

# Ljudska sodba na TV– Kdo odloča o sestrelitvi potniškega letala

Aleksander ČIČEROV

**Izvleček:** Zračni terorizem ogroža življenja letalskih potnikov, letalskih posadk, povzroča škodo na tleh in med civilnim prebivalstvom, na infrastrukturi in okolju. Kako ga omejiti in kakšne prepovedi pozna mednarodno letalsko pravo? Je sestrelitev civilnega letala med letom edina rešitev?

**Ključne besede:** sestrelitev letala med letom, izvršitev povelja, mednarodno letalsko pravo, nacionalna zakonodaja

## ■ 1 Uvod

Ste se kdaj vprašali, kdo lahko sestrelji potniško letalo, v katerem pravkar letite? Kaj imajo napad na trgovinska dvojčka, sestrelitev letala nad ozemljem Sovjetske zveze, padec letala Inex Adria na praškem letališču in drama Teror avtorja Ferdinanda von Schiracha skupnega? Nič, terorizem ali še kaj drugega? Moralna dilema, ki jo odpira drama Teror, je grozljiva. Pilot vojaškega letala se mora odločiti, ali naj sestrelji ugrabljeno potniško letalo s 164 potniki in člani posadke, ki so ga teroristi usmerili v Münchenski stadion Allianz Arena, na katerem je 70.000 gledalcev nogometne tekme. V vsakem od teh primerov imamo letalske potnike in posadko, ki se smrtni obsodbi ne morejo upreti oz. se braniti pred tako grožnjo.

## ■ 2 Pogostost sestrelitve civilnega letala v letu

Spletne strani nam pokažejo, da je sestrelitev civilnih letal med letom zelo veliko. Kar milijon in 400 tisoč enot najdemo na spletu. Analiza teh primerov pokaže nekatere vzroke

za taka dejanja:

- **odstranitev politične osebnosti** (Kwellin incident, 24. avgust 1938 – prvi primer uničenja civilnega letala; ta in vsi naslednji primeri so povzeti po [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_ airliner\\_shoot-down\\_incidents](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ airliner_shoot-down_incidents), <29.1.2017>),
- **prestrezanje tujega letala** (14. junij 1940 – Kaleva OH-ALL),
- **materialne koristi** (KNILM PK-AFV, 3. marec 1942, prevoz diamantov v vrednosti 7–13 milijonov funtov),
- **sovražnosti med vojno** (BOAC Flight 777, 1. junij 1943, med potniki angleški igralec Leslie Howard),
- **vstop v tuji zračni prostor** (El Al Flight 402, 27. julij 1955),
- **kombinacija slabega vremena in odpovedi instrumentov** (Libyan Arab Airlines Flight 114, 2. februar 1973),
- **vstop v sovjetski zračni prostor in nekomuniciranje z ruskimi oblastmi** (20. april 1978),
- **dejanje odporniškega gibanja** (3. september 1978, Air Rhodesia Flight 827, uporaba rakete Strela 2),
- **sprememba smeri leta** (1. september 1983, KAL007),
- **neznana projektil in storilec** (Zi-

nex Aviation Lockheed L-100, 14. oktober 1987),

- **zamenjava za sovražno letalo** (Iran Air Flight 655, 3. julij 1988).

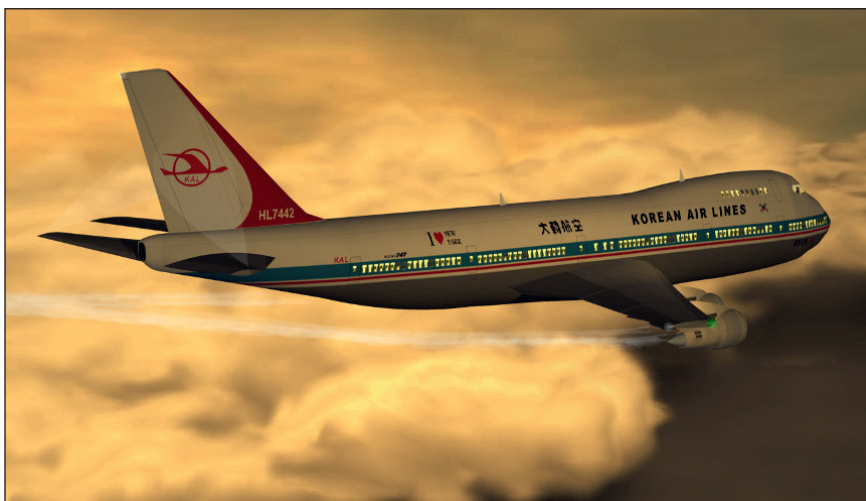
Navedli smo samo vzroke za sestrelitev civilnih letal v letu ali pred pristankom oziroma po njem. Za vsak tak vzrok pa je v navedenem viru več primerov. Ozmimo se torej po pravilu mednarodnega prava, ki se nanaša na prepoved uporabe sile (orožja) zoper civilna letala v letu.

## ■ 3 Zakaj je nastal 3. bis člen Čikaške konvencije?

Pojdimo kar v srčiko stvari/problema, *in medias res*, kot radi pravijo pravniki. Sestrelitev civilnega letala v letu je primer zračnega terorizma.<sup>1</sup> V problem so vpleteni ICAO s svojimi pravili (konvencije, resolucije, aneksi in podobno), druge mednarodne organizacije (Organizacija združenih narodov), IATA – združenje letalskih prevoznikov, Evropska unija, EASA, nacionalne zakonodaje itd. Ker nas zanima predvsem pravna podlaga za sestrelitev civilnega letala v letu, si pogledjmo najprej mednarodna pravila/zakonodajo.

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. prav., UL, Fakulteta za strojništvo – uredništvo revije Ventil

- 1 Glej naš prispevek: Aleksander Čičerov, Sestrelitev civilnega letala v letu in zračni terorizem, Ventil, junij 16/2010/3, str. 280–283., isti avtor; Žrtvovanje ni dovoljeno, Delo, komentar, 6. 3. 2006. O nacionalni zakonodaji bomo spregovorili na ustreznem mestu.
- 2 Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, zbral, uredil in posodobil mag. Aleksander Čičerov, izdala Fakulteta za strojništvo UL, Ljubljana 2011, 3. bis člen, str. 13. Slovenija je z uredbo Vlade RS ratificirala Protokol leta 2000 – glej Ur. l. RS, št. 17/00 – Mednarodne pogodbe št. 3/00.



KAL007

### ■ 3.1 3. bis člen – člen brez naslova

Maja 1984 je skupščina ICAO dopolnila Čikaško konvencijo s sprejemom protokola, ki je uvedel 3. bis člen. Amandma je v skladu s 94. (b) členom Čikaške konvencije začel veljati 1. oktobra 1998 za tiste države članice ICAO, ki so ratificirale protokol. Ker ta člen zasluži vso našo nadaljnjo pozornost, ga navajamo:

»a) Države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom in da se ob prestreznju ne smejo ogroziti življenja oseb v zrakoplovu in njihova varnost. Ta določba se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini Združenih narodov.«<sup>2</sup>

Naj na začetku opozorimo na nekaj dejstev. 3. bis člen velja za vse države članice ICAO (in ne nasploh za vse države), ki so ta člen ratificirale (dejansko so ratificirale protokol, ki je uvedel ta člen v Čikaško konvencijo). Te države se morajo vzdržati uporabe orožja zoper civilna letala med letom. Ta člen določa tudi prestreznje civilnih letal med letom, pri čemer ne smejo s takim dejanjem ogroziti življenja oseb v zrakoplovu. V tem členu pa nastopa še en pogoj: 3. bis člena se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini

Združenih narodov. Gre za zelo široko določbo, ki jo bomo upoštevali pri nadaljnji obravnavi. Seveda se nam takoj postavi vprašanje, zakaj manjka imenovanje tega člena. Bi bil podnaslov: »Prepoved uporabe orožja proti civilnim letalom med letom« preozek, morda preširok ali vsaj nenatančen?

### ■ 3.2 Zaščita suverenosti zračnega prostora

Za začetek ponovimo načelo: »Države imajo legitimno pravico zaščititi svoje teritorije, kamor spada tudi zračni prostor.« Zaščita zračnega prostora je torej integralni del zaščite nacionalnega/državnega prostora.<sup>3</sup> V tem prostoru države varujejo varnost (ang.: safety and security) letov, spoštovanje letalske zakonodaje ter življenja in lastnine na zemlji. Kot smo videli iz navedenih primerov, pa ne gre vedno za zaščito državnega prostora (zračnega prostora), ampak za kriminalna dejanja posameznikov, uporniških gibanj, kriminalnih združb in verskih gibanj.

Kot lahko ugotovimo iz prakse posameznih držav, je zaščita zračnega prostora posamezne države prepuščena nacionalnim policijskim silam ali nacionalni vojski. Zanimivo pri tem je, da oboji uporabljajo letala,

ki pa so izključena iz uporabe Čikaške konvencije (3. čl. določa: »Ta konvencija velja samo za civilne zrakoplove, ne velja pa za državne zrakoplove« [carinska, policijska in vojaška letala]). Rešitev tega vprašanja je v členu 3d Čikaške konvencije, ki se glasi:

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

Prestreznje (ang.: interception) je temeljni način za to, da se letalo, ki ne upošteva mednarodno sprejetih pravil, prisili k ustreznemu ravnanju. Samo prestreznje je izredno nevaren zračni manever, ki zahteva točno določen protokol (glej opomnik k t. 3.8.1. Aneksa 2 Čikaške konvencije). Kaj se zgodi, če prestreznje ni uspešno, civilno letalo pa nadaljuje svojo pot? Je to trenutek, ko pristojne oblasti lahko izrečejo pove-lje: »Uniči tarčo!« Lahko rečemo, da so se stvari spremenile s sestrelitvijo korejskega Air R 747 (polet 007) in po 10. maju 1984, ko je bil sprejet 3. bis člen Čikaške konvencije.

Lahko si predstavljamo, da je pred sprejemom ustreznega pravila v diplomatskih krogih potekala ostra borba o tem, kaj je dovoljeno in kaj ne, čeprav je za vse obstoječe države veljalo pravilo Organizacije združenih narodov, ki določa, »da se vsi člani (ZN) v svojih mednarodnih odnosih vzdržujejo grožnje s silo ali uporabe sile, ki bi bila naperjena proti teritorialni nedotakljivosti ali politični neodvisnosti katerekoli države, ali pa kako drugače nezdržljiva s cilji Združenih narodov.«<sup>4</sup> Danes je to splošno (pravno) pravilo mednarodnega javnega prava!

3 Michael Milde, International air law and ICAO, Eleven international publishing, 2008, str. 45 in naprej.  
4 Četrty odstavek 2. člena Ustanovne listine ZN.

6. marca 1984 je Svet ICAO sprejel resolucijo, ki je unikatna v njegovi zgodovini, saj brez diplomatskih olupšav direktno in v strogem jeziku obsoja in postavlja določena pravila v smislu, da je uporaba sile kršitev mednarodnega prava, ki potegne za seboj določene posledice.<sup>5</sup> Resolucija se ni ustavila pri tem. Taka uporaba sile je resna grožnja za varnost mednarodnega civilnega letalstva in je nezdržljiva z normami, ki urejajo mednarodno obnašanje, je v nasprotju z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso, zaobseženih v Čikaški konvenciji in njenih aneksih, in z elementarnimi načeli humanosti.

Svet ICAO je bil prepričan, da prevladuje med članicami ICAO *opinio iuris* (lat.: pravno prepričanje), da obstoječe mednarodno pravo prepoveduje uporabo orožja zoper civilno letalo med letom. Še več: zavedal se je, da je treba to načelo zapisati v Čikaško konvencijo. Preden pa se posvetimo nadaljnji analizi samega 3. bis člena, spregovorimo na kratko še o nekaj drugih dokumentih, ki po svoje ilustrirajo naš problem.

### ■ 3.3 Kubanska vojska sestrelila dve civilni letali

24. februarja 1996 je kubanska vojska sestrelila dve ameriški zasebni letali, ki sta kršili kubanski zračni prostor. Tako Kuba kot Združene države Amerike so izrekle pripravljenost, da se incident razišče. Svet ICAO je v resoluciji (PIO 6/96 z dne 27. junija 1996) opozoril na zahtevo Varnostnega sveta ZN, da incident preišče ICAO, pri čemer se je skliceval na resolucijo Varnostnega sveta Združenih narodov, ki je 6. marca 1996 ostro obsodil sestrelitev dveh civilnih letal. Pri tem je poudaril načelo popolne in izključne suverenosti v zračnem prostoru nad ozemljem posamezne države. Ponovno je poudaril načelo, da se mora država vzdržati uporabe sile zoper civilno letalo med letom, pri prestrezanju pa morajo biti življenja in varnost letala zaščitena. Svet ICAO je v resoluciji ponovno obso-



Iran Air Flight 655

dil uporabo orožja zoper civilna letala med letom, ker je to v nasprotju z običajnim mednarodnim pravom, kodificiranim v 3. bis členu Čikaške konvencije, z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso, določeno v aneksih k Čikaški konvenciji (ICAO News Release PIO 6/96).

V tej zvezi velja omeniti tudi primer, ki ga je obravnavalo Mednarodno sodišče pravice v Haagu v sporu med Islamsko republiko Iran in Združenimi državami Amerike (sestrelitev iranskega civilnega letala v Hormoški ožini 3. julija 1988).<sup>6</sup>

### ■ 3.4 Sprejem 3. bis člena Čikaške konvencije

Omenjeni člen je sprejela generalna skupščina ICAO na izrednem zasedanju (25.) 10. maja 1984. Predvsem odstavek a) je temelj za nadaljnjo obravnavo. Odstavki b), c) in d) so bili vneseni v besedilo 3. bis člena na vztrajanje ruske delegacije in njenih zaveznic, da se ublaži veljava odstavka a) tega člena. Zagovorniki in nasprotniki tega člena si niso povsem enotni o tem, ali 3. bis člen

pomeni »progresivni razvoj« mednarodnega (letalskega) prava ali samo zaokrožuje obstoječe običajno mednarodno (letalsko) pravo v kodificirani obliki.<sup>7</sup> Michael Milde, ki je bil neposredni sodelavec pri pripravi 25. izrednega zasedanja skupščine ICAO, pravi: »Mednarodno pravo izključuje (ang.: rule out) uporabo sile zoper civilno letalo med letom, besedilo 3. bis člena pa dobesedno ponavlja uvodne besede 1. člena Čikaške konvencije, ki ne ustvarja koncepta suverenosti v nacionalnem zračnem prostoru, ampak ga potrjuje kot splošno pravilo običajnega mednarodnega prava.«<sup>8</sup> Zavedati se moramo, da mednarodna praksa in pravna načela ne izključujejo uporabe sile in general, ampak zahtevajo, da se ta uporabi proporcionalno, glede na nivo nevarnosti dejanja, zoper katero je treba uporabiti silo. Povedano drugače: zoper civilno letalo med letom, ki je bilo ugrabljeno ali je kako drugače kršilo pravila mednarodnega letalskega prava, je treba ukrepati in uporabiti ukrep, ki bo sorazmeren z nivojem ogrožanja, ki ga predstavlja tako letalo. Tudi v

5 Milde, navedeno delo, str. 54.

6 Glej podrobnosti v [https://en.wikipedia.org/wiki/Iran\\_Air\\_Flight\\_655](https://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_Flight_655), <6. 2. 2017>. Zanimiv je tudi primer KAL007, [https://en.wikipedia.org/wiki/Korean\\_Air\\_Lines\\_Flight\\_007](https://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007), <7. 2. 2017>. Obstaja tudi seznam sestreljenih civilnih letal, [https://en.wikipedia.org/wiki/Category:20th-century\\_aircraft\\_shootdown\\_incidents](https://en.wikipedia.org/wiki/Category:20th-century_aircraft_shootdown_incidents), <7. 2. 2017>.

7 Glej Milde, navedeno delo, str. 55.

8 Milde, nav. delo, op. cit., str. 56.



nacionalnem pravu je tako. Lastnik sadnega vrta, ki mu sosedovi otroci krajejo češnje, nanje ne bo streljal. Tak je tudi primer, ko so sovjetske obrambne sile streljale na KE007, potem ko je letalo že zapustilo sovjetski zračni prostor. Vstop v sovjetski zračni prostor (nenapovedan) je bil kršitev in o tem se strinjamo, toda sestrelitev letala in uboj 269 nedolžnih potnikov sta bili dejanji daleč od proporcionalne uporabe sile.<sup>9</sup> Milde upravičeno trdi, da 3. bis člen ne postavlja novega načela mednarodnega prava, ampak odseva načela obstoječega običajnega mednarodnega prava, zato ni toliko pomembno, ali je neka država ratificirala amandmirano Čikaško konvencijo (natančneje nov protokol, ki uvaja 3. bis člen) ali ne, ker gre za pravilo – vzdržati se uporabe sile zoper civilno letalo med letom –, ki je uveljavljeno že vse od konca hladne vojne leta 1990.

S tem pa še nismo na varni strani problema. Dvomi še vedno obstajajo. Ali obstaja absolutna prepoved uporabe sile zoper civilno letalo med letom? Zapleta se že pri posameznih pojmi: **kaj je orožje** (ang.: weapon), pojem ni natančno določen, v praksi pa to pomeni: puške, strojnice, topove, rakete, drone ali katere koli druge predmete ali substance, ki lahko uničijo ali poškodujejo letalo med letom. Naslednji pojem je **civilno letalo** (ang.: civil aircraft). Nikjer ne najdemo definicije tega pojma. 3. bis člen govori o tujem letalu (ang.: foreign aircraft) oziroma snovalci tega člena so mislili na tuje civilno letalo. Ali pa si lahko predstavljamo, da bi mednarodno pravo ščitilo samo tuja letala, ne pa vseh ne glede na njihovo nacionalnost, ter prav tako človeška življenja ne glede na njihovo nacionalnost.

Pojem **v letu** prav tako zasluži našo pozornost (ang.: in flight). Spet je potrebno poseči po analogiji, tokrat Rimske konvencije iz leta 1952.<sup>10</sup>

Vprašanje, kdaj uporabiti silo, se pojavlja vedno znova.<sup>11</sup> Prav gotovo pa je najbolj aktualno vprašanje nastalo z napadom na Svetovni trgo-

vinski center 11. septembra 2001, če pustimo ob strani »verjetnost dogodka«. Gre za zlorabo civilnega letala za doseg določenih ciljev. Ga lahko sestrelimo? Na tehtnici imamo nedolžna življenja potnikov in posadke, na drugi strani pa morebitno ogromno škodo (in žrtve), ki bi nastala, če ne bi ukrepali. Zagotovo zelo težka odločitev in ogromna odgovornost za tistega, ki bi kaj takega ukazal, pa se kasneje izkaže, da je bil ukrep (sestrelitev) napačen. Le upamo lahko, da bodo države ukrepale tako, kot jim narekuje mednarodno (letalsko) pravo in ne sebičnost političnih odločitev.

#### ■ 4 Podrobna analiza 3. bis člena

3. bis člen je bil sprejet 10. maja 1984, veljati pa je začel 1. oktobra 1988. Večina držav članic ga je ratificirala. Rekli smo, da je bila vzrok za nastanek tega člena sestrelitev KAL007 leta 1983. Navedeni člen določa dve obveznosti: vzdržati se uporabe orožja proti civilnim zrakoplovom med letom in pri prestreznju civilnega letala med letom ne smejo biti ogrožena življenja oseb v letalu in njegova varnost. Poleg tega ima vsaka država pri uresničevanju svoje suverenosti pravico zahtevati pristanek civilnega letala na določenem letališču, če leti nad njenim ozemljem brez dovoljenja ali če obstajajo upravičeni razlogi za sklepanje, da se uporablja v namene, ki niso v skladu s cilji Čikaške konvencije. Civilno letalo mora ubogati zahtevo po pristanku na določenem letališču, države pa morajo zagotoviti tako uporabo civilnih le-

tal, ki je konsistentna s Čikaško konvencijo. Do tu je še vse v redu. Vprašanje je, ali je sestrelitev letala med letom zakonita ali ne? Mednarodno pogodbeno pravo (Čikaška konvencija) tega ne pove izrecno. Gre torej za deklaratorno normo ali *ius cogens*? Deklaratorna norma le potrjuje neko pravilo mednarodnega prava, ki že obstaja, ne prinaša pa nič novega. Povsem nekaj drugega pa je kogentno pravo, ki brezpogojno zapoveduje ali prepoveduje določeno vedenje ali ravnanje. V teoriji se lahko sklicujemo na dejstvo, da je norma 3. bis člena sprejeta soglasno in od tega pravila ni mogoč odstop! Ali pa je to morda pravilo običajnega mednarodnega prava? Odgovor na to vprašanje temelji na dejstvu, da je običaj postal s pretekom časa pravno obvezen, kar kažeta pravna praksa in pravna zavest držav (lat.: *opinio iuris*). Če že govorimo o običaju (ang.: custom), smo pred dilemo: ali storiti nič (torej (ne)običaj ali izvesti vojaško akcijo, s katero bi zavarovali civilno prebivalstvo oziroma zagotovili nacionalno varnost. Vse več je razmišljanj, da mednarodna skupnost ni tolerantna do vojaških posegov zoper civilna letala med letom. Ni primerov, pravi Tanja Masson-Zwaan, z univerze v Leidnu (Nizozemska),<sup>12</sup> da bi bilo streljanje na letalo sprejeto kot primerna odločitev! Vprašanje pa je, ali je 3. bis člen postal norma mednarodnega prava? Nekaj elementov je, ki nas v to prepričujejo. Najprej enoglasen sprejem in *ex gratia* plačilo (ko država, ki je sestrelila civilno letalo v letu, ne da bi priznala krivdo, sorodnikom žrtev izplača odškodnino).<sup>13</sup> Toda nekaj primerov, ko so se države vzdržale od sestrelitve, ne kaže

9 Primerjaj tudi *The Corfu Channel Case (UK v. Albania)*, Merits, Judgement of 9 April 1949, 1949 ICJ Rep.

10 »In flight« pomeni: »from the moment when power is applied for the purpose of actual take-off until the moment when the landing run ends.«, Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed in Rome, on 7 October 1952, ICAO Doc 7364.

11 Glej podrobno Milde, nav. delo, str.58.

12 Tanja Masson-Zwaan, International Institut of Air and Space Law, Universiteit Leiden, The Netherlands, 9. 4. 2015, IIASL Conference on Air Law Beijing, China.

13 »In 1996, the United States and Iran reached a settlement at the International Court of Justice which included the statement ... the United States recognized the aerial incident of 3 July 1988 as a terrible human tragedy and expressed deep regret over the loss of lives caused by the incident. As part of settlement, the United States did not admit legal liability or formally apologize to Iran but agreed to pay on an *ex gratia* basis US \$ 61.8 million...« [https://en.wikipedia.org/wiki/Iran\\_Air\\_Flight\\_655](https://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_Flight_655), <6. 2. 2017>.



MH17, ki ga je sestrelila ruska raketa Buk

na to, da bi imele države sestrelitev za nezakonito. Profesor Bin Cheng, velik teoretik in praktik mednarodnega letalskega prava, meni, da 3. bis člen odpira precej vprašanj. Omenili smo že nedorečenost same zapovedi (ali je to deklaratorna norma ali norma mednarodnega letalskega prava), kaj pomeni »vzdržati se«, razlikovanje med »orožjem« in »silo«, natančna definicija »civilnega letala« in ali je dolžnost neogrožanja varnosti letala in življenj v njem absolutna ali ne? Nekateri države razumejo oziroma so prepričane, da je načelo 3. bis člena deklaratorne narave (torej mislijo, da obstaja nekje pravno pravilo mednarodnega prava, ki prepoveduje sestrelitev letala med letom), spet drugi, med njimi profesor Cheng, pa trdijo, da takega pravila ni. Članice ICAO želijo imeti pravno pravilo, ki pa morda ne bo zavezujoče za tiste države, ki niso članice ICAO.

Aneks 2 k Čikaški konvenciji (Pravila v zraku) predpisuje, da se mora prestrezajoče letalo vzdržati pred uporabo orožja v vseh primerih prestrežanja civilnega letala. Žal aneks ni obvezujoč *per se* (torej sam od sebe), medtem ko je obvezujoč 3. bis člen. Da zadevo še malo bolj zapletemo: angleška beseda 'refrain' pomeni ne narediti nekaj prostovoljno (v velikem angleško-slovenskem slovarju najdemo tudi pomen: zadrževati se, brzdati (se), vzdržati (se) od česa in opustiti kaj).<sup>14</sup> Tinja Masson-Zwaan meni, da bi bila ustrežnejša beseda 'abstain' (vzdr-

žati se). Glagol 'abstain' se veže s 'from', torej vzdržati se od, kar bi še jasneje pojasnjevalo nekaj, česar ne smemo storiti. Člen, ki ga obravnavamo, ima še eno težavo: državi, ki je ogrožena, daje skupaj z aneksom 2 diskrecijsko pravico, da se odloči ali se bo sestrelitvi izognila, če je to mogoče, ali pa bo zaščitila svojo zračno suverenost. Pri oblikovanju 3. bis člena so Rusi insistirali, da se namesto besedice 'sila' uporabi 'orožje'. Sila se pri prestrežanju vedno uporabi in kot taka ni prepovedana *per se*.

Zaščita pred sestrelitvijo se nanaša na vsa letala in ne samo na mednarodno letalstvo. Velja seveda samo za civilna letala in izključuje letala na zemlji. Kdaj gre za civilna letala, je včasih težko določiti (še posebej, če gre za letalstvo držav v razvoju, ki jim primanjkuje resursov). Rekli smo že, da življenja ljudi in varnost letala ne smejo biti ogroženi. Ali to velja tudi pri prestrežanju? Vemo, da morata biti za prestrežanje izpolnjena dva pogoja: civilno letalo leti v zračnem prostoru brez dovoljenja in podani morajo biti verjetni razlogi za to, da sklepamo, da

gre za namene, ki niso v skladu s Čikaško konvencijo. Lahko se vprašamo, ali je vse to skupaj preozko ali preširoko postavljeno? V tem trenutku pravega odgovora še nimamo.<sup>15</sup>

## ■ 5 Primera nemške in ruske notranje zakonodaje

Razumevanje in konkretno ravnanje posameznih držav v primerih sestrelitve letal med letom bo s tekom časa pokazalo pravo vrednost 3. bis člena. Dve državi, namreč Zvezna Republika Nemčija in Sovjetska zveza, sta vprašanje sestrelitve uredili v svojih zakonodajah. Ker gre za dve povsem nasprotni rešitvi, o katerih je avtor prispevka že pisal,<sup>16</sup> povzemimo samo najpomembnejše ugotovitve.

Nemško ustavno sodišče je razveljavilo tretji odstavek 14. člena zakona o varnosti zračnega prostora. Pri obravnavi tega zakona je ustavno sodišče odprlo temeljno vprašanje, ali ima država pravico ubiti državljane, da bi obvarovala življenja drugih? Stališče sodišča je bilo, da je absolutno nesprejemljivo naklepno ubijanje oseb, ki se znajdejo v takih brezupnih razmerah, čeprav to določa zakon; domneva, da je nekdo na krovu letala, kot član posadke ali potnik, pristal na lastno sestrelitev, torej na svojo smrt, je nerealistična fikcija. Prav tako ne drži ocena, da je nekdo, ki je v taki situaciji, tako ali tako že odpisan. To ne more opravičiti namernega ubijanja nedolžnih ljudi in kršenja njihovega človeškega dostojanstva.<sup>17</sup>

Ruska Duma je 26. februarja 2006 sprejela Zakon o preprečevanju terorizma. Veljati je začel 6. marca 2006. Sestrelitev letala je določena v 7. členu:

14 The Living Webster, Encyclopedic DICTIONARY of the English Language, The English Language Institute of America, Chicago 1971, str. 806 pojasnjuje besedico 'refrain kot: »to keep oneself from saying, doing or feeling something.«

15 Glej še Aleksander Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list 2009, str. 146.

16 Aleksander Čičerov, Žrtvovanje ni dovoljeno, DELO, 3. 6. 2006; isti avtor: Sestrelitev civilnega letala v letu in zračni terorizem.

17 Glej podrobno Aleksander Čičerov, Žrtvovanje ni dovoljeno, DELO, 3. 6. 2006. O nemškem civilnem letalskem zakonu glej še Markus Geisler and Marius Boewe, The German Civil Aviation Act, eleven international publishing, 2009.

»1. **Oborožene sile Ruske federacije uporabijo svoje orožje in vojaško opremo v postopkih, določenih z zakonskimi predpisi Ruske federacije, da odstranijo grožnjo terorističnih dejanj v zraku zaradi njihovega preprečevanja.**

2. **Če se letalo ne odzove na radijska povelja kontrolnih centrov na zemlji in na radijska povelja in vidne znake letal oboroženih sil Ruske federacije ali ne uboga radijskih povelj ali vidnih znakov in ne pojasni takega ravnanja, oborožene sile Ruske federacije uporabijo svoje orožje in vojaško opremo za preprečitev leta takega letala tako, da ga prisilijo k pristanku.**

Če letalo ne uboga in ne pristane in obstaja resna nevarnost za izgubo življenj ali za začetek ekološke katastrofe, se uporabijo orožje in vojaška oprema za preprečitev leta takega letala tako, da se uniči.

3. **Če obstaja zanesljiva informacija o verjetni uporabi letala za teroristično dejanje ali o zasedbi letala, storjeni pa so bili ukrepi, potrebni za njegov pristanek, obstaja pa resna nevarnost za izgubo življenj ali za začetek ekološke katastrofe, oborožene sile Ruske federacije uporabijo orožje in vojaško opremo za preprečitev leta takega letala tako, da ga uničijo.**<sup>18</sup>

Ruska federacija je s sprejetjem tega zakona uzakonila sestrelitev letala. Ruski generali so tako dobili *carte blanche* za uporabo orožja in vojaške opreme zoper civilno letalo med letom.<sup>19</sup> B. Cheng omenja, da gre za t. i. »trigger-happiness« kar bi lahko prevedli kot »zadovoljstvo sprožilca«.

## ■ 6 Slovenska ureditev

Slovenski zakon o letalstvu ureja vprašanje varnosti zračnega prometa, s se-

strelitvijo pa se ukvarja uredba o načinih izvajanja zračnega nadzora zračnega prostora. Ta v 3. členu določa:

»Pri izvajanju zračnega 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 določa uporabo orožja vojaškim osebam in če pristojni vojaški organi in službe ne morejo odvrniti na drugačen način neposredno nevarnost, ki jo povzroča letalo, ki krši zračni prostor. Proti letalu, 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. Ob tem je treba upoštevati še, da slovenska ustava v 17. členu določa, da je človeško življenje nedotakljivo in da v Sloveniji ni smrtne kazni.«<sup>20</sup>

## ■ 7 Sklep

Ni mogoče trditi, da se ICAO ne zaveda tveganj v zvezi s sestrelitvijo letal med letom. Bolj skrbi dejstvo, da organizacija, ki skrbi za varnost civilnega letalstva, ni dorekla ukrepov zoper sestrelitev. Nedvomno je sprejem 3. bis člena Čikaške konvencije napredek v smislu prepoznavanja problema, dejstvo pa ven-

dar je, da se od leta 1998 države še vedno sprašujejo, ali gre za deklarativno normo ali pa za ius cogens. To ni dobro za varnost mednarodnega in nacionalnega civilnega letalstva, še manj za občutek varnosti pri letenju z letali.

Lahko razumemo ogorčenje nad sestrelitvijo civilnega letala med letom. Toda pilot vojaškega letala, ki bi storil tako dejanje, je podrejen vojaški disciplini. Lahko zavrne ukaz, toda še vedno je nekdo, ki zahteva njegovo izpolnitev. Praksa držav in opinio iuris bosta v prihodnje pokazala, ali je sestrelitev civilnega letala med letom ustrezen ukrep ali ne! Avtorja prispevka bolj skrbi, kdo v končni fazi odloča o sprejemu povelja: »Sestreliti!« Morda bi kazalo z novimi dognanji prevetriti tudi slovensko uredbo o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora in še posebej drugi odstavek 3. člena. Nemogoče si je predstavljati, da bi država članica ICAO, kar Slovenija je, v svojih predpisih dovolila sestrelitev civilnega zrakoplova, saj bi to pomenilo konec civilnega letalstva. Po tem, ko je Evropska unija sprejela kodeks pravic letalskih potnikov, bi bil to gotovo korak nazaj.

Ne gre prezreti dejstva, da slovenski zračni prostor že od leta 2014 nadzira madžarsko vojno letalstvo skupaj z italijanskimi lovci F-16 in evrofighterji. Tako Italija kot Madžarska in seveda Slovenija so članice ICAO!

18 Aleksander Čičerov, nav. delo, ibid, str. 282.

19 Prepis pogovora med generalom Karnukovim, poveljnikom Letalske baze Sokol na otoku Sahalin, in generalom Kamenskym, poveljnikom vojaškega okrožja Daljnega vzhoda: General Karnukov: »... simply destroy it even if it is over neutral waters? Are the orders to destroy it over neutral waters? Oh, well.« Kamensky: »We must find out, maybe it is some civilian craft or God knows who.« Kornukov: »What civilian? It has flown over Kamchatka. It came from the ocean without indication. I am giving the order to attack if it crosses the state border.« [https://en.wikipedia.org/wiki/Korean\\_Air\\_Lines\\_Flight\\_007](https://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007), <7.2.2017>.

20 A. Čičerov, nav. članek, ibid. DELO, 3. 6. 2006.

## People's judgement on TV – Who is to decide to bring down a plane

**Abstract:** Air terrorism threatens the lives of air passengers and air crews, causes damage on the ground and among the civilian population, infrastructure and environment. How can it be restricted, what are the inhibitions of the international air law? Is the shooting down of an aircraft the only solution?

**Keywords:** shooting down of an aircraft in flight, to carry out an order, international air law, national legislation