

Stik zračnih prostorov. Svoboda komunikacij za letala vseh držav.

O kakšnem stiku govorimo?

Aleksander ČIČEROV

Izvleček: Arbitražna razsodba dokončno (res iudicata, ne bis in idem) določa kopensko in morsko mejo med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško. Določa tudi svobodo komunikacij za letala. Zanima nas režim, ki bo veljal za letala vseh držav v območju stika slovenskega teritorialnega morja z odprtim morjem. Ali obstaja tudi zračni stik?

Ključne besede: arbitražna razsodba, območje stika, mednarodno javno pravo, svoboda komunikacij, svoboda zraka, implementacija razsodbe, SECSI FRA

■ 1 Uvod

29. junija je Stalno arbitražno sodišče v Haagu (v nadaljevanju: SAS) objavilo razsodbo v sporu o kopenski in morski meji med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško. V številnih prispevkih novinarjev smo lahko prebrali skoraj vse o »stiku« slovenskega teritorialnega in odprtega morja, o kopenski meji med obema državama, o prehodu ladij. Glede preleta letal skozi stik oz. nad njim pa je bilo na kratko omenjeno, da gre za svobodo komunikacij letal vseh držav. Povsem razumljivo smo Slovenci največ pričakovali od pravične določitve stika slovenskega teritorialnega morja z odprtim morjem v Jadranu in razmejitve v Piranskem zalivu. Nad stikom je zračni prostor, skozi katerega bodo lahko letela letala vseh držav, ko bodo vstopala ali zapuščala slovenski zračni prostor. Zanima nas torej režim, ki bo veljal v tem prostoru. Zanima nas, kaj pomeni *svoboda komunikacij* za le-

tala. Kljub drugačnim stališčem Hrvaške je spor o kopenski in morski meji med obema državama končan (res iudicata), ponovno sojenje o isti stvari pa je pravno nedopustno (ne bis in idem).

Če pustimo ob strani dejstvo, da Hrvaška razsodbe ne priznava in trdi, da je iz reševanja tega spora izstopila, je tu še vedno mednarodno pravo, ki zavezuje suverene države, da ne omenjamo še tega, da je Hrvaška polnopravna članica EU, ICAO in OZN ne glede na to, kaj si posamezna politična garnitura o tem misli. Res je, da mednarodno pravo odpove v primerih največjih kriz, recimo: ciprsko vprašanje, izraelsko-palestinski spor, Južnokitajsko morje (glej Saša Vidmajer, Vozel, Delo, 13. 7. 2017, str. 1). Slovensko-hrvaški spor je v tem pogledu minoren, vendar tudi kot tak zahteva spoštovanje mednarodnega prava in podporo mednarodne skupnosti.

■ 2 Kratek pogled nazaj

Še v skupni državi je bila določena meja na morju v Tržaškem zalivu. 10. novembra 1975 sta v Anconi SFR Jugoslavija in Republika Italija podpisali pogodbo, ki nosi zvenec

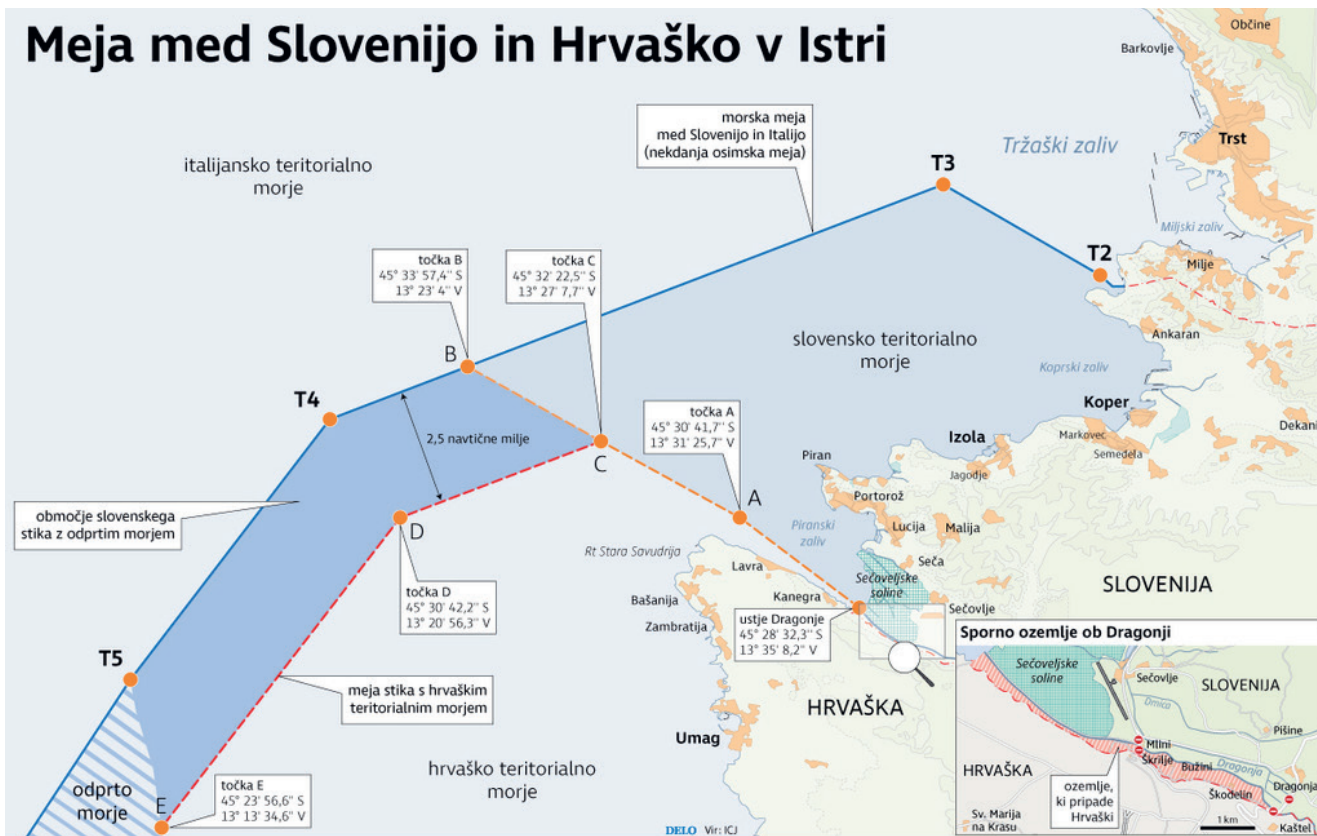
naslov *Osimski sporazumi*. V prilogi III je bila določena morska meja med obema državama, vrisana pa je bila tudi na posebni karti v prilogi IV. Svoboda komunikacij za letala ni bila posebej omenjena. Čas pa je neusmiljeno tekkel in skupna država SFR Jugoslavija je razpadla. Z razpadom so postale aktualne tudi »nove« državne meje. 20. julija 2001 sta Slovenija in Hrvaška parafirali osnutek *Sporazuma Drnovšek-Račan o skupni meji*, ki pa zaradi nasprotovanj Hrvaške nikoli ni zaživel. Kar pa ni zaustavilo incidentov v Piranskem zalivu.

■ 2.1 Arbitražni sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške

Arbitražni sporazum (v nadaljevanju: AS) sta državi podpisali 4. novembra 2009 v Stockholmu. Slovenija je AS ratificirala 19. aprila 2010, Hrvaška pa je to opravila že 20. novembra 2009. V preambuli AS sta obe vladi zapisali (navajam):

»Vladi Republike Slovenije in Republike Hrvaške (v nadaljnjem besedilu: pogodbenici) sta se glede na

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dip. pravn., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za strojništvo – uredništvo revije Ventil



Skica meje med Slovenijo in Hrvaško (Vir: DELO)

to, da v številnih poskusih v zadnjih letih nista razrešili spora glede meje na kopnem in morju, z odobravanjem posredovanja Evropske komisije sporazumeli o ustanovitvi arbitražnega sodišča.«

V 3. členu sta arbitražnemu sodišču določili naslednje naloge:

Arbitražno sodišče določi:

- potek meje med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško na kopnem in morju;
- stik Slovenije z odprtim morjem;
- režim za uporabo ustreznih morskih območij.

Arbitražno sodišče je pri svojem delu uporabljalo pravila in načela mednarodnega prava, načelo pravičnosti in dobrososedskih odnosov za dosego poštene in pravične odločitve, upoštevajoč vse relevantne okoliščine za odločanje.

Za ta prispevek je torej potrebno upoštevati naloge AS, navedene v 3. členu AS, ter seveda 4. člen AS, ki govori o uporabljenem pravu.

2.2 SAS 29. junija 2017 izdalo končno rzsodbo (PCA CASE NO. 2012-04)

V njej je določilo potek meje med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško na kopnem in morju, območje stika Republike Slovenije (njenege teritorialnega morja) z odprtim morjem in režim za uporabo ustreznih morskih območij. Glede svobode komunikacij je odkazalo na obstoječe mednarodno pravo.

2.3 Potek meje na morju

Z določitvijo meje na morju glede na zračni promet ni težav. Zrak nad notranjimi vodami posamezne države je v polni suverenosti države, nad katere vodami je ta zračni prostor. Velja torej nacionalno letalsko

pravo Republike Slovenije. V skladu s 1. členom Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu Slovenija prizna Hrvaški popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem in obratno. To pomeni nad kopnim in pripadajočimi teritorialnimi vodami v Piranskem zalivu.

2.4 Stik Slovenije z odprtim morjem

SAS je določilo območje stika slovenskega teritorialnega morja z odprtim morjem Jadrana (glej izrek rzsodbe VIII. str. 371, PCA CASE No. 2012-04). Torej je s tem določilo tudi območje stika slovenskega zračnega prostora z zračnim prostorom odprtega morja! SAS je v rzsodbi natančno določilo, kaj je »stik« oz. »območje stika« (t. i. junction area)¹. Ali to drži?

1 Navajam: »The Tribunal determines that the junction between the Slovenian territorial sea and the 'High Sea' is an area in which ships and aircrafts (označil avtor) enjoy essentially the same rights of acces to and from Slovenia as they enjoy on the high seas. The area connects the Slovenian territorial sea with the area that is beyond 12 NM territorial sea limits of Croatia and Italy.« Op. cit.: PCA CASE No. 2012-04, str. 345.

»Stik je posebno območje, kar pomeni, da je to fizična povezava med slovenskim teritorialnim morjem in odprtim morjem, torej območjem v Jadranu, ki je zunaj hrvaškega in italijanskega teritorialnega morja. V stiku imajo ladje in letala popolno svobodo gibanja pri dostopu do slovenskega teritorialnega morja/zraka, in sicer po pravilih odprtega morja.« (Intervju z dr. Mirjam Škrk, slovensko agentko pri SAS, Mladina, št. 27, 7. 7. 2017, str. 43, glej še intervju z dr. Mirjam Škrk, Dnevnik, 8. 7. 2017, str. 11)². »Teritorialno morje (Hrvaške, op. avt.) je do te mere 'pravno izpraznjeno', njegove značilnosti so tako zmanjšane, da je treba govoriti o *sui generis režimu*, ki sicer dopušča formalno suverenost Hrvaški, in z njim tudi stik z italijanskimi teritorialnim morjem, ampak po vsebini daje svobodo plovbe, preleta, polaganja kablov in cevovodov Sloveniji.« (Dr. Danilo Turk, Razsodba je izraz prevlade moči argumenta nad argumentom moči, Sobotna priloga Dela, 8. 7. 2017, str. 5). »Stik slovenskega morja z mednarodnim ni teritorialen. Je fizičen, vendar gre še vedno za hrvaško teritorialno morje, čeprav je njena suverenost na tem območju omejena,« pravi dr. Sancinova (NeDelo, 2. 7. 2017, str. 5). »Ne, to ni stik Slovenije z odprtim morjem,« trdi dr. Mitja Grbec (Slovenija ni dobila stika z odrtim morjem, Delo, 30. 6. 2017, str. 3). O kakšnem stiku torej govorimo? »Črta koridorja ne meji na odprto morje, razen v točki T5, kjer se je teoretično dotakne italijanski del mednarodnih voda in kjer Italija še ni razglasila izključne ekonomske cone,« pravi dr. Mitja Grbec (O kakšnem stiku se pogovarjamo?, Delo, 8. 7. 2017, str. 1 in 2). »Da bi razumeli, kaj za prelet letal pomeni stik, je potrebno opozoriti tudi na naslednje: območje stika se ne konča na odprtem morju, pač pa v hrvaški ribolovni coni.« (Delo, Stik ne pripelje na odprto morje, 8. 7. 2017, str. 2). Razmejitve na morju neposredno vpliva na zračni prostor nad stikom. Vse napake na morju se bodo odrazile tudi v zraku³.

■ 2.5 Režim za uporabo ustreznih morskih območij

SAS je v razsodbi določilo režim, ki ga bosta obe strani izvajali v območju stika. Svoboda komunikacij (ang. freedom of communication) velja za vsa letala (civilna in vojaška) vseh držav enako brez diskriminacije na temelju nacionalnosti za dostop v zračni prostor Slovenije in iz njega. Svoboda komunikacij vsebuje *svobodo preleta* (ang. the freedom of overflight) in druge pravne rabe morja, povezane z operacijami letal. Letala, ki izvršujejo svobodo komunikacij, ne smejo biti objekt vkrcanja, aretiranja, pridržanja, preusmeritve ali kakršnega koli drugega posega Hrvaške, ko so v območju stika. Hrvaška je pooblaščen, da sprejema zakone in predpise, s katerimi uveljavlja sprejete mednarodne standarde v skladu z drugim odstavkom 39. člena UNCLOS (Konvencije Združenih narodov o pravu morja).

SAS ob koncu tudi zapiše, da bo poseben režim za območje stika veljal vse do takrat, ko ga bosta Slovenija in Hrvaška modificirali s sporazumom.

■ 3 Letalske svobode

Letala, ki bodo izvrševala pravico tranzitnega prehoda skozi območje stika, bodo to pravico izvrševala brez zadrževanja, grožnje s silo ali uporabo sile proti suverenosti, teritorialni neokrnjenosti ali politični neodvisnosti obalne države (Hrvaške, op. avt.) ali kakega drugega ravnanja, s katerim bi se kršila načela mednarodnega prava iz ustanovne listine Združenih narodov. Letala v tranzitu se morajo vzdržati tudi vseh drugih dejavnosti, ki niso značilne zanje med rednim neprekinjenim in hitrim tranzitom, razen

če jih nalaga višja sila, ravnati pa se morajo tudi po drugih določbah III. dela konvencije UNCLOS. Letala v tranzitnem preletu spoštujejo pravila o zračnem prometu, ki jih določa Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) in se uporabljajo za civilna letala, državna letala (vojaška, policijska in carinska) pa morajo upoštevati varnostne ukrepe, predvidene s temi pravili, in ves čas ravnati tako, da ustrezno spoštujejo varnost zračne plovbe. Letala morajo stalno kontrolirati radijsko frekvenco, ki jim jo je dodelilo pristojno mednarodno telo za kontrolo zračnega prometa, in ustrezno radijsko frekvenco za nevarnost (za primer sile)⁴.

Mednarodno letalsko pravo pod preletom/transitom skozi zračni prostor druge države razume eno od t. i. zračnih svobod⁵. Gre za svobodo, ki se ponuja (običajno) na mednarodnem letalskem trgu. Pravico tranzita ureja *Sporazum dveh svobod* (prelet in pristanek čez ozemlje oziroma na ozemlje druge države). Tako svoboda preleta kot svoboda pristanka pomenita pravico leteti na mednarodnih progah.

■ 4 Implementacija razsodbe

Ne da bi se spuščali v nerazumljivo (nevzdržno) ravnanje Hrvaške, ki postavlja nekaj postulatov mednarodnega prava na glavo, njeni mednarodni pravni strokovnjaki pa celo zastopajo stališča, ki so v nasprotju s pojmovanjem pravne stroke, ostaja dejstvo, da je arbitražna razsodba potrebno izpolniti, za kar pa sta odgovorni obe strani. Kljub dejstvu, da zračni stik ni popoln, to velja tudi za morski stik, bi pričakovali, da bosta obe strani tako modri, da bosta našli rešitve v praktičnih dogovorih in zaprli dosje Piranske

² Glej tudi intervju dr. Mirjam Škrk, Objektiv, 8. 7. 2017, str. 11–13.

³ O pojmu »junction« glej podrobno PCA CASE No. 2012-04, str. 342–343.

⁴ UNCLOS, 39. člen, glej Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, 10. 1. 1986.

⁵ Glej podrobno v Aleksander Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list, 2009, str. 179–181, Michael Milde, International air law and ICAO, eleven international publishing, 2008, str. 103, I. H. Ph. Diederiks-Verschoor/Revised by Pablo Mendes de Leon, 9th revised ed., An Introduction to Air Law, str. 53.

ga zaliva, območja stika in meje na kopnem. To od njiju terja mednarodno pravo, članstvo v Organizaciji združenih narodov in v Evropski uniji. Hrvaška pozablja, da njena pristopna pogodba izrecno govori o uporabi arbitraže za rešitev mejnega spora, države EU pa so dolžne izvajati mednarodno javno pravo (Dnevnik, 21. 7. 2017, str. 1). Slovenija bo evropsko komisijo seznanila s hrvaškimi incidenti. Na srečo teh v zračnem prostoru (še) ni. Hrvaško in Slovenijo zavezuje tudi preambula k Čikaški konvenciji, ki pravi: »Glede na to, da prihodnji razvoj mednarodnega civilnega letalstva lahko v veliki meri prispeva k ustvarjanju

in ohranjanju prijateljstva in razumevanja med državami in ljudstvi sveta, pa lahko vsaka njegova zloraba postane nevarna za splošno varnost.«

■ 5 SECSI – Jugovzhodna skupna zračna pobuda

Nekako potihoma nastaja na območju JV Evrope (Avstrija, Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina in Srbija) čezmejni zračni prostor skupnih zračnih poti (South East Common Route Airspace) petih zračnih kontrol (Austro Control, Slovenia Control, Bhansa, Croatia Control in

Smatsa). Podlaga projekta, ki naj bi reorganiziral evropsko upravljanje zračnega prometa – ATM (ang. Air Traffic Management), je Enotno evropsko nebo (ang. The Single European Sky). Slovenija in Avstrija že delujeta v okviru SECSI FRA, sledilo pa bo združevanje še preostalih zračnih prostorov, ko bodo to dovoljevali politični pogoji. Mednarodni sporazumi, vključno s sporazumom FAB CE, omogočajo pravni okvir za konkretizacijo projekta SECSI FRA in drugih. Žal ostaja režim kontrole med Slovenijo in Hrvaško nespremenjen, kar pomeni, da (še) ne upošteva zračnega koridorja nad območjem stika.

Junction of Air Spaces – The Freedom of Communication of All States – What Kind of Junction are We Talking About?

Abstract: While the border between the two countries was a bilateral issue, it nonetheless had a direct effect on EU law. The arbitration award is final (res iudicata, ne bis in idem), it determines the land boundary between Slovenia and Croatia, it determines the freedom of communication for all aircraft civil and military of all flags or States of registration. We wonder what kind of regime shall apply in the junction area for civil and military aircraft. Does the air junction exist?

Keywords: arbitration award, junction area, international public law, freedom of communication, freedoms of the air, implementation of the award, SECSI FRA



Upoštevanje človeka je prvo pravilo robotike.

Man and Machine

www.staubli.si

Kaj če robot in človek (resnično) delata skupaj?

Kontakt: Brane Čenčič, Tel.: 00386 41 747 536, brane.cencic@domel.com

DOMEL®
Ustvarjamo gibanje

STÄUBLI

Stäubli is a trademark of Stäubli International AG, registered in Switzerland and other countries. © Stäubli 2016, Semaphore & Co 2014
"Man and machine" is a registered trademark of Stäubli International AG.