

# Prenos nalog in obveznosti po 83. bis členu čikaške konvencije

Aleksander ČIČEROV

**Izveček:** 83. bis člen je amandma Čikaške konvencije, ki pooblašča države članice ICAO, da dvostransko prenašajo odgovornost za nadzor varnosti glede zakupa, najema ali izmenjave zrakoplova. Državam pogodbenicam ICAO daje podlago in pravni okvir za dvostranski prenos odgovornosti v skladu z 12., 30., 31. in 32. členom Čikaške konvencije.

**Ključne besede:** Čikaška konvencija, 83. bis člen, bilateralni sporazumi, register zrakoplovov, prenos nalog in obveznosti, odgovornosti, praksa Slovenije

## 1 Uvod

Proti koncu 2. svetovne vojne je postalo očitno, da bodo mednarodna letalska potovanja doživela nepričakovan obseg. Vojne sovražnosti so sprožile potrebo po ustanovitvi mednarodne organizacije, ki bo odgovorna za varen, pravočasen in učinkovit mednarodni letalski promet. Nastala je Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) in bila sprejeta Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljevanju: Čikaška konvencija). Čikaška konvencija ureja številna področja: zračno plovbo, polete nad ozemlji držav pogodbenic ICAO, državo pripadnosti zrakoplova, ukrepe za olajšanje zračne plovbe, pogoje, ki jih morajo izpolnjevati zrakoplovi, mednarodne standarde in priporočeno prakso (SARPS), organizacijo ICAO, njene organe in sestavo, Komisijo za zračno plovbo<sup>1</sup>, osebje, finance in mednarodne pogodbe s področja mednarodnega civilnega letalstva.

## 2 Geneza 83. bis člena

Prenos nekaterih nalog in obveznosti (ang.: certain functions and

duties) je zelo kompleksna in težko razumljiva določba, če ne poznamo ozadja nastanka 83. bis člena. Ta člen nosi naslov: *Prenos nekaterih nalog in obveznosti*. Njegovo besedilo se glasi:

»a) Če je ne glede na določbe 12., 30., 31. člena in točke a) 32. člena 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 državo prenese nanjo v celoti ali delno svoje naloge glede letala po 12., 30., 31. členu in točki a) 32. člena. Država registracije je razrešena odgovornosti glede prenesenih nalog in obveznosti.

b) Prenos ne velja za druge države pogodbenice, dokler se dogovor o prenosu ne registrira pri Svetu in javno objavi skladno s 83. členom oziroma dokler država s tem dogovorom neposredno ne seznanji pristojnih organov zainteresirane države ali držav o obstoju in obsegu takšnega dogovora.

c) Določbe iz točke a) in b) veljajo tudi za primere iz 77. člena.«

## 2.1 Kaj je 83. bis člen?

Najprej je amandma<sup>2</sup> Čikaške konvencije. Veljati je začel junija 1997. Pooblašča države pogodbenice Čikaške konvencije, da z bilateralnimi sporazumi prenesejo odgovornosti za nadzor varnosti glede zakupa, najema in izmenjave zrakoplovov. Državam daje osnovo in pravni okvir za sklepanje bilateralnih sporazumov, s katerimi svoje pristojnosti iz 12. člena (Pravila zraka), iz 30. člena (Radijska oprema), 31. člena (Potrdila o plovnosti) in 32. člena (Licenciranje osebja) Čikaške konvencije, prenese na drugo državo. V praksi to pomeni prenos odgovornosti za nadzor varnosti na državo, ki je bolj usposobljena za izvajanje nadzora varnosti.

## 2.2 Kako je nastal 83. bis člen?

Vrniti se moramo v čas, ko je nastala Čikaška konvencija (1945). Konvencija gradi regulativo na osnovnem načelu, da je država, ki je izdala dovoljenje za izvajanje letalskih dejavnosti (AOC ali Air Operator Certificate) in v katere zračnem prostoru potekajo letalske operacije, odgo-

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. pravnik, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za strojništvo

<sup>1</sup> Osnutek Protokola je izdelal Pravni odbor ICAO-ja.

<sup>2</sup> Amandma, predlog za dopolnitev ali spremembo splošnega pravnega akta, posebno predlog za spremembo besedila zakona (konvencije), glej Pravo, Leksikon Cankarjeve založbe, druga, razširjena in spremenjena izdaja, Ljubljana 2003, str. 16.

vorna za izvajanje operativnih pravil, kot država registracije pa je tudi odgovorna za plovnost zrakoplova. V začetku, ko je Čikaška konvencija začela veljati, so letalski prevozniki uporabljali izključno zrakoplove, registrirane v njihovih državah.

Danes je povsem drugače.

Pri proučevanju bistva 83. bis člena nam bo pomagal tudi praktični primer, ki ga omenja Milde<sup>3</sup>. 7. junija 1989 se je pri pristajanju na letališču Zandery Panamaribo zrušilo letalo DC-8-62 surinamske letalske družbe na letu iz Amsterdama v Panamaribo. Letalo je bilo popolnoma uničeno, življenje pa so izgubili vsi potniki in člani posadke. Krivdo so pripisali popolnoma nekompetentnemu pilotu in posadki, ki je zavestno spregledala vsa opozorila o približevanju tlom. Letalo je bilo izdelano v Združenih državah Amerike, nosilo je oznako N1696E, prvotno je bila operater letala družba Braniff, letalo je bilo prodano finančni korporaciji McDonnell Douglas, vzeto nazaj v najem, v času nesreče je bila njegov lastnik US Holding Company, ki je imela svoj sedež na Floridi. Letalo je bilo 14. oktobra 1979 udeleženo v nesreči v Panami. Manjkali so podatki ZDA kot države registracije o podaljševanju plovnosti. Prav tako ni podatkov o podaljševanju pilotskih licenc. Pilota sta bila ameriška državljana, ki nista bila kvalificirana za letenje. Eden od njiju je bil star celo več kot 65 let (ZDA so omejevale starost na 60 let). Njuni licenci sta bili podaljševani s pomočjo Air Crews International Inc (ACI). Dokumenti so razkrili, da je kapitan prejel podaljšanje licence 16. aprila 1989 od zasebnega podjetja Flying Tigers Inc. of Marietta Panama. Preizkus je opravil na dvomotornem štirisedežniku Grumman Cougar. Surinamska letalska družba je zmotno mislila, da je to mednarodno podjetje Flying Tigers, ki je bilo takrat na dobrem glasu.

Ta primer nam pokaže, kako škodljivo je, če država registracije (v

tem primeru ZDA) nima kontrole nad varnostjo oziroma ne izvaja z mednarodnimi normami predpisanih nalog. Država operator (Surinam) ni izvajala nalog, povezanih s plovnostjo letala, oziroma nadzora nad usposobljenostjo posadke, ker te naloge spadajo pod okrilje državne registracije letala.

ICAO je kar 20 let porabila za proučevanje teh vprašanj (začeli so leta 1961 na Gvadalaharski konferenci o mednarodnem zasebnem letalskem pravu), da je proučevanje doseglo višek v sprejemu ustreznega protokola (Protokol o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu – 83. bis člen, v nadaljevanju Protokol), ki je amandmiral Čikaško konvencijo (6. oktober 1980).

Mednarodni zakupi, najemi in izmenjave zrakoplovov so v mednarodni praksi nekaj običajnega, tako da domači prevozniki zelo pogosto za opravljanje registrirane dejavnosti uporabljajo v tujini registrirane zrakoplove. S tako mešano floto pa prihaja do potrebe po zagotavljanju izpolnjevanja pogojev plovnosti zrakoplovov. Za povrh pogosto prihaja do spora med pooblaščenimi organi za plovnost o tem, ali bi neko dejavnost šteli med operativno ali plovnostno materijo. Ne samo, da to povzroča nerazumevanje med prevozniki, gre tudi za administrativno breme, ki povečuje stroške operatorju in regulatorju.

Praktična uporaba določb 83. bis člena pomeni tudi delno odpoved lastni suverenosti v zraku in zrakoplov ene države poveže z ozemljem druge. Seveda pa izvajanje 83. bis člena ne pomeni, da zaobseže vse, kar ta člen ponuja. Pomembno je, da bilateralni sporazum natančno opredeli, kaj država A prepušča v nadzor državi B. Zavedati se moramo, da s sporazumom nekaj dajemo, da bi nekaj dobili (ang.: *we have to give something to get something*). Kar je bistveno: operatorju omogoča ohranjati enake standarde za vsa njegova letala ne glede na državo registracije, to pa spet pomeni,

da so zrakoplovi bolje strokovno nadzorovani.

### 2.3 83. bis člen v pravni teoriji

Skupščina ICAO je na 23. rednem zasedanju, od 16. septembra do 6. oktobra 1980, sprejemala Protokol. V Resoluciji A23-13 je Generalna skupščina ICAO ugotovila, da bi bila država registracije (ang.: State of Registry) lahko nezmožna izpolnjevati svoje obveznosti glede najema, zakupa ali izmenjave letal, še posebej, ko ne gre za posadko, če je letalo v zakupu, najemu ali izmenjavi pri operatorju druge države, Čikaška konvencija ne določa ustreznosti pravic in dolžnosti operaterja v teh primerih. Da bi državam pomagali, so v ICAO izdelali *Vodila za izvajanje 83. bis člena* (ang.: Guidelines on the Implementation of Article 83.bis), ki med drugim vsebujejo tudi vzorčni *Sporazum o izvajanju 83. bis člena*, pri čemer pa je potrebno upoštevati še *Priročnik za postopke v primeru nadzora operacij, certificiranja in nadaljnega nadzora* (Doc. 8335), *Priročnik o plovnosti* (Doc. 9760) in *Priročnik o ureditvi mednarodnega letalskega transporta* (Doc. 9626).

Protokol je začel veljati 20. junija 1997. Njegov depozitar je generalni sekretar ICAO. Prenos določenih nalog in obveznosti z države registracije zrakoplova na državo zakupnico, najemnico ali državo izmenjave zrakoplovov, kot to določa 83. bis člen, natančno določa varnostne odgovornosti, poenostavlja postopke in povečuje letalsko varnost. Slovenija je Protokol ratificirala.

### 2.4 Razlogi za sprejem 83. bis člena

Koncept registracije zrakoplovov je materija, ki jo ureja III. poglavje Čikaške konvencije (Državna pripadnost zrakoplovov, členi 17–21). To poglavje določa odgovornost države registracije glede sposobnosti varnega delovanja (ang.: abi-

3 M. Milde: International Air Law and ICAO, Eleven international publishing, 2008, str. 84–85.

lity to operate safely). To pomeni, da mora vsaka država članica ICAO zagotoviti (ang.: must ensure), da vsak zrakoplov, ki je zaveden v njenem registru, izpolnjuje vse zakone in predpise, ki se nanašajo na letenje zrakoplova ne glede na to, kje zrakoplov leti<sup>4</sup>. Država registracije je torej odgovorna za plovnost zrakoplova (31. člen)<sup>5</sup>, radijsko opremo zrakoplova (30. člen) in licenciranje posadke (32. a člen)<sup>6</sup>. Ob tem pa mora upoštevati še Aneks I (Licenciranje osebja) in Aneks 8 (Plovnost zrakoplova), če država registracije ni uradno sporočila ICAO-ju, da ni sposobna izvrševati standardov, ki jih vsebujejo navedeni aneksi (v skladu z 38. členom Čikaške konvencije).<sup>7</sup>



Kokpit modernega letala

## 2.5 83. bis člen

'Bis' pomeni, da je bila določba uvrščena za 83. členom Čikaške konvencije.<sup>8</sup> Amandma Čikaške konvencije temelji na dejstvu, da je za določene naloge in obveznosti v zvezi z najemom, zakupom in izmenjavo zrakoplovov odgovorna država registracije. 83. bis člen sam po sebi ne določa, kaj je to zakup, najem ali izmenjava zrakoplovov. Gre za strokovne termine zasebnih pravnih aranžmajev (civilno zasebno pravo). 83. bis člen le pomaga – v skladu z mednarodnim zasebnim pravom – letalskim družbam ureditev, ki olajša varnostni nadzor, upoštevajoč potrebe teh družb pri sklepanju pro-

žnih komercialnih dogovorov glede uporabe njihovih zrakoplovov.

83. bis člen je t. i. krovna določba. Njegova ratifikacija še ne pomeni avtomatičnega prenosa funkcij in nalog od države registracije na državo operaterja. Z mednarodnopravnega vidika je ratifikacija Protokola sprejem mednarodnopravne obveznosti v nacionalno zakonodajo. Sam prenos pa se opravi s sporazumom med zainteresiranimi državama. Ta člen tudi postavlja omejitve glede prenosa odgovornosti. Vsak tak sporazum ima lahko za pogodbeni cilj le tiste pristojnosti, ki izhajajo iz 12., 30., 31. in 32. člena Čikaške konvencije. Prenos nekaterih nalog in obveznosti ni

obligatoren, ampak permisiven.

83. bis člen v ničemer ne preprečuje, da dve ali več držav pogodbenic ne ustanovijo skupnih organizacij za zračni prevoz ali mednarodnih agencij in združevanja njihovih prevoznih storitev na kateri koli liniji/linijah ali regijah. Vse te organizacije oziroma agencije morajo spoštovati določila Čikaške konvencije, vključno s tistimi, ki se nanašajo na registracijo sporazumov v Svetu ICAO. Svet ICAO tudi določi, na kakšen način se določbe Čikaške konvencije glede državne pripadnosti zrakoplovov uporabljajo za zrakoplove, ki jih uporabljajo agencije za mednarodno sodelovanje (77. člen Čikaške konvencije).

4 12. člen Čikaške konvencije določa: »Vsaka država pogodbenica se obvezuje, da bo sprejela ukrepe, ki bodo zagotavljali, da bo vsak zrakoplov, ki bo letel ali izvajal manever na njenem ozemlju, in vsak zrakoplov, ki bo nosil njeno državno oznako ne glede na to, kje se nahaja, spoštoval pravila in predpise, ki tam veljajo za letenje in manevriranje. Vsaka država pogodbenica se obvezuje, da bodo njeni predpisi v tem pogledu v največji možni meri skladni s predpisi, ki bodo občasno pripravljene v skladu s to konvencijo. Nad odprtim morjem bodo veljala pravila, sprejeta na podlagi te konvencije. Vsaka država pogodbenica se obvezuje, da bo preganjala vsako osebo, ki bi prekršila predpise, ki se uporabljajo v teh primerih.«

5 »Vsak zrakoplov, ki se uporablja v mednarodni zračni plovidbi, mora imeti potrdilo o plovnosti, ki ga je izdala ali mu podaljšala veljavnost država, v kateri je zrakoplov registriran.« (31. člen)

»a) Zrakoplovi vsake države pogodbenice smejo imeti, kadar so nad ozemljem ali na ozemlju druge države pogodbenice, radiooddajne postaje le, če so pristojni organi države, v kateri je zrakoplov registriran, izdali dovoljenje za vgradnjo in uporabo take postaje. Uporaba radiooddajne postaje na ozemlju države pogodbenice, nad katero zrakoplov leti, mora biti v skladu s predpisi te države. b) Radiooddajne postaje lahko uporabljajo le člani posadke, ki imajo ustrezno dovoljenje v ta namen, ki so ga izdali pristojni organi države, v kateri je zrakoplov registriran.« (30. člen)

6 »a) Pilot vsakega zrakoplova in drugi člani posadke, ki upravljajo zrakoplov v mednarodni zračni plovidbi, morajo imeti potrdila o usposobljenosti in dovoljenja, ki jih izda ali jim podaljša veljavnost država, v kateri je zrakoplov registriran.«

b) »Vsaka država pogodbenica si pridržuje pravico, da za plovbo nad svojim ozemljem ne prizna veljavnosti tistih potrdil o usposobljenosti in dovoljenj, ki jih je njenim državljanom izdala neka druga država pogodbenica.«

7 »Vsaka država, ki ne more v celoti spoštovati mednarodnih standardov in postopkov ali ne more popolnoma uskladiti svojih predpisov ali postopkov z mednarodnimi standardi, potem ko so ti spremenjeni, ali meni, da mora sprejeti predpise in postopke, ki se v nekaterih pogledih razlikujejo od tistih, ki so predpisani v mednarodnih standardih, mora Mednarodno organizacijo civilnega letalstva nemudoma obvestiti o razlikah med svojo prakso in tisto, določeno z mednarodnim standardom. V primeru sprememb mednarodnih standardov bo vsaka država, ki ne uvaja ustreznih sprememb v svojih predpisih in postopkih, o tem v šestdesetih dneh od sprejema spremembe mednarodnega standarda obvestila Svet ali objavila, kakšne ukrepe namerava sprejeti. V vsakem takem primeru bo Svet takoj obvestil vse druge države o razlikah med mednarodnim standardom in ustrezno prakso v tej državi.« Glej: A. Čičerov, Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, Ljubljana, 2011, izdala Fakulteta za strojništvo UL.

8 83. člen govori o registraciji novih dogovorov. Vsaka država pogodbenica lahko sprejema dogovore, ki niso v nasprotju z določili konvencije. Vsak tak dogovor pa se mora takoj registrirati pri Svetu ICAO, ki ga čim prej objavi. Sem torej sodijo tudi dogovori o prenosu nekaterih nalog in obveznosti po 83. bis členu.

## 2.6 Formalnosti

Najprej velja poudariti, da so države, ki niso pogodbenice sporazuma, o prenosu nekaterih nalog in obveznosti dolžne priznati (ang. recognize) odgovornosti države operaterja glede izvajanja prenesenih nalog in obveznosti pod pogojem, da je tretja država:

- ratificirala 83. bis člen (oz. Protokol)
- in je bila o prenosu uradno obveščena (to pomeni, da je država, ki je prenašala naloge in obveznosti na drugo državo, registrirala ta prenos v ICAO, oziroma je država, ki je prenašala naloge in obveznosti, neposredno obvestila to tretjo državo o prenosu).

Ko so te formalnosti izpolnjene, velja, da so države, ki so ratificirale 83. bis člen, dolžne priznati državo operaterja kot državo, ki nadomešča državo registracije v okviru natančno določenih nalog in obveznosti, dogovorjenih s sporazumom. Država registracije je, pravno gledano, oproščena odgovornosti za izvajanje tistih nalog in obveznosti, ki jih je prenesla na državo operaterja. Posledično to pomeni tudi to, da države, ki niso pogodbenice Protokola, in države, ki niso bile pravilno obveščene o prenosu, niso zavezane k priznanju prenesenih nalog in obveznosti po 83. bis členu.

## 2.7 Prenos odgovornosti

S prenosom nalog in obveznosti na drugo državo operaterja je omogočen bolj varen zračni promet, saj je za zračno plovbo odgovorna država, ki ima nadzor nad varnostjo boljše urejen. Država operater bo mednarodno odgovorna in bo izvrševala prenesene funkcije in naloge v skladu s svojim pravom in predpisi! Zrakoplov bo v bistvu izpostavljen oziroma bo pod vplivom dveh različnih skupin nacionalnih pravil – glede na prenesene funk-

cije in naloge po 83. bis členu. Na prvi pogled bi lahko trdili, da gre za zelo kompleksno situacijo, ki pa na koncu le vodi ali bi morala voditi do bolj univerzalnega in popolnega izvrševanja standardov ICAO, kar naj služi večji varnosti. Gre za večjo enovitost izvrševanja pravil oziroma standardov glede mednarodne plovbe (pogoji glede licenciranja letalskega osebja – Aneks 1, plovnost zrakoplova – Aneks 8).

## 2.8 Struktura sporazuma

Pogoj za prenos nekaterih nalog in obveznosti z države registracije na državo operaterja je torej ratifikacija Protokola. Slovenija je Protokol ratificirala 8. marca 2000. Temu sledi bilateralni sporazum z natančno določenimi funkcijami in nalogami, ki se prenašajo. ICAO predlaga, da tak sporazum podpišeta pristojni osebi, ki lahko podpisujeta administrativne dogovore in sta običajno na čelu uprav za civilno letalstvo (ang.: aeronautical authorities, CAA). Pravila ICAO določajo, da je izvrševanje Protokola mogoče urediti s pomočjo administrativnega sporazuma ali dogovora, ki ga običajno podpiše oseba, ki zaseda položaj generalnega direktorja. Ta ne potrebuje diplomatske poverilnice (ang. diplomatic credentials, Full Powers) za podpis, sporazuma ali dogovora pa ni potrebno ratificirati. Seveda pa bolj formalen način ni prepovedan (npr.: sklenitev pravega bilateralnega sporazuma).

Sporazum o prenosu nalog in obveznosti je lahko sklenjen v obliki administrativnega sporazuma (ang. administrative agreement or arrangement). Gre za upravni oziroma izvršilni sporazum ali dogovor tehničnega značaja. Ali je to tudi mednarodna pogodba (ang.: international treaty)? Kljub podobnosti tega akta ne moremo šteti za mednarodno pogodbo, ki jo ureja Dunajska konvencija o mednarodnem

pogodbenem pravu iz leta 1969.<sup>9</sup> Pogodbeni stranki sta v našem primeru vlada države A, ki prenaša nekatere naloge in obveznosti na vlado države B, ki jih sprejema. Tako kot mednarodna pogodba ima tudi administrativni sporazum/dogovor svoj naslov: *Sporazum med državo A in državo B o izvršitvi 83. bis člena* (Čikaške) konvencije.

Naslovu sledi **uvodni del – preambula** – zapisan v odstavkih, ki poudarja namen/cilj sporazuma, pri čemer morata obe državi upoštevati določene dokumente ICAO, preambula pa se zaključi z natančnim imenovanjem države A in B, ki ju predstavljata njuni civilni letalski upravi (ang.: CAA).

Uvodnemu delu sledi **dispozitivni del**, ki natančno določa, katere naloge in obveznosti država A prenaša na državo B (te so podrobno določene v dodatku k sporazumu: dodatek 1 navaja zrakoplove po tipu, registracijski številki, serijski številki in pogojih lizinga, v dodatku 2 pa so navedene odgovornosti glede plovnosti prenesenih zrakoplovov).

Med dispozitivne določbe sporazuma lahko štejemo še določbo o notificiranju (obveščanju) in določbo, ki zapoveduje, da mora biti kopija sporazuma (ang.: certified copy) v jezikih obeh držav na razpolago na krovu vsakega letala, ki je v režimu 83. bis člena. Prav tako mora biti na krovu letala AOC, če je bil izdan državi operaterju. Sledi še določba o koordinaciji med državo A in državo B.

**Končne določbe** najdemo tudi v teh sporazumih. Te določajo, da sporazum začne veljati na dan podpisa, za posamezno letalo, ki je navedeno v dodatku 1, pa preneha z dnem, ko se najem konča. Vse morebitne spremembe morajo biti pisne. Državi rešujeta spore z medsebojnimi posvetovanji. Sledita še podpisa obeh generalnih direktorjev civilnih letalskih uprav.

9 Glej Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13/11 (Ur. l. RS, št. 87/11), obširno o mednarodnih pogodbah v O. Corten, P. Klein, The Vienna Conventions on the Law of Treaties, Vol. I, Oxford, 2011; A. Čičerov, Vloga in položaj depozitarja mednarodnih pogodb, registriranje in hranjenje mednarodnih pogodb in z njimi povezanih dokumentov v Pravo mednarodnih pogodb, uredniki Ana Polak Petrič, Irena Jager Agius in Andraž Zidar; zbirka Mednarodno pravo, izdajatelj Fakulteta za družbene vede (Založba FDV, Ljubljana) in Ministrstvo za zunanje zadeve, Ljubljana, 2013, str.: 263 in naprej.

Že na prvi pogled se vidi, da ne gre za pravo mednarodno pogodbo, saj v zaključnih klavzulah manjka tista, ki govori o ratifikaciji. Z ratifikacijo postane mednarodna pogodna del notranjega/državnega prava, v našem primeru pa njena vsebina zavezuje le civilne letalske uprave. Za državo A oziroma državo B ne nastanejo nobene mednarodno-pravne posledice. Paziti mora le na to, da njeno zunanje ministrstvo sporazum registrira pri ICAO-ju.

Poleg običajnega načina prenosa nalog in obveznosti na drugo državo lahko država A z državo B izmenja pismi, ki imata enak učinek kot prej navedeni sporazum (tak primer je izmenjava pisem med Civilno letalsko upravo Republike Slovenije in Civilno letalsko upravo Francije). Gre za še bolj poenostavljeno dogovorno vsebino o prenosu nekaterih funkcij in nalog po 83. bis členu Čikaške konvencije. Potrebno je reči, da je v praksi več sporazumov kot izmenjav pisem. Po mnenju avtorja je sporazum vendarle bolj natančen kot pa sama izmenjava pisem.

### ■ 3 Sklep

Sklepanje sporazumov ali podobnih dogovorov (npr.: izmenjava pisem) po 83. bis členu je težje razumljivo, če ne poznamo ozadja. Nekaj elementov pa vseeno lahko izluščimo in ti nam pomagajo pri izvrševanju tega člena.

Najprej je potrebno razumeti, da so sporazumi po 83. bis členu permisivni (dopustni, fakultativni) in ne obvezni (obligatorni).

Sporazume o prenosu nalog in obveznosti sklepajo države. Gre za sporazume med državo registracije in državo operaterja. V skladu s slovensko zakonodajo osnutek sporazuma pripravi Civilna letalska uprava in ga pošlje v potrditev Ministrstvu za infrastrukturo. Ta ga potrdi in z njegovo vsebino seznanji Vlado Republike Slovenije. Tak sporazum bi načelno moralo zavesti v evidenco Ministrstvo za zunanje zadeve kot nepogodbeni akt! Sporazum podpiše generalni direktor Civilne letalske uprave.

Naloge in obveznosti, ki se lahko prenašajo, se nanašajo na zrakoplovne predpise (12. člen Čikaške konvencije), radijsko opremo zrakoplovov (30. člen Čikaške konvencije), plovnost (32. člen Čikaške konvencije) in licenciranje osebja (32.a člen Čikaške konvencije).

Država A se s prenosom nalog in obveznosti razbremeni odgovornosti zanje. Prenos nalog in obveznosti na državo B je učinkovit šele takrat, ko je sporazum o prenosu registriran pri ICAO in javno objavljen oziroma neposredno komuniciran državi (x) ali državam (xxx).

83. bis člen se uporablja tudi za zrakoplove iz 77. člena Čikaške

konvencije. Pregledali smo nekaj sporazumov, ki se nanašajo na 83. bis člen.<sup>10</sup> Z ratifikacijo Protokola bi morale države članice ICAO, ki so to storile, ustrezno spremeniti tudi nacionalno zakonodajo. Nemški zakon o civilnem letalstvu ima v svojem prvem poglavju, v oddelku 3a, določen prenos odgovornosti po mednarodnem pravu (ang.: Transfer of Responsibilities under International Law). Zakon velja v obe smeri, torej tako za prevzem kot tudi prenos odgovornosti. Slovenski Zakon o letalstvu bo potrebno v tem kontekstu dopolniti.

ICAO ni posebej navdušen nad izvajanjem tega člena. Države članice ICAO te rešitve ne uporabljajo ravno pogosto. Zato je razumljiv apel generalnega sekretarja ICAO, naj države članice čim prej ratificirajo Protokol in v praksi začnejo izvrševati njegovo vsebino. Varnost v letalstvu je vendarle primarna! *Littera scripta manet* (iz lat.: *Pisana beseda ostane*)!

Kako pa na to gledajo letalci? »Več pogledov je na člen, ki državam omogoča, da z bilateralnimi sporazumi uradno med seboj prenašajo posamezne odgovornosti, ki sicer izhajajo iz registra zrakoplovov. Najpomembnejši vidik je gotovo varnost letenja. Država, v kateri zrakoplov pretežno leti oziroma se fizično nahaja, sme na podlagi 83. bis člena nad njim prevzeti delni ali celotni nadzor in tako zagotoviti skladnost z zakonodajo.«<sup>11</sup>

#### Transfer of Functions and Duties by the Article 83 bis of the Chicago Convention

**Abstract:** Article 83 bis is an amendment to the Chicago Convention. It authorizes Contracting States to make bilateral transfers of safety oversight responsibilities related to the lease, charter, and interchange of aircraft. It gives States Members of ICAO a basis and legal framework for entering into bilateral transferring responsibilities under Articles 12, 30, 31 and 32a of the Chicago Convention.

**Keywords:** Chicago Convention, Article 83 bis, bilateral agreements, register, transfer of safety oversight responsibilities, the Slovene practice.

<sup>10</sup> Sporazum z izmenjavo pisem s Francijo (vir: arhiv CAA), Sporazum med Zveznim ministrstvom za promet, gradnje in urbane zadeve ZRN in Ministrstvom za promet, inovacije in okolje Republike Avstrije (arhiv CAA), Sporazum med CAA RS in Državnim podjetjem za civilno letalstvo Republike Italije (arhiv CAA), vključno s sporazumom o izvajanju in Sporazum o delegiranju odgovornosti po 83. bis členu med CAA RS in CAA Slovaške republike (arhiv CAA).

<sup>11</sup> Op. cit. Alja Berčič v intervjuju za VENTIL, december 20/2014/6, str. 409.