- 3.16 Catering Ramp Handling**
- 3.17 De-icing/Anti-icing Services and Snow/Ice Removal**

SECTION 4 LOAD CONTROL, COMMUNICATIONS AND FLIGHT OPERATIONS

- 4.1 Load Control**
- 4.2 Communications**
- 4.3 Flight Operations – General**
- 4.4 Flight Operations – Flight Preparations at the Airport of Departure**
- 4.5 Flight Operations – Flight Preparations at a Point Different from the Airport of Departure**
- 4.6 Flight Operations – En-route Flight Assistance**
- 4.7 Flight Operations – Post-flight Activities**
- 4.8 Flight Operations – En-route Re-despatch**
- 4.9 Flight Operations – Crew Administration**

SECTION 5 CARGO AND MAIL SERVICES

- 5.1 Cargo and Mail Handling - General**
- 5.2 Customs Control**
- 5.3 Irregularities Handling**
- 5.4 Document Handling**
- 5.5 Physical Handling Outbound / Inbound**
- 5.6 Transfer / Transit Cargo**
- 5.7 Post Office Mail**

SECTION 6 SUPPORT SERVICES

- 6.1 Accommodation**
- 6.2 Automation / Computer Systems**
- 6.3 Unit Load Device (ULD) Control**
- 6.4 Fuel Farm (Depot)**
- 6.5 Ramp Fuelling/Defuelling Operations**
- 6.6 Replenishing of Oils and Fluids**
- 6.7 Surface Transport**
- 6.8 Catering Services – Liaison and Administration**

SECTION 7 SECURITY

- 7.1 Passenger and Baggage Screening and Reconciliation**
- 7.2 Cargo and Post Office Mail**
- 7.3 Catering**
- 7.4 Aircraft Security**
- 7.5 Additional Security Services**

SECTION 8 AIRCRAFT MAINTENANCE

- 8.1 Routine Services**
- 8.2 Non-routine Services**
- 8.3 Material Handling**
- 8.4 Parking and Hangar Space**

SECTION 1 REPRESENTATION, ADMINISTRATION AND SUPERVISION

1.1 General

- 1.1.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
guarantee or bond to facilitate the Carrier's activities.
- 1.1.2 Liaise with local authorities.
- 1.1.3 Indicate that the Handling Company is acting as handling agent for the Carrier.
- 1.1.4 Inform all interested Parties concerning movements of the Carrier's aircraft.

1.2 Administrative Functions

- 1.2.1 Establish and maintain local procedures.
- 1.2.2 Take action on communications addressed to the Carrier.
- 1.2.3 Prepare, forward and file reports/statistics/documents and perform other administrative duties.
- 1.2.4 Maintain the Carrier's manuals, circulars, etc., connected with the performance of the services.
- 1.2.5 (a)
(b) Sign *Check*
(c) Forward
on behalf of the Carrier invoices, supply orders, handling charge notes, work orders
- 1.2.6 Effect payment, on behalf of the Carrier, including but not limited to:
 - (a) airport, customs, police and other charges relating to the services performed.
 - (b) cost for provisions of bond guarantee.
 - (c) out-of-pocket expenses, accommodation, transport, etc..
- 1.3 Supervision and/or Co-ordination of Services Contracted by the Carrier with Third Party(ies)
 - 1.3.1 (a) Supervise
(b) Co-ordinate
services contracted by the Carrier with third party(ies)
 - 1.3.2 Ensure that the third party(ies) is(are) are informed about operational data and Carrier's requirements in a timely manner.
 - 1.3.3 Liaise with the Carrier's designated representative
 - 1.3.4 Verify availability and preparedness of staff, equipment, Loads, documentation and services of the third party(ies) to perform the services.
 - 1.3.5 Meet aircraft upon arrival and liaise with crew.
 - 1.3.6 Decide on non-routine matters
 - 1.3.7 Verify despatch of operational messages.
 - 1.3.8 Note irregularities and inform the Carrier.

SECTION 2 PASSENGER SERVICES

2.1 General

- 2.1.1 Inform passengers and / or public about time of arrival and / or departure of Carrier's aircraft and surface transport.
- 2.1.2 Make arrangements for stopover, transfer and transit passengers and their baggage and inform them about services available at the airport.
- 2.1.3 When requested by the Carrier,
 - (a) provide
or
(b) arrange for
special equipment, facilities and specially trained personnel, for assistance to
 - (1) unaccompanied minors.
 - (2) disabled passengers.
 - (3) VIPs.

Priloga 2

- (4) transit without visa passengers (TWOVs).
- (5) deportees.
- (6) special medical transport
- (7) others, as specified in Annex B.
- 2.1.4 Assist passengers when flights are interrupted, delayed or cancelled.
- 2.1.5 If applicable, arrange storage of baggage in the Customs' bonded store (any fees to be paid by the passenger).
- 2.1.6 (a) Notify the Carrier of complaints and claims made by the Carrier's passengers.
(b) Process such claims
- 2.1.7 Handle lost, found and damaged property matters.
(a) accept baggage irregularity reports
(b) enter data into baggage tracing system
(c) maintain baggage tracing system files for period specified in Annex B
(d) make payments for incidental expenses
(e) arrange for delivery of delayed baggage to passengers
(f) handle communications with passengers
- 2.1.8 Report to the Carrier any irregularities discovered in passenger and baggage handling.
- 2.1.9 (a) Provide
or
(b) Arrange for
(1) check-in position(s),
(2) service counter(s) / desk(s) for other purposes,
(3) lounge facilities,
(4) porter services,
(5) other services as specified in Annex B
- 2.1.10 Perform on behalf of the Carrier the following sales functions
(a) reservations
(b) issuance of transportation documents
(c) e-ticketing
as specified in Annex B
- 2.2 Departure
- 2.2.1 Perform pre-flight editing
- 2.2.2 Manage Automated Check-in device(s) and
(1) provide
or
(2) arrange for
(a) stock control
(b) stock replenishment
(c) hosting
(d) routine maintenance
(e) servicing and repair
(f) other, as specified in Annex B
- 2.2.3 Check and ensure
(a) that tickets are valid for the flight(s) for which they are presented. The check shall not include the fare.
(b) that tickets presented are not blacklisted in the industry ticket service data base. Blacklisted documents shall not be honoured and immediately reported to the Carrier.
- 2.2.4 (a) Check travel documents (passports, visas, vaccination and other certificates) for the flight(s) concerned, but without the Handling Company having any liability.
(b) Enter required passenger and/or travel document information into Carrier's and/or government system.
- 2.2.5 (a) Weigh and/or measure checked and/or cabin baggage,
(b) Record baggage figures
for
(1) initial flight.
(2) subsequent flight(s).
- 2.2.6 Excess baggage
(a) determine excess baggage
(b) issue excess baggage ticket

- (c) collect excess baggage charges
- (d) detach applicable excess baggage coupons
- 2.2.7 Tag checked and/or cabin baggage for
 - (a) initial flight.
 - (b) subsequent flight(s).
- 2.2.8 Effect conveyance of checked baggage to the baggage sorting area
- 2.2.9 Effect conveyance of oversized checked baggage to the baggage sorting area
- 2.2.10 Collect airport and /or any other service charges from departing passengers.
- 2.2.11
 - (a) Carry out the Carrier's seat allocation or selection system
 - (b) Issue boarding pass(es)
 - (c) Detach applicable flight coupons for
 - (1) initial flight.
 - (2) subsequent flight(s).
- 2.2.12 Handle
 - (a) denied Boarding process
 - (b) denied Boarding Compensation
- 2.2.13 Direct passengers through controls to departure gate
- 2.2.14 At the gate perform
 - (a) check-in
 - (b) check baggage
 - (c) verification of travel documents
 - (d) upgrades and downgrades
 - (e) handling of stand-by list
 - (f) verification of cabin baggage
 - (g) manage the boarding process
 - (h) reconciliation of passenger numbers with aircraft documents prior to departure
 - (i) other gate functions as specified in Annex B
- 2.3 Arrival
- 2.3.1
 - (a) Perform
 - or
 - (b) Arrange for opening / closing aircraft passenger doors
- 2.3.2 Direct passengers from aircraft through controls.
- 2.3.3
 - (a) Provide for
 - or
 - (b) Arrange for
 - (1) transfer desk / connection services
 - (2) baggage recheck
- 2.4 Remote / Off Airport Services
- 2.4.1 Inform passengers/public about time of arrival/departure.
- 2.4.2 Handle departing passengers and baggage.
- 2.4.3 Carry out passenger and baggage handling as described in Sub-Sections 2.1, 2.2 and 2.3.
- 2.4.4 Direct departing passengers to connecting transport to the airport.
- 2.4.5 Handle passengers arriving from the airport.
- 2.4.6 Deliver baggage to passengers in accordance with local procedures.
- 2.5 Inter-modal Transportation by Rail, Road or Sea
- 2.5.1 Handle departing passengers and baggage
- 2.5.2 Carry out passenger and baggage handling as described in Sub-Sections 2.1, 2.2 and 2.3, where applicable, substituting "rail, road or sea transportation" for "aircraft", and "flight(s)", and "terminal" for "airport".
- 2.5.3 Direct departing passengers to connecting transport.
- 2.5.4 Load baggage on connecting transport, as directed by the rail, road or sea transport operator.
- 2.5.5 Handle arriving passengers and baggage from the rail, road or sea transport operator.
- 2.5.6 Direct arriving passengers through controls to the Carrier's flight departure services.

Priloga 2

- 2.5.7 Offload baggage from connecting transport, as directed by the rail, road or sea transport operator and transfer it to the Carrier's airport services.

SECTION 3 RAMP SERVICES

- 3.1 **Baggage Handling**
- 3.1.1 Handle baggage in the baggage sorting area.
- 3.1.2 Prepare for delivery onto flights
- (a) bulk baggage
 - (b) ULDs
- 3.1.3 Establish the number and/or weight of
- (a) bulk baggage
 - (b) built - up ULDs
- and provide the load control unit with the information
- 3.1.4 Offload
- (a) bulk baggage
 - (b) ULDs.
- 3.1.5 Prioritise baggage delivery to claim area.
- 3.1.6 Deliver to claim area
- (a) baggage
 - (b) oversize baggage
- 3.1.7 Transfer baggage
- (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
- (1) sortation of transfer baggage.
 - (2) storage of transfer baggage prior to despatch (storage time limits to be specified in Annex B).
 - (3) transport of transfer baggage to the sorting area of the receiving carrier.
- 3.1.8 Handle crew baggage.
- 3.2 **Marshalling**
- 3.2.1 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for marshalling at arrival and/or departure.
- 3.3 **Parking**
- 3.3.1 (a) Provide
- (b) Position and/or remove wheelchocks.
- 3.3.2 Position and/or remove
- (a) landing gear locks.
 - (b) engine blanking covers.
 - (c) pitot covers.
 - (d) surface control locks.
 - (e) tailstands and/or aircraft tethering.
 - (f) other items as specified in Annex B (e.g. safety cones)
- 3.3.3 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for ground power
- 3.4 **Cooling and Heating**
- 3.4.1 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for

- cooling unit.
- 3.4.2 (a) Provide
or
(b) Arrange for heating unit.

- 3.5 Ramp to Flight Deck Communication
- 3.5.1 Provide headsets.
- 3.5.2 Perform ramp to flight deck communication
 - (a) during tow-in and/or push-back.
 - (b) during engine starting.
 - (c) for other purposes.

- 3.6 Loading and Unloading
- 3.6.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
 - (1) passenger steps.
 - (2) flight deck steps.
 - (3) suitable loading bridges
- 3.6.2 (a) Provide
or
(b) Arrange for
 - (1) passenger
 - (2) crewtransport between aircraft and airport terminals.
- 3.6.3 (a) Provide
or
(b) Arrange for equipment for loading and/or unloading.
- 3.6.4 (a) Provide
or
(b) Arrange for equipment and personnel to perform baggage delivery and pick-up at aircraft.
- 3.6.5 (a) Provide
or
(b) Arrange for equipment for transport and assembly of
 - (1) baggage
 - (2) cargo
 - (3) mail
 - (4) documentsbetween agreed points on the airport
- 3.6.6 (a) Unload aircraft, returning lashing materials to the Carrier.
(b) Load and secure Loads in the aircraft
(c) Operate in-plane loading system.
- 3.6.7 Redistribute Loads in aircraft.
- 3.6.8 Open, close and secure aircraft hold doors.
 - (a) aircraft lower deck
 - (b) aircraft main deck
- 3.6.9 (a) Provide
or
(b) Arrange for ballast
- 3.6.10 (a) Provide
or
(b) Arrange for

Priloga 2

safeguarding of all Loads requiring special handling (e.g. valuables) during

- (1) loading / unloading
- (2) transport between aircraft and designated point on the airport

3.7 Starting

- 3.7.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
air start unit.

3.8 Safety Measures

- 3.8.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
fire-fighting and other protective equipment.

3.9 Moving of Aircraft

- 3.9.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
tow-in and/or push-back tractor.
- 3.9.2 (a) Towbar to be provided by the Carrier.
(b) Towbar to be provided by the Handling Company
(c) Store and maintain towbar(s) provided by the Carrier
- 3.9.3 (a) Tow in and/or push back aircraft.
(b) Tow aircraft between other agreed points.
(c) Provide authorised cockpit brake operator in connection with towing.
(d) Provide wing-walker(s)

3.10 Exterior Cleaning

- 3.10.1 Perform cleaning of
 - (a) flight deck windows.
 - (b) cabin windows.
 - (c) aircraft integral steps
- 3.10.2 Wipe excess oil from engine nacelles and landing gear.
- 3.10.3 Clean wings, engine nacelles and landing gear.

3.11 Interior Cleaning

- 3.11.1 Clean flight deck, if specified, under the control of a person authorised by the Carrier
 - (a) empty ash trays.
 - (b) dispose of litter.
 - (c) clear waste from seat back stowage's and racks.
 - (d) wipe crew tables.
 - (e) clean seats.
 - (f) mop floor.
 - (g) clean flight deck inside windows.
- 3.11.2 Clean passenger and crew compartments (other than flight deck)
 - (a) empty ash trays
 - (b) dispose of litter
 - (c) clear waste from overhead stowages
 - (d) wipe tables
 - (e) clean and tidy seats, seat belts, seat back pockets and passenger service units
 - (f) clean floors (carpets and surrounds)
 - (g) empty and clean refuse bins
 - (h) clean surfaces in pantries, galleys (sinks, working surfaces, ovens and surrounds) and toilets (wash basins, bowls, seats, mirrors and surrounds)

- (i) remove, as necessary, any contamination caused by airsickness, spilled food or drink and offensive stains
 - (j) clean telephones, fax machines, LCD screens and other equipment
- 3.11.3 Clean cabin windows.
- 3.11.4 Clean
 - (a) cargo compartments.
 - (b) ULDs
- 3.11.5 Fold and stow blankets.
- 3.11.6 Make up berths.
- 3.11.7 Change
 - (a) head rest covers.
 - (b) pillow covers.Covers to be supplied by the Carrier.
- 3.11.8 Collect and/or distribute in
 - (a) cabin
 - (b) toiletsitems provided by the Carrier.
- 3.11.9 Disinfect and/or deodorize aircraft with
 - (a) materials provided by Carrier
 - (b) materials provided by Handling Company
- 3.11.10
 - (a) Remove
 - (b) Destroyfood and material left over from incoming flights.
- 3.11.11
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for laundering of
 - (1) cabin blankets
 - (2) linen
- 3.12 Toilet Service
- 3.12.1
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for toilet service
- 3.12.2
 - (a) Empty, clean, flush toilets and replenish fluids.
 - (b) Provide the trituator / disposal service
- 3.13 Water Service
- 3.13.1
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for water service
- 3.13.2
 - (a) Drain water tanks.
 - (b) Replenish water tanks with drinking water.
- 3.14 Cabin Equipment
- 3.14.1 Rearrange cabin by
 - (a) removing
 - (b) installing
 - (c) repositioningcabin equipment, for example, seats and cabin divider(s).
- 3.15 Storage of Cabin Material
- 3.15.1
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for suitable storage space for the Carrier's cabin material.

Priloga 2

- 3.15.2 Take inventory.
- 3.15.3 (a) Provide
or
(b) Arrange for replenishment of stocks.

- 3.16 Catering Ramp Handling
 - 3.16.1 Unload/load and stow catering supplies from/on aircraft.
 - 3.16.2 Transfer catering supplies on aircraft.
 - 3.16.3 Transport catering supplies between aircraft and agreed points.

- 3.17 De-Icing/Anti-Icing Services and Snow/Ice Removal
 - 3.17.1 Remove snow from aircraft without using de-icing fluid.
 - 3.17.2 (a) Provide
or
(b) Arrange for
 - (1) anti-icing units.
 - (2) de-icing units.
 - 3.17.3 Provide de-icing/anti-icing fluids
 - 3.17.4 Remove frost, ice and snow from aircraft using de-icing fluid. Fluids to receive purity and contamination inspection prior to use.
 - 3.17.5 Apply anti-icing fluid to aircraft.
 - 3.17.6 Supervise performance of de-icing/anti-icing operations.
 - 3.17.7 Perform final inspection after de-icing/anti-icing operations and inform flight crew of results.

SECTION 4 LOAD CONTROL, COMMUNICATIONS AND FLIGHT OPERATIONS

- 4.1 Load Control
 - 4.1.1 Convey and deliver flight documents between the aircraft and appropriate airport buildings.
 - 4.1.2 (a) Prepare
(b) Sign
(c) Distribute
(d) Clear / process
(e) File
documents, including but not limited to, loading instructions, loadsheets, weight and balance charts, Captain's load information and manifests where:
 - (1) Load Control is performed by the Handling Company
 - (2) Load Control is performed by the Carrier
 - (3) Load Control is performed by a third party
 - 4.1.3 (a) Compile
(b) Analyse
(c) Send
(d) Maintain
statistics and reports.

- 4.2 Communications
 - 4.2.1 (a) Compile
(b) Receive, process and send
all messages in connection with the services performed by the Handling Company, using the Carrier's originator code or double signature procedure
(c) Perform EDI (electronic data interchange) transactions
(d) Inform the Carrier's representative of the contents of such messages.
 - 4.2.2 Maintain a message file containing all above mentioned messages pertaining to each flight for a minimum of 90 ninety days.
 - 4.2.3 (a) Provide
(b) Operate

means of communication between the ground station and the Carrier's aircraft.

4.3 FLIGHT OPERATIONS - General

- 4.3.1 Inform the Carrier of any known project affecting the operational services and facilities made available to its aircraft in the areas of responsibility as specified in Annex B.
- 4.3.2 After consideration of the Carrier's instructions, suggest the appropriate action to pilot-in-command in case of operational irregularities, taking into account the meteorological conditions, the ground services and facilities available, aircraft servicing, possibilities and the overall operational requirements.
- 4.3.3 Maintain a trip file by collecting all documents specified by the Carrier, all messages received or originated in connection with each flight and dispose of this file as instructed by the Carrier.

4.4 FLIGHT OPERATIONS - Flight Preparation at the Airport of Departure

- 4.4.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for meteorological documentation and aeronautical information for each flight.
- 4.4.2 Deliver documentation to the aircraft
- 4.4.3 Analyse the operational conditions and
 - (a) prepare
 - (b) request
 - (c) sign
 - (d) make availablethe operational flight plan according to the instructions and data provided by the Carrier.
- 4.4.4 (a) Prepare
(b) Request
(c) Sign
(d) File
(e) Monitor
 - (1) the Air Traffic Services ("ATS") Flight Plan.
 - (2) the Carrier's slot time allocation with the appropriate ATS
- 4.4.5 Provide the crew with the required briefing.
- 4.4.6 (a) Prepare
(b) Sign
(c) Deliver
 - (1) the fuel order
 - (2) the fuel distribution form.
- 4.4.7 Hand out flight operation forms and obtain signature of the pilot-in-command, where applicable.
- 4.4.8 Provide ground handling party(ies) with the required weight and fuel data

4.5 FLIGHT OPERATIONS - Flight Preparation at a Point Different from the Airport of Departure

- 4.5.1 Arrange for the provision of the meteorological documents and aeronautical information.
- 4.5.2 Analyse the operational conditions and
 - (a) prepare
 - (b) request
 - (c) signthe flight plan.
- 4.5.3 Send to the Carrier or its representative at the airport of departure,
 - (a) the operational flight plan,
 - (b) the ATS Flight Plan,
 - (c) information for crew briefing,

4.6 FLIGHT OPERATIONS - En-route Flight Assistance

- 4.6.1 Monitor movement of the flight
 - (a) within
 - (b) beyond

Priloga 2

VHF range and provide all possible assistance as necessary. Inform the Carrier of flight progress, any irregularities and actions taken.

4.7 FLIGHT OPERATIONS - Post-flight Activities

4.7.1 Obtain a debriefing from incoming crews, distributing reports or completed forms to offices concerned, whether governmental or the Carrier's.

4.8 FLIGHT OPERATIONS - En-route Re-despatch

4.8.1 Analyse meteorological information and the operational flight conditions for re-despatch, calculate and plan according to the data provided by the aircraft en-route and inform the pilot-in-command about the results.

4.9 FLIGHT OPERATIONS - Crew Administration

4.9.1 Distribute relevant crew schedule information provided by the Carrier to all parties concerned.

4.9.2 Arrange hotel accommodation for crew layover

- (a) scheduled
- (b) non-scheduled

4.9.3 (a) Provide

or

- (b) Arrange for crew transportation,

4.9.4 Direct crews through airport facilities

4.9.5 Liaise with hotel(s) on crew call and pick-up timings.

4.9.6 (a) Prepare crew allowance forms.

- (b) Pay crew allowances.

4.9.7 Inform the designated Carrier representative of any crew indisposition or potential absence.

SECTION 5 CARGO AND MAIL SERVICES

5.1 Cargo and Mail Handling - General

5.1.1 (a) Provide

or

- (b) Arrange warehouse handling and storage facilities for

- (1) General Cargo
- (2) Special Shipments
- (3) Specialised Cargo Products
- (4) Mail

(c) Store cargo

(d) Take appropriate action to prevent theft of, or damage to cargo and/or mail

5.1.2 (a) Provide

or

- (b) Arrange for equipment for the handling of

- (1) General Cargo
- (2) Special Shipments
- (3) Specialised Cargo Products
- (4) Mail

5.1.3 (a) Provide

or

- (b) Arrange for handling services for:

- (1) General Cargo
- (2) Special shipments
- (3) Specialised Cargo Products
- (4) Mail
- (5) Diplomatic Mail

- (6) Diplomatic Cargo
- (7) Company Mail
- 5.1.4 (a) Issue
- (b) Obtain
- Receipt upon delivery of cargo
- 5.1.5 Monitor cargo delivery
- 5.1.6 Take action to prevent theft or unauthorised use of, or damage to the Carrier's pallets, containers, nets, straps, tie-down rings and other material in the custody of the Handling Company. Notify the Carrier immediately of any damage to or loss of such items.

- 5.2 Customs Control
- 5.2.1 Prepare Customs documentation for:
 - (a) Inbound cargo
 - (b) Outbound cargo
 - (c) Transfer cargo
- 5.2.2 Obtain Customs clearance for:
 - (a) Inbound cargo
 - (b) Outbound cargo
 - (c) Transfer cargo
- 5.2.3 Place cargo under Customs control for:
 - (a) Inbound cargo
 - (b) Outbound cargo
 - (c) Transfer cargo
- 5.2.4 Present to Customs, cargo for physical examination.

- 5.3 Irregularities Handling
- 5.3.1 Take immediate action in respect of irregularities, damage or mishandling of dangerous goods and other special shipments.
- 5.3.2 Report to the Carrier any irregularities discovered in cargo handling
- 5.3.3 Handle lost, found and damaged cargo
- 5.3.4 (a) Notify the Carrier of complaints and claims
- (b) Process claims.
- 5.3.5 Take action when consignee refuses acceptance and payment.

- 5.4 Document Handling
- 5.4.1 (a) Prepare air waybill
- (b) Check all documents to ensure shipment may be carried. The check shall not include the rates charged.
- (c) Obtain capacity/booking information for the Carrier's flights.
- (d) Split air waybill. Forward applicable copies of manifests and air waybills to the Carrier.
- (e) Prepare cargo manifest(s)
- (f) Provide the load control unit with Special Load Notification.
- (g) When applicable return copy of air waybill to shipper, endorsed with flight details.
- 5.4.2 (a) Notify consignee or agent of arrival of shipments
- (b) Make available cargo documents to consignee or agent.
- 5.4.3 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) collection of "Charges Collect" as shown on the air waybill
 - (2) collection of other charges and fees as shown on the air waybill
 - (3) credit to consignees or agents

- 5.5 Physical Handling Outbound / Inbound
- 5.5.1 Accept cargo, ensuring that
 - (a) machine-readable cargo labels are affixed and processed
 - (b) manual labels are affixed and processed
 - (c) shipments are "ready for carriage"
 - (d) the weight and volume of the shipments are checked

Priloga 2

- (e) the regulations for the carriage of special cargo, particularly the IATA Dangerous Goods Regulations (DGR), IATA Live Animals Regulations (LAR), and others have been complied with.
- 5.5.2 Tally and assemble for dispatch cargo for the Carrier's flights
- 5.5.3 Prepare
 - (a) bulk cargo
 - (b) ULD'Sfor delivery onto flights.
- 5.5.4 Establish the weight of
 - (a) bulk cargo
 - (b) built-up ULD'Sand provide the load control unit with deadload weights.
- 5.5.5
 - (a) Offload bulk cargo from vehicles
 - (b) Check incoming cargo against air waybills and manifests.
 - (c) Break down ULD'S
- 5.5.6 Release cargo to the consignee or agent

- 5.6 Transfer / Transit Cargo
- 5.6.1 Identify transfer/transit cargo.
- 5.6.2 Prepare transfer manifests for cargo to be transported by another carrier.
- 5.6.3
 - (a) Provideor
 - (b) Arrange fortransport to the receiving carrier's warehouse under cover of Transfer Manifest
 - (1) on airport,
 - (2) off airport
- 5.6.4 Accept/prepare
 - (a) transfer cargo
 - (b) transit cargofor onward carriage.

- 5.7 Post Office Mail
- 5.7.1 Check incoming mail against Post Office mail documents.
- 5.7.2 In case of missing documentation, issue substitutes
- 5.7.3 Deliver inbound mail to
 - (a) on airport postal facility
 - (b) off airport postal facilitytogether with Post Office mail documents, against receipt from postal authorities.
- 5.7.4 Pickup outgoing mail from Postal Facility
 - (a) on airport
 - (b) off airport
- 5.7.5 Check outgoing mail from postal authorities against mail documents. Give receipt of acceptance of mail to postal authorities.
- 5.7.6 Handle and check transfer mail against accompanying mail documents.
- 5.7.7
 - (a) Prepareor
 - (b) Arrange for
 - (1) Bulk mail
 - (2) ULD'sFor delivery onto flights.
- 5.7.8 Establish the weight of
 - (a) Bulk mail
 - (b) built-up ULD'Sand provide the load control unit with deadload weights.
- 5.7.9 Distribute incoming and/or outgoing post office mail documents
- 5.7.10 Handle lost, found and damaged mail and report all irregularities to the Carrier and postal authorities.
- 5.7.11 Maintain a file on all mail including irregularities for a period of time to be specified in Annex B

SECTION 6 SUPPORT SERVICES

- 6.1 Accommodation
- 6.1.1 Provide facilities for the Carrier's representative(s).
 - (a) office space
 - (b) storage space
 - (c) other facilities
- 6.2 Automation / Computer Systems
- 6.2.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
and
(c) operate
equipment to enable access to
 - (1) Carrier's system
 - (2) Handling Company's system
 - (3) other system
- 6.2.2 Access the following functions in
 - (a) Carrier's system
 - (b) Handling Company's system
 - (c) other systemfor
 - (1) training programmes.
 - (2) passenger reservations and sales
 - (3) passenger service
 - (4) baggage reconciliation.
 - (5) baggage tracing.
 - (6) operation, weight and balance and load control.
 - (7) cargo reservations and sales
 - (8) cargo handling
 - (9) maintenance
 - (10) other functions
- 6.3 Unit Load Device (ULD) Control
- 6.3.1 (a) Provide
or
(b) Arrange for
storage space for ULDs
 - (1) passenger ULDs
 - (2) cargo ULDs
- 6.3.2 Take action to prevent damage, theft or unauthorised use of the Carrier's ULDs in the custody of the Handling Company. Notify the Carrier immediately of any damage or loss.
- 6.3.3 (a) Take physical inventory of ULD stock and maintain records.
(b) Compile and despatch ULD control messages
- 6.3.4 Prepare ULD exchange control documentation for all transfers of ULDs and obtain signature(s) of the transferring and receiving carrier(s) or approved third parties and distribute copies.
- 6.3.5 Handle lost, found and damaged ULDs and notify the Carrier of such irregularities.
- 6.4 Fuel Farm (Depot)
- 6.4.1 Liaise with fuel farm suppliers.
- 6.4.2 (a) Inspect the Carrier's fuel farm product deliveries for contamination, prior to storage. Notify the Carrier of results.
(b) Inspect fuel farm storage and/or appliances. Notify the Carrier of results.

Priloga 2

- 6.5 Ramp Fuelling / Defuelling Operations
 - 6.5.1 Liaise with ramp fuel suppliers.
 - 6.5.2 Inspect fuel vehicles and/or appliances for contamination.
 - 6.5.3 Supervise fuelling/defuelling operations.
 - 6.5.4 Prepare aircraft for fuelling/defuelling.
 - 6.5.5 Drain water from aircraft fuel tanks. Perform water detection checks.
 - 6.5.6 (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for approved fuelling/defuelling equipment.
 - 6.5.7 Fuel/defuel aircraft with quantities of products requested by the Carrier's designated representative
 - 6.5.8 Check and verify the delivered fuel quantity
 - 6.5.9 Deliver the completed fuel order to the Carrier's designated representative.
 - 6.5.10 Maintain records of all fuelling/defuelling operations

- 6.6 Replenishing of Oils and Fluids
 - 6.6.1 Liaise with suppliers.
 - 6.6.2 (a) Perform.
 - or
 - (b) Supervise replenishing operations
 - 6.6.3 (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for and
 - (c) operate special replenishing equipment.

- 6.7 Surface Transport
 - 6.7.1 (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for the transport of
 - (1) passengers
 - (2) baggage
 - (3) cargo and/or mail
 - (4) empty ULDs
 - (5) others
 - between
 - (a) airport and town terminal
 - (b) airport and other agreed points
 - (c) separate terminals at the same airport
 - 6.7.2 Make all necessary arrangements for special transport within the limit of local possibilities.

- 6.8 Catering Services - Liaison and Administration
 - 6.8.1 Liaise with the Carrier's catering supplier.
 - 6.8.2 Handle requisitions made by the Carrier's authorised representative.

SECTION 7 SECURITY

- 7.1 Passenger and Baggage Screening and Reconciliation
 - 7.1.1 (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for
 - (1) matching of passengers against established profiles

- 7.1.2 (2) security questioning
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for
 - (1) screening of checked baggage.
 - (2) screening of transfer baggage.
 - (3) screening of mishandled baggage.
 - (4) physical examination of checked, transfer and mishandled baggage
 - (5) identification of security cleared baggage.
- 7.1.3 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) screening of passengers.
 - (2) screening of cabin/unchecked baggage.
 - (3) physical examination of passengers and cabin/unchecked baggage
- 7.1.4 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) identification of passengers prior to boarding.
 - (2) reconciliation of boarded passengers with their baggage.
 - (3) positive baggage identification by passengers
 - (4) offloading of baggage for passengers who fail to board the aircraft.
- 7.2 Cargo and Post Office Mail
- 7.2.1 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) control of access to the cargo facilities.
 - (2) screening of cargo and/or mail.
 - (3) physical examination of cargo.
 - (4) holding of cargo and/or mail for variable periods.
 - (5) secure storage of cargo and/or mail.
 - (6) decompression / pressure chamber
- 7.3 Catering
- 7.3.1 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) control of access to the catering unit.
 - (2) security supervision during food preparation.
 - (3) security check of catering uplifts.
 - (4) sealing of food and/or bar trolleys/containers.
 - (5) physical examination of catering vehicles prior to loading.
- 7.4 Aircraft
- 7.4.1 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for control of access to
 - (1) aircraft.
 - (2) designated areas.
- 7.4.2 (a) Provide
- or
- (b) Arrange for
 - (1) search of aircraft.
 - (2) guarding of aircraft.
 - (3) guarding of designated areas.

Priloga 2

- (4) security of baggage in the baggage make-up area.
 - (5) sealing of aircraft.
- 7.4.3
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for security personnel
 - (1) to safeguard all Loads during the transport between aircraft and designated locations
 - (2) during offloading and loading of aircraft.
- 7.5 Additional Security Services
- 7.5.1
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for additional security services

SECTION 8 AIRCRAFT MAINTENANCE

- 8.1 Routine Services
- 8.1.1 Maintain the Carrier's technical manuals, handbooks, catalogues, etc.
- 8.1.2 Perform line inspection
- 8.1.3 Enter in the aircraft log and sign for the performance of line inspection
- 8.1.4 Enter remarks in aircraft log regarding defects observed during the inspection.
- 8.1.5 Sign Air Worthiness Release (AWR)
- 8.1.6 Perform
 - (a) pre-departure inspection
 - (b) ice-checkimmediately before aircraft departure.
- 8.1.7 Provide personnel to assist the flight crew or ground staff in the performance of the inspection.
- 8.2 Non-routine Services
- 8.2.1 Rectify defects entered in the aircraft log as reported by the crew or revealed during the inspection, to the extent requested by the Carrier. However, major repairs must be separately agreed upon between the Parties.
- 8.2.2 Enter in aircraft log and sign for the action taken.
- 8.2.3 Report technical irregularities and actions taken to the Carrier's maintenance base.
- 8.2.4
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for engineering facilities, tools and special equipment to the extent available.
- 8.2.5 Move aircraft under its own power
- 8.3 Material Handling
- 8.3.1
 - (a) Obtain Customs clearance for
 - (b) Administerthe Carrier's spare parts, power plant and/or equipment.
- 8.3.2 Provide periodic inspection of the Carrier's spare parts and/or spare power plant.
- 8.3.3 Provide suitable storage space for the Carrier's spare parts and/or equipment.
- 8.3.4 Provide suitable storage space for the Carrier's spare power plant.
- 8.4 Parking and Hangar Space
- 8.4.1
 - (a) Provide
 - or
 - (b) Arrange for
 - (1) parking space.
 - (2) hangar space.

STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT - SIMPLIFIED PROCEDURE
Annex B — Location(s), Agreed Services and Charges
to the Standard Ground Handling Agreement (SGHA) of April 2004

between:

having its principal office at:

and hereinafter referred to as 'the Carrier'

and:

having its principal office at:

and hereinafter referred to as 'the Handling Company'

effective from:

This Annex B for

the location(s):

is valid from:

and replaces:

PREAMBLE:

This Annex B is prepared in accordance with the simplified procedure whereby the Parties agree that the terms of the Main Agreement and Annex A of the SGHA of April 2004 as published by the International Air Transport Association shall apply as if such terms were repeated here in full. By signing this Annex B, the Parties confirm that they are familiar with the aforementioned Main Agreement and Annex A.

PARAGRAPH 1. HANDLING SERVICES AND CHARGES

For a single ground handling consisting of the arrival and the subsequent departure at agreed timings of the same aircraft, the Handling Company shall provide the following services of Annex A at the following rates.

Section(s) price per (aircraft type, etc.).

Section(s) price per

The number of these clauses can be extended as far as necessary

Handling in case of technical landing for other than commercial purposes will be charged at ..% of the above rates, provided that a physical change of load is not involved.

Handling in case of return to ramp will not be charged extra, provided that a physical change of load is not involved.

Handling in case of return to ramp involving a physical change of load will be charged as for handling in case of technical landing in accordance with Sub-Paragraph 1.2 of this Annex.

PARAGRAPH 2. ADDITIONAL SERVICES AND CHARGES

All services not included in Paragraph 1 of this Annex will be charged for as follows:

PARAGRAPH 3. DISBURSEMENTS

Any disbursements made by the Handling Company on behalf of the Carrier will be reimbursed by the Carrier at cost price plus an accounting surcharge of .. %.

PARAGRAPH 4. LIMIT OF LIABILITY

The limit of liability referred to in Sub-Article 8.5 of the Main Agreement shall be as follows:

Aircraft Type	Limit (per incident)
.....
.....
.....

PARAGRAPH 5. AREA OF RESPONSIBILITY

The area of responsibility as mentioned in Sub-Sections 4.3 and 4.6 of Annex A is

PARAGRAPH 6. TRANSFER OF SERVICES

In accordance with Sub-Article 3.1 of the Main Agreement, the Handling Company subcontracts the services of Annex A Section(s) to

The number of these clauses can be extended as far as necessary.

PARAGRAPH 7. SETTLEMENT

Notwithstanding Sub-Article 7.2 of the Main Agreement, settlement of account shall be effected

PARAGRAPH 8. SUPERVISION AND ADMINISTRATION

The services of Annex A, Section 2 Sub-Section 2.1, covered by Sub-Paragraph 1.1 of this Annex B, refer only to the following services of Annex A which are performed for the Carrier by other organisation(s) under cover of separate agreement(s):

Section (s).....

Section (s).....

PARAGRAPH 9. NOTIFICATION

In accordance Sub-article 11.3 of the Main Agreement, any notice or communication to be given hereunder shall be addressed to the respective parties as follows:

To Carrier:

Carrier
Street
City, Country
Telephone
Fax:
E-mail:
Attn:

To Handling Company:

The Handling Company
Street
City, Country
Telephone
Fax:
E-mail:
Attn:

PARAGRAPH 10. GOVERNING LAW

Governing law and courts as per Article 9.1 of the Main Agreement

Governing Law

This agreement shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of _____.

Courts for the resolution of disputes:

The Courts of _____.

Signed the.....

Signed the.....

at.....

at.....

for and on behalf of.....

for and on behalf of.....

by.....

by.....



draft - template

STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT

Simplified Procedure
Annex B

Agreed Services, Facilities and Charges to the Standard Ground Handling Agreement (SGHA) of April 2004

Between: Aerodrom Ljubljana d.d.
 Having its principal office at:
 Zg. Brnik 130a, SI-4210 Brnik-Aerodrom
 Slovenia
 SI12574856
 And hereinafter referred to as **"The Handling Company"**

And: *Carrier*
 Having its principal office at:
 ID VAT NUMBER:
 And hereinafter referred to as **"The Carrier"**

Effective from:
This Annex B: *P GH partn-nr/2008*
For the location : LJUBLJANA
Is valid from:
And replaces:

PREAMBLE:

This annex B is prepared in accordance with the simplified procedure whereby the Carrier and the Handling Company agree that the terms of the Main Agreement and Annex A of the SGHA of April 2004 as published by the International Air Transport Association shall apply as if such terms were repeated here in full. By signing this Annex B, the parties confirm that they are familiar with the aforementioned Main Agreement and Annex A.

Paragraph 1 – Handling Charges

- 1.1 The Handling Company shall charge the Carrier for the performance of the agreed services and provisions of facilities enumerated in Annex A and specified in Subparagraph 1.1.1 hereafter for a single ground handling consisting of the arrival and subsequent departure at agreed timings of the same aircraft (Scheduled/Charter flights) as determined in Airport and Handling Charges List except for the details quoted in this Agreement as follows:

Type of AC	MTOW	Traffic Handling-OPS Charge per turnaround in EUR	Ramp Handling-OL Charge per turnaround in EUR	Cargo handling-OT * Charge per each started kg of cargo / mail in arrival or departure in EUR

* minimum amount for cargo handling services is XX EUR

AGREED FACILITIES AND SERVICES

The following facilities and services described in Annex A are provided and covered in the Traffic Handling (OPS), Ramp Handling (OL) and Cargo Handling (OT) charges as defined here before:

1.1.1 For the services of Annex A listed in sections:

Section 1

1.1.2

1.1.3

1.1.4

Section 2

2.1.1

2.1.3 (a) (1)(2)(3)

2.1.4

2.1.6

2.1.7 (a)(b)(c)(e)(f) - Lost and found baggage delivery to passengers is to be charged additionally due to Attachment No. 1 to Airport and Handling Charges List.

2.1.8

2.2.3

2.2.4 (a)

2.2.5 (a)(b)(1)(2)

2.2.6 If the baggage exceeds the transportation terms, direct the passenger to the carrier's representative and check later if the excess baggage has been settled. Then collect the proper flight coupon.

2.2.7

2.2.8

2.2.9

2.2.11(a)(b)(c)(1)(2)

2.2.13

2.2.14 (a)(b)(c)(d)(e)(f)(g)(h)

2.3.1

2.3.2

2.3.3

Section 3

- 3.3.1
- 3.3.2 (e)
- 3.6.1 (a)(b)(1)(2)
- 3.6.2
- 3.6.3
- 3.6.5
- 3.6.6
- 3.6.7
- 3.6.8
- 3.6.10 (b)(1)(2)
- 3.11.1(a)(b)(c)(d)(e)(f) non-organic litters only
- 3.11.2 (a)(b)(c)(d)(e)(f)(g)(h)(i) non-organic litters only
- 3.11.9 (a)

Section 4

- 4.1.1
- 4.1.2(a)(b)(c)(d)(e)(1)
- 4.2.1 (a)(b)(d)
- 4.2.2
- 4.2.3
- 4.3.1
- 4.3.2
- 4.3.3
- 4.4.1 (b)
- 4.4.2
- 4.4.4 (b)(e)(2)
- 4.4.5
- 4.4.6 (a)(b)(c)(1)
- 4.4.7
- 4.4.8
- 4.9.1
- 4.9.2 Payments shall be settled by crew
- 4.9.3 (b) Payments shall be settled by crew
- 4.9.4
- 4.9.7

Section 6

- 6.4.1
- 6.6.1
- 6.8.1

Section 7

- 7.1.1 (a)
- 7.1.2 (b)(1)(2)(3)(4)(5)
- 7.1.3 (b) (1)(2)(3)
- 7.1.4 (a) (1)(2)(4)
- 7.2.1 (b) (2)(3)(4)(5)
- 7.3.1 (b) (1)(2)(3)(4)(5)
- 7.4.1 (b) (1)(2)
- 7.4.2 (b) (1)(2)(3)(4)(5)
- 7.4.3 (b) (1)(2)
- 7.5.1 (b)

Paragraph 2 – Business Lounge

Priloga 4

- 2.1 Both parties agree upon the use of the Airport Business Lounge for the Carrier's passengers.
- 2.2 Business Lounge clerk keeps the record of passengers entering the Business Lounge by using the Passenger reservation list. Final figure is entered in the Passenger specification form for each flight, and confirmed by the Carrier representative's signature when collecting the flight coupons. Business Lounge is charged on the same invoice as other services.

Paragraph 3 – Additional Charges

- 3.1 All services not included in Paragraph 1 of this Annex will be charged for at the Handling Company's charges list as part of this contract.
- 3.2 Both parties agree that Lost and Found baggage delivery to passengers will be provided and charged due to Attachment No. 1 to Airport and Handling Charges List.

Paragraph 4 – Disbursements

- 4.1 Any disbursements made by the Handling Company on behalf of the Carrier will be reimbursed by the Carrier at cost price plus an accounting surcharge of 5%.

Paragraph 5 – Liability and Indemnity

- 5.1 Notwithstanding Sub-article 8.5 of Main Agreement Handling Company's liability shall be limited to an amount not exceeding the limits stated in this Sub-Paragraph level of deductible under the Carrier's Hull All Risk Policy.

Aircraft Type	MTOW (tons)	Limit (per incident)

Paragraph 6– Settlement

- 6.1 Notwithstanding the Article 7.1 of Main Agreement, the Handling Company will invoice the Carrier on a weekly basis.
- 6.2 Settlement of Accounts shall be effected within 30 days after issuing the invoice.

Notwithstanding the Article 7.2 of Main Agreement money shall be transferred on the Handling Company's bank account with following bank details:

Bank Name: Nova Ljubljanska banka d. d.
City and Country: Ljubljana, Slovenia
Bank account number: 02921-0014174945
Bank Swift code: LJBASI2X
IBAN code: SI56029210014174945

- 6.3 Both parties agree that invoices for all services performed by Aerodrom to the Carrier will be quoted EUR (Euros).
- 6.4 The invoicing partner on the invoice is: XXXXXXXX
Nevertheless the invoices are to be mailed via regular post to: XXXXXXXX
- 6.5 In case of late payment, interest rate as per conditions on local market will be charged.

Paragraph 7 - Transfer of services

7.1 According to Article 3 of Main Agreement the following services of the Annex A, January 2004 are provided by the subcontractors as specified here below:

- 2.1.9(a)(3) - by company XXXX
- 2.1.7 (service of delivery lost and found baggage to passengers only) - by XXXX and XXXX

Paragraph 8 – Contacts

8.1 The contact of this Agreement on the Handling Company's side is _____ Sales & Airport services, tel: _____, fax: _____, email: _____.

8.2 The contacts on Carriers side for any operational information or instructions regarding delays, hotac, overbooking, lost and found and other questions _____ tel _____ fax: _____, E-mail: _____ SITA: _____.

Paragraph 9 – Duration, Modification and Termination

9.1 The Agreement to be valid from date/month/year to date/month/year.

9.2 Notwithstanding the Article 11.4 and 11.6 the Agreement shall continue in force until date/month/year or until terminated by either party giving sixty days prior written notice to the other party. The termination of the Agreement caused by delayed payment of the Carrier can be effective at any time.

9.3 This Agreement has been prepared in 4 identical copies, of which each party will keep two.

Paragraph 10– Law and Arbitration

10.1 Notwithstanding the Article 9 of the Main Agreement the Handling Company and the Carrier agree that in the event of disagreement or dispute concerning the scope, meaning, construction or effect of this agreement, the Parties will work to resolve the disagreement or dispute between them. Should the Parties fail to resolve the disagreement or dispute, and then either party is free to seek resolution through the court of law.

10.2 Notwithstanding the Article 9 of the Main Agreement this Agreement shall be governed by and interpreted in accordance with the law of the Republic of Slovenia. Any dispute arising out of the present Agreement that failed settling in amicable way between Parties concerned, falls within the competence of the local Court in Kranj.

Signed the
at Brnik

for and on behalf of:

AERODROM LJUBLJANA d. d.

Signed the
at

for and on behalf of:

