

# SESTRELITEV CIVILNEGA LETALA MED LETOM – HUMANITARNO PRAVO

Aleksander Čičerov

## Izveček:

Sestrelitvi nizozemskega potniškega letala MH17 (17. julij 2014) in ukrajinskega potniškega letala Airlines Flight 752 (8. januarja 2020) odpirata nova vprašanja glede varne uporabe zračnega prostora nad območji vojaških spopadov. Med temi je tudi vprašanje humanitarnega prava, ki je tesno povezano z enim temeljnih načel Čikaške konvencije o popolni in izključni suverenosti v zračnem prostoru nad ozemljem posamezne države (1. člen Čikaške konvencije).

## Ključne besede:

humanitarno pravo, zračna suverenost, območja vojaških spopadov, odgovornost držav

## 1 Uvod

Prvo vprašanje, ki se postavlja v tej zvezi, je, ali mednarodno javno pravo in mednarodno letalsko pravo sploh naslavljata to temo? Preden odgovorimo na vprašanje, si oglejmo dva primera, ki sta sprožila vprašanje.

### 1.1 Sestrelitev nizozemskega letala MH17 17. julija 2014

Letalo Boeing MH17 Malaysian Airlines je bilo sestreljeno nad Donbasom na vzhodu Ukrajine 17. julija 2014. Umrlo je vseh 298 potnikov in članov posadke. Letalo je letelo v zračnem prostoru nad območjem, kjer je divjala vojna med Ukrajino in Rusijo. Nobena od sprtih strani ni razglasila zapore zračnega prostora nad območjem, kjer so potekali oboroženi spopadi.

### 1.2 Sestrelitev ukrajinskega potniškega letala na poletu 752 nad Teheranom 8. januarja 2020

V letalu (Boeing 732-800), ki je vzletelo na letališču blizu glavnega mesta Teheran, je bilo 176 potnikov in članov posadke. Iranska stran je priznala sestrelitev, ki jo je zakrivil operater, ki je imel le nekaj sekund časa za odločitev o tem, ali gre za sovražno letalo. Zračni prostor nad Iranom ni bil zaprt.

## 2 Mednarodno letalsko pravo in mednarodno javno pravo – uporaba zračnega prostora nad območji vojaških spopadov

Sestrelitev civilnega letala med letom nad območji prepira predstavlja danes velik izziv za mednarodno letalsko pravo. Še posebej se to nanaša na pooblastila in odgovornost javnih in zasebnih podjetij, ki upravljajo z zračnim prostorom.<sup>1</sup>

Za nadaljnje proučevanje vprašanja zapiranja zračnega prostora nad območji, kjer potekajo sovražnosti, je potrebno izhajati iz Čikaške konvencije (v nadaljevanju ČK).<sup>2</sup> V preambuli ČK je zapisano: »*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, vsaka njegova zloraba pa lahko postane nevarna za splošno varnost.*«

Splošna varnost, ki jo omenja preambula, pomeni seveda tudi letalsko varnost tako v miru kot v vojni. Pri tem ČK izhaja iz načela, da države pogodbenice (193) priznavajo vsaki državi popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem (1. čl. ČK). To pomeni, da je država edini kompetenten subjekt, ki ureja svoj zračni prostor. V 28. členu ČK je določeno, da bo vsaka država v obsegu, ki ga oceni za izvedljivega:

- a) zagotovila na svojem ozemlju letališča, radijske in meteorološke službe in druge navigacijske naprave za olajšanje mednarodne zračne plovbe v skladu s standardi in priporočili, ki bodo občasno sprejeti v skladu s to konvencijo;

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

<sup>1</sup> Zhang, L. W.: Humanitarian consideration in international air law, C. J. I. C. L. 2016, 5(3), 450–474.

<sup>2</sup> Čičerov, A.: Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, Ljubljana, 2011, izdala Fakulteta za strojništvo UL.



Cessna 550 (vir: [www.google.com](http://www.google.com))

- b) sprejela in vzpostavila ustrezne standardne sisteme v postopku komuniciranja, kode, oznake, signale, osvetlitve in druge operativne postopke in pravila, ki se v skladu s to konvencijo občasno priporočajo ali predpišejo;
- c) sodelovala pri mednarodnih ukrepih za zagotovitev izdajanja zrakoplovnih zemljevidov in letalskih navigacijskih kart v skladu s standardi, ki se občasno priporočijo ali predpišejo v skladu s to konvencijo.

V tem okviru je potrebno povedati, da so službe zračnega nadzora danes lahko zasebne ali javne. Ne glede na njihov status velja, da opravljajo delo v javnem interesu in je za njihovo delo odgovorna država. To potrjujeta tudi dva primera, ki sta bila obravnavana pred sodiščem: trčenje nad Uberlingnom (ZR Nemčija) in nad Cagliarijem (Italija).

1. julija 2002 sta se letalo Tu-154 Baškirske letalske družbe (let 2937) in Boeing 757, tovorno letalo DHL (let 611), srečali na 11.000 m in zaradi napake kontrolorja in zmede glede TCAS (sistem za izogibanje zračnim trčenjem) trčili, pri čemer je umrlo vseh 69 potnikov in članov posadke baškirskega letala ter oba pilota letala DHL. Zračni prostor, v katerem sta se znašli obe letali, je bil sicer nemški, toda nadzor nad zračnim prometom je opravljala švicarska zasebna družba Skyguide. V kontroli je bil Peter Nilsen, ki je opravljal delo hkrati na dveh delovnih postajah. Kontrolor ni pravočasno spredel težav in v določenem trenutku sta se obe letali znašli na isti višini in trčili. Švica je prevzela odgovornost za nesrečo, žrtvam pa je bila izplačana odškodnina.<sup>3</sup> Kontrolorja Nilsna je pozneje ubil eden od staršev otrok, ki so izgubili življenje v nesreči.

<sup>3</sup> Podrobno o poteku in razčiščenju okoliščin glej: [https://en.wikipedia.org/wiki/2002\\_%C3%9Cberlingen\\_mid\\_air\\_collision](https://en.wikipedia.org/wiki/2002_%C3%9Cberlingen_mid_air_collision) <27. 8. 2020>.

24. februarja 2004 je Cessna 550 v smeri proti Cagliariju zaprosila za vizualni prilet, ne da bi se posadka zavedala, nad kakšnim terenom leti. Posledica je kmalu sledila in Cessna 550 se je zaletela v goro Sette Fratelli, nekaj metrov pod vrhom Mount Bacumala. Letalo je zaradi trka v goro razpadlo in se vžgalo, vseh šest potnikov pa je izgubilo življenje.<sup>4</sup>

Čeprav so kontrolorji tisti, ki jamčijo za letalsko varnost in imajo dolžnost proaktivno odpravljati vse elemente, ki pomenijo tveganje v predloženem načrtu leta in bi tako letenje lahko spravilo pilota in letalo v nevaren položaj, je njihovo ravnanje, ki ne izpolnjuje teh kriterijev, krivdno.

Mednarodno letalsko pravo, ki je zapisano v temeljnem aktu civilnega letalstva, v ČK, določa, da:

- a) »Vsaka država pogodbenica lahko zaradi vojaških potreb ali javne nevarnosti enotno omeji ali prepove polete zrakoplovov drugih držav nad določenim delom svojega ozemlja. Pri tem ne sme biti razlike med zrakoplovi, ki letijo v rednem mednarodnem zračnem prometu države, za katere ozemlje gre, in zrakoplovi drugih držav pogodbenic, ki opravljajo podobne polete. Prepovedana območja morajo biti primernih razsežnosti in na primernih krajih, da ne bi po nepotrebem ovirala zračne plovbe. Opis prepovedanih območij in vse kasnejše spremembe na ozemlju posamezne države se v najkrajšem možnem času sporoče drugim državam pogodbenicam in Mednarodni organizaciji civilnega letalstva.
- b) Vsaka država pogodbenica si pridržuje pravico v izjemnih okoliščinah, ali v času izrednega stanja, ali v interesu javne varnosti in s takojšnjim učinkom začasno omejiti ali prepovedati letenje nad

<sup>4</sup> Podrobno v [https://www.skybrary.aero/index.php/C550\\_vicinity\\_Cagliari\\_Sardinia\\_Italy\\_2004](https://www.skybrary.aero/index.php/C550_vicinity_Cagliari_Sardinia_Italy_2004) <27. 8. 2020>. Glej tudi: Starrantino, C., Finocchiaro, M.: The 2004 Cagliari Accident and Afterwards, The Judicial Aftermath, Hindsight 18 Winter 2013, str. 71-77.

*delom ali nad vsem svojim ozemljem. Omejitev ali prepoved mora glede na državno pripadnost brez razlike veljati za vse zrakoplove vseh držav.*

- c) *Vsaka država pogodbenica lahko v skladu s predpisi, ki jih izda, od zrakoplova, ki vstopa v območje, na katero se nanašata odstavka a) in b) tega člena, zahteva, da čim prej pristane na letališču, ki ga odredi na svojem ozemlju.»*

Fakultativni jezik 9. člena ČK je skladen s 1. členom ČK, kar pomeni, da ima država pravico določiti, kje nad njenim ozemljem je dovoljeno leteti in kje ne. Kot navaja Laura Zhang Wanlu, ČK do danes še ni naslovila vprašanja zakonitosti odprtega zračnega prostora nad področji konfliktov.<sup>5</sup> Iz tega lahko sklenemo, da mednarodno letalsko pravo, ubesedeno v ČK, daje državi pogodbenici in nepogodbenici možnost, da zapre svoj zračni prostor v celoti ali delno, če gre za izjemne okoliščine, za izredno stanje ali v javnem interesu.

Na drugi strani pa velja opozoriti, da mednarodno običajno pravo, prav tako pa tudi pogodbeno pravo, ne poznata specifične prepovedi uporabe zračnega prostora nad konfliktnimi območji.

Vprašati pa se vendarle moramo, ali obstaja kakršna koli prepoved ali suspendiranje poletov nad konfliktnimi območji? Najhitreje bomo to ugotovili, če preučimo konvencijske določbe. Odgovor je na dlani: v 4 Ženevskih konvencijah in dopolnilnih protokolih (Ženevska konvencija o izboljšanju usode ranjencev na bojiščih – 1864, Ženevska konvencija o izboljšanju položaja ranjencev in bolnikov v oboroženih silah v vojni, Ženevska konvencija o izboljšanju položaja ranjencev, bolnikov in brodolomcev v oboroženih spopadih na morju, Ženevska konvencija o ravnanju z vojnimi ujetniki in Ženevska konvencija o zaščiti civilnega prebivalstva med vojno) je mogoče najti več kot 600 posebnih določb. Ne gre spregledati tudi resolucij ZN (General Assembly Resolution 2444 (XXIII) in Resolution 2675 (XXV)), ki ponovno poudarjata, da je potrebno storiti prav vse, da se civilno prebivalstvo ubrani pred uničujočimi učinki vojn.

Na letalih, ki preletavajo nevarna območja, so potniki tretjih držav. To pomeni, da ti potniki zaslužijo posebno, višjo zaščito kot civilisti na tleh. Razlog je v tem, da letalski potniki v civilnih letalih v nobenem primeru direktno ne sodelujejo v konfliktu, prav tako pa jim ne moremo pripisati kakršne koli bodoče sovražnosti.<sup>6</sup>

Upravljanje z zračnim prostorom je v prvi vrsti namenjeno varnosti letalskih potnikov. V znamenitem primeru »Krfski kanal« je sodišče izpostavilo načelo »elementarne človečnosti«.

To nas vodi do ugotovitve, da so pravila ČK v odnosu do letenja nad konfliktnimi ozemlji *lex specialis*.

<sup>5</sup> Glej Zhang, W. L.: nav. delo, str. 3.

<sup>6</sup> Zhang, W. L.: nav. delo, str. 5.

### 3 Lex specialis – doktrina

V mednarodnem pravu velja pravilo: *Lex specialis derogat legi generali*. To v praksi pomeni razveljavitev ali odpravo pravnega akta iste ali višje pravne veljave – mlajši specialnejši zakon razveljavi starejšega splošnejšega, če mlajši specialnejši ureja isto stvarino. Ker je ČK s svojimi določbami specialnejša od običajnega mednarodnega prava in humanitarnega prava, prevladajo določbe ČK, ki se nanašajo na varnost potnikov civilnih letal nad konfliktnimi območji.<sup>7</sup> ČK je torej *lex specialis* v pogledu letalstva, Ženevske konvencije pa so *lex specialis* v odnosu do humanitarnega prava. Z drugimi besedami povedano: mednarodno humanitarno pravo samo po sebi ne pomeni, da njegova načela avtomatsko zapolnijo praznine, ki jih vsebuje mednarodno letalsko pravo. To tudi pomeni, da se določene rešitve prekrivajo ali nasprotujejo druga drugi. Ali je mogoča harmonizacija obeh specialnih pravnih sistemov?

Ne da bi se spuščali v podrobnosti tehnike usklajevanja/harmonizacije, je mogoče na podlagi 89. člena ČK ugotoviti, da v primeru vojne določbe ČK ne omejujejo svobode delovanja katere koli prizadete države pogodbenice, bodisi da je vojskujoča ali nevtralna, isto načelo velja v primeru države pogodbenice, ki objavi izredno stanje v državi in to prijavi Svetu. ČK je pisana za urejanje mednarodnega civilnega letalstva v mirnem času. V vojni je nadzor nad zračnim prostorom izgubljen. Ne samo, da ČK ne ureja izgube nadzora nad zračnim prostorom, ne ureja niti prepovedi ali odprtosti zračnega prostora med vojaškim konfliktom. Kljub temu pa je mogoče trditi, da je ta člen (98. čl.) most med mednarodnim letalskim pravom in mednarodnim humanitarnim pravom. V teoriji se tu srečamo s pojmom »renvoi« – mednarodnim zasebnim pravom, po katerem domače kolizijsko pravilo ne napotuje le na tuje materialno pravo, temveč mora sodišče upoštevati tudi kolizijska pravila odkazanega prava.<sup>8</sup>

Če sprejmemo trditev, da je država v svojem zračnem prostoru absolutna vladarica v vseh primerih, se znajdemo pred paradoksom, da je država s svojim ravnanjem tudi nad zapovedmi mednarodnega prava. Kar pomeni, da se vojaške aktivnosti izvajajo v njenem zračnem prostoru brez vsakih omejitev, torej tudi brez zaprtja njenega zračnega prostora v času sovražnosti.

Kaj pa je cilj mednarodnega letalstva? Povezati geografsko oddaljene države na varen in zanesljiv način! Trenutno je v svetu 93 območij, ki trpijo zaradi oboroženih konfliktov.<sup>9</sup> Odpirajo pa se še nova kon-

<sup>7</sup> Glej podrobno Ibler, V.: Riječnik međunarodnog javnog prava, Informator Zagreb 1987, str. 146, in Pravo, CZ, druga razširjena in spremenjena izdaja, 2003, str. 164.

<sup>8</sup> Glej podrobno Pravo, str. 432.

<sup>9</sup> Glej podrobno v International Civil Aviation Organisation, Conflict Zone Information Repository <https://www.icao.int/czir/Pages/post.aspx?state=default>, accessed 14



fliktna območja: turško-grški spor v zvezi z iskanjem plinskih nahajališč v vzhodnem Sredozemlju in prevoz vojaške opreme in plačancev v Libijo.<sup>10</sup> Potniška civilna letala še vedno letijo nad nevarnimi območji. Neprimerna uporaba zračnih prostorov tako meče slabo luč na kredibilnost mednarodnega zračnega transporta, hkrati pa škodi letalski industriji. Potrebno je sprejeti opozorilne ukrepe. V Evropi skrbita za zavedanje o konfliktnih conah EASA in EUROCONTROL v obliki Safety Information Bulletin.

May 2016, glej tudi [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_wars\\_2003%E2%80%93present](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_wars_2003%E2%80%93present) <28. 8. 2020>.

10 Glej podrobno Dnevnik 28. 8. 2020, str. 6.

## 4 Sklep

Mednarodno letalsko pravo kljub svoji specialnosti ni dovolj za varnost letalskih potnikov. Čeprav so države suverene v svojem zračnem prostoru, je potrebno urediti vprašanje zapiranja zračnih prostorov tam, kjer potekajo oboroženi konflikti. Države imajo zato možnost in dolžnost, da to store, mednarodnemu civilnemu letalstvu pa omogočijo varen in neoviran mednarodni potniški transport. Humanitarno pravo mora vstopiti v krog pravil Čikaške konvencije, njejeva pravila pa morajo države spoštovati brez izjem.

## Downing of the Civilian Aircraft in Flight - Humanitarian Law

### Abstract:

New and pertinent questions have been emerged by the downing of civilian aircrafts, namely Holland's MH17 (July 17, 2020) and civil aircraft Airlines Flight 752 (January 8, 2020) in terms of safety use of air space over conflict zones. There is a question how closely is the humanitarian law linked with one of the basic principles of the Chicago Convention on complete and exclusive sovereignty over the airspace of a country?

### Keywords:

humanitarian law, air sovereignty, zones of armed conflicts, state's responsibility

# MIEL®

## Vse za avtomatizacijo proizvodnje

# OMRON

Za višjo produktivnost. ✓

### Sistemi za avtomatizacijo

- Industrijski računalniki
- Krmilniki za avtomatizacijo strojev
- Programirljivi logični krmilniki (PLC)
- Distribuirane I/O enote
- Vmesniki človek-stroj (HMI)
- Sysmac Studio

### Pogonska tehnika

- Krmilniki gibanja
- CNC krmilniki
- Servo sistemi
- Frekvenčni pretvorniki

### Stikalne komponente

- Elektromehanski releji
- Polprevodniški releji
- Nizkonapetostni preklopniki
- Stikala in tipke
- Terminalni bloki

### Varnostna tehnika

- Naprave za zaustavljanje in nadzor v sili
- Varnostna stikala
- Varnostna vrata
- Varnostne preproge - serija UMA
- Varnostni senzorji
- Varnostni logični krmilni sistemi
- Varnostni izhodi

### Komponente za nadzor delovanja

- Senzorji in regulatorji temperature
- Napajalniki
- Brezprekinitveno napajanje (UPS)
- Časovniki
- Števci
- Programirljivi releji
- Digitalni prikazovalniki
- Naprave za spremljanje energije

### Nadzor in preverjanje kakovosti

- Identifikacijski sistemi
- Sistemi za kontrolo kvalitete
- Merilni senzorji
- Verifikacijski sistemi
- Vision sistemi in industrijske kamere

### Senzorika

- Fotoelektrični senzorji
- Senzorji barve in označb
- Senzorji s svetlobnimi vodniki
- Senzorji za površine
- Optični senzorji in ojačevalniki
- Induktivni senzorji
- Mehanski senzorji in mejna stikala
- Senzorji za procesne veličine

### Robotika

- Industrijski roboti
- SCARA roboti
- Kolaborativni roboti
- PICK & PLACE roboti
- Mobilni roboti

