

Zračnoobrambna identifikacijska cona

Aleksander ČIČEROV

Izvleček: Načelo suverenosti je temeljno pravilo mednarodnega civilnega letalstva. To načelo predpisuje Čikaška konvencija. Člani Mednarodne organizacije civilnega letalstva so odgovorni za izpolnjevanje svojih obveznosti in odgovornosti v pozitivnem smislu in vzdržati se morajo ogrožanja mednarodnega letalskega civilnega prometa. Tako Kitajska kot Japonska sta pomembni članici ICAO. Rešitev spora o Senkaku/Diaoyu bi morali iskati s pomočjo instrumentov za mirno reševanje sporov, ki jih določa Čikaška konvencija.

Ključne besede: zračna suverenost, ADIZ, Čikaška konvencija, mednarodni zračni promet, ozemlje, Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Uvod

Zračnoobrambna identifikacijska cona (ang. Air Defence Identification Zone – ADIZ)[1] je po besedah tiskovnega predstavnika kitajskega zunanjega ministrstva namenjena »obrambi suverenosti, varovanju ozemlja, kopnega in zraka«.[2] Termina ADIZ mednarodno letalsko pravo (še) ne pozna. Kljub njegovi zapleteni večpomen-skosti ni mogoče zgrešiti njegovega cilja – vprašanja zračne suverenosti nad otočjem Senkaku/Diaoyu, ki si ga lastita tako Kitajska kot tudi Japonska. Najnovejša ofenziva Kitajske, ki je 28. novembra 2013 razglasila zračni prostor nad otočjem za »območje zračne obrambe«, zasluži našo pozornost in komentar v okviru mednarodnega letalskega prava, saj koordinate ADIZ segajo čez teritorialne vode Kitajske globoko v mednarodni zračni prostor. Kaj je torej zračna suverenost?

Zračna suverenost

Čikaška konvencija (Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, ki bo naše vodilo pri obravnavanju ADIZ [3], postavlja načelo suverenosti v mednarodnem letalskem pravu na prvo mesto. »Države pogodbenice priznavajo vsaki državi popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem,« določa 1. člen Čikaške konvencije. Kaj to pome-

ni v našem primeru? V zraku ni fizičnih meja in ovir, ki bi preprečevale nedopustne posege v zračni prostor. Podobno kot na morju. To nedopustnost (oviro) rešujemo z načelom zračne suverenosti, ki pa ima številne »razlage«. Najprej povejmo, da popolno in izključno zračno suverenost države članice ICAO priznajo druga drugi in tudi tistim državam, ki niso članice ICAO. Zračna suverenost sega v višino, ki še ni dokončno dogovorjena, razprostira pa se nad državnim ozemljem.

Ozemlje po Čikaški konvenciji

»V tej Konvenciji (Čikaška konvencija, op. avt.) pomeni ozemlje neke države kopno območje in pripadajoče teritorialne vode, ki spadajo pod suverenost ... posamezne države,« določa 2. člen Čikaške konvencije. Zračni pro-

stor nad kopnim in teritorialnim morjem je torej zračni prostor popolne in izključne suverenosti posamezne države. Velja torej, da je tudi zračni prostor nad otokom zračni prostor države, ki ji otok pripada. Vanj ni mogoče posegati drugače, kot to dovoljujejo mednarodne norme in dogovori med državami. Vendar težava ni v tem, ali je zračni prostor nad otokom ali otočjem prost, temveč v tem, kdo je suveren nad otokom oz. otočjem. Če to ni jasno, tudi ni zračne suverenosti! To je bistvo težav v sporu, ki resno ogroža mednarodne odnose in še posebej odnose med Kitajsko in Japonsko. Obe namreč trdita, da je otočje Senkaku/Diaoyu njuno.

Kdo ima prav?

Po našem mnenju bi morala imeti prav ICAO, ki skrbi za razvoj medna-



Otočje Senkaku

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



Zemljevid spornega otočja Senkaku/Diaoyu

rodnega civilnega letalstva in tako prispeva k ustvarjanju in ohranjanju prijateljstva in razumevanja med državami in ljudstvi sveta, vsaka zloraba pa lahko postane nevarna za splošno varnost.[4]

Obe državi sta članici ICAO, obe imata močno razvito civilno letalstvo, močan (finančni) vpliv na ICAO in svoboden dostop do sredstev za mirno reševanje sporov po XVII. poglavju Čikaške konvencije. Avtor prispevka si želi, da bi v sporu prevladal razum in da ne bo prizadeto mednarodno civilno letalstvo. Najprej pa je potrebno rešiti vprašanje

»lastništva« nad otočjem.

Kot je običaj v mednarodnih odnosih, pa Kitajska in Japonska nista edini igralki v sporu. Združene države Amerike imajo na osnovi pogodbe dolžnost zaščititi Japonsko tudi pred ogrožanjem njenega zračnega prostora. Zato se je potrebno bati enostranskih akcij/izzivanj tako ene kot druge ali celo tretje strani. Že sestrelitev letala bi lahko imela usodne posledice v tem delu sveta in širše. Spor še ni predložen v reševanje ICAO. Zato bo potrebno počakati na naslednje korake sprtih strani, ki zaenkrat še nista v »sporu«.

Viri

[1] Zračnoobrambna identifikacijska cona ali ADIZ je zračni prostor nad kopnim in morjem, v katerem so identifikacija, lokacija in nadzor civilnih letal potrebni zaradi nacionalne varnosti. Sega čez zračni prostor posamezne države zato, da ji omogoči ukrepanje zoper tuje in sovražno letalo. ZDA so prve razglasile ADIZ že leta 1950, da bi preprečile morebitni napad Sovjetske zveze. ADIZ so razglasile tudi Indija, Japonska, Pakistan, Južna Koreja, Tajvan in Velika Britanija; <http://www.foreignaffairs.com/articles/140367/david-a-welch/whats-an-adiz> >22. januar 2014<.

[2] Foreign Ministry spokesman Qin Gang said: »China's ADIZ over the East China Sea is not aimed at any specific country target. It's absolutely a measure designated

to exercise the right of defense effectively.« (http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-12/13/c_132966221.htm, >22. januar 2014<).

[3] Čikaška konvencija določa: »Države pogodbenice priznavajo vsaki državi popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem.« Glej A. Čičerov: Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, Fakulteta za strojništvo Univerze v Ljubljani, Ljubljana, 2009.

[4] Ibid.

Air Defence Identification Zone–ADIZ

Abstract: Sovereignty plays a central role in international civil aviation. The Chicago Convention stipulates the principle of sovereignty. Members of the ICAO have a responsibility to fulfil their duties and obligations and refrain from the use of force which could endanger international civil aviation traffic. Both, China and Japan, are members of the ICAO. They should seek a peaceful solution for the Senkaku/Diaoyu dispute by using the instruments provided by the ICAO.

Keywords: air sovereignty, Chicago Convention, ADIZ, international civil aviation traffic, International Civil Aviation Organization.