

ŠOLA ZA ČASTNIKE
20. GENERACIJA
SPECIALIZACIJA LETALSTVO

ZAKLJUČNA NALOGA

UPORABA OROŽJA PROTI CIVILNEMU LETALSTVU



Kandidat-slušatelj: ndes. Peter Ožura
Mentor: stot. Mitja Lipovšek

Cerklje ob Krki, september, 2009



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

Slovenska vojska

Poveljstvo za doktrino, razvoj,
izobraževanje in usposabljanje
Šola za častnike

Številka:

Datum:

ZAKLJUČNA NALOGA
UPORABA *OROŽJA* PROTI CIVILNEMU LETALSTVU

Kandidat-slušatelj: ndes. Peter Ožura

Mentor: stot. Mitja Lipovšek

Cerklje ob Krki, september, 2009

Engelsova ulica 15, 2111 Maribor

Telefon: 02 332 2227, fax: 02 332 1035, e-pošta: pdriu@mors.si

Identifikacijska št. za DDV: (SI) 47978457, MŠ: 5268923, TRR: 01100-6370191114

Povzetek

Tematika diplomske naloge je uporaba orožja proti civilnim letalom v letu v času miru. Glavna ideja za temo diplomske naloge izhaja iz terorističnih napadov, ki so se zgodili 11. 9. 2001 v Združenih državah Amerike. Izbiri teme so botrovale tudi sestrelitve manjših tihotapskih letal v Južni Ameriki. Izbrana tematika je za Slovenijo relevantna zaradi bližine „balkanske“ tihotapske poti. V prvem delu diplomske naloge so podane mednarodne zakonske osnove in določila, ki se nanašajo na uporabo oziroma prepoved uporabe orožja proti civilnim letalom. Predstavljene so nekatere najodmevnejše sestrelitve. Ocenjene so prakse oziroma določila, ki so se razvila po analizi teh tragičnih dogodkov. Zaradi slovenskega članstva v mednarodnih organizacijah, kot so Združeni narodi (ZN), Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) in zveza NATO, je predstavljena tudi slovenska zakonodaja. Namen diplomske naloge je ugotoviti, ali v Republiki Sloveniji obstaja pravna podlaga za uporabo orožja zoper civilna letala v letu v času miru.

Ključne besede

Letalstvo, civilno letalo, sestrelitev, prestrezanje, Čikaška konvencija, zračni prostor, mednarodno pravo, slovenska zakonodaja, človekove pravice, orožje, mednarodna organizacija civilnega letalstva

Summary

The main subject of the thesis is the use of weapons against civil aircrafts at peace. The basic idea for the thesis arose from the terrorist attacks that occurred on 11th September 2001 in the United States as well as smuggler planes shot down in South America. The topic discussed is of special relevance to Slovenia due to the smuggling path on the Balkan Peninsula. The first part of the thesis includes the international legal framework and provisions applying to the use of or ban on weapons against civil aircrafts. Some of the most controversial shot-downs are discussed. Practical work and provisions made after these tragic events are analyzed. Due to Slovenia's membership in international organizations such as United Nations (UN), International Civil Aviation Organization (ICAO) and NATO, the Slovene legislation is introduced. The aim of the thesis is to find out whether a legal basis for the use of weapons against civil aircrafts at peace exists in the Republic of Slovenia.

Key words

Aviation, civil airplane, shot down, interception, Chichago convention, airspace, international law, Slovenian legislation, human rights, weapons, International civil aviation organisation

KAZALO

1	UVOD.....	1
2	LETALSKO MEDNARODNO PRAVO	2
2.1	USTANOVNA LISTINA ZDRUŽENIH NARODOV	2
2.1.1	<i>Prepoved uporabe sile po 4. odstavku 2. člena</i>	2
2.2	MEDNARODNO JAVNO LETALSKO PRAVO.....	3
2.3	ČIKAŠKA KONVENCIJA.....	3
2.4	UPORABA MEDNARODNEGA PRAVA.....	9
2.4.1	Primeri sestrelitev.....	9
2.4.2	ZAKLJUČKI IZ PRIMEROV SESTRELITEV	16
2.5	SPLOŠNA DEKLARACIJA O ČLOVEKOVIH PRAVICAH	17
2.5.1	Človekove pravice in pravica do življenja	18
2.5.2	Kazenski pregon izvensodnih pobojev	19
2.5.3	Človekove pravice in sestrelitve civilnih letal	20
2.6	OKOLIŠČINE, V KATERIH BI MEDN. PRAVO DOVOLILO SESTRELITEV CIVILNEGA LETALA.....	20
2.6.1	SAMOOBRAMBA.....	21
2.6.2	OBOROŽEN NAPAD	23
2.7	Obramba v sili po mednarodnem pravu.....	26
2.7.1	SESTRELITEV CIVILNEGA LETALA V STISKI	26
2.7.2	STANJE NUJNOSTI.....	27
2.8	Stanje nujnosti v mednarodnem pravu	27
2.8.1	Elementi nujnosti.....	28
3	SLOVENSKA ZAKONODAJA.....	32
3.1	Varovanje zračnega prostora v času srečanja EU-ZDA.....	35
3.1.1	Pravila delovanja (Rules of engagement)	35
4	ZAKLJUČEK	37
5	Literatura	39
6	Seznam slik in tabel	41
7	Seznam okrajšav.....	41
8	PRILOGE	42

Kot kandidat za častnika v Šoli za Častnike Slovenske Vojske sem se v svoji diplomski nalogi odločil predelati tematiko uporabe orožja proti civilnim letalom v letu v času miru. Idejo za to tematiko sem dobil zaradi terorističnih napadov, ki so se zgodili 11.9.2001 v Ameriki. Ali obstajajo zakonske osnove, ki bi Američanom dovoljevale sestrelitev ugrabljenih potniških letal. Povod za izbiro tematike, so bile tudi sestrelitve manjših tihotapskih letal v Južni Ameriki. Zaradi geostrateškega položaja Slovenije in naraščanja uporabe prepovedanih substanc v Evropi, poteka čez Slovenijo ena glavnih tihotapskih poti (Balkanska pot). Zaradi tega obstaja tudi v Slovenskem zračnem prostoru možnost preletavanja tovrstnih ilegalnih letal. V prvem delu bom podal mednarodne zakonske osnove in določila, ki se nanašajo na uporabo ali prepoved uporabe orožja proti civilnim letalom. Kronološko bom predstavil nekaj najodmevnejših sestrelitev in jih zakonsko ovrednotil. Ocenil bom prakse oziroma določila, ki so se razvila po analizi teh tragičnih dogodkov. Prav tako si bom podrobneje ogledal, kako mednarodno pravo vpliva na vprašanje o uporabi orožja zoper civilna letala v letu in nenazadnje tudi slovensko letalsko zakonodajo. Tu bi rad še posebej poudaril slovensko članstvo v mednarodnih organizacijah, kot so Združeni Narodi, Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) in NATO. Namen diplomske naloge je skozi primere sestrelitev in mednarodnega ter notranjega prava Republike Slovenije ugotoviti, ali obstaja v Republiki Sloveniji pravna podlaga za uporabo orožja zoper civilna letala v letu v času miru.

2 LETALSKO MEDNARODNO PRAVO

Letalsko mednarodno pravo je del mednarodnega prava. Je sistem pravil, ki urejajo pravne odnose (pravice in dolžnosti) med subjekti, priznanimi v mednarodni skupnosti, tako v medsebojnih odnosih kakor tudi v razmerjih do temeljnih človekovih pravic ter zaščite ljudi.

Sistem pravil rešuje dejansko stanje, ki ni vnaprej predvideno; pomeni, da ni pravnih praznin. Ob reševanju problemov si pomagamo tako, da ob odsotnosti konkretnejše norme uporabimo splošnejšo. Poleg mednarodnih pogodb in konvencij v ta sistem štejejo splošna načela, običajno pravo, javno vest, zakone človečnosti itd. Temeljna načela povezujejo sistem v celoto.

Mednarodno pravo ureja:

- medsebojne odnose med državami,
- položaj mednarodnih organizacij — ustanavljanje, pristojnosti, delovanje,
- mednarodni položaj in odnose ostalih subjektov, na katere se nanašajo pravila mednarodnega prava — posamezniki, organizacije, osvobodilna gibanja itd.

Norme mednarodnega prava so zavezujoče.

(Vir:

www.pravna.net/zapiski/4.%20letnik/Mednarodno%20javno%20pravo/zapiski/MJP1%20-%20zapiski.DOC)

2.1 USTANOVNA LISTINA ZDRUŽENIH NARODOV

2.1.1 PREPOVED UPORABE SILE PO 4. ODSTAVKU 2. ČLENA

Predpisi iz Ustanovne listine Združenih narodov se najpogosteje smatrajo za najbolj objektivne v mednarodnem pravu. Države članice Združenih narodov so se zavezale, da bodo spoštovale tako obveznosti, določene po zakonih, kot tudi obveznosti med samim konfliktom.¹

Ko govorimo o možnosti, da bi neka država uporabila orožje zoper drugo, moramo v to vključiti tudi možnost uporabe orožja proti tujim civilnim letalom. Uporaba orožja proti tuji državi je prepovedana, razen v primeru, če je uporabljena v samoobrambi ali v soglasju s 7. poglavjem Ustanovne listine.

Četrty odstavek 2. člena Ustanovne listine Združenih narodov zelo jasno določa:

Vse članice se morajo v svojih mednarodnih odnosih vzdržati groženj ali uporabe sile proti ozemeljski celovitosti ali politični neodvisnosti katerekoli države ali kakršnegakoli sredstva, ki ni v skladu s cilji ustanovne listine ZN.²

¹ V primeru navzkrižja med obveznostmi članic ZN v okviru sedanje listine in njihovih obveznosti v okviru drugih mednarodnih sporazumov prevladajo obveznosti po listini ZN, člen 103.

² Ustanovna listina Združenih Narodov, 1. poglavje, 2. člen, 4. odstavek, <http://www.un.org/aboutun/chapter1.shtml>.

Ker ni bilo nikoli točno določeno, kaj se smatra kot pojem uporabe sile s strani pravnih strokovnjakov ali državnih praks, je jasno, da četrti odstavek 2. člena zagotovo vključuje vse primere uporabe sile (orožje) kot tudi ostale fizične načine sile, ki bi jih lahko uporabili proti civilnim letalom v letu.³ Medtem ko so države v svojih stališčih glede uporabe orožja proti civilnim letalom odločno proti njej, obstajajo nekatere okoliščine, v katerih bi bila uporaba orožja dovoljena zaradi dejanj drugih.

Vsako analizo, ki bi jo naredili na temo morebitnih kršitev četrtega odstavka 2. člena, bi bila polna pasti. Zato obstajajo tudi še nekateri drugi ukrepi mednarodnega prava, ki imajo enako politično težo kot četrti odstavek 2. člena in zagotovo še nekaj drugih s podobnimi določili.

Pojem, kaj je in kaj ni uporaba sile, je bil predmet številnih analiz in debat v okviru mednarodnega prava in daleč presega obseg te diplomske naloge. Vsekakor pa je koristno pogledati, kako določila v mednarodnem pravu vplivajo na potencialne operacije, ki bi imele za svoj namen sestrelitev civilnega letala.⁴

2.2 MEDNARODNO JAVNO LETALSKO PRAVO

Medtem ko ustanovna listina Združenih narodov vsebuje pravila, ki zadevajo državno obnašanje v katerihkoli operacijah, ki vključujejo uporabo sile med narodi, je samo mednarodno javno letalsko pravo bolj specifično in pokriva le majhen del, ki je pomemben za to diplomsko nalogo. Zato si bomo v naslednji točki diplomske naloge bolj podrobno pogledali Čikaško konvencijo, ki predstavlja temelj mednarodnega civilnega letalstva.

2.3 ČIKAŠKA KONVENCIJA

Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bolj poznana kot Čikaška konvencija (podpisana 7.12.1944), je botrovala ustanovitvi Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), ki je specializirana agencija Združenih narodov, zadolžena za usklajevanje in regulacijo mednarodnega zračnega transporta. Konvencija določa pravila uporabe zračnega prostora, registracijo zrakoplovov, varnost in podrobnosti o pravicah podpisnic, ki se navezujejo na potovanja z letalom. Je primarni mednarodni dogovor, ki zadeva civilno letalstvo. Pod okriljem te konvencije so nastala tri glavna določila, ki govorijo o problemu sestrelitve civilnega letala, in sicer četrti odstavek 3. člena in 3bis člen ter aneks 2.⁵

³Ustanovna listina Združenih narodov, komentar 112—13 (Bruno Simma, ed., 1994). Obstaja velika podpora za predlog, ki vključuje vse čezmejne vojaške akcije ne glede na obseg ali namen. Glej str. 117—118. To skoraj zagotovo ne vključuje samo ukrepe v drugih državah kot tudi ukrepov, izvedenih v krajih izven suverenosti nadzora katerekoli članice, kot je npr. na odprtem morju, v vesolju in na Antarktiki.

⁴Major Darren C. Huskisson, *AIR BRIDGE DENIAL PROGRAM AND THE SHOOTDOWN OF CIVIL AIRCRAFT UNDER INTERNATIONAL LAW*, USAF, 2005, str. 120.

⁵ICAO Aneks 2, <http://www2.tech.purdue.edu/at/courses/at300/Documents/Annex2.pdf>.

Četrti odstavek 3. člena 3 pravi:

»Države pogodbenice se zavezujejo, da bodo pri izdelavi predpisov za njihova državna letala upoštevala tudi varnost plovbe civilnih letal.⁶«

3bis člen pravi:

»Da države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja zoper civilna potniška letala v letu, in da v primeru prestrežanj ne bodo ogrozile življenj ljudi na krovu letala in njihove varnosti.⁷«

Nekateri bi pričakovali, da so ta določila univerzalno sprejemljiva med podpisniki konvencije, in da imajo povsem jasen pomen, kar pa ni čisto res.⁸ Zelo pomembno je, da ta določila oziroma predpise podrobneje pregledamo v diplomski nalogi, saj predstavljajo osnovne pravne norme.

Čikaška konvencija se ne uporablja za državna letala, saj vsebuje le dva člena, ki zadevata plovbo državnih letal. V prvem določilu je prepovedano, da državna letala letijo nad ozemljem druge države ali večjih držav brez njihovega dovoljenja. Druga zahteva za pogodbenice je, da pri izdelavi svojih pravnih predpisov v zvezi s plovbo državnih letal upoštevajo tudi varnost civilnih letal, kot je zapisano v členu 3(d). Zahteve člena 3(d) so v bistvu zelo splošne. Zagotovo zavežejo državo, da postavi nekatere standarde, ki zadevajo državna letala, kaj pa to zares pomeni pa je stvar razprave. Eno in najverjetneje, tudi najboljše mnenje je, da beseda predpis nudi zelo široko interpretacijo pri vključitvi vojaških ukazov, pravil o vključitvi v bojevanje (rules of engagement) podanih s strani vojaške hierarhije njihovim pilotom in kontrolorjem zračnega prometa.

Združene države Amerike so šle v tem določilu četrtega odstavka 3. člena še naprej in zavzele stališče, da člen 3(d) prepoveduje sestrelitev civilnega letala. Svet ICAO (International Civil Aviation Organization), Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljevanju ICAO), je priznal, da je lahko primer sestrelitve civilnega letala v nasprotju z določili konvencije, ki se navezujejo na določila v četrtem odstavku 3. člena. Na splošno po četrtem odstavku 3. člena ne bi smeli dovoliti, da pride do razlage, ki bi postavila tezo o sprejemljivosti sestrelitve civilnega letala. Zahteva za prepoved sestrelitve civilnega letala je opredeljena v generalnem odloku in je za podpisnike obvezna, razen v primeru, če je po mednarodnih določilih članici dovoljeno odstopiti od te zahteve. Po pregledu člena 3bis in aneksa 2 bodo še kako pomembna določila zapisana v četrtem odstavku 3. člena, ki je edini obvezen predpis v izvirniku Čikaške konvencije. Dopolnilo četrtega odstavka 3. člena je aneks 2. ICAO ima moč, ki jo imajo le nekatere mednarodne organizacije. Čikaška konvencija je dala ICAO-ju pooblastila, da sprejema SaRPs (Standard and Recommended Practice) standarde in postavlja priporočene prakse (v nadaljevanju SaRPs)⁹ v celotni zadevi, ki zadeva mednarodno civilno letalstvo. SaRPs-i se nahajajo v aneksih konvencije in so lahko dopolnjeni s strani sveta ICAO, če za to glasujeta dve tretjini sveta.

Vsako prestrežanje letala z vojaškim lovцем predstavlja določeno nevarnost tudi v povsem rutiniranem primeru. Zaradi tega je ICAO izdelal pravila, ki jim je potrebno slediti, kadar se izvaja prestrežanje civilnega letala.¹⁰ Aneks 2 je že predhodno vseboval določila, ki naj bi odvrčale podpisnice od uporabe orožja proti civilnemu letalstvu, ki pa so bila odstranjena

⁶ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, četrti odstavek 3.člena, <http://www.scribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

⁷ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, 3bis člen, <http://www.scribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

⁸Od 191 članic ZN jih je 188 podpisnic Čikaške konvencije.

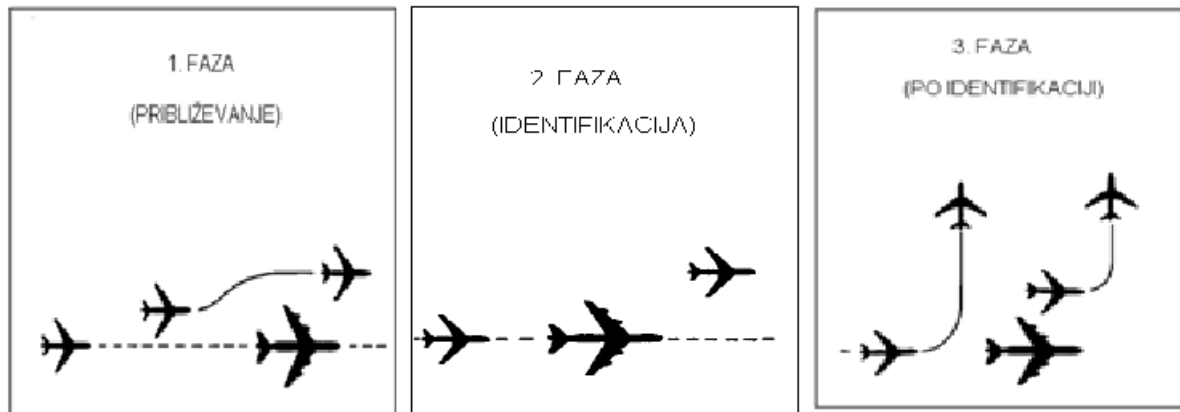
⁹SaRPs (Standard and recommended practice) — Standardne in priporočene prakse.

¹⁰ICAO Doc 9433 – AN/926: Manual concerning Interception of Civil Aircraft.

leta 1984.¹¹ Kakorkoli že, aneks 2 vsebuje pomembna pravila, ki zadevajo sestrelitev civilnega letala.

Aneks 2 predvideva uporabo prestreznih letal kot zadnjo možnost, če pa že pride do njihove uporabe, morajo biti uporabljeni izključno za identifikacijo sumljivega ali neznanega letala.¹² Za identifikacijo se uporablja trifazno približevanje. Za boljše razumevanje vseh treh faz si bomo podrobno pogledali, kaj se med vsako fazo dogaja.

Slika 1: Trifazno približevanje



Vir: ICAO DOC 9433-AN/926

I. faza

Prestreznik se približa zrakoplovu od zadaj, nato zavzame položaj na levi strani zrakoplova, rahlo nad in pred zrakoplovom v vidnem polju pilota prestreženega zrakoplova. V prvi fazi naj se ne bi približal na manj kot 300 metrov. Če v postopku prestrežanja leti več prestreznikov, se namestijo stran od prestreženega zrakoplova, po možnosti nad in za prestreženim zrakoplovom. Praviloma izvajata prestrežanje dve letali. Medtem ko vodja poleta komunicira s pilotom prestreženega zrakoplova, je drugi prestreznik za prestreženim zrakoplovom pripravljen na izvedbo ukrepov z orožjem (sestrelitev). Ko prestreznik zavzame določen položaj in primerno hitrost, mora po potrebi začeti z 2. fazo prestrežanja.

II. faza

Vodja skupine prestreznikov začne z blagim približevanjem prestreženemu zrakoplovu na isti višini, dokler se ne približa toliko, kolikor je treba, da dobi zahtevane informacije (registracijo zrakoplova ...). Približevanje bližje, kot je treba, je lahko tvegano. Vodja skupine prestreznikov mora izvajati manevre tako, da ne vznemirja posadke in potnikov prestreženega zrakoplova. Medtem se mora stalno zavedati, da se manevri, ki se zdijo normalni za prestreznika, lahko posadki in potnikom prestreženega zrakoplova zdijo nevarni. Vsa druga letala iz skupine prestreznikov, ki neposredno ne sodelujejo pri postopku prestrežanja, se morajo zadrževati stran od prestreženega zrakoplova. Po uspešni identifikaciji se mora prestreznik umakniti stran od prestreženega zrakoplova s postopkom, opisanim v 3. fazi prestrežanja.

¹¹Prepričani so bili, da je ta prepoved že del splošnega mednarodnega prava, in zato ni imela mesta v prilogi, od katere lahko odstopajo po 38. členu, če vložijo razlikovanje z ICAO.

¹²Čikaška konvencija, aneks 2, priloga. A, odstavek 2.1. Pomen je v tem, da prestrežanje ne sme biti opravljeno z namenom vključitve v operacijo sestrelitve.

III. faza

Vodja skupine prestreznikov se mora začeti umikati stran od prestreženega zrakoplova. To stori z blagim zavojem stran in rahlo pod prestrežen zrakoplov. Preostali prestrezniki, ki ne sodelujejo neposredno pri postopku prestrežanja, se morajo zadržati stran od prestreženega zrakoplova in se pridružiti vodji skupine prestreznikov, ko se ta dovolj oddalji. Če se pokaže potreba po vodenju prestreženega zrakoplova po 2. fazi, vodja skupine prestreznikov zavzame položaj, opisan v 1. fazi prestrežanja (rahlo nad prestreženim zrakoplovom in na njegovi levi strani v vidnem polju pilota). S tem omogoči pilotu prestreženega zrakoplova, da vidi vizualne signale, ki mu jih podaja prestreznik. V primeru neugodnih vremenskih razmer ali terena na področju prestrežanja se lahko zgodi, da mora prestreznik zavzeti položaj na desni strani, rahlo nad in pred prestreženim zrakoplovom. V takšnem primeru mora pilot prestreznika leteti tako, da je vedno v vidnem polju pilota prestreženega zrakoplova. (Vir: Doc 9443 – AN/926, Manual concerning Interception of Civil Aircraft.)

Komunikacija za postopek prestrežanja je standardizirana tako za letalo, ki izvaja prestrežanje, kot tudi za prestreženo letalo s frazami za verbalno komunikacijo in tudi za vizualno komunikacijo.¹³ Med temi znaki za sporazumevanje ni omenjena uporaba orožja. V aneksu 2 lahko vidimo tudi svarilo, da je uporaba označevalnih nabojev za pritegnitev pozornosti nevarna. Obenem pa je zapisano tudi to, da naj se temu postopku izognemo, če se le da.

Sprejemljivost aneksa 2 je predmet za razpravo, saj ne vsebuje nobene priporočljive ustaljene prakse, ampak samo standardna opozorila za države, ki se s temi določili ne strinjajo oziroma jih ne upoštevajo. Večina važnejših določil, ki se navezujejo na prestrežanje civilnega letala v aneksu 2, so postala znana kot amandma 27. Pri tem je potrebno omeniti, da so Združene države Amerike in tedanja U. S. S. R. menili, da so dopolnila, ki zadevajo državna letala, prekomerna pri regulaciji državnih letal, ki kršijo Čikaško konvencijo. Večina držav se je v nasprotju s poprej omenjenima strinjalo, da so dopolnila, določena v amandmaju, v prid zaščiti mednarodnega civilnega letalstva. Kot zanimivost je potrebno omeniti, da ZDA niso potrdile sprememb, ki zadevajo amandma 27, v veliki meri zaradi dejstva, da večino delov aneksa 2 ni sprejemljivih, ker ne zadevajo operacij državnih letal.¹⁴ Še bolj pa zaplete celoten zaplet status aneksa 2, ki zadeva področja, ki niso več v pristojnosti katerekoli države. 12. člen Čikaške konvencije je dal ICAO moč, s katero lahko izdaja določila, ki zadevajo zračni prostor nad odprtim morjem.¹⁵ Prav tako je aneks 2 sprejemljiv samo v primeru prestrežanja letal. Tukaj je potrebno omeniti, da nekatere države nimajo prestrežnih zmožnosti, ampak samo protizračno obrambo, ki jo sestavljajo AAA (Anti Aircraft Artillery) — protizračni topovi (v nadaljevanju AAA). Aneks 2 pa uporabo le teh nima predvidenih. Kmalu po sestrelitvi KAL 007 so države priznale slabosti v Čikaški konvenciji, kar je sprožilo pobudo za nastanek novega protokola, ki bo vseboval bolj specifična določila, ki zadevajo uporabo orožja proti civilnim letalom v letu. Končno delo teh pravil je poznano kot Montrealski protokol (dogovor), ki je bil sprejet 10. maja 1984 in je dopolnil 3. člen konvencije ter postal znan kot 3bis člen. 3bis člen Čikaške konvencije govori o problemu uporabe orožja proti civilnemu letalstvu.

»Države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja zoper civilna potniška letala v letu in da v primeru prestrežanj ne bodo ogrozile življenja ljudi na

¹³ Glej prilogo 1.

¹⁴ Michael Milde, *Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation*, 11 ANALS OF AIR AND SPACE LAW 105, 113 (1968).

¹⁵ ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, 12. člen, <http://www.scribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

kovu in njihove varnosti kot tudi samo letalo. To določilo ne sme biti interpretirano kot modificiran zakon Združenih narodov.»¹⁶

Zahteve, ki zahtevajo od podpisnic, da ne uporabljajo orožja proti civilnim letalom v letu, so usklajene s sredstvi, ki so predvideni za zavarovanje suverenosti zadevajoče države.

»Vsekakor je država upravičena, da zahteva pristanek civilnega letala, ki leti nad njenim ozemljem na določenem letališču, če le-ta leti brez dovoljenja ali če obstajajo določene okoliščine, ki bi namigovala, da letalo ni uporabljeno v skladu s konvencijo. Prav tako je mogoče dati takemu letalu katerokoli drugo navodilo, da se ta kršitev konča.»¹⁷

Vsaka država podpisnica sporazuma se strinja s tem, da objavi svoje postopke v sili, ki zadevajo prestrežanje letala. Kar je pri dopolnilu 3bis zelo zanimivo, je to, da je bilo potrebno za ratifikacijo počakati kar štirinajst let, da je bilo zbranih zadostno število podpisov. Tako je člen 3bis prišel v uporabo 1. oktobra 1998 z ratifikacijo s strani Gvineje in Kube.

Dejanski pravni učinek, ki ga ima člen 3bis s tem, ko je prišel v uporabo, ni tako pomemben za večino pogodbenih razprav, saj ima samo zapisan stavek, v katerem pravi:

»Država podpisnica priznava, da se mora vsaka država zavezati, da ne bo uporabljala orožja proti civilnemu letalstvu.»¹⁸

V prvem odstavku dopolnila člena se zdi, da je to dopolnilo dejansko že zapisano v obstoječem mednarodnem pravu in je to dopolnilo zgolj le prepis tega. Pravzaprav je bilo na izrednem zasedanju skupščine ICAO leta 1984 povedano, da ni nobena delegacija nasprotovala dejstvu, da je prepoved uporabe orožja proti civilnemu letalstvu že del splošnih načel mednarodnega prava.¹⁹ Mnogi eminentni strokovnjaki, vključno s profesorjem Michael Milde-om, ki je bil v času sprejemanja določila vodja zakonodajnega oddelka ICAO, so bili mnenja, da je bil novi člen odsev splošnih načel javnega prava.²⁰ Kakorkoli že obrnemo, lahko rečemo, da tako prepričanje ni univerzalno.

Medtem ko se zdi jasno, da člen 3bis pokriva celotno mednarodno civilno letalstvo brez obzira na to, za kakšno letalo gre in da je letalo na vsak način vključeno v uporabo kot potniško letalo, le-to ni tako, saj so se pokazali nekateri dvomi. Vlada Kolumbije je zavzela stališče, da 3bis člen velja samo za komercialna linijska letala ter ostala letala z veljavnimi plani leta in ne za vsa civilna letala. Taka interpretacija bi omajala varnost večino letalskih letov, v katerih bi letala zatavala čez določene mednarodne meje, saj jim mednarodno pravo ne bi nudilo zaščite. Prav tako obstaja vprašanje o zaščiti, namenjeni domačem letalstvu, po 3bis členu. Le-to se pojavi zaradi tega, ker dopolnilo ne vsebuje jasne razlike med domačimi in tujimi civilnimi letali. Prevladujoče videnje oziroma mnenje je, da je zaščita, ki je predpisana po členu 3bis za tuja letala, se pravi za letala, ki nimajo domače registrske oznake. Taka razlaga pa bi bila zopet pretirana in bi preseгла področje Čikaške konvencije, ki je bistvo civilnega mednarodnega letalstva.

Obstajajo mnoge kritike na račun 3bis člena. Nekateri so ga poimenovali kot poizkus predpisati nepredpisljivo.²¹ Zopet obstajajo tudi drugi, ki pravijo, da ima člen nekaj za

¹⁶Glej opombo 7.

¹⁷ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, drugi odstavek 3bis člena, <http://www.sribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

¹⁸ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, prvi odstavek 3bis člena <http://www.scribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

¹⁹Mednarodne organizacije: 25. (izredno) zasedanje skupščine ICAO, 9 anali zakona o zraku in vesolju 455 na str. 457 (1984).

²⁰Glej opombo 14.

²¹Peter Ateh-Afac Fossungo, The ICAO Assembly: The Most Unsupreme of Supreme Organs in the Unidet Nations System? A Critical Analysis of Assembly Sessions, 26 TRANSP. L.J. 1, 22 (1988).

vsakega, ampak še vseeno ne rešuje problema v celoti.²² V členu 3bis vidimo zelo veliko pomanjkljivosti, saj v njem ni zapisano, kako naj ukrepa država oziroma kaj ji je dovoljeno v primeru, da se prestrezeno letalo ne zmeni za navodila prestreznika ali le-to ne deluje v skladu z njegovimi navodili. Tukaj se postavi pomembno vprašanje, in sicer, kako naj država odgovori proti nekemu, ki ne spoštuje pravil.

To vprašanje je v glavnem postavljeno z mislijo o teroristih, je pa prav tako sprejemljivo za letala, ki jih uporabljajo združenja trgovcev z mamili v Južni Ameriki za prevoz droge. To, da tega pojasnila oziroma navodila, kaj storiti v primeru neupoštevanja navodil, ni zapisno, smatram kot največjo pomanjkljivost 3bis člena. V vsakem primeru pa je to dopolnilo pošten poizkus napraviti konec nesmiselnim sestrelitvam, ki so bile sestavni del hladne vojne.

V nadaljevanju si bomo ogledali uporabo samega mednarodnega prava skozi primere sestrelitev civilnih letal in katera določila oziroma prakse so se iz teh tragičnih dogodkov razvile.

²²R. W. JOHNSON, *SHOOTDOWN: THE VERDICT ON KAL 007 237* (1986).

2.4 UPORABA MEDNARODNEGA PRAVA

Države niso zavezane samo z mednarodnimi dogovori, ki jih podpišejo in potrdijo, ampak tudi z normami, ki se razvijejo skozi državniško prakso. Ko iščemo potrditev mednarodnega javnega prava, gre za pogled na aktualno prakso države in do katere stopnje praksa odraža *opino juri* — mnenje pravne stranke ali občutek legalne obligacije, ki zadeva odnose med državami. Pomembno je, da v tej nalogi na kratko pokomentiram zakon, ki je bil uporabljen v dozdajšnjih primerih sestrelitev civilnih letal.²³ Ravnanja držav na te sestrelitve nam lahko pokažejo nekatera uporabna pravila, ki jih lahko uporabimo kot dopolnilo za nekatere nejasnosti v primeru, ko je meddržavno pravo nesprejemljivo. Zato si bomo v nadaljevanju pogledali primere nekaterih tragičnih sestrelitev v času hladne vojne, ki so imele velik vpliv na državne prakse in nastanek novih določil, ki zadevajo varnost civilnega zračnega prometa.

2.4.1 PRIMERI SESTRELITEV

2.4.1.1 *Napad na letalo letalske družbe Air France v berlinskem koridorju 29. aprila 1952*

29. aprila 1952 je potniško letalo družbe Air France domnevno skrenilo z določene rute skozi berlinski koridor in zašlo v področje zračnega prostora nad Vzhodno Nemčijo. V odgovor na to so sovjetski lovci tipa Mig-15 napadli omenjeno letalo z ognjem iz letalskih topov in mitraljezov. Sam napad na srečo ni imel za rezultat popolne izgube potnikov in posadke, kot bomo lahko videli v kasnejših primerih, je pa povzročil veliko škode. To je dokazano prvi napad na civilno letalo, ki se je zgodil v času hladne vojne. Iz tega napada že lahko potegnemo nekatere namige, ki so šli v smeri razvoja norm, ki govorijo o uporabi orožja proti civilnemu letalstvu. Pri nasprotovanju sovjetskemu napadu so se Francozi in Američani združili v mnenju, da ne glede na to, kje se je letalo nahajalo, je bila kakršnakoli uporaba orožja tudi kot svarilo povsem nesprejemljiva in nasprotujoča se vsem standardom civiliziranega obnašanja. V svojo obrambo so Sovjeti podali izjavo, da so se odzvali na vdor v zračni prostor in so poizkušali posvariti letalo in ga prisiliti na pristanek.

Reakcija zaveznikov je potrdila njihovo prepričevanje, da je bila uporaba orožja proti civilnemu letalu nezakonita. Še bolj zanimiva pa je sovjetska reakcija, v kateri niso izrazili mnenja, da so imeli pravico oziroma zakonsko podlago za sestrelitev letala zaradi prečkanja meje (mere trespass). Pravzaprav je bil njihov odziv tak, da se je vse to zgodilo zgolj po nesreči, namesto da bi poizkušali pravno dokazati njihovo upravičenost za uporabo orožja.²⁴

²³Bernard E. Donahue, *Attacks on Foreign Civil Aircraft Trespassing in National Airspace*, 30 A. F. L. REV. 49, 54—63 (1989).

²⁴(Vir: http://en.wikipedia.org/wiki/West_Berlin_Air_Corridor.)

2.4.1.2 **Sestrelitev potniškega letala družbe Cathay Pacific s strani Ljudske Republike Kitajske**

Zgoraj navedena sestrelitev se je dogodila 23. julija 1954. Pri tem incidentu je lovsko letalo kitajskega vojnega letalstva sestrelilo britansko civilno letalo, ki je imelo na krovu dvanajst potnikov in šest članov posadke. Letalo je bilo sestreljeno na letu iz Bangkoka do Hong Konga v bližini otoka Hainan. Presenetljiv napad kitajskih vojaških lovskih letal je imel za posledico 10 mrtvih ljudi pri padcu letala v morje.

Amerika in Velika Britanija sta omenjeni napad označili kot barbarsko dejanje in je bilo zato obsojajoče s strani obeh vlad. Kitajska Ljudska Republika se je za svoje dejanje opravičila in ponudila plačilo kompenzacije ter označila incident kot nesrečen splet okoliščin, saj so bili prepričani, da letalo pripada sovražnemu letalstvu, ki je bilo na poti za napad na pomorsko bazo na otoku.

Ta primer je zelo pomemben zato, ker dokazuje neenotnost mednarodnih norm pri uporabi orožja zoper civilnih letal v letu, kar lahko vidimo iz opravičila, ponujenega s strani kitajske Ljudske Republike kmalu po končanju korejske vojne. Glede na napetosti med ZDA in Veliko Britanijo ter kitajsko Ljudsko Republiko v času hladne vojne bi se lahko slednja skrila za značilno retoriko hladne vojne. Obenem to opravičilo zelo podpira naravo mednarodnega javnega prava o prepovedi uporabe orožja zoper civilna letala v letu.²⁵

2.4.1.3 **Sestrelitev potniškega letala družbe El-Al Constellation s strani Bolgarije**

Sestrelitev letal Air France nad Berlinom in Kitajsko v bližini otoka Hainan, navedenih v zgornjih primerih, so imele za posledico zgolj mednarodno zgražanje. Primer teh dveh sestrelitev ni nič v primerjavi s sestrelitvijo, ki je sledila v letu 1955. 27. junija je bilo letalo letalske družbe El-Al Constellation registrirano v Izraelu z enainpetdesetimi potniki in sedmimi člani posadke na letu iz Londona v Tel Aviv. Letalo je zašlo v bolgarski zračni prostor in je bilo zaradi tega sestreljeno s strani bolgarskih vojaških lovcev, kar je imelo za posledico smrt vseh ljudi na krovu. V tem primeru je prišlo do sestrelitve brez opozorila posadki in brez poizkusa po spremstvu letala na prisilni pristanek. Največji kritiki tega dogodka so bili Izraelci, Angleži in Američani. Izrael je podal izjavo, da Čikaška konvencija v členu 3d predpisuje mednarodne standarde in da je bila bolgarska metoda obrambe zračnega prostora s sestrelitvijo civilnega letala v obdobju miru neupravičena. Francozi so se pridružili temu mnenju in dodali še to, da smatrajo zadevano sestrelitev kot dejanje v vojni.

Bolgarija je v svojem pismu izrazila obžalovanje za omenjeni incident in je obljubila, da bo kaznovala pilota vojaškega lovskega letala. Obenem pa je ponudila tudi kompenzacijo za mrtve potnike in posadko ter materialno škodo. Njihovo obžalovanje je bilo zelo kratkotrajno, saj je Bolgarija kasneje zavrnila odgovornost in je ponudila *ex gratia* plačilo, kar pomeni plačilo brez odgovornosti ali pravne obveze.²⁶ Bolgarija je šla v svojih dejanjih še dlje in je krivdo prevalila izključno na posadko El-Al Constellation. Zaradi nezadovoljstva z bolgarskim

²⁵(Vir: http://en.wikipedia.org/wiki/Cathay_Pacific_VR-HEU.)

²⁶Ex gratia – plačilo brez odgovornosti oziroma brez pravne obveze.

obnašanjem okoli incidenta so Amerika, Francija in Izrael vložili skupno tožbo na ICJ (Internation court of Justice) — Mednarodno sodišče za pravico (kasneje ICJ). Bolgarija ni priznala pristojnosti poprej omenjenega sodišča, tako da do obravnave primera in pravne razrešitve ni nikoli prišlo.²⁷

2.4.1.4 Sestrelitev potniškega letala družbe Libyan Airlines s strani Izraela

Omenjeni dogodek se je zgodil 21. februarja 1973 nad Sinajskim polotokom. V tem primeru so izraelska lovška letala prestregla sumljivo letalo tipa Boeing 727 z nacionalnimi oznakami libijskega letalskega prevoznika nad območjem izraelske okupacije Sinajskega polotoka. Vsi poizkusi za pospremitve letala na prisilni pristanek so spodleteli, zato je padla odločitev, da se letalo smatra kot sovražno in ga je zato potrebno sestreliti. Izraelska vojaška lovška letala so zaradi te odločitve sestrelila civilno letalo, kar je imelo za posledico sto šest mrtvih ljudi. Na odločitev za sestrelitev so v tem primeru vplivali številni zmotni faktorji. Letalo je letalo blizu raziskovalnega centra Dimona in tovarnoma za ločevanje atomskih jeder, ki sta dve zelo pomembni stavbi, kar zadeva izraelsko varnost. Obenem se je letalo nahajalo nad ozemljem, kjer so bile nameščene izraelske vojaške sile, zato je izraelska obveščevalna služba MOSAD domnevala, da obstaja možnost samomorilskega napada s potniškim letalom.

Vsesplošen odziv mednarodne javnosti na ta dogodek je bil negativen. Izrael je podal izjavo, v kateri je izjavil, da če bi vedeli, da gre za potniško letalo, ne bi uporabili orožja. V skupnem poročilu ICAO odbora je bil podan zaključek, da je Izrael s sestrelitvijo kršil principe, opredeljene v Čikaški konvenciji.²⁸ Čeprav je letalo vdrlo na področje pod izraelsko okupacijo, se samo dejanje ne smatra kot sestrelitev zaradi vdora. Letalo je bilo sestreljeno, ker se je smatralo kot sovražno. V tem primeru je kritično število dokazov predstavljenih z izraelske strani, ki kažejo na to, da je šlo za neprijateljsko letalo. Mednarodno pravo bi v primeru, da bi bilo dokazano, da je šlo za uporabo civilnega letala za samomorilski napad, sestrelitev z izraelske strani opravičilo. Predstavljeni dokazi s strani Izraelcev niso bili zadostni, da bi opravičili njihovo dejanje. Zaključimo lahko, da je glede na razpoložljive informacije ukrepala preneglo. Mednarodni odziv se je odražal predvsem v prepričanju, da Izrael ni imel pravice za tak ukrep, glede na to, kakšno »potencialno« nevarnost je predstavljalo civilno letalo.²⁹

2.4.1.5 Sestrelitev potniškega letala Korejske letalske družbe (Korean Air Lines) na letu 902 s strani USSR

Sestrelitev letala letalske družbe Korean Air Lines na letu 902 se je zgodila 20. aprila 1978 in se jo omenja kot skoraj pozabljeno sestrelitev hladne vojne. V tem incidentu je bilo sestreljeno letalo Korejske letalske družbe (v nadaljevanju KAL) tipa Boeing 707 s strani sovjetskih lovskih letal tipa Mig kmalu za tem, ko je zašlo v sovjetski zračni prostor v bližini

²⁷(Vir: http://en.wikipedia.org/wiki/El_Al_Flight_402.)

²⁸ Glej resolucijo ICAO o Libijski sestrelitvi, ICAO Resolution on Lybian shootdown.

²⁹(Vir: <http://world.mediamonitors.net/Headlines/Forgotten-History-The-Case-of-Libyan-Arab-Airlines-Flight-114>.)

polotoka Kola. Letalo je pri tem napadu doživelo dekompresijo in izgubilo polovico krila. Zaradi dekompresije se je začelo naglo spuščati in zaradi vsega zgoraj navedenega so bile sovjetske oblasti prepričane, da se je letalo raztreščilo. Na srečo pa je posadki letala uspelo pristati s poškodovanim letalom na zamrznjenem jezeru s samo dvema smrtnima žrtvama. V tem primeru je bilo zelo malo diplomatskih not predvsem zaradi tega, ker niti ZDA niti Južna Koreja niso obsodile napada. Z enega vidika lahko predpostavimo, da je do nezainteresiranosti prišlo, ker sta bili samo dve žrtvi. Bolj verjetna razlaga pa je, da je prišlo do pasivnosti mednarodne skupnosti zato, ker so južnokorejske oblasti želele čim prej rešiti posadko iz sovjetskega pripora. Karkoli je že bil razlog te nezainteresiranosti mednarodne javnosti do dogodka, pa so bili Sovjeti jasni v svojem mnenju, da imajo vso pravico braniti svoj zračni prostor proti kakršnemukoli vsiljivcu. Iz dokazov v tem primeru je razvidno, da Sovjeti niso imeli v svojih pravilih določene sestrelitve za civilno letalo, ki bi vdrlo v njihov zračni prostor.

Ko je bil pilotu sovjetskega lovskega letala izdan ukaz za sestrelitev KAL-a 902, je pilot ugovarjal in kontrolorju povedal, da gre za letalo s civilnimi oznakami. Ko je zemeljska kontrola ponovila ukaz za sestrelitev, je pilot ponovno prosil za navodilo. Na tej točki se je po radijski zvezi pilotu vojaškega lovca predstavil general in pilotu ukazal, naj sestrelji letalo. Šele po vsem tem je vojaški pilot sprožil ogenj na civilno letalo.

Zanimiva je tudi izjava ameriškega obveščevalnega agenta, ki je prisluškoval pogovoru med pilotom vojaškega letala in kontrolorjem, ki je izjavil, da je bilo iz začudenega glasu vojaškega pilota razvidno, da je šlo v tem primeru bolj za izjemo kot pravilo glede sestrelitve civilnega letala v sovjetski politiki. Pri temu primeru je potrebno omeniti, da so Američani pri izdelavi izvidniških letal tipa RC-135 uporabljali trupe boeingovega letala tipa 707, kar je najbrž vodilo odgovorne sovjetske oblasti v zmedeno stanje, saj so bili samo tisti na tleh prepričani, da je letalo KAL 902 vojensko letalo in so zaradi tega ukazali uporabo orožja zoper civilno letalo.

Pomembna lekcija iz tega tragičnega dogodka je, da so Sovjeti, ki so imeli najbolj ostro politiko do vsiljivcev v času hladne vojne, prišli do spoznanja, da je bila uporaba orožja z njihove strani proti civilnemu letalu v letu v neskladju z mednarodnim pravom.³⁰

³⁰ (Vir: http://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_902.)

2.4.1.6 **Sestrelitev letala korejske letalske družbe KAL na letu 007 s strani USSR**

V noči 31. avgusta 1983 je sovjetska služba protizračne obrambe začela slediti letu letala, ki je bilo osumljeno, da izvaja izvidniški let. Letalo so spremljali oseminsedemdeset minut in pri tem poizkušali prestreči letalo nad polotokom Kamčatko, kar pa jim ni uspelo. V drugem poizkusu so imeli več sreče in so letalo prestregli v bližini otoka Sakhalin. Sovjetska vojaška lovska letala so uporabila ogenj, kar je imelo za posledico padec letala v Japonsko morje, jugovzhodno od otoka Sakhalin. Pozneje se je izkazalo, da je sestreljeno letalo last korejske letalske družbe KAL, ki je zašlo iz svoje načrtane poti na poletu za Seul v Južni Koreji.

Mednarodna javnost je bila zelo ogorčena nad zgoraj navedenim primerom. Vlada ZDA je označila dogodek za zločin proti človeštvu in jasno izrazila, da so bile pri tej sestrelitvi kršena vsa določila mednarodnega prava. Temu mnenju so se pridružile tudi vlade drugih držav. Avstralska vlada je še podala mnenje, da ni bilo važno, kje se je letalo nahajalo v trenutku sestrelitve, saj je sestrelitev civilnega letala, ki ni bilo uporabljeno za necivilne namene v letu, nedopustna. Sestrelitev je bila obsojena s strani večine držav, od Francije pa do kitajske Ljudske republike. Vendar v nobeni točki sovjetske obrambe ni bilo izraženo mnenje, da javno mednarodno pravo prepoveduje sestrelitve civilnega letala v letu. Takšno mednarodno stališče je v strogem nasprotju z določili, da je kakršnakoli uporaba orožja zoper civilno letalstvo kršitev mednarodnega prava. Navkljub pomembnosti politike v času hladne vojne in tega, kako je le-ta vplivala na odobravanje ICAO člena 3bis in 27. amandmaja v aneksu 2, je potrebno omeniti, da so imela ta dopolnila dejansko omejeno možnost uporabe.

Sovjeti so še naprej drzno trdili, da bi lahko bilo njihovo dejanje opravičljivo, saj so delovali v prepričanju, da so uporabili orožje zoper državno letalo, ki naj bi kršilo zračni prostor v sovražne namene. Nekateri dokazi o tem primeru kažejo tudi na to, da tako sovjetska kontrola, kot tudi vojaški piloti, ki so sodelovali pri sestrelitvi, niso upoštevali možnosti, da gre za civilno letalo. Do te upravičene domneve je prišlo zaradi tega, ker je bila identifikacija letala opravljena samo od spodaj. Tu je potrebno omeniti, da je silhueta letala tipa RC-135 in 747 od spodaj identična, saj gre za istega proizvajalca letal, ki pa imata obenem tudi vsak po štiri motorje. Ker sovjetski vojaški piloti niso opravili prestrežanja tako, da bi prileteli ob bok osumljenemu letalu, niso mogli opaziti značilne grbe letala Boeing 747, po kateri bi zagotovo ugotovili, da gre za civilno letalo. Zaradi štirih izpušnih sledi, ki jih povzročajo štirje motorje, so tako vojaški piloti domnevali, da gre za izvidniško letalo. Omeniti je treba tudi to, da je KAL 007 letel nad zelo občutljivim območjem Kamčatke in otoka Sakhalin, kjer so stacionirane strateško zelo pomembne sovjetske vojaške baze. Prava lekcija iz tega primera ni ta, da je uporaba orožja zoper civilno letalo v letu prepovedana, ampak ta, da je bil postopek identifikacije letala s sovjetske strani opravljen zelo površno, saj niso uporabili vseh preostalih metod, ki jih ponuja prestrežanje.

Po temu tragičnemu primeru so se vsi strinjali, da je čas, da se naredi nekaj v prid varnosti civilnih letal. Odgovor na te težnje je v uporabi novih tehnologij, ki bi lahko primere takih incidentov zmanjšale ali jih celo odpravile v celoti.

Po tragičnemu dogodku sestrelitve KAL-a 007, ki se je zgodil 1. septembra 1983, je prišlo do vzpostavitve informacijskega sistema med nekdanjo Sovjetsko zvezo, Japonsko in Ameriko. Sam sistem bazira na učinkovitosti komunikacije med državami, ki so vključene v ta sistem. Samo delovanje sistema si bomo v nadaljevanju podrobneje pogledali skupaj z vsemi njegovimi ukrepi. Vse tri poprej omenjene države so si začele prizadevati, da ne bi ponovno prišlo do take nesreče, kar je pripeljalo do sestankov delegacij v letu 1985 v Washingtonu, Moskvi in Tokiu. Na sestankih so se pogovarjali o praktičnih ukrepih, ki bi zagotovili varno letenje na letalskih linijah v severnem delu Pacifiškega oceana (NOPAC). Vse tri delegacije so se strinjale, da se določijo, Anchorage na Aljaski, Tokio na Japonskem in Khabarovsk (U. S.

S. R), kot regijske kontrole zračnega prometa (ACC), ki delujejo kot področne točke javljanja med službami zračnih kontrol ZDA, Japonske in U. S. S. R. Določili so, da bo tokijski regijski kontrolni center (ACC) prevzel glavno vlogo pri javljanju letal, ki so v sili. Nato bosta območni kontroli Tokia in Anchorage kontaktirala območno kontrolo Khabarovska in s tem zagotovili pretok vseh razpoložljivih informacij, ki zadevajo letalo, ki je namenjeno na NOPAC zračno pot. Vsa ta komunikacija steče, ko obstaja velika možnost vstopa civilnega letala v zračni prostor Rusije. 19. novembra 1985 je bil v Washingtonu sklenjen sporazum, v katerem so specificirali koraki in postopki pogojev trilateralnega memoranduma sporazumevanja, ki so bili oblikovani 29. julija 1985. V sporazumu je prioriteto zapisano tudi to, da morajo biti akcije med vsemi tremi območnimi kontrolami usklajene. Te procedure imajo ključni pomen pri preverjanju neznanega letala in izmenjavi informacij, ki zadevajo tip letala, zagotovijo lokacijo letala (zemljepisna širina in dolžina), predvidijo namere pilota in se odločijo, kateri ukrep bodo uporabil ter tako pomagajo pri identifikaciji letala. Dogovor med tremi stranmi je uspel, saj uspešno preprečuje letalske incidente, ki bi imeli za posledico sestrelitev civilnega letala v letu. Vsi ti ukrepi odpravljajo vsakršno potrebo po uporabi orožja ali katerekoli druge sile, ki so nevarne za človeško življenje. Kot sem že prej omenil, so taki praktični ukrepi dobri za preprečitev nezaželenih izgub človeških življenj.³¹

2.4.1.7 Sestrelitev letala letalske družbe Iran Air na letu 655 3. julija 1988

Pred tem dogodkom so bile ZDA zmeraj tiste, ki so moralizirale drugim okoli sestrelitev, še posebej intenzivna je bila njihova dejavnost v incidentu KAL 007. Incident, ki pa je vse spremenil, je sestrelitev civilnega letala letalske družbe Iran Air s strani ameriške vojaške ladje U. S. S Vincennes ob Iranski obali. Ta sestrelitev je bila edinstvena zaradi tega, ker gre za primer, ko je bilo civilno letalo sestreljeno z uporabo orožja z zemeljskega površja. Vse preostale sestrelitve so bile izvedene v zraku s pomočjo vojaških lovskih letal. Zadevo je dodatno zapletlo to, da se je v istem času ameriška vojaška ladja branila proti napadu islamske revolucijske garde. ZDA so izjavile, da pri sestrelitvi IR 655 niso kršile mednarodnega prava, saj se je sestrelitev dogodila med dejanjem samoobrambe vojaške ladje U. S. S Vincennes. Kakorkoli pogledamo ta primer, vidimo, da dejanje ni bilo v skladu z mednarodnim pravom. Posadka ameriške bojne ladje je pomotoma označila IR 655 kot nevarnost. Napaka je bila razumna in je zaradi tega prišlo do popuščanja po mednarodnem pravu. Zaradi tega so nekatere države močno kritizirale dejanje ZDA. V kasnejši resoluciji ICAO sveta je bilo samo ponovljeno že znano stališče, da je po mednarodnem pravu prepovedana uporaba kakršnegakoli orožja proti civilnemu letalstvu.

Podobno kot pri sestrelitvi libijskega civilnega letala leta 1973, lekcija v zgornjem primeru ni tako zanimiva s pravnega vidika, ampak predvsem s stvarnega vidika. Zaključimo lahko, da faktorji, ki so vodili v sestrelitev civilnega letala, niso bili zadostni, saj je šlo samo za domnevo ogroženosti in je potemtakem možnost sestrelitve (po mednarodnem pravu) neopravičljiva. Mednarodna javnost bi zahtevala bolj pozitivno identifikacijo »nevarnega« letala, preden bi tolerirala tako sestrelitev.³²

³¹(Vir: http://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007.)

³²(Vir: http://www.iranchamber.com/history/articles/shootingdown_iranair_flight655.php.)

2.4.1.8 **Sestrelitev dveh letal organizacije »Brother to the Rescue (BTTR)« 24. februarja 1996**

»Brother to the rescue« je bila skupina kubanskih izgnancev, stacionirana v Miamiu, ki je izvajala privatne operacije iskanja in reševanja (SAR) kubanskih pribežnikov na splavih v floridskih ožinah. Poleg že poprej omenjenih nalog iskanja in reševanja so vzporedno opravljali s civilnimi letali politične proteste in s tem zabeležili 1700 kršitev kubanskega zračnega prostora. V vseh teh političnoorientiranih letih so postali zelo predrzni. V letu, ki je potekal 13. januarja 1996, so nad Havano stresli letake z vsebino proti Castru. Kubanska vlada je bila zaradi teh letov nezadovoljna, saj jih je videla kot poizkus destabilizacije kubanske vlade. To nezadovoljstvo je vodilo tako daleč, da so začeli Kubanci izvajati prikrite motilne operacije proti BTTR z namero, da jih zvabijo iz ameriškega zračnega prostora z namenom sestrelitve. Dokazi kažejo, da so šli Kubanci tako daleč, da so poslali svojega častnika kot prebežnika v Ameriko z namenom zbiranja informacij o teh letih. Če je bil to zares njihov načrt, je vsekakor uspel, saj so 24. februarja 1996 poletela tri letala tipa Cessna z letališča Opa Laca nad floridske prelive.

Kubanci so aktivirali vojaška lovska letala tipa Mig-29, ki so prestregli mala športna letala, in dve od njih sestrelili šestnajst in enaindvajset milj od kubanske obale v mednarodnih vodah. Posnetki pogovorov med kubanskimi vojaškimi piloti in kontrolorji razkrivajo, da so zavestno streljali na civilni letali z namenom sestrelitve. Civilna letala niso prejela nobenega opozorila o sestrelitvi, ampak samo predhodno opozorilo iz havanskega kontrolnega stolpa, da ne smejo preleteti južne strani štiriindvajsetega vzporednika. Amerika je odreagirala na sestrelitvi z veliko jezo, saj je sam predsednik Clinton okrcal Kubo za to dejanje.

Sestreljena športna letala niso bila oborožena, za kar so zagotovo vedele tudi kubanske oblasti, in niso predstavljala nobene grožnje, čeprav je skupina, ki je razpolagala s temi letali, že poprej večkrat kršila kubanski zračni prostor, kar pa po mednarodnem pravu ni opravičilo za napad brez pravne podlage. Ker Kuba v tistem času še ni bila podpisnica člena 3bis, je ameriški državni sekretar podal izjavo, v kateri je bilo zapisano, da je prepoved uporabe orožja proti civilnemu letalstvu že dolgoletna praksa in je tudi del mednarodnega javnega prava ter se ne navezuje samo na člen 3bis. Širša mednarodna skupnost je v veliki miri podprla to stališče. Varnostni svet OZN je obravnaval primer kubanske sestrelitve in je s trinajstimi glasovi za in dvema proti ter enim vzdržanim izglasoval, da je Kuba kršila mednarodno javno pravo, ki ga vsebuje člen 3bis, in ostale anekse Čikaške konvencije.

Najbrž je res tudi to, da leti organizacije BTTR niso predstavljali neke nacionalne ogroženosti, ko so spuščali letake. Zagotovo lahko trdimo, da je bila akcija kubanskih oblasti bolj kaznovalne narave kot pa preventivne. Ta primer je pomemben za mednarodno pravo zato, ker je jasno pokazal, do katere mere mora predstavljati civilno letalo grožnjo za državo in za sestrelitev, ki bi jo odobraval mednarodna javnost. Iz tega primera je razvidno, da akcije BTTR niso predstavljale tak nivo grožnje, da bi lahko upravičeno uporabile silo v taki meri, kot so jo Kubanci.³³

³³ (Vir: <http://www.america.gov/st/pubsenglish/2008/June/20070712120209atlahtnevel0.7962915.html>.)

2.4.1.9 Sestrelitve civilnih letal v Južni Ameriki, ki so jih uporabljali za tihotapljenje droge od 1990 pa do danes

Sestrelitve civilnih letal, ki so jih, oziroma, ki jih uporabljajo za tihotapljenje droge v Južni Ameriki, so povsem drugačne od prejšnjih sestrelitev, saj ti primeri niso osamljeni, ampak jih je zabeleženih že cela serija. Vsaka sestrelitev civilnega letala, ki se uporablja za prevoz droge, ima skupno značilnost, in sicer to, da mednarodna javnost ni obsodila take uporabe sile proti civilnemu letalstvu. Tudi sestrelitev letala OB-1408 ni povzročila zaskrbljenosti mednarodne javnosti, kar je zagotovo posledica tega, da so bili vsi vpleteni v operaciji državljani ZDA. Tu lahko zavzamemo stališče, da je mednarodna javnost nezainteresirana za obsoditev takih akcij, ker nočejo velike pozornosti pri svojih operacijah. Lahko pa gremo še dlje in rečemo, da bi bilo možno odobravanje s strani držav za tako izjemo v prepovedi uporabe orožja proti civilnemu letalstvu, kot se je izkazalo v praksi Južne Amerike.

Prav tako je zanimiva opazka, da ni nikjer zapisana eksplicitna prepoved o uporabi orožja proti domačemu generalnemu letalstvu. V letu 1991 je v incidentu v Peruju policija sestrelila potniško letalo, s katerim je operirala letalska družba Aero Chasqui, ki je bilo na svojem rednem letu in je imelo za posledico petnajst mrtvih ljudi, ker je bilo zamenjano za letalo, ki se uporablja za prevoz droge. V tem primeru so bili pripadniki policije obtoženi za umor, kar je imelo za posledico to, da ni prišlo do širše mednarodne obsodbe tega dogodka.³⁴

2.4.2 ZAKLJUČKI IZ PRIMEROV SESTRELITEV

Iz vseh sestrelitev civilnih letal, ki sem jih omenil zgoraj, lahko naredimo nekatere zaključke, ki se navezujejo na stališča oziroma prakse posameznih držav kakor tudi mednarodnega prava na to temo. Za pravo umestitev prej navedenega se bomo najprej posvetili sestrelitvam, ki spadajo v skupino sestrelitev tako imenovanih vsiljivcev. V to skupino spadajo sestrelitve letal letalskih družb Air France, El-Al in pa obe sestrelitvi letal korejske družbe KAL v letih 1979 in 1983. V vsakem od teh primerov krivci za sestrelitev niso hoteli razumeti, da so uporabili ognjeno moč zoper civilna letala v letu. Mednarodna javnost je bila enotnega mnenja, da je šlo v vseh primerih za civilna letala, kar je imelo za posledico veliko ogorčenost nad temi dogodki. Vsi ti primeri so izredno zanimivi za preučevanje, a v današnjem času imajo globalno gledano zelo malo vrednosti, saj je mednarodno pravo storilo velik korak naprej v primerih, ko gre za nezakonito kršenje zračnega prostora, saj v zdajšnjih določilih jasno prepoveduje kakršnokoli uporabo orožja v takih primerih. Zato lahko z gotovostjo trdimo, da ni nikoli dopustno uporabiti orožja zoper civilno letalo po mednarodnem pravu, glede na to, na kakšni ravni je dandanes. Na kratko rečeno to pomeni, da ne smemo uporabljati orožja, če gre za kršitev zračnega prostora v primeru, ko je ta kršitev storjena s strani civilnega letala.

Še en spomin hladne vojne pa je sestrelitev dveh športnih letal tipa Cessna, organizacije BTTR, s strani kubanskih vojaških letal tipa Mig-29 zaradi kršitve zračnega prostora. Ti sestrelitvi sta tudi zadnji, ki sta se dogodili zaradi kršitve zračnega prostora. Vsekakor je potrebno morebitno grožnjo, ki jo predstavlja civilno letalo v posameznem primeru, ustrezno preučiti in primerno postopati proti njej. Iz tega dogodka lahko izluščimo še en pomemben podatek, da je razred generalnega letalstva prav tako vključen v zakonodajo mednarodnega javnega prava, čeprav le-to ni izrecno razvidno iz določil Čikaške konvencije. Ta trditev je pa

³⁴(Vir: http://www.fas.org/irp/news/2001/08/peru_shootdown.html.)

povsem v nasprotju s trditvijo, ki smo jo podali prej in v kateri smo trdili, da pravna zaščita velja samo za vsakodnevne načrtovane linijske lete in za letala z načrtom leta (*flight plan*). Potemtakem so z mednarodnim pravom zaščiteni vsi mednarodni leti, vključno z razredom generalnega letalstva.

Bolj težavno pa je narediti zaključek v primeru, ko lahko država v določeni situaciji ukrepa proti prisotni grožnji, kot je bilo v primeru sestrelitve libijskega letala IR 655. Zaradi mednarodne nenaklonjenosti takim grožnjam in zakonom, ki so imeli pošten namen, vendar so bili na žalost napačno interpretirani, je mednarodna skupnost zahtevala, da se postavijo novi standardi, ki zadevajo ukrepe v samoobrambi. Za ta primer lahko povemo, da je bila grožnja, ki jo je predstavljal IR 655 ameriški bojni ladji U. S. S. *Vicennes* nezadostna, da bi lahko opravičili njegovo sestrelitev in bi se morali v tem primeru ravnati po principu »*err on the side of caution*»³⁵. Tak zaključek je, zgodovinsko gledano, povsem ustrezen in bi bil zagotovo še zmeraj v uporabi, če se ne bi 11. septembra dogodil teroristični napad. Po tem dogodku lahko trdimo, da se je zgornje pravilo premaknilo bolj v prid sestrelitve oziroma »*err on the side of shutdown*«.

Iz tega primera je razvidno množično nagibanje k implementaciji politike sestrelitve. Prave spremembe le-te pa bomo videli, ko bo izšlo poročilo o sestrelitvah, ki so se zgodile 11. septembra, in če so bile v le teh storjene napake. Kako odpuščajoča bo širša javnost na te dogodke bo v veliki meri povezano s tem, kako živi bodo spomini na te dogodke, saj v večini primerov noben ne dvomi v upravičenost sestrelitve civilnega letala v primeru, ko je to uporabljeno za samomorilski napad.

Zanimivo vprašanje pa se nam postavi v primeru BTTR sestrelitev in temu, kaj so minimalne zahteve za sestrelitev, ki jih je ta primer predstavljal. Pomembno vprašanje v tem primeru je, če je zadostni razlog za sestrelitev civilnega letala, v kolikor se ta uporablja v privatne namene destabilizacije neke vlade. Odgovor v tem primeru je zagotovo ne, saj mora civilno letalo predstavljati večjo grožnjo varnosti po mednarodnemu pravu, da je sestrelitev opravičljiva. Vsekakor pa tri letala generalnega razreda tipa Cessna niso predstavljale take ogroženosti kubanskim oblastem.

Iz vsega tega lahko naredimo še en zelo zanimiv zaključek, in sicer, da mednarodna javnost ne obsoja sestrelitve civilnega letala, kadar se zgodijo v zračnem prostoru, v katerem ima neka država pristojnost in sestrelji svoje domače civilno letalo. V ta primer pa ne moremo vključiti primere sestrelitev letal, ki se uporabljajo za prevoz mamil. Ni pa znano, če imajo države zapisane v svojih zakonodajnih aktih, da dovoljujejo uporabo orožja, če letalo krši prepovedane cone in se ne ravna po navodilih pristojnih oblasti. Take akcije so najverjetneje predmet Splošne deklaracije o človekovih pravicah.

Kot bomo lahko videli, ima Splošna deklaracija o človekovih pravicah OZN zelo pomembno vlogo v današnjem svetu. Zato si bomo v nadaljevanju pogledali zgodovinski razvoj človekovih pravic in kako te vplivajo na mednarodno pravo.

2.5 SPLOŠNA DEKLARACIJA O ČLOVEKOVIH PRAVICAH

Po drugi svetovni vojni je pobudo za kodifikacijo pravic in svoboščin prevzela Organizacija združenih narodov (kasneje OZN). Že Ustanovno listina OZN iz leta 1945 v uvodu izraža načelo spoštovanja temeljnih pravic, človekove zasebnosti in dostojanstva, enakopravnost spolov in enakopravnost narodov, v 1. členu pa kot enega izmed ciljev Združenih narodov navaja razvijanje in spoštovanje človekovih pravic in temeljnih svoboščin za vse ljudi, ne

³⁵Err on the side of caution — odločimo se za varno pot in ne za tisto, ki vsebuje tveganje.

glede na raso, spol, jezik ali vero. Za razvoj svoboščin in pravic je še pomembnejša Splošna deklaracija človekovih pravic (Universal Declaration of Human Rights), ki jo je 10. 12. 1948 sprejela Generalna skupščina OZN. Deklaracija obsega poleg klasičnih državljanskih in političnih pravic tudi nekatere novejšje ekonomske, socialne in kulturne prave. Med državljanskimi pravicami so v deklaraciji med drugimi navedene pravice do življenja, prostosti in osebne varnosti, prepoved suženjstva, prepoved nečloveškega ravnanja in ostale.

Čeprav Splošna deklaracija človekovih pravic ni pravno zavezujoč dokument, je izjemno pomembna, saj je postala merilo uresničevanja človekovih pravic v posameznih delih sveta in tudi izhodišče za sprejemanje univerzalnih ter regionalnih aktov o človekovih pravicah. Prva dva akta je Generalna skupščina OZN sprejela 16. 12. 1966. To sta Mednarodni pakt o ekonomskih, socialnih in kulturnih pravicah ter Mednarodni pakt o državljanskih in političnih pravicah. Pakta sta za države podpisnice (tudi za Slovenijo) obvezna pravna dokumenta. Generalna skupščina OZN je leta 1996 sprejela prvi fakultativni protokol k Mednarodnemu paktu o državljanskih in političnih pravicah (ta določa postopek pritožbe posameznikov, ki so jim kratene pravice, določene v tem paktu), v letu 1989 pa drugi fakultativni protokol o odpravi smrtne kazni.

Poleg univerzalnih dokumentov o človekovih pravicah in svoboščinah so bili sprejeti tudi različni dokumenti regionalnega pomena. Za države na področju sedanje Evropske unije je še posebej pomembna konvencija o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin (tako imenovana Evropska konvencija o človekovih pravicah). Evropsko konvencijo o človekovih pravicah so 4. 11. 1950 v Rimu sprejele članice Sveta Evrope, veljati pa je začela 3. 9. 1953. Evropska konvencija o človekovih pravicah se opira na Splošno deklaracijo človekovih pravic.

(Vir: Ustavna ureditev Slovenije/Igor Kaučič, Franc Grad. – 5., spremenjena in dopolnjena izd., 1. natis. – Ljubljana: GV Založba, 2008.)

2.5.1 ČLOVEKOVE PRAVICE IN PRAVICA DO ŽIVLJENJA

Splošna konvencija o človekovih pravicah je osnovana na podlagi številnih mednarodnih sporazumih, resolucijah OZN in mednarodnih praksah kazenskih sodišč in držav. To področje je zamišljeno predvsem na osnovi kako neka država obravnava osebo pri kontroli svoje suverenosti. Kršitve teh pravic se kažejo v mnogih oblikah, kot je npr. mučenje in vse do poslabšanja življenjskih pogojev in ekonomskih pravic. Zagotovo največja pravica v tem področju prava je pravica do življenja, ki je neodtujljiva. Ta je upravičeno zapisana v Splošni konvenciji o človekovih pravicah in je sestavni del svetovne deklaracije o človekovih pravicah (Universal Declaration of Human Rights, kasneje UDHR).³⁶ UDHR predstavlja temelje današnjega prava o človekovih pravicah, čeprav je resolucija generalnega zbora te organizacije videna le kot odraz javnega mednarodnega prava. UDHR trdi, da ima vsaka oseba pravico do življenja, svobode in varnosti (3. člen UDHR).³⁷ Vse naštete pravice tudi ne morejo postati predmet razprave za odvzem le teh, tudi v primeru, ko je bil zagrešen resen zločin.

UDHR je predpisal, da imajo vse osebe, ki so obtožene zločina, pravico biti obravnavane kot nedolžne, dokler se jim ne dokaže krivde na javnem sojenju, na katerem je morala imeti

³⁶G. A. Res. 217A (III), U., N. Doc A/810 na str. 71 (1948).

³⁷3. člen Splošne deklaracije o človekovih pravicah, <http://www.un.org/Overview/rights.html#a3>.

oseba zagotovljena vsa sredstva za svojo obrambo (11. člen UDHR).³⁸ Ta splošna pravica je zapisana v številnih multilateralnih sporazumih.

Država krši mednarodne predpise, če s svojo politiko prakticira, spodbuja, sostori umor ali povzroči izginotje posameznikov. Tak odvzem človeškega življenja je bolj znan pod izrazom zunajsodni umor, ki ga zagreši policija, vojska ali ostale varnostne sile. Ta prepoved je po mednarodnemu pravu obvezujoča za vse države in vsekakor vmesna tudi pri operacijah, v katerih pride do sestrelitve civilnih letal v potniškem prometu kot tudi tistih, ki tihotapijo drogo. Podrobnejši pregled je potrebno narediti na poudarku, kako pravica do življenja vpliva na organe kazenskega pregona in kako le-ti izvajajo določila tega zakona.

2.5.2 KAZENSKI PREGON IZVENSODNIH POBOJEV

Tolmačenje pravice do življenja tako, da bi jo razglasili za neveljavno za vse izvensodne poboje, bi padlo v vodo v primeru, ko bi bili ogroženi uslužbenci organov pregona, ali če bi bila nevarnosti izpostavljena splošna javnost. Prav tako moramo vzeti v obzir dejstvo, da obstajajo ljudje, ki se ne bi pustili ujeti živi, samo zato, da bi lahko državni organi pregona lahko izvedli sojenje proti njim. Pri tem pa se postavi vprašanje, kako predpisati oziroma določiti mejo med zakonito uporabo smrtonosne sile in nezakonitimi zunajsodnimi usmrčitvami. OZN predlaga, da se omeji uporaba smrtonosne sile, ko se gre za zaščito življenj. Obstajajo pa tudi določene okoliščine, v katerih bi lahko uporaba smrtonosne sile prišla v obzir po zakoniku kazenskega pregona, če bi s tem zavarovali življenja drugih. V ZDA so se pojavile zahteve, da se to določilo razširi, in da se vanj vključi tudi tako imenovana zaščita kritične infrastrukture. Ta pa je dovoljena le takrat, če ne predstavlja povečanja tveganja za smrt ali možnosti za povzročitev telesnih poškodb drugim. Preostanek tega določila gre še dlje, saj pravi, da lahko naredimo izjemo pri pravici do življenja, če bi s tem preprečili resen zločin. Temeljna nezakonitost v izvensodnih pobojih je ta, da ni bil izvršen ustrezen postopek sodne obravnave. Ameriška vlada je priznala, da je sestrelitev civilnega letala, osumljenega tihotapljenja droge, lahko kršitev ameriške ustave in tudi kršitev samega procesa. Ta koncept pa ni enak formulaciji po mednarodnemu pravu. Po mednarodnemu pravu bi morali pred uporabo smrtonosne sile uporabiti vsa določila, ki so določena v standardih o procesu. Da temu ni čisto tako, je bilo dokazano v primeru Garcia in Gaza proti ZDA, ki ga je obravnavala mešana ameriško-mehiška komisija. V aprilu 1919 je prišlo do uboja dojenčka s strani pripadnika ameriških oboroženih sil, čigar enota je bila zadolžena za uveljavljanje zakonov proti ilegalnim prehodom meje in tihotapljenju ob ameriško-mehiški meji. Častnik je pri streljanju na splav, na katerem so bili ljudje, ki so hoteli prebežati v Ameriko preko meje na reki Rio Grande, ubil mlado dekle. Pri ugotavljanju, da mednarodno pravo prepoveduje izvensodno prekinitev človeškega življenja, je sodišče podalo naslednje zahteve oziroma kriterije, ki morajo biti izpolnjeni, preden se zatečemo k uporabi smrtonosne sile, da bo le-ta upravičena po določilih mednarodnega prava:

- Prekršek mora biti že v teku.
- Potreba po preprečevanju ali zatiranju prekrška z uporabo sile mora biti v skladu z razmerjem nevarnosti, ki izhaja iz njega.
- Strelno orožje naj ne bi bilo uporabljeno, če so na voljo druga sredstva za preprečitev zločina.

³⁸11. člen Splošne deklaracije o človekovih pravicah, <http://www.un.org/Overview/rights.html#a11>.

- Biti moramo dovolj previdni, da ne ustvarjamo nepotrebne nevarnosti, razen če obstaja resna grožnja po napadu, poškodbi ali ubijanju.

Sodišče je ugotovilo, da je največji prekršek, po katerem bi lahko obtožili ljudi na splavu, obtožba o tihotapljenju *mescala* (alkoholna pijača) v ZDA. Zločin, ki bi ga s tem zagrešili, bi se smatral kot prekršek, in zaradi tega ne bi bila dovoljena uporaba smrtonosne sile. Zaradi procesne zahteve je potrebno pred uporabo smrtonosne sile ljudi posvariti o našem namenu. Tako opozorilo da »vsiljivcu« možnost, da se drži nadaljnjih navodil za razrešitev primera, ali pa samovoljno izbere razrešitev primera z uporabo smrtonosne sile. Preprosto povedano; s tem je pravica do življenja omejena s pravico o samo odločitvi, ki deluje v prid obrambi ostalih za preprečitev resnega zločina, ki bi predstavljal veliko nevarnost življenju ali resnemu poškodovanju njih.³⁹

2.5.3 ČLOVEKOVE PRAVICE IN SESTRELITVE CIVILNIH LETAL

Ni dvoma o tem, da veljajo pravice, zapisane v splošni deklaraciji o človekovih pravicah, tudi pri sestrelitvi civilnega letala. Kot smo videli, so v ustanovni listini OZN zapisani zakoni o človekovih pravicah, ki pravijo, da ima vsak pravico do življenja.⁴⁰ Ta pravica je včasih v državnih praksah omejena s pravico o samoodločbi. Ta pravica pa predstavlja problem, kadar obravnavamo uporabo orožja proti civilnemu letalu med letom. Med prestrežanjem poteka komunikacija med pilotom lovskega letala in pa civilnega letala, kar pomeni, da bi lahko pilot civilnega letala z neupoštevanjem navodil prestreznega letala povzročil tudi morebitno sestrelitev civilnega letala. S takim ravnanjem pa bi pilot civilnega letala odrekel pravico samo odločanja potnikom, ki jim pripada po zakonu o človekovih pravicah. Zaradi tega mislim, da je vsakršna uporaba orožja zoper civilna letala v letu neupravičena.

2.6 OKOLIŠČINE, V KATERIH BI MEDNARODNO PRAVO DOVOLILO SESTRELITEV CIVILNEGA LETALA

Zagotovo je, da mednarodno pravo obstaja in v določeni obliki dovoljuje uporabo sile proti civilnemu letalu v letu. Naloga notranjega prava posamezne države je, da v svojih podzakonskih aktih natančneje predpiše okoliščine, v katerih se lahko uporabi orožje. Mednarodno pravo dovoljuje podobno utemeljitev brez odprave osnovnih pravnih obveznosti. Pogodbeno pravo s sporazumnimi pogodbami ureja pravo, ki se ga uporablja pri oblikovanju, izvršitvah in odpravah določenih sporazumov ali pogodb. Vključno z zakonodajo, ki bo točno določala, kdaj je kateri normi iz obstoječega pogodbenega prava prenehala veljava oziroma od kdaj ni več v veljavi. Mednarodno pravo se vsekakor razlikuje od pravnih predpisov posamezne države in ta razlikovanja so odgovornost posamezne države. V teh razlikovanjih lahko najdemo veliko okoliščin, ki izključujejo nepravilnosti. Ta razlikovanja se pregledajo za vsak primer posebej in v tej preiskavi pregledajo določila, ki dovoljujejo zakonsko razlikovanje od mednarodnega prava in zakonodajnih aktov.

³⁹(Vir: Teodoro Garcia and M. A. Garza v. United States (1926), 21 AM. J. INT'L. L. 581, (U.S. – Mexican Claims Commission),(Vir:http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_IV/119-134.pdf),(Vir:http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_IV/119-134.pdf.)

⁴⁰G. A. Res. 217A (III), U., N. Doc A/810, 3. člen, (1948).

Izjavljeno je bilo, da bi lahko dovolili sestrelitev civilnega letala po mednarodni zakonodaji samo v primeru samoobrambe, ki ga predpisuje 51. člen ustanovne listine OZN (UN Charter, article 51).⁴¹ Te trditve pa ne moremo sprejeti v tako težki obliki, saj glede na vse omenjene sestrelitve ta teza enostavno ne zdrži. Mednarodno pravo zagotovo ne bi dovolilo uničenja izgubljenega letala kot v primeru, ko je tragično preminil igralec golfa Payne Stewart. Njegovo zasebno letalo je ušlo iz nadzora in ni reagiralo na navodila večjih prestrezanj, kar bi lahko imelo za posledico možno določeno obliko nevarnosti za prebivalstvo na področju leta. Letalu je zmanjkalo goriva in je zaradi tega treščilo v gore. To letalo bi lahko sestrelili, če bi se preveč približalo večjim naseljem, saj bi predstavljalo določeno grožnjo. Vsekakor se pa taka grožnja ne more smatrati kot oboroženi napad. Moramo pa vzeti v obzir tudi druge opcije, zakaj letalo ni sledilo navodilom, kot so npr. infarkt, smrt, zdravstvene težave. Zagotovo pa so obstajale okoliščine, ki so blizu oboroženemu napadu, kar omogoča razmere za samoobrambo in s tem odobreno sestrelitev civilnega letala. Nujno pa je potrebno podrobno pregledati okoliščine, ki izključujejo nepravilnosti v skladu z mednarodnim pravom za določitev relevantnih norm za potencialno operacijo sestrelitve.

Peru in Kolumbija sta ugotovila, da njun program operacij, ki zadevajo sestrelitve tihotapskih letal, ni potrebno opravičiti z mednarodnim pravom. Ti dve državi sta se orientirali predvsem na 1. člen Čikaške konvencije, po katerem imata pravico do suverenosti v svojem zračnem prostoru.⁴² Državi smatrata ta problem kot notranji, kar pa ni čisto res. Glede na to, da prej omenjene akcije potekajo na področju tromeje med Kolumbijo, Perujem in Brazilijo, lahko z zagotovostjo trdimo, da gre za akcije, ki nujno potrebujejo umestitev v skladu z mednarodnim pravom. Ker vse tri države zgledno sodelujejo med seboj, v tem primeru ne bo prišlo do širše mednarodne razburjenosti tudi zato, ker gre za letala, s katerimi tihotapijo drogo. Vsekakor pa bo javnost razburjena, če se bo ponovil primer, v katerem so oblasti zgoraj omenjenih držav pomotoma sestrelile tuje civilno letalo z registrsko oznako OB-1408, ki je prevažalo ljudi iz misijona in je imelo za posledico dvojico mrtvih.

Države se ne bi smele zanašati samo na »suverenost« nad svojim zračnim prostorom, saj bi to lahko vodilo do nekakšnega širšega regijskega dogovora, ki bi lahko opravičeval sestrelitev civilnega letala v letu. Le-to bi lahko privedlo pravo na neko točko, ki bi lahko pod vprašaj postavilo mednarodno obsojen incident na Kubi, ki bi lahko v skrajni meri postal opravičen, če bi se sklicevali na suverenost. Mednarodno pravo že po sedanji zakonodaji dovoljuje državam odstopanja od sprejetih norm, ki govorijo o odgovoru na oborožen napad za vodenje oboroženega konflikta, da se ohrani človeško življenje, in da se zavaruje bistvene interese države.

2.6.1 SAMOBRAMBA

Vsaka država ima neodtujljivo pravico do svoje samoobrambe. Opravičilo za sestrelitev civilnega letala bi lahko bil zakon o samoobrambi, ki pa potrebuje podrobnejšo preučitev. Pravica, da se država odzove na oboroženi napad v samoobrambi, je zapisana v 51. členu Ustanovne listine OZN, ki pravi:

⁴¹Sompong Sucharitkul, Procedure for the Protection of Civil Aircraft in Flight, 16 LOY. L. A. INT'L & COMP L.J. 513 (1994), Opinion of the Office of Legal Counsel, supra note 18 at 6—7, October 1989 Position Paper, supra note 13.

⁴²Konvencija mednarodnega civilnega letalstva, Chicago, 7. december 1944, 1. člen;« *Države pogodbenice priznavajo, da ima vsaka država izključno suverenost nad zračnim prostorom svojega ozemlja.*«

»Nič v tej listini ne sme omejevati neodtujljive pravice do samostojne ali kolektivne samoobrambe, če se zgodi napad proti članici ZN, dokler varnostni svet ne sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi mednarodni mir in varnost.«⁴³

Čeprav je ta pravica zapisana v Ustanovni listini OZN, v sistemu, ki ureja oborožene sile, obstaja izjema o prepovedi uporabe orožja po četrtem odstavku 2. člena.⁴⁴ Priznana je kot okoliščina, ki predvideva neskladnost za mednarodno napačna dejanja v skladu z osnutki predpisov o odgovornosti države.⁴⁵ Neodtujljiva pravica do samoobrambe je tudi del običajnega mednarodnega prava in je sprožena ob vsakem primeru oboroženega spopada, ki ni definiran v listini ali v običajnem mednarodnem pravu. Oborožen napad lahko vidimo kot potreben vzvod za pričetek samoobrambe. S tem so standardi za sklicevanje na to pravico postavljeni zelo visoko. Za ugotovitev, kdaj so ti standardi izpolnjeni, si je potrebno postaviti dve vprašanji, in sicer: pripadnost oseb, ki izvajajo napad, in resnost napada. Odgovor na ti dve vprašanji bo podal ugotovitev, če gre res za oborožen napad v potencialni situaciji.

Ko je bil pripravljen osnutek 3bis člena, so ga države videle kot glavno grožnjo za mednarodni mir in varnost ter kot zlorabo civilnega letalstva za grožnjo do druge države. Ampak ali zakon o samoobrambi dovoljuje enake pravice državi, ko storilci zagrešijo oborožen napad v svojem imenu in ne v imenu države? To je značilno za napade, ki se dogajajo danes, saj so storjeni v imenu posameznih interesnih skupin in ne držav. V 51. členu Ustanovne listine je jasno zapisano, da mora biti oborožen napad izvršen s strani države. Oborožen napad spada v podkategorijo agresije, ki je bila označena kot nekaj, kar izhaja iz dejanja države in ne posameznih storilcev. Ustanovna listina OZN je dogovor med narodi oziroma državami, ki ne dovoljuje ukrepe proti posameznim osebam. Ta pogled bi lahko vodil tudi do zaključka, da ZDA niso imele pravice do samoobrambe, ko se je dogodil napad na WTC — Svetovni trgovinski center, ker niso bile napadene s strani države.

Problem tega vidika pravice do samoobrambe je, da ignorira nevarnost, ki jo predstavljajo posamezni storilci, ko so »oboroženi« s civilnim letalom polnim goriva ali še s celo bolj nevarnimi napravami. Po dogodku 11. septembra je zrasla podpora za preučitev takih terorističnih dejanj posameznikov ali večjih skupin o tem, da se jih uvrsti v kategorijo oboroženih napadov. Kar bo pomenilo, da bodo ob takem napadu sprožene pravice za samoobrambo. Listine OZN ne omejujejo pravice do samoobrambe ob napadu neke države, saj je bil sam koncept oboroženega napada namensko puščen odprt za dodatne razlage članic OZN in organov OZN. Besedilo pušča odprto dovolj široko področje, da lahko članice vključijo dejanja posameznikov kot oborožen napad. Takšna razlaga bi bila skladna z nevarnostjo, ki jo predstavljajo določene skupine ljudi širši mednarodni skupnosti v današnjem času. Medtem ko je uporaba orožja proti teroristom postala vse bolj sprejemljiva po teoriji za samoobrambo, ima lahko le-to za posledico tudi upravičenost sestrelitve civilnega letala. Obramba proti aktivnostim posameznih subjektov, ki sodelujejo pri nasilnih zlorabah civilnega letalstva, bodo po novem vključene v državne pravice o samoobrambi. To bodo naredili na podlagi identitete napadalca in ga označili kot dejanje posameznika.

Profesor Schmitt je priznal: »Ker je postalo jasno, da so posamezniki lahko izvor oboroženega napada in so v skladu z zakonom o samoobrambi.« Nizka stopnja nasilja še ne pomeni, da gre za oborožen napad, dokler ne pride do neke zadostne ravni obsega učinkov.⁴⁶ »Sodnik Cassese je izjavil, da uporaba sile ni dovoljena pri občasnih ali manjših

⁴³Ustanovna listina OZN, 7. Poglavlje, 51. člen., <http://www.un.org/aboutun/charter/chapter7.shtml>.

⁴⁴Četrty odstavke 2. člena ustanovne listine OZN: Vse članice se morajo v svojih mednarodnih odnosih vzdržati groženj ali uporabe sile proti ozemeljski celovitosti ali politični neodvisnosti katerekoli države ali kakršnegakoli sredstva, ki ni v skladu s cilji ustanovne listine ZN.

⁴⁵Draft Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, U.N. GAOR, Int'l Law Comm'n, 53d Sess., arts. 4—11, 34—39, U. N. Doc. A/CN.4/L.602/Rev.1 (2001), art. 24(2).

⁴⁶Bellum Americanum Revisited, sklic 161 na str. 387.

napadih.«⁴⁷ Na primer ICJ (International Court of Justice), Mednarodno sodišče za pravico (kasneje ICJ)⁴⁸, je ugotovilo, da obmejni incidenti niso nujno oboroženi napadi kot tudi samo zagotavljanje orožja ali logistične podpore oboroženi »bandi«. Da se bo nekaj smatralo kot napad, mora biti storjeno bolj grobo, da bi sprožilo pravico o samoobrambi. Torej je lahko samoobramba sprejemljiva za dejanja, ki jih storijo teroristi ali posamezniki kakor tudi države. Možnost, da bi tak napad dovolil sestrelitev civilnega letala, je zelo omejena.

Da bi lahko izmerili oboroženi napad, bi morali počakati na napad s civilnim letalom, v katerem bi potem določili samo resnost napada, preden se dogodi. S tem bi ugotovili morebitno težo napada in način izvajanja same operacije sestrelitve po predpisih. Taka umestitev pravice o samoobrambi naredi možnost za sestrelitev civilnega letala nemogočo. Tudi sam potencial za uporabo samoobrambe kot opravičilo za sestrelitev civilnega letala je omejen z akti, ki zadevajo samo letalo.

Kadar je civilno letalo uporabljeno za napad s strani države ali drugih zakonitih zastopnikov, tako letalo takoj izgubi status civilnega letala, s čimer je omogočena uporaba orožja proti njemu, ker bi šlo za državno letalo, ki izvaja napad na drugo državo. Medtem ko uporaba orožja proti državnemu letalu lahko krši nekatera mednarodna določila v določenih okoliščinah, pa nikakor ne krši člena 3bis ali kateregakoli drugega določila, ki se navezuje na mednarodno pravo, ki zadeva civilno letalstvo. Pri vsem tem se pojavi zanimivo vprašanje: »Ali pri napadu posameznika s civilnim letalom dobi le-to letalo status »kvazi« državnega letala?«

2.6.1.1 *Sestrelitve ABDP kot samoobrambe*

Kot lahko vidimo, imajo države, ki so vključene v tako imenovane ABDP operacije, željo po tem, da bi njihovo uporabo orožja zoper civilna letala, ki se uporabljajo za tihotapljenje droge, opravičili kot dejanja v samoobrambi. Njihova želja je vsekakor razumljiva, vendar ni v skladu z duhom in namenom 51. člena Ustanovne listine OZN kot tudi ne v okviru širših obravnav.

Po drugi strani pa lahko smatramo trgovanje z drogo kot oborožen napad na državo, saj so posledice uporabe le-te smrt, revščina in konec koncev tudi potencialno strmoglavljenje vlade. Zato so posledice enake tistim, s katerimi bi se soočila država, če bi bila deležna napada druge države. Ne glede na uničujoč učinek, ki ga ima trgovanje z drogo, predstavljajo sestrelitve civilnih letal, vključenih v trgovanje, problem pri sklicevanju na samoobrambo. Sprejemljivost take interpretacije bi povzročilo, da bi lahko dejanja z malo stopnjo nasilja postala označena kot oborožen napad. Na koncu pridemo do ugotovitve, da sklicevanje na pravico do samoobrambe v operacijah ABDP ni zadovoljiva po obstoječemu mednarodnemu pravu.

2.6.2 **OBOROŽEN NAPAD**

Stanje oboroženih spopadov bomo pregledali zato, ker je le-to logično nadaljevanje oboroženega napada in odraža stanje v zakonodaji, ki bi lahko vplivalo na pravo v času spopadov.

⁴⁷ Antonio Cassese, The International Community's »Legal« Response to Terrorism, 38 INT'L. COMP. L. Q. 589, 596 (1989).

⁴⁸ International Court of Justice (ICJ) — Mednarodno sodišče za pravico.

Čikaška konvencija vsebuje številne obveznosti, ki se navezujejo na civilno letalstvo in so po svoji naravi nezdružljivi z državnimi med časom oboroženega spopada. Zato je predvideno, da se država lahko odpove vsem obveznostim, določenim po Čikaški konvenciji, če se sklicuje na 89. člen konvencije (*War and emergency conditions*). Vendar pa ima to sklicevanje zelo omejen učinek.

89. člen z naslovom »Vojna in izredne razmere« določa naslednje:

»V primeru vojne določbe te konvencije ne vplivajo na svobodo delovanja katerekoli prizadete države pogodbenice, bodisi kot vojskujoče ali nevtralne. Enaka načela se uporabljajo v primeru katerekoli države pogodbenice, ko objavi stanje nacionalne sile in o dejstvih le-te obvesti mednarodno javnost.«⁴⁹

Kaj je praktični učinek sklicevanja na 89. člen, ni povsem jasno. Verjetni učinek na nastanek stanja oboroženega spopada je, da bi bile zaveze, ki se navezujejo na sestrelitev civilnega letala, zamenjane z določili, ki veljajo za oborožen spopad. To pa je v skladu z generalnimi pravili mednarodnega prava, ki ga podpira ICJ v primerih uporabe jedrskega orožja, ki pa je *lex specialis*.⁵⁰ V tem primeru pravo o oboroženih spopadih (*kasneje LOAC*)⁵¹ prevlada nad bolj splošnimi mednarodnimi določili. LOAC še vedno preprečuje sestrelitev civilnih letal v večini primerov. Vendar pa bi LOAC popustil kriterije za države, ki želijo uporabiti silo proti civilnemu letalu s sprejetjem LOAC zahteve. Z opustitvijo ustreznih obveznosti po Čikaški konvenciji in običajnim mednarodnim pravom bi bile obveznosti po LOAC-u odvisne od obstoja mednarodnega ali notranjega oboroženega spopada po mednarodnem pravu.⁵² Zakon o oboroženih spopadih vključuje štiri Ženevske konvencije, ki se smatrajo kot odraz običajnega mednarodnega prava, in sicer protokole iz leta 1977 in ostale različne pogodbe.

Obsežna analiza teh določil presega obseg te diplomske naloge. Vendar lahko na kratko rečemo, da je osnovni poudarek tega zakona na štirih generalnih principih zakona, ki odražajo obsežno zgradbo LOAC-a, ki ureja merjenje na zrakoplove v vojni.

V skladu z »načelom nujnosti« morajo biti izbrane tarče vojaški objekti, opredeljeni kot objekti, ki učinkovito prispevajo sovražnikovemu delovanju, uničenju, zajetju ali nevtralizaciji, ki nudijo vojaško prednost za namerjene sile. Če se civilno letalo podvrže temu, je potencialni cilj po definiciji zakona o vojni in je lahko napaden. V primeru da ni, ali pa da obstaja samo sum, da ni vojaški objekt, ga ne smemo napasti. Na objekte, ki so označeni kot civilni, vključno s civilnimi letali in niso vojaškega pomena, ne smemo ciljati med oboroženim spopadom.

Po načelu razlikovanja, uporabljenem v LOAC, ta zahteva od države, da ves čas razlikuje med civilnim prebivalstvom in vojaki ter med civilnimi in vojaškimi objekti. To seveda vključuje tudi civilna letala, ki po svoji naravi niso vojaški cilji. Napad, ki je vesplošen, je nezakonit napad. Članice morajo sprejeti sklepe, ki zagotavljajo osredotočenost napadov na zakonite cilje. Načelo sorazmernosti velja tudi v času nepotrebne in diskriminatorne napada, ko obstaja tveganje za izgubo življenj civilnega prebivalstva ali poškodovanje civilnih objektov, kot bi bil primer v skoraj vsaki sestrelitvi civilno letalo. Tisti, ki načrtujejo napad in se odločijo za tega, bi morali odstopiti od odločitve za začetek napada, če bi lahko le-ta povzročil naključno izgubo življenja civilistov, poškodovanje civilistov, poškodovanje civilnih objektov ali kombinacijo teh, ki bi bila pretirana v povezavi s koncentracijo vojske in vojaške prednosti.

⁴⁹ ICAO DOC 7300/9, Čikaška konvencija, 89. člen, <http://www.scribd.com/doc/3981652/7300-9ed-Chicago-Convention>.

⁵⁰ *Lex specialis* — poseben predpis, ki bolj podrobno ureja zakon.

⁵¹ Law of Armed Conflict (LOAC) — Zakon o oboroženem spopadu.

⁵² Dunajska konvencija o pogodbenem pravu, 23. maj 1969, 155 UNTS 331, (ki je stopil v veljavo 27. januarja 1980), 73. člen.

Ob ugotovitvi, da napad predstavlja tveganje za civiliste in civilne objekte, je potrebno izvesti test presoje. Eden od vidikov presoje mora vzeti v obzir verjetnost smrti ali uničenja varovanih oseb ali mest ter obseg vojaške prednosti, ki bi bila s tem pridobljena. V primeru, da načrtovani napad ne zadovolji zgornje pogoje testa, se napad ne sme izvršiti.

Kaj pa, če bi civilno letalo prevažalo civiliste in vojaški material kot tovor ali se celo vključilo v nekatere vojaške operacije? V tem primeru je potrebno uravnotežiti potrebe vojske po uničenju z razlogom proti izgubi civilnih življenj. Ta princip odraža prepoved napada na letalo, ki prevažata civiliste v večini primerov, razen v primeru, če bi bila s tem pridobljena pomembna vojaška prednost. Ta princip je uravnotežen s principom viteštva, ki prepoveduje nečastna sredstva in nečastna ravnanja med oboroženimi spopadi. Ta princip prepoveduje izdajalstvo, ki vključuje zavajanje nasprotnika z zahrbtnimi metodami, ki se navezujejo na njegovo spoštovanje prava med časom oboroženih spopadov v prizadevanju, da bi ubil ali ranil sovražnika. Zato je nezakonito skriti vojaške objekte v civilne, kot so na primer tudi civilna letala.

Umestitev južnoameriškega problema trgovine z mamili kot del oboroženega napada je zelo vabljiva teorija. Taka označitev bi bila omejena na primere, ki vključujejo dejanski oboroženi spopad po mednarodnem pravu. Po LOAC bi bilo razlikovanje med civilnimi in vojaškimi zrakoplovi spremenjeno v razlikovanje med vojaškimi in nevojaškimi objekti. Videnje tihotapljenja mamil kot sovražnika v oboroženem spopadu zahteva dejansko ugotovitev, ki kaže stvarno kombinacijo napora med dvema. Taka fuzija je že bila priznana. V poznih osemdesetih letih je FARC⁵³ začel zbirati informacije o tihotapskih aktivnostih, da bi si pridobil potrebne informacije za protidelovanje. Nekatero teroristične skupine so bile povezane s tihotapljenjem mamil predvsem zaradi zagotavljanja vira financiranja njihovih dejavnosti.

Dobički iz ene pošiljke mamil lahko prispevajo velik obratovalni kapital teroristični celici. Če članica določi, da so tihotapci mamil del sovražne sile v oboroženem spopadu, se lahko proti njim uporabi strelno orožje brez opozorila, kot v primeru, če gre za vojaške cilje. Obstaja precedens za sestrelitev civilnega letala, ki deluje v zasebni podpori uporniških sil v nemednarodnih oboroženih spopadih. Na primer leta 1983 je prosovjetska sandinistična vlada Nikaragve sestrelila civilno letalo tipa DC-3, ki je prevažalo tovor, v katero je vključevalo strelivo, sanitetni material in živež za uporniške sile, pod imenom Contras, ki so se borili z namenom zrušitve vlade. V podobnem primeru so oborožene sile Nikaragve sestrelile civilno letalo tipa DC-6, ki je bil na letu iz otoka Swan v Hondurasu za ponovno oskrbo letala s posadko iz Kolumbije in Nikaragve. V obeh primerih ni prišlo do mednarodnega protesta, napram dejstvu, da leti niso bili povezani z nobeno državo in so bili po karakterju mednarodni ter občasno izvedeni s posadkami, katere člani niso bili državljani Nikaragve. Še bolj zloglasna je bila sestrelitev civilnega letala tipa C-132 s strani Nikaragve, ki je opravljalo lete za ameriškega letalskega prevoznika Southern Air Transport in je delovalo v prepričanju, ki je opisano kot osebni benefit. Kasneje so bili ti leti označeni kot del Iran-Contra afere in so povezani z nelegalnimi akcijami ZDA in ostalih nacionalistov. Kakorkoli že, letalo je bilo registrirano na podjetje Doon Helicopters v ZDA s civilno oznako N4410F. V tem primeru zopet ni prišlo do mednarodne obsodbe dogodka.

Po vsem tem lahko zaključimo, da je bilo letalo po LOAC utemeljitvi videno kot zakonita tarča. Primeri teh sestrelitev zagovarjajo predlog, da civilna letala, ki so vključena v dejavnost upornikov, lahko napademo brez opozorila. Navidezno uporabna teorija označitve tihotapljenja drog kot del oboroženega spopada bi imela za posledico povsem drugačen rezultat, kot je mišljeno v sami specifikaciji. Čeprav bi lahko prišlo do sprostitve omejitev za kolumbijske, perujske in ostale sile za ciljanje na uporniška letala po LOAC, bi to pomenilo prevelike zaveze državam. Državi ne bi bilo dovoljeno, da bi izbrala samo tista določila po LOAC, ki bi ji najbolj ustrezala, ampak bi morala upoštevati tudi vsa druga, kar pa zopet ne bi

⁵³FARC — Revolucionarne oborožene sile Kolumbije, Revolutionary Armed Forces of Colombia.

pomenilo pravnih ugodnosti za sestrelitev civilnega letala. Če bi začele kolumbijske sile smatrati tihotapce mamil kot odpadne sile z namenom merjenja na njih, bi za njih stopil v veljavo drugi protokol Ženevske konvencije, kar pa bi pomenilo, da bi veljal za vse akcije v boju proti mamilom. Obveze po zgoraj omenjenem protokolu so preveč restriktivne, da bi vodile članico k temu, da bi označila promet s prepovedanimi drogami kot uporniški akt. Razumljivo je, da vpletene članice tega ne storijo, saj delujejo v okviru domače zakonodaje, ki pa je v nasprotju z mednarodnim pravom, ki opredeljuje ravnanja v oboroženih spopadih. Zato lahko trdimo, da morajo biti ravnanja v operacijah proti tihotapcem mamil skladna z določili Konvencije o človekovih pravicah.

2.7 OBRAMBA V SILI PO MEDNARODNEM PRAVU

Mednarodno pravo priznava, da bi bilo morda potrebno v primerih obrambe v sili z namenom reševanja življenj odstopiti od mednarodno sprejetih norm. Obramba v sili je bila zapisana v osnutku členov o odgovornosti države, v členu 2:

»Nezakonitost državnega akta, ki ni v skladu z mednarodnim pravom, je izključena takrat, kadar avtor ni imel nobene druge možne razumne izbire v primeru stiske, ko gre za reševanje njegovega in življenja drugih, ki so mu zaupana.«⁵⁴

V osnutku členov gredo še dlje in pravijo, da se pravica do obrambe v nuji ne vključi v primeru razmer v stiski, ki so samostojni faktorji, ali pa v kombinaciji še z drugimi, ki zadevajo vodenje države in se sklicujejo na to, ali če verjetno dejanje ne ustvari primerljive ali večje nevarnosti. Stiska kot okoliščina nasprotuje mednarodni nezakonitosti, saj je priznana kot dobro uveljavljeno pravilo v okviru običajnega mednarodnega prava. V primeru Rainbow — Warrior je sodišče razsodilo, da operacija ni izpolnjevala mednarodnih obveznosti. Sodišče je izjavilo, da se to sklicevanje uporablja, ko nekdo deluje v imenu države, če sprejme ravnanja, ki jih zahtevajo mednarodne obveznosti zanj in za osebe, ki so zaupane v njegovo skrb.

Prav tako je potrebno opozoriti, da z interesom po reševanju življenj z obrambo v sili predstavlja le-to direktno grožnjo za človeška življenja. Špekulativni ali daljši čas grožnje ne bi zadostoval.⁵⁵

2.7.1 SESTRELITEV CIVILNEGA LETALA V STISKI

Če si zamislimo situacijo, v kateri bi tuje civilno letalo predstavljalo grožnjo za ljudi na tleh, zaradi kateregakoli razloga, kot so npr. težja mehanična okvara, onesposobitev posadke, namerna zloraba civilnega letala, bi se lahko v svoji obrambi proti takemu letalu sklicevali na obrambo v sili, čeprav bi ta vključevala smrt vseh potnikov in članov posadke na letalu. To je še bolj pomembno za razumevanje scenarija 11. septembra. Torej tu ne obstaja nobene potrebe, da se določi nacionalnost letala pred samosestrelitvijo in niti ni potrebno vzpostaviti nekakšne kalkulacije glede tega, če bo imel napad pravo težo, da se bomo lahko sklicevali na samoobrambo. Vse to je potrebno, da se odobri sestrelitev civilnega letala na temeljih obrambe v sili, ki pa predstavlja neposredno nevarnost za življenje ljudi. Potrebno je omeniti še potrebo po uravnoteženju interesov oziroma zahtev, ki jih vsebuje sklicevanje na uporabo stiske. Opravičevanje sestrelitve civilnih letal s sklicevanjem na tako vrsto obrambe ni primerno, tudi ne v primerih, ko bi letalo padlo daleč stran od naseljenih območij kot v

⁵⁴Glej opombo 45.

⁵⁵(Vir: [http://en.wikipedia.org/wiki/Rainbow_Warrior_Case_\(international_law.\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Rainbow_Warrior_Case_(international_law.)))

primeru Payne — Stewart. Prav tako tako sklicevanje ne bi opravičevalo sestrelitve civilnega letala, ki prevaža veliko število potnikov samo zato, da bi rešili nekaj življenj na tleh.

Kadar je neposredna grožnja dovolj velika, je obramba v stiski bolj pomembna na tem področju prava kot pravo v samoobrambi. Opravičevanje ABDP sestrelitev s sklicevanjem na pravilo v stiski predstavlja določeno težavo. Zagotovo drži, da zaustavljanje pretoka mamil pomeni posledično reševanje življenj. Eden izmed generalov Ameriške vojske je primerjal trgovino z mamili z množičnimi poboji in pri tem ugotovil, da so mamila odgovorna za 19000 smrtnih žrtev na letnem nivoju v ZDA. Kot opravičilo za sestrelitve letal, ki se uporabljajo za tihotapljenje mamil, je bilo večkrat uporabljeno sklicevanje, da s tem rešujejo človeška življenja. Vendar pa je reševanje človeških življenj na tak način dokaj špekulativna zadeva, ki potrebuje še nekaj časa, da dozori v svoji nameri. Problem se pokaže tudi v tem, da pri takem sklicevanju ne poznamo točne identitete ljudi, katere naj bi s temi dejanji rešili. Nasprotno pa bi lahko v primeru Payne — Stewart identificirali osebe, ki so v času zrušitve letala živele na območju pada, in bi jih lahko potencialno rešili s sestrelitvijo tega letala.

Pri vprašanju trgovanja z drogami nastopi še en problem, saj ne vemo, kam točno so mamila namenjena, povrhu vsega pa ne moremo z gotovostjo trditi, da bodo ta mamila kriva za smrt posameznika. Potemtakem so operacije ABDP nesprejemljive v svoji nameri.

2.7.2 STANJE NUJNOSTI

Samoumevno je, da ima država bistven interes, ko gre za njeno obrambo pred oboroženimi napadi. Ta pravica je zapisana v 51. členu Ustanovne listine OZN. Tu se nam poraja vprašanje, kako izgleda varovanje ostalih vitalnih interesov v stanju pred oboroženim spopadom.

Odmik od mednarodnih norm, ki vključujejo tudi prepoved uporabe sile zoper civilno letalo v letu, je dovoljen v primeru, da se s tem zavaruje ključne državne interese in je le-to storjeno v stanju nujnosti. Nastanek same doktrine nujnosti sega daleč nazaj, obenem pa ta doktrina spada v nemilost obdobja 20. stoletja, saj se jo povezuje z enostransko pravico do vojskovanja iz nuje, ki je bila v veljavi pred drugo svetovno vojno. Že od takrat se pojavlja kot oblika, ki jo lahko od primera do primera uporabimo v izgovor za neizpolnjevanje mednarodnih obveznosti.

2.8 STANJE NUJNOSTI V MEDNARODNEM PRAVU

Kot je zapisano v osnutku členov okoli odgovornosti države, so zahteve za stanje nuje predpisane v dokaj negativnem tonu. Članica ne sme uporabljati stanja nujnosti kot razlog za preprečitev nezakonnosti nekega pravnega akta, ki ni v skladu z mednarodnimi obveznostmi članice, razen v primeru, ko je:

(I) to edina možnost, da se s tem državi zagotovi bistveno zaščito proti resni ali neposredni nevarnosti, ter;

(II) da resno ne ogroža bistvenih interesov članice ali članice, za katero veljajo te obveze, ali za celotno mednarodno skupnost.⁵⁶

⁵⁶Osnutek členov o odgovornosti države, glej opombo 45, 25. člen.

V primeru Gabickovo — Nagymaros je ICJ vzel priložnost, da je podal sodbo glede na veljavnost obrambe v stiski, kot je predvideno v osnutkih členov. ICJ je odločil, da obramba v stiski obstaja v običajnem mednarodnem pravu. Sodišče priznava, da s sklicevanjem na stanje nujnosti ali domnevno na katerokoli drugo okoliščino, predstavlja nezakonitost v primeru, če država izrazi odsotnost državne potrebe. Države ne ugovarjajo temu mnenju, da mednarodne obveznosti nič več ne obstajajo, ampak pravijo le, da je kršitev teh opravičena v tisti situaciji.⁵⁷

2.8.1 ELEMENTI NUJNOSTI

Zavedajoč se nevarnosti, ki jo predstavlja potencialna uporaba stanja nujnosti, je glavno breme, prepuščeno državi, ki se sklicuje na take okoliščine, da vzpostavi primerne pogoje. Prvi pogoj je, da morajo biti odmiki od mednarodnih standardov edini način za zaščito bistvenih interesov. Tu se nam poraja vprašanje, kaj je bistveni interes. Ugotovljeno je, da naj bi zaščitili najrazličnejše interese, vključno z varovanjem okolja, ohranjanjem države v času vesplošne nevarnosti, da bi zagotovili varnost civilnega prebivalstva. Prav tako je bila v številnih primerih izzvana obramba, ki opravičuje uporabo sile proti drugi državi v postzakonski dobi. Tu je potrebno dodati še to, da so se Tanzanija, Jordanija in Makedonija izogibale obveznostim iz konvencije o beguncih z zapiranjem svojih meja. Zaradi tega, ker so se sklicevale na stanje nujnosti z namenom, da bi zaščitili svoje države pred uničujočim učinkom množičnega pritoka beguncev. Ta princip je bil uporabljen tudi pri prevzemu pristojnosti nad osebami iz drugih držav. Osebe, vključene v te okoliščine, predstavljajo nevarnost za varnost države v obliki ponarejanja denarja in pripravljanje zarote proti trenutni oblasti. Skoraj vse, kar je samouničevalno, je lahko za državo bistvenega pomena. Medtem ko mora biti bistven interes izjemne narave, mora biti prav tako povezan s samim preživetjem države. To lahko vsebuje manjše interese, ki so določeni glede na okoliščine primera. Vsekakor pa ti zmanjšani interesi ne bi opravičili izogibanje vsakršnih mednarodnih obveznosti, še posebej ne tistih kritičnih. Kot bo videno v zadnji zahtevi, morajo biti bistveni interesi predmet testa tehtanja v zvezi z obveznostmi, ki jih kršijo.

Ugotovljeno je bilo, da je Rim delno podlegel zaradi smrti tisočih rezov, storjenih s strani različnih barbarskih skupin. Enaka situacija je s tihotapci droge v Peruju in Kolumbiji. Medtem ko vsak zagrešen rez s strani teh skupin ne more biti dovolj, da bi opravičili samoobrambo, kot jo predpisuje 51. člen. Skupni efekt vseh teh rezov pa ima lahko za državo pogubne posledice. Obramba v nujni dovoljuje članici pravico do zaščite njenih bistvenih interesov, ne da bi pri tem zahtevali upoštevanje mednarodnih obveznosti, ki postanejo v tem primeru nične oziroma neveljavne. Čeprav nekateri trdijo, da bi takšno sklicevanje na nujnost oslabilo mednarodni sistem, bi ga lahko v resnici okrepilo tako, da bi služilo za sproščanje pritiska članic, kadar se ne morejo strinjati z mednarodnimi obveznostmi zaradi njihovega velikega tveganja, in da same nimajo želje, da bi se odpravil celotni pravni okvir. Zato je potrebno uporabiti elemente nujnosti za dejstva pri ABDP sestrelitvah z namenom ugotovitve, ali je ta vrsta obrambe na voljo v teh primerih.

Predvsem moramo najprej ugotoviti, ali obstaja grožnja oziroma neposredna nevarnost za bistvene državne interese. Bistveni interes je lahko zaščita notranjega reda in varnosti, ki ga lahko varujemo s sklicevanjem na nujnost. To je sigurno eden izmed interesov, ki je ogrožen

⁵⁷(Vir: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&code=hs&case=92&k=8d.>)

zaradi trgovine s prepovedanimi drogami. Dokazov zato je obilno. Preprosto rečeno so droge kot materino mleko teroristom in uporniškim skupinam v Južni Ameriki. Vse uporniške skupine v Kolumbiji so odvisne od trgovanja z drogami. Kolumbijski lordi droge so okarakterizirani kot »odporniki na moč kolumbijske vlade«. Trgovina s prepovedanimi drogami podpira korupcijo in brezpravje v številnih odročnih regijah. Ta grožnja se je razširila iz Kolumbije v celotno regijo Andov. Narkoteristične organizacije operirajo primarno iz Kolumbije in širijo svoj interes v širšo regijo s povzročanjem opustošenja in destabilizacije aktualnih vlad. Eden izmed primerov je Peru, kjer se nasprotniki vlade financirajo z dobičkom od prodaje prepovedanih drog. Kljub dejstvu, da so to skupino že enkrat premagale vladne sile, se le-ta zopet krepi na račun trgovine s prepovedanimi drogami. Tem državam predstavlja trgovanje z drogo ogrožanje bistvenega interesa pri ohranjanju notranjega reda. Pri tem moramo reči, da zato ni kriva samo trgovina z drogo, ampak sega ta krivda še v veliko širše področje. Vzpostavljene zračne mostove za trgovino z drogami uporabljajo tudi tihotapci orožja, katerih akcije so krive za prve strele civilne vojne. Poleg vsega tega dobavitelji drog ogrožajo civilno prebivalstvo teh držav še z drugimi zločini, kot so ugrabitve, umori in z ostalimi nedovoljenimi akcijami po vsej Južni Ameriki. Večji del trgovine s prepovedanimi drogami v Južni Ameriki je povezan z mednarodnim terorizmom, vključno z islamskimi teroristi v področju trimejne regije. Posledice teh dejavnosti občutijo tudi države v širši regiji. Karibska vlada je primerjala problematiko trgovanja s prepovedanimi drogami z vojaško represijo. Poleg vprašanj nacionalne varnosti predstavlja nezakonito trgovanje z drogo tudi škodo za okolje. Preprodajalci droge so največji vir poškodb okolja v Kolumbiji. Teroristi, financirani s strani trgovine z drogami, so v svojih napadih na naftovode povzročili razlitje nafte, ki po obsegu presega dvanajstkratnik razlitja tankerja Exxon Valdez, prav tako pa so odgovorni za uničenje 2,4 milijonov hektarjev deževnih gozdov. Preprosto rečeno je učinek trgovine z nelegalnimi drogami v državah te regije nezakonit napad na njihovo suverenost. Skupni učinek škode, ki je bil storjen s trgovanjem, ima tak učinek, da zahteva od članic, da odstopajo od mednarodnega prava z namenom, da bi zaščitile svoje bistvene interese. Grožnja, ki jo predstavlja trgovina z drogo, gre daleč naprej od zahtev ICJ, ki zadevajo vzpostavitev grožnje. Grožnja za nacionalno varnost teh držav je prisotna in resnična, kar pomeni, da so legitimno izvoljene vlade držav v tej regiji pod direktnim napadom.

Medtem ko lahko podamo strogo mnenje o tem, da trgovanje z drogo predstavlja direktno grožnjo nacionalni varnosti južnoameriških držav, lahko podamo tudi bolj omiljeno mnenje, da je sestrelitev letal, ki se uporabljajo za tihotapljenje droge, edini način, da se zavaruje nacionalne interese. Pripadnik ameriške obalne straže je izjavil, da je zahteva po uporabi smrtonosne sile redka pri preprečevanju trgovine z drogami. Zato lahko ugotovimo, da je sestrelitev civilnih letal, vpletenih v trgovino z drogo, eden izmed načinov za ustavitev nezakonitega trgovanja s prepovedanimi drogami in zaščite vitalnih interesov države. Ker so sestrelitve le eden od načinov za ustavitev trgovanja, se je potrebno vprašati, če lahko le-te izvajamo samo na račun sklicevanja na nujnost. Obstajajo tudi ostala sredstva, ki zadevajo preprečevanje trgovanja in ne le sestrelitve. Eno od teh sredstev je prisiliti letalo, da pristane, čeprav je to odvisno od pilotove volje po sodelovanju. Druga opcija bi bila izuriti posebne enote za delovanje proti trgovini z drogami, ki bi izvajale racije na točki vstopa v državo. Seveda pa imajo trgovci prepovedano drogo dovolj časa in dovolj resursov, da bodo našli stranske poti, po katerih bodo lahko sprostili trgovanje. Poleg sposobnosti preprodajalcev za iskanje novih rešitev, s katerimi bodo sprostili trgovanje, je glavni problem celotnega trgovanja predvsem pomanjkanje nadzora nad ozemljem, ki bi omogočal onesposobitev trgovine z uporabo manj nasilnih sredstev pri nadzoru poletov.⁵⁸

⁵⁸ Nelegalni leti z letali generalnega letalstva, ki jih uporabljajo tihotapci s prepovedanimi drogami, so življenjskega pomena za njih, saj z njimi prevažajo narkotike in ostale stvari v povezavi z njimi, kot so; kemikalije, valute in orožje na odročna področja, kjer imajo svoje proizvodne obrate.

Proizvajalci kokaina v Južni Ameriki postavljajo svoje proizvodne obrate na odročnih področjih s slabo infrastrukturo z namenom izogibanja državnim oblastem. To pomanjkanje kontrole nad območji, ki jih nadzorujejo lordi droge, je ključnega pomena, zakaj so sestrelitve tihotapskih letal edini način za zaustavitev trgovine s prepovedanimi drogami. Racije so v tem primeru skoraj brezpredmetne. Preprodajalci z drogami lahko z letalom pristanejo na odročnem prostoru in razložijo pošiljko v desetih minutah. Tudi če bi bile racije logistično izvedljive, bi bilo pošiljanje malih vladnih enot v področje nadzora kartelov samomor. Edinstveno dejstvo pri trgovanju z drogo v Južni Ameriki ima močan argument pri tem, da je uporaba operacij sestrelitev zagotovo edina smer za vladne sile, s katero kontrolirajo trgovanje. Vendar pa dejstev, ki so edinstvena za to območje, ne smemo razširiti na druga področja po svetu, kjer se prav tako ubadajo s problematiko droge, saj bi bilo potrebno naprej podrobno analizirati to, ali je sestrelitev zares edina možna rešitev. Pri uravnoteženju interesov z razpoložljivimi dejstvi se tehtnica nagiba v prid državam, ki dovoljujejo sestrelitev letal s sklicevanjem na nujnost — vsaj tako je razvidno iz andovskega primera. V tej situaciji je gotovo v interesu posameznih držav in sveta varnost mednarodnega civilnega letalstva. Vzpostavitev zone svobodnega ognja nad Kolumbijo in Perujem bi ogrožala Mednarodno civilno letalstvo do take stopnje, ki jo druge države ne bi tolerirale, brez obzira na to, kakšno grožnjo predstavlja trgovina z drogo za te države. Do katere stopnje lahko Kolumbija in Peru kontrolirata varnost civilnega mednarodnega letalskega prometa, bo določil znesek podpore domači politiki s strani mednarodne skupnosti. Grožnjo za mednarodno civilno letalstvo predstavlja dejstvo, kadar države, vključene v operacije sestrelitev, niso zmožne zagotavljati zaščite sestrelitve iz pomote za vse mednarodne lete. Poleg ukrepov, ki so potrebni za zagotovitev potrebne identifikacije ciljnega letala z namenom ohranitve delovanja operacije v skladu s standardi človekovih pravic, so na voljo še drugi ukrepi, s katerimi zagotavljajo to, da se druge članice zavedajo grožnje in lahko na podlagi tega sprejmejo ukrepe za zaščito njihovih letal, ki bi lahko na svoji poti vstopila v področje, v katerem se izvajajo ABDP akcije. Države, ki so vključene v ABDP operacije, bi morale le-te opredeliti na zone, v katerih je velika aktivnost trgovanja z drogo, in ne na celotno področje države. Za primer naj povemo, da ni vsak mednarodni let v Peru podvržen grožnji sestrelitve pri vstopu v njihov zračni prostor. Tarče sestrelitev so samo letala, ki letijo v posebej določeni in javno objavljeni zoni po imenu *Air Defense Identification Zone (ADIZ)*, ki so brez načrta leta (*Flight Plan*).⁵⁹ Država lahko izda tudi NOTAM⁶⁰ ali pa uporabi 89. člen deklaracije, da primerno opozori tujce, da je taka akcija v teku, in da morajo vsa letala ostati izven teh zon, ali pa morajo biti pripravljena na sodelovanje po posebej predpisanih vladnih direktivah, da se izognejo morebitnemu napadu na njih. Države morajo biti prepričane, da so operacije sestrelitev omejene samo na generalno zvrst letalstva. Za prevoz drog so bila uporabljena tudi večja letala, kot je na primer Boeing 727. Vendar pa taka letala potrebujejo večje vzletno- pristajalne steze in zemeljsko opremo, kar pomeni, da jih je lažje slediti oziroma spremljati pri njihovi poti na določeno destinacijo in je zato operacija sestrelitve manj potrebna. Ker je večina letal na mednarodnih letih večjega in negeneralnega tipa, bo to dejstvo pomagalo pri preprečitvi sestrelitve tujega letala po pomoti. Pri sestrelitvi komercialnega letala verjetno ne bi prišlo do testa tehtanja, ki je zahtevan pri sklicevanju na nujnost. Vse ostale sestrelitve prej omenjenih letal bi zagotovo imele za rezultat sklicevanje na samoobrambo ali nujnost v času mira.

Dokaj čudno je to, da lahko sestrelitve letal, vključenih v trgovino z drogo, naredijo zračni promet še bolj varen. Konec koncev ni glavni cilj programa to, da se sestrelijo letala, ampak to, da se lahko sploh več ne pojavi na nebu. Te operacije so dokazale, da so povzročile trgovcem obilico preglavic, saj so morali svoje pošiljke preusmeriti na tovorna vozila in ladje, kar pomeni, da so njihova letala umaknjena z neba. To, da neregistrirana in neservisirana letala z nelicencirano posadko ne letijo, pomeni samo povečanje varnosti preostalemu letalskemu prometu. Ugotovljeno je bilo, da ima povečanje zastraševanja velik efekt na to, da piloti niso več pripravljani opravljati nizkih letov. To pa pomeni, da trgovci z drogo nimajo na

⁵⁹ *Flight Plan* — Načrt leta.

⁶⁰ *Notice to airman* – Opozorila pilotom. Dostopna na <http://www.sloveniacontrol.si/>.

voljo več svojega bistvenega transporta. Študija je pokazala, da ima 3% nivo preprečitev letov efekt, da odvrne 80% vseh pilotov od letenja. Sestrelitev civilnih letal, ki so potencialna grožnja mednarodnemu civilnemu letalstvu, lahko razumemo kot poizkus teh držav po izpolnjevanju njihovih mednarodnih obveznosti. Če država ve, da se del njenega teritorija uporablja za dejanja, ki so sovražna do ostalih držav, mednarodno pravo zahteva, da država ukrepa proti tem dejanjem in jih ustavi. Promet s prepovedanimi drogami, ki izhajajo iz regije v okolici Andov, nedvomno predstavlja grožnjo ne samo tistim državam, iz katerih izhaja promet, ampak tudi ostalim, kot so na primer Združene države Amerike. Pred več kot desetletjem je Bela hiša spoznala, da delovanje mednarodne trgovine s prepovedanimi drogami predstavlja veliko grožnjo nacionalni varnosti, kar zahteva usklajen odziv tako civilnih kakor tudi vojaških agencij.⁶¹ Tudi že manjše število letov ima lahko velike posledice. Na primer šestdeset letov na mesec je dovolj, da se oskrbi 80% potreb po koki v ZDA. Trgovina z drogo je zagotovo globalni problem. S strani OZN in ICAO je bilo podanih veliko iniciativ za ustavitev pretoka prepovedanih drog po zraku.⁶²

Čeprav so ABDP akcije mišljene kot varovanje držav, v katerih poteka trgovanje s prepovedanimi drogami, moramo povedati, da varujejo tudi preostali svet s tem, ko preprečujejo transport prepovedanih drog iz njih. To je še en faktor, ki pripomore k uravnoteženju interesov v korist omenjenih sestrelitvenih akcij v Južni Ameriki. S sklicevanjem na nujnost zagotavlja potencialno legalno opravičljivost za sestrelitve po obrambi v nuji.⁶³

⁶¹Statement by the White House Press Secretary, 3. november 1999. Na voljo na <http://www.fas.org/irp/offdocs/pdd14.htm>.

⁶²Glej na splošno, R. I. R. Abeyratne, mednarodne pobude za nadzor nezakonitega prometa z nedovoljenimi drogami po zraku, 63 J. AIR L. & COM. 289 (1997).

⁶³(Vir: THE AIR BRIDGE DENIAL PROGRAM AND THE SHOOTDOWN OF CIVIL AIRCRAFT UNDER INTERNATIONAL LAW ,Major Darren C. Huskisson, USAF, str. 158 – 162 ,2005.)

3 SLOVENSKA ZAKONODAJA

V tej točki diplomske naloge se bomo seznanili s slovensko zakonodajo, ki zadeva vprašanje uporabe orožja zoper civilna letala v letu. Najprej si bomo ogledali mednarodno pravo in mednarodne pogodbe, ki zavezujejo Slovenijo, kasneje pa še notranja pravna določila Republike Slovenije. Slovenija je kot mlada demokratična država v svoj pravni red prenesla določila mednarodnega prava. Seveda vsaka država predpiše tudi svoje notranje pravo. Zvezo med notranjim pravom in mednarodnim pravom pa ureja 8. člen Ustave Republike Slovenije:

»Zakoni in drugi predpisi morajo biti v skladu s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Slovenijo.«
(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS* — 33/1991.)

Tako je Slovenija v svoj pravni red prenesla tudi človekove pravice, ki so zapisane v univerzalni deklaraciji o človekovih pravicah ZN, in ki so za vprašanje uporabe sile zoper civilno letalo v letu še kako pomembne. V 17. členu Ustave Republike Slovenije je zapisano:

»Človekovo življenje je nedotakljivo. V Sloveniji ni smrtne kazni.«
(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS* — 33/1991.)

Smiselna je tudi dopolnitev tega vprašanja naloge z 18. členom Ustave Republike Slovenije, ki pravi:

»Nihče ne sme biti podvržen mučenju, nečloveškemu ali ponižujočemu kaznovanju ali ravnanju. Na človeku je prepovedano delati medicinske ali druge znanstvene poskuse brez njegove svobodne privolitve.«
(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS* — 33/1991.)

Te človekove pravice jasno kažejo na to, da je vsakršna uporaba orožja zoper civilna letala v letu neupravičena. Pri tem vprašanju pa si moramo pogledati še dve pomembni organizaciji, ki zadevajo uporabo sile zoper civilno letalstvo. Republika Slovenija je članica ICAO od leta 1992. S članstvom v tej organizaciji je Republika Slovenija v svoj pravni red prenesla določila konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu in se je zavezala, da zoper civilna letala v letu ne bo uporabila orožja, v primeru prestrežanja pa ne bo ogrozila življenj ljudi na krovu letala in njihove varnosti (3bis člen Čikaške konvencije).

Slovenija je postala članica organizacije NATO 5. aprila 2004, zato je pomembno, da si pogledamo tudi to, kako zavezništvo tretira uporabo orožja zoper civilno letalstvo. NATO se je v svojih sklepih zavezal, da ne bo sodeloval pri sestrelitvi civilnih zrakoplovov.

V zgornjih primerih smo si ogledali, kako članstvo v mednarodnih organizacijah zavezuje Slovenijo, da se vzdrži vsakršne uporabe sile zoper civilno letalstvo. Prav tako si je potrebno pogledati notranja pravna določila, ki zadevajo uporabo sile zoper civilno letalo v letu. Zato si bomo najprej pogledali določila v Uredbi o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora.

Drugi odstavek 3. člena Uredbe o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora se glasi:

»Pri izvajanju nadzora zračnega prostora v miru se morajo pristojni vojaški organi in službe vzdržati uporabe orožja proti zrakoplovom, ki kršijo zračni prostor. Orožje se lahko uporabi le v primerih, v katerih zakon dopušča uporabo orožja vojaškim osebam, in če pristojni vojaški organi in službe ne morejo odvrniti na drugačen način neposredne nevarnosti, ki jo povzroča zrakoplov, ki krši zračni prostor. Proti zrakoplovu, ki krši zračni prostor in izvaja neposreden napad, zaradi katerega je ogroženo življenje večjega števila oseb, vojaški zrakoplov uporabi orožje, da tak napad prepreči, vendar le po predhodnem soglasju ministra, pristojnega za obrambo, oziroma drugega ministra, ki ga s sklepom pooblasti Vlada Republike Slovenije.«

(Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora, Uradni list RS — 29/2004.)

51. člen Zakona o obrambi govori o uporabi orožja vojaških oseb (tudi vojaških zrakoplovov):

»(1) Vojaška oseba lahko uporabi orožje pri opravljanju stražarske, patroljne, požarne ali druge podobne službe, če ne more drugače:

- 1. zavarovati življenja moštva, ki ga varuje;*
- 2. odvrniti napada na objekt ali druga sredstva, ki jih varuje;*
- 3. odvrniti neposrednega napada, s katerim je ogroženo njeno življenje.*

(2) Vojaške osebe, ki službo opravljajo pod neposrednim vodstvom nadrejenega, smejo orožje uporabiti le po njegovem povelju.

(3) Vojaške osebe pri opravljanju bojnih nalog uporabljajo orožje po pravilih za bojno delovanje.

(4) V skladu s prejšnjim odstavkom ravna tudi poveljstvo ali enota, ki je napadena v miru.«

(Zakon o obrambi, Uradni list RS — 103/2004.)

V 4. odstavku 11. člena Uredbe o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora piše:

»Vojaški zrakoplovi zavezniških držav se obravnavajo v času izvajanja nalog v zračnem prostoru Republike Slovenije in na območju Republike Slovenije kot zrakoplovi Slovenske vojske.«

(Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora, Uradni list RS — 29/2004.)

Kot lahko vidimo, slovenska zakonodaja dovoljuje uporaba orožja v miru. Zato je pomembno, da navedemo tudi 153. člen Ustave Republike Slovenije, ki pravi:

»Zakoni morajo biti v skladu s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z veljavnimi mednarodnimi pogodbami, ki jih je ratificiral državni zbor, podzakonski predpisi in drugi splošni akti pa tudi z drugimi ratificiranimi mednarodnimi pogodbami.«

(Ustava Republike Slovenije, Uradni list RS — 33/1991.)

Mednarodne pogodbe, ki jih je potrdil Državni zbor, so nad zakoni, druge ratificirane mednarodne pogodbe pa so pod zakoni, a nad podzakonskimi akti.

(Vir:

www.pravna.net/zapiski/4.%20letnik/Mednarodno%20javno%20pravo/zapiski/MJP1%20-%20zapiski.DOC .)

Potemtakem lahko trdimo, da je 3bis člen Čikaške konvencije nad notranjo slovensko zakonodajo in prav tako Splošna konvencija o človekovih pravicah, ki v svojem 7. členu jasno določa pravico do življenja. Tukaj bi se navezal še na tezo iz članka Dr. Damjana Korošca, ki je bil zapisan v reviji Pravna praksa na temo »Sestrelitev ugrabljenega civilnega letala«.

»Menim, da je mogoče izhajati iz prepričanja, da ga v podobnih, pa četudi z zakonom urejenih primerih usmrtilve nedolžnih članov posadke in potnikov letala zaradi »uradne« sestrelitve letala kazenskopravno tudi v Sloveniji ne bi smelo biti mogoče razglašati za skladnega s slovenskim pravom, torej ne protipravnega, kar ima med drugim tudi očitne kazenskopravne posledice, ki jih velja podrobneje proučiti.«

Po vsem tem lahko vidimo, da je uporaba orožja zoper civilna letala v letu v zračnem prostoru Republike Slovenije prepovedana z zakoni. Kar pomeni, da zoper civilna letala v letu v nobenem primeru ni dovoljeno uporabljati orožja.

3.1 VAROVANJE ZRAČNEGA PROSTORA V ČASU SREČANJA EU-ZDA

V obdobju med 8.6. in 10.8.2008 je Republika Slovenija kot predsedujoča EU organizirala srečanje EU-ZDA, ki je potekalo v kongresnem centru Brdo. Varovanje zračnega prostora, ki je bilo organizirano med srečanjem, se razlikuje od primerov uporabe orožja, ki sem jih predstavil v točki 2.4.1. diplomske naloge. Med zasedanjem so se izvajale naloge »air-policing«. V primerih uporabe orožja iz točke 2.4.1 pa so se izvajale naloge »air-renegade«. Air policing pomeni nadzorovanje zračnega prostora iz strani druge države, ali pa zavezništva. Izvaja se v primeru ogrožanja s strani druge države ali vojne v državi nad katero se izvaja Air policing. Naloge air-renegade pa se smatrajo, ko letalo, ki je izgubilo stik ne upošteva navodil kontrole letenja in vojaških prestreznikov. Bistvena razlika med obema je stopnja ogroženosti države. Pri Air-policingu se smatra vstop tujega letala v cono prepovedi letenja kot direktna grožnja državi. Pri air renegade pa gre za osamljeno letalo (renegade-odpadnik), ki leti v določenem zračnem prostoru brez ustreznih dovoljenj, in ne ogroža nikogar.

Na osnovi ocene o ogroženosti je bilo področje srečanja, v skladu z 4. odstavkom 29. Člena Zakona o obrambi, v času srečanja razglašeno za območje posebnega pomena za obrambo. Zaradi tega je bila v radiju 3 NM (navtične milje) od kongresnega centra v Brdu razglašena začasna cona prepovedi letenja. V radiju 30NM pa je bila vzpostavljena začasna cona omejenega letenja. Izdana so bili tudi ustrezna sporočila NOTAM, preko katerih so bili vsi piloti obveščeni o prepovedi letenja. Nadzor zračnega prostora sta izvajali SV in Ameriške zračne sile. Neposredno bližino kongresnega centra je varovala protizračna enota s sistemom Roland. Ožje zračno območje je varovala enota LETŠ s petimi letali Pilatus PC-9M. Širše območje pa so varovale Ameriške letalske sile.

Iz dokumentov, do katerih imam dostop je razvidno, da je letalska šola SV z letali Pilatus PC-9M, dne 10.6.2008 izvajala patroljiranje območja, kjer je veljalo območje omejenega letenja. Letala so bila oborožena z mitraljezi kalibra 12,7mm. Prvi par letal PC-9M je vzletel ob 8.00. Patrolje so trajale 1,5ure in so trajale do 18.00ure. Med tem časom je bil v zraku vedno vsaj en par letal. Do prestrežanj, po meni znanih podatkih, ni prišlo.

3.1.1 PRAVILA DELOVANJA (RULES OF ENGAGEMENT) ZAŠČITE ZRAČNEGA PROSTORA OB SREČANJU EU-ZDA

Med izvajanjem varovanja zračnega prostora med srečanjem EU in ZDA so veljala posebna pravila delovanja (ang. Rules of engagement ROE). V teh pravilih je opredeljeno območje delovanja, načini in v skrajnem primeru tudi uporaba orožja.

Pravila delovanja:

1. V coni interesa izvajati odkrivanje in identifikacijo vseh plovil z radarskimi senzorji
2. Usmerjanje prestreznikov do vizuelnega kontakta s plovili v coni interesa, katerih smer leta poteka proti coni prepovedi letenja. Prestreznikom je v coni interesa dovoljeno približevanje (sledenje) do 100m od plovila, načeloma iz zadnje polsfere.

3. V coni interveniranja je prestreznikom dovoljeno približevanje na razdaljo, ki omogoča prestrezniku vizualno komunikacijo s plovilom (od kontrole letenja zahtevati pozivni znak plovila ter frekvenco, če imajo radijski kontakt z omenjenim plovilom, ter komunicirati s plovilom po radijski zvezi). Plovilo usmeriti proti smeri, katera ne bo več vodila proti coni prepovedi letenja.
4. V primeru potrebe nudenja navigacijske pomoči, prestreznik spremlja plovilo do točke izhoda iz cone interveniranja ali do točke, ko pilot plovila potrdi, da je ponovno vzpostavil vizualno navigacijo, vendar šele po izhodu iz cone interveniranja.
5. V primeru da pilot plovila ne upošteva navodil prestreznika (vizualnih ali po radijski zvezi), vstopi v cono prepovedi letenja in začne izvajati manever spuščanja v smeri centra cone prepovedi letenja (objektu varovanja), prestreznik izvrši opozorilni strel z manevrom, da ga pilot plovila ne more spregledati ter da je usmerjen proti nenaseljenemu zemljišči
6. V primeru da pilot plovila, kljub opozorilnemu strelu, nadaljuje manever svojega plovila v direktni smeri proti centru cone prepovedi letenja (objektu varovanja), prestreznik izvede manever in uporabi orožje s ciljem onemogočanja direktnega udara plovila v objekt varovanja.
7. Prestreznik pri prvem radijskem kontaktu s kontrolorjem prestreznikov (IC) izvede avtentikacijo.
8. Prestreznik obvezno poda kontrolorju prestreznikov (IC) kode za:
 - a. Prisilni pristane
 - b. Strel
 - c. Prekinitev akcije (abort)
9. Prestreznik lahko šele po prejemu pravilne kode (odgovora) od kontrolorja prestreznikov (IC) nadaljuje z nalogo.
10. Kode za bojno delovanje prestreznikov in baterije Roland se v CNKZP dostavijo v zapečateni ovojnici.
11. Baterija Roland preide v višjo stopnjo pripravljenosti (oboroževanje sistema) na podlagi prejetega ukaza s strani poveljujočega častnika združenega OC v CNKZP.
12. Poveljujoči častnik združenega OC v CNKZP ima pooblastilo in je odgovoren za spreminjanje stopnje pripravljenosti enotam, ki sodelujejo pri nadzoru in zaščiti ZP (alarmiranje), izvedbo vizualne identifikacije cilja v ZP, za izvedbo intervencije (prisilni pristane, zapustitev ZP, spremljanje in opazovanje) in uporabo sile (opozorilni strel in uničenje) ter delitev oborožitvenih sistemov na cilj v ZP med prestrezniki in raketnimi orožji.
13. Uporabo sile lahko ukaže le poveljujoči častnik po predhodni odobritvi (pridobitvi soglasja) ministra za obrambo.
14. V primeru napada na enoto SV ima enota pravico do samoobrambe.

4 ZAKLJUČEK

Kot smo lahko videli, so sestrelitve civilnih letal že od nekdaj pereč problem. Še najbolj pa med drugo svetovno vojno. Zaradi teh nesprejemljivih sestrelitev so v Chicagu 7. 12. 1944 ustanovili Mednarodno organizacijo civilnega letalstva, ki je bolj poznana pod kratico ICAO. Tej organizaciji so v Čikaški pogodbi dali pooblastila, s katerimi lahko predpisuje mednarodne zakone, ki zadevajo civilno letalstvo, torej tudi v primeru uporabe orožja zoper civilna letala v letu. V času hladne vojne je zopet prišlo do grobih kršitev prepovedi uporabe orožja zoper civilna letala v letu. Vse sestrelitve v tem času niso imele zadostne pravne podlage, s katerimi bi lahko opravičili njihovo upravičenost. Po vseh teh tragičnih dogodkih je morala mednarodna skupnost ukreniti nekaj v prid varnosti civilnega letalstva. Ti dogodki so dali pobudo ICAO-ju, da se sestavi nov člen Čikaške konvencije, ki pravi, »da se mora vsaka država vzdržati zatekanja k uporabi orožja zoper civilne zrakoplove, in da v primeru prestrežanja življenja oseb na krovu in varnost letala ne smeta biti ogroženi«. Slovenija je članica organizacije ICAO od leta 1992 in je v svoj pravni red prenesla tudi zgoraj navedeni člen.

Veliko vlogo pri vprašanju uporabe orožja zoper civilno letalo v letu pa imajo tudi človekove pravice, opredeljene v Splošni konvenciji o človekovih pravicah. Najbolj pomembna pravica, ki izhaja iz omenjene deklaracije in je relevantna za uporabo v tej nalogi, je vsekakor pravica do življenja, ki je zapisana v 3. členu in pravi, »da ima vsakdo pravico do življenja, svobode in varnosti osebe.«

Slovenija je kot mlada demokratična država v svoj pravni red prenesla tudi določila Konvencije o človekovih pravicah, in tako ima v svoji ustavi v 17. členu zapisano:

»Človekovo življenje je nedotakljivo. V Sloveniji ni smrtne kazni.«

(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS — 33/1991.*)

Pogledali smo si tudi primere, v katerih bi lahko opravičili sestrelitev civilnega letala v letu po mednarodnem pravu. Te okoliščine so v primeru samoobrambe, oboroženega spopada, obrambi v sili, nujni in stiski. Tudi v uredbi o načinu izvajanja nadzora zračnega prometa, in sicer v 3. členu drugega odstavka, piše:

»Pri izvajanju nadzora zračnega prostora v miru se morajo pristojni vojaški organi in službe vzdržati uporabe orožja proti zrakoplovom, ki kršijo zračni prostor. Orožje se lahko uporabi le v primerih, v katerih zakon dopušča uporabo orožja vojaškim osebam, in če pristojni vojaški organi in službe ne morejo odvrniti na drugačen način neposredne nevarnosti, ki jo povzroča zrakoplov, ki krši zračni prostor. Proti zrakoplovu, ki krši zračni prostor in izvaja neposreden napad, zaradi katerega je ogroženo življenje večjega števila oseb, vojaški zrakoplov uporabi orožje, da tak napad prepreči, vendar le po predhodnem soglasju ministra, pristojnega za obrambo, oziroma drugega ministra, ki ga s sklepom pooblasti Vlada Republike Slovenije.«

(Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora, *Uradni list RS — 29/2004.*)

Glede na zgoraj navedeno bi lahko torej uporabili orožje zoper civilno letalo v letu. Zato se je tukaj potrebno navezati še na 18. člen Ustave Republike Slovenije, ki pravi:

»Nihče ne sme biti podvržen mučenju, nečloveškemu ali ponižujočemu kaznovanju ali ravnanju. Na človeku je prepovedano delati medicinske ali druge znanstvene poskuse brez njegove svobodne privolitve.«

(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS — 33/1991.*)

Vsekakor je uporaba orožja zoper civilno letalo v letu in posledično sestrelitev nečloveško ravnanje.

Navezal bi se še na zgornje primere (samoobramba, stiska, nuja, sila), ki naj bi po mednarodnem javnem pravu dovoljevali uporabo orožja zoper civilno letalo v letu. Vsem je skupna lastnost ta, da je bila sestrelitev civilnega letala v letu izvedena v vojnem ali izrednem stanju. Tukaj se moramo zopet navezati na Ustavo Republike Slovenije, in sicer bolj točno na 16. člen, ki pravi:

»S to ustavo določene človekove pravice in temeljne svoboščine je izjemoma dopustno začasno razveljaviti ali omejiti v vojnem in izrednem stanju. Človekove pravice in temeljne svoboščine se smejo razveljaviti ali omejiti le za čas trajanja vojnega ali izrednega stanja, vendar v obsegu, ki ga tako stanje zahteva in tako, da sprejeti ukrepi ne povzročajo neenakopravnosti, ki bi temeljila le na rasi, narodni pripadnosti, spolu, jeziku, veri, političnem ali drugem prepričanju, gmotnemu stanju, rojstvu, izobrazbi, družbenemu položaju ali katerikoli drugi osebni okoliščini.

Določbe prejšnjega odstavka ne dopuščajo nobenega začasnega razveljavljanja ali omejevanja pravic, določenih v 17., 18., 21., 27., 28., 29. in 41. členu.«

(Ustava Republike Slovenije, *Uradni list RS — 33/1991.*)

Po vsem navedenem lahko vidimo, da bi bila uporaba orožja zoper civilna letala v letu na področju Republike Slovenije jasna kršitev 17. in 18. člena Ustave Republike Slovenije in 3bis člena Čikaške konvencije. Zato mislim, da Republika Slovenija nima pravne podlage za sestrelitev civilnega letala, ker je sestrelitev v nasprotju z mednarodnimi pogodbami in Ustavo Republike Slovenije.

- [1]. Milde, M.: *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2000.
- [2]. Diederiks-Verschoor, I. H. Ph.: *An Introduction to Air Law*, Eight Revised Edition, Kluwer Law International, 2006.
- [3]. Kaučič, Igor: *Ustavna ureditev Slovenije/Igor Kaučič*, Franc Grad. – 5., spremenjena in dopolnjena izd., 1. Natis. – Ljubljana: GV Založba, 2008.
- [4]. *Uradni list RS – 33/1991*; Ustava Republike Slovenije.
- [5]. *Uradni List RS – 29/2004*: Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora.
- [6]. *Uradni list RS — 103/2004*: Zakon o obrambi.
- [7]. *ICAO DOC 7300/9 — Čikaška konvencija* (2006).
- [8]. *ICAO Doc 9433 — AN/926*: Manual concerning Interception of Civil Aircraft.
- [9]. *UN Doc A810*: Universal Declaration of Human Rights.
- [10]. Draft Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, U.N. GAOR, Int'l Law Comm'n, 53d Sess., arts. 4—11, 34—39, U.N. Doc. A/CN.4/L.602/Rev.1 (2001).
- [11]. Michael Milde. *Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation*, 11 ANANALS OF AIR AND SPACE LAW 105, 113 (1968).
- [12]. Peter Ateh-Afac Fossungo. *The ICAO Assembly: The Most Unsupreme of Supreme Organs in the Unidet Nations System? A Critical Analysis of Assembly Sessions*, 26 TRANSP.L.J. 1, 22 (1988).
- [13]. R.W. JOHNSON, *SHOOTDOWN: THE VERDICT ON KAL 007 237* (1986).
- [14]. Bernard E. Donahue. *Attacks on Foreign Civil Aircraft Trespassing in National Airspace*, 30 A. F. L. REV. 49, 54-63 (1989).
- [15]. Sompong Sucharitkul. *Procedure for the Protection of Civil Aircraft in Flight*, 16 LOY. L. A. INT'L & COMP L.J. 513 (1994).
- [16]. Antonio Cassese. *The International Community's »Legal« Response to Terrorism*, 38 INT'L. COMP. L. Q. 589, 596 (1989).
- [17]. Teodoro Garcia and M. A. Garza v. United States (1926), 21 AM. .J. INT'L . L. 581, (U.S. – Mexican Claims Commision).
- [18]. R. I. R. Abeyratne. *Mednarodne pobude za nadzor nezakonitega prometa z nedovoljenimi drogami po zraku*, 63 J. AIR L. & COM. 289 (1997).
- [19]. Major Darren C. Huskisson. *THE AIR BRIDGE DENIAL PROGRAM AND THE SHOOTDOWN OF CIVIL AIRCRAFT UNDER INTERNATIONAL LAW*. USAF, 2005.
- [20]. <http://untreaty.un.org>
- [21]. <http://www.delo.si>.
- [22]. <http://www.finance.si>.
- [23]. <http://zakonodaja.gov.si>.
- [24]. <http://www.check-six.com>
- [25]. <http://www.iranchamber.com>
- [26]. <http://en.wikipedia.org>
- [27]. <http://world.mediamonitors.net>
- [28]. <http://www.fas.org>
- [29]. <http://www.time.com>

- [30]. <http://www.unhchr.ch>
- [31]. www.pravna.net
- [32]. <http://www2.tech.purdue.edu>
- [33]. <http://www.icj-cij.org>

6 SEZNAM SLIK IN TABEL

Slika 1: Trifazno približevanje 5

7 SEZNAM OKRAJŠAV

AAA protizračni topovi, Anti Aircraft Artillery

ABDP Air Bridge Denial Program

ACC območna kontrola zračnega prometa, Area Control Center

ADIZ identifikacijska zona zračne obrambe, Air Defense Identification Zone

BTTR Bratje za rešitev, Brother to the Rescue

FARC revolucionarne oborožene sile Kolumbije, Revolutionary Armed Forces of Colombia

ICAO Mednarodna civilna letalska organizacija, International Civil Aviation Organization

IC oveljnik prestreznikov

KAL Korejska letalska družba, Korean Air Lines

LOAC zakon o oboroženem spopadu, Law of Armed Conflict

MOSAD izraelska obveščevalna služba, HaMossad leModi'in uleTafkidim Meyuhadim

NOPAC severnopacifiške rute, North Pacific Routes

NOTAM opozorilo pilotom, Notice to Airman

OZN Organizacija Združenih narodov, United Nations Organization

SAR operacije iskanja in reševanja, Search and Rescue

SaRPs Standardne in priporočene prakse, Standard and Recommended Practice

UDHR Splošna deklaracija o človekovih pravicah, Universal Declaration of Human Rights

U. S. S. R Zveza sovjetskih socialističnih Republik, Union of Soviet Socialist Republics

WTC Svetovni trgovinski center, World Trade Center

ZDA Združene države Amerike, United States of America

8 PRILOGE

Tabela 1: Fraze, ki se uporabljajo med prestrezanjem.

fraze, ki jih uporablja prestreznik			fraze, ki jih uporablja prestrezani zrakoplov		
<i>fraza</i>	<i>izgovorjava (angleško)</i>	<i>pomen</i>	<i>fraza</i>	<i>izgovorjava (angleško)</i>	<i>pomen</i>
CALL SIGN	KOL SA-IN	Kakšen je tvoj pozivni znak? (v angleškem jeziku: What is your call sign ?)	CALL SIGN (pozivni znak) ²	KOL SA-IN (pozivni znak)	Moj pozivni znak je (navesti pozivni znak) (v angleškem jeziku: My call sign is (call sign))
FOLLOW	FOL-LO	Sledi mi (v angleškem jeziku: Follow me)	WILCO	VILL-KO	Razumem Bom izpolnil (v angleškem jeziku: Understood Will comply)
DESCEND	DEE-SEND	Spusti se za pristanek (v angleškem jeziku: Descend for landing)	CAN NOT ⁴	KANN NOT	Ne morem (v angleškem jeziku: Unable to comply)
YOU LAND	YOU LAAND	Pristani na tem (v angleškem jeziku: Land at this aerodrome)	REPEAT ⁴	REE-PEET	Ponovi navodilo (v angleškem jeziku: Repeat your instruction)
PROCEED	PRO-SEED	Lahko nadaljuješ (v angleškem jeziku: You may proceed)	AM LOST	AM LOSST	Sem izgubljen (v angleškem jeziku: Position unknown)
			MAYDAY	MAYDAY	Sem v nevarnosti (v angleškem jeziku: I am in distress)
			HIJACK ³	HI-JACK	Sem ugrabljen jen (v angleškem jeziku: I have been hijacked)
			LAND (ime kraja)	LAAND (ime kraja)	Zahtevam pristanek v ... (ime kraja) (v angleškem jeziku: I request to land at (place name))
			DESCEND	DEE-SEND	Zahtevam spust (v angleškem jeziku: I require descent)

1. V drugem stolpcu so podčrtani zlogi, ki so naglašeni.

2. Zahtevani pozivni znak je tisti znak, ki se uporablja v radiotelefonski komunikaciji z enotami služb zračnega prometa in ki ustreza identifikaciji zrakoplova v načrtu leta.

3. Okoliščine včasih ne dovoljujejo in tudi ni zaželeno, da bi pilot uporabil frazo "HIJACK" (Ugrabitelji na krovu).

4. V tem kontekstu se uporabljata frazi CAN NOT in REPEAT namesto običajnih fraz UNABLE (neвозмоžen) in SAY AGAIN (povej še enkrat), saj je tako omogočeno lažje razumevanje.

5. Vsako frazo je treba sporočiti dvakrat.

Vir: Uradni list Republike Slovenije. Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora. Št. 29, str. 3431.

Tabela 2: Signali prestreznika.

Serijska	Signali PRESTREZNIKA	Pomen	Odzivi PRESTREZANEGA zrakoplova	Pomen
1	<p>PODNEVI ali PONOCI – ziblje zrakoplov (maha s krili) in utripa z navigacijskimi lučmi v nerednih intervalih (in s pristajalnimi lučmi pri helikopterju) s položaja rahlo nad prestrezanim zrakoplovom in pred njim ter običajno na njegovi levi strani (ali desni strani, če je prestrezani helikopter); po tem, ko prestrezani zrakoplov potrdi signale, prestreznik izvede počasen zavoj na istem nivoju, običajno v levo (če gre za helikopter, v desno) v smeri zaželenega kurza</p> <p>Opomba 1. – Zaradi meteoroloških razmer ali terena je lahko prestreznik prisiljen zamenjati položaje in smer zavoja, navedene zgoraj v Seriji I.</p> <p><i>Opomba 2. – Če prestrezani nee more dohajati prestreznika, prestreznik večkrat preleti isto ziblje krila, vsakič ko prehititi zrakoplov</i></p>	<p>Prestrezam te. Sledi mi.</p>	<p>PODNEVI ali PONOCI – maha s krili (ziblje zrakoplov) in utripa z navigacijskimi lučmi v nerednih intervalih ter sledi prestrezniku.</p> <p><i>Opomba: - dodatna dejanja, ki jih mora prestrezani zrakoplov, predpisana v Aneksu 2, poglavju 3, točki 3.8.</i></p>	<p>Razumem. Bom izpolnil navodila.</p>
2	<p>PODNEVI ali PONOČI – Oster odmik stran od prestrezanega zrakoplova z zavojem v vzpenjanju 90 stopinj ali ne da bi prestreznik prečkal linijo leta drugega zrakoplova.</p>	<p>Lahko nadaljuješ.</p>	<p>PODNEVI ali PONOČI – maha s krili (ziblje zrakoplov)</p>	<p>Razumem. Bom izpolnil navodila.</p>
3	<p>PODNEVI ali PONOCI – Spušča pristajalni mehanizem (če je vgrajen), ima stalno prižgane pristajalne luči in leti nad vzletno-pristajalne stezo ali, če je prestrezani zrakoplov helikopter, nad heliportom. Pri helikopterjih izvede helikopter prestreznik prilet za in začne lebdeti blizu območja za pristajanje.</p>	<p>Pristani na tem letališču.</p>	<p>PODNEVI A PONOCI – Spusti pristajalni mehanizem (če je vgrajen), ima stalno prižgane pristajalne luči in, če po preletu vzletno-pristajalne steze ali heliporta oceni, da bi bilo pristajanje varno, začne s pristajanjem.</p>	<p>Razumem. Bom izpolnil navodila.</p>

Vir: Uradni list Republike Slovenije. Uredba o načinu izvajanju nadzora zračnega prostora. Št. 29, str. 3432.

Tabela 3: Signali prestreženega zrakoplova.

Serijska	Signali PRESTREŽANEGA zrakoplova	Pomen	Odzivi PRESTREZNIKA	Pomen
4	PODNEVI A PONČI — Dviguje pristajalni mehanizem (če je vgrajen), utripa s pristajalnimi lučmi pri preletu vzletno-pristajalne steze ali območja pristajanje helikopterjev na višini, večji od 300 m (1000 čevljev), vendar od 600 m (2000 čevljev) (če gre za helikopter, pa na višini nad 50 m (170 čevljev), vendar ne nad 100 m (330 čevljev)) nad nivojem letališča; nato kroži nad vzletno-pristajalno stezo ali nad območjem za pristajanje helikopterjev. Če zrakoplov ne more utripati s pristajalnimi lučmi, naj utripa katerimi koli drugimi lučmi.	Letališče, ki ste ga določili, ne ustreza.	PODNEVI ali PONOČI — Če je zaželeno, da prestrezani zrakoplov sledi prestrezniku do alternativnega letališča, prestreznik dvigne pristajalni mehanizem (če vgrajen), in uporabi signale za prestreznik iz Serije 1. Če je sprejeta odločitev, da izpustijo prestrezani zrakoplov, prestreznik uporabi signale iz Serije 2, ki so predpisane za prestreznik.	Razumem. Sledi mi. Razumem. Lahko nadaljuješ pot.
5	PODNEVI ali PONOČI — v rednih razmakih prižiga in ugaša vse razpoložljive luči, vendar tako, da je drugače od utripanja z lučmi.	Ne morem izpolniti navodil.	PODNEVI ali PONOČI — uporabi signale Serije 2, predpisane za prestreznike.	Razumem.
6	PODNEVI ali PONČI — v nepravilnih časovnih razmakih utripa z vsemi razpoložljivimi lučmi.	Sem v nevarnosti oziroma v sili.	PODNEVI ali PONOČI — uporabi signale Serije 2, predpisane za prestreznike.	Razumem.

Vir: *Uradni list Republike Slovenije*. Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prometa. Št. 29, str. 3433.

Izjava o avtorstvu

Podpisani ndes. Peter Ožura , roj. 8.6.1983, sem diplomsko delo samostojno izdelal pod vodstvom mentorja stot. Mitje Lipovška

Peter Ožura

Cerklje ob Krki, September 2009