

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Aleksander Vidergar

**SISTEM NADZORA IN ZAŠČITE ZRAČNEGA
PROSTORA REPUBLIKE SLOVENIJE V SKLOPU
NATOVE KOLEKTIVNE ZAŠČITE ZRAČNEGA
PROSTORA**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2010

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Aleksander Vidergar

Mentor: doc. dr. Iztok Prezelj

**SISTEM NADZORA IN ZAŠČITE ZRAČNEGA
PROSTORA REPUBLIKE SLOVENIJE V SKLOPU
NATOVE KOLEKTIVNE ZAŠČITE ZRAČNEGA
PROSTORA**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2010



IZJAVA O AVTORSTVU

magistrskega dela

Podpisani/-a Aleksander Videgar, z vpisno številko 21091003, sem avtor/-ica magistrskega dela z naslovom: Sistem nadzora in zaščite zračnega prostora Republike Slovenije v sklopu Nato kolektivne zaščite zračnega prostora.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo magistrsko delo izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel/-a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem poskrbel/-a, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem pridobil/-a vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo in sem to tudi jasno zapisal/-a v predloženem delu;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorstvu in sorodnih pravicah, Uradni list RS št. 21/95), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za družbene vede v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za družbene vede;
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko magistrskega dela ter soglašam z objavo magistrskega dela v zbirki »Dela FDV«.

V Ljubljani, dne 18.06.2010

Podpis avtorja/-ice: _____

SISTEM NADZORA IN ZAŠČITE ZRAČNEGA PROSTORA REPUBLIKE SLOVENIJE V SKLOPU NATO KOLEKTIVNE ZAŠČITE ZRAČNEGA PROSTORA

Magistrsko delo obravnava aktualno problematiko pri izvajanju suverenosti v zračnem prostoru Republike Slovenije. V začetku dela so teoretične osnove suverenosti, kot jih vidijo realistične in liberalistične šole, pri čemer poskušam najti predvsem razlike in hkrati skupne točke teh dveh teorij. V nadaljevanju je predstavljen razvoj koncepta nadzora in kontrole zračnega prostora od druge svetovne vojne do danes, pri čemer se razvoj sistema kaže predvsem s spremembami v varnostnem okolju. Kot osnovo za izvedbo analize v nadaljevanju proučujem pravne podlage, ki zagotavljajo delovanje sistema za nadzor in kontrolo zračnega prostora. V magistrskem delu želim poudariti tudi odgovornost Slovenije do vse pomembnejše ureditve zračnega prostora in odgovornost do suverenega upravljanja le-tega. Z analizo Natovih predpisov in nacionalne zakonodaje delo prepoznava možna neskladja med dokumenti, ki določajo delovanje v zračnem prostoru. V zaključku magistrskega dela je poudarjen pomen pravilne prepoznave in nadaljnjih postopkov, ki so potrebni pri morebitnih kršitvah zračnega prostora Republike Slovenije, prav tako pa so v delu nekateri predlogi za uskladitev zakonodaje pri zagotavljanju tega dela slovenske suverenosti.

KLJUČNE BESEDE: suverenost, Natinads, Renegade, nadzor zračnega prostora, kontrola zračnega prostora.

SLOVENIAN AIR COMMAND AND CONTROL SYSTEM AS PART OF NATO COLLECTIVE AIRSPACE PROTECTION

This paper explores the concept of air sovereignty as it applies to Slovenia, today. The beginning examines the concept of sovereignty as seen by realist and liberalist theoretical schools in which I try to identify differences and common points of these two schools. Points of both schools are seen through security environment changes in the next step where development of air surveillance system is described from second world war until today. The paper highlights legal foundation upon which Slovenian laws are founded and explores the emergence and evolution of the concept of air and space sovereignty in the field of national laws. Through an analysis of current NATO doctrine and national legislation capabilities, the paper identifies deficiencies in our nation's ability to assert its sovereignty over Slovenian domestic airspace. Furthermore, the question of Slovenia's responsibility vis-à-vis the emerging importance of the space environment as an extension to sovereign airspace is explored. The paper concludes that Slovenia laws and directives need a more comprehensive air and space surveillance, identification and interception capability. The detection and identification of objects penetrating or orbiting over Slovenian territory are critical functions that must be performed if our nation wishes to remain sovereign. The paper gives us also some suggestions on solving possible discrepancies between NATO and national regulations.

KEY WORDS: Sovereignty, Natinads, Renegade, Air Surveillance, Airspace Control.

KAZALO

1 UVOD	8
2 METODOLOŠKI OKVIR.....	12
2.1 OPREDELITEV PREDMETA PROUČEVANJA.....	12
2.2 OPREDELITEV CILJEV PROUČEVANJA	12
2.3 HIPOTEZA	13
2.4 UPORABLJENE METODE.....	13
2.4.1 Zgodovinska analiza.....	13
2.4.2 Metoda analize in interpretacije virov	13
2.4.3 Študija primera.....	14
2.4.4 Primerjalna metoda.....	14
2.4.5 Izkušvena metoda	14
2.4.6 Metoda teorije iger.....	14
2.4.7 Deskriptivna metoda.....	15
2.5 OPREDELITEV TEMELJNIH POJMOV.....	15
2.5.1 Zračni promet.....	15
2.5.2 Zračni prostor.....	15
2.5.3 Nadzor in kontrola zračnega prostora	16
2.5.4 Kršitve zračnega prostora	17
3 REALISTIČNO IN LIBERALISTIČNO POJMOVANJE SUVERENOSTI DRŽAV	19
4 SPREMEMBE V MEDNARODNI SKUPNOSTI IN RAZVOJ SISTEMA ZA NADZOR IN KONTROLO ZRAČNEGA PROSTORA V NATU	27
5 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – NATO.....	33
5.1 NATOVI PREDPISI KOT PODLAGA NADZORA IN KONTROLE ZRAČNEGA PROSTORA V NATOVEM ZRAČNEM PROSTORU	34
5.1.1 Doktrina integriranega nadzora in kontrole zračnega prostora.....	34
5.1.2 Navodilo za ureditev zračnega prostora	34

5.1.3 Povelje za ureditev zračnega prostora	34
5.1.4 Lokalni operativni postopki	35
5.1.5 Smernice Natovega odbora za ureditev zračnega prometa	36
5.2 NATOV SISTEM UREDITVE ZRAČNEGA PROSTORA, VODENJA IN POVELJEVANJA TER PRISTOJNOSTI	37
6 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – NEMČIJA	44
6.1 NEMŠKI PREDPISI KOT PODLAGA NKZP	45
6.1.1 Temeljni zakon	45
6.1.2 Zakon o zaščiti zračnega prostora	45
6.1.3 Zakon o zračnem prometu	46
6.1.4 Obrambno-politične usmeritve	46
6.1.5 Bela knjiga nemške varnostne politike	47
6.2 LINIJA VODENJA IN POVELJEVANJA V NEMŠKEM NADZORU IN KONTROLI ZRAČNEGA PROSTORA	48
7 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – SLOVENIJA	51
7.1 NACIONALNI PREDPISI KOT PODLAGA NADZORA IN KONTROLE ZRAČNEGA PROSTORA	51
7.1.1 Resolucija o strategiji nacionalne varnosti Republike Slovenije (ReSNV)	51
7.1.2 Zakon o obrambi	52
7.1.3 Zakon o letalstvu	52
7.1.4 Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora	53
7.1.5 Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov	55
7.2 LINIJA VODENJA IN POVELJEVANJA V SLOVENSKEM NADZORU IN KONTROLI ZRAČNEGA PROSTORA	55
7.3 PRAKTIČNI MODEL »RENEGADE« NA PRIMERU SLOVENIJE	60
8 REZULTATI ANALIZE	63
9 ZAKLJUČEK	70
10 LITERATURA	74

SEZNAM KRATIC

AC2S	Air Command And Control System
ACA	Airspace control authority
ACC	Air Component Commander
ACO	Airspace Coordination Order
ACP	Air Coordination Plan
AEW	Airborne Early Warning
ASACS	Air Command and Control System
ASC	Airspace Control
ATS	Air Traffic Service
BNZP	Bataljon za nadzor zračnega prostora
BZO	Bataljon ZO
CAOC	Combined Air Operational Centre
CC	Component Commander
CNKZP	Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora
CRC	Command and Reporting Centre
CRP	Command and Reporting Post
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Traffic
GBAD	Ground Based Air Defense
ICAO	International Civil Aviation Organisation
JFC	Joint Force Commander
KZPS	Kontrola zračnega prometa Slovenije
LOP	Local Operating Procedures
NAC	North Atlantic Council
NAEW	Nato Airborn Early Warning
NAEW&C	Nato Airborne Early Warning & Control
NADGE	NATO Air Defense Ground Environment
NATINADS	NATO Integrated Air Defense System
NGA	National Government Authority
NKZP	Nadzor in kontrola zračnega prostora

NLFZ-SiLuRa	Lage und Führungszentrum – Sicherheit im Luftraum
NZOC	Nacionalni zračni operativni center
NZP	Nadzor zračnega prostora
OPCON	Operational Control
QRA	Quick Reaction Alert
POVCEN	Poveljniški center Slovenske vojske
RACA	Regional Airspace Control Authority
RACC	Regional Air Component Commander
RAP	Recognized Air Picture
ReSNV	Resolucija o strategiji nacionalne varnosti
ROE	Rules of Engagement
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe
SV	Slovenska vojska
SZPINK	Sistem zračnega poveljevanja in kontrole
TACON	Tactical Control
TACOM	Tactical Command
TOA	Transfer of Authority
ZO	Zračna obramba
ZP	Zračni prostor

1 UVOD

Zračni prostor je v današnjem svetu, v katerem vladajo informacije in čas, postal pomemben, če že ne najpomembnejši del zemeljske celote, znotraj katerega potekajo prevozi ljudi, prenosi podatkov in materije z veliko hitrostjo. Količina zračnega prometa in transporta se nezadržno povečuje, na drugi strani pa je velikost zračnega prostora omejena. Zaradi vedno večje gostote zračnega prometa in novih groženj, ki izhajajo iz tega, se pojavlja vprašanje varnosti.

Lastnost zračnega prostora je, da nima skoraj nobenih naravnih omejitev (kot so meddržavne meje, reke, gorovja ipd. na zemlji), razen višine, do katere so sposobna leteti letala. Glede na to, da povezuje vse države na svetu, pomeni, da lahko kdorkoli, ki ima na voljo zrakoplov, poleti kamorkoli in s kakršnimkoli miroljubnim namenom.

Zaradi kontrole nad varnostjo civilnega zračnega prometa je bil vzpostavljen sistem civilne kontrole letenja, ki deluje po standardih, ki so enaki po celem svetu. Kontrola zračnega prometa je zbir aktivnosti, ukrepov in postopkov, s katerimi se zagotavlja varen zračni promet.

Zaradi kontrole in varovanja ozemeljskih celovitosti in suverenosti zračnega prostora posameznih držav, so vse države vzpostavile vojaške sisteme kontrole in nadzora zračnega prostora, ki pa se razlikujejo med seboj glede na sistem posamezne države, s katerim zagotavlja svojo suverenost in varnost. V mednarodnem pravu sicer ni splošno sprejete opredelitve suverenosti, vendar je jasno, da je bistveni del suverenosti državna kontrola odnosov znotraj države s ciljem, da se nobena druga država ali mednarodna organizacija ne vmešava na področje domačega pravnega reda. Lahko rečemo, da je suverenost popolna in ekskluzivna avtoriteta države, ki jo le-ta izvaja nad vsemi prebivalci in objekti na državnem območju, pod in nad njim. Poleg tega je suverenost pravica države, da prosto odloča o odnosih z drugimi državami in subjekti brez omejitev in kontrole od zunaj (Franklin 2007). Neposredno s suverenostjo lahko povežemo nacionalno varnost, ki jo danes najsplošneje opredelimo kot varnost državnega naroda (Grizold 1998). Njena vsebina zajema: ohranitev nacionalnega ozemlja, zaščito življenja ljudi in njihove lastnine, utrditev mednarodnega statusa države ter ohranitev nacionalne suverenosti. Ena temeljnih prvin nacionalne

varnosti je obstoj in ohranjanje ozemeljske celovitosti, vključno z ozemeljskimi vodami in zračnim prostorom, ob upoštevanju in spoštovanju nacionalne suverenosti. V nalogi se bom omejil na zračni prostor.

Nadzor zračnega prostora (NZP) je stalno in sistematično opazovanje zračnega prostora z elektronskimi, optičnimi in drugimi sredstvi zaradi pravočasnega odkrivanja, identifikacije in ugotavljanja preletov vseh zrakoplovov v dodeljenem delu zračnega prostora. Izvaja se z neprekinjenim spremljanjem situacije v zračnem prostoru (ZP), z neprekinjenim posredovanjem podatkov o trenutni situaciji v ZP, da bi podprli oblast pri sprejemu odločitve ter s posredovanjem sporočil opozarjali na zračno nevarnost v ustreznem času. Sporočila se posredujejo vsem uporabnikom, vključno s sistemom za obveščanje in alarmiranje civilnega prebivalstva.

Kontrola zračnega prostora je vojaški segment upravljanja zračnega prostora. Njen cilj je čim večji izkoristek in usklajenost uporabe zračnega prostora ter preprečevanje ali zmanjševanje možnosti bojnega delovanja na lastne ali zavezniške objekte na zemlji in v zraku. Z združenjem funkcij nadzora ZP in kontrole ZP pa dobimo sistem nadzora in kontrole zračnega prostora (v nadaljevanju NKZP).

Sodobna nacionalna varnost je vpeta v širše mednarodno okolje, kjer je odgovornost za zagotavljanje varnosti poleg držav in njihovih zvez vse bolj domena tudi globalnega mednarodnega sistema (Grizold 1999). Glede na dejstvo, da je sicer zagotavljanje nacionalne varnosti izključno v nacionalni domeni, predstavlja notranja varnost pomemben sestavni del večnacionalne, mednarodne varnosti. Sistem za nadzor in kontrolo zračnega prostora Republike Slovenije, ki je namenjen nadzoru zračnega prostora, taktični kontroli enot zračne obrambe in vodenju boja v dodeljenem delu zavezniškega zračnega prostora, je v celoti vključen v Natov sistem zračne obrambe in deluje nepretrgano v miru, krizah in vojni z namenom zagotavljanja suverenosti in integritete nacionalnega zračnega prostora ter zračnega prostora zavezništva. Varnost neba je postala še pomembnejša po dogodkih 11. septembra 2001. Torej lahko rečemo, da je nadzor zračnega prostora povezan tako z zagotavljanjem nacionalne suverenosti kot tudi nacionalne in mednarodne varnosti.

Države članice NATA¹ so vzpostavile integriran sistem zračne obrambe in kontrole zračnega prostora, da bi se nacionalni sistemi čim bolj poenotili in postali med sabo kompatibilni. Ob vstopu v zvezo NATO se je Republika Slovenija zavezala, da bo prispevala k skupni varnosti držav zveze NATO z reorganizacijo in ureditvijo sistema zračnega prostora po Natovih standardih, hkrati pa se ji je s tem ponudila priložnost izrabe ugodnosti zavezništva. Največja pomoč, ki jo Republika Slovenija kot članica Nata (na področju NKZP) uporablja v miru, krizi in prvih dneh vojne, pa je vpogled v informacije o dogajanju v Natovem zračnem prostoru. Dobi jih preko obdelane slike o situaciji v zračnem prostoru² (v nadaljevanju RAP). RAP vsebuje podatke o situaciji v zračnem prostoru, delovanju senzorjev, prepoznavanju zračnih plovil, stanju sil in sredstev za bojevanje s zrakoplovi v zračnem prostoru.

Pri izvajanju nalog se sistem NKZP zaradi dejstva, da je od leta 2004 sestavni del Nata Command Forces³, opira na Natove dokumente ter na nacionalne predpisane dokumente. S tem je Slovenija prenesla izvrševanje dela suverenih pravic na NATO. Pravni akti in odločitve, sprejeti v okviru mednarodnih organizacij, na katere Slovenija prenese izvrševanje dela suverenih pravic, pa se v Sloveniji uporabljajo v skladu s pravno ureditvijo teh organizacij (Ustavni zakon RS 2003), v tem primeru Nata.

Ob zavedanju, da stoodstotne varnosti ni mogoče doseči in bo le-ta vedno prisotna v bolj ali manj latentni obliki (Prezelj 2007), je treba razviti in uporabljati široko paleto ukrepov za čim učinkovitejše upravljanje tveganja, ki ga predstavljajo sodobne nekonvencionalne grožnje. Pri izvajanju varovanja slovenskega zračnega prostora se iz več razlogov pojavlja potreba po primerjavi oziroma funkcionalni uskladitvi nacionalnih in Natovih postopkov in sodelujočih subjektov za učinkovito zagotavljanje varnosti. Ta potreba izhaja predvsem iz dejstva, da varovanje zračnega prostora Republike Slovenije poteka v sodelovanju z zvezo NATO, natančneje z lovci prestrezniki italijanskih oboroženih sil.

¹ North Atlantic Treaty Organization.

² Recognized Air Picture – RAP.

³ Sile, ki jih države članice NATO deklarirajo pod poveljstvo (OPCOM) in kontrolo (OPCON) vrhovnega poveljnika NATO.

Primerljivost je ključnega pomena za varovanje zračnega prostora, saj so Natove sile v slovenskem zračnem prostoru omejene v svojem delovanju in na določeni točki ne sledijo več Natovim postopkom, temveč slovenskim predpisom.

2 METODOLOŠKI OKVIR

2.1 OPREDELITEV PREDMETA PROUČEVANJA

V nalogi želim predstaviti sistem nadzora in kontrole (zaščite) zračnega prostora Republike Slovenije, Zvezne republike Nemčije in zračnega prostora NATO. V sklopu tega se bom omejil predvsem na pravne akte, ki opredeljujejo to področje v Sloveniji, Nemčiji in NATO. Na podlagi predpisov in izkušenj s tega področja bom ugotovil neskladje predpisov o NKZP v Sloveniji, Nemčiji in Natu ter dokazal, da RS s svojim pravnim redom ne zagotavlja enake ravni varnosti v zračnem prostoru, kot se od nje pričakuje v zavezništvu.

Strokovni pomen magistrskega dela v širšem smislu je v proučitvi, predstavitvi in primerjavi normativnih aktov, ki omogočajo izvajanje nadzora in kontrole (zaščite) zračnega prostora Republike Slovenije, zračnega prostora Nata in Republike Nemčije. V sklopu tega se bom omejil predvsem na prepoznavanje razlik, ki po mojem mnenju onemogočajo kar se da popolno zagotavljanje varnosti. Na podlagi ugotovljenih razlik in izkušenj s tega področja bom poskušal s pomočjo sistema NKZP ZRN dati predloge za usklajevanje neskladij v urejenosti področja NKZP v Sloveniji.

Posamezne države, mednarodne in nacionalne organizacije oziroma posamezni subjekti so doslej sprejeli že celo vrsto ukrepov za ureditev navedenega področja. Med njimi je predvsem zanimiva Zvezna republika Nemčija, ki ima podobno državno ureditev kot Slovenija, je evropska država in hkrati članica Nata. V tej nalogi bo Nemčija predstavljena kot dober primer ureditve področja NKZP.

2.2 OPREDELITEV CILJEV PROUČEVANJA

Splošni cilj mojega proučevanja je s primerjalno analizo normativnih dokumentov, ki urejajo sisteme NKZP v Sloveniji, Severnoatlantskem zavezništvu in Zvezni Republiki Nemčiji, prepoznati možna neskladja med akti, ki opredeljujejo omenjene sisteme ter dati predloge za poenotenje slovenskega sistema NKZP z Natovim. Kot t. i. kontrolni element bom uporabil ureditev sistema NKZP v ZRN, ki velja za enega najboljših v Evropi.

Izvedbeni cilji naloge so:

- s proučitvijo virov umestiti koncept nadzora in zaščite slovenskega zračnega prostora v Natovo kolektivno obrambo;
- predstaviti sistem poveljevanja in odločanja v sistemu slovenskega in Natovega nadzora in zaščite zračnega prostora, predvsem pri grožnjah iz zraka;
- proučiti in prepoznati skladnost slovenskih in Natovih predpisov v sistemu nadzora in zaščite zračnega prostora;
- s študijo primera ZRN proučiti in prepoznati možnosti za izboljšanje slovenskega sistema NKZP.

2.3 HIPOTEZA

V magistrski nalogi postavljam dve hipotezi:

»Nacionalna država, vključena v mednarodne organizacije, je pri zagotovitvi zaščite ozemlja in prebivalstva suverena.«

»Republika Slovenija v sistemu kolektivne varnosti Nata zagotavlja samo delno varnost svojega zračnega prostora.«

2.4 UPORABLJENE METODE

2.4.1 Zgodovinska analiza

Zgodovinsko analizo bom uporabil za analizo začetkov in razvoja sistema nadzora in kontrole zračnega prostora v Natu. Metodo bom uporabil za proučitev različnih groženj, ki so se pojavljale od druge svetovne vojne in s tem prispevale k razvoju omenjenega sistema.

2.4.2 Metoda analize in interpretacije virov

Metodo analize in interpretacije virov bom uporabil za pridobitev informacij iz primarnih in sekundarnih virov, za predstavitev in analizo urejenosti področja, možnosti izvajanja zakonsko določenih nalog ter organiziranosti državnih organov, mednarodnih organizacij in pristojnih subjektov v Sloveniji. Primarni viri so zakoni ter podzakonski akti, ki določajo

organiziranost in delovanje državnih organov ter drugih subjektov v Republiki Sloveniji. Sekundarne vire bom uporabil na podlagi navedene metode za proučevanje različnih knjig, publikacij ter znanstvenih člankov, ki obravnavajo nadzor in kontrolo zračnega prostora kot enega izmed elementov zagotavljanja suverenosti Republike Slovenije.

2.4.3 Študija primera

Metodo študije primera bom uporabil za analizo pravnih aktov, na podlagi katerih ZRN izvaja NKZP ter njihovo prilagojenost Natovemu sistemu integrirane zračne obrambe. S to metodo bom poskušal zbrati in analizirati čim več podatkov ter ugotoviti glavne značilnosti ureditve oziroma prakse ter na podlagi tega predlagati rešitve, ki bi bile dobre za slovenski sistem NKZP.

2.4.4 Primerjalna metoda

S pomočjo primerjalne (komparativne) metode bom primerjal sistema nadzora in kontrole zračnega prostora Slovenije in Nemčije, pri tem pa se bom oprl na metodo analize vsebin, s katero si bom pomagal pri analizi razpoložljivih normativnih aktov.

2.4.5 Izkustvena metoda

Izkustveno metodo bom uporabil za analizo in predstavitev posameznih problematik s področja NKZP ter v analitičnem delu za analizo in predstavitev zmogljivosti slovenskega NKZP in možnih omejitev. V sistemu NKZP delam že 9 let. V tem času sem opravljal dolžnosti tako na področju nadzora kot tudi na področju kontrole zračnega prostora. Vsa ta znanja sem uporabil na dolžnosti načelnika operative v bataljonu za nadzor zračnega prostora in na dolžnosti poveljnika centra za nadzor in kontrolo zračnega prostora. V času opravljanja teh dveh dolžnosti sem sodeloval tudi v postopkih sprejemanja Natovih standardov v Slovensko vojsko. Ob tem sem v nekaterih primerih naletel na neskladje nacionalne zakonodaje, kar je zavleklo sprejetje nekaterih standardov v SV.

2.4.6 Metoda teorije iger

Z uporabo metode teorije iger bom sestavil okvirni scenarij možne krizne situacije v zračnem prostoru Republike Slovenije. Ob tem bom uporabil splošno dostopne podatke o

zmogljivosti tehnike, ki se uporablja v letalstvu in pri nadzoru zračnega prostora. S to metodo želim predvideti približen čas, ki je potreben za prestrežanje ubežnega zrakoplova in vpetost teh predpisov v ta proces, ter s tem priti do različice delovanja, ki bo zagotovilo varnost slovenskega zračnega prostora.

2.4.7 Deskriptivna metoda

Deskriptivno metodo bom uporabil za opis proučevanja in predstavitev rezultatov.

2.5 OPREDELITEV TEMELJNIH POJMOV

2.5.1 Zračni promet

Zračni promet je gibanje zrakoplovov po zraku (let) in po letališčih ter vzletiščih. Zračni promet je mogoče opredeliti kot prevoz potnikov in blaga z zrakoplovi po zračnih poteh, vključno z vsemi operacijami in komunikacijami v zračnem prevozu. Zračni promet je širši pojem od zračnega prevoza, saj vključuje tudi dejavnosti, ki so povezane z odpremo blaga, kontrolo blaga pri manipulaciji v letala in iz njih ter zavarovanjem letal, potnikov in blaga v zračnem prometu (Zelenika 2001, 45).

Domači zračni promet je promet, pri katerem sta odletno in namembno letališče oziroma vzletišče na ozemlju Republike Slovenije in pri katerem ni predviden odlet v zračni prostor druge države, medtem ko je mednarodni zračni promet tisti promet, pri katerem je predviden odlet v zračni prostor druge države (Zlet 2006).

Zračni promet (letalski promet) je tudi skupno ime za sisteme naprav in postopkov, ki omogočajo letenje (civilnih in vojaških) letal med posameznimi letališči. Poleg letal, letališč in kontrolnih stolpov so zelo pomembni sistemi, ki omogočajo vodenje letal in preprečujejo trke (navigacijski in telekomunikacijski sistemi, varnostna določila, prometni predpisi itd.) (Pogačnik 2005).

2.5.2 Zračni prostor

Zračni prostor Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu slovenski zračni prostor) obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod

suverenostjo Republike Slovenije. Republika Slovenija ima popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem (ZLet 2006, 2. člen).

Zračni prostor je v navpični smeri razdeljen na višinske plasti (t. i. letalne nivoje), debele po 100 čevljev (okoli 30 m); označene so s celimi števili. V vodoravni smeri je površina Zemlje razdeljena na letalska informacijska območja (angleška kratica FIR). V posameznem FIR potekajo letalski koridorji (široki 10 navtičnih milj ali 18 km). Potekajo večinoma med letališči. Okrog vsakega letališča je območje lokalnega prometa. Njegov premer je približno 100 km; v njih poteka letalski promet po navodilih, ki jih pilotom pošilja letališki nadzor letenja. Zgornja meja FIR je nivo 245 (24.500 čevljev); ta leži na višini 8000 m. Nad njim se razteza letalsko informacijsko območje. Letala ne potrebujejo nobenih dovoljenj za letenje (clearance) na tem območju, ampak le dobivajo navodila. V FIR usmerjajo zračni promet tako, da so višine, na katerih letijo letala, oddaljene vsaj 300 čevljev druga od druge, letala pa med seboj več kilometrov. Pri vodenju uporabljajo radarske naprave (za določanje položaja letal z Zemlje), radijske komunikacijske sisteme (za prenašanje navodil), za navigacijo pa uporabljajo letala svoje lastne (avtonomne) naprave in radijske in satelitske navigacijske sisteme (npr. VOR, GPS), ki oddajajo značilne radijske signale (Pogačnik 2005).

2.5.3 Nadzor in kontrola zračnega prostora

Nadzor zračnega prostora je stalno in sistematično opazovanje zračnega prostora z elektronskimi, optičnimi in drugimi sredstvi za pravočasno odkrivanje, identifikacijo in ugotavljanja preletov vseh objektov v zračnem prostoru Republike Slovenije in dostopnih smeri. Glavna naloga je zagotavljanje izčrpne in podrobne informacije za podporo poznavanja situacije, podporo poveljnikom pri odločanju, posredovanje opozoril o zračni nevarnosti v realnem času vsem uporabnikom, vključno s sistemom za obveščanje in alarmiranje civilnega prebivalstva, ter vodenje delovanja oborožitvenih sistemov (Furlan 2006, 62).

Nadzor zračnega prostora so aktivnosti, ukrepi in postopki, katerih namen je ugotavljanje kršitev zračnega prostora in zagotavljanje pogojev za zaščito zračnega prostora Republike Slovenije.

Pri nadzoru zračnega prostora sodelujejo tudi organi in službe, določene s predpisi o letalstvu, ki izvajajo kontrolo zračnega prometa. Kontrolo zračnega prometa vojaških zrakoplovov, ki sodelujejo pri izvajanju nalog nadzora in kontrole zračnega prostora, izvaja tudi pristojna vojaška enota v skladu s predpisi. Pri izvajanju posameznih nalog nadzora zračnega prostora lahko sodelujejo v skladu s skupnimi načrti na podlagi mednarodnih pogodb tudi vojaški sistemi, službe in zrakoplovi zavezniških držav. Nadzor zračnega prostora in kontrola zračnega prometa se izvajata neprekinjeno. Nadzor zračnega prostora države izvajajo pristojne enote Slovenske vojske samostojno in kot del integriranega sistema zračne obrambe zavezništva v skladu s skupnimi načrti na podlagi mednarodnih pogodb. Pri tem sodelujejo s kontrolo zračnega prometa. Pristojna enota Slovenske vojske, ki izvaja nadzor zračnega prostora, združuje in povezuje vojaške radarske in druge sisteme za spremljanje razmer v zračnem prostoru, centre drugih enot Slovenske vojske, ter v skladu s skupnimi načrti pristojne centre zavezniških držav, v centru za nadzor zračnega prostora (Uredba NZP 2006).

Kontrola (ureditev) zračnega prostora je zbir postopkov, ukrepov in aktivnosti, s katerimi se načrtuje uporaba zračnega prostora. Uporaba zračnega prostora se usklajuje z vsemi uporabniki zračnega prostora v kopenskih, pomorskih in zračnih silah. Sem sodita tudi obveščanje in opozarjanje o situaciji v zračnem prostoru, da bi bila zagotovljena smotrna izraba zračnega prostora, s čim manj medsebojnega oviranja (omejevanja) uporabnikov in čim večjim zmanjšanjem nevarnosti bojnih delovanj na lastne zrakoplove (Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov 2000).

2.5.4 Kršitve zračnega prostora

Zračni prostor Republike Slovenije je nedotakljiv. Kršitev nedotakljivosti zračnega prostora nastane, če tuj zrakoplov:

- vstopi ali izstopi iz zračnega prostora Republike Slovenije brez odobritve pristojnega organa;
- vstopi ali izstopi iz zračnega prostora Republike Slovenije z odobritvijo, vendar zunaj določenega mejnega koridorja;
- leti brez odobritve;
- leti brez odobritve zunaj določene zračne poti;

- leti nad prepovedano, omejeno ali nevarno cono, oz. leti v nasprotju z navedenimi pogoji v odobritvi za polet (Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov 2000).

Kršitev nedotakljivosti zračnega prostora Republike Slovenije predstavlja tudi letenje tujih vodenih in nevedenih zrakoplovov brez odobritve pristojnega organa. Zrakoplov lahko vstopi ali izstopi iz zračnega prostora Republike Slovenije samo na mejnem koridorju (ZLet 2006).

Izjemoma lahko v primeru nevarnosti, neugodnih vremenskih razmer ali pri izvajanju nalog iskanja, zaščite in reševanja ter pomoči, pristojni organ kontrole letenja odobri vstop ali izstop zrakoplova tudi zunaj mejnega koridorja, vendar mora o odobritvi nemudoma obvestiti določene organe.

V primeru kršitve zračnega prostora se po izvršitvi ukrepov organov kontrole zračnega prometa aktivirajo ustrezni vojaški postopki na način, ki ga predpiše Vlada Republike Slovenije (Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov 2000).

3 REALISTIČNO IN LIBERALISTIČNO POJMOVANJE SUVERENOSTI DRŽAV

Pomembno merilo nastanka in pomemben element obstanka države je državno ozemlje. Država brez ozemlja in prebivalstva, ki sta podrejena politični oblasti, ni suverena. Velikost ozemlja pri tem ni pomembna. Državno ozemlje obsega kopno znotraj državnih meja, vključno z rekami, jezeri in otoki, obalne države pa poleg tega obsegajo še teritorialno morje. Pri tem pa ne gre le za dvodimenzionalni prostor, kajti ne obsega samo površine kopnega in morja, temveč tudi podzemlje, morsko dno in morsko podzemlje kot tudi zračni prostor nad kopnim in morjem znotraj državnih meja. Vsi ti deli se ne morejo označiti z izrazom »državno ozemlje«, kajti zračni prostor ni »ozemlje« kot tako, ampak je »prostor«. Zato sta morje in zračni prostor dodatka k ozemlju in sta tako neločljivi del ozemlja. Državno ozemlje je prostor znotraj meja, na katerem država izvaja svojo vrhovno oblast. S tem je državno ozemlje objekt mednarodnega prava, kajti po tem pravu vsaka država uživa tako imenovano teritorialno suverenost. Teritorialna suverenost je zbir pristojnosti, ki jih država izvaja na svojem državnem ozemlju. Tako lahko rečemo, da vsaka država na svojem državnem ozemlju izvaja popolno in izključno oblast. Ta popolnost in izključnost oblasti pa je omejena z nekaterimi pravili splošnega mednarodnega prava. Nobena država ne sme izvrševati oblasti na svojem ozemlju na škodo popolne in izključne oblasti druge države. Poleg tega se lahko posamezne države s sporazumom omejijo ali pa se celo odpovejo nekaterim pravicam na svojem državnem ozemlju (Degan 1998, 56–57).

Kljub temu da se popolnost in izključnost državne oblasti prepletata, lahko izpostavimo pomen vsake posebej:

Popolnost oblasti, ki jo država izvaja v okviru svoje teritorialne suverenosti, pomeni izvrševanje vseh funkcij oblasti na tem področju. To pomeni, da se na državnem ozemlju uporablja ustavni red z vsemi njegovimi morebitnimi spremembami. Na tem območju veljajo zakoni in drugi predpisi, poleg tega pa država na tem ozemlju organizira svojo upravno, sodno in lokalno oblast. Država pa s svojimi zakoni ne sme škodovati mednarodni skupnosti in sosednjim državam. Največ popolnosti teritorialne suverenosti so na podlagi pogodbe zožile države članice Evropske unije. Članice so namreč na telesa unije prenesle

pooblastila, ki tradicionalno spadajo v izključno odgovornost vsake suverene države. Podobno je z državami članicami Severnoatlantskega zavezništva glede njihove obrambe.

Načelo izključnosti se uresničuje s tem, da posamezna država izvršuje izključno oblast na svojem državnem ozemlju ob izključitvi oblasti katerekoli druge države. Nobena država ne sme izvajati prisile proti osebam in predmetom na ozemlju druge države – niti ko gre za njene državljane. To je posledica načela suverene enakosti vseh držav. Načelo izključne ozemeljske suverenosti daje pravico vsaki državi, da se upre dejanjem drugih držav na svojem ozemlju (Degan 1998, 57–59).

Kot smo videli, je dojemanje suverenosti vezano na pojem nacije oziroma države. Klasična analiza suverenosti države gleda na države kot na samozadostne in vase zaprte sisteme, ki so vezani na svoje ozemlje. Tako dojemanje suverenosti pomeni, da je država suverena, če se ji ni treba podrežati oziroma slediti odločitvam neke zunajdržavne organizacije. Suverenost v tej obliki opredelijo trije elementi:

- *Skupek zakonskih pravil*, ki imajo premoč nad vsemi drugimi pravili.
- Ta pravila veljajo za prebivalstvo, ki je vezano na *državno ozemlje*.
- Država zagotavlja spoštovanje pravil z grožnjo *sile*, nad katero ima *monopol*, za tiste, ki bi pravila kršili. Pravica države do uporabe sile se kaže tudi v mednarodnih odnosih, saj ima država ekskluzivno pravico do vojne napovedi. Po klasični razlagi se legitimnost državne avtoritete tiče samo državljanov vsake posamezne države, saj je država dolžna upravičiti svojo legitimnost samo lastnim državljanom.

Klasični pojem suverenosti spremlja dejstvo, da je zunanja neodvisnost države v mednarodni skupnosti pravna posledica njene notranje suverenosti. Na podlagi tega lahko rečemo, da v mednarodnem sistemu obstajajo samo odnosi med suverenimi narodi oziroma državami. V mednarodnih odnosih je torej izvor suverenosti lahko samo država in tako je država lahko edini akter v mednarodnih odnosih. Svetovni red oziroma svetovno politiko tvori ravnotežje sil, ki težijo k maksimiranju državnih interesov. To stališče v mednarodnih odnosih imenujemo *realizem*. Izvorni dokument realističnega pristopa bi lahko bil Vestfalski mirovni sporazum iz leta 1648, s katerim so se končale tridesetletne vojne v Evropi. S tem dokumentom se je politična legitimnost države ločila od krščanskih standardov legitimnosti (Stupar 2002, 273–274).

Realizem je bil med hladno vojno prevladujoča teoretična smer. Mednarodne odnose razlaga kot bitko za moč med državami, ki skrbijo le za lastne interese. Realizem je bil v tem obdobju zato tako prevladujoč, ker je zagotavljal enostavno, vendar vplivno razlago za vojno, zavezništva, imperializem, ovire pri sodelovanju in ostale mednarodne pojave. Zaradi svojega poudarjanja tekmovalnosti je bil združljiv tudi z bistvenimi značilnostmi ameriško-sovjetske tekmovalnosti. Realizem seveda ni ena in edina teorija, poleg tega pa se je realistična ideja v obdobju hladne vojne stalno spreminjala. Klasični realisti, kot sta Hans Morgenthau in Reinhold Niebuhr, so zagovarjali idejo, da države želijo tako kot ljudje prevladati ena nad drugo, kar po naravnem zakonu pripelje do vojn. Morgenthau je poudarjal odliko klasičnega sistema multipolarnega ravnotežja sil in v bipolarnem rivalstvu med ZDA in Sovjetsko zvezo videl izredno nevarnost. Neorealistična teorija, ki jo je razvijal Kenneth Waltz, je ignorirala človeško naravo in se usmerjala na učinke mednarodnega sistema. Za Waltza je bil mednarodni sistem sestavljen iz številnih velikih sil, pri čemer je vsaka stremela k preživetju. Zaradi anarhičnosti sistema⁴ bi morala vsaka država poskrbeti za lastno preživetje, poleg tega pa je v nasprotju z Morgenthauom trdil, da je bipolarnost stabilnejša od multipolarnosti (Walt 1998).

Pomembno oplemenitenje realizmu je bila ortodoksno–obrambna teorija, ki trdi da bi bila verjetnost vojne večja, če bi države lažje premagale ena drugo. Če bi bila obramba države lažja od napada, bi se njena varnost povečala, posledično bi padala želja po širjenju ozemlja in s tem bi rasel pomen sodelovanja. Ob večji koristi obrambe in možnosti razlikovanja med obrambnim in napadnim orožjem bi države lahko zagotovile sredstva za lastno obrambo brez ogrožanja drugih ter s tem zadušile učinke anarhije. Ti t. i. obrambni realisti so trdili, da države želijo le preživeti, velike sile pa bi jim lahko zagotovile varnost z oblikovanjem uravnoteženih zavezništev in zavzetjem obrambne drže le-teh (npr. protiukrepi z nuklearnim orožjem). Waltz in večina ostalih neorealistov so menili, da so bile ZDA med hladno vojno zelo varne. Njihov največji strah je bil, da bi ZDA začele uveljavljati preveč agresivno zunanjo politiko. S koncem hladne vojne je tudi Morgenthau opustil mračnjaško teorijo o človeški naravi in zavzel bolj optimistično držo.

⁴ Odsotnost centralne avtoritete, ki bi ščitila države eno pred drugo.

Teorije mednarodnih odnosov so po hladni vojni doživele nov zagon. Spremembe v mednarodnem okolju, kot so etični konflikti, okoljska problematika in prihodnost države kot take, so prinesli ponoven razcvet razlag in teorij. Nekako lahko rečemo, da se je zgodovina ponovila. Namesto da bi konec hladne vojne prinesel rešitev nasprotij med tradicionalnimi teorijami, pa je ta dogodek prinesel le novo skupino razprav med teoretiki. Ironično je tudi to, da bolj ko so se po celem svetu širile ideje o demokraciji, prosti trgovini in človekovih pravicah, bolj so bili teoretiki, ki proučujejo te dogodke, na nasprotnih bregovih (Walt 1998).

Po koncu hladne vojne je marsikateri teoretik poslal realizem na odpad zgodovine, čeprav se je kasneje pokazalo, da so bila ta dejanja prehitra in mogoče nepremišljena. Eden najbolj svežih realističnih prispevkov je problematika relativnih in absolutnih koristi. Institucionalisti na primer trdijo, da mednarodne institucije omogočajo državam preseči kratkoročne interese v prid večjih in dolgoročnejših ciljev. Realista, kot sta Joseph Grieco in Stephen Krasner, pa jim odgovarjata, da anarhija sili države v razmišljanje tako o absolutnih koristih sodelovanja kot tudi o tem, kako so dobrine ali koristi razdeljene med državami. Logika je v bistvu enostavna. Če ena država pridobi več koristi od partnerskih držav, bo ta država postajala močnejša, hkrati pa bodo partnerice postajale ranljivejše. Realisti so hitro ponudili tudi razlago za etnične spore. Ob razpadu večetnične države po njihovi razlagi ni konkretnih razlogov za anarhijo. Strahovi med etnijami pa se pojavijo, ko se posamezne med njimi zatekajo k uporabi sile, da bi povečale oziroma izboljšale lastno moč in vpliv. Realisti so proučevali tudi širitev Nata na vzhod ter ugotovili, da bi taka širitev lahko ogrozila odnose z Rusijo, saj se je treba zavedati, da Nato nima več neposrednega sovražnika. Najzanimivejši konceptualni razvoj znotraj realistične paradigme pa je pojav nasprotovanj med obrambnim in ortodoksnim (»offensive«) stališčem teorije. Obrambni realisti, kot so Waltz, Van Evera in Jack Snyder, so predpostavljali, da države nimajo bistvenega interesa za vojaško osvajanje ozemlja. Stroški osvajanj naj bi bili, po njihovih ugotovitvah, večji od dobičkov. V zvezi s tem ugotavljajo, da so se vojne med velikimi dogajale predvsem zaradi posameznih skupin znotraj velikih držav, ki so gojile pretirane strahove pred zunanjo grožnjo in hkrati preveč zaupale v moč lastne vojske. Ta pogled pa je imel veliko nasprotnikov na več področjih. Neorealist Randall Schweller je predpostavil, da države kopičijo orožje le z namenom preživetja v t. i. statusu quo, saj so s

tem odvrčali agresivnejše države. Peter Liberman je z več zgodovinskimi primeri dokazoval, da so dobički osvajanja ozemlja v večini primerov večji od stroškov ter s tem zavrnil trditve obrambnih realistov, da se širjenje ozemlja ne izplača več. Eric Labs, John Mearsheimer in Fareed Zakaria poudarjajo, da anarhija vzpodbuja vse države k maksimiranju njihove relativne moči, samo zaradi tega, ker nobena država ne more predvideti, kdaj se bo pojavila nova revizionistična sila. Zaradi teh razlik je tudi jasneje, zakaj se realisti med seboj ne strinjajo o prihodnosti Evrope. Za obrambne realiste je vojna redko dobičkonosna in je ponavadi rezultat militarizmov, nacionalizmov in ostalih notranjepolitičnih pojavov. Zaradi prepričanja, da takšne sile po hladni vojni v Evropi po večini ne obstajajo, jih to pripelje do sklepa, da je ta regija s tem pripravljena za mir. Kontrastno nasprotje predstavljajo ortodoksni (»offensive«) realisti, ki verjamejo, da anarhija sili velike države k spopadanju s tistimi, ki ne spoštujejo enakih načel, kot jih spoštujejo veliki. Zaključijo s tem, da se bo varnostna tekma vrnila v Evropo, ko bodo ZDA umaknile svoje sile z evropske celine (Walt 1998).

Veliko teoretikov, diplomatov in državnikov meni, da je realistično dojetje suverenosti države in mednarodnih odnosov napačno oziroma zastarelo. Tako videnje naj bi bilo nevzdržno, saj je danes skoraj vsaka država na neki način del mednarodne skupnosti, ki je sestavljena iz množice meddržavnih dokumentov in meddržavnih pogodb. Mnoge države, tudi Slovenija, v pomembnih zadevah dajejo prednost mednarodnemu pravu pred nacionalnim pravom, s čimer zmanjšujejo lastno suverenost, kot je razumljena v realističnem pogledu. Tako tudi članstvo v Natu zmanjšuje suverenost, ko govorimo o monopolu nad uporabo sile zunaj državnih meja. Tudi nekateri člani listine OZN pri zaščiti človekovih pravic predvidevajo vmešavanje drugih držav v notranje zadeve suverene države brez njene privolitve, če bi se v dotični državi močno kršile človekove pravice. V teh in podobnih primerih se suverenost ne more več razumeti v absolutnem smislu, temveč le kot integralni del mednarodnega sistema priznavanja suverenosti (Stupar 2002, 275).

Glavna kritika realizmu je prihajala iz velike družine liberalnih teorij mednarodnih odnosov, ki predstavljajo alternativo realizmu. Kot smo videli prej, realisti zagovarjajo nesoglasje med suverenimi državami kot naravno stanje, v katerem deluje svetovna politika, mir pa naj bi bil možen le z ravnotežjem sil. Liberalna teorija na splošno zagovarja

doseganje trajnega miru preko sistema univerzalnih pravic in obveznosti, katerim bi se države podredile, svetovno prebivalstvo pa bi ta sistem podprlo za ohranitev človeštva. Kot primer takega sistema se danes pojavljajo mednarodni sporazumi o zaščiti človekovih pravic, nenazadnje pa je dober primer tudi Ustanovna listina OZN (Stupar 2002, 282–283). Ena od liberalnih teorij je dokazovala, da ekonomska soodvisnost države odvrača od uporabe sile ene proti drugi, saj bi le-ta ogrozila napredek na obeh straneh. Druga teorija je zagovarjala širitev demokracije po svetu kot zagotovilo svetovnemu miru, saj naj bi bile demokratične države miroljubnejše kot avtorske. Tretja teorija poudarja zmožnosti mednarodnih institucij, kot sta Mednarodna agencija za energijo in Mednarodni denarni sklad, ki bi lahko spremenile sebično obnašanje držav s spodbujanjem le-teh k večjemu zavzemanju za sodelovanje zaradi skupnega napredka. Vse liberalne teorije so nakazovale, da je sodelovanje prodornejše tudi od obrambne realistične teorije, gre pa med njima v bistvu za razlike v opredeljevanju posamezne teorije zainteresirani publiki (Walt 1998).

Glavni problem današnje liberalne teorije se kaže v usklajevanju suverenosti z liberalnimi načeli o mednarodnih listinah, pogodbah in zavezništvi. Postavlja se vprašanje, do kod se lahko omejuje suverenost države, da bi se zagotovila navedena splošna liberalna načela. Problem je toliko večji, ko naletimo na neko neliberalno državo, ali pa, ko govorimo o omejevanju suverenosti neke velike sile, ki se ima za liberalno državo. Taka velesila je v svoji notranji ureditvi res lahko liberalna, v svoji zunanji politiki pa ravno zaradi svoje moči in zadovoljevanja njenih državnih interesov ni ravno liberalna. Tako sta se pojavili dve bistveni rešitvi. Prva je nekakšna srednja pot, ki poudarja suverenost držav, hkrati pa jo omejuje. Ta rešitev še naprej uporablja pojem suverenost v mednarodni skupnosti, pri čemer se suverenost še vedno veže na države in se imenuje mehki realizem ali mehki liberalizem. Druga rešitev popolnoma spremeni koncept suverenosti, tako da ne veže suverenosti samo na države, temveč tudi na različne druge institucionalne oblike kot subjekte mednarodnega prava. Po tej drugi rešitvi institucionalne oblike nimajo karakteristik tradicionalne suverene države, temveč imajo avtoriteto, izdajanja obvezujočih norm. Njihova jurisdikcija ni vezana na ozemlje, temveč na funkcionalnost, sprejete norme pa se nanašajo tako na posameznike (npr. mednarodno sodišče) kot tudi na države. Te institucionalne oblike niso združene v en centralni organ, vendar gredo njihove pristojnosti preko meja suverenih držav (Stupar 2002, 283–284).

Kljub vsem različnim pogledom pa obstajajo tudi skupne točke. Večina realistov se strinja, da so nacionalizmi, militarizmi, etničnost in ostali notranje politični dejavniki zelo pomembni. Liberalisti se približujejo realitom s strinjanjem, da je moč bistvena v mednarodnih odnosih, s čimer so se meje med teorijama rahlo zbrisale.

Kljub nekaterim nestrinjanjem lahko rečemo, da je realizem najsplošnejši oziroma vseobsegajoč okvir razumevanja mednarodnih odnosov. Države še naprej posvečajo veliko pozornosti ravnotežju moči in možnosti velikega konflikta. Ta konflikt ni nujno samo vojaški, temveč se lahko zgodi tudi na ekonomskem, monetarnem, okoljskem ali katerem drugem področju. Med drugim ta stalna skrb za moč in varnost razlaga, zakaj si mnogi v Aziji in Evropi želijo ameriško vojaško prisotnost v svoji regiji. Nekdanji češki predsednik Vaclav Havel je celo opozoril, da neuspeh širitve Nata na vzhod lahko povzroči večjo katastrofo od obeh svetovnih vojn (Walt 1998). To nikakor niso besede človeka, ki bi verjel, da je tekma med velikimi silami končana za vedno. Konec hladne vojne ni prinesel konca politike moči, zelo verjetno pa bo realizem ostal najučinkovitejše orodje za nadaljnje analize. Vsekakor lahko rečemo, da realizem ni odgovor na vsa vprašanja. Liberalne teorije namreč med drugim prepoznajo instrumente, ki jih države lahko uporabijo za doseg skupnih interesov.

Sistem kolektivne varnosti v okviru OZN (v skladu z liberalistično teorijo) je relativno neučinkovit, ta neučinkovitost je spodbudila nastanek mednarodnih organizacij, ki napadeni državi članici nudijo vojaško pomoč (NATO). Izvor takih organizacij izhaja iz naravne pravice do individualne in kolektivne samoobrambe v primeru oboroženega napada na članico OZN. Pri tem gre v bistvu za vzpostavljanje ravnotežja sil (realistična teorija). Tako imenovani sistem kolektivne obrambe v okviru vojaško-političnih in obrambnih zvez naj bi odvrčal oboroženo agresijo ne eno ali več članic od zunaj, v primeru agresije pa bi zagotavljal skupno in usklajeno obrambo vseh članic zveze (Luard 2001, 153–156). Lahko bi celo rekel, da je rezultat liberalistične teorije (OZN z Ustanovno listino) pomagal nastanku vojaško-političnih in obrambnih zvez (NATO), ki v bistvu temeljijo na realistični teoriji.

Vsaka teorija ali perspektiva mednarodnih odnosov zajema pomembne vidike svetovne politike. Vsekakor bi bili umsko oslabljeni, če bi se zatekali ali ozirali samo k eni od teorij.

Popoln politik, diplomat ali vojak prihodnosti se mora zavedati realističnega poudarka moči, vseskozi misliti na liberalistični pogled pri uporabi lastne sile in se občasno ozreti proti spremembam.

4 SPREMEMBE V MEDNARODNI SKUPNOSTI IN RAZVOJ SISTEMA ZA NADZOR IN KONTROLO ZRAČNEGA PROSTORA V NATU

Nato je bil uradno ustanovljen 4. aprila 1949 s podpisom Washingtonske pogodbe. Namen zavezništva je bil oblikovati kolektivno obrambo proti potencialnemu nasilju nad zahodnoevropsko in severnoatlantsko regijo. Kot del kolektivne obrambe je zavezništvo z Air policingom⁵ vzdrževalo stalno stopnjo pripravljenosti obrambe pred napadi iz zraka. Med hladno vojno so bili lovci prestrezniki v stalni pripravljenosti za posredovanje proti možnemu sovjetskemu napadu iz zraka. Ti prestrezniki so bili prva linija obrambe proti ruskim bombnikom, ki bi bili uporabljeni za konvencionalni ali jedrski napad iz zraka. Air policing je tako zagotavljal tudi suverenost zračnega prostora držav članic in je bil kot tak namenjen tudi za prvi protiudarec ob morebitnem začetku tretje svetovne vojne. Natov odgovor na grožnjo sovjetske invazije je bil sestavljen iz konvencionalnih in jedrskih sil za odvrčanje grožnje. Konvencionalne sile so vključevale kopenske enote in integriran sistem zračne obrambe (NATINADS⁶), katerega ključni del je bil Air policing.

NATINADS je bil hrbtenica obrambnih sil za odvrnitev sovjetskega množičnega letalskega napada na zavezništvo (U.S. Congres 1978). Vloga sistema zračne obrambe v hladni vojni je bila opredeljena kot odvrčanje agresije, zagotavljanje pravočasnega opozarjanja na bližajoči se napad in omejevanje škode branitelja z uničevanjem sovražnikovih ofenzivnih orožij. Te tradicionalne vloge zračne obrambe se delijo še na osnovne funkcije zaznavanja, identifikacije, prestrežanja in uničenja sovražnega letala. Te funkcije opisujejo bojno vlogo sistema zračne obrambe.

Grožnja, ki je prihajala iz Sovjetske zveze, so bili novi sovjetski bombniki dolgega dosega in atomsko orožje, ki so ga nosili. Tako so bile posadke lovcev prestreznikov v stalni pripravljenosti, prav tako pa je bil vzpostavljen obsežen sistem senzorjev za odkrivanje ciljev v zraku. Celoten sistem je vseboval verigo radarjev dolgega dosega, ki je segala od Aljaske do Grenlandije in je segal celo v celinski del Evrope. Vzpostavili so tudi

⁵ Air Policing – nadzor in kontrola zračnega prostora.

⁶ NATO Integrated Air Defense System – NATOV integriran sistem zračne obrambe.

polavtomatski sistem senzorjev in poveljniških centrov na zemlji, ki so spremljali in analizirali informacije iz senzorjev in so hkrati služili kot poveljniška mesta za upravljanje zračne obrambe (Correll 2005).

NATINADS pa je imel v času hladne vojne tudi druge funkcije, kot so zagotavljanje pomoči zrakoplovom v sili, prestrezanje in spremljanje prebežnih letal, opazovanje in spremljanje ugrabljenih letal ter nadziranje in kontrolo evropske blažilne cone. Evropska blažilna cona je obsegala del Natovega zračnega prostora, kjer je Nato ščitil prijateljske zrakoplove (tako civilne kot vojaške) pred možnim sovražnim delovanjem letalskih sil Varšavskega pakta. Od 1945 do 1969 je bilo v 19 letih sestreljenih 17 ameriških letal in 73 članov posadk, ker so leteli preblizu ali celo čez mejo med Vzhodom in Zahodom (Conwel 1974).

NATINADS je vseboval več slojev zračne obrambe in je bil sestavljen iz treh primarnih sestavin: lovcev prestreznikov, radarjev in struktur vodenja in poveljevanja ter raket zračne obrambe zemlja-zrak (Conwel 1974). Prva komponenta NATINADS je vsebovala lovce prestreznike v stalni pripravljenosti, da bi zagotavljali hiter odziv na prihajajoče bombnike in jurišna letala Varšavskega pakta. Med hladno vojno so imela letala stalno nalogo onemogočanja prvega vala delovanja sovražnikovega letalstva in s tem zaščito bistvene Natove infrastrukture. Pari letal so bili v stalni pripravljenosti na zemlji in so bili sposobni poleteti v nekaj minutah od zaznave grožnje. Vzpostavljen je bil tudi dovršen sistem vodenja in poveljevanja, da bi bil zagotovljen potreben nadzor nad alarmiranimi lovskimi letali. Sistem zračne obrambe na zemlji (NADGE⁷) in letala za zgodnje opozarjanje (NAEW⁸) so izvajali stalno opazovanje zračnega prostora ter v primeru vdora zrakoplova brez ustreznega dovoljenja alarmirali sredstva za zaščito zračnega prostora. Tretja komponenta NATINADS je vsebovala raketne sisteme zemlja-zrak, ki so bili namenjeni za sestrelitev identificiranega sovražnega letala, ki je vdrl v Natov zračni prostor s sovražnimi nameni (Powers 1984).

NATINADS je v času hladne vojne služil kot učinkovit sistem prve obrambne linije proti možnemu sovjetskemu napadu iz zraka, Air policing pa je kot integriran del sistema služil za premagovanje te grožnje.

⁷ NATO Air defense ground environment.

⁸ NATO Airborne early warning.

Najmanj dva ducata primerov zračnih dvobojev med obema velesilama je hladno vojno spremenilo v krvavo vojno z žrtvami.

Med 1949–1991 je bilo na stotine zračnih incidentov z grožnjo spopada med sovjetskimi in ameriškimi letali. Večina teh primerov se je sicer končala s povratkom v bazo enega ali drugega, vendar šele potem, ko so bila orožja že “zaklenjena” na cilj (tik pred uporabo orožij), in potem ko so drug drugemu pokazali svoje letalne sposobnosti. Nekaj primerov pa se je končalo tudi z dejanskim spopadom. Med hladno vojno je bilo s strani Sovjetske zveze sestreljenih 20 ameriških letal, prestrežanja pa so bila izvajana redno.

Najbolj krvavo obdobje se je začelo leta 1950, ko so sovjetski lovci sestrelili letalo ameriške mornarice nad Baltskim morjem v bližini Latvije. Kri pa je tekla tudi v naslednjih 12 letih, ko so ameriška letala kršila ruski zračni prostor. Od 1950 do 1962 je bilo sestreljenih še 19 ameriških letal, po večini izvidniških, kjer je bil zračni dvoboj z ruskimi migi bolj enostranski kot dvostranski. V večini primerov je ameriška stran trdila, da je šlo pri sestreljenih letalih za rutinske meteorološko-izvidniške, šolsko navigacijske, raziskovalne ali za lete za testiranje atmosfere, pri čemer so bili napadeni s strani sovjetskih lovcev in sestreljeni nad mednarodnimi vodami. Rusija je v teh primerih trdila, da so vsa ta ameriška letala dejansko kršila njihov zračni prostor ali celo preletela njihovo ozemlje in so bila zaradi tega sestreljena. Bili so tudi primeri, ko je SZ zanikala vpletenost v izginotje letala. Tak primer je bil leta 1958, ko je nad Armenijo izginilo ameriško vojaško transportno letalo C-130. Tudi ameriška letala so zahtevala žrtve. Septembra 1950 je ameriški mornariški F-4 Corsair sestrelil sovjetski bombnik A-20 med izvidniškim poletom, ker je bil preblizu mornariških enot. Oktobra 1950 sta dva ameriška P-80 Shooting Star zašla med operacijo v Severni Koreji in napadla 20–30 sovjetskih letal parkiranih na letališču blizu Vladivostoka. Zanimivo je, da je bil med napadenimi letali tudi ameriški P-63, ki je bil posojen SZ. Decembra istega leta je mitraljezec na ameriškem mornariškem P-2 Neptune obstrelil sovjetskega Miga, ki je hotel sestreliti ameriško letalo na izvidniškem letu nad Vladivostokom.

Vsi Ruski dokumenti, ki so bili po hladni vojni objavljeni, govorijo o tem, da je v večini incidentov ameriško letalo streljalo prvo in so bili sovjetski lovci prisiljeni vrniti ogenj ter jih tako sestrelili. Leta 1992 je bila ustanovljena ameriško-ruska komisija za pogrešane in ujete v vojni. Ta komisija je imela cilj, da vrne ostanke pogrešanih v domovino, pri čemer

je ameriška stran priznala, da je šlo v večini sestreljenih letal za letala, ki so bila na obveščevalni misiji. Za pogrešana ameriška letala je ruski del komisije predstavil dokumente, ki so dokazovali rusko sestrelitev (Eger 2007).

Po koncu hladne vojne se je bipolarna razdelitev razblinila, poleg tega pa se je pojavilo vprašanje pomembnosti obstoja Nata, saj je tudi Sovjetska zveza leta 1991 razpadla. Kritiki Nata so menili, da zaradi odsotnosti močnega nasprotnika in njegove grožnje ni več potrebe po obstoju zavezništva. Zagovorniki severnoatlantskega zavezništva so zagovarjali obstoj organizacije tudi v obdobju po hladni vojni, saj se je Nato prilagodil novi svetovni ureditvi. Strateški koncept iz leta 1991 je bil prvi tak dokument zavezništva po hladni vojni in je opredelil krizne operacije kot območje interesa za to organizacijo. Koncept se ni spreminjal pri vprašanju kolektivne obrambe, saj je le-ta ostala prvotni namen Nata (North Atlantic Council 1991), vsekakor pa je bila organizacija pripravljena tudi na spremembo v delovanju, ki je vsebovala tako kolektivno obrambo kot tudi kolektivno varnost. Ta dvojna naravnost se kaže v vseh dosedanjih širitvah zavezništva v nove članice.

Iz vseh teh širitev izhaja tudi glavna problematika Air policinga, saj se z vsako novo članico pojavi tudi vprašanje zagotavljanja te komponente zaščite zračnega prostora v vsaki od novih članic. Bolj konkretno vprašanje je, ali naj NATO zagotovi te zmogljivosti v članicah, ki niso sposobne same zagotoviti varnosti zračnega prostora. S tem problemom se je moralo zavezništvo soočiti predvsem leta 2004, ko so bile v zavezništvo sprejete kar 4 nove članice, ki niso bile sposobne same zagotavljati varnosti lastnega zračnega prostora (Estonija, Latvija, Litva in Slovenija). Že na prvi dan članstva novih članic so belgijski lovci prestrezniki⁹ v imenu Nata začeli izvajati zastavljeno nalogo v baltskih državah, bazirani pa so bili v Litvi. Hkrati je Italija prevzela izvajanje enake naloge v Sloveniji, le da so italijanski lovci bazirani v Italiji, saj je bila izdelana ocena, da lahko NATO z lovci prestrezniki iz italijanskih baz zagotovi zadostno varnost tudi slovenskega zračnega prostora. Tako se je integriran sistem zračne obrambe (NATINADS) preimenoval v razširjen integriran sistem zračne obrambe (NATINEADS), kar pomeni zavezo zavezništva, da zagotovi pokrivanje zračnega prostora tudi v članicah, ki nimajo letal prestreznikov. Pribaltske članice so s pomočjo Nata veliko investirale v nove radarje,

⁹ QRA-I – quick reaction alert interceptor.

infrastrukturo in sisteme vodenja in poveljevanja, medtem ko je bila Slovenija bolj pripravljena na to zahtevno nalogo. Postopki nadzora in kontrole zračnega prostora so se v Sloveniji izvajali že pred vstopom v zavezništvo (omejeni smo bili predvsem pri izvajanju prestrežanj). Sam nadzor in kontrola zračnega prostora se največkrat izvajata s sredstvi, infrastrukturo in usposobljenim kadrom na zemlji.

Danes Air policing ostaja ključna zračna komponenta odvratanja nasprotnika od presenetljivega konvencionalnega zračnega napada na ozemlje zavezništva. Ta misija je ostala v bistvu nespremenjena kljub spremembam varnostnih ocen po koncu hladne vojne. Ob varnostnih spremembah so se pojavile še druge spremembe, ki so bistvene za operacije Air policinga. Ena takih sprememb je širitev Nata, ki je prestavila prejšnjo demarkacijsko linijo med »Zahodom« in »Vzhodom«, kar pa je dodalo nove izzive pri izvajanju Air policinga v zavezništvu.

Napadi 11. septembra 2001 na Svetovni trgovinski center in Pentagon so spremenili način izvajanja zaščite zračnega prostora po celem svetu, prav tako pa so imeli velik vpliv na izvajanje operacij Natovih prestreznikov v službi zračne obrambe. Nekonvencionalna izvedba napadov je pomenila, da se je pojavila nova grožnja, ki je ni bilo mogoče umestiti v dotedanje standardne operative postopke pripravljenosti. Nova grožnja ni spadala v tradicionalno vlogo air policinga.

Po prej omenjenih terorističnih napadih je Nato razvil nov koncept, ki so ga poimenovali »Renegade« (odpadnik) in naj bi se ukvarjal s podobnimi grožnjami. Natova politika opredeljuje za Renegade tisti zrakoplov, ki vzbuja sum, da bi bil lahko uporabljen kot orožje za izvedbo terorističnega napada. Ti zrakoplovi ne veljajo za vojaške grožnje, temveč za civilne. Zaradi tega NATO ne more ukrepati proti taki grožnji in se pričakuje, da bodo posamezne države v lastnem zračnem prostoru ukrepale primerno proti Renegadu. Možen scenarij situacije Renegade lahko vsebuje neidentificiran zrakoplov, ki leti v zračni prostor Nata ali pa leti v zračnem prostoru Nata. V takem primeru se odločitev o uporabi lovcev prestreznikov sprejme v CAOC¹⁰. Ob uporabi lovcev prestreznikov se kot naslednji korak izvede prestrežanje, prepozna in opredeli zrakoplov kot Renegade, potem Nato o ugotovitvi obvesti nacionalno linijo vodenja in poveljevanja o Renegadu v njihovem

¹⁰ Combined Air Operations Center – združeni zračni operativni center Nata.

zračnem prostoru (Knight 2004). Na tej točki bi se morala vpletena država odločiti o prenosu pooblastil za upravljanje lovcev prestreznikov na lasten sistem vodenja in poveljevanja. Posledično to pomeni, da bi bila odločitev o uporabi orožja proti Renegadu v rokah nacionalnih oblasti. Ta zahteva po prenosu pooblastil odvezuje zavezništvo odgovornosti sprejemanja ustreznih odločitev.

Do terorističnih napadov 2001 sploh ni bilo potrebe po prenosu pooblastil, kajti vsako prestrežanje in identifikacija sovražnega zrakoplova sta bila pričakovano vojaške narave. Če je bil v času hladne vojne prestrežen in identificiran sovražen zrakoplov, ki je bil grožnja zavezništvu, se je z njim ravnalo situaciji primerno. Zdaj se NATO srečuje s kompleksnim scenarijem, ki temelji na dejstvu, da lovci prestrezniki ne izvajajo Air policinga vedno nad ozemljem lastne države. Zaradi tega morajo imeti države, katerih zračni prostor se varuje, in države, ki zagotavljajo lovce prestreznike, veljaven dvostranski sporazum, ki v takih primerih omogoča prenos pooblastil za upravljanje lovcev na linijo vodenja in poveljevanja ogrožene države.

Air policing tako ostaja eden od elementov in argumentov Natove politike. Leta 2004 se je zavezništvu pridružilo sedem novih članic in takratni generalni sekretar zavezništva Jaap de Hoop Scheffer je izjavil: »Baltiškim državam in Sloveniji smo, kljub temu da nimajo letal, rekli, naj ne kupujejo dragih lovcev prestreznikov, ker jim bo NATO zagotovil zaščito njihovega zračnega prostora.« (Roosevelt 2004). Ta izjava je še vedno nekakšna uteha tistim državam, ki ne želijo imeti lastnega lovskega letalstva, ne zavedajo pa se, da jih ta zagotovila ne branijo pred sodobnimi asimetričnimi grožnjami. Zaradi tega so te nove članice sedaj v nezavidljivem položaju, ko jim je deklarativno zagotovljena varnost, dejansko pa so glede asimetričnih groženj iz zraka še vedno ogrožene.

5 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – NATO

NATINADS¹¹ je eden od temeljnih kamnov obrambe zavezništva in branik integritete zračnega prostora Natovih držav in združevalec nacionalnih sistemov zračne obrambe evropskega dela Nata v celovit sistem. Hkrati je način delegiranja nacionalnih odgovornosti, sil in pooblastil za obrambo narodov Natove Evrope pred napadi iz zraka v miru, kriznem obdobju in v vojni SACEUR¹².

NATO v integrirani sistem zračne obrambe povezuje sistem zračnega poveljevanja in kontrole; sistem za nadzor in kontrolo zračnega prostora, ki vsebuje kopenske stacionarne in premične elemente ter NAEW&C¹³; nacionalne oborožitvene sisteme zračne obrambe (lovce prestreznike in kopenske enote zračne obrambe), ki so pod operativno kontrolo SACEUR.

Osnovna naloga NATINADS v dodeljenem delu zavezniškega zračnega prostora v miru je Air Policing. Elementi, ki opredeljujejo NATINADS, so skupni postopki (procedure), skupni standardi; skupni jezik; enaki načini usposabljanja; razpoložljivost sil in združena, poenotena struktura poveljevanja (Nato 2009).

¹¹ Natov integrirani sistem zračne obrambe povezuje:

- Sistem zračnega poveljevanja in kontrole (angl. kr. AC2S – Air Command and Control System).
- Sistem za nadzor in kontrolo zračnega prostora (ASACS – Air Surveillance and Control System), ki vsebuje kopenske stacionarne in premične elemente ter NAEW&C (NATO Airborne Early Warning). ASACS – sistem za nadzor in kontrolo zračnega prostora (SNKZP) je organ, ki je namenjen nadzoru ZP (air surveillance) in kontroli aktivne zračne obrambe. Sestavljen je iz kopenske infrastrukture zračne obrambe in letočih radarskih postaj za zgodnje opozarjanje (NAEW&C) s potrebnimi komunikacijskimi omrežji (izvaja se prek sistema za poveljevanje in poročanje v Natu, znan kot Command and Reporting Centre (CRC) ali pri nas kot Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora (CNKZP).
- Nacionalne oborožitvene sistema ZO (lovce prestreznike in kopenske enote ZO), ki so pod operativno kontrolo vrhovnega poveljnika Nata.

Osnovna naloga NATINADS v miru je Air Policing v dodeljenem delu zavezniškega zračnega prostora. Air Policing je uporaba sistema za nadzor in kontrolo ZP, zračnega poveljevanja in kontrole in ustreznih sredstev, predvsem lovskega letalstva, za varovanje določenega zračnega prostora.

¹² Supreme Allied Commander Europe – vrhovni poveljnik zavezniških sil za Evropo.

¹³ NATO Airborne Early Warning and Control – NATOOV sistem zgodnjega opozarjanja in kontrole.

5.1 NATOVI PREDPISI KOT PODLAGA NADZORA IN KONTROLE ZRAČNEGA PROSTORA V NATOVEM ZRAČNEM PROSTORU

5.1.1 Doktrina integriranega nadzora in kontrole zračnega prostora¹⁴

Publikacija AJP-3.3.5(A) Doctrine for Joint Airspace Control opredeljuje Natovo doktrino za kontrolo zračnega prostora. Publikacija je osnovni Natov dokument za kontrolo zračnega prostora¹⁵ in predstavlja usmerjevalni dokument tako za Natove sile in za ostale, ki sodelujejo z Natom. Poveljniki Nata v sodelovanju s sodelujočimi silami in ustreznimi (civilnimi) službami za zračni promet izvajajo postopke, potrebne za prilagoditev nacionalnih ali Natovih zmožnosti in potreb za izvajanje kontrole zračnega prostora.

Doktrina, opisana v dokumentu, ne omejuje avtoritete in odgovornosti nacionalnih poveljstev in poveljnikov, ampak opisuje koncepte poveljevanja in kontrole, dokumente, ter druge dokumente, da bi se procesi in sistemi med državami članicami in elementi poveljevanja in kontrole čimbolj uskladili in vzpostavili po enotnih Natovih standardih.

5.1.2 Navodilo za ureditev zračnega prostora¹⁶

Navodilo za ureditev zračnega prostora je dokument, ki ga izda Kontrolna oblast za zračni prostor z odobritvijo poveljnika združenih sil¹⁷. Dokument opredeljuje postopke za sistem kontrole in nadzora zračnega prostora ter cone, ki se uporabljajo pri kontroli zračnega prostora.

5.1.3 Povelje za ureditev zračnega prostora¹⁸

Povelje za ureditev zračnega prostora dobi CAOC¹⁹ od poveljstva regionalnega krila zračne komponente, potem ko so pojasnjena neskladja, upoštevani morebitni medsebojni spori in

¹⁴ Doctrine for joint airspace control AJP-3.3.5(A).

¹⁵ ASC – Airspace Control.

¹⁶ ACP – Airspace Control Plan.

¹⁷ JFC – Joint Force Commander.

¹⁸ ACO – Airspace Coordination Order.

upoštevane vse zahteve uporabnikov. Povelje se posreduje vsem uporabnikom zračnega prostora po čim krajši poti in po liniji vodenja in poveljevanja.

Učinkovitost nadzora zračnega prostora je odvisna predvsem od pravočasnega posredovanja informacij vsem uporabnikom. To načelo je zelo pomembno za enote, ki razpolagajo z oborožitvenimi sistemi in letali, ki so na nalogah, ter vse sorodne službe. Povelje za ureditev zračnega prostora (ACO) je lahko dolgo in zapleteno sporočilo. Povelje se izda 5 ur, preden se začne aktivno uporabljati, zato da imajo podrejene enote čas razbrati njihove naloge. Enote, ki želijo pridobiti povelje in se vpisati na seznam uporabnikov, morajo predložiti zahtevek na poveljstvo zračnih sil. Vse enote morajo potrditi sprejem povelja za ureditev zračnega prostora v nadrejeno enoto.

5.1.4 Lokalni operativni postopki²⁰

Dokument LOP 001 vsebuje navodila za vodenje in usklajevanje operacij v območju odgovornosti CRC²¹, merila in postopke za zaposlene v CRC. Predpisuje ga vsak CAOC za vse svoje podrejene CRC.

¹⁹ CAOC – Combined Air Operation Center ali Združeni center za vodenje zračnih operacij se nahaja znotraj strukture Nata C2 (Command & Control). Podrejen je poveljniku zračne komponente ACC (Air Component Commander), iz tega centra se izvajajo ter kontrolirajo vse zračne misije oziroma naloge. Lahko je sestavljen iz sekcije za ofenzivne operacije, sekcije za defenzivne operacije in podporno-usklajevalne sekcije. CAOC ima pristojnosti določanja in potrjevanja identifikacije ciljev. Ima tudi edini možnost določanja sovražnih identitet ciljev v zraku ter dajanja navodil in ukazov za nadaljnje postopke.

²⁰ LOP 001 – Local Operating Procedures.

²¹ CRC – Command and Reporting Center (angleško ime za CNKZP – Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora).

5.1.5 Smernice Natovega odbora za ureditev zračnega prometa²²

Glavni namen teh smernic je civilno-vojaško in čezmejno sodelovanje v primeru Renegade. Smernice ne določajo pravil in postopkov za prestrežanje in ostalo delovanje proti Renegadu, saj je le-to v nacionalni pristojnosti vsake države članice. V večini primerov ni dovoljeno delovanje orožij (lovcev prestreznikov, orožij zračne obrambe ipd.) posameznih držav, da pri posredovanju proti Renegadeju, delujejo čez meje svojih držav, razen če je za te namene sklenjen dvostranski sporazum²³ med državama.

Plovilo ima več načinov, s katerimi sporoči, da je plovilo lahko ugrabljeno. Plovilo lahko oddaja MODE 3A²⁴ 7500 (koda za ugrabitev), pri kateri vemo, da je plovilo ugrabljeno. Plovilo oddaja MODE 3A 7700 (koda za splošno nevarnost) in po eni minuti oddaja MODE 3A 7500, ali pa se pilot javi kontroli letenja in pove situacijo in zahteve ugrabitelja. Renegade situacije določijo tri dejstva in z njimi nastalo situacijo klasificiramo po podatkih, ki so nam znani:

1. ali gre za civilno plovilo,
2. ali se dogaja v nacionalnem ZP,
3. plovilo se ne obnaša po postopku načrta leta.

Smernice predvidevajo tri stopnje Renegade glede na znana dejstva (glej tabelo 5.1):

Predviden ubežnik (suspected renegade)

Tako klasificiramo ugrabljeno letalo z neznanimi nameni ali civilno letalo, ki izpolnjuje dva ali več meril:

1. ne leti po veljavnem načrtu leta,
2. ne upošteva zadnjih navodil civilnega kontrolorja letov,

²² NATO Air Traffic Management Committee – Natov odbor za ureditev zračnega prometa ima nalogo izdelovati minimalne skupne smernice za uspešno usklajevanje postopkov med civilnimi in vojaškimi kontrolami letenja, sistemi nadzora in kontrole zračnega prostora in sistemi zračne obrambe v Natu. Po terorističnih napadih 11. Septembra 2001 v ZDA je omenjeni odbor dobil nalogo, da uskladi in poenoti minimalne postopke za ravnanje v situacijah, ko je zrakoplov uporabljen kot orožje teroristov za napad iz zraka. Ta pojav je bil v Natu imenovan »RENEGADE«.

²³ Memorandum of understanding ali Letter of agreement.

²⁴ Identifikacijska številka plovila.

3. plovilo ne oddaja MODE 3,
4. izgubo zvez potrdi KZPS²⁵.

Verjeten ubežnik (probable renegade)

Podatki, ki nam kažejo, da je plovilo verjetni ubežnik, so:

1. ugrabljeno plovilo v situaciji, kjer si sledi sosledje ugrabitve plovil,
2. ugrabljeno plovilo, ki ne sledi navodilom KZPS za vrnitev na odobren načrt leta,
3. ugrabljeno plovilo, ki zavrača vsakršne poskuse po posredovanju.

Potrjen ubežnik (confirmed renegade)

Vse informacije, ki so dostopne, kažejo, da je plovilo uporabljeno kot orožje v rokah teroristov (NATMC 2008).

Tabela 5.1: Smernice, ki predvidevajo tri stopnje Renegade glede na znana dejstva

<i>Predviden ubežnik (suspected renegade)</i>	<i>Verjeten ubežnik (probable renegade)</i>	<i>Potrjen ubežnik (confirmed renegade)</i>
Ne leti po veljavnem načrtu leta	Ugrabljeno plovilo v situaciji, kjer si sledi sosledje ugrabitve plovil	Vse informacije, ki so dostopne, kažejo, da je plovilo uporabljeno kot orožje v rokah teroristov
Ne upošteva zadnjih navodil civilnega kontrolorja letov	Ugrabljeno plovilo, ki ne sledi navodilom KZPS za vrnitev na odobren načrt leta	
Plovilo ne oddaja MODE 3	Ugrabljeno plovilo, ki zavrača vsakršne poskuse po posredovanju	
Izgubo radijskih komunikacij (Commloss) potrdi KZPS		

5.2 NATOV SISTEM UREDITVE ZRAČNEGA PROSTORA, VODENJA IN POVELJEVANJA TER PRISTOJNOSTI

Namen kontrole ZP je čim bolj povečati učinkovitost vojaškega delovanja, tako da lahko zračne, kopenske, pomorske in sile za posebne operacije delujejo učinkovito, integrirano in

²⁵ Kontrola zračnega prometa (civilna agencija v lasti RS).

prilagodljivo z minimalnim medsebojnim oviranjem in brez pretiranega omejevanja tveganja za lastne sile in civilnih uporabnikov ZP.

V načrtovanju uporabe ZP morajo sodelovati vsi uporabniki ZP. V različnih situacijah to vključuje poleg »tradicionalnih uporabnikov ZP«, kot so vojaški zrakoplovi in sistemi ZO, tudi: manevrirne rakete, artilerijske sisteme, brezpilotna letala in tudi civilne zrakoplove in službe za (civilni) zračni promet²⁶ sosednjih držav. Tudi sistemi zemlja-zemlja morajo biti upoštevani kot uporabniki ZP in vključeni v načrtovanje uporabe ZP.

Tako načrtovanje je bistvenega pomena predvsem v bojnem delovanjih v času vojne, ko je nevarnost zmotnega delovanja na zrakoplove mogoče zmanjšati z omejevanjem letenja zrakoplovov in omejitvami v delovanju zračne obrambe. To pa pomeni zmanjšanje prilagodljivosti v delovanju in povečanju nevarnosti doleta nasprotnikovih zrakoplovov do cilja napada. Povečanje svobode delovanja sistemov ZO pomeni tudi povečano možnost nezaželenega zmotnega delovanja proti lastnim zrakoplovom.

Pri zasnovi sistema kontrole ZP morajo biti upoštevane politične zahteve, omejitve in organizacija in postopki civilne in vojaške kontrole ZP in vodenja zračnega prometa ter pravila uporabe²⁷, ureditev ZO, načrti ognjene podpore in postopki za identifikacijo zrakoplovov.

Zahteve pri načrtovanju sistema kontrole ZP:

- Pooblaščen oseba za kontrolo ZP²⁸ vzpostavi strokovne organe zračne komponente združenih sil, vključno s predstavniki ali organi za povezavo iz vseh pomembnih organov. Štab izvaja načrtovanje kontrole ZP v vseh fazah in ga dostavi poveljniku združenih sil na odobritev.
- Načrtovanje kontrole ZP mora biti usklajeno z načrti celotnega delovanja oboroženih sil in z načrti delovanja v zračnem prostoru.
- Kontrola ZP in načrti ZO morajo biti povezani (AJP-3.3.5(A) 2006).

Za uspešno načrtovanje in izvajanje kontrole ZP je treba zagotoviti naslednje:

²⁶ ATS – Air Traffic Service.

²⁷ ROE – Rules of Engagement.

²⁸ ACA – Airspace Control Authority.

- Pooblašчени osebi za kontrolo ZP morajo biti dana zadostna pooblastila in zmožnosti za načrtovanje, usklajevanje in organizacijo uporabe ZP.
- Sistem kontrole ZP mora podpirati cilje delovanja oboroženih sil.
- Če ni mogoče doseči soglasja med poveljniki komponent in osebo za kontrolo ZP, se zadeva dostavi poveljniku združenih sil na odločanje.
- Če pooblaščen oseba za kontrolo ZP ne more rešiti nasprotujočih si zahtev uporabnikov ZP, zadevo dostavi do poveljnika združenih sil v odločanje.
- Vsi uporabniki ZP in oborožitev ZO morajo biti vključeni v sistem kontrole ZP.
- V načrtovanju uporabe ZP sodeluje vsak poveljnik, ki razpolaga z zrakoplovi, orožjem in/ali elektronskimi sredstvi za izvedbo naloge znotraj območja kontrole ZP.
- Posebej v delovanju v kriznih razmerah, ko civilna letala delujejo v območju kontrole ZP, se morajo upoštevati najstrožje varnostne zahteve za varnost letalstva ter istočasno brez omejitev sposobnosti delovanja sil.
- Prehod od mirnodobnih postopkov upravljanja zračnega prometa do uspešne izvedbe načrta kontrole ZP je še posebej pomemben. Pripravljeni morajo biti posebni ukrepi, tako da se istočasno zagotovi učinkovito vojaško delovanje ob minimalnem motenju mirnodobnega civilnega prometa.
- Kontrola ZP mora omogočati uporabnikom ZP največjo možno svobodo delovanja, upoštevajoč sprejemljivo tveganje, ki ga opredeli poveljnik združenih sil.
- Vsi uporabniki ZP in njihovi elementi poveljevanja in kontrole morajo biti opremljeni z interoperabilnimi komunikacijskimi sredstvi, da izpolnijo svoje dolžnosti znotraj kontrole ZP. Če niso razpoložljiva interoperabilna komunikacijska sredstva, morajo biti pravočasno izdelani ustrezni postopki in načrti za takšne primere.
- Postopki kontrole ZP morajo biti dovolj prilagodljivi, da zadostijo tako načrtovanim operacijam (aktivnostim) kot tudi hitremu odzivu v spremenljivih situacijah ter hitrim spremembam v taktičnih prednostih.
- Postopki morajo biti preprosti: izogibati se je treba pretiranim, nepotrebnim omejitvam.
- Upoštevati je treba obstoječo strukturo in postopke službe za zračni promet.

- Vzpostavitev pravil bojnega delovanja znotraj območja kontrole ZP ima prednost.
- Kontrola ZP nikakor ne pomeni tesne, neposredne kontrole/nadzora nad vsemi silami.
- Sistem kontrole ZP mora biti sposoben podpirati zahteve rutinskega zračnega transporta (AJP-3.3.5(A) 2006).

Med izvajanjem vojaških operacij se lahko izvajajo poleti vojaških in civilnih zrakoplovov v istem območju. V tem primeru je treba zagotoviti razmejitev v ZP med vojaškimi in civilnimi aktivnostmi.

Prijateljski in nevtralni zračni promet, tako vojaški kot civilni, ne smeta biti v navzkrižju. Isto velja za nekatera orožja zemlja-zemlja. Sistemi ZO morajo biti sposobni razlikovati med prijateljskimi, nevtralnimi in nasprotnikovimi objekti v ZP. Državam še naprej ostane odgovornost za lastni zračni promet in ustrezne komunikacije, razen če se z Natom dosežejo drugi sporazumi. Zaradi zmanjšanja nevarnosti zmotnega delovanja na lastne zrakoplove obstaja istočasno povečana nevarnost nepravočasnega delovanja proti nasprotnikovim zrakoplovom. Operativni poveljnik Nata redno spremlja in odloča o sprejemljivi uravnoteženosti med tema dvema nevarnostma. V okviru vojne organizacije mora obstajati oseba z jasno določeno odgovornostjo za izvajanje kontrole ZP znotraj območja odgovornosti. To je pooblaščen oseba za izvajanje kontrole ZO. To odgovornost ima poveljnik združenih sil, kateri poveljuje vsem silam na morju, na kopnem in v zračnem prostoru. Pooblaščen oseba mora povezati in uskladiti zahteve za uporabo ZP vseh komponent (AJP-3.3.5(A) 2006).

Sistem kontrole ZP mora biti zasnovan na zanesljivih in proti elektronskim motnjam odpornim in zavarovanim komunikacijskim povezavam²⁹.

Poveljnik združenih sil načeloma imenuje poveljnika ZO. Odgovornost poveljnika vključuje združitev ali uskladitev združenih zmožnosti vsake komponente v načrt ZO združenih sil, uporabo načel ZO v boju proti nasprotniku v okviru omejitev pravil bojevanja, prevzem in razglasitev skupnih postopkov bojevanja v ZP in/ali identifikacije in

²⁹ V tem primeru ne gre samo za govorne povezave, temveč za t. i. C³ sisteme, torej za sisteme poveljevanja, kontrole in komunikacij.

zmanjšanja medsebojnega oviranja. Zaradi takšnega skupnega pomena je vloga poveljnika ZO dodeljena isti osebi, kot je to pooblaščen oseb za kontrolo ZP (AJP-3.3.5(A) 2006).

Poveljnik združenih Natovih sil ima nalogo usklajevanja z vsemi silami, ki ostanejo pod nacionalnim poveljstvom in delujejo ali prečkajo operativno območje delovanja, in po vseh vprašanjih kontrole ZP, vključno s spremljanjem položaja, poročanja, pravil uporabe in zaščite sil.

Potrebno je poznavanje vloge (pristojnosti, odgovornosti) vseh vključenih poveljnikov (združenih sil, komponent, oseb za kontrolo ZP, poveljnikov ZO) in služb za upravljanje z ZP. Odgovornost za kontrolo ZP je dodeljena posamezniku – poveljniku posamezne komponente. Tako se zagotovi učinkovito odločanje nad dodeljenimi silami. Odgovornosti poveljnika zračne komponente, pooblaščen oseb za kontrolo ZP in odgovornega za ZO so medsebojno prepletene in po Natovi doktrini, razen v posebnih primerih, dodeljene enemu posamezniku (AJP-3.3.5(A) 2006).

Da bi se zagotovilo poenotenje načrtovanja in delovanja kontrole ZP in ZO, lahko poveljnik združenih sil dodeli poveljniku zračne komponente pooblastilo za izvajanje nalog v vlogi osebe za kontrolo ZP in poveljnika ZO. V tem primeru poveljnik zračne komponente vzpostavlja povezave tako s poveljnikom združenih sil in poveljniki ostalih komponent za zagotovitev sistema poveljevanja in kontrole v območju odgovornosti združenih sil.

Pooblaščen oseb za kontrolo ZP prevzema popolno odgovornost nad celotnim območjem kontrole ZP. V obseg odgovornosti spada usklajevanje in povezovanje (integracija) uporabnikov ZP. Po odobritvi in smernicah poveljnik združenih sil izdeluje usmeritve, postopke za kontrolo ZP in izvaja usklajevanje med vsemi uporabniki ZP.

Pooblaščen oseb za kontrolo ZP organizira sistem kontrole ZP, v kateri upošteva zahteve in omejitve držav gostiteljic in ostalih vpletenih držav in usklajuje zahteve uporabnikov ter izdeluje načrt kontrole ZP ter ga objavi, ko ga odobri poveljnik združenih sil. Implementacija načrta kontrole ZP se izvaja z dajanjem ukazov za kontrolo ZO, ki jih morajo upoštevati vsi uporabniki ZP (AJP-3.3.5(A) 2006).

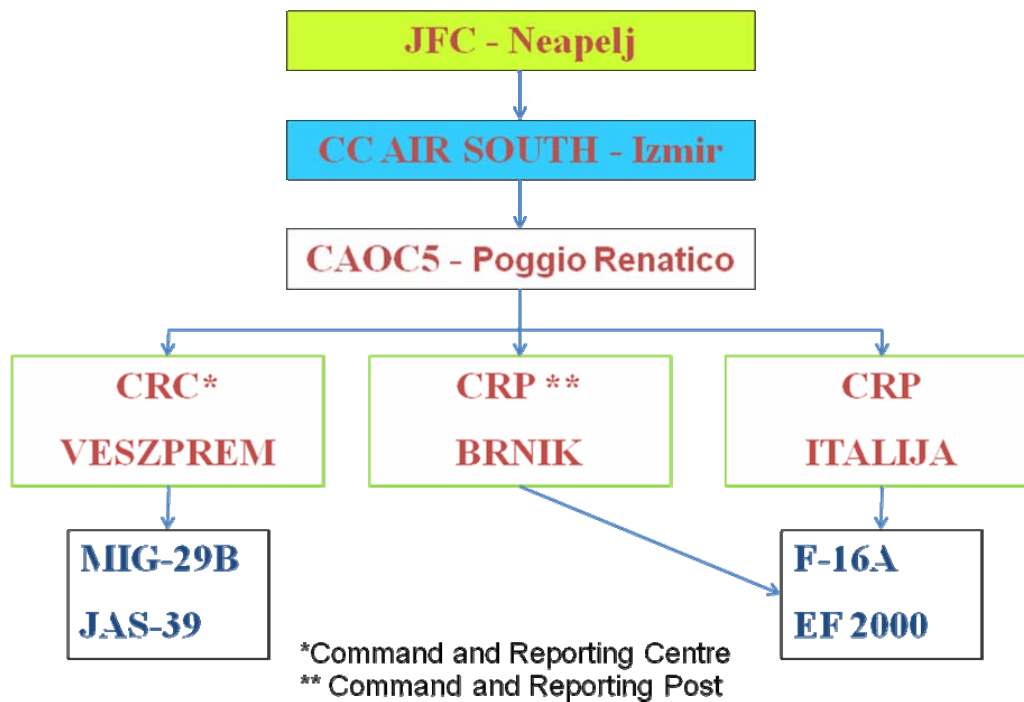
Združeni zračni usklajevalni center je osnovni organ, ki pooblaščenim osebam za kontrolo ZP omogoča usklajevanje uporabe ZP in mora omogočiti izvajanje naslednjih nalog:

- Usklajevanje in odobritev/zavrnitev zahtevkov za sredstva kontrole ZP.
- Razreševanje spornih zahtevkov med sredstvi kontrole ZP; tiste nasprotujoče si zahtevke posameznih uporabnikov ZP, ki se ne morejo rešiti, pošlje do poveljnika združenih sil v končno odločanje.
- Objavlja aktiviranje/deaktiviranje/spremembe sredstev kontrole ZP z ukazom za kontrolo ZP.
- Po potrebi sodeluje z Natom in nacionalnimi poveljniki, poveljniki komponent, sosednjimi območji kontrole ZP in vpletenimi državnimi in mednarodnimi civilnimi in vojaškimi službami.

Pooblaščenca oseba za kontrolo ZP mora upoštevati upravičene varnostne zahteve vpletenih sosednjih držav. Treba je doseči soglasje v zvezi s kontrolo ZP med operativnimi poveljniki, podrejenimi poveljniki in ostalimi vpletenimi sosednjimi oblastmi.

Načrt kontrole ZP mora upoštevati zemeljsko ZO, lovsko letalstvo, pomorska sredstva ZO, obrambo pred balističnimi izstrelki in pripadajoče opazovalne in kontrolne sisteme skladno z usmeritvami poveljnika združenih sil (AJP-3.3.5(A) 2006).

Shema 5.1: Natova linija vodenja in poveljevanja v zračnih operacijah



6 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – NEMČIJA

Varnost v zračnem prostoru Zvezne Republike Nemčije obsega množico pristojnosti na nacionalni, deželni kot tudi mednarodni ravni. To ne pomeni le ukrepov letalskih (oboroženih) sil, temveč tudi ostalih služb, ki skrbijo za varnost v letalskem prometu (carina, policija, kontrola zračnega prometa). Uporaba letalskih sil je sicer stalna pri nalogah nadzora in kontrole zračnega prostora, vendar pa je hkrati tudi zadnje orožje države v konkretnih primerih obrambe pred grožnjo iz zraka, ko ni več drugih možnosti za preprečitev napada iz zraka. Trenutno ne obstaja realna verjetnost za vojaški napad na ZRN, konkretne grožnje pa so asimetrične, kjer se kot orožje lahko uporabi tudi civilni zrakoplov, kot se je to zgodilo 11. 9. 2001 v ZDA.

Zaščita nemškega zračnega prostora pa se seveda ni začela leta 2001. Že pred tem so imele nemške letalske sile nalogo zaščititi suverenost nacionalnega zračnega prostora. To odgovornost ima Nemčija od leta 1990, za izvedbo je odgovorno ministrstvo za obrambo, dejansko pa nalogo izvajajo nemške letalske sile v sistemu Natove integrirane zračne obrambe. Delovanje in odločanje v sklopu Natovega sistema so leta 2002 omejili le na delovanje v klasičnih nalogah zagotavljanja varnosti ZP, medtem ko so naloge, ki zahtevajo uporabo orožja (situacija Renegade), prenesli na nacionalno linijo vodenja in poveljevanja (Schachthöfer 2003).

S tem namenom je zvezna vlada ustanovila Nacionalni situacijsko-poveljniški center za varnost zračnega prostora. Ta nacionalni center združuje naloge varnosti zračnega prostora (področje ministrstva za obrambo – vojska), naloge notranje varnosti (področje notranjega ministrstva) in naloge kontrole civilnega zračnega prometa (področje ministrstva za promet). V centru delujejo strokovnjaki vseh treh ministrstev, rezultat njihovega dela pa je situacijska slika, katere pomembni deli se lahko neposredno posredujejo tako vojaškim enotam za nadzor in kontrolo zračnega prostora kot tudi posameznim deželnim policijskim centralam in seveda kontroli zračnega prometa. Tudi ta center deluje v sklopu sistema Natove integrirane zračne obrambe, le da poveljevanje nad letalskimi enotami v primeru Renegade prevzame prej omenjeni center oziroma minister za obrambo, ko gre za uporabo orožja. Z združitvijo vseh odgovornih v en nacionalni center so tudi formalnopravno

omogočili vojski posredovanje v policijskih nalogah, kot je na primer boj proti terorizmu (kamor spada tudi situacija Renegade) (Luftwaffe 2004).

6.1 NEMŠKI PREDPISI KOT PODLAGA NKZP

6.1.1 Temeljni zakon³⁰

Temeljni zakon je ustava ZRN, ki je bila sprejeta leta 1949. Je najvišji predpis v državi in opredeljuje državno ureditev ter sistem vrednot. Ustava opredeljuje uporabo oboroženih sil, ki so načeloma lahko uporabljene samo za obrambo države, razen v določenih primerih, ki jih ustava dovoljuje. Nevarnost oziroma razmere, ki bi opravičevale uporabo oboroženih sil za potrebe obrambe, morata potrditi tako nemški državni zbor³¹ kot tudi državni svet³². Ustava tako opredeljuje dva dogodka, v primeru katerih lahko zvezna vlada uporabi oborožene sile, ne da bi bila država vojaško ogrožena. To pomeni, da lahko pri naravni katastrofi ali pri veliki nesreči vlada uporabi oborožene sile kot pomoč deželnim oblastem (Grundgesetz 2009).

6.1.2 Zakon o zaščiti zračnega prostora³³

Zakon opredeljuje pristojnosti represivnih organov in ostalih pristojnih služb pri zagotavljanju zaščite zračnega prostora. Namenoma se v zakonu t.i. incidenti v zraku opredeljujejo kot nesreče, saj je s tem zagotovljena skladnost z ustavo (ustava dovoljuje uporabo oboroženih sil v miru le ob naravni katastrofi ali ob nesreči). Poleg pristojnosti oboroženih sil, zakon opredeljuje tudi pristojnosti varnostnih služb in služb kontrole zračnega prometa pri zagotavljanju varnosti zračnega prometa, ki se ne odvija samo v zraku, temveč tudi na zemlji. Tako so v zakonu opredeljene tudi pristojnosti in odgovornost letališč, prav tako pa opredeljuje prepovedane predmete za vnos na zrakoplov.

Zakon dovoljuje oboroženim silam v sodelovanju z deželno policijo posredovanje v zračnem prostoru, če je cilj preprečitev nesreče. Oboroženim silam je dovoljeno preprečiti

³⁰ Grundgesetz.

³¹ Bundestag.

³² Bundesrat.

³³ Luftsicherheitsgesetz.

vstop v zračni prostor ZRN zrakoplovu, ki bi lahko povzročil nesrečni dogodek, dovoljeno je ta zrakoplov prisiliti k pristanku, zagroziti z uporabo sile in izstreliti opozorilne strele. Če se zrakoplov s slabimi nameni uporablja proti življenju ljudi, pa je dovoljena tudi skrajna uporaba orožja z namenom sestrelitve grožnje, vendar samo v primeru, ko ni druge možnosti. Zakon je zelo »previden«, saj v posebnem členu še enkrat postavlja pogoje, v katerih se lahko uporabi orožje za preprečitev slabih namenov zrakoplova. Poleg tega določa tudi medresorsko sodelovanje pri identifikaciji, preusmeritvi in opozarjanju zrakoplovov. To sodelovanje obsega civilno kontrolo zračnega prometa, deželne policije in oborožene sile. Pristojnost za morebitno neizbežno sestrelitev zrakoplova daje zakon ministru za obrambo, ki pa lahko svoje pristojnosti (razen odobritve sestrelitve) prenese na glavnega inšpektorja letalskih sil (oziroma načelnika generalštaba letalskih sil), vendar pa mora biti o vseh ukrepih minister za obrambo stalno obveščen (Luftsicherheitsgesetz 2009).

6.1.3 Zakon o zračnem prometu³⁴

Zakon opredeljuje udeležence v letalskem prometu, letališča, podjetja z letalsko dejavnostjo, prometne predpise, usklajevanje, varnost in odgovornosti posameznih udeležencev letalskega prometa. Zakon opredeljuje tudi vojaške zrakoplove in vojaška letališča ter jim dopušča določena odstopanja od pravil, ki veljajo v civilnem prometu. Zakon dopušča vojaškemu letalstvu neomejeno izvajanje zračnih operacij, ki so v skladu s temeljnim zakonom. Prav tako zakon opredeljuje, da je vojska sama dolžna zagotoviti varnost na njihovih letališčih in zrakoplovih. Za vse zrakoplove nemških in Natovih letalskih sil velja, da so oproščeni vseh dajatev za uporabo zračnega prostora (Luftverkehrsgesetz 2009).

6.1.4 Obrambno-politične usmeritve³⁵

Obrambno-politične usmeritve so temeljni dokument ministra za obrambo v zvezi z nemško obrambno politiko. Te usmeritve postavljajo temelje nemški obrambni politiki, določajo naloge obrambnim silam, pomembnost teh nalog ter postavljajo pogoje za razvoj zmogljivosti obrambnih sil v prihodnosti. Usmeritve določajo, da se klasičen termin

³⁴ Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

³⁵ Verteidigungspolitische richtlinien für den Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung.

teritorialna obramba Nemčije umika terminu zaščita države in njenih državljanov. Vsekakor ostaja obramba ozemlja ena od nalog, ki pa se zaradi novih groženj širi še na področje zaščite pred terorizmom in asimetričnimi grožnjami, nespremenjeno pa še vedno ostajata tudi nalogi nadzora zračnega in morskega prostora. Dokument ugotavlja, da sta zaradi terorističnih groženj ravno nadzor zračnega in morskega prostora, pridobila pomembnosti pri zaščiti države. Smernice predvidevajo skupno delovanje (sinergijo) vseh državnih varnostnih struktur pri tej nalogi. Obrambne sile bodo še naprej prispevale svoje zmogljivosti v zakonskih okvirih, še posebej takrat, ko bodo edine imele zmogljivosti za odgovore na grožnje (Verteidigungspolitische richtlinien 2003).

6.1.5 Bela knjiga nemške varnostne politike³⁶

Bela knjiga sledi obrambno-političnim usmeritvam, opisanim v prejšnjem poglavju, in poglobljeno govori tudi o nalogah obrambnih sil, njihovih sredstvih in uporabi le-teh. Če se spet omejim na zaščito zračnega prostora, tudi v Beli knjigi ta naloga izhaja iz naloge zaščite prebivalstva pred grožnjo terorizma in ostalih asimetričnih groženj, kjer drugi elementi nacionalnovarnostnega sistema Nemčije nimajo sposobnosti delovanja. Poudarjeno je sodelovanje s civilnimi agencijami in službami, pri čemer obrambne sile igrajo ključno vlogo. Naloga obrambnih sil doma je torej zaščita prebivalstva, infrastrukture državnega pomena in pomoč pri naravnih in hudih nesrečah, kamor spada tudi terorizem. Strukturam vojaškega letalstva so konkretno dodeljene naloge stalnega varovanja suverenosti v zračnem prostoru, da bi zaščitili prebivalstvo in ozemlja Republike Nemčije (White Paper 2006).

³⁶ White Paper 2006 on German Security Policy and the future of the Bundeswehr.

6.2 LINIJA VODENJA IN POVELJEVANJA V NEMŠKEM NADZORU IN KONTROLI ZRAČNEGA PROSTORA

Nemške obrambne sile (v nadaljevanju Nemška vojska) so organizirane po zvrsteh in imajo poleg zračnih sil, tudi elemente, ki so v NATINADS neposredno pod taktičnim poveljevanjem CAOC³⁷, ki je v sestavi zračne komponente Nata. Usklajevanje na področju vključevanja v NATINADS se izvaja s poveljstvom zračnih sil severnega krila Nata (Air North).

Del pristojnosti poveljevanja nad nemškimi zračnimi silami je tudi v mirnem času prenesen na Natovo strukturo poveljevanja in kontrole. Tako operativno poveljevanje nemškim zračnim silam, ki so pod poveljstvom vrhovnega poveljnika zavezniških sil³⁸, izvaja regionalni poveljnik zračne komponente zračnih sil³⁹ severnega krila Nata, taktično poveljevanje pa poveljnik CAOC. Funkcije poveljevanja, ki so vezane na delo poveljniškega mesta zračne obrambe (ZO), so v nacionalni pristojnosti. Popolno poveljevanje silam ZO izvaja Republika Nemčija preko severnoatlantskega sveta⁴⁰. Kontrola je vedno v pristojnosti Nata in poteka prek poveljniško-situacijskega centra za varnost zračnega prostora⁴¹ (Luftwaffe 2004).

Pomemben element izvajanja zračnih delovanj je kontrola zračnega prostora (angl. Air Space Control). Kontrola zračnega prostora predstavlja vojaški segment upravljanja zračnega prostora in je podrobno opredeljena z AJP 3.3.5(A). Najvišji organ Nemške vojske, ki je pristojen in odgovoren za načrtovanje in izvajanje ukrepov kontrole zračnega prostora v miru, krizah in vojni, je poveljnik letalskih sil. Funkcijo opravlja s pomočjo organov v poveljstvih in enotah ter sistema za nadzor in kontrolo zračnega prostora. Celoten sistem omogoča načrtovanje, vodenje in izvedbo vseh taktičnih postopkov

³⁷ Combined Air Operation Centre – združeni zračni operativni center.

³⁸ SACEUR – Supreme Allied Commander Europe.

³⁹ RACC – Regional Air Component Commander.

⁴⁰ NAC – North Atlantic Council.

⁴¹ Lage und Führungszentrum – Sicherheit im Luftraum (NLFZ-SiLuRa).

delovanja v zraku, tako v miru kot v vojni. Sistem je sestavljen iz CAOCa in njegovih podrejenih centrov, kot so na primer centri za nadzor in kontrolo zračnega prostora, del sistema pa je seveda tudi NLFZ-SiLuRa.

NLFZ-SiLuRa je odgovoren za izvajanje zračne obrambe z vojaškimi sredstvi, notranjo varnost države in za varnost civilnega letalskega prometa nad celotnim ozemljem države in s pristojnostmi, ki so nad posameznimi ministrstvi. V tem nacionalnem centru se zbirajo, združujejo in obdelujejo vse pomembne varnostne informacije. Ta združena varnostna situacija se stalno obnavlja in razpošilja uporabnikom, kot je situacijski center ministrstva za notranje zadeve in situacijski centri zveznih dežel. V NLFZ-SiLuRa skupaj delujejo pripadniki letalskih sil, ki so zadolženi za nacionalno zračno obrambo, pripadniki notranjega ministrstva, ki so zadolženi za področje notranje varnosti in pripadniki ministrstva za promet, ki so zadolženi za varnost zračnega prometa.

Najvišji državni organ poveljevanja in odločanja v miru je minister za obrambo. Njemu so dodeljene naloge poveljevanja in odločanja na področjih nadzora in kontrole zračnega prostora, izdelave celotne slike situacije v zračnem prostoru in na področju Air policing. Vse te naloge s v območju odgovornosti Republike Nemčije izvajajo v sklopu Natovega združenega sistema zračne obrambe.

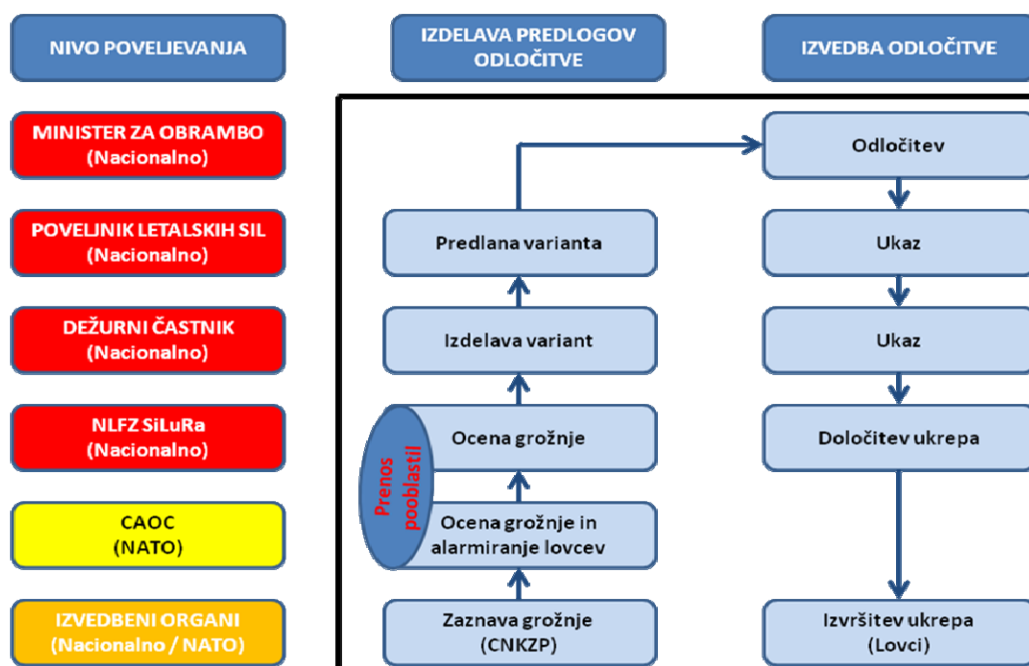
Poseben primer ukrepanja predstavlja civilno letalo v zračnem prostoru ZRN, pri katerem obstaja verjetnost ali dejstvo, da bo uporabljeno kot teroristično sredstvo (Renegade). Pri taki situaciji gre za tako imenovano izvajanje zračno-policijskih nalog, ki so po nemški ustavi v pristojnosti policijskih organov zveznih dežel. Le-ti nimajo ustreznih sredstev za ukrepanje v takih primerih, zato 35. člen ustave omogoča uporabo vojaških sredstev za posredovanje v primerih Renegade. Situacija Renegade se začne z zaznavanjem grožnje in alarmiranjem lovcev prestreznikov, ki so v začetnih fazah še v Natovi liniji vodenja in poveljevanja, ko pa ti lovci opravijo vizualno identifikacijo grožnje, se vsi nadaljnji postopki prenesejo na nacionalno raven vodenja in poveljevanja, s tako imenovanim prenosom pooblastil⁴². S tem prenosom pooblastil nemudoma prevzame odgovornost izvedbe ustreznih ukrepov NLFZ-SiLuRa. Ta nacionalni center vzpostavi pretok informacij s poveljnikom letalskih sil, ki je hkrati najvišja vojaška avtoriteta zagotavljanja zračne

⁴² TOA – Transfer Of Authority.

obrambe in mu predstavi tudi različne variante ukrepanja. Poveljnik letalskih sil predlaga ukrepe proti grožnji, ministru za obrambo, ki je nacionalna avtoriteta na tem področju. Po njegovi odločitvi nacionalni center izvaja nadzor nad izvedbo dane naloge, ki jo izvedejo pristojni center za nadzor in kontrolo zračnega prostora in lovci prestrezniki (Luftwaffe 2004).

V celotni situaciji sodelujejo tudi organi notranjega ministrstva in ministrstva za promet, ki so del NLFZ-SiLuRa. Naloga teh pripadnikov je zagotovitev ustreznih policijskih enot za izvedbo postopkov v primeru prisilnega pristanka Renegada in zagotovitev varnosti letalskega prometa. Hkrati pripadniki ministrstva za notranje zadeve skrbijo za sprotno in stalno obveščenost deželnih policij o situaciji.

Shema 6.1: Linija vodenja in poveljevanja v primeru civilne grožnje iz zraka v ZRN



7 NADZOR IN ZAŠČITA ZRAČNEGA PROSTORA – SLOVENIJA

Že 7. 12. 1944 so v Čikagu podpisali konvencijo, v kateri prvi člen govori o popolni in izključni suverenosti, ki jo ima vsaka država v zračnem prostoru svojega ozemlja, ne glede na to, ali je podpisnica pogodbe. Suverenost je pravica, ki določa, da ne sme nihče vstopiti v zračni prostor brez predhodnega dovoljenja (ICAO 2006).

Nadzor in zaščita zračnega prostora sta glede na vlogo v bojnem delovanju Slovenske vojske umeščena pod sile za podporo poveljevanja, ki poleg nadzora zračnega prostora vključuje še elemente sistema zračnega poveljevanja in kontrole ter aktivne in pasivne zračne obrambe (Furlan 2006). Aktivna zračna obramba se izvaja z bojnim delovanjem na »sovražnikova« sredstva za napad iz zračnega prostora, da bi odvrnili in nevtralizirali njegovo moč ali ga uničili, še preden bi opravil svojo nalogo. Vključuje uporabo letal, kopenskih oborožitvenih sistemov zračne obrambe in drugo oborožitev ter sredstva za elektronsko bojevanje. Pasivna zračna obramba vsebuje postopke, ukrepe in aktivnosti, s katerimi se zmanjšujejo učinki sovražnikovega delovanja iz zračnega prostora, hkrati pa se lastnim enotam ustvarjajo ugodne razmere za izvedbo naloge.

Nadzor zračnega prostora je stalno in sistematično opazovanje zračnega prostora z elektronskimi, optičnimi in drugimi sredstvi za pravočasno odkrivanje, identifikacijo in ugotavljanje preletov vseh objektov v zračnem prostoru. Glavna naloga je zagotavljanje izčrpne in podrobne informacije za podporo poznavanju situacije, podporo poveljniku pri odločanju, posredovanje opozoril o zračni nevarnosti vsem uporabnikom v realnem času, vključno s sistemom za obveščanje in alarmiranje, ter vodenje delovanja oborožitvenih sistemov (Furlan 2006).

7.1 NACIONALNI PREDPISI KOT PODLAGA NADZORA IN KONTROLE ZRAČNEGA PROSTORA

7.1.1 Resolucija o strategiji nacionalne varnosti Republike Slovenije (ReSNV)

Kot temeljni dokument na področju nacionalne varnosti ReSNV med drugim opredeljuje nacionalne interese, varnostna tveganja in vire ogrožanja države, hkrati pa nakazuje določene rešitve tudi na obrambnem področju. Eden od trajnih in življenjsko pomembnih

interesov je tudi ohranitev neodvisnosti, suverenosti in ozemeljske celovitosti države. ReSNV določa tudi, da bo RS ustrezno organizirala in usposobila sistem lastne obrambe za boj proti virom ogrožanja, kot so subverzivna dejavnost, vojaški napad in med drugimi tudi terorizem.

7.1.2 Zakon o obrambi

Zakon o obrambi ureja vrsto, organizacijo in obseg obrambe države. Temeljni namen obrambe je odvrčanje napada na državo ter obramba neodvisnosti, nedotakljivosti in celovitosti države. Ta namen se uresničuje tudi z vključevanjem in z aktivnim sodelovanjem države v mednarodnih varnostnih povezavah na podlagi mednarodnih pogodb (Zakon o obrambi 2004).

Obrambni sistem sestavljata vojaška in civilna obramba, s čimer so vse obrambne zadeve v državni pristojnosti. Vojaško obrambo pa izvajajo samostojno ali v zavezništvu na podlagi mednarodnih pogodb obrambne sile, ki jih sestavlja Slovenska vojska.

Zakon o obrambi govori o uporabi orožja vojaških oseb (tudi vojaških zrakoplovov) in določa, da vojaška oseba lahko uporabi orožje pri opravljanju stražarske, patruljne, požarne ali druge podobne službe, če ne more drugače zavarovati življenja moštva, ki ga varuje; odvrniti napada na objekt ali druga sredstva, ki jih varuje in odvrniti neposrednega napada, s katerim je ogroženo življenje vojaške osebe. V skladu s prejšnjim stavkom ravna tudi poveljstvo ali enota, ki je napadena v miru (Zakon o obrambi 2004).

7.1.3 Zakon o letalstvu

V zakonu je zapisano, da ima Republika Slovenija popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem ter opredeljuje meje slovenskega zračnega prostora, ko govori o tem, da zračni prostor Republike Slovenije obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo Republike Slovenije (Zakon o letalstvu 2006). Ta zakon v skladu s splošno priznanimi načeli mednarodnega letalskega prava ureja ter določa pogoje in zahteve, ki zadevajo zrakoplove, letalsko osebje in drugo strokovno osebje, zračni prevoz in druge letalske aktivnosti, letališča in vzletišča, infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanje

varnosti zračnega prometa in ukrepe za olajšave zračnega prevoza, iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalske nesreče in incidente, opravljanje letaliških služb in navigacijskih služb zračnega prometa ter javno infrastrukturo, nadzor ter določa sankcije za letalske prekrške (Zakon o letalstvu 2006). V tem zakonu so opredeljene tudi kršitve, omejitve in prepoved uporabe zračnega prostora RS.

7.1.4 Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora

Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora (v nadaljevanju uredba) ureja način izvajanja nadzora v skladu z zakonoma o obrambi in letalstvu. S to uredbo se urejajo naloge in postopki civilnih in vojaških organov ter služb za nadzor zračnega prostora, medsebojna izmenjava podatkov, ter postopki in ukrepi v primeru kršitev zračnega prostora.

Ta uredba se smiselno uporablja tudi za prestrezanje in spremljanje zrakoplovov v sili, ki zaprosijo za pomoč, če predpisi o iskanju in reševanju zrakoplovov ne določajo drugače.

Uredba ne spreminja pristojnosti posameznih državnih organov, če so na podlagi zakona ali mednarodne pogodbe dolžni sporočati podatke v zvezi z nalogami, ki jih ureja ta uredba drugim državam ali mednarodnim organizacijam (Uredba NZP 2006).

Izvajanje nadzora zračnega prostora

Nadzor zračnega prostora izvajajo organi, službe in enote, določene v skladu s predpisi o obrambi. Pri nadzoru zračnega prostora sodelujejo tudi organi in službe, določene s predpisi o letalstvu, ki izvajajo kontrolo zračnega prometa. Kontrolo zračnega prometa vojaških zrakoplovov, ki sodelujejo pri izvajanju nalog po tej uredbi, izvaja tudi pristojna vojaška enota v skladu s predpisi.

Pri izvajanju posameznih nalog nadzora zračnega prostora lahko sodelujejo v skladu s skupnimi načrti na podlagi mednarodnih pogodb tudi vojaški sistemi, službe in zrakoplovi zavezniških držav. Nadzor zračnega prostora in kontrola zračnega prometa se izvajata neprekinjeno (Uredba NZP 2006).

Pri izvajanju uredbe se upoštevajo naslednja načela:

- prestrezanje zrakoplovov je skrajno sredstvo za preprečitev kršitev zračnega prostora;

- če je prestrežanje odrejeno in niso izpolnjeni drugi pogoji, določeni s to uredbo, je prestrežanje omejeno na prepoznavanje zrakoplova in ugotovitev njegove identitete ter dajanje navodil za pristane na določenem letališču, razen če je treba vrniti zrakoplov na načrtovano pot, ga usmeriti preko meja zračnega prostora države, iz prepovedanega območja, iz območja omejenega letenja ali nevarnega območja;
- če je mogoče vzpostaviti radijsko govorno zvezo, se prestreženemu zrakoplovu dajejo navodila po tej zvezi;
- če mora prestreženi zrakoplov pristati na določenem letališču, se izbere letališče, ki omogoča varen pristane prestreženega zrakoplova;
- v zborniku letalskih informacij se objavljajo območja, ki so prepovedana za letenje ali v katerih niso dovoljeni leti brez posebne odobritve pristojnega organa, ter objavijo tudi opozorila o možnosti prestrežanja, če zrakoplov vstopi v taka območja.

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 osebam⁴³ 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 oz. drugega ministra, ki ga s sklepom pooblasti Vlada Republike Slovenije. 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 NZP 2006).

⁴³ Glej točko 7.1.2, 51. člen ZObr.

7.1.5 Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov

S tem pravilnikom se urejajo osnove organiziranja, izvajanja, vodenja, zagotovitve in varnosti letenja vojaških zrakoplovov ter preprečevanje in preiskovanje letalskih nesreč vojaških zrakoplovov.

Določbe tega pravilnika se uporabljajo za:

- letenje vojaških zrakoplovov v zračnem prostoru Republike Slovenije, razen če je s splošnimi predpisi o zračni plovbi izrecno določeno drugače, ter za letenje v zračnem prostoru druge države, če je tako določeno z meddržavnim ali mednarodnim sporazumom;
- za vojaška letališča in vojaški del mešanih letališč, razen če je s splošnimi predpisi o zračni plovbi izrecno določeno drugače (Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov 2000, 1. člen).

Določbe tega pravilnika izvaja osebje poveljstev in enot Slovenske vojske, ki organizira, zagotavlja in izvaja letenje z vojaškimi zrakoplovi, ter drugo vojaško in civilno osebje v času bivanja na vojaškem letališču in v vojaškem zrakoplovu (Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov 2000, 2. člen).

7.2 LINIJA VODENJA IN POVELJEVANJA V SLOVENSKEM NADZORU IN KONTROLI ZRAČNEGA PROSTORA

SV ni organizirana po zvrsteh in nima zračnih sil, ima pa elemente, ki so z integracijo v NATINADS neposredno pod taktičnim poveljevanjem CAOC, ki je v sestavi zračne komponente Nata. Usklajevanje na področju integracije v NATINADS se izvaja s poveljstvom zračnih sil južnega krila Nata (Air South).

Z vstopom v Nato in povezovanjem v NATINADS je del pristojnosti poveljevanja nad silami ZO SV tudi v mirnem času prenesen na Natovo strukturo poveljevanja in kontrole. Tako operativno poveljevanje silam ZO⁴⁴ SV, ki so dane pod poveljstvo vrhovnemu

⁴⁴ Trenutno je v mirnem času integriran sistem za nadzor in kontrolo zračnega prostora, ki ga sestavljajo CNKZP in radarji dolgega dosega (16.BNZP).

poveljniku zavezniških sil⁴⁵, izvaja regionalni poveljnik zračne komponente zračnih sil⁴⁶ južnega krila Nata, taktično poveljevanje pa poveljnik CAOC. Funkcije poveljevanja, ki so vezane na delo poveljniškega mesta ZO, so v nacionalni pristojnosti. Popolno poveljevanje silam ZO izvaja Republika Slovenija preko severnoatlantskega sveta⁴⁷. Kontrola je vedno v pristojnosti Nata in poteka prek centra za nadzor in kontrolo zračnega prostora 16. BNZP⁴⁸.

Pomemben element izvajanja zračnih delovanj je kontrola zračnega prostora. Kontrola zračnega prostora predstavlja vojaški segment upravljanja zračnega prostora in je podrobno opredeljena z AJP 3.3.5(A). Njen cilj je čim večji izkoristek in usklajenost uporabe zračnega prostora ter preprečevanje ali zmanjševanje možnosti bojnega delovanja na lastne ali zavezniške zrakoplove po pomoti⁴⁹. V sistem kontrole (ureditev) ZP so vključeni vsi uporabniki ZP. Najvišji organ, ki je pristojen in odgovoren za načrtovanje in izvajanje ukrepov kontrole zračnega prostora Slovenske vojske v miru, krizah in vojni, opredeljen najvišji operativni poveljnik SV (Furlan 2006). Funkcijo opravlja s pomočjo organov v poveljstvih in enotah ter sistema za nadzor in kontrolo zračnega prostora. Pri tem je treba upoštevati, da vsi poveljniki enot, uporabniki ZP v področju odgovornosti operativnega poveljnika SV sodelujejo pri načrtovanju uporabe ZP in so odgovorni za neposredno izvajanje ukrepov na področju uporabe enote. Za to uporabljajo formacijske ali dodeljene organe in sredstva.

Za usklajevanje načrtov kontrole ZP v okviru NATINADS v miru, krizah in vojni je odgovoren področni pooblaščen organ za kontrolo zračnega prostora⁵⁰. Načrt kontrole

⁴⁵ SACEUR – Supreme Allied Commander Europe.

⁴⁶ RACC – Regional Air Component Commander.

⁴⁷ NAC – North Atlantic Council.

⁴⁸ Pristojnosti SACEUR se razlikujejo, in sicer glede na obdobje miru (različne nacionalne omejitve v odvisnosti od zmogljivosti in interesov), krize in konflikta (vojne) ter pristojnosti glede na obliko grožnje (ali gre za vojaški cilj v ZP ali pa za morebitni cilj v skladu z opredelitvijo po konceptu Renegade). Pri izvajanju zaščite pred Renegadom se pristojnosti odločanja prenesejo (angl. ToA - transfer of authority) na nacionalni vladni pooblaščen organ.

⁴⁹ Zavezniške sile so v prvi in v drugi zalivski vojni pretrpele izgube zaradi delovanja na lastne zrakoplove.

⁵⁰ RACA – Regional Airspace Control Authority.

zračnega prostora⁵¹ pa mora biti usklajen z dejavnostmi civilnega zračnega prometa države gostiteljice (AJP 3.3.5(A) 2006). Poveljnik sil SV⁵² je odgovoren za načrtovanje in izvajanje ZO ter je najvišja pristojna oseba SV za kontrolo ZP v miru, krizah in v vojni.

Splošne dolžnosti Poveljstva sil SV so opredeljene v Pravilih službe v SV in Pravilih štabnega dela. Poveljstvo sil SV je združeno poveljstvo SV za delovanje na operativni in taktični ravni. Poveljstvo vodi delovanje SV v tujini, načrtuje in vodi delovanje na kopnem, morju in v zračnem prostoru RS v miru ter njihovo usklajevanje z zavezništvom. V okviru osnovnega poveljniškega mesta je vzpostavljen poveljniški center kot nepremostljivi element poveljevanja in kontrole (ReDPROSV 2004). POVCEN opravlja tudi funkcije poveljevanja kot nacionalni center zračnih delovanj v miru in krizah (SOPr 2006). Funkcije se izvajajo v okviru NZOC⁵³, v katerem poteka neprekinjeno načrtovanje in vodenje delovanj v ZP RS in usklajevanje z operativnim centrom Natovega integriranega sistema zračne obrambe, pristojnim za ZP RS.

Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora (CNZKP) je del NATINADS in je v verigi poveljevanja in kontrole neposredno pod OPCOM⁵⁴/TACON⁵⁵ CAOC 5. Ker SV ne bo imela dveh ločenih centrov (kot na primer Madžarska), se CNKZP uporablja tudi kot nacionalni center in je hkrati v nacionalni verigi poveljevanja in kontrole podrejen NZOC. Trenutno v mirnodobnem času ni predvideno nobeno usklajevanje med NZOC in CAOC-5 oziroma poveljstvom sil, kar pomeni, da poteka samo posredno preko CNKZP. Lovci prestrezniki za hitro posredovanje⁵⁶ so pri izvajanju postopkov Air Policing povezani v Natovo verigo poveljevanja in kontrole, pri izvajanju zaščite proti Renegadu pa se pristojnost poveljevanja prenese na nacionalno pooblaščen osebno ali telo (trenutno minister za obrambo), zato so tudi v nacionalni verigi poveljevanja in kontrole.

⁵¹ ACP – Airspace Control Plan.

⁵² Poveljnik sil SV opravlja tri funkcije, in sicer funkcijo poveljnika sil, poveljnika »zračne komponente« in ZO ter pooblaščen osebe za kontrolo zračnega prostora.

⁵³ Nacionalni zračni operativni center.

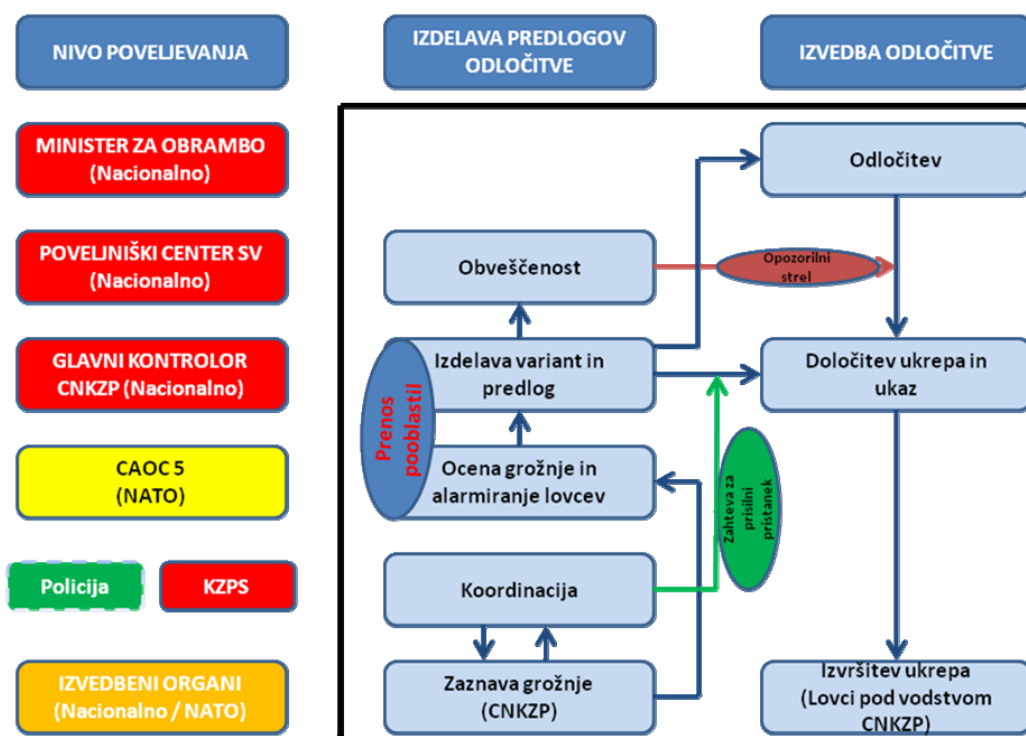
⁵⁴ Operational Command – operativno poveljevanje.

⁵⁵ Tactical Control – taktična kontrola.

⁵⁶ QRA – Quick Reaction Alert.

CNKZP v miru izvaja taktično kontrolo in vodenje lovcev prestreznikov za takojšnje posredovanje, v krizah in vojni pa vseh lovcev prestreznikov in kopenskih enot ZO Nata, ki so v coni njegove odgovornosti. CNZKP lahko izvaja tudi taktično kontrolo PC9, pri izvajanju nalog ZO oziroma pri usposabljanju kontrolorjev oborožitvenih sistemov centra za nadzor in kontrolo zračnega prostora v postopkih Air Policing. Usklajevanje med CNZKP in Kontrolo zračnega prometa Slovenije (KZPS) je vzpostavljeno. KZPS posreduje centru za nadzor zračnega prostora letalske informacije, potrebne podatke o zračnem prometu in kršitvah zračnega prostora. Po dokončni vzpostavitvi NZOC bo morala biti vzpostavljena komunikacija med NZOC in KZPS, ki bo prevzel del nalog na področju Air Policing ter enotami.

Shema 7.1: Linija vodenja in poveljevanja v primeru civilne grožnje iz zraka v Sloveniji



Struktura poveljevanja in kontrole je prikazana v shemi 3. Načrtovanje zračnih delovanj na področju svoje odgovornosti in prenos nalog potekata v CAOC-5, izvedba (vodenje boja) nalog z oborožitvenimi sistemi na ozemlju in v zračnem prostoru RS pa je v pristojnosti

CNKZP⁵⁷. Kopenski oborožitveni sistemi ZO, s katerimi razpolaga SV ne glede na to, ali so namenjeni tudi za ZO pomembnih objektov, trenutno ne spadajo v kategorijo tako imenovane kopenske ZO⁵⁸ in mirnodobno niso vključeni v NATINADS. Zato je linija načrtovanja/prenosa nalog, ki je za enote ZO v sestavi NATINADS centralizirana, v našem primeru povezana s CNKZP, kar pomeni, da vsa povelja za uporabo letalstva in enot ZO iz CAOC dobiva CNKZP in jih posreduje NZOC. Usklajevanje med NZOC in CAOC-5 poteka preko CNKZP. Poveljevanje enotam ZO SV⁵⁹ pri uporabi na območju RS je v nacionalni pristojnosti, ne glede na njihovo morebitno funkcionalno povezavo v NATINADS. To pomeni, da bo NZOC opravljal tako nalogo načrtovanja kot funkcijo usklajevanja uporabe enot ZO na območju RS. CNKZP vodi bojevanje lovcev prestreznikov za takojšnje posredovanje (QRA) in enot ZO.

Način nadzora in varovanja (zaščita – nov izraz, ki se uporablja v slovenski policiji in Natu v primeru Renegade) zračnega prostora je opredeljen z Uredbo vlade o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora. S pojmom nadzor zračnega prostora sta v uredbi mišljena tako nadzor zračnega prostora po vojaškem pojmovanju, ki ga izvaja enota za nadzor zračnega prostora SV, ter obramba zračnega prostora, ki jo izvajajo enote SV in zrakoplovi zavezništva skladno s skupnimi načrti. Zahtevo za možno sestrelitev zrakoplova, če gre za vojaško grožnjo, da pooblaščen oseba iz skupnega operativnega centra ZO Nata (CAOC), za civilno letalo pa se pristojnost odločanja prenese na nacionalni pooblaščen organ (minister za obrambo). Skladno z uredbo za nadzor ZP zahtevo za prisilni pristanek posredujejo zaradi javnega reda in varnosti območnemu centru za nadzor zračnega prometa generalni direktor policije oziroma generalni direktor carine ali osebe, ki jih pooblastita. Vodenje letal pri prestrezanju oziroma postopku prisilnega pristanka na podlagi standardnih operativnih postopkov izvaja CNKZP SV.

⁵⁷ CNKZP je vključen v NATINADS.

⁵⁸ GBAD – Ground Based Air Defence (Kopenska zračna obramba, s katero se označujejo predvsem sistemi srednjega dosega za ZO ozemlja, ki so največkrat v sestavi zračni sil).

⁵⁹ Glede na osnovni namen in TT karakteristike oborožitvenih sistemov spada naš bataljon ZO v t. i. AOAD – Army Organic Air Defence, oziroma po novem LCAD – Land Component Air Defence.

7.3 PRAKTIČNI MODEL »RENEGADE« NA PRIMERU SLOVENIJE

CNKZP intenzivno sodeluje s civilno kontrolo zračnega prostora Slovenije, s katero si neprestano izmenjuje radarsko sliko o dogajanju v slovenskem zračnem prostoru. Od civilne kontrole letenja redno dobiva načrte letenja (Flight Plan) z vsemi podatki o preletu letal čez Slovenijo. Če plovilo leti skladno z načrtom, letalo le evidentirajo. Če bi neidentificirano letalo kršilo slovenski zračni prostor, bi po postopku varovanja vojaška kontrola pri civilni preverila, ali ima podatke o letu, saj bi do kršitve lahko prišlo zaradi spremenjene smeri leta, časovne prestavitve leta ali neprimerneга vremena. Če o tem ni obveščena tudi civilna kontrola prometa, se Natovemu združenemu centru za vodenje zračnih operacij (CAOC-5) v Italiji posreduje podatek o kršitvi, na podlagi katerega sprožijo postopek alarmiranja, ki obsega odločitve za dvig stopnje pripravljenosti prestreznških letal in izdajo povelja za njihov vzlet. Za zaščito slovenskega zračnega prostora skrbijo Natova prestreznška letala F-16 in Eurofighter, ki so v nenehni pripravljenosti na letališčih Cervia oziroma Grosseto v Italiji. Prestreznška letala morajo najpozneje v 15 minutah po izdaji povelja vzleteti z letališč. Za navajanje letal do italijansko-slovenske meje skrbi italijanski center za kontrolo zračnega prostora, po prestopu v slovenski zračni prostor pa so predana kontrolorjem oborožitev CNKZP, ki poskrbijo za njihovo usmerjanje in navajanje do morebitnega kršitelja slovenskega zračnega prostora. Prestrezniki najprej vizualno identificirajo letalo, kar pomeni, da najprej ugotovijo, kakšen je cilj in kakšne namen ima. Na tej podlagi zagotovijo prisilen pristanek, spremstvo letala zunaj zračnega prostora Slovenije, vrnitev letala v bazo ali v skrajnem primeru sestrelitev letala, za kar je nujna predhodna odobritev ministra za obrambo oziroma njegove pooblašene osebe (Pišlar 2009). Enaki postopki bi se izvajali tudi pri uporabi letal Slovenske vojske Pilatus PC-9, le da bi ta poletela s slovenskega letališča.

Praktični model, ki bo pokazal dejanski potek dogodkov ob zaznavi zrakoplova s slabimi nameni, bom sestavil pod določenimi predpostavkami:

- potovalna hitrost potniškega letala je 800 km/h (primer Airbus 320) (Airbus 2010);

- potovalna hitrost lovca prestreznika do prestrežanja je 1500 km/h (primer Eurofighter/Typhoon) (Eurofighter 2010);
- potovalna hitrost Cessne Skylane je 250 km/h (Cessna 2010);
- hitrost vzpenjanja za Pilatus PC-9 je 21 m/s, mirnodobno pa bazirajo v bazi Cerklje na Dolenjskem (Knific 2007);
- operativni doseg radarja Slovenske vojske AN/TPS-70 je 450 km (Pišlar 2009);
- italijanske letalske baze, s katerih vzletajo lovci prestrezniki, so v povprečju od Ljubljane oddaljene 400 km.

Tabela 7.1: Model prestrežanja odpadniških zrakoplovov z Natovimi prestrezniki v slovenskem ZP

PROCEDURA ČAS, RAZDALJA	<i>Zaznavanje in identifikacija</i>	<i>Obveščanje in odločanje CAOC 5</i>	<i>Alarmiranje ITA lovcev prestreznikov</i>	<i>Pripravljenost ITA lovcev prestreznikov</i>	<i>Prestrežanje, identifikacija, spremstvo, prisilni pristanek</i>	<i>Uporaba orožja ITA lovcev prestreznikov</i>
Čas Airbus 320	0	+7'	+10'	+25'	+43'	Nepravočasno prestrežanje
Razdalja Airbus 320	–450 km	–357 km	–317 km	–117 km	+123 km	
Čas Cessna	0	+7'	+10'	+25'	+43'	Ni sporazuma
Razdalja Cessna	–250 km	–221 km	–208 km	–146 km	–71 km	

Tabela 7.2: Model prestrežanja odpadniških zrakoplovov z letali Pilatus PC-9 SV v slovenskem ZP

PROCEDURA ČAS, RAZDALJA	<i>Zaznavanje in identifikacija</i>	<i>Obveščanje in odločanje CAOC 5</i>	<i>Alarmiranje PC-9 Slovenske vojske</i>	<i>Pripravljenost PC-9 Slovenske vojske</i>	<i>Prestrežanje, identifikacija, spremstvo, prisilni pristanek</i>	<i>Uporaba orožja letal SV</i>
Čas Airbus 320	0	+7'	+10'	+25'	+28'	Pravočasen prihod in upravičenost uporabe orožja
Razdalja Airbus 320	–450 km	–357 km	–317 km	–117 km	–77 km	
Čas Cessna	0	+7'	+10'	+25'	+28'	
Razdalja Cessna	–250 km	–221 km	–208 km	–146 km	–133 km	

Kljub majhnosti slovenskega zračnega prostora, je zaščita le-tega možna. Vendar ne s pomočjo zavezniških lovcev prestreznikov, temveč le z letali prestrezniki, ki so bazirani v Sloveniji. V primeru, da zaznamo zrakoplov, ki izpolnjuje pogoje predvidenega ubežnika, na oddaljenosti zaznave naših senzorjev, sta KZPS in CNKZP sposobna to grožnjo zaznati in identificirati ter obvestiti nadrejene v Sloveniji in NATU. Odločitev o dvigu Natovih prestreznikov je na strani Natove linije vodenja in poveljevanja (CAOC 5) in le-ta ima v 15-minutni pripravljenosti par lovcev, ki so lahko v zračnem prostoru RS v najmanj 43

minutah od prvotne zaznave grožnje (glej tabelo 7.1). To ni pravočasno za prestrežanje grožnje, ki ima letalno hitrost večjo od 250 km/h. Poleg tega se vsi postopki ustavijo ravno po prestrežanju. V primeru situacije Renegade se pri počasnejših grožnjah (hitrost manjša ali enaka 250 km/h) lahko izvedejo vsi postopki, vendar le do prestrežanja, kajti zrakoplov s sovražnimi nameni v Sloveniji dejansko ne more biti sestreljen s strani zavezniških lovcev (glej tabelo 7.2). To trdim zaradi tega, ker je situacija Renegade v nacionalni pristojnosti, Slovenija pa nima prestreznikov, ki bi bili v stalni pripravljenosti za namene zaščite zračnega prostora, Natovi lovci (trenutno so italijanski) pa kljub prejemu ukaza iz Slovenske linije vodenja in poveljevanja (MORS) ne bodo sestrelili ničesar v slovenskem zračnem prostoru brez dvostranskega dogovora med Slovenijo in Italijo, ki bi vseboval vse pravne in praktične vidike omenjenega primera, poleg tega pa sistem zahteva stalno dosegljivost avtoritete, ki bi v skrajnem primeru ukazala sestrelitev grožnje – trenutno je ta avtoriteta v Sloveniji minister za obrambo.

8 REZULTATI ANALIZE

Pri izvajanju naloge varovanja slovenskega zračnega prostora ugotavljam, da se iz več razlogov pojavlja potreba po primerjavi oziroma funkcionalni uskladitvi nacionalnih in Natovih postopkov in sodelujočih subjektov za učinkovito izvajanje naloge. Ta izhaja predvsem iz dejstva, da varovanje zračnega prostora Republike Slovenije poteka v sodelovanju z zvezo NATO, natančneje z lovci prestrezniki italijanskih oboroženih sil.

Po izvedeni analizi virov in izkušnjah na tem področju ugotavljam, da obstaja možnost, da je predvsem uredba na nekaterih mestih pomanjkljiva ali premalo specifična. Iz tega razloga so postopki, ki jih določa, težko primerljivi z Natovimi postopki. Primerljivost je ključnega pomena za varovanje zračnega prostora, saj so Natove sile v slovenskem zračnem prostoru omejene v svojem delovanju in na določeni točki ne sledijo več Natovim postopkom, temveč slovenskim predpisom.

Možna neskladja normativne narave se pojavljajo že v zvezi z odgovornostjo pri vodenju zračnih operacij proti vojaškim grožnjam. AJP-3.3.5(A) opredeljuje, da se pri izvajanju vojaških operacij dodeli pristojnost za kontrolo zračnega prostora poveljniku združenih sil. Menim, da obstaja možnost neskladja med nacionalno zakonodajo (Zakon o letalstvu) in določili AJP-3.3.5(A). Za primer navajam, da je v Zakonu o letalstvu v 164. členu navedeno: »Minister, pristojen za promet, lahko določi zračne poti, po katerih morajo leteti zrakoplovi v slovenskem ZP (ZLet 2006, 164. člen).« Prav tako je v 4. členu ZLet navedeno, da morajo uporabniki slovenskega ZP upoštevati ta zakon in predpise, izdane na njegovi podlagi. AJP-3.3.5(A) pa določa, da vojaški poveljnik prevzema popolno odgovornost nad celotnim območjem kontrole ZP, vključno z usklajevanjem in povezovanjem uporabnikov ZP in izdelave načrta uporabe ZP (zračne poti), to pomeni tudi civilnih uporabnikov ZP in se v več delih jasno opredeljuje do civilnih uporabnikov.

Možna neskladja so tudi na organizacijskem področju. Določila AJP-3.3.5(A) zahtevajo ustrezno strukturo sistema vodenja in poveljevanja za uveljavitev kontrole ZP. To pomeni, da je treba jasno določiti poveljnika v SV (raven združenega poveljstva) s pristojnostjo poveljevanja in kontrole v ZP (pooblaščen oseba za kontrolo ZP/airspace control authority – ACA). Prav tako je za izvajanje funkcij kontrole ZP treba vzpostaviti ustrezno

infrastrukturo, ki bo omogočala izvedbo procesa vodenja in poveljevanja: strokovni organi, elementi infrastrukture, komunikacijske povezave. Kljub temu da je SV organizirana kot kopenska komponenta brez »zračne komponente«, pa naloge, ki jih drugje izvajajo zračne sile (air force) na področju kontrole oziroma delovanja v zračnem prostoru, še vedno obstajajo in se jim ni mogoče izogniti.

Našteta neskladja na vojaškem področju imajo lahko različne posledice, ki bi se v najbolj izraziti obliki pokazale kot:

- nezmožnost izvajanja zračnih operacij sil Nato v ZP Republike Slovenije, saj pristojni poveljnik ne bi dobil vseh potrebnih pristojnosti in zmožnosti za uspešno organizacijo strukture ZP ter s tem vodenja zračnih operacij;
- nezmožnost sodelovanja enot SV v operacijah skupaj z ostalimi članicami zveze na področjih in v primerih, kjer se izvajajo delovanja v ZP, oziroma nezmožnost dobivanja zračne podpore in omejitve v uporabi sredstev ZO.

Brez vzpostavljenega sistema kontrole ZP skladno z omenjenim Natovim normativnim aktom tudi ni možna vzpostavitev nacionalnega sistema zračne obrambe, povezljivega z Natovim integriranim sistemom zračne obrambe, ki bo omogočal izvajanje zaščite suverenosti zračnega prostora Republike Slovenije v miru, kar je eden od razvojnih ciljev SV, navedenih v Resoluciji o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske.

Ugotavljam, da pri preprečevanju t. i. civilne grožnje obstajajo tri pomanjkljivo opredeljena področja, ki so ključnega pomena za izvajanje varovanja zračnega prostora:

1. nosilec/nosilci odločanja na nacionalni ravni⁶⁰,
2. pristojnosti in odgovornosti subjektov v nalogi varovanja zračnega prostora,
3. nacionalna pravila bojnega delovanja⁶¹.

⁶⁰ National Government Authority – NGA. NGA je v Natovih dokumentih opredeljena kot oseba/pozicija, ki je 24 ur na dan dosegljiva Natovi liniji vodenja in poveljevanja z namenom sodelovanja v zagotavljanju varovanja zračnega prostora nacionalne države. NGA je opredeljena kot oseba/pozicija, ki je pooblaščen za odločanje v potencialnih taktičnih postopkih zoper prestrezana letala, s poudarkom na odobritvi uporabe sile.

⁶¹ Rules of Engagement – ROE.

Uredba je bila sprejeta po dokaj hitrem postopku, zato ima po mojem mnenju kar nekaj pomanjkljivosti, čeprav omogoča Air Policing tako pri vojaških grožnjah kot pri zaščiti pred Renegadom. Ena izmed bistvenih pomanjkljivosti je vsekakor ta, da je NZOC izključen iz postopka sprejemanja oziroma podajanja predloga pooblaščenim osebam za sprejem odločitve. Glede na izredno občutljivost aktivne zaščite pred asimetričnimi grožnjami v ZP, ki imajo lahko tudi mednarodne posledice, bi bilo po mojem mnenju treba zaradi zmanjšanja morebitnih napak pri sprejemanju odločitve vzpostaviti odgovorni organ na nacionalni ravni (NGA), in sicer na dveh ravneh:

- na prvi ravni bi bil nacionalni zračni operativni center;
- na drugi ravni bi bil minister za obrambo, ki je že pooblaščen osebno za odločanje o uporabi orožja v mirnem času, ki pa zaenkrat še nima pristojnosti za delegiranje pooblastil v svoji odsotnosti (na primer na državnega sekretarja).

CNKZP je glede na funkcije, ki jih opravlja v ZO, v večini držav samo izvršni element in ni neposredno sestavni del nacionalnega odgovornega organa. Tako je tudi v nemškem sistemu zaščite zračnega prostora, saj njihovi področni centri za nadzor in kontrolo zračnega prostora niso vključeni v odločevalski element, ampak zagotavljajo izvedbenega. Imajo namreč široko zastavljen nacionalni zračni operativni center (NLFZ-SiLuRa), ki ne služi samo kot posrednik med izvedbeno in odločevalsko ravno, ampak povezuje tudi druge nacionalno varnostne organe⁶², s ciljem da bi izdelali ustrezne varnostne ocene in različne različice delovanja za posamezen incident.

Nato opredeljuje pet sklopov taktičnih postopkov pri varovanju zračnega prostora: identifikacijo z vsemi možnimi sredstvi, vizualno identifikacijo z lovci prestrezniki, interogacijo, intervencijo ter uporabo sile. V sklop intervencije prištevamo preusmeritev zrakoplova s trenutne rute letenja, spremljanje zrakoplova iz zračnega prostora RS, opozorilni strel ter vodenje na prisilni pristanek na izbrano letališče. NATO je glede prestrežanja civilnih zrakoplovov ekspliciten, saj sta prestrežanje in taktična akcija zoper

⁶² V NLFZ-SiLuRa so združeni trije stebri nacionalnovarnostnega sistema in tako skupaj delujejo Ministrstvo za obrambo, Ministrstvo za notranje zadeve in Ministrstvo za promet.

civilno letalo domena izključno nacionalnih oblasti države, kjer se to letalo trenutno nahaja, natančneje osebe/pozicije, ki jo država določi kot NGA.

Uredba v nasprotju z Natovimi predpisi predvideva več pristojnih funkcij, ki sodelujejo v varovanju zračnega prostora Republike Slovenije:

- Odločitev za vizualno identifikacijo v primeru civilnega letala lahko sprejme samo Kontrola zračnega prometa Slovenije (v nadaljevanju KZPS)⁶³.
- Prisilni pristanek lahko odredi KZPS, CNKZP⁶⁴, generalni direktor policije ter generalni direktor carine.
- Opozorilni strel lahko odobri dežurni Poveljniškega centra Slovenske vojske.
- Uporabo orožja lahko odobri minister za obrambo.

Zaradi naštetega se soočamo z razpršeno linijo odločanja v ključnih situacijah, ki zahtevajo hitro ukrepanje in hiter prenos informacij.

Primer Nemčije kaže dobro prakso pri urejanju pravnih podlag za delovanje pristojnih služb pri zagotavljanju zaščite zračnega prostora. V enem zakonu so opredeljene pristojnosti in odgovornosti pristojnih služb, njihovo sodelovanje in izmenjava informacij. Izrednega pomena je tudi določitev odgovornega nosilca pooblastil in izvajalcev pri zaščiti zračnega prostora. S tem namenom ima Nemčija en t. i. center, kjer se zbirajo in po potrebi razpošiljajo potrebne informacije in uskladivena navodila. Zaradi zakonskih pristojnosti je ta center sestavljen iz pripadnikov vseh služb, ki so zakonsko določene za izvajanje posameznih funkcij, kar prispeva k hitrejšemu pretoku informacij in boljšemu usklajevanju za čim hitrejšo reagiranje na nevarnost in sprejemanju ustreznih odločitev.

Nemški primer je tudi dober primer upoštevanja načela hierarhičnosti pri sprejemanju strateških dokumentov. Njihov temeljni zakon je po mojem mnenju res malce neprilagojen sodobnim grožnjam, vendar jim je vseeno uspelo s političnim konsenzom najti ustrezno rešitev, s čimer so omogočili obrambnim silam delovanje tudi v primerih zunaj klasične obrambe nemškega ozemlja, kot je na primer terorizem. Terorizem so namreč opredelili kot veliko nesrečo in s tem omogočili delovanje vojske tudi v primerih preprečevanja groženj iz zraka. Nemški zakon za zaščito zračnega prostora na enem mestu opredeljuje vse vidike

⁶³ V uredbi navedeni kot Območni center za kontrolo zračnega prometa.

⁶⁴ Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora – enota SV v sklopu 16. BNZP.

varnosti v zračnem prostoru in prometu in s tem poveže vse sodelujoče, ki delujejo v zraku, v en zakon. S tem so preprečili tako možno neusklajenost zakonodaje kot tudi jasno pokazali na resnost omenjene problematike, s tem ko so v skupen cilj povezali tako civilne institucije kot vojsko. Ta način reševanja določene problematike se je izkazal za zelo učinkovitega, saj sistem zaščite zračnega prostora deluje in hkrati ščiti vse udeležence v omenjenem sistemu. Zanimiva ugotovitev je, da v bistvu ni drugih nemških zakonov, ki bi mogoče urejali še kakšna druga področja suverenosti ali zaščite zračnega prostora, kot je to na primer urejeno v Sloveniji, kjer imamo najmanj dva zakona, ki govorita o različnih vidikih omenjenega sistema, poleg tega pa še vladno uredbo.

Izkušnje kažejo, da je najučinkoviteje centralizirano odločanje s strani ene osebe/pozicije, ki je s situacijo seznanjena in lahko proizvede hitro in učinkovito odločitev v čim krajšem času. Moj predlog je centralizirati proces odločanja v eni točki ter obveščanje NGA o poteku dogodkov do točke, kjer je odobritev taktične akcije s strani NGA nujna. Stičišče vseh informacij v trenutku izrednega dogodka takšne vrste je CNKZP, vsaj dokler NZOC ne prevzame predvidene funkcije, znotraj ali zunaj POVCEN.

NATO je ekspliciten tudi glede dosegljivosti NGA. Vzpostavljene morajo biti takšne komunikacije, da zagotavljajo dosegljivost NGA v vsakem trenutku, saj varovanje zračnega prostora v miru pri prestrezanju civilnega letala vključuje nujno sodelovanje NGA. Slednji v imenu svoje države sprejme poveljevanje nad letalom prestreznikom in njegovim kontrolorjem ter odgovornost za vsako izvedeno taktično akcijo. Gre za začasni prenos pooblastil⁶⁵. V tem primeru bi bilo priporočljivo, da se uvede institut delegiranja pooblastil. Glede na to, da omenjena pooblastila določa vladna uredba, menim, da za to dopolnilo ne bi smelo biti bistvenega zadržka. V nemškem primeru minister za obrambo začasno prenese svoja pooblastila (razen odločitve o sestrelitvi) na nemškega poveljnika letalskih sil, ki pa ga mora o vseh ukrepih obveščati. Na ta način so se v Nemčiji izognili nepotrebnim zamudam v času incidentov, poleg tega pa kljub visoki stopnji demokracije zaupajo tako pomembne odločitve tudi »vojaku«.

⁶⁵ Transfer of Authority – TOA.

4. člen Uredbe govori o izvajanju varovanja zračnega prostora v sodelovanju s silami zveze NATO na podlagi mednarodnih pogodb. Ugotavljam, da pomanjkanje mednarodnih pogodb, natančneje odsotnost dvostranskega sporazuma med Republiko Slovenijo in Italijo, otežuje izpolnjevanje nalog enot SV, ki izhajajo iz nacionalnih in Natovih predpisov. Odsotnost ustreznega mednarodnega sporazuma, ki bi opredeljeval začasen prenos pooblastil (predvsem v situaciji Renegade) povzroči, da Natova letala prestrezniki v Sloveniji ne morejo izvajati nalog varovanja zračnega prostora ali jih kvečjemu opravljajo zelo omejeno. Mednarodni sporazum predstavlja rešitev za problematiko statusa sil, začasnega prenosa pooblastil ter razmejitev odgovornosti za posamezna dejanja subjektov/dolžnosti. Letalo prestreznik, ki leti pod okriljem Nata v slovenskem zračnem prostoru, je v našem primeru še vedno italijansko letalo z italijanskim pilotom, podrejenim italijanskim zakonom, brez pristojnosti v slovenskem zračnem prostoru.

Moj predlog je v čim krajšem času sestaviti in uveljaviti mednarodni sporazum, ki bo omogočal nemoteno zagotavljanje varovanja ZPRS, v vseh situacijah, s prestrezniki zveze NATO ali pa zagotoviti stalno pripravljenost Pilatusov PC-9 Slovenske vojske za opravljanje teh nalog.

Pristojnosti in odgovornosti posameznih členov v zagotavljanju varovanja ZPRS sem se delno že dotaknil. Natovi dokumenti, ki jih Uredba imenuje »skupni načrti zavezništva«, opredeljujejo naloge, pristojnosti in odgovornosti NGA. NGA predstavlja pooblaščen osebno, ki v danem trenutku sprejema odločitve v imenu države v postopanju z zrakoplovom Renegade. Zrakoplov Renegade je v Natovi dokumentaciji tisto civilno letalo, za katero z večjo ali manjšo mero gotovosti lahko trdimo, da bo uporabljeno v teroristične namene. Renegade situacijo poznata tudi ICAO⁶⁶ in EUROCONTROL⁶⁷, ki natančneje opredeljujeta situacije, ki se lahko opredeljujejo kot Renegade. NGA ima pristojnost razglasiti/deklarirati letalo kot verjetni (probable) ali potrjeni (confirmed) Renegade. NGA je edini, ki lahko zaprosi NATO za začasni prenos pooblastil nad prestreznikom in kontrolorjem za izvajanje taktične akcije nad civilnim letalom. NGA obvešča vse udeležence v nalogi varovanja zračnega prostora o trenutnem stanju pooblastil ter po končani taktični akciji vrne letalo

⁶⁶ International Civil Aviation Organisation.

⁶⁷ European Organisation for the Safety of Air Traffic.

prestreznik Natovi strukturi vodenja in poveljevanja. Kot že rečeno, v RS ima NGA pristojnost odobriti uporabo sile.

Glavna težava pri delu organov SV pa je nejasnost glede veljavnih pravil bojnega delovanja pri izvajanju nalog.

Uredba daje generalne smernice za nekatere taktične akcije, medtem ko drugih niti ne predvideva. Srečujemo se s pomanjkanjem pravil delovanja, kdaj je situacija v zračnem prostoru dosegla točko, ko zahteva prestrezanje letala. Uredba v nobeni točki ne govori o situaciji, ko bi bilo potrebno spremljanje letala ven iz slovenskega zračnega prostora ali ko bi bilo treba letalo preusmeriti z njegove trenutne rute, na kateri predstavlja nevarnost.

Uredba daje generalne smernice za situacije prisilnega pristanka, opozorilnega strela in uporabo orožja. Ugotavljam, da uredba ne zadostuje za korektno operativno izvedbo nalog, saj so določila preveč splošna.

Potrebujemo jasno določena pravila delovanja ter razmejitev pristojnosti in odgovornosti na ravni enot SV, kar pa mora biti posledica odprave oziroma uskladitve prej opisanih pomanjkljivosti.

9 ZAKLJUČEK

Ugotovil sem, da se razumevanje suverenosti spreminja skozi čas. Ker je tesno povezana s koncepti države, oblasti in nadzora, pomeni spremenjeno razumevanje teh konceptov tudi drugačno razumevanje suverenosti. V preteklosti je bila razumljena preveč absolutno, danes pa je razumljena vse bolj v skupinskem smislu. Suverenost države ostaja temeljni kamen mednarodnih odnosov, saj sta medsebojna teritorialna ekskluzivnost in pravna enakost glavna pogoja za obstoj sedanjega mednarodnega sistema. Znotraj teorije mednarodnih odnosov je pojem suverenosti v zadnjih treh stoletjih po vestfalskem kongresu zavzel osrednje mesto, tako da so se z njim povezali številni drugi pojmi. To je pripeljalo do precejšnje zmede pri natančnem določanju pomena suverenost, vendar je videti, da sta realizem in liberalizem kot osrednji teoriji mednarodnih odnosov to dejstvo spregledali, saj suverenost še vedno prikazujeta kot nekaj danega, samoumevnega in nespremenljivega, ne glede na to, ali govorimo o suverenosti držav ali pa o suverenosti organizacij. Že površen pogled v zgodovino interpretacij in analiz suverenosti pokaže, da se je prevladujoča interpretacija pojma suverenost vseskozi spreminjala, največkrat v času velikih sprememb v odnosu med državo in družbo, ki so jih spodbudile pomembne družbene, gospodarske, tehnološke in znanstvene spremembe. Pridružitve Evropski uniji in vstop v vojaško obrambno zvezo NATO pomeni vključitev Slovenije v svobodni, demokratični del svetovne skupnosti, za katero moramo in bomo prevzeli sorazmeren delež odgovornosti. To nas postavlja pred nove izzive in nam nalaga nove naloge, posebno, kar se tiče ohranitve Slovenije in njenega ozemlja in slovenskega jezika. Po drugi strani smo dobili nove možnosti za svoj vsestranski razvoj in varnostno jamstvo, ki si jih sami nikoli ne bi mogli zagotavljati. Tako lahko potrdim, da država ostaja nepogrešljiv element v mednarodni skupnosti. Država je tista, iz katere izhaja dejanska moč. Država je edini igralec na globalni ravni, ki sooblikuje mednarodno skupnost, hkrati pa je del njene suverenosti v upravljanju te iste mednarodne skupnosti.

Moč države se ni zmanjšala, vendar se je samo preselila na drugo raven. Nastale so soodvisne države, ki se manj zanašajo na lastne sile, pa zato toliko bolj na regionalne in mednarodne organizacije, transnacionalne institucije in povezave z zasebnim sektorjem. Ključno vlogo še vedno igrajo države. Spreminja se koncept suverenosti same po sebi in ne

države kot take. V današnjem pluralnem svetu država ne more biti suverena v strogem pomenu besede. Pojem suverenosti pa s tem še ne izgine, pač pa s kompleksnostjo sveta in odnosov v njem narašča tudi kompleksnost pojma suverenost. Suverenost države, ne glede na kontekst srečevanja z vsemi soodvisnostmi sodobnega sveta, kot je bivša skupna država, obdobje samostojnosti in sobivanje v evroatlantskih povezavah, relativizira popolnost državne oblasti in s tem državne suverenosti. Prvo hipotezo lahko potrdim, vendar vseeno ostaja dvom glede državne suverenosti pri zaščiti ozemlja in prebivalstva. Država se srečuje z vsemi soodvisnostmi in zato prenosom državnih pristojnosti na nadnacionalno raven, kot je med drugim tudi zveza NATO. To pa terja tudi prenos dela suverenosti na nadnacionalno raven. Ta prenos pristojnosti se mi zdi le navidezen in hkrati s strani države zelo površen, saj na eni strani Slovenija potrebuje pomoč zavezništva pri zaščiti lastne ozemeljske suverenosti, vendar po drugi strani politika ni dosledna in ne poskrbi, da bi se sistema kolektivne in nacionalne obrambe dopolnjevala in s tem tvorila večjo učinkovitost ter s tem dejansko dosegla enega od ciljev sodelovanja v zavezništvu: skupno varnost. Slovenija je prenesla del obrambnih pristojnosti na Nato, hkrati pa ji je ta ista organizacija pustila delček te iste pristojnosti, ki Slovenijo zavezuje, da mora sama vzpostaviti učinkovit sistem odločanja, ko gre za najtežje odločitve o življenju in smrti potnikov v zrakoplovu, ki je namenjen za teroristični napad. Iz modela prestrezanja v zračnem prostoru je razvidno, da trenutna rešitev med Slovenijo in Natom ni idealna in Sloveniji sploh ne omogoča popolne varnosti; še več, Slovenija bi z lastnimi sredstvi lažje zaščitila slovenski zračni prostor pred sodobnimi grožnjami.

Na podlagi sklepov smem potrditi tudi drugo zastavljeno hipotezo, saj je očitno, da Slovenija na deklarativni ravni zagotavlja varnost v zračnem prostoru, vendar v situacijah, ki nastanejo v okviru sodobnih in že uporabljenih groženj iz zraka, ne moremo izpeljati vseh postopkov, določenih za odstranitev morebitne grožnje in obrambo zračnega prostora RS. Čeprav ima RS majhne oborožene sile in skladno s tem tudi omejene zmogljivosti ZO in letalskih enot za podporo delovanju SV, mora vzpostaviti celovit in enovit sistem poveljevanja in kontrole, katerega del je tudi sistem zračnega poveljevanja in kontrole. Vzpostavitev zelo kompleksnega sistema zračnega poveljevanja in kontrole je dolgotrajen in zahteven proces, še posebej, če ni jasna ali potrjena zamisel (koncept) delovanja sistema,

če ni osnovnih doktrinarnih dokumentov, navodil in pravil. Na podlagi analize normativnih dokumentov ugotavljam, da obstaja njihova neusklajenost v zvezi z urejanjem nadzora in varovanja oziroma obrambe ZP RS. Civilno-vojaška razmerja pri upravljanju zračnega prostora in kontroli zračnega prometa v miru, krizah in vojni ne onemogočajo izvajanja Air Policing tako pred vojaškimi grožnjami kot pri zaščiti pred Renegadom.

Neenotnost nacionalnih predpisov z Natovimi namreč trenutno ne omogoča ukrepanja pristojnih organov v situaciji Renegade, čeprav Slovenska vojska s pomočjo Natovih lovcev prestreznikov zagotavlja suverenost zračnega prostora RS v miru, ne more pa ukrepati v kriznih situacijah, kjer bi bilo za teroristične namene uporabljeno civilno letalo. Pri vsem tem seveda ne smemo pozabiti tudi kršitev zračnega prostora RS (ne Natovega zračnega prostora) s strani drugih zrakoplovov, tako članic kot nečlanic zavezništva. Dejansko pri kršitvi slovenskega ZP z vojaškimi zrakoplovi druge članice zavezništva SV ne more ukrepati, saj Natovi lovci niso predvideni za pomoč pri nacionalnih kršitvah. Taki primeri so se dogajali v preteklosti in tudi v letu 2009, ko so hrvaška vojaška letala kršila slovenski zračni prostor.

Glede na zaznano problematiko so moji predlogi za izboljšanje situacije naslednji:

1. ustanovitev medresorske delovne skupine s ciljem poenotenja pristojnosti, odgovornosti in subjektov pri izvajanju varovanja ZPRS (ministrstvo za obrambo, ministrstvo za promet, ministrstvo za zunanje zadeve, ministrstvo za notranje zadeve, ministrstvo za pravosodje);
2. prepoznavanje pomanjkljivosti Uredbe o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora ter po potrebi njena dopolnitev z ustreznimi podzakonskimi akti;
3. primerjava nacionalnih in Natovih dokumentov ter ugotavljanje neskladij;
4. revizija Tehničnega sporazuma med MORS in CC AIR Izmir⁶⁸;
5. podpis dvostranskega sporazuma z Republiko Italijo in morda tudi Madžarsko;
6. jasna deklaracija sil Slovenske vojske za varovanje ZPRS (»Air Policing«), ki so v miru dodeljeni pod OPCOM SACEUR (NATINADS);
7. centralizacija procesa odločanja v procesu varovanja ZPRS.

⁶⁸ Poveljstvo zračne komponente južnega krila NATO.

Tabela 9.1: Problematika NKZP RS in predlogi za odpravo pomanjkljivosti

	Problem	Predlog rešitve
1.	Neenotnost pristojnosti, odgovornosti med subjekti varovanja ZPRS	Ustanovitev medresorske delovne skupine
2.	Pomanjkljivosti Uredbe o načinu izvajanja NZP	Prepoznavanje pomanjkljivosti uredbe ter po potrebi dopolnitev le-te z ustreznimi podzakonskimi akti
3.	Neskladja nacionalnih in Natovih predpisov	Primerjava nacionalnih in Natovih dokumentov ter ugotavljanje neskladij
4.	Nepopolnost tehničnega sporazuma med MORS in CC AIR Izmir	Revizija tehničnega sporazuma
5.	Začasen prenos pooblastil nad Natovimi lovci	Podpis dvostranskega sporazuma z Republiko Italijo in morda tudi Madžarsko.
6.	Kršitve nacionalnega (ne Nato) zračnega prostora	Jasna deklaracija sil Slovenske vojske za varovanje ZPRS (»Air Policing«), ki so v miru dodeljeni pod OPCOM SACEUR (NATINADS)
7.	Razpršenost procesa odločanja v procesu varovanja ZPRS	Centralizacija procesa

Charles Luis de Secondat, Baron de la Brede et de Montesquieu (1689–1755) je v svoji knjigi O duhu zakonov med drugim, zapisal: »Da bi bila država v polni moči, mora biti njena velikost takšna, da obstaja neko razmerje med hitrostjo, s katero je mogoče proti njej izvesti kakšen podvig, in naglico, s katero ga lahko spremeni v poraz. Če se napadalec lahko prvi pojavi kjer koli, mora biti branilec prav tako sposoben, da se pojavi kjer koli.« (Luard 2001, 641–642)

10 LITERATURA

- Airbus. 2010. *Specifications Airbus A320*. Dostopno prek: <http://www.airbus.com/en/aircraftfamilies/a320/a320/specifications/> (14. maj 2010).
- Bundesministerium der Verteidigung. 2003. *Verteidigungspolitische Richtlinien*. Dostopno prek: <http://www.clausewitz-gesellschaft.de/uploads/media/VPR.pdf> (9. februar 2010).
- Bundesministerium der Verteidigung. 2004. *Konzeption der Bundeswehr*. Dostopno prek: http://www.asfrab.de/fileadmin/user_upload/media/pdf/Streitkraeftekonzept.pdf (9. februar 2010).
- Cessna. 2010. *Skylane performance*. Dostopno prek: <http://www.cessna.com/single-engine/skylane/skylane-specifications.html> (14. maj 2010).
- Conwell, Leslie C. 1974. *NATO Air Defense: Is the U.S. Fighter Contribution Appropriate?* Air War College. Air University: Report No. 5213.
- Correll, John T. 2005. *The Air Force and the Cold War*. Arlington: Air Force Magazine. Dostopno prek: <http://www.afa.org/mitchell/reports/0905coldwar.pdf> (1. marec 2010).
- Degan, Vladimir-Đuro. 1998. Teritorijalna suverenost države. *Politička misao*. Vol XXXV. Zagreb: Fakultet političkih znanosti. Dostopno prek: <http://fakultet.fpzg.hr/politicka-misao/DataStorage/Articles/634.pdf> (5. junij 2010).
- Eger, Christopher. 2007. *Soviet and US Air Combat 1950-1991*. When the Cold War Turned Hot in the Air. Dostopno prek: http://air-combat.suite101.com/article.cfm/soviet_and_us_air_combat_19501991 (1. marec 2010).
- Eurofighter Typhoon. 2010. *Technical data*. Dostopno prek: <http://www.eurofighter.com/eurofighter-typhoon/technicaldata.html> (14. maj 2010).
- Federal Ministry of Defence. 2006. *White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr*. Dostopno prek: <http://www.bmvg.de/fileserving/PortalFiles/C1256EF40036B05B/W26UWAMT995INFODE/W%202006%20eng%20DS.pdf> (9. februar 2010).
- Franklin, Mark. 2007. Sovereignty and Functional Airspace Blocks. *Air & space law*. Vol. xxxii/6. The Netherlands: Kluwer Law International.

- Furlan, Branimir in drugi. 2006. *Vojaška doktrina*. Ljubljana: Slovenska Vojska. Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje.
- Grizold, Anton. 1998. *Institucionalizacija zagotavljanja mednarodne varnosti*. Perspektive sodobne varnosti. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Grizold, Anton. 1999a. *Nacionalno varnostni sistem*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- ICAO. 2001. *Manual Concerning Interception Of Civil Aircraft. Consolidation Of Current ICAO Provisions And Special Recommendations*. 2nd Edition. Quebec.
- ICAO. 2006. *Convention on International Civil Aviation*. Ninth Edition. Dostopno prek: http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf (9. februar 2010).
- Knific, Boris. 2007. *Pilatus PC-9*. Slovenski letalski portal. Dostopno prek: http://www.sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=418&Itemid=1 (14. maj 2010).
- Knight, Lt Col Jack. 2004. *NATO Airpower*. Lecture. NATO Staff Officer Orientation Course. National Defense University. Ft. Lesley J. McNair. D.C.
- Luard, Evan. 2001. *Človek, država in vojna*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Luftwaffe. 2004. *Sicherheit in Luftraum: Eine hoheitliche Aufgabe*. Sankt Augustin: CPM Communication.
- NATO. 2006. *Doctrine For Joint Airspace Control AJP-3.3.5(A)*. Dostopno prek: http://www.japcc.de/fileadmin/user_upload/projects/enhancing_nato_aar_interop/AAR_Empl_Man_.pdf (10. oktober 2009).
- NATO air traffic management committee (NATMC). 2008. *Guidelines for co-ordination procedures to harmonise at international level handling of suspected renegade situations*. AC/92-D(2008)0008.
- NATO. *NATO Air Policing preserves the integrity of NATO airspace*. Dostopno prek: http://www.nato.int/shape/issues/air_policing/index.htm (10. oktober 2009).
- North Atlantic Council. 1991. *The Alliance's New Strategic Concept*. Dostopno prek: <http://www.nato.int/docu/comm/4995/c911107a.htm> (21. februar 2010).
- Pišlar, Marko. 2009. 16. BNZP nadzira slovenski zračni prostor. Revija Slovenska vojska. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=1053&Itemid=1 (14. maj 2010).

- Pogačnik, Aleš. 2005. *Veliki splošni leksikon*. Elektronska izdaja. Ljubljana: DZS d.d.
- Powers, Captain Brian Edward. 1984. *Tactical Air Defense in Central Europe*. Monterey, C.A.: Naval Postgraduate School.
- *Pravila službe v Slovenski vojski*. Ur. l. RS št. 84/2009 (15. oktober 2009).
- *Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov*. Ur. l. RS št. 46/2000 (31. maj 2000).
- Prezelj, Iztok ur. 2007. Model celovitega ogrožanja nacionalne varnosti Republike Slovenije. Ljubljana. Ministrstvo za obrambo.
- *Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske* (ReDPROSV). Ur. l. RS št. 89/2004 (13. julij 2004).
- *Resolucija o strategiji nacionalne varnosti Republike Slovenije* (ReSNV). Ur. l. RS 56/2001 (6. julij 2001).
- Roosevelt, Ann. 2004. New NATO Nations Should Find Niche Military Capability. Secretary General Says. *Defense Daily International*. Dostopno prek: <http://www.defense-daily.com> (21. februar 2010).
- Schachthöfer, Gero. 2003. *Sicherheit im Luftraum*. Dostopno prek: <http://www.europaeische-sicherheit.de> (8. december 2009).
- Stupar, Milorad. 2002. Svetski poredak, globalizacija i pitanje suvereniteta. Filozofija i društvo. XXI. Beograd: Institut za filozofiju i društvenu teoriju. Dostopno prek: http://www.komunikacija.org.rs/komunikacija/casopisi/fid/XXI/d15/show_download?s_tdlang=ser_lat (6. maj 2010).
- *Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora*. Ur. l. RS št. 29/2004 (26. marec 2004).
- US Congress. 1978. *U.S. Air and Ground Forces for NATO: Air Defense Issues*. Washington, D.C.: Congressional Budget Office. Dostopno prek: <http://www.cbo.gov/ftpdocs/67xx/doc6729/78-CBO-029.pdf> (21. februar 2010).
- *Ustava Republike Slovenije* (URS). Ur. l. RS 33/91 (23. december 1991).
- *Ustavni zakon o spremembah I. poglavja ter 47. in 68. člena Ustave Republike Slovenije* (UZ3a,47,68). Ur. l. RS 24/2003 (7. marec 2003).
- Vlada RS. 2006. *Srednjeročni obrambni program 2007-2012* (SOPR). Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/pdf/dokumenti/SOPR_2007-2012_cistopis.pdf (21. februar 2010).

- Walt, M. Stephen. 1998. International relations: One world, many theories. Foreign Policy. Washington. Dostopno prek: http://www.columbia.edu/itc/sipa/S6800/courseworks/foreign_pol_walt.pdf (7. maj 2010).
- *Zakon o letalstvu* (Zlet-UPB1). Ur. l. RS 113/2006 (6. november 2006).
- *Zakon o obrambi* (Zobr-UPB1). Ur. l. RS 103/2004 (23. september 2004).
- Zelenika, Ratko. 2001. *Prometni sustavi, tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta.
- Zvezna Republika Nemčija. 2009. *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)*. Zakon sprejet 29. julij 2009. Dostopno prek: http://www.bundestag.de/dokumente/rechtsgrundlagen/gg_pdf.pdf (8. december 2009).
- Zvezna Republika Nemčija. 2009. *Luftsicherheitsgesetz (LuftSig)*. Zakon sprejet 29. julij 2009. Dostopno prek: <http://www.gesetze-iminternet.de/bundesrecht/luftsig/gesamt.pdf> (8. december 2009).
- Zvezna Republika Nemčija. 2009. *Luftverkehrsgesetz (LuftVG)*. Zakon sprejet 24. avgust 2009. Dostopno prek: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftvg/gesamt.pdf> (9. februar 2010).