

STATUS SLOVENIJE GLEDE NA MEDNARODNOPRAVNE LETALSKE INSTRUMENTE

Aleksander Čičerov

Izvleček:

Slovenija je članica Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju ICAO) od leta 1992. Zanima nas, kako v svoj pravni sistem prevzema obveze mednarodnega letalskega prava.

Ključne besede:

članstvo Slovenije v ICAO, mednarodni instrumenti letalskega prava (konvencije, standardi in priporočila), ratifikacije, spremembe Čikaške konvencije, vloga ICAO

Slovenija – članica mednarodnih letalskih organizacij

Republika Slovenija je 22. maja 1992 postala članica Organizacije združenih narodov, 12. junija 1992 postane članica ICAO (trenutno znaša članarina 37.511 CAD in 20.198 USD, kar je 0,06 % proračuna ICAO), 2. julija 1992 vstopi v članstvo Evropske konference civilnega letalstva (ECAC), 1993. leta postane članica skupnih letalskih organov (JAA), danes EASA (2002), in leta 1995 se včlani v Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL).

Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO)

»Z mednarodnim prizoriščem je bila Slovenija v kontekstu letalstva povezana zelo zgodaj. Kraljevinu Srbov, Hrvatov in Slovencev najdemo med podpisniki Pariške konvencije (1919). Slovenija je bila povezana z mednarodnim civilnim letalstvom tudi po letu 1944 prek Jugoslavije.«¹ Po razpadu skupne države – Socialistične federativne republike Jugoslavije (v nadaljevanju SFRJ) – je postalo aktualno tudi vprašanje sukcesije mednarodnih pogodb z letalsko materijo, katerih podpisnica je bila SFRJ. Posebej je bilo to vprašanje pomembno zato, ker letala v slovenskem letalskem registru niso smela pod nebo vse do trenutka, ko je Slovenija postala polnopravna članica ICAO.

»Z ustavnim zakonom za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije je skupščina Republike Slovenije odločila,

da na ozemlju Republike Slovenije veljajo mednarodne pogodbe, ki jih je sklenila SFR Jugoslavija in se nanašajo na Republiko Slovenijo«.² To še posebej velja za slovenski zračni prostor, ki je bil del zračnega prostora SFRJ in za katerega se je uporabljala tudi Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljevanju Čikaška konvencija). Republika Slovenija je kot nova država morala postati članica ICAO. Kljub dilemi, ali naj postane Republika Slovenija najprej članica Organizacije združenih narodov ali pa specializiranih agencij (kot je to ICAO), je vendarle prevladalo stališče, da je potrebno vstopiti v članstvo ICAO³. 30. aprila 1992 je minister za zunanje zadeve Republike Slovenije z noto obvestil depozitarja Čikaške konvencije (Združene države Amerike), da Republika Slovenija pristopa k Čikaški konvenciji. 19. maja 1992 je dr. Drnovšek, predsednik Republike Slovenije, obvestil državnega sekretarja ZDA, da se Republika Slovenija šteje zavezano k 21 mednarodnim pogodbam (sporazumom, ustanovnim listinam, konvencijam, protokolom in Ustanovni listini ZN). Med temi mednarodnopravnimi dokumenti so tudi štirje, ki urejajo mednarodno civilno letalstvo:

- ▶ Sporazum o reševanju astronautov in njihovem vračanju in vračanju objektov, izstreljenih v vesolje (1968),
- ▶ Haaška konvencija iz leta 1970,
- ▶ Montrealski protokol iz leta 1971 in
- ▶ Montrealski protokol iz leta 1988.

Članica ICAO je Slovenija postala s tem, da je nasledila Čikaško konvencijo. 13. maja 1992 je depo-

Mag. Aleksander Čičerov, univ.dipl. prav. UL, FS,
Uredništvo revije Ventil

¹ A. Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list, 2009. Glej tudi M. Bartoš: Medjunarodno javno pravo, knjiga 2, Kultura, Beograd, 1956, str. 276–297.

² A. Čičerov, ibid., nav. delo.

³ Glej podrobno o teh dilemah A. Čičerov, ibid., nav. delo, str. 120.



Sedež ICAO v Montrealu, Kanada
(vir: <https://www.icao.int>)

nirala pristopne dokumente, Čikaška konvencija pa je zanjo začela veljati 12. junija 1992. S tem so bili izpolnjeni pogoji, da so letala slovenskega prevoznika Adrie Airways lahko začela spet neovirano leteti. Predstavniki pristojnih državnih organov so se začeli udeleževati sestankov ICAO, aktivnosti pa so potekale tudi v zvezi s prevzemanjem mednarodnih obveznosti, ki so v obliki konvencij, protokolov in priporočene prakse nastali v tej organizaciji. Kako je to potekalo, bomo prikazali v nadaljevanju. Slovenija je imela v preteklem obdobju tudi svojega predstavnika v svetu ICAO (2010–2013), obiskal pa jo je tudi predsednik sveta ICAO dr. Assad Kotaite.

Status Slovenije glede na instrumente mednarodnega letalskega prava

V okviru ICAO je danes evidentiranih 51 instrumentov mednarodnega letalskega prava. V nadaljevanju jih bomo navajali v zaporedju, ki ga uporablja ICAO.

1. Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Chicago, 7. 12. 1944). S to multilateralno mednarodno pogodbo je danes zavezanih 193 držav. Čikaška konvencija je primarni vir mednarodnega letalskega prava. Zanimivo pri tem je, da so ustvarjalci tega mednarodnega dokumenta gledali daleč v prihodnost in sama konvencija ni doživela prav veliko sprememb do današnjega dne. O tem bomo spregovorili v nadaljevanju.

Teoretično in praktično gledano pomeni njeno veljavno besedilo skupek politične volje držav, ki so se pogajale leta 1944 v Chicagu. Izvirnik te pogodbe hrani vlada Združenih držav Amerike, ki tudi izdaja overjene kopije izvirnika, ki o novih pogodbenicah obvešča vse države pogodbenice Čikaške konvencije.⁴

2. Mednarodni sporazum o storitvah zračnega tranzita (tudi Sporazum dveh svobod – 1944). Slovenija je akt o nasledstvu tega sporazuma deponirala 28. 12. 1992, zanjo pa je začel veljati 12. 6. 1992. Sporazum ureja dve zračni svobodi, ki si ju pogodbenice dodeljujejo, in sicer:

- prelet skozi zračni prostor druge pogodbenice brez pristajanja in
- pristanek na letališču druge pogodbenice zaradi razlogov, ki niso povezani s prometom.

Med razloge za pristanek na letališču druge države pogodbenice bi lahko šteli oskrbo z gorivom, tehnične težave ali meteorološke (neugodne) pogoje. Obe svobodi sta potrebni za kateri koli mednarodni zračni promet. Čeprav ti dve svobodi ne pomenita komercialnih svobod, nekaterih držav, sicer članic ICAO, to ne prepriča za prevzem v svoj pravni sistem⁵.

3. Mednarodni sporazum o zračnem prometu (tudi Sporazum petih svobod – 1944). »Mednarodni sporazum o zračnem prometu ima pomembno mesto v mednarodnem letalskem pravu zato, ker je opravil pionirsko delo pri definiranju osnovnih svobod zraka, ki so sicer bile predmet številnih dvostranskih sporazumov.«⁶ Sporazum določa naslednje svobode:

- svobodo preleta čez ozemlje brez pristanka,
- svobodo pristanka za neprometne namene,
- svobodo izkrcati potnike, pošto in tovor, ki izvira z ozemlja države, katere nacionalnosti je letalo,
- svobodo vkrcati potnike, pošto in tovor, namenjen na ozemlje države, katere nacionalnosti je zrakoplov,
- svobodo vkrcati potnike, pošto in tovor, namenjen na ozemlje katere koli druge države pogodbenice, in svobodo izkrcati potnike, pošto in tovor, ki prihaja iz katere koli druge države.

Sporazum ni privabil veliko pogodbenic in danes še ne velja. Tudi Slovenija ga ni prevzela v svoj pravni sistem.

4. Protokol o izvirnem trijezičnem besedilu Čikaške konvencije (1968). Protokol velja za Slovenijo od 12. 6. 1992, Slovenija ga je sprejela v skladu

⁴ Pismo generalnega sekretarja ICAO: glej A. Čičerov, nav. delo, str. 497, glej tudi pismo predsednika RS dr. Drnovška državnemu sekretarju Jamesu A. Bakerju, v nav. delu str. 525–527.

⁵ Glej podrobno M. Milde, *International Air Law and ICAO*, eleven international publishing, 2016, str. 111–113, I. H. Ph. Diederiks-Verschuur, Revised by Pablo Mendes de Leon: *An Introduction to Air Law*, Ninth Edition, Walter Kluwer Law & Business, 2012, str.: 53–57; D. Türk, *Temelji mednarodnega prava*, 2. pregledana in dopolnjena izdaja, IV, Pravna obzorja, GV Založba, str. 336; A. Čičerov, *Mednarodno letalsko pravo*, Uradni list, 2009, str.: 175–179.

⁶ A. Čičerov, op. cit., nav. delo str. 179.

- s V. om Protokola o izvirnem trijezičnem besedilu Čikaške konvencije (Article V: Any further adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of the Protocol).⁷ Izvirni jeziki ČK iz leta 1944 so bili angleški, francoski in španski.
5. Protokol o izvirnem štirjezičnem besedilu Čikaške konvencije (1968). K angleškemu, francoskemu in španskemu izvirnemu besedilu Čikaške konvencije je bilo dodano še besedilo v ruskem jeziku. Ni podatka o tem, da je Slovenija ratificirala ta protokol.
 6. Protokol o petjezičnem izvirnem besedilu ČK (1995). K izvirnim besedilom je bil dodan še arabski jezik. Slovenija je protokol podpisala 16. 4. 1998. Ratifikacije še ni.
 7. Protokol o šestjezičnem izvirnem besedilu ČK (1998), dodan je bil še kitajski jezik. Slovenija je podpisala protokol 1. 10. 1998. Ratifikacije še ni.
 8. ČK je doživela tudi precej sprememb. Leta 1993 je bil sprejet 93. bis člen, ki določa ravnanje ICAO v primeru, da je bila neka država izključena iz članstva v mednarodnih organizacijah (samodejno prenehanje članstva v ICAO), samodejna izključitev in priporočilo o neizključitvi, ponovni sprejem v ICAO in začasno prenehanje pravic in ugodnosti v ICAO. Slovenija je deponirala akt o pristopu 8. marca 2000, sprememba je začela zanj veljati 8. 3. 2000 (Ur. l. RS-MP, št. 3/00; Ur. l. RS, št. 17/00).
 9. Poleg navedene spremembe v 93. bis členu pa je bila Čikaška konvencija dopolnjena ali spremenjena še v 45. u (stalni sedež ICAO). Kandidati za sedež ICAO so bila mesta Dunaj, Berlin, Bonn, Singapur in država Katar, ki pa se je kasneje umaknila. Končna odločitev je bila Kanada in mesto Montreal. Sprva je ICAO gostovala v Hotelu Windsor. Ko pa je Kanada zgradila popolnoma novo zgradbo, je bil ICAO preseljen na Sherbrooke Street West blizu prvotnega sedeža. Čeprav je mogoče sedež ICAO preseliti tudi drugam (začasno s sklepom sveta ICAO), je potrebno stalno spremembo sedeža ICAO potrditi z odločitvijo skupščine ICAO s številom glasov, ki jih določi skupščina, to število pa ne more biti manjše od treh petin vseh držav pogodbenic. Slovenija je ratificirala to spremembo z uredbo (Ur. l. RS – Mednarodne pogodbe, št. 3/00; Ur. l. RS, št. 17/00). Za Slovenijo je začela sprememba veljati 8. marca 2000.
 10. Naslednje spremembe, ki zavezujejo Slovenijo, so spremembe 48. a, 49. e in 61. člena Čikaške konvencije. Sprememba 48. a člena Čikaške konvencije se nanaša na zasedanje skupščine in glasovanje. 49. e člen se nanaša na glasovanje o letnih proračunih in določa finančne aranžmaje organizacije v skladu z določbami XII. poglavja. Spremembe v 61. členu se nanašajo na proračun in prerazporeditev izdatkov. Slovenija je spremembe ratificirala z uredbo (Ur. l. RS – MP, št. 3/00; Ur. l. RS, št. 17/00). Spremembe so za Slovenijo začele veljati 8. marca 2000.
 11. Leta 1951 je bil spremenjen 50. člen Čikaške konvencije, ki se nanaša na sestavo in volitve sveta ICAO. Povečalo se je število članov sveta s prvotnih 21 na 36. Ta je bil večkrat spremenjen zaradi povečanja števila članic ICAO. Slovenija je vse spremembe ratificirala in so zanj začele veljati 8. marca 2000.
 12. Leta 1971 je ponovno prišlo do spremembe 48. člena, ki uzakonja zasedanje skupščine ICAO najmanj enkrat na vsaka tri leta. Sprememba za Slovenijo velja od 8. marca 2000.
 13. Oktobra 1989 je bilo spremenjeno število članov Komisije za zračno plovbo, ki sedaj šteje 19 članov. Slovenija je spremembo ratificirala z uredbo 3. februarja 2000 (Ur. l. RS – MP, št. 3/00; Ur. l. RS, št. 17/00). Zanj velja od 8. marca 2000.
 14. Rusko besedilo ČK je postalo izvirno besedilo leta 1977. Slovenija je deponirala akt o pristopu 8. marca 2000. Od tega datuma velja tudi za Slovenijo.
 15. Prenos nekaterih nalog in obveznosti pomeni dopolnitev ČK s 83. bis členom. Če je zrakoplov registriran v državi pogodbenici in ga skladno z dogovorom o zakupu, najemu ali izmenjavi zrakoplova oziroma drugim podobnim dogovorom uporablja letalski prevoznik, ki ima glavni poslovni sedež oziroma, če takega sedeža nima, svoje prebivališče v drugi državi pogodbenici, lahko država registracije zrakoplova po dogovoru z drugo tako državo prenese nanjo v celoti ali delno svoje naloge in obveznosti glede tega letala (zrakoplovni predpisi, radijska oprema zrakoplovov, potrdilo o plovnosti in potrdilo o usposobljenosti in dovoljenja, ki jih izda ali jim podaljša veljavnost država, v kateri je zrakoplov registriran). Slovenija je spremembo ratificirala z uredbo, objavljeno v Ur. l. RS – MP, št. 3/00; Ur. l. RS, št. 17/00. Sprememba za Slovenijo velja od 8. marca 2000.
 16. Nevarna praksa nekaterih držav članic in v tem okviru še posebej sestrelitev južnokorejskega letala (KAL007) v zračnem prostoru Sovjetske zveze je privedla do dopolnitve ČK s 3. bis členom, ki je brez naslova, a vendar s pomembnim načelom: Države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom in da se ob prestrežanju ne smejo ogrožati življenja oseb v zrakoplovu in njihova varnost. Ta določba se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini Združenih narodov. Slovenija je ratificirala Protokol o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (Ur. l. RS št. 17/00 – MP št. 3/00).
 17. Leta 1989 je bil ponovno spremenjen 56. člen

⁷ [https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume % 20740/Volume 740-I-10612-English.pdf](https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20740/Volume740-I-10612-English.pdf), <24. 3. 2019>.

- Čikaške konvencije, ki določa število članov komisije za zračno plovbo. Slovenija je pogodbenica.
18. V letu 1990 in 2016 je bil ponovno spremenjen 50. a člen. Sprememba iz leta 1990 velja za Slovenijo od 28. novembra 2002. Trenutno sestavlja svet ICAO 36 predstavnikov držav članic.
 19. Protokola, ki določata izvirni besedili ČK v arabskem in kitajskem jeziku, še ne veljata. Slovenija še ni deponirala akta o ratifikaciji ali pristopu.
 20. Število članov komisije za zračno plovbo je bilo ponovno spremenjeno leta 2016. Sprememba še ne velja. Slovenija ni deponirala akta o ratifikaciji ali pristopu.
 21. 9. aprila 1997 je Slovenija pristopila h Konvenciji o mednarodnem priznanju pravic na zrakoplovu, ki zanjo velja od 8. julija 1997.
 22. Slovenija ni pogodbenica Konvencije o škodi, ki jo povzroči tuji zrakoplov tretji strani na tleh (Rim 1952).
 23. Prav tako Slovenija ni pogodbenica spremembe Rimske konvencije iz leta 1952.
 24. Konvencija o poenotenju določenih pravil, ki se nanašajo na mednarodni prevoz po zraku (t. i. Varšavska konvencija iz leta 1929), zavezuje Slovenijo od leta 1998 (nasledstvo).
 25. Varšavska konvencija iz leta 1929 je doživela nekaj sprememb: Haaški protokol iz l. 1955, Gvadalaharska konvencija, ki dopolnjuje Varšavsko konvencijo iz leta 1961, Protokol, ki spreminja Varšavsko konvencijo iz l. 1929, sprejet 1971. leta, ter štirje dodatni protokoli iz l. 1975. Haaški protokol je Slovenija ratificirala in je zanjo začel veljati 25. junija 1991, Gvadalaharska konvencija zavezuje Slovenijo od 25. junija 1991, Gvatemalski protokol iz l. 1971 pa še ne velja, Slovenija pa tudi še ni sporočila, kako bo ravnala z njim. Dodatni protokol št. 1 za Slovenijo že velja od 15. februarja 1996, Protokol št. 2 prav tako od 15. februarja 1996, Protokol št. 3 še ne velja, Protokol št. 4 pa za Slovenijo velja od 14. junija 1998. Slovenija je bila v teh primerih naslednica mednarodnih dokumentov, za katere se je zavezala Jugoslavija.
 26. 28. maja 1999 je Slovenija podpisala novo Montrealsko konvencijo za poenotenje določenih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je zanjo začela veljati 4. novembra 2003.⁸
 27. Konvencija o kaznivih dejanjih in drugih dejanjih, storjenih na krovu letala, iz l. 1963 je za Slovenijo začela veljati 25. junija 1991 (sukcesija).
 28. Protokol, ki spreminja Konvencijo o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih prekrških, storjenih na krovu letala (Montrealski protokol), še ne velja, Slovenija se še ni zavezala.
 29. Konvencija o preprečevanju nezakonite ugrabitve zrakoplova (Haaška konvencija) še ni del slovenskega letalskega prava. Slovenija je naslednica (listina o pristopu je bila deponirana 27. maja 1992), depozitar (Velika Britanija) pa ni sporočil datuma njene veljavnosti za Slovenijo.
 30. Podobna zgodba velja tudi za Montrealsko konvencijo o preprečevanju nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega letalstva iz l. 1971. Listino o pristopu (nasledstvo) je Slovenija deponirala 27. maja 1992, depozitar (Velika Britanija) pa še ni sporočil datuma njene veljavnosti za Slovenijo.
 31. Protokol o preprečevanju nezakonitih dejanj nasilja na letališčih, ki služijo mednarodnemu civilnemu letalstvu iz leta 1988 (z njim je bila dopolnjena Konvencija o preprečevanju nezakonitih dejanj proti varnosti civilnega letalstva (Montreal 1971). Slovenija je Protokol nasledila 27. maja 1992, depozitar (Velika Britanija) še ni sporočil datuma veljavnosti za Slovenijo.
 32. Konvencija o označevanju razstreliv za njihovo odkrivanje (1991). Slovenija je ratificirala to konvencijo 5. junija 2000, pri čemer je v skladu z drugim odstavkom XIII. člena izjavila, da ni proizvajalka plastičnih razstreliv.
 33. Pekinške konvencije o preprečevanju nezakonitih dejanj (2010), ki se nanašajo na mednarodno civilno letalstvo, Slovenija ni podpisala. Konvencija sicer že velja za države članice, ki so jo ratificirale.
 34. To velja tudi za Protokol, ki dopolnjuje Konvencijo o preprečevanju nezakonitih dejanj, ki se nanašajo na mednarodno civilno letalstvo iz leta 2010. Konvencija že velja za države, ki so jo ratificirale.
 35. Konvencija o mednarodnih interesih na mobilni opreml (2001). Slovenija ni njena pogodbenica.
 36. Protokol h Konvenciji o mednarodnih interesih na mobilni opreml v zvezi z zadevami, povezanimi z letalsko opremo (2001). Slovenija ni njegova pogodbenica, Protokol sicer že velja za države članice ICAO, ki so ga ratificirale.
 37. Konvencija o odškodovanju za škodo, ki jo je povzročilo letalo tretji strani (2009), še ne velja, Slovenija (še) ni podpisnica.
 38. Konvencija o poravnavi škode tretjim državam, ki je posledica nezakonitih dejanj, vključno z letali (2009), še ne velja, Slovenija je še ni podpisala.
 39. Mednarodni sporazum o postopku za določitev tarif za medevropske letalske storitve (1987). Slovenija je sporazum nasledila 18. decembra 1992. Zanjo velja od 25. junija 1991.
 40. Mednarodni sporazum o delitvi kapacitet na medevropskem rednem prometu (1987). Spora-

⁸ V imenu Republike Slovenije je konvencijo podpisal avtor prispevka. Kot pooblaščen minister je vodil slovensko delegacijo na 32. in 31. zasedanju skupščine ICAO, v imenu Republike Slovenije je podpisal Montrealsko konvencijo (1999), Protokol o izvirnem besedilu Čikaške konvencije v arabskem in kitajskem jeziku (1989) ter sodeloval na diplomatski konferenci o letalskem pravu – Montreal 2009, ter kot ekspert v delovnih telesih mednarodnih organizacij ICAO, EUROCONTOL, ECAC, EASA, je član Odbora ILA in predavatelj mednarodnega letalskega in nacionalnega prava na Pravni fakulteti v Ljubljani in Fakulteti za strojništvo UL ter urednik rubrike Letalstvo v reviji VENTIL.

zum velja, vendar ga Slovenija še ni podpisala oz. ratificirala.

41. Konvencija o privilegijih in imunitetah specializiranih agencij (1947). V aneksu III so določene imunitete in privilegiji ICAO. Slovenija je Konvencijo ratificirala 21. novembra 1998, zanjo pa velja od 21. novembra 1998.

Trenutni status glede na določene mednarodne akte

Ob sprejemu mednarodnopravnih instrumentov letalskega prava ICAO pozove države članice, da posamezne akte prenesejo čim prej v svoje pravne sisteme. To stori z resolucijami in kratkimi povzetki posameznega akta. Resolucija je politični akt skupščine ICAO, s katerim želi opozoriti na vprašanja splošnega pomena in na njihovo reševanje.

Skupščina ICAO je na svojem 26. (zadnjem) zasedanju (27. september do 6. oktober 2016) sprejela 7 resolucij, ki pozivajo države članice k čim prejšnji ratifikaciji mednarodnopravnih instrumentov letalskega prava. Poglejmo, kateri so ti mednarodnopravni instrumenti letalskega prava.

Na svojem 39. rednem zasedanju (2016) je skupščina ICAO sprejela Resolucijo A39-5, A39-7, A39-9, A39-10, A39-11 (dodatek C), A39-15 (dodatek A) in A39-18 (dodatek B).

1. **Protokol o spremembi 50. a in 56. a člena Čikaške konvencije.** Protokol o spremembi 50. a člena določa povečanje števila članov sveta ICAO od trenutnih 36 na 40. Število članov sveta se je spreminjalo v skladu z naraščanjem članic ICAO. Svet ICAO je stalni organ, odgovoren skupščini ICAO. Volitve članov se izvedejo vsaka tri leta. Tako izvoljeni člani sveta opravljajo svojo funkcijo do naslednjih volitev. Svet ICAO zagotavlja ustrezno zastopanost držav, ki so najpomembnejše v zračnem prevozu (1), držav, ki sicer niso zajete, vendar največ prispevajo za zagotovitev naprav za mednarodno civilno zračno plovbo, in držav (2), ki drugače niso vključene, vendar se s tem zagotovi, da bodo zastopane v svetu vsa glavna svetovna zemljepisna območja (3). Od leta 2016 do 2019 so v 1. skupini držav: Avstralija, Brazilija, Kanada, Kitajska, Francija, Nemčija, Italija, Japonska, Ruska federacija, Velika Britanija in Združene države Amerike. V 2. skupini so: Argentina, Kolumbija, Egipt, Indija, Irska, Mehika, Nigerija, Savdska Arabija, Singapur, Južna Afrika, Španija in Švedska. V 3. skupini pa so: Alžirija, Zelenortske otoki, Kongo, Kuba, Ekvador, Kenija, Malezija, Panama, Republika Koreja,

Turčija, Združeni arabski emirati, Združena republika Tanzanija in Urugvaj.

Milde upravičeno trdi, da je svet ICAO unikum v celotnem sistemu Združenih narodov. Razpolaga s tipičnimi upravnimi in upravljavskimi funkcijami, hkrati pa je pooblaščen s t. i. kvazizakonodajno in kvazisodno vlogo. Svet ima obvezne in fakultativne naloge (54. in 55. ČK) in kot neke vrste »vlada« opravlja svoje funkcije med zasedanji skupščine ICAO. Članstvo v svetu pomeni za posamezno državo veliko čast in hkrati odgovornost za prihodnji razvoj mednarodnega civilnega letalstva in ohranjanja prijateljstva in razumevanja med državami in ljudstvi sveta. Slovenija je to možnost izkoristila v obdobju 2010–2013. Protokol še ne velja, Slovenija je njegova pogodbenica.

Protokol o spremembi 56. a člena. Čikaška konvencija določa povečanje števila članov komisije za zračno plovbo. Komisija za zračno plovbo je strokovni organ ICAO. Vanj so izvoljene osebe, ki morajo imeti ustrezne kvalifikacije ter izkušnje iz znanosti in prakse s področja zrakovplovstva (56. člena Čikaške konvencije). Njeno delo obsega proučevanje in pripravo poročil svetu ICAO glede sprejemanja dopolnitev aneksov Čikaške konvencije, ustanavljanja tehničnih podkomisij in obveščanja sveta ICAO glede vseh informacij, za katere meni, da so potrebne in koristne za razvoj zračne plovbe. Trenutno šteje 19 članov. Ni pa razumljivo, zakaj države članice ovirajo spremembo tega a v smislu povečanja števila članov z 19 na 21. Slovenija je pogodbenica tega protokola. Resoluciji A39-5 in A39-7 priporočata, da države članice ICAO čim prej ratificirajo oba protokola.

2. **Montrealska konvencija (1999)** je nastala kot odgovor na potrebe letalskih prevoznikov in različnih organizacij za varstvo potrošnikov, ki so zahtevali korenito spremembo t. i. Varšavskega sistema ter njegovih sprememb in dopolnitev.¹³ Konvencija o izenačevanju nekaterih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz (v nadaljevanju Montrealska konvencija), modernizira in konsolidira mednarodnopravni režim, ki je bil vzpostavljen z Varšavsko konvencijo (1929).¹⁴ Z uveljavitvijo Montrealske konvencije so za Slovenijo prenehale veljati Varšavska konvencija in njene dopolnitve.

Slovenija je Montrealsko konvencijo podpisala 28. maja 1999.¹⁵ Za Slovenijo je začela veljati 4. novembra 2003. Konvencija določa objektivno odgovornost prevoznika za smrt ali poškodbo potnika (do 100.000 SDR) ter neomejeno subjektivno odgovornost (nad 100.000 SDR).¹⁶ Države članice ICAO, ki Montrealske konvencije

¹³ Glej podrobno o varšavskem sistemu v Marko Pavliha in Patrik Vlačič, *Prevozno pravo*, GV Založba, 2007, str. 163–172.

¹⁴ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air. Slovenija je Varšavsko konvencijo nasledila 7. avgusta 1998.

¹⁵ V imenu Republike Slovenije je konvencijo podpisal avtor tega prispevka.

¹⁶ Podrobnosti glej pri Marko Pavliha in Patrik Vlačič, nav. delo, str. 170.

še niso ratificirale, skupščina ICAO z Resolucijo A39-9 poziva, da to store čim prej. Konvencija sicer velja od 4. novembra 2003.

3. **Konvencija o preprečevanju nezakonitih dejanj proti mednarodnemu civilnemu letalstvu in dodatni Protokol, ki dopolnjuje Konvencijo o preprečevanju nezakonitih ugrabitev letal**, ki sta v praksi dobila ime Pekinška konvencija in Pekinški protokol (2010).

Letalska varnost je bila in še vedno je prva prioriteta ICAO. Tako sta tudi Pekinška konvencija in Protokol posledica skupnih naporov mednarodne letalske skupnosti, ki si prizadeva za modernizacijo pravnega okvira, ki ureja letalsko varnost. S kriminalizacijo vrste dejanj, kot so npr. pripravljala dela za kazniva dejanja in še vrsta drugih, želi ICAO preprečiti kazniva dejanja in omogočiti pregon in kaznovanje storilcev. Hkrati pa je to tudi odgovor na globalno protiteroristično strategijo Združenih narodov, ki je bila sprejeta 8. septembra 2006. Konvencija in protokol sta bila sprejeta 16. novembra 2001, Slovenija žal ni pogodbenica obeh aktov. Konvencija velja od 1. julija 2018, protokol pa od 1. januarja 2001. Skupščina ICAO z Resolucijo A39-10 poziva države, ki tega še niso storile, da čim prej ratificirajo oba dokumenta.

4. **Montrealski protokol (2014)** dopolnjuje Konvencijo o kaznivih dejanjih in drugih kršitvah, storjenih na krovu letala. Kako ravnati s potniki, ki kršijo red in disciplino na krovu letala? Gre za t. i. neobvladljive in razdiralne potnike. Montrealski protokol širi jurisdikcijo nad določenimi kaznivimi dejanji in prekrški držav, kjer letalo pristane, in držav, iz katerih so operaterji letal. Tudi protokol služi povečanju globalne letalske varnosti z izrecno razširitvijo priznanja in zaščite uslužbencem med poletom. Protokol še ne velja, Slovenija ga še ni ratificirala.
5. **Capetownska konvencija in letalski protokol (2019)** s polnim naslovom Konvencija o mednarodnih interesih na mobilni opremi in Protokol h Konvenciji o mednarodnih interesih na mobilni opremi v stvareh, ki so specifične za letalsko opremo. Ta pravna instrumenta sta pravna okvira za čezmejno in naložbeno financiranje letal (predvidljivost, naslov za rezervacije, pravice lizinga) ali z drugimi besedami za zaščito posojilodajalca in najemodajalca, izposojevalcu pa omogoča boljši dostop do kredita in zmanjšanje stroškov. Konvencija in protokol sta bila sprejeta 16. novembra 2001, Slovenija (še) ni pogodbenica, oba dokumenta pa že veljata od 1. marca 2006.

6. **Tranzitni sporazum (1944) ali Mednarodni sporazum o storitvah zračnega tranzita – sporazum dveh svobod** ureja prelete skozi zračne prostore držav pogodbenic brez pristanka in pristanke zaradi razlogov, ki niso povezani s prometom (tehnične težave, pomanjkanje goriva).¹⁷ Slovenija je nasledila sporazum, zanj velja od 12. junija 1992, sicer pa velja že od 30. januarja 1945. Skupščina ICAO v Resoluciji A39-15 poziva vse države, ki tega še niso storile, da čim prej ratificirajo tranzitni sporazum.

7. **Protokol, ki spreminja Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu (83. bis člen)**, je nastal leta 1980. Ta protokol po dogovoru z drugo državo v celoti ali delno omogoča prenos nalog in obveznosti, ki izhajajo iz zrakoplovnih predpisov, radijske opreme zrakoplovov, dovoljenja osebja (pilot vsakega zrakoplova in drug člani posadke), ki upravlja zrakoplov v mednarodni zračni plovbi, morajo imeti potrdila o usposobljenosti in dovoljenja, ki jih izda ali jim podaljša veljavnost država, v kateri je zrakoplov registriran (32. a člen ČK). Država registracije je tako razrešena odgovornosti glede prenesenih nalog in obveznosti. Z Resolucijo A39-11 skupščina ICAO poziva države, ki tega še niso storile, da ratificirajo protokol. Protokol že velja od 20. junija 1997. Slovenijo zavezuje od 8. marca 2000.

8. **Protokol, ki dopolnjuje Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu (3. bis člen) – 1984.** ČK je od sprejetja do danes doživela le nekaj vsebinskih dopolnitev. Ena takih je nastala kot potreba po ureditvi prestrežanja letala in drugih prisilnih ukrepov proti civilnemu letalu v letu. Neposreden povod za pravno ureditev teh težav pa je bila sestrelitev južnokorejskega letala na poletu KAL007 nad ozemljem Sovjetske zveze (31. avgust/1. september 1983). S protokolom države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom in da se ob prestrežanju ne smejo ogrožati življenja oseb v zrakoplovu in njihova varnost (3. bis člen ČK). Ne glede na dejstvo, da je bilo po letu 1984, ko je protokol začel veljati, uporaba orožja proti civilnim zrakoplovom med letom manj, v mednarodnopravni letalski teoriji obstaja dvom o absolutnosti te prepovedi oziroma deklarativnosti prvega odstavka 3. bis člena.¹⁸ Še več: države članice ICAO so v svojo zakonodajo vnašale različne rešitve oz. praktične izpeljave 3. bis člena,¹⁹ tako so ruski generali dosegli sprejem ustrezne zakonodaje z izjavami, da bodo sestrelili letalo v rokah teroristov ne glede na pravno podlago.²⁰

¹⁷ Glej bolj podrobno v Aleksander Čičerov, nav. delo, str. 177–178, in Michael Milde, nav. delo, str. 111–112.

¹⁸ Glej na primer Michael Milde, nav. delo, str. 61.

¹⁹ V Ruski federaciji so 26. februarja 2006 sprejeli zakon o borbi proti terorizmu, veljati je začel 6. marca 2006. V 7. u so zapisali: »The Armed Forces of the Russian Federation shall use their weapons and military equipment in the procedure established by normative acts of the Russian Federation for the purpose of removing the threat of a terrorist act in the air or for the purpose of suppressing such terrorist act.« (Heiko van Schyndel, Aviation Code of the Russian Federation, Essential Air and Space Law, eleven international publishing, 2010, str. 59–60)

²⁰ Op. cit., nav. delo, str. 60.

Na drugi strani imamo zakonodajo Zvezne republike Nemčije. Tudi Nemčija se je pri sprejemanju predpisa, ki se nanaša na letalsko varnost, v prvi vrsti naslanjala na dogodke 11. septembra 2001. Zakon o nalogah varovanja zračnega prostora (11. 1. 2005) je urejal vprašanje uporabe oboroženih sil v primerih, ko bi bilo civilno letalo spremenjeno v »napadalno orožje« (ang. an attack weapon). V 14. u je prvič natančno določila sestrelitev letala, vendar kot *ultima ratio* v primeru, da je civilno letalo uporabljeno kot orožje, ki bo ogrozilo druga človeška življenja.²¹ Skupina odvetnikov in poveljnik letala sta sprožila presojo ustavnega sodišča ZRN, ker se niso strinjali z dejstvom, da vojaško letalstvo lahko sestrelji civilno letalo, ki je bilo ugrabljeno.²² Ustavno sodišče je razveljavilo 14. Zakona o varovanju zračnega prostora in v obrazložitvi zapisalo: »Tehtanje življenja proti življenju na podlagi merila, koliko ljudi je domnevno prizadetih na eni in koliko na drugi strani, je nedopustno. Država ne sme usmrtiti ljudi, ker jih je manj od tistih, ki jih želi rešiti z njihovo usmrtnitvijo.«²³ Pritrjujem dr. Damjanu Korošcu, da je »sodba Ustavnega sodišča ZRN hvaležna iztočnica za prevetritev lastnega razumevanja pravice do življenja v povezavi s konceptom človekovega dostojanstva.«²⁴ Ministrstvo za infrastrukturo že več let pripravlja dopolnjen in posodobljen Zakon o civilnem letalstvu. To je zanj pravi trenutek, da razmisli o zakonski rešitvi in ureditvi (ne) uporabe orožja proti civilnemu letalu med letom! Z ratifikacijo Protokola o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (3. bis člen) se je Slovenija zavezala, da ne bo uporabila orožja proti civilnemu letalu v letu. Povedati mora le še to, ali je zanj 3. bis člen absolutna prepoved ali pa bo določila primere, v katerih bo uporabila orožje proti civilnemu letalu v letu in kdo bo nosil posledice napačne odločitve! Resolucija skupščine ICAO A39-11, dodatek C in Resolucija sveta ICAO (27. junij 1996) pozivajo države, ki tega še niso storile, da čim prej ratificirajo protokol.

9. Konvencija o odškodnini za škodo, ki jo povzroči letalo tretjim osebam (2009) in Konvencija o kompenzaciji škode tretji osebi, ki je posledica nezakonitih dejanj, ki vključuje tudi letala (2009). Konvenciji še ne veljata! Določata pravi-

la za povrnitev škode, ki jo povzroči letalo tretji osebi na podlagi splošnega tveganja ali nezakonitega vmešavanja. Slovenija ni pogodbenica. Skupščina ICAO poziva države članice, da čim prej ratificirajo oba mednarodnopravna akta (Resolucija A39-11, dodatek C).

10. Konvencija o privilegijih in imunitetah specializiranih agencij – Aneks III (1947). Konvencija velja, Slovenijo zavezuje od 21. novembra 1998. Aneks III se nanaša na ICAO, olajšal pa naj bi upravljanje privilegijev in imunitet, ki so bistveni za učinkovito izvrševanje nalog ICAO v državah članicah. Skupščina poziva države, ki tega še niso storile, da čim prej ratificirajo Konvencijo (Resolucija A26-3). ICAO je mednarodna organizacija držav članic. Na ozemlju držav pogodbenic ima pravno sposobnost, potrebno za opravljanje svojih funkcij. Polno pravno sposobnost bo uživala povsod, kjer je to v skladu z ustavo in zakoni prizadetih držav (47. Čikaške konvencije).²⁵

Sklepne misli

Slovenija je polnopravna članica ICAO od 12. junija 1992. Bolj ali manj sodeluje v delovnih telesih te organizacije, plačuje članarino, ki znaša 0,06 % proračuna ICAO, imela je svojega predstavnika v svetu ICAO. Glede na število mednarodnopravnih dokumentov letalskega prava (51) je pogodbenica 28. Malo ali veliko? Vsaka država članica ICAO sama oceni, kaj jo bo vezalo in kdaj. Večkrat se zgodi, da država članica še ni pripravljena na uresničevanje posameznega mednarodnopravnega akta (razlogi so tehnični, finančni ali celo politični ali pa je napačna na strani depozitarja). Upoštevati je potrebno tudi nacionalno zakonodajo, ki določa, na kakšen način se država zavezuje v odnosu do mednarodne organizacije, katere članica je.²⁶

Med 51 mednarodnimi instrumenti letalskega prava je 11 takih, ki še ne veljajo (Montrealski protokol iz l. 1995, Montrealski protokol iz leta 1998, Montrealski protokol iz l. 1995, Montrealski protokol iz leta 1998, Protokola o dopolnitvi Čikaške konvencije (50. a in 56. člen) sta v fazi ratifikacije, Gvatemalski protokol iz leta 1971 in Montrealska konvencija iz leta 1971, Montre-

²¹ Tilo Schmit, European Air Law and Policy Recent Developments, Vol. 20, Sixteen Annual Conference Berlin 2004, str. 15–23. Glej podrobno v Damjan Korošec, Sestrelitev ugrabljenega civilnega letala – kazenskopravne razsežnosti človekove pravice do življenja, Revija za kriminalistiko in kriminologijo, Ljubljana 57/2006/2, str. 132–142, Aleksander Čičerov, Žrtvovanje ni dovoljeno, DELO – pisma bralcev, 6. 3. 2006.

²² Aleksander Čičerov, ibid.

²³ Damjan Korošec, op. cit., nav. delo, str. 134.

²⁴ Damjan Korošec, op. cit., nav. delo, str. 140.

²⁵ O pravni sposobnosti ICAO glej podrobno v Aleksander Čičerov, nav. delo, str. 194–195, Michael Milde, nav. delo, str. 136–139.

²⁶ Glej podrobno v Ana Polak Petrič, Irena Jager Agius, Andraž Zidar, Pravo mednarodnih pogodb, Zbirka Mednarodno pravo, MZZ RS in Založba FDV, 2013.

²⁷ Depozitar (lat.: deponere – nekaj položiti ali shraniti) je lahko država oziroma njena vlada ali mednarodna organizacija oziroma njeni organi, glej Vladimir Ibler, nav. delo str. 55, naloge depozitarja so podrobno navedene v 78. členu Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb, besedilo konvencije je v slovenskem prevodu objavljeno v Ana Polak Petrič, Irena Jager, Andraž Zidar, nav. delo, str. 479–480, podrobno o Dunajski konvenciji glej v The Vienna Conventions On The Law Of Treaties/A Commentary, Vol.II, edited by Olivier Corten, Pierre Klein, OXFORD University Press, 2017, str. 1703–1753.

alski dopolnilni protokol št. 3 iz leta 1975, Montreal-ski protokol iz leta 2014 in Montrealska konvencija iz leta 2009). Slovenija jih tudi še ni ratificirala. V treh primerih depozitar (Velika Britanija) ni sporočil datuma veljavnosti za Slovenijo.²⁷ Tu gre za Haaško konvencijo iz leta 1970, Montrealsko konvencijo iz leta 1971 in Montrealski protokol iz leta 1988.

Prav gotovo pa se status posamezne države članice ICAO ne kaže samo v številu ratificiranih in v praksi uporabljenih mednarodnih konvencij in protokolov. Pomembna je udeležba na mednarodnih diplomatskih konferencah, zasedanjih skupščine ICAO in v delovnih telesih te organizacije. Ne gre pozabiti tudi na to, da predstavniki posameznih dr-

žav niso samo »tihi opazovalci« dogajanj, ampak aktivni oblikovalci politike ICAO, ki s svojimi predlogi usmerjajo organizacijo v doseganje začrtanih ciljev mednarodnega civilnega letalstva in aktivno oblikovanje mednarodnopravnih aktov letalskega prava. Vedeti moramo, kaj hočemo (dovolj močan konsenz o tem, kaj hočemo na mednarodni ravni), imeti moramo dovolj državljanskega ponosa, svoje predloge pa umeščati s pomočjo moči argumenta in moči prava. Čeprav velesile na novo prerazporejajo svet, to ne pomeni, da z iskanjem zaveznikov znotraj ICAO kljub majhnosti ni mogoče doseči zelenih ciljev. Biti samo tihi spremljevalec dogajanj v ICAO pomeni pristajati na rešitve tistih, ki vidijo pred seboj samo svoje cilje.

The Slovenian Status Vis-à-vis International Legal Aviation Instruments

Abstract:

Slovenia has been the Member of the International Civil Aviation Organization (in advance ICAO) since 1992. We would like to know how the legal obligations of the international aviation law have been taken over into its legal system.

Keywords:

Slovenia's Membership in ICAO, international instruments of aviation law (conventions, standards, recommendations), ratifications, amendments of the Chicago convention, the role of ICAO.

11.-13.02.2020

Robotics

4Industry

Ljubljana, GR, Slovenija

www.icm.si

ZAŠČITNI MEHOVI IZ molerita®



- zelo dobre mehanske lastnosti
- temperaturno območje: od -30 °C do +70 °C
- odlična odpornost proti UV sevanju, ozonu ter sladki in morski vodi
- hitro dobavljivi

HENNLICH d.o.o., Ul. Mirka Vadvna 13, 4000 Kranj



HENNLICH

Pokličite nas:

041 386 056



www.hennlich.si