

# Mednarodni pravni status vodje zrakoplova – 1. del

Aleksander ČIČEROV

**Izvleček:** Poskus uzakoniti mednarodni pravni status poveljnika zrakoplova temelji na dejstvu, da se ta pri opravljanju svojih nalog znajde v različnih pravnih okoljih. Ali je njegov status tudi mednarodnopravno urejen in kakšne so možnosti, da ga bodo šteli mednarodni predpisi? Poveljnik zrakoplova ni samo pilot v klasičnem smislu, vse bolj postaja letalski menedžer. Se njegova vloga (pravice in dolžnosti) z modernimi tehnologijami spreminja in če se, ali je še nujen za varno, pravočasno in učinkovito upravljanje z zrakoplovom?

**Gljučne besede:** poveljnik zrakoplova, mednarodni pravni status, Čikaška konvencija, aneksi, de lege lata, de lege ferenda, Tokijska konvencija, osnutek Konvencije o pravnem statusu poveljnika zrakoplova ICAO (februar 1947)

## De lege lata – de lege ferenda

- 1 Ureditev pred Pariško konvencijo
- 2 Pariška konvencija
- 3 CITEJA
- 4 Čikaška konvencija in aneksi
- 5 Tokijska, Haaška in Montrealska konvencija
- 6 Zrakoplov in zrakoplovno osebje
  - 6.1 Pristojnosti vodje zrakoplova
  - 6.2 Pravice in dolžnosti po zasebnem pravu
- 7 Zaključki de lege lata
- 8 Sodobni pogledi na status vodje zrakoplova
- 9 Status vodje zrakoplova de lege ferenda
- 10 Viri

## ■ 1 Ureditev pred Pariško konvencijo

Najprej so bile samo sanje, da bi človek, ki ni ptica in nima kril, lahko prosto in svobodno letel. In starodavni ljudje so si letenje predstavljali s pomočjo letečih napol ptic (pegaz), napol ljudi s krili in konjskim telesom (kentaver). V mitologiji se omenjajo še hindujski bog Garuda, zgodba o babilonskem kralju Ni-

mrodu, pa o pastirju Etanu, ki je odletel v nebo, na grobu Ramzesa II. je prikazan faraon iz Exodusa, ki stoji na stolpu z razprostrtimi krili, kot bi hotel vzleteti, perzijski bog Ahura Mazda je upodobljen kot krilato božanstvo, v urartskem imperiju pa je znana krilata sfinga. Sledi letenja srečamo tudi v pesmi Ramajana ali v kitajski noveli Zapis potovanja na zahod.<sup>1</sup> Če so v antičnih časih Aziji pripisovali letenje mitološkim bi-

tjem, so Grki mite materializirali in jih humanizirali. Znana je zgodba o Dedalu in Ikarju. Ikar, sin arhitekta Dedala, je pri tem zagrešil prvo letalsko napako, ker se je uštel in je s krili iz voska letel preblizu sonca. Tako o tem priča Damiano Piercarlo v svoji doktorski disertaciji Oris odgovornosti vodje zrakoplova v italijanskem in mednarodnem pravu (Inštitut za letalsko in vesoljsko pravo Univerze McGill, 1973–1974).<sup>2</sup>



*Sva usposobljena in odgovorna*

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. prav. UL, Fakulteta za strojništvo – uredništvo revije Ventil

<sup>1</sup> Podrobno glej pri Aleksander Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list, 2009, str. 66 in naprej.

<sup>2</sup> Nicolas Mateesco Matte, The International Legal Status of the Aircraft Commander, The Carlswell Company Limited, Toronto, Canada, str. 2.

Sanje o letenju so spodbujale nove in nove iznajditelje, ki so s primitivno tehniko in materiali poskušali leteti kot ptice in pri tem izgubili svoja življenja. V XIX. stoletju brata Montgolfier uspešno poletita z balonom, XX. stoletje pa že prinese odkritja, ki človeka varno ponese v zrak s hitrostjo, ki si je prej niso mogli niti zamisliti, človek stopi na Luno in začne odkrivati druge planete.

Ker je letalstvo čezmejno, je razumljivo, da bi bili standardi letenja neučinkoviti, če bi ostali le znotraj državnih meja. Ne gre pozabiti, da je letalstvo danes tudi sredstvo komuniciranja, zrakoplovi pa morajo leteti pod nadzorom usposobljenih in posebej treniranih oseb (pilotov) in posadk.

Prve strokovne razprave, ki so se nanašale na poveljnika zrakoplova, so se pojavile v XIX. stoletju. Ko so Nemci leta 1870 oblegali Pariz, je mesto zapustilo 64 balonov s 155 ljudmi na krovu. Kancler Bismarck je trdil, da je treba poveljnike teh balonov in vojake šteti za vohune. Na srečo je bilo to stališče kasneje spremenjeno po zaslugi Alberta Wilhelma, ki je skupaj z drugimi pravniki z naklonjenostjo podprl razmišljanje, da je potrebno vodjo zrakoplova obravnavati kot kapitana ladje.<sup>3</sup> Podobno stališče najdemo tudi v 25. členu Panameriške konvencije o komercialnem letalstvu (Havana, 20. februar 1928), ki določa, »da bo imel poveljnik zrakoplova pravice in dolžnosti analogne tistim, ki jih ima kapitan ladje, vse dotle, dokler država pogodbenica ne sprejme lastne zakonodaje.«

## ■ 2 Pariška konvencija

Pariška konvencija o ureditvi zračne plovbe (angl.: The Convention for the Regulation of Aerial Navigation) je bila podpisana 13. oktobra 1919 v Parizu (v nadaljevanju Pariška konvencija).<sup>4</sup>

V 12. členu Pariška konvencija določa pogoje, pod katerimi ima pilot zrakoplova pravico voditi letalo – posest potrdila o sposobnosti in licen-ce. Aneks D določa, da je poveljnik zrakoplova odgovoren za primerno uporabo in varovanje zrakoplova in zahteva od njega, da se pred vzletom (ang.: take-off) seznanji z vsemi podatki, ki so potrebni za učinkovito letenje zrakoplova. Aneks E, ki se nanaša na 12. člen Pariške konvencije, določa pogoje, pod katerimi lahko pridobi navigatorsko in pilotsko licenco, vendar poveljnika zrakoplova ne uvršča v neko posebno kategorijo letalskega osebja.

## ■ 3 Citeja

CITEJA je akronim za Tehnični odbor mednarodnih pravnih letalskih strokovnjakov (fr.: Le Comité international technique d'experts juridiques aériens), ki je bil ustanovljen na mednarodni konferenci o zasebnem pravu v Parizu. Zasedanje je potekalo med 17. in 29. majem 1925. Konferenca je ustanovila štiri študijske odbore, med katerimi se je eden posebej ukvarjal s statusom poveljnika zrakoplova in letalskega osebja. Leta 1931 je CITEJA začasno sprejela osnutek konvencije, ki je bila dokončno sprejeta na 15. zasedanju v Kairu kot Osnutek konvencije o pravnem statusu poveljnika zrakoplova (ang.: Draft Convention on the Legal Status of the Aircraft Commander, v nadaljevanju osnutek Konvencije).<sup>5</sup>

Še istega leta, torej 1947, je bila CITEJA ukinjena. Svoje arhive je predala Pravnemu odboru ICAO (ang.: International Civil Aviation Organization). Generalna skupščina ICAO je revidirano besedilo osnutka Konvencije imela na dnevnem redu prvega zasedanja, vendar je bilo gradivo posredovano Pravnemu odboru, ki je nalogo razdelil v dve skupini: v skupini A so bila vprašanja, ki so zahtevala takojšnjo reakcijo, in v sku-

pini B vprašanja, o katerih bi razpravljali in sklepali kasneje. Tako je tudi vprašanje pravnega statusa poveljnika zrakoplova najprej sodilo v skupino B, pozneje pa je bilo preneseno v skupino A ter ponovno vrnjeno v skupino B (Rim, 18. avgust–14. september 1962). Medtem je bil sprejet osnutek Tokijske konvencije (ang.: Convention on offences and certain other acts committed on board of aircraft). Vprašanje posebne konvencije o pravnem statusu poveljnika zrakoplova je ostalo odprto. Številne mednarodne organizacije (IFALPA, Ibero-American Institute of Aeronautical and Pace Law, Association of Lawyers, Jurists and Experts in Air Law) pa se s tem niso strinjale, zato se je Pravni odbor ICAO odločil, da pripravi osnutek Konvencije, ki bo dolgoročno določal mednarodno priznan status poveljnika zrakoplova.

Osnutek Konvencije tvori 18 členov. 10 je takih, ki se nanašajo na pravni status poveljnika zrakoplova, ostali pa so standardni (ratifikacija, pristop, prenehanje konvencije), ki jih najdemo v večini mednarodnih pogodb s področja zračnega prevoza.

1. člen določa:

»(1) Every aircraft performing an international flight shall carry one person vested with powers of a Commander.

(2) The right to designate the Commander belongs to the operator of the aircraft.

(3) In the absence of any Commander so designated, or in case the latter is prevented from performing his duties, and if no successor has been designated by the operator, the Commander's duties will be carried out by the other members of the crew in the following order: pilots, navigators, engineers, radio operators and stewards. The order of succession within each category shall

<sup>3</sup> Wilhelm Albert, »De la Situation juridique des aeronauts en droit international«, Journal du Droit International Prive, 1989, str. 440.

<sup>4</sup> Glej Omer Yörükoglu, Le Statut juridique du commandant de bord, ed. Nouvelle bibliothèque de droit et de jurisprudence, Lausanne 1961, str. 235.

<sup>5</sup> Matte, ibid. str. 6.



*Poveljnik zrakoplova je vedno na levi strani kokpita*

be determined in accordance with the rank assigned by the operator.«<sup>6</sup>

Osnutek Konvencije je zelo jasen: v zrakoplovu mora biti nekdo, ki ima pooblastila poveljnika zrakoplova. Tako osebo določi operator zrakoplova. Posebej pa je urejen primer, ko osebe s takim pooblastilom ni. Osnutek Konvencije določa vrstni red oseb, ki bi lahko opravljale naloge poveljnika zrakoplova (kopilot, navigator, letalski inženir, radijski operater in stevard).

Osnutek Konvencije ICAO o pravnem statusu poveljnika zrakoplova, kot ga je februarja 1947 revidiral ad hoc pravni odbor, ne vsebuje definicij 'poveljnik', 'operator' in 'mednarodni let'. Le 9. člen osnutka zahteva za mednarodni let izpolnjevanje nekaterih pogojev: zrakoplov, ki opravlja mednarodni let, mora biti registriran v eni od držav pogodbenic konvencije ali pa ga upravlja državljani katere koli države pogodbenice.

#### ■ 4 Čikaška konvencija in njeni aneksi

Da bi razumeli, kaj pomenijo navedeni pojmi, je potrebno pogledati Gvadalaharsko konvencijo, tehnične anekse ICAO k Čikaški konvenciji ali Varšavsko konvencijo. Prvi odstavek 1. člena govori tudi o obveznostih

poveljnika zrakoplova, vendar jih ne našteva. Kako torej mednarodni dokumenti definirajo posamezne termine?

Konvencija, ki dopolnjuje Varšavsko konvencijo o poenotenju določenih pravil, ki se nanašajo na mednarodni prevoz po zraku, ki ga opravlja oseba, ki ni pogodbenica (ang.: Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier, Guadalajara, 18. september 1961, 1.–3. člen). Gvadalaharska konvencija je začela veljati 1. maja 1964. Slovenija je konvencijo nasledila (slov. prevod: Konvencija, ki dopolnjuje Varšavsko konvencijo o izenačevanju nekaterih pravil o mednarodnem zračnem prevozu, ki ga opravlja nepogodbeni prevoznik).

**Pogodbeni prevoznik** (ang.: Contracting carrier) je oseba, »who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor« (1b člen Gvadalaharske konvencije).<sup>7</sup> Pogodbeni prevoznik je torej v letalskem prometu oseba, ki sklene prevozno pogodbo s potnikom, naročnikom prevoza ali pošiljateljem.<sup>8</sup>

**Dejanski prevoznik** (ang.: Actual carrier) pa je oseba, ki »other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph (b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.« Dejanski prevoznik, po Pavlihi in Vlačiču, pa je oseba, ki ni pogodbeni ali zasebni prevoznik, vendar *de facto* izvaja bodisi ves prevoz ali del prevoza (primer: sklenemo prevozno pogodbo z letalsko družbo Swiss, prevoz pa opravi Crossair).<sup>9</sup>

**Poveljnik zrakoplova** (ang.: Commander) je v Čikaški konvenciji definiran kot pilot, ki mora imeti potrdilo o usposobljenosti in dovoljenja, ki jih izda ali jim podaljša veljavnost država, ki je registrirala zrakoplov (32. člen Čikaške konvencije). Čikaška konvencija, ki je trenutno veljavno mednarodno letalsko pravo, ureja zračni promet s pravili in omejitvami, ki zadevajo poveljnika zrakoplova. Gre za omejitve preletov čez prepovedana državna območja, pristanke na carinskih letališčih, uporabo letalskih predpisov, ki se nanašajo na prihod in odhod zrakoplovov, zaščito pred nalezljivimi boleznimi, registracijo zrakoplovov, carino, postopke za sprejem imigrantov, pomoč zrakoplovu v nesreči, preiskave letalskih nesreč, dokumente, ki morajo biti na krovu zrakoplova, plovnost zrakoplova, njegovo opremo, licenciranje osebja, potovalno knjigo, prepovedan tovor in podobno. Status poveljnika zrakoplova podrobneje ureja Čikaška konvencija v aneksih: aneks 1 – Licenciranje osebja, aneks 2 – Pravila letenja, aneks 3 – Meteorologija, aneks 6 – Operacije zrakoplova (1. del), aneks 11 – Storitve zračnega prometa in aneks 12 – Iskanje in reševanje.

**Mednarodni let** (ang.: International flight) je v osnutku konvencije dolo-

<sup>6</sup> Matte, *ibid.*, str. 104.

<sup>7</sup> Pogodbeni prevoznik je oseba, ki sklene sporazum s potnikom ali pošiljateljem blaga ali z osebo, ki zastopa potnika ali pošiljatelja blaga, v skladu z Varšavsko konvencijo.

<sup>8</sup> Marko Pavliha in Patrik Vlačič, *Prevozno pravo*, GV Založba, Ljubljana 2007, str. 175.

<sup>9</sup> Pavliha, Vlačič, *ibid.*, str. 175.

čen kot let, ki ga opravlja zrakoplov, ki je registriran v eni od držav pogodbenic ali ga opravlja državljan ene od držav pogodbenic.

Velja posebej opozoriti, da nad odprtim morjem veljajo pravila, ki

bodo sprejeta na podlagi Čikaške konvencije. Kaj to pomeni? V praksi to pomeni, da so določila, ki se nanašajo na status poveljnika zrakoplova, uporabljiva in veljavna za dve tretjini zemeljske krogle. Na nesrečo pa aneksi k Čikaški kon-

venciji niso obvezni do stopnje, ki bi bila za države pogodbenice maksimalna. So pa na vsak način pomembni za poenotenje mednarodnega letalskega prava.

*Se nadaljuje.*

### International Legal Status of the Aircraft Commander

**Abstract:** A trial to legalize the international legal status of aircraft commander based on the fact that the aircraft commander performing its duties finds himself in a different legal environments. Is this status internationally and legally regulated and what are perspectives for him to be protected by international laws? The aircraft commander is not only a mere pilot, he is becoming more and more a flight manager. Does his role (rights and duties) changes by modern technologies, and if this is the case, is he still indispensable for a safe, timely and effective managing of the airplane?

**Keywords:** aircraft commander, international legal status, The Chicago Convention, anexis, de lege lata, de lege ferenda, The Tokyo Convention, ICAO's Draft Convention on the Legal Status of the Aircraft Commander.



**JAKŠA**  
MAGNETNI VENTILI

od 1965

- vrhunska kakovost izdelkov in storitev
- zelo kratki dobavni roki
- strokovno svetovanje pri izbiri
- izdelava po posebnih zahtevah
- širok proizvodni program
- celoten program na internetu

[www.jaksa.si](http://www.jaksa.si)



Jakša d.o.o., Šlandrova 8, 1231 Ljubljana  
T (0)1 53 73 066, F (0)1 53 73 067, E info@jaksa.si