

KONFLIKTNA OBMOČJA IN 3. BIS ČLEN ČIKAŠKE KONVENCIJE

Aleksander Čičerov

Izvleček:

Spopadi na Zemlji imajo lahko hude posledice za letalski promet nad konfliktnimi conami. Kaj o tem določa Mednarodna konvencija o civilnem letalstvu in zakaj države v sporu ne prepovedujejo preletov čez konfliktno cone? Pravočasna prepoved preletov pomeni večjo varnost za mednarodne letalske družbe, njihove potnike in posadke. Pomeni tudi večje zaupanje vanje.

Ključne besede:

konfliktna cone, nezakonito vmešavanje, ocena tveganja, 3. bis člen, rakete zrak-zrak, MANPADS, preleti, EASA-zemljevid konfliktnih con, Informacijski bilten konfliktnih con (CZIB's)

1 Uvod

Čeprav je po mnenju pravnih teoretikov letalsko pravo (*droit aerien*, *derecho aereo*, *Luftrecht*) kontroverzno in nenatančno, je že dolgo v uporabi.¹ Mednarodno letalsko pravo je del mednarodnega javnega prava, vendar se ne ukvarja s plinsko sestavo zraka, ampak z njegovo uporabo v korist človeške družbe. Mednarodno letalsko pravo torej proučuje družbene odnose med različnimi subjekti, ki delujejo v zračnem prostoru. To še posebej velja za temo, ki jo želimo izpostaviti v nadaljevanju in je tesno povezana z vlogo države v zračnem prostoru nad njenim ozemljem v primeru, ko gre za konfliktno situacijo. Naša pozornost bo torej usmerjena v določbe Konvencije o mednarodnem letalstvu (v nadaljevanju Čikaška konvencija).

2 Čikaška konvencija

Čikaška konvencija je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena organizacija, ki izpolnjuje vse značilnosti medvladne organizacije. Nastala je z mednarodno pogodbo, njene članice so suverene države (trenutno 193), ki so določile jasne cilje mednarodne narave. Republika Slovenija je članica Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju ICAO) od leta 1992.

Smisel obstoja ICAO je določen v preambuli Čikaške konvencije:

»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; in

GLEDE NA TO, da je zaželeno, da se prepreči vsak nesporazum med državami in ljudstvi in da se med njimi spodbuja sodelovanje, od katerega je odvisen mir v svetu;

ZATO so podpisane vlade, potem ko so se dogovorile o določenih načelih in ureditvi z namenom, da bi se mednarodno civilno letalstvo lahko razvijalo varno in redno in da bi se mednarodni zračni promet lahko vzpostavil na podlagi enakih možnosti in se odvijal zanesljivo in gospodarno.«

Preambula izpostavlja:

- ▶ razvoj mednarodnega civilnega letalstva kot prispevek k ustvarjanju in ohranjanju prijateljstva in razumevanja med državami in ljudstvi sveta;
- ▶ zloraba mednarodnega civilnega letalstva pomeni nevarnost za splošno varnost;
- ▶ preprečevati je treba vsak nesporazum med državami in ljudstvi in tako ustvarjati pogoje za mir v svetu.

Še bolj podrobno so cilji ICAO razdelani v 44. členu Čikaške konvencije. Ta člen določa, da so nameni in cilji ICAO razvijati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe in pospeševati načrtovanje in razvoj mednarodnega prevoza, da se:

- a) zagotovi varna in redna rast civilnega letalstva po vsem svetu;
- b) spodbuja razvoj gradnje in uporabe zrakoplovov v miroljubne namene;
- c) spodbuja razvoj zračnih poti, letališč in naprav za zračno plovbo za mednarodno civilno letalstvo;
- d) zadovoljujejo potrebe ljudi vsega sveta po var-

Mag. Aleksander Čičerov, uredništvo revije Ventil, UL, FS

¹ Milde, M., *International Air Law and ICAO*, eleven international publishing, 2016, str. 1.

- nem, rednem, učinkovitem in ekonomičnem zračnem prevozu;
- e) preprečujejo ekonomske izgube, ki bi jih povzročila nezmerna konkurenca;
 - f) zagotavlja, da se pravice držav pogodbenic spoštujejo v celoti in da ima vsaka država pogodbenica pravično možnost za delovanje mednarodnih letalskih družb;
 - g) preprečuje diskriminacija med državami pogodbenicami;
 - h) spodbuja varnost letenja v mednarodni zračni plovbi;
 - i) na splošno in v vseh pogledih razvija mednarodno civilno letalstvo.

Ni potrebno posebej utemeljevati dejstva, da je ICAO namenjena varnemu in pravočasnemu letalskemu prometu po vsem svetu in da se zagotavlja varnost letalskim potnikom, letalskim posadkam in letalom, letališčem in potrebam tehnike zračne plovbe. Čikaška konvencija je ustava mednarodnega civilnega letalstva, članice ICAO pa so se zavezale, da jo bodo spoštovale v celoti. Žal temu ni tako! Prav konfliktne cone nam to jasno dokazujejo.

2.1 Zračna suverenost

Prvi člen Čikaške konvencije velja razlagati tudi v smislu preambule, ki poudarja vlogo mednarodnega civilnega letalstva za ohranjanje prijateljstva in razumevanja med državami in narodi. Čikaška konvencija poziva države, da ne zlorablajo mednarodnega civilnega letalstva za namene, ki niso združljivi z njo. Torej gre za pravico države, ki je v korist te države in vseh drugih držav, ki nastopajo v mednarodnem civilnem letalstvu. Ekskluzivnost in popolnost pomenita »izključno jurisdikcijo« posamezne države, da sprejema zakone in predpise, ki se nanašajo na status in uporabo njenega zračnega prostora, da jih izvršuje, ne da bi v njeno ureditev posegale druge države. »Pravice do svobode letenja« ni. Vsak segment letalstva je podrobno urejen. Tuja letala ne morejo priletevi v zračni prostor neke države, ne da bi pri tem upoštevala veljavne zakone in predpise. Če pa pride do nedovoljenega vstopa v tuj zračni prostor, so se države na temelju dogodka iz leta 1983 dogovorile, da priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom in da ob prestrezanju ne smejo ogroziti življenja oseb v zrakoplovu in njihove varnosti. Ta določba se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini Združenih narodov.

2.2 3. bis člen

Čikaška konvencija ima, razen dveh, vse člene podnaslovljene. Brez naslova je tudi 3. bis člen, ki bi morda lahko nosil podnaslov: Prepoved uporabe orožja. Glasi se:



Malezijsko letalo MH17

»a) Države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnem zrakoplovom med letom in da se ob prestrezanju ne smejo ogroziti 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.

b) Države pogodbenice priznavajo, da je vsaka država pri uresničevanju svoje suverenosti upravičena zahtevati pristonek civilnega zrakoplova na določenem letališču, če leti nad njenim ozemljem brez dovoljenja ali če obstajajo upravičeni razlogi za sklepanje, da se uporablja za namene, ki niso v skladu s cilji te konvencije; takemu zrakoplovu sme izdati tudi katera koli druga navodila za prenehanje takih kršitev. V ta namen lahko države pogodbenice uporabijo katero koli primerno sredstvo, ki je v skladu z ustreznimi določbami te konvencije, še posebej s točko a) tega člena. Vsaka država pogodbenica soglašava, da bo objavila svoje veljavne predpise o prestrezanju civilnih zrakoplovov.

c) Vsak civilni zrakoplov mora ravnati v skladu z ukazom, izdanim skladno s točko b) tega člena. V ta namen vsaka država pogodbenica uvede vse potrebne določbe v svojo notranjo zakonodajo ali predpise tako, da je obvezno izpolnjevanje ukaza za kateri koli zrakoplov, registriran v tej državi ali ki ga upravlja letalski prevoznik z glavnim poslovnim sedežem oziroma prebivališčem v tej državi. Vsaka država pogodbenica katero koli kršitev veljavnih zakonov ali predpisov strogo kaznuje in preda primer svojim pristojnim organom skladno s svojimi zakoni in predpisi.

d) Vsaka država pogodbenica izvaja ustrezne ukrepe za prepoved namerne uporabe civilnih zrakoplovov, registriranih v tej državi, ali ki jih upravlja letalski prevoznik z glavnim poslovnim sedežem ali prebivališčem v tej državi v kateri koli namen, ki ni v skladu s cilji te konvencije. Ta določba ne vpliva na točko a) in ne odstopa od točke b) in c) tega člena.«

Ta člen je plod pogajanj držav članic na 25. zasedanju (izrednem) Skupščine ICAO, ki je potekalo v Montrealu (Kanada) od 24. aprila do 10. maja 1948.² Do pogajanj je prišlo na željo držav članic ICAO po sestrelitvi južnokorejskega letala v zračnem prostoru Sovjetske zveze leta 1983 (primer KAL007).

Protokol o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu je bil sprejet soglasno, čeprav so se med samim pogajanjem jasno nakazovala stališča, ki so nasprotovala spremembi Čikaške konvencije, prav tako pa se je zelo jasno izrisal blok držav, ki so zagovarjale stališče o suverenosti v zračnem prostoru nad ozemlji držav članic in tistih, ki to niso. 3. bis člen velja tako za vse države.

Ta člen ureja vprašanja, ki so povezana s suverenimi ukrepi držav v njihovih zračnih prostorih (prestrežanje civilnega letala med letom, drugi prisilni ukrepi). 3. bis člen je po svoji naravi deklaratoren, kar pomeni, da je v njem zapisano splošno/običajno mednarodno pravo ob upoštevanju naslednjih elementov:

- ▶ države so se dolžne vzdržati uporabe orožja zoper civilne zrakoplove med letom;
- ▶ v primeru prestrežanja država, ki prestreza civilno letalo, ne sme ogroziti življenja potnikov in posadke zrakoplova in njegovo varnost;
- ▶ država pogodbenica ima pravico zahtevati pristanek civilnega zrakoplova, ki krši njen zračni prostor, na letališču, ki ustreza tipu zrakoplova, če ima utemeljene razloge za sklepanje, da je tak zrakoplov uporabljen v namene, ki niso skladni s cilji te konvencije;
- ▶ uporaba orožja zoper civilni zrakoplov v letu je neskladna z osnovnimi načeli človečnosti in normami mednarodnega obnašanja, ki so del običajnega mednarodnega prava,
- ▶ 3. bis člen obsega načela, ki so bistvenega pomena za varen razvoj mednarodnega civilnega letalstva.

Vendar pa je po mnenju avtorja tega prispevka ta člen napisan ohlapno in je plod kompromisa, do katerega je prišlo ob zaključku 25. zasedanja (izrednega) Skupščine ICAO. Njegova vsebina odpira številna vprašanja.

Zaščita zračnega prostora je integralni del zaščite nacionalnega ozemlja.³ Njegova zaščita pomeni tudi varovanje in varnost poletov, spoštovanje letalskih zakonov in predpisov ter življenj in lastnine na zemlji. Kot smo že omenili, ta zaščita nima določene zgornje meje državne zračne suverenosti!

Zaščita zračnega prostora je legitimna pravica vsake države. Osnovni način zaščite in varovanja zračnega prostora je prestrežanje sumljivega zrakoplova. Zrakoplov je sumljiv, če se pred vstopom v tuji zračni prostor ne identificira ali se pojavi v zračnem prostoru druge države v nasprotju z zabeleženim letalskim načrtom oz. voznim redom, leti pod določeno višino ali ne komunicira z letalsko službo zračnega nadzora prometa (ATS).

Milde, ki je sodeloval v razpravah na 25. zasedanju (izrednem) Skupščine ICAO, zatrjuje, da je razprava o tem, ali predstavlja 3. bis člen Čikaške konvencije »progresivni razvoj« mednarodnega letalskega prava ali pa gre zgolj za potrditev pravila obstoječega običajnega mednarodnega prava, neproduktivna.⁴ Nameni delegacij držav, ki so sodelovale na omenjenem izrednem zasedanju, so bili:

- ▶ jasno izraziti nezakonitost ravnanja Sovjetske zveze v primeru sestrelitve KAL007 v prepričanju, da veljavno mednarodno pravo ureja uporabo sile proti civilnim zrakoplovom med letom;
- ▶ mednarodno pravo izključuje uporabo sile proti civilnemu zrakoplovu med letom;
- ▶ besedilo 3. bis člena Čikaške konvencije sledi »verbatim« uvodu 1. člena Čikaške konvencije, ki ne ustvarja »koncepta suverenosti nad nacionalnim zračnim prostorom«, ampak ga priznava kot obstoječega po splošnem običajnem mednarodnem pravu.⁵

Dvomi o pravni naravi 3. bis člena Čikaške konvencije so prisotni še danes. Predvsem gre za dvom, ali je prepoved uporabe orožja tako, kot je zapisana v tem členu, absolutna ali ne. Po mnenju Mildeja je bila odločitev 25. izrednega zasedanja jasna – gre za absolutno prepoved uporabe orožja proti civilnemu letalu med letom.⁶

Navedeni člen ne definira pojma »orožje«. S tem se lahko strinjamo, če gre za običajni pomen besede »orožje« (puška, brzostrelka, top, raketa ali tarčni dron). Težava nastane že, če pomislimo na »kibernetsko orožje«. Tu teorija in praksa še nista rekli zadnje besede in ni gotovo, ali je kibernetično orožje tudi orožje 3. bis člena. Prav tako imamo težave s terminom civilni zrakoplov. Načrtovalci 3. bis člena so mislili na tuji zrakoplov. Težko pa si je zamisliti, da načrtovalci niso pomislili na vse zrakoplove ne glede na njihovo registracijo in človeška življenja in ne glede na nacionalnost.⁷ Zaman iščemo definicijo pojma »v letu«. S pomočjo analogije najdemo definiranje pojma v 1.2 členu Rimske konvencije (1952). Tudi odgovor na vprašanje, kako

² Podrobnosti glej v dokumentih izrednega zasedanja Skupščine ICAO: Doc 9437 A25-Res., P-Min, Doc 9438, A25-EX in magistrski nalogi Augustin V.J., ICAO and the Use of Force Against Civil Aerial Intruders, Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, 1998.

³ Milde, M.: op. cit., nav. delo, str. 52.

⁴ Milde, M.: nav. delo, str. 59.

⁵ Milde, M.: nav. delo, str. 59.

⁶ Milde, M.: nav. delo, str. 61, glej tudi Augustin, V. J.; nav. delo.

⁷ Milde, M.: nav. delo, str. 61.

bi morale reagirati ZDA v primeru 11. septembra 2001, še ni jasen.

Pri analizi 3. bis člena Čikaške konvencije velja opozoriti še na določbe Ustanovne listine Združenih narodov. Ko so načrtovalci spremembe Čikaške konvencije koncipirali 3. bis člen, so imeli pred očmi tudi 4. točko 2. člena Ustanovne listine Združenih narodov. Ta določa, »naj se vsi člani v svojih mednarodnih odnosih vzdržujejo grožnje s silo ali uporabe sile.«⁸ Pojma »grožnja s silo« in »uporaba sile« je s potekom časa postala »oborožena sila«, ki pa je v 3. bis členu Čikaške konvencije zožena v »orožje«.

2.3 Zloraba civilnega letalstva

»Vsaka država pogodbenica se strinja, da ne bo uporabljala civilnega letalstva v kakršen koli namen, ki ni v skladu s cilji te konvencije.« To predpisuje 4. člen Čikaške konvencije, ki predpostavlja, da je mednarodno civilno letalstvo namenjeno prevozu potnikov in blaga in ne za doseganje vojaških ciljev.

2.4 Prepovedana območja

Čikaška konvencija v 9. členu določa:

»a) Vsaka država pogodbenica lahko zaradi vojaških potreb ali javne varnosti enotno omeji ali prepove polete zrakoplovov nad določenim delom svojega ozemlja. Pri tem ne sme biti razlike med zrakoplovi, ki letijo v rednem mednarodnem 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 nepotrebnem ovirala zračne plovbe. Opis prepovedanih območij in vse kasnejše spremembe na ozemlju posamezne države se v najkrajšem možnem času sporoče 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 delom ali vsem svojim ozemljem. Omejitve ali prepoved mora ne glede na državno pripadnost brez razlike veljati za vse zrakoplove drugih držav.

c) Vsaka država pogodbenica lahko v skladu s predpisi, ki jih izda, od zrakoplova, ki vstopi 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.«

Vojaške potrebe ali potrebe javne varnosti so tiste, ki državi pogodbenici ICAO narekujejo, da razglasi oziroma prepove polete zrakoplovov nad določeno



Ukrajinsko letalo PS752 - Boeing-737-800

nim ali kar celim ozemljem.. V praksi se uporablja termin »konfliktna cona«, to pa bomo opredelili v 3. točki našega prispevka.

S prepovedjo poletov zrakoplovov nad svojim ozemljem tako država izvaja svojo popolno in izključno suverenost. Nihče drug v njenem imenu tega ne more storiti.

2.5 Sprejemanje mednarodnih standardov in postopkov

V 37. členu Čikaške konvencije je določeno: »Vsaka država pogodbenica se obvezuje, da bo sodelovala pri tem, da se doseže najvišja stopnja enotnih predpisov, postopkov in organizacije, ki se nanašajo na zrakoplove, osebe, zračne poti in pomožne službe na vseh področjih, na katerih bo tako poenotenje poenostavilo in izboljšalo zračno plovbo.«

S tem ciljem bo Mednarodna organizacija civilnega letalstva sprejela in od časa do časa spreminjala mednarodne standarde, priporočeno prakso in postopke, ki se nanašajo na:

- komunikacijske sisteme in naprave za zračno plovbo, vključno z zemeljskimi oznakami;
- značilnosti letališč in pristajalnih površin;
- pravila letenja in postopke kontrole letenja;
- izdajo dovoljenj operativnemu in vzdrževalnemu osebju;
- plovnost zrakoplovov;
- registracijo in oznake zrakoplovov;
- zbiranje in izmenjavo meteoroloških informacij;
- potne knjige;
- zrakoplovne zemljevide in letalske navigacijske karte;
- carinske in vseljeniške postopke;
- zrakoplove v nevarnosti in preiskovanje nesreč

⁸ Ustanovna listina Združenih narodov, izdalo Društvo za Združene narode, 1992.

kot tudi vse druge zahteve, ki se občasno pojavijo in se nanašajo na varnost, rednost in učinkovitost zračne plovbe.

2.6 Odstopanje od mednarodnih standardov in postopkov

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 država, ki 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 (38. člen Čikaške konvencije).

2.7 Vojna in izredno stanje

V primeru vojne določbe Čikaške konvencije 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 (89. člen Čikaške konvencije).

3 ICAO in konfliktne cone

10. aprila 2015 je ICAO predstavil prototip repozitorij informacij o tveganih konfliktnih conah. Namenjen je državam, ki bodo na njegovi podlagi lahko ocenile tveganje za svoje civilno letalstvo. V arhiv lahko podatke sporočajo pooblaščen državni uradniki. Podrobnosti so navedene v dokumentu 10048 (Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones). To je že druga dopolnjena izdaja, ki je dopolnjena v delu, ki se nanaša na tveganja pred raketami zemlja-zrak.

3.1 Aneks 13 (ICAO)

Čeprav velja zračni promet za najbolj varno obliko prometa, je glede na svojo naravo izpostavljen

številnim nevarnostim: deluje proti načelom težnosti, srečuje se s hudimi vremenskimi pojavi, prenaša velike količine gorljivih materialov, katera koli mehanična, električna in elektronska komponenta v letalu lahko odpove in tudi človek, ki upravlja z zrakoplovom, lahko naredi napako, za povrh pa so tu še nezakonita vmešavanja (teroristi in podobno). Mednarodni značaj civilnega letalstva zahteva, da se tudi mednarodno in nacionalno pravo temu prilagodita. Vsaka nesreča, ki se zgodi kjer koli po svetu, mora biti raziskana. To določata 26. člen Čikaške konvencije (Preiskava nesreč) in Aneks 13, ki vsebuje pretežno določbe kako voditi preiskavo letalske nesreče.⁹

3.2 ICAO arhiv

ICAO je za potrebe svetovnega civilnega letalstva ustanovil mednarodno delovno skupino na visoki ravni, ki ustvarja ICAO arhiv, ki se udejanja s pomočjo aeronavtičnih cirkularnih okrožnic (AIS), obvestil pilotom (NOTAM) ali podobnih dokumentov, ki zagotavljajo pravočasna priporočila ali celo prepovedujejo operaterjem, ki so pod državnim nadzorom, leteti nad določenimi deli sveta zaradi varnostnih razlogov oziroma jim dovoljujejo leteti nad določeno višino. Seveda pa imajo države, nad katerimi bi bilo letenje omejeno ali prepovedano, pravico objaviti ugovor. Razprave pa so pokazale, da se s koristnostjo ICAO arhiva ne strinjajo vsi.¹⁰

Kje je težava? Predvsem v tem, da države različno ocenjujejo, ali gre za konflikt ali ne. Državni NOTAM je izdan na podlagi nacionalne ocene tveganja, ki pa spet sloni na obveščevalnih sposobnostih posameznih držav. Kriteriji ali metode za ocenjevanje tveganja so različni, to pa vodi posamezne države do različne ocene tveganja v istem zračnem prostoru. Tako arhiv ICAO dobiva od različnih držav različna sporočila o tveganjih, čeprav gre za iste zračne prostore. Tu je še ena ovira, ki se nanaša na pravočasnost sporočanja ogroženosti zračnega prostora posamezne države. ICAO navaja, da gre za 8-10 dni, da države sporoče podatke o konfliktni coni/ah.¹¹ To pomeni, da svetovni letalski javnosti podatki o konfliktnih conah niso znani pravočasno. ICAO globalni načrt letalske varnosti je še kako na mestu.

4 EASA in konfliktna območja

Kot odgovor na arhiv ICAO in ustanovitev mednarodne delovne skupine ICAO na visokem nivoju je tudi EASA ustanovila delovno skupino in zagotovila izdajo SIB-a - Biltena o varnostnih informacijah,

⁹ Pomembno je poudariti, da je bistvo preiskave: »The sole objective of investigation of accidents or incidents shall be the prevention of accidents or incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.« Podrobno glej: Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation, Tenth Ed., July 2010, ICAO. Glej tudi Milde, M., International Air Law and ICAO, No. 18, eleven Publishing, third ed., 2016.

¹⁰ Glej podrobno European High Level Task Force on Conflict Zones, 17. 3. 2016.

¹¹ European High Level Task Force on Conflict Zones, 17. 3. 2016, str. 6.

NOTAM, AIC in druge dokumente, ki jih izdajajo države članice z namenom, da pritegnejo pozornost civilne letalske skupnosti. EASA pred izdajo SIB-a preveri točnost podatkov s pomočjo Nacionalne letalske oblasti (NAA). Podatki trenutno navajajo samo dejstva, ne dajejo pa priporočil letalskim operaterjem, ki še vedno ohranjajo odgovornost za lastne odločitve in operativne izbire. Tudi Evropa si želi pravočasne in natančne informacije o konfliktnih conah.

4.1 Kaj so konfliktna cone – prepovedana območja?

ICAO neposredno ni poudaril »konfliktnih con«. Zato v literaturi tudi ne najdemo definicije konfliktnih con. Prav tako ni jasno, ali je letenje nad konfliktnimi conami zakonito ali ne. Še največ nam v tem trenutku pove 9. člen Čikaške konvencije, ki govori o »prepovedanih območjih, to pa so območja, kjer države pogodbenice lahko zaradi vojaških potreb ali javne varnosti prepovedo polete zrakoplovov drugih držav«. Natančen opis prepovedanih območij in vse kasnejše spremembe morajo biti v najkrajšem možnem času sporočene drugim državam pogodbenicam (očitno pa ne nečlanicam) in Mednarodni organizaciji civilnega letalstva.

Tehnično gledano je vsak primer napada na civilno letalo »vmešavanje v civilno letalstvo« (interference with civil aviation) po mednarodnih letalskih konvencijah. V dokumentu ICAO so navedene definicije o:

- ▶ dejanjih nezakonitega vmešavanja,
- ▶ raketah zrak-zrak,
- ▶ konfliktnih conah,
- ▶ raketah MANPADS, ki jih izstrelijo z ramen v zrak,
- ▶ preletih zrakoplovov,
- ▶ izstrelitvah raket z zemlje v zrak (SAM).

4.2 Seznam konfliktnih con

Trenutno so na svetu znane naslednje konfliktna cone: zračni prostor Irana, Afganistana, Južnega Sudana, zračni prostor Malija – FIRE Niamey, Savdska Arabija – FIR Jeddah, zračni prostor Libije, Iraka, Sirije, Somalije, zračni prostor Jemna – FIR Sana, Pakistan – FIR Lahore, zračni prostor nad polotokom Sinaj, vzhodna Ukrajina, spopadi pa potekajo tudi na območju Gornjega Karabaha (Armenija in Azerbajžan (oktober 2020). Odpravljene pa so bile konfliktna cone nad Kenijo (03. 09. 2018) in Severno Korejo – FIR Pyongyang (25. 04. 2018).¹²

4.3 Informativni bilten o konfliktnih conah (CZIB's)

Če bo EASA dobila informacijo o konfliktni coni in ne bo mogoče obvestiti potencialnih uporabnikov preko (RCZ) – tveganje zaradi konfliktnih con, bo izdala CZIB, ki bo vseboval dejanske podatke z nasveti, ki so jih že izdale države članice EASE.

4.4 Evropska delovna skupina strokovnjakov na visoki ravni za konfliktna cone

Septembra 2015 je bil v Bukarešti sklican sestanek na visoki ravni z namenom, da se zagotovijo konsistentne informacije, s katerimi bi zaščitili državljane EU znotraj in zunaj Evrope. Sklenjeno je bilo, da bo posebna delovna skupina na visokem nivoju preučila kanale, procese in odgovornost glede posredovanja vodil glede tveganj in razvoja predlogov, s katerimi bi zapolnili praznine, ki bi jih evidentirali.

5 Sestrelitev MH17 in PS-752

Sestrelitve civilnih zrakoplovov med poletom so vedno tragični dogodki, saj gre za izgubo nedolžnih življenj potnikov in posadk ter izgubo civilnih letal. V tem kontekstu nas predvsem zanima sestrelitev civilnih letal, ki so letela nad konfliktnimi območji, pa operaterji zato niso vedeli oziroma so letala letela prenizko. Sestrelitev civilnih letal nad konfliktnimi conami pomenijo resen izziv sedanjemu mednarodnemu javnemu in letalskemu pravu. Govorimo o mednarodnem humanitarnem pravu, ki bi ga morali vključiti v okvire Čikaške konvencije.¹³



Razbitina letala MH17

¹² <https://www.easa.europa.eu/domains/air-operations/czibs/map>. <30. 9. 2020>, glej tudi <https://www.delo.si/novice/svet/vojno-stanje-v-armeniji-354118.html>. <27. 9. 2020>.

¹³ Zhang, W. L.: Humanitarian consideration in international law, Cambridge International and Comparative Law, 2020 Sweet & Maxwell and its contributors, C.J.I.C.L. 2016, 5(3), 450–474.

5.1 MH17 - 17. julij 2014

Letalo MH17 je poletelo 17. julija 2014 iz Amsterdama proti Kuala Lumpurju. Sestreljeno je bilo nad vzhodno Ukrajino, ki je bila pod nadzorom sovražnih skupin.¹⁴ Ni podatkov o tem, da je bil zračni prostor nad konfliktnim območjem zaprt ali kako drugače omejen. Življenje je izgubilo vseh 298 potnikov in članov posadke. Stephan Hobe, vodja Inštituta za letalsko pravo na Univerzi v Kölnu, je kritiziral ravnanje nemške vlade: »Menim, da ko razpolagaš s toliko dejstvi, ki kažejo na tako očitno grožnjo, je vlada dolžna posredovati, da letalske družbe spremenijo trase – tudi če jih je treba v to prisiliti.« Nemška vlada je bila namreč obveščena o potencialni nevarnosti preleta konfliktnega območja.¹⁵ Ne glede na to, ali bo na koncu ugotovljeno, da je bilo letalo MH17 sestreljeno z raketo sistema buk ali pa je šlo za sestrelitev, ki jo je opravilo ukrajinsko letalo MIG-29, je uboj 298 potnikov in članov posadke dejanje, ki nima opravičila.¹⁶

Direktor IATE je 21. julija 2014 izjavil, da je bila sestrelitev MH17 »strašen zločin« in napad na »transportni sistem, ki je instrument miru«. ¹⁷ Po informacijah, ki jih je imela IATA, zračni prostor, ki ga je preletel MH17, ni bil podvržen nobenim restrikcijam.

5.2 PS752 - 8. 1. 2020

Iranske oblasti so priznale, da je bilo ukrajinsko letalo s 176 potniki in člani posadke sestreljeno zaradi človeške napake. Po vzletu z letališča Imam Homeini ga je iranska zračna obramba »prepoznala« za sovražno letalo in vanj izstrelila dve raketi zemlja-zrak, ki sta ga uničili. Vzrok tej tragični nesreči naj bi bil konflikten odnos med ZDA in Iranom. Ni poročil o tem, da bi bodisi sosednji Irak ali Iran razglasila prepoved letenja na konfliktnem območju.¹⁸

6 Zakaj države članice ICAO ne zapirajo svojih zračnih prostorov nad konfliktnimi območji

Iz povedanega lahko sklenemo, da državam, ki tako poudarjajo popolno in izključno suverenost



Razbitina letala PS752

v zračnem prostoru nad svojim ozemljem, nič ne preprečuje, da v primeru konflikta v skladu z 9. členom Čikaške konvencije razglase prepovedana območja. S tem bi zavarovale sebe in letalske družbe drugih držav pred dogodki, kot sta bila sestrelitev MH17 in PS752. Gre za izpolnjevanje Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, ki ima za cilj prihodnji razvoj civilnega letalstva, ki lahko v veliki meri prispeva k ustvarjanju in ohranjanju prijateljstva in razumevanja med državami in ljudstvi sveta, vsaka zloraba pa lahko postane nevarna za splošno varnost.

Zakaj države ne razglasijo prepovedanih območij (konfliktnih con), je vprašanje, ki ga bo morala ICAO čim prej postaviti vsem svojim članicam. Razlog ne sme biti v tem, da države v sporu ne znajo oceniti, ali gre za konflikt, ki bi lahko vplival na varnost civilnega letalstva ali ne. In kar je po našem mnenju še posebej pomembno, je, da je obvestilo o konfliktnih conah pravočasno in natančno, saj bo le tako mogoče preprečiti opisane katastrofe. Ne smemo dopustiti arbitrarnosti sporočanja nastanka konfliktnih con, saj bi bilo to videti kot »pustimo jim, naj rešujejo svoje probleme, le sporoče naj o tem pravočasno in z natančnimi podatki«. To nam še posebej dokazuje najnovejši spor med Armenijo in Azarbejdžanom o statusu Gornjega Karabaha. Tu potekajo vojne operacije in zračni prostor obeh držav je konfliktna cona.¹⁹

¹⁴ Weaver, M., Walker, S.: »MH17: Dutch to Unveil Official Crash Report The Guardian (London, 13. oktober 2015) <http://www.theguardian.com/world/2014/dec/25/mh17-russia-claims-to-have-airfield-witness-who-blames-ukrainian-pilot> > accessed 14 May 2016. Malezijsko letalo je bilo sestreljeno z raketo vrste TOR-M1, ki je bila razvita v Sovjetski zvezi in je namenjena obrambi pred zrakoplovi.

¹⁵ <https://www.rtvsllo.si/svet/sestrelitev-mh17-nemcija-obveščena-o-nevarnosti-njene-letalske-družbe-ne>, <30.9.2020>.

¹⁶ <https://www.mladina.si/162023/sestrelitev-mh17-buk-ali-mig-29>, <30.9.2020>.

¹⁷ Glej Statement on MH17 by IATA's Director General & CEO; Tony Tyler, 21 July 2014 ter dodal: »Among the immediate priorities, the bodies of the victims must be returned to their grieving loved ones in a respectful manner.«

¹⁸ <https://insajder.com/svet/iran-priznal-sestrelitev-ukrajinskega-letala-za-nesrečo-kriva-človeška-napaka>, <30. 9. 2020>.

¹⁹ <https://www.delo.si/novice/svet/vojno-stanje-v-armeniji-354118.html>, <27. 9. 2020>.

In tu je še določilo 3. bis člena. Čeprav je nastal kot plod kompromisa med tistimi, ki so zagovarjali popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojimi ozemlji, in tistimi, ki so prepričani o tem, da je absolutna in izključna zračna suverenost vendarle omejena z varnostjo medna-

rodnega civilnega letalstva, ne gre pozabiti, da je uporaba sile ali grožnja s silo, ki je v 3. bis členu zožena na prepoved uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom, norma mednarodnega javnega prava in tudi absolutna prepoved mednarodnega letalskega prava.

Conflict zones and the article 3. bis of the Chicago convention

Summary:

air traffic over the conflict zones. What is ICAO saying about this? Why States in quarrel with each other do not prohibit overflying the conflict zones? Timely prohibition of overflying the conflict zones means much more security and safety for international flights and air companies, passengers and crews. It makes a higher confidence in them.

Keywords:

conflict zones, unlawful act of interference, risk assesment, Article 3. Bis, Air-to-Air Missiles, MANPADS, overflight, EASA,s Conflict Zones Map, Conflict Zone Information Bulletin (CZIB's)

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

