

# Suverenitet nacionalne države u zraku

---

**Babić, Matko**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2015**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:187252>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-18**



*Repository / Repozitorij:*

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -  
Institutional Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU**  
**FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

**Matko Babić**

**SUVERENITET NACIONALNE DRŽAVE U ZRAKU**

**ZAVRŠNI RAD**

**Zagreb,2015.**

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI  
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD**

Zagreb, 20. svibnja 2015.

Zavod: **Zavod za aeronautiku**  
Predmet: **Zračno pravo**

## **ZAVRŠNI ZADATAK br. 2218**

Pristupnik: **Matko Babić (0135229121)**  
Studij: **Aeronautika**  
Smjer: **Pilot**  
Usmjerenje: **Civilni pilot**

Zadatak: **Suverenitet nacionalne države u zraku**

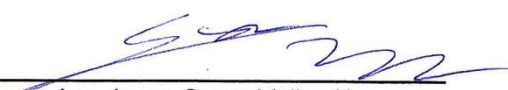
Opis zadatka:

Navesti dosadašnji pravni razvoj teorije suvereniteta nacionalne države u zraku. Analizirati razloge važnosti ovog područja za nacionalne države. Opisati sadašnje stanje te predviđanja daljnjeg razvoja.

Zadatak uručen pristupniku: 23. ožujka 2015.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za  
završni ispit:

  
\_\_\_\_\_  
doc. dr. sc. Goran Vojković

Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti

## **ZAVRŠNI RAD**

# **SUVERENITET NACIONALNE DRŽAVE U ZRAKU SOVEREIGNTY OF THE NATIONAL STATE IN THE AIR**

Mentor: Doc. dr. sc. Goran Vojković

Student: Matko Babić, 0135229121

Zagreb, rujan 2015.

# SUVERENITET NACIONALNE DRŽAVE U ZRAKU

## SAŽETAK:

Suverenitet je obilježje državne vlasti koja je najviša iznutra, a neovisna prema van. Pojam suvereniteta nacionalne države u zraku se temelji na Pariškoj i Čikaškoj konvenciji. Koncept teritorijalnog suvereniteta temeljno je polazište na kojem je zasnovano gotovo cijelo međunarodno zračno pravo. Glavni problem definicije nacionalnog suvereniteta u zraku jest što još uvijek niti jedna država pa ni međunarodna organizacija nije zakonski definirala granicu između zračnog prostora i svemira, tj. vertikalnu granicu suvereniteta u zraku. Zaštita nacionalne sigurnosti bila je jedan od glavnih razloga za uspostavljanje koncepta potpunog i isključivog suvereniteta nad zračnim prostorom, a u ime te sigurnosti države su koristile prekomjernu vojnu silu i tako borbeno djelovali prema civilnim putničkim zrakoplovima koji su se najčešće greškom našli u zračnom prostoru te države što je rezultiralo velikim ljudskim žrtvama. Kako bi se smanjila mogućnost države da svoju vojnu silu rabi nekontrolirano međunarodne organizacije i pojava globalizacije ograničavaju suverenitet država.

**KLJUČNE RIJEČI:** suverenitet; zračni prostor; vertikalna granica; globalizacija; međunarodne organizacije

## SOVEREIGNTY OF THE NATIONAL STATE IN THE AIR

### SUMMARY:

Sovereignty is a characteristic of the State which has the legitimate power to govern, and is free from external control. The concept of sovereignty in the air was mostly developed by the Paris and Chicago Conventions, and State sovereignty over its territorial airspace is the basic principle underlying the whole system of International Air Law. The biggest issue regarding State sovereignty is that there is no international agreement on the vertical limit of State sovereignty, the boundary between territorial airspace and outer space. The protection of national security was one of the major reasons for establishing the concept of complete and exclusive sovereignty over the airspace, and there were many civil aircrafts which were shot down because they were considered as representing a threat for the national security of sovereign states. To control the State's ability to use force the State sovereignty is being limited by international organizations and by the globalization.

**KEY WORDS:** sovereignty; airspace; vertical limit; globalization; international organizations

## Sadržaj

1. Uvod .....	1
2. Pojam suvereniteta .....	2
2.1. Povijest definicije suvereniteta .....	2
2.2. Unutrašnji i vanjski suverenitet države .....	5
3. Razvoj propisa o suverenitetu nacionalne države u zraku .....	8
4. Suverenitet na kopnu, moru i drugim područjima nacionalne države.....	11
5. Određivanje suvereniteta nacionalne države u visinu .....	14
5.1. Vertikalni suverenitet .....	14
5.2. Stavovi država o gornjoj granici vertikalnog suvereniteta .....	16
6. Primjeri međunarodnih sporova i ugrožavanja mira radi narušavanja suvereniteta u zraku	18
7. Novi izazovi – orbitalni i podorbitalni let .....	22
8. Predviđanje daljnjeg razvoja .....	24
8.1. Globalizacija i suverenitet .....	24
8.2. Međunarodne organizacije i „Single European Sky“ .....	26
9. Zaključak .....	28
Popis literature.....	30
Popis ilustracija .....	32

## 1. Uvod

Jedan od fundamentalnih temelja međunarodnog prava je suverenitet države. Pojam suvereniteta danas se razlikuje od pojma suvereniteta prije 50, 100, 200 ili 300 godina. Shvaćanje suvereniteta kao bitnog obilježja državne vlasti bilo je općenito prihvaćeno. Sva razmišljanja o suverenitetu kao ograničenom ili podijeljenom odbacivana su. No, kako je pokazano u ovom radu, utjecaj globalizacije i jačanja međunarodnih organizacija ne zaobilazi nacionalni suverenitet.

Problem suvereniteta u samom je središtu međunarodne avijacije jer je gotovo cijelo zračno pravo izgrađeno na njemu. Zbog toga određivanje vertikalne gornje granice nacionalnog suvereniteta i definiranje međunarodnih zakona koji se tiču orbitalnih i podorbitalnih letova postaje neophodno.

Kako bi važnost suvereniteta nacionalne države u zraku bila lakše predočena, u radu je navedeno nekoliko slučajeva međunarodnih sporova i narušavanja mira, kojima su posljedice obično gubitak života i oštećenje imovine.



## 2. Pojam suvereniteta

### 2.1. Povijest definicije suvereniteta

Pojam suvereniteta bilo bi teško objasniti bez osvrta na njegovu povijest, budući da se kroz zadnjih pet stoljeća definicije suvereniteta toliko razlikuju da se neke čak i međusobno isključuju.

Pojam suvereniteta pojavljuje se istodobno s nastankom moderne države. Njegovo podrijetlo i povijest blisko su vezani s prirodom, podrijetlom i poviješću države. Moderne države razvile su se kao nacionalne države ili države nacije u Europi u razdoblju od 16. do 19. stoljeća. U tom razdoblju nastaje centralizirana država koja ima monopol stvaranja zakona i monopol provođenja zakona nad jedinstvenim zemljopisnim teritorijem i neovisnost o vanjskim vlastima. Centralizirana država se pojavila nakon što je središnja vlast ostvarila pobjedu nad ostalim nositeljima moći, u odnosu prema van, gdje se radilo o univerzalnim nastojanjima papinstva i Svetog Rimskog Carstva Njemačke Narodnosti, kao i prema unutra u odnosu prema feudalnim moćnicima. Prije toga razdoblja politička vlast bila je lokalnog i osobnog karaktera, a nadležnosti su se preklapale. [1]

Kao središnja ideja moderne države pojavljuje se ideja o bezličnom i privilegiranom pravnom ili ustavnom poretku, koji ograničava zajedničku strukturu vlasti. Država se oblikovala kao fenomen odvojen i od vladara i od podanika, s posebnim vlastitim svojstvima. Vrhovna vlast prema unutra i neovisnost prema van spojene su zajedno u ideju suvereniteta. [1]

Jean Bodin je još 1576. prvi jasno postavio teoriju suvereniteta u svojoj knjizi *Šest knjiga o republici*. Prvotni cilj njegove teorije monarhijskog suvereniteta bio je učvršćivanje apsolutne kraljevske vlasti u Francuskoj, koja je u njegovo vrijeme bila rastrgana građanskim ratom između katolika i hugenota. Te okolnosti potaknule su Bodina na razmišljanje da se kaos može prekinuti samo prihvaćanjem jednog autoriteta koji bi imao središnju i neograničenu moć. [1] Bilo je to rješenje koje je logički moglo biti samo političko i pravno, a ne crkveno. To je bila ideja suvereniteta. Jedino je suverena vlast mogla okončati građanski rat i uspostaviti trajan mir. A to je značilo da vladar može presuđivati i o pitanjima koja se tiču Crkve i vjere. [2] Osim donošenja zakona, drugi su znakovi suverene vlasti: objavljivanje

rata i pregovori o miru, postavljanje glavnih dužnosnika, najviša sudska vlast, davanje pomilovanja osuđenicima, kovanje novca i pravo na raspisivanje poreza. [1]

Međutim, Bodin je učinio suverena samo gospodarom zakona, ali ne i gospodarom prava. Suveren je, ponajprije ograničen prirodnim i božanskim pravom. Bodin također ističe da ne treba miješati zakone i ugovore. Dok zakon ovisi o onome tko posjeduje suverenost te suveren može obvezivati sve svoje podanike, sporazum uzajamno obvezuje obje strane koje ga sklapaju, pa ga jedna strana ne može prekršiti na štetu druge bez njezina pristanka. Vladara obvezuju ugovori koje je sklopio, i to bilo s podanikom bilo sa strancem. On je ograničen obvezama koje je preuzeo. Suveren je ograničen i osnovnim kraljevskim zakonima, na koje se oslanja i na kojima se temelji suverenost. To su tzv. salijski zakoni koji se odnose na nasljedstvo prijestolja i neotuđivost kraljevskog posjeda. Vladar je dužan poštovati i vlasništvo pojedinca te ne može tuđa dobra uzeti ni darovati bez vlasnikova pristanka. [1]

Thomas Hobbes je u 17. stoljeću uzdigao definiciju suvereniteta na višu teorijsku razinu. On je bio prvi koji je zamijenio vladara apstraktnim pojmom države. Prema Hobbesovoj definiciji, država je „osoba, a tvorac njezinih radnji postao je velik broj pojedinaca, i to posredstvom uzajamnih sporazuma, s ciljem da koriste snagu i sredstva svih, onako kako to budu smatrali prikladnim za mir i zajedničku obranu“. Nositelja te osobe naziva vrhovnim vladarom. Monarh je utjelovljenje države, ima vrhovnu vlast, dok su svi drugi njegovi podanici. On ne prihvaća starije vjerovanje u ugovor o vladavini sklopljen između naroda i vladara, koji je imao svrhu zajamčiti narodna prava. Smatra da može postojati samo jedan ugovor, kojim svi pojedinci pristaju da se podčine državi, ali u kojemu država ne sudjeluje. Kako se sa suverenom ne može sklopiti nikakav ugovor, tako ga se ne može ni ograničiti ugovorom. Iz toga proizlaze važne posljedice: podanici koji su podčinjeni nekom monarhu ne mogu bez njegova dopuštenja odbaciti monarhiju niti se mogu pozivati na novi sporazum sklopljen s Bogom te ne mogu prosvjedovati protiv suverenovih radnji. Za razliku od Bodina, Hobbes je svoga suverena učinio i gospodarom cijelokupnog prava, nadređenog prirodnom pravu. [1] Upravo je takvo shvaćanje suvereniteta izazvalo i najviše otpora. [2]

U 18. stoljeću u naprednijim se zajednicama pojavio problem usklađivanja ideje suvereniteta s idejom pravne države. Političku vlast u državi trebalo je staviti u ustavne okvire. Rousseauova teorija koju je razradio osobito u *Društvenom ugovoru*, objavljenom 1762. godine, postojeće monarhije u kojima se vladari predstavljaju kao personifikacija

zajednice i jedini nositelji suverene vlasti određuje kao despotske: „...despot jest onaj koji se postavlja iznad samih zakona“. Rousseau u svom učenju pored zahtjeva za izričitim priznanjem da je izvorni nositelj vrhovne vlasti narod, koja je ideja bila općeprihvaćena, ističe i zahtjev da sam narod mora i vršiti suverenitet. Rousseau suverenitetu, koji se manifestira putem opće volje, pridaje obilježja koja su razvili teoretičari apsolutne monarhije. I on poima suverenitet kao neotuđiv, nedjeljiv, nepogrešiv i apsolutan. Jedino opća volja može sama „upravljati snage države prema cilju zbog kojeg je ustanovljena, a to je opće dobro“. Kako se opća volja može izraziti samo putem zakona, suverena je vlast samo zakonodavna vlast, a sve druge vlasti izvire iz nje i moraju joj se podrediti. [1]

Rousseauova koncepcija zakonodavne vlasti podrazumijeva neposrednu demokraciju, svi građani bi se trebali zajedno sastati da bi odlučili što je najbolje za zajednicu i donijeli odgovarajuće zakone. Rousseau smatra da, ako „pretpostavimo da državu čini deset tisuća građana ..., svaki član države ima desettisućiti dio suverene vlasti“. Suverenitet je tako podijeljen među pojedincima koji čine narod, a to znači obvezu da se čestice suvereniteta skupe sazivanjem građana kako bi se utvrdila opća volja. Svaki građanin je dio suverene vlasti i vlada samim sobom. No, velik broj kritika usmjeren je prema konceptu neposredne demokracije; upravljanje državom previše je složeno da bi se obavljalo neprestanim referendumima. Rousseau se kao ustavni reformator suočio s problemom primjene svoje teorije, te odustao od svojih strogih teza o neposrednoj demokraciji. U slučajevima kada je neposredna demokracija teško ostvariva, primjerice zbog veličine državnog teritorija, narod može osnovati parlament i vršiti svoju suverenost posredno. [1]

Nakon što je u Europi doktrina narodnog suvereniteta zamijenila doktrinu monarhijskog apsolutizma, pojavio se strah od narodne tiranije i anarhije. Trebalo je pronaći formulu koja će objedinjavati i izvršnu državnu vlast i zajednicu, teoriju koja bi konačno uništila dualizam naroda i vladara te ga zamijenila međuovisnošću njihovih prava i potreba. To je postignuto konceptom države osobe kao nositelja suvereniteta u političkoj zajednici. U tome je bilo veliko značenje njemačkih teoretičara koji su na prijelazu 19. u 20. stoljeće nastojali izbjeći radikalne posljedice francuske teorije narodnog suvereniteta te opravdati ustavne monarhije, pa su prenijeli suverenitet s osobe monarha na državu kao pravnu osobu. [1]

Tvorac klasične teorije državnog suvereniteta njemački je pisac ustavnog prava Georg Jellinek, koji u suverenitetu vidi svojstvo državne vlasti, a ne samu državnu vlast ili položaj

glavnoga državnog tijela, čime se hoće reći da suverenitet nema svrhu pozitivno i sadržajno utvrditi državnu vlast, već samo negirati svako podređivanje ili ograničavanje državne vlasti drugom vlašću. Suverenitet po Jellineku nije apsolutan pojam, nego superlativ, najviši stupanj u uspoređivanju. Suprotno tome, klasična teorija suvereniteta (od Bodina, što prelazi i na druge teorije) poistovjećuje suverenitet s državnom vlašću, pa državne funkcije odnosno oblike države vlasti nabraja kao sadržaj suvereniteta. Prema Jellineku, suverenitet je „vlastito svojstvo jedne države čija suverena moć treba biti pravno vezana putem vlastite volje“. Tako odbacuje poimanje suvereniteta kao apsolutno neograničene vlasti. Govori da suverena vlast ne znači državnu premoć, već da je to pravna vlast i da prema tome treba biti pravno vezana. [1]

## 2.2. Unutrašnji i vanjski suverenitet države

Onu državnu vlast koja je vrhovna iznutra, a neovisna prema van nazivamo suverenom vlašću. Suverenitet se, dakle, definira dvostruko, u unutrašnjem i u vanjskome smislu, tj. s obzirom na samu političku zajednicu i s obzirom na druge države. Takvo obilježje vlasti ne upućuje na sam njezin sadržaj, nego ističe odsutnost nekoga drugoga višeg autoriteta od državnog. Ta se definicija ne bi smjela tumačiti tako da ne postoje nikakva ograničenja za vršenje vlasti na nekom teritoriju i s obzirom na određeno stanovništvo. Nju treba shvatiti restriktivno u smislu da ne postoji, doduše nikakva viša vlast unutar države i izvan nje, ali da je svaka država, ipak, vezana prema van i iznutra općim načelima i normama međunarodnog poretka, kao i vlastitim pravom. [2]

Dakle, prema suvremenom shvaćanju unutrašnja suverenost više se ne određuje prema sadržaju nego samo negativno, kao odsutnost neke druge više vlasti. U tome formalnom smislu obilježja su suvereniteta: vrhovna (najviša), neograničena i nedjeljiva vlast. Suverenitet je svojstvo državne vlasti, a nositelj mu je narod koji izražava svoju suverenu volju preko predstavničkog tijela (parlamenta). U skladu s takvim shvaćanjem ne postoje neki posebni državni organi koji bi imali suverenitet. On pripada državi kao cjelini, odnosno narodu u političkom smislu. [2]

Prvo je i najvažnije obilježje suverene vlasti da je ona najviša. Naime, osim države, u svakoj političkoj zajednici postoje i druge organizacije i institucije od kojih neke raspoložu čak i mogućnošću upotrebe prisile. Dovoljno je navesti primjer općine i jedinice lokalne uprave i samouprave koje, iako dio javne vlasti, nisu državni organi u užem smislu. Osim njih

postoji i Crkva, različita udruženja, poduzeća te konačno obitelj kao primarna društvena skupina. Međutim, te institucije nisu izjednačene s državom koja je od njih ne samo viša i njima nadređena nego jedina posjeduje izvornu vlast, tj. onu koja nije izvedena iz neke druge vlasti. [2]

Drugo je obilježje suverenosti neograničenost, što se u starijoj teoriji označivalo kao potpuna vlast. Kako je već istaknuto, takvo mišljenje se danas ne može prihvatiti bez rezerve. Državna je vlast neograničena samo uvjetno, a to znači da se polazi od pretpostavke da su stvaranje i primjena prava u nekoj državi u isključivoj mjerodavnosti domaćih vlasti. No, to ne znači da pojedini državni organi, pa i samo predstavničko tijelo, mogu odlučivati po svojoj slobodnoj volji. Oni su vezani unutrašnjim i međunarodnim pravom, kao i ustavnim odredbama. [2]

Kao treće obilježje suvereniteta uzima se nedjeljivost vlasti. Iako postoji mnoštvo različitih državnih organa, može se ustvrditi da je suverenost samo jedna. To znači, prvo, da ne postoji više nositelja suverenosti i, drugo, da je način vršenja suverenosti jedinstven. Isključuju se tako različiti modaliteti suverenosti, kao npr. da neka suverena prava provodi druga država ili međunarodna organizacija ili, pak, da se ona prenose na federalne jedinice. Ta konstrukcija počiva na uvjerenju da se ne može logički zamisliti postojanje dviju najviših vlasti u jednoj državi. Moguća je ipak privremena suspenzija vršenja suverenih prava kao u slučaju okupacije ili stavljanja nekog područja pod međunarodnu zaštitu (starateljstvo). Trajno prenošenje suverenih prava na drugu državu ili novonastalu državnu zajednicu označilo bi i nestanak suverenosti, odnosno same države. Suverenost se, dakle, ne može dijeliti ni prema svojim nositeljima ni prema sadržaju (poslovima, državnim funkcijama). [2]

Država je suverena s obzirom na druge države ako je neovisna i s njima ravnopravna. To znači da prije svega ne postoji neka viša vlast izvan nacionalnih granica. Drugo načelo kao posljedica neovisnosti jest načelo nemiješanja u unutarnje poslove. Nijedna država tako nema pravo propisivati drugoj državi kako će urediti svoja unutarnja pitanja, pa i kada se radi o njezinim vlastitim državljanima. Ona, naime, nema pravo zahtijevati da se nekomu dodijele ili uskrate neka prava, osim ako to ne proistječe iz međunarodnih obveza. [2]

Međutim, sve veća međuovisnost država u najrazličitijim oblicima, počevši od trgovačkih i financijskih odnosa pa do uspostave mehanizma kolektivne sigurnosti (vojni savezi), djeluje u smjeru relativiziranja vanjske suverenosti. U isto vrijeme i ideja o „međunarodnoj zajednici“, koja se u početku shvaća kao uzajamnost zapadnih zemalja,

odnosno zapadnog kulturnog kruga ili zemalja slobodne privrede, mijenja nazore o neovisnosti država. I stvaranje univerzalnih međunarodnih organizacija, kao Lige naroda u Ženevi između dvaju svjetskih ratova te Ujedinjeni Narodi (UN) 1945. godine, djeluje u smjeru ograničavanja državne suverenosti. To dovodi do toga da se i u samoj teoriji međunarodnih odnosa, pa i u međunarodnom pravu, pojam suvereniteta počinje deapsolutizirati i relativizirati. [2]

### 3. Razvoj propisa o suverenitetu nacionalne države u zraku

U međunarodnoj avijaciji koncept suvereniteta je temeljno polazište na kojem je zasnovano gotovo cijelo zračno pravo. [3]

Može se, stoga, zaključiti kako je razvoj propisa o suverenitetu nacionalne države u zraku vrlo blizak s razvojem zračnog prava općenito.

Pariška konvencija 1919. godine postala je prvi pravni instrument koji je došao na snagu u području zračnog prava, iako su trebale godine kako bi se implementirala na učinkovit način. Ratificirana od strane 32 države, ishod konvencije pokazao je snažnu podršku potpunom i isključivom suverenitetu zračnog prostora. Sjedinjene Američke Države i većina južnoameričkih država nikad nisu usvojile Parišku konvenciju, ali su usvojile svoju konvenciju 9 godina kasnije, u Havani. Prvi članak Pariške konvencije priznaje potpuni i apsolutni suverenitet u zračnom prostoru nacionalne države. Ovaj članak je također potvrdio ono što je već postalo običajno pravo i stoga je to također postalo primjenjivo i na države koje nisu potpisale Parišku konvenciju. Konvencija je raspravljala o pitanju slobode „nedužnog“ prolaska, ali ništa o pitanju slobode civilne avijacije. Drugim riječima, konvencija ne uključuje pravo slijetanja u stranu državu. Dakle, Pariška konvencija je sadržavala i uspostavila sustav s pravilima koji je nadzirao primjenu i letenje zrakoplova iznad i između država članica. [4]

Dvadesetak godina kasnije, 1944., u vrijeme kad su se Savezničke sile polako približavale pobjedi u Europi i Aziji, američki predsjednik Franklin Roosevelt pozvao je sve članove Saveza zajedno s nekim neutralnim državama na međunarodnu konferenciju o civilnom zračnom prometu koja se održavala u Chicagu. Svrha konferencije je bila potvrditi zajedničku slogu u definiranju budućnosti i uporabi zračnog prostora na što učinkovitiji način. Roosevelt je opisao potrebu za globalnom zračnom komunikacijskom mrežom kao neposredno nužnu i objavio da će veliki broj prijevoznih zrakoplova biti dostupan čim neprijatelj u Europi i Aziji bude poražen. Zbog globalnog opsega oružanih sukoba, pilota i aerodroma nije nedostajalo. Nadalje, domaćin je pozvao države koje sudjeluju na konferenciji da stvore uzajamno povjerenje između sebe i izbjegavaju dominaciju jedni nad drugima. To je, po Rooseveltu, bila ključna stvar za stvaranje nove konvencije. Nakon malo više od mjesec dana, 52 države su potpisale Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija) i dva druga sporazuma koja ju nadopunjavaju. Konvencija je trebala 26

ratifikacija i došla je na snagu u travnju 1947. godine. Konvencija i njezina dva dodatka značila su da države potpisnice uvažavaju međusobna prava preleta preko nacionalnih zračnih prostora i prava slijetanja na određena područja svojih suverenih područja. [4] Prvi članak Čikaške konvencije znači isto što i prvi članak Pariške konvencije: „Države ugovornice priznaju da svaka država ima potpuni i isključivi suverenitet nad zračnim prostorom iznad svojeg teritorija.“. Čikaška konvencija, međutim, definira i teritorij kao: „Teritorijem države u smislu ove konvencije se smatraju kopnena područja i teritorijalne vode uz ta područja pod suverenitetom, vrhovnom vlašću, zaštitom ili mandatom te države.“. [5]



**Slika 1. Čikaška konferencija trajala je od 1. studenog do 7. prosinca 1944. godine i na njoj je prisustvovalo 700 delegata iz 52 države [6]**

Države i avijacijska industrija su oduvijek bile posebno povezane. Pariška i Čikaška konvencija su bile donesene nakon dva rušilačka svjetska rata. Ratovi pojačavaju nacionalizam i pridodavaju načelu nacionalnog suvereniteta obrambeni karakter. Brojne zračne linije su stvorene od strane državnih tijela nadležnih za nacionalnu sigurnost koje čine strateške nacionalne rezerve za vojne snage u slučaju rata ili oružanog sukoba. Isto tako, bitan



dio zračnog prostora je nekoć bio i još uvijek je rezerviran za vojne aktivnosti. Ovo razdvajanje zračnog prostora između civilnih i vojnih korisnika je odraz prioriteta nacionalne sigurnosti koji leži iza koncepta suvereniteta. [7]

Čikaškom konvencijom stvorena je i Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (engl. *International Civil Aviation Organization*, ICAO) čiji su ciljevi i zadaće navedene u Članku 44. [8]

Ciljevi i zadaće navedene u Članku 44. Čikaške konvencije, koje obavlja ICAO su:

- osiguranje sigurnog i pravilnog rasta međunarodnog civilnog zrakoplovstva u cijelom svijetu
- podsticanje gradnje i uporabe zrakoplova u miroljubive svrhe
- podsticanje razvoja zračnih puteva, zračnih luka i sredstava zračne plovidbe za međunarodno civilno zrakoplovstvo
- omogućavanje narodima svijeta siguran, redovan, učinkovit i ekonomičan zračni promet
- sprječavanje gospodarstvenih gubitaka uzrokovanih pretjeranom konkurencijom
- osiguravanje potpunog poštivanja prava svake države ugovornice i osiguravanjem primjerenih mogućnosti sudjelovanja zrakoplovnih tvrtki svake države ugovornice u međunarodnom zračnom prometu
- izbjegavanje diskriminacije među državama ugovornicama
- unapređivanje sigurnosti letenja u međunarodnoj zračnoj plovidbi
- pomaganje općeg razvoja svih vidova međunarodnog civilnog zrakoplovstva [5]

## 4. Suverenitet na kopnu, moru i drugim područjima nacionalne države

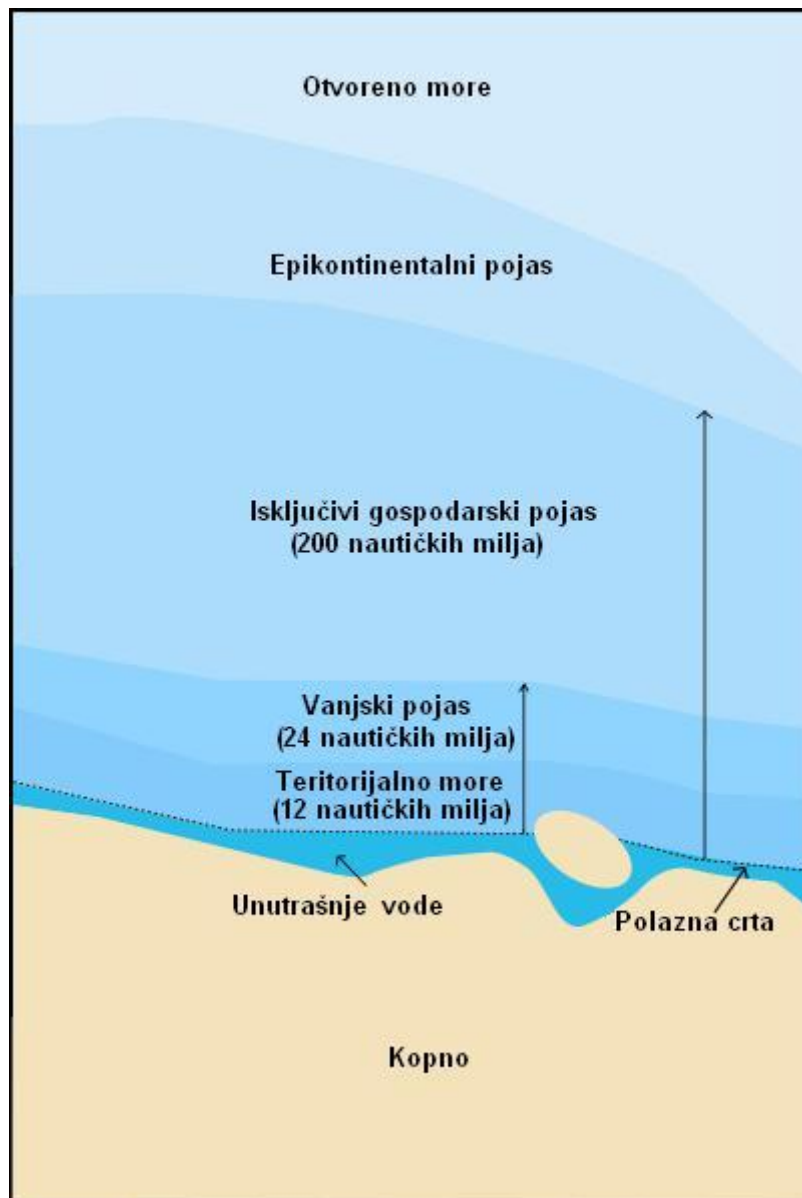
Državni teritoriji (područja) bitan je kriteriji za nastanak države i bitan element njezina postojanja. Ne može biti države bez teritorija i bez stanovništva podvrgnutih političkoj vlasti koja tu državu čini suverenom. Državno područje obuhvaća kopnene prostore u državnim granicama, uključivši rijeke i jezera, te otoke. Područje obalne države obuhvaća još i njezine unutarnje morske vode, otočne vode te njezino teritorijalno more. [9]

Državno područje nije dvodimenzionalni prostor i ne obuhvaća samo „površinu“ kopna i mora. Ono obuhvaća i podzemlje, uključujući podzemlje morskoga dna, kao i zračni prostor iznad cjelokupnoga kopnenoga i morskoga područja države. Svi ti dijelovi državnog područja ne mogu se označiti „državnim teritorijem“. Zračni prostor je prije prostor negoli „teritorij“ u doslovnom smislu te riječi. Uz to, morski i zračni prostori su akcesoriji kopna. Oni ne mogu biti za sebe predmetom stjecanja i otuđenja ako se ne stekne i ne otuđi odgovarajući prostor kopna. [9]

Teritorijalna suverenost očituje se kao pretpostavka. Ona mora uzmaknuti pred svim međunarodnim obvezama bilo koji im je izvor, ali ona uzmiče samo pred njima. Sve veće potrebe za djelotvornom zaštitom okoliša na našoj planeti, uključivši zrak, vodu, tlo, floru i faunu, prerastaju u sasvim određene dužnosti svih država prema općemu međunarodnom pravu. Kršenje neke obveze ustanovljene po međunarodnom pravu glede zaštite okoliša, povlači međunarodnu odgovornost države; ta odgovornost ima za posljedicu dužnost povrata u prijašnje stanje ili plaćanja odštete. Te dužnosti u znatnoj mjeri smanjuju razinu teritorijalne suverenosti svih država svijeta. [9]

Suverenost države ne očituje se sasvim jednako na njezinu kopnenom, morskom i u zračnom prostoru. [9]

Osim prostora otvorenog mora i Međunarodne zone morskoga dna i podzemlja, gotovo svi ostali prostori na našoj planeti podijeljeni su na područja suverenih država. Uz to, u svojim prostorima vanjskog morskog pojasa, te epikontinentalnog i gospodarskog pojasa, obalna država ne uživa potpunu suverenost, nego ima neka prava nadzora, „suverena prava“ i jurisdikciju. Stoga za razliku od unutrašnjih voda i teritorijalnog mora, to nisu dijelovi područja odnosnih obalnih država. [9]



Slika 2. Morski pojasevi prema međunarodnom pravu [10]

Suverena prava koja država ima u svom gospodarskom pojasu su prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i onih morskog dna i njegova podzemlja, te glede drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova, dok se suverena prava države u epikontinentalnom pojasu odnose samo na istraživanje i iskorištavanje njegovih prirodnih bogatstava. [11]

Važno je primijetiti da suverena prava u gospodarskom pojasu nisu potpuno jednaka glede živih i neživih bogatstava. Dok je obalna država dužna drugim državama dati pristup

živim bogatstvima pod određenim uvjetima, neživa bogatstva ona ne mora ni s kime dijeliti. Također, izraz „druge djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa“ vrlo je općenite naravi i može se primijeniti na bilo koju novonastalu djelatnost dok se „proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova“ navodi samo kao primjer. [12]

## 5. Određivanje suvereniteta nacionalne države u visinu

### 5.1. Vertikalni suverenitet

Debata oko ocrtavanja granice između nacionalnog suvereniteta i svemira (gornje vertikalne granice suvereniteta nacionalne države) prethodi svemirskom dobu. Mnogo je članaka pisano o toj temi u 1950-tima, pri prvim počecima svemirskog doba. Međutim, debata je ustvari započela ranije, za vrijeme prvih letova zrakoplova i nastavlja se sve do danas. Budući da nema dogovorenog razgraničenja između teritorija države i svemira, u kojem ni jedna država nema suverena prava, vertikalna granica suvereniteta države nije određena i na svakoj je državi da definira visinu do koje seže njezin nacionalni suverenitet. No, ni jedna država dosad to nije jasno napravila. [13]

Nekoliko je razloga zašto je određivanje suvereniteta nacionalne države u visinu bitno. Kao prvo, nove tehnologije koje su u razvoju uskoro bi mogle omogućiti različitim vrstama vozila prometovanje na velikim visinama. Podorbitalni svemirski turizam blizu je svoje komercijalne primjene. Nekoliko ideja za interkontinentalna vozila koja bi mogla prometovati u gornjoj atmosferi su u razvoju. [13]

Također, razgraničenje je važno zato što pruža podjednaki pristup svemiru. Iako je svemir slobodan, ako je državama dozvoljeno zahtijevati vertikalni suverenitet do visine na kojoj je orbitalni let moguć, drugim državama će biti zabranjeno imati slobodan pristup svemiru. Postavljanjem niske granice za vertikalni suverenitet, države koje lansiraju svoja vozila će imati mogućnost slobodnog pristupa svemiru, ali će susjedne države i dalje moći legitimno izražavati zabrinutost zbog sigurnosti. No, uspostavljanje niske gornje vertikalne granice nacionalnog suvereniteta neće značiti da će države imati potpunu slobodu djelovanja. Čak i u svemiru, države ne mogu poduzeti radnje koje štete interesima drugih država. Međutim, države će morati ukazati na legitimni sigurnosni problem prije nego što daju prigovor na radnje druge države. Države neće moći prigovarati samo na temelju preleta. Ovo bi trebalo ohrabriti države na zajednički rad koji bi dao temelj ujednačenih pravila prometovanja. [13]

Drugi problem koji je nastao zbog nedostatka međunarodne definicije svemirske granice je odgovornost za svemirske radnje. Vozila koja prometuju na velikim visinama, a koja nisu u orbiti nisu nužno obvezana konvencijom o međunarodnoj odgovornosti za štetu

prouzročenu objektima u svemiru (Konvencija odgovornosti) ili konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija) tako da bi domaći krivični zakon morao biti primijenjen kako bi se utvrdila odgovornost. Povećanjem broja vozila koja prometuju u gornjoj atmosferi povećava se mogućnost sudara što može dovesti do većeg potraživanja odgovornosti. Međunarodni dogovor da svemir počinje iznad određene visine mogao bi pružiti neizvjesnost oko pitanja odgovornosti. [13]

Prvi članak Pariške konvencije je, kako je već rečeno, priznao isključivi i apsolutni suverenitet svih država u zračnom prostoru nad njihovim teritorijem, uključujući i prostor iznad teritorijalnih voda. No, Pariška konvencija nikad nije definirala pojam „zračni prostor“. 25 godina kasnije potpisuje se Čikaška konvencija koja zamjenjuje Parišku konvenciju, ali opet se ne definira pojam „zračni prostor“ ili njegova gornja granica. [13]

Zračni prostor je u suštini područje u kojem aerodinamički uzgon pruža zrakoplovu gibanje prema gore, za razliku od centrifugalne sile potrebne kako bi se izbjegla Zemljina gravitacija. Iako se zrak nalazi mnogo nautičkih milja iznad zemlje, Karmanova crta, definirana na visinama između 52 i 56 nautičkih milja, je visina pri kojoj centrifugalna sila mora zamijeniti aerodinamički uzgon. [8]

Kako je već napomenuto, problem pri određivanju suvereniteta nacionalne države u visinu leži u nedostatku prirodne granice koja dijeli zrak i svemir. Slično je nedostatku prirodne granice koja dijeli međunarodne vode od državnih teritorijalnih voda. Obalne države povijesno su zahtijevale pripadnost voda u okolici njihovih teritorija, koje se zovu „teritorijalna mora“. U početku su države zahtjevale širinu teritorijalnih mora u iznosu od 3 nautičke milje. Kasnije su konstantno povećavale širinu svojih teritorijalnih mora kako bi se uspješnije borile protiv krijumčarenja. U dvadesetom stoljeću, zahtjevi država su raznoliki. 1958. godine, tri konvencije su formulirane u Genevi koje razmatraju različite aspekte o pravu mora. No, te konvencije nisu specificirale maksimalnu širinu teritorijalnih mora koju su države mogle zahtijevati. Zahtjevi za širinu teritorijalnih mora su i dalje ostali raznoliki pa i do 100 nautičkih milja (185 kilometara). Konačno, Ujedinjeni narodi sponzorirali su nekoliko konferencija između 1973. i 1982. kako bi se nadogradile konvencije iz 1958. godine. Ove su konferencije dovele do Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, koja je stupila na snagu 1994. godine. Konvencija o pravu mora navodi da države mogu zahtijevati najviše 12 nautičkih milja (22,2 kilometra) za širinu svojih teritorijalnih mora. Sama postojanost zakona

ne jamči njegovo poštivanje ili jednoliku interpretaciju. Čak i nakon što je Konvencija o pravu mora stupila na snagu, bilo je problema oko raznolikih zahtjeva za širinu teritorijalnih mora. Međutim, smatra se da je cjelokupna sukladnost država s odredbama Konvencije o pravu mora koje se tiču uspostavljanja vanjskih granica teritorijalnih voda vrlo visoka. [13]

## 5.2. Stavovi država o gornjoj granici vertikalnog suvereniteta

Godinama nakon formuliranja Čikaške konvencije, države su zauzimale različite položaje kad je riječ o mjeri vertikalnog suvereniteta i definiciji svojih nacionalnih zračnih prostora. Do opće suglasnosti još nije došlo. [13]

2002. godine, Australija je počela s reformama svojeg Sustava nacionalnog zračnog prostora (engl. *National Airspace System*) koji se temelji na međunarodnim standardima kao što je primijenjeno i u Sjedinjenim Državama, ali s definiranjem gornje granice zračnog prostora koja iznosi 60000 stopa (18,3 kilometara) za klasu A zračnog prostora. Za svrhe licenciranja lansiranja u svemir, australski akt o svemirskim aktivnostima iz 1998. godine definira svemirski objekt kao plaćeni teret nošen prema ili natrag iz područja višeg od 100 kilometara iznad srednje razine mora. Ovo, međutim, ne znači da se Australija odriče svojeg dijela suvereniteta koje može imati na području iznad 60000 stopa ili čak onog dijela iznad 100 kilometara. [13]

Savezna Republika Njemačka je 1961. godine, izmijenila svoj zakon u vezi zračne navigacije iz 1959. godine, kako bi uključila svemirske letjelice i rakete u svoju definiciju „zrakoplova“. Taj zakon i dalje ne definira gornju granicu tog zračnog prostora. [13]

Savez Sovjetskih Socijalističkih Republika (SSSR) je, neposredno prije lansiranja Sputnika 4. listopada 1957. godine ustvrdio da je suverenitet države protegnut neograničeno u visinu. Nakon lansiranja Sputnika javnost SSSR je ipak postavila pitanje je li moguće da bilo koja država ima suverenitet u svemiru. Odgovarajući na neslužbene prigovore da je Sputnik prekoračio teritorije drugih država, dr. G. Zadorozhni, sovjetski odvjetnik, napisao je da Sputnik nije „probio zračni prostor iznad ikakvih teritorija, već se ti teritoriji nalaze ispod...orbite satelita.“. I dalje je SSSR zahtijevao vertikalni suverenitet bez definirane gornja granice. [13]

Zakoni Južnoafričke Republike su nepotpuni u područjima definiranim kao zračni prostor i svemir. Njihov akt o avijaciji je preslika definicije zračnog prostora iz Aneksa 7

Čikaške konvencije, gdje je zračni prostor ograničen maksimalnom visinom pri kojoj zrakoplov može letjeti u zraku pomoću atmosfere. Međutim, zaseban zakon definira svemir kao prostor iznad površine zemlje na visini na kojoj je moguće upravljati objektom u orbiti oko zemlje. [13]

1999. godine, dužnosnik Ujedinjenog Kraljevstva, kasnije ministar razvoja, okoliša, prometa i regija je izjavio da Ujedinjeno Kraljevstvo nema pravu definiciju gornje granice svojeg zračnog prostora, ali da se za praktične svrhe uzima granica kao minimalna visina na kojoj zrakoplovi mogu letjeti. Stoga, iako Ujedinjeno Kraljevstvo očito nema određenu gornju granicu svojeg suvereniteta, ostavlja prostor za buduće tvrdnje koje može nametnuti. [13]



## 6. Primjeri međunarodnih sporova i ugrožavanja mira radi narušavanja suvereniteta u zraku

Zaštita nacionalne sigurnosti bila je jedan od glavnih razloga za uspostavljanje koncepta potpunog i isključivog suvereniteta nad zračnim prostorom. Tijekom Prvog i Drugog svjetskog rata, baloni i zrakoplovi bili su korišteni kako bi bacali bombe na neprijateljska područja. U drugoj polovici 20. stoljeća dogodili su se mnogi slučajevi u kojima su zrakoplovi (čak i civilni) bili srušeni zato što se smatralo da predstavljaju prijetnju nacionalnoj sigurnosti suverenih država. [7]

Putnički zrakoplov kompanije „Air France“ na redovnom letu od Frankfurta do Berlina napadnut je od strane sovjetskih borbenih zrakoplova u travnju 1952. godine. Putnički zrakoplov bio je izložen višestrukim izoliranim napadima u kojima su se koristili topovi i mitraljezi. Šest putnika i članova posade, uključujući i kopilota, bili su ozlijeđeni ili od metaka ili od komadića metala. Iako je zrakoplov pretrpio ozbiljna oštećenja desnih motora i spremnika goriva, bio je uspješno prizemljen u Berlinu. Sovjetski savez trdio je da je putnički zrakoplov povrijedio sovjetski zračni prostor bez autorizacije i time prekršio sovjetske zračne propise. Francuzi se nisu složili s tvrdnjom Sovjeta o ulasku aviona u njihov zračni prostor. Samo par minuta prije napada, pilot zrakoplova primio je izvještaj o poziciji u kojem je bilo potvrđeno da se zrakoplov nalazi u granicama zračnog koridora na putu za Berlin. [4]

27. srpnja 1955. godine, civilni zrakoplov letio je iz Beča u Izrael preko aerodroma u Istanbulu, te je na putu zalutao u bugarski zračni prostor zbog neispravne indikacije radio kompasa. Bugarski borbeni zrakoplovi su po naredbi srušili zrakoplov. Kao rezultat, svi putnici i posada su poginuli. U to vrijeme, diplomatski odnosi između Zapada i Istoka su bili napeti. Nesreća se dogodila u vrijeme Hladnog rata i rezultati službene istrage izvršene od strane Bugarskih vlasti bili su osporeni od strane Izraelske vlade. Isprva Bugarska nije priznala svoju odgovornost ali, s vremenom se službeno ispričala i ponudila odštetu rodbini žrtava oborenog zrakoplova. [7]

U veljači 1973. godine, Boeing 727 u vlasništvu kompanije „Libyan Airlines“ srušili su izraelski presretači iznad Sinajskog poluotoka koji je u to vrijeme bio okupiran od strane Izraela. Putnički zrakoplov bio je na ruti od Tripolija do Kaira i nakon što je preletio Kairo stupio je 12 milja duboko u izraelsko okupirano područje te su ga izraelski borbeni zrakoplovi

pogodili prouzrokovajući nasilni sudar zrakoplova sa zemljom što je rezultiralo uništenjem zrakoplova i gubitkom od 108 života. Egipatska vlada tvrdila je da je ova radnja bila prekršaj međunarodnog prava. Također je navodila kako su izraelski zrakoplovi pucali bez upozorenja i da je pilot zrakoplova bio svjestan činjenice da je bio izvan zakonitog zračnog prostora te da je kontaktirao egipatsku zračnu kontrolu neposredno prije nego što je zrakoplov bio pogoden. Izrael je branio akciju, govoreći da je putnički zrakoplov povrijedio zračni prostor iznad okupiranog područja i da je radnja bila u skladnosti s međunarodnim pravom te da je mjera opreza bila poduzeta tek nakon ozbiljnog razmatranja. Izrael se držao toga da pilot civilnog zrakoplova nije uzimao u obzir ikakva upozorenja dana prije rušenja zrakoplova. Konačno, piloti borbenih zrakoplova tvrdili su da je svrha bila samo oštetiti putnički zrakoplov kako bi ga prisilili na slijetanje i da namjera nije bila rušenje zrakoplova. Popratna reakcija ICAO-a bila je brza, gorljiva i od velike važnosti. Izvještaj nakon obavljene istrage snažno je osudio izraelske radnje i tražio od Izraela da prouči ciljeve i zadaće Čikaške konvencije. [4]

20. travnja 1978. godine, Korean Airlines Flight 902 bio je na ruti od Pariza do Seula kada je nenamjerno narušio suverenitet Sovjetskog saveza ulaskom u njegov zračni prostor jer je došlo do kvara u navigacijskoj opremi zrakoplova. Dva mlazna zrakoplova tipa Sukhoi bili su poslani kako bi presreli uljeza. Čak su piloti borbenih zrakoplova obavijestili svoje nadležne kako se radi o civilnom zrakoplovu tipa Boeing 747, a ne o neprijateljskom borbenom zrakoplovu, no svejedno im je bilo naređeno da ga obore. Dvoje putnika je poginulo i piloti su uspješno sletjeli na smrznuto jezero, nakon čega su svi preživjeli putnici i posada bili spašeni sovjetskim helikopterima. [7]

1. rujna 1983. godine, Korean Air Lines Flight 007 bio je civilni zrakoplov srušen od strane Sovjetskog Saveza prilikom ulaska u sovjetski zračni prostor. Kada je zrakoplov počeo odstupati od svoje namjeravane putanje, sovjetski borbeni zrakoplovi poslani su da presretnu Boeing 747. Sovjetske vlasti bojale su se da je civilni zrakoplov ustvari američki obavještajni zrakoplov koji je u sklopu izviđačke misije prelijetao poluotok Kamčatka. Borbeni zrakoplovi ispalili su dva projektila koja su potpuno uništila svoju metu. Svih 269 putnika i članova posade u zrakoplovu poginuli su. Ovo rušenje zrakoplova izazvalo je val ogorčenja u međunarodnoj zajednici i dovelo je do usvajanja Članka 3 (bis) u Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koji državama priječi korištenje sile protiv civilnih zrakoplova. [7]

1988. godine, iranski civilni zrakoplov letio je iz Dubajja u Iran kada je naglo srušen od strane Američke mornarice u Perzijskom zaljevu. Svih 290 putnika i članova posade izgubilo je život. U to vrijeme Iran i Irak bili su u ratu. Američki časnici pogrešno su vjerovali da je taj civilni putnički zrakoplov zapravo neprijateljski borbeni zrakoplov. Amerika nije priznala svoju krivicu i ponudila je odštetu rodbini stradalih žrtvi iz milosti. Ovaj događaj bio je veliki prekršaj odredbi Članka 3 (bis) Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. [7]

4. listopada 2001. godine, Siberia Airlines flight 1802 putovao je od Tel Aviva do Novosibirsk kada je srušen „zemlja-zrak“ projektilom kojeg su lansirale zračne obrambene snage Ukrajine koje su u isto vrijeme izvršavale vojne vježbe kod Krima. S obzirom na činjenicu da se ova nesreća dogodila manje od mjesec dana nakon „9/11“ terorističkog napada na Sjedinjene Američke Države, aerodrom u Tel Avivu bio je zatvoren nekoliko sati zato što su se izraelske vlasti bojale da je ova nesreća možda bila prouzrokovana terorističkim radnjama. 2003. i 2004. godine ukrajinske vlasti potpisale su dva zasebna sporazuma s izraelskim i ruskim vlastima u kojima prihvaćaju platiti odštetu rodbini žrtava ali bez priznavanja svoje pravne odgovornosti. [7]

Članak 3 (bis) Čikaške konvencije:

- a) Države ugovornice prihvaćaju da se svaka država mora suzdržati od pribjegavanja uporabi oružja protiv civilnog zrakoplova u letu i da se, u slučaju presretanja, životi osoba u zrakoplovu i sigurnost samog zrakoplova ne smije ugroziti. Ova odredba se ne smije protumačiti kao da na ikoji način mijenja prava i obaveze država navedene u Povelji Ujedinjenih Naroda
- b) Države ugovornice prihvaćaju da svaka država, na temelju svog suvereniteta, ima pravo zatražiti slijetanje (na nekakav odgovarajući aerodrom) civilnog zrakoplova koji leti iznad njezinog teritorija bez odobrenja ili ako postoje razumne osnove pomoću kojih se može zaključiti da se taj zrakoplov koristi za bilo kakve svrhe koje nisu u skladu s ciljevima ove konvencije; također može dati takvom zrakoplovu bilo kakve upute kako bi se stalo na kraj takvim kršenjima. Za ovu svrhu, države ugovornice mogu pribjeći bilo kakvim prikladnim sredstvima sukladnim s relevantnim pravilima međunarodnog prava, uključujući i relevantne odredbe ove konvencije, točnije stavak (a)

ovoga Članka. Svaka država ugovornica prihvaća izdavati svoje propise na snazi koji se tiču presretanja civilnih zrakoplova

- c) Svaki civilni zrakoplov će se pridržavati zapovijedi koja je dana sukladno sa stavkom (b) ovoga Članka. U tu svrhu će svaka država ugovornica uspostaviti sve potrebne odredbe u svojim nacionalnim zakonima ili propisima kako bi takva sukladnost bila obavezna za sve civilne zrakoplove registrirane u toj državi ili zrakoplove koje rukovodi operater koji ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište u toj državi. Svaka država ugovornica će kazniti bilo kakvo kršenje tih primjenjivih zakona ili propisa ozbiljnim kaznama i podnijeti će svaki takav slučaj svojim nadležnim tijelima u skladu sa svojim zakonima i propisima
- d) Svaka država ugovornica će poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se zabranilo namjerno korištenje bilo kojeg civilnog zrakoplova registriranog u toj državi ili zrakoplova kojim rukovodi operater koji ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište u toj državi u bilo koju svrhu koja nije sukladna s ciljevima ove konvencije. Ova odredba neće utjecati na stavak (a) ili odstupiti od stavka (b) i (c) ovog Članka. [8]

## 7. Novi izazovi – orbitalni i podorbitalni let

Danas, zrakoplovi lete na sve većoj i većoj visini zahvaljujući brzom tehnološkom napretku pa se maksimalna granica aerodinamičkog uzgona neprestano pomiče prema većoj visini. Članak 28. Čikaške konvencije nameće obvezu državama po kojoj moraju pružiti usluge zračne navigacije u zračnom prostoru iznad njihovih teritorija. Međutim, ta obaveza se ne proširuje i na svemir. Ovo pitanje nije razriješeno ni Ugovorom o svemiru (1967.). Kao što je već ustanovljeno, nije još definirano ni gdje zračni prostor završava, a svemir počinje. Države su se jedino složile oko činjenice da je svemir zajedničko naslijeđe čovječanstva i da nitko nema suverena prava nad svemirom. [7]

Pomoću moderne opreme smještene u svemiru moguće je fotografirati infrastrukture i građevine bilo koje države bez odobrenja te države. Time se narušava nacionalna sigurnost i dovodi se pojam suvereniteta u pitanje. S druge strane, nacionalnoj sigurnosti također prijete nova opasnost iz svemira, a to je svemirski turizam. [7]

50 godina nakon što je ruski astronaut Yuri Gagarin postao prvi čovjek koji je doživio iskustvo leta u svemiru, komercijalne kompanije doživjele su pomak u industriji svemirskog turizma. U pokušaju da omoguće „konačnu granicu“ široj grupi ljudi, privatne tvrtke se utrkuju kako bi pružile kupcima jedinstveno iskustvo orbitalnog i podorbitalnog leta. [14]

Podorbitalni let je let do vrlo velike visine, ali koji ne uključuje slanje vozila u orbitu. To znači da se radi o letu izvan atmosfere, ali ne dostižu se brzine potrebne za održavanje kontinuiranog kruženja u orbiti oko Zemlje. Orbitalni let definiramo kao let u kojem vozilo prijede barem jednom orbitu oko centralnog tijela. [3] U slučaju centralnog tijela – Zemlje, visina treba biti minimalno 100 kilometara. Za zadržavanje stalne visine, odnosno kruženja vozila u orbiti, potrebne su vrlo velike brzine (tzv. orbitalne brzine) koje iznose od 7 do 8 kilometara po sekundi (za visine do 1000 km). Orbitalna je brzina manja za orbite na većoj visini. [15]

Podorbitalni svemirski brodovi doveli bi putnike do „ruba svemira“, na visinu od oko 100 kilometara, nakon čega bi se vratili na Zemlju. Ovi putnici dobili bi pogled ruba našeg planeta i crnilo svemira, te bi proveli par minuta u bestežinskom stanju. [14]

Trenutno se podorbitalni letovi smatraju svemirskim turizmom, ali u budućnosti će oni postati međunarodni letovi. U ovom trenutku ne postoji međunarodna regulacija podorbitalnih

letova. Većina država također nema nikakvu regulaciju ovih aktivnosti. Od 2004. godine, s letom *SpaceShipOne* letjelice, zanimanje za podorbitalne letove se povećalo i tehnologija koja ih podržava je napredovala. Kako je već utvrđeno, međunarodno pravo trenutno nije opremljeno za rješavanje regulacije komercijalnog putovanja u svemiru. Stoga, izrazito je bitno da se nove regulative stvore iz ničega ili iz kolaboracije već postojećih zakona. Razlog zbog kojeg bi se ovim problemom trebalo baviti sada, a ne „u budućnosti“ ili „uskoro“, je taj što s povećanjem broja sudionika u području podorbitalnih letova raste još veća potreba za sigurnosnim standardima i upravljanja prometom, te će se povećati broj nesporazuma oko odgovornosti, registracije i lansiranja spomenutih objekata. Problem podorbitalnih letova je također stvar nacionalne sigurnosti, ekonomskog razvoja i diplomacije. [16]

Drugim riječima, povećanjem popularnosti svemirskog turizma i orbitalnih i podorbitalnih letova općenito, povećava se i hitnost redefiniranja koncepta suvereniteta u svrhu učinkovitog rješavanja pravnih, ekonomskih i sigurnosnih pitanja koje protječu iz takvih novih aktivnosti. [7]

Postoji nekoliko mogućih rješenja raščišćavanja trenutnog nereda zbog potrebne regulacije podorbitalnih letova. Ta rješenja se kreću u rasponu od tretiranja podorbitalnih letova u potpunosti kao atmosferske letove, čime ih se se podvrgava već postojećem zračnom pravu i regulatornom režimu sve do tretiranja takvih letova u cijelosti kao svemirskih. Dakle, moguće tretiranje orbitalnih letova može biti izvan međunarodnih razmatranja gdje se dozvoljava da svaka država individualno razvije određeni broj rješenja ili na osnovu integriranog i usklađenog međunarodnog pristupa koji nastoji zajedno spojiti najbolje od oba sustava ili pak na osnovu stručnog pristupa temeljenog na dokazima dizajniranog kako bi razvio sustav koji najbolje zadovoljava potrebe svih sudionika. [16]

## 8. Predviđanje daljnjeg razvoja

### 8.1. Globalizacija i suverenitet

Percepcija nezavisnosti države od neke druge više vlasti, kao i o nadređenosti države svim osobama i korporacijama koje se nalaze na njezinom području, danas je ozbiljno dovedeno u pitanje, ne samo u teoriji već i u praksi. Kao najveći izazov koji se postavlja teoriji nacionalnog suvereniteta pojavljuje se proces globalizacije. Među autorima nema suglasnosti o značenju i pokazateljima globalizacije. [1]

Globalizacija se može definirati kao isključivo ekonomski fenomen. Globalizacija podrazumijeva mobilnost kapitala, internacionalizaciju proizvodnje, omogućuje tvrtkama ulaganje tamo gdje je to najunosnije, neovisno o nacionalnim granicama. Sve više tvrtki preobražava se u multinacionalne kompanije, koje opskrbljuju svjetsko tržište dobrima što ih proizvode i sklapaju u nekoliko različitih zemalja. Rezultat je liberalizacija, deregulacija, privatizacija i otvaranje nacionalnih ekonomija. [1]

Najopćenitija je definicija globalizacije ona koja govori o globalnoj međuovisnosti. Tako David Held definira globalizaciju kao „širenje i produbljivanje društvenih odnosa i institucija u prostoru i vremenu koje čini da se svakodnevne aktivnosti sve više nalaze pod utjecajem događaja koji se zbivaju na drugoj strani svijeta, a prakse i odluke lokalnih grupa ili zajednica mogu imati značajan globalni odjek“. Eugen Pusić definira globalizaciju kao „pojavu sve češće povezanosti ljudi, u misli i djelu, širom svijeta kao cjeline“. [1]

Ivan Šimunović smatra da je globalizacija činjenica. „Ima tehnološke temelje (razvoj komunikacijske i informatičke tehnologije) kao i gospodarski (trgovačka i financijska integracija), društveni (međuovisnost) i ideološki sadržaj“. Globalizacija svoj nastanak zahvaljuje smanjenju troškova i vremena potrebnog za transport dobara i usluga te smanjenju troškova i vremena komunikacije. Internet povezuje ljude neovisno o državnim granicama. U pogledu regulacije interneta, unutarnje pravo doživjelo je neuspjeh zbog transnacionalne prirode digitalne komunikacije, dok se na međunarodnoj razini još uvijek ne uspijeva postići sporazum. [1]

Te okolnosti (nove strukture proizvodnje, pojačane suradnje i međuovisnosti) zahtijevaju djelovanje koje nijedna država ne može izvesti sama. Pojavila se potreba za

institucijama koje će koordinirati djelovanja. Tu osobito dolazi do izražaja djelovanje međunarodnih ekonomskih organizacija poput Svjetske trgovinske organizacije, Međunarodnog monetarnog fonda i Svjetske banke. Također su značajni međunarodni sporazumi, primjerice Protokol iz Montreala o zaštiti ozonskog omotača iz 1987. godine. Ovdje je stalno prisutna jaka napetost između tradicionalnog koncepta suvereniteta, s jedne, i međunarodnih institucija, s druge strane. Ona posebice dolazi do izražaja u radu međunarodnih sudskih institucija kao što je, primjerica, sustav za rješavanje sporova Svjetske trgovinske organizacije. [1]

No, globalizacija nije samo, i nije isključivo vrijednosno pozitivna pojava. Uz nepobitne pozitivne strane, koje se pokazuju prije svega u medijsko-komunikacijskom području i digitalnoj brzini prenošenja znanja, koje postaje dostupno i siromašnijim dijelovima čovječanstva, ona sa sobom nosi i čitav niz vrijednosno negativno konotiranih posljedica. Tu prije svega imamo na umu okolnost stvaranja široke mreže kriminalnih aktivnosti, koje su posebice došle do izražaja slomom bivših komunističkih država, te događaja koji su uvjetovani terorističkim napadom na SAD od 11. rujna 2001. godine. [17]

Tijekom procesa globalizacije, sve više dobivaju na težini odnosi suradnje i sukoba između država. Pusić zato smatra da bi racionalni program konstrukcije globalnih političkih odnosa mogao biti usmjeren na sljedeće ciljeve:

1. jačanje transdržavnih mreža i stabiliziranje supradržavnih institucija uz postupno sve izrazitije ograničenje suverenosti svake pojedine države, tj. smanjenje mogućnosti da svoju silu rabi nekontrolirano,
2. jačanje infradržavnih aktera u prvom redu, jačanje položaja pojedinca, pa uloge lokalnih zajednica, infradržavnih regije i nedržavnih organizacija u odnosu prema središnjoj državnoj vlasti, sa svrhom stvaranja protuteže njezinom monopolu sile. [17]

O odnosu između globalizacije i suverene nacionalne države u literaturi su tri glavna smjera mišljenja: globalisti, skeptici, transformatori. Globalisti vide globalizaciju kao neminovni proces na koji nije moguće utjecati. Vide nastanak novog svjetskog poretka i kraj suvereniteta nacionalnih država. Tradicionalisti smatraju da globalizacija nije posve nov fenomen, da su njezini učinci preuveličani i da su nacionalne države još uvijek dominantne. Transformatori su izabrali srednji put. Oni se slažu s globalistima da se suvremena globalizacija bitno razlikuje od prethodnih. Međutim, smatraju da se na globalizaciju može utjecati. [1]



Prema de Vriesu, činjenica je da međunarodna trgovina sve više dominira ekonomskim životom država. Međutim, vlade još uvijek mogu upravljati ekonomskim razvojem. Nacionalne države nisu izgubile sposobnost donošenja i primjene propisa na industriju kao ni sposobnost izmjene svoga poreznog sustava prema vlastitim potrebama. Dominantno je gledište da vlada to može učiniti jedino uz rizik smanjenja stranih ulaganja i uz rizik da tvrtke napuste zemlju. Države mogu upravljati razvojem tako da nameću visoke poreze i druga ograničenja onim tvrtkama koje smatraju nepoželjnim na svojem području, npr. velikim industrijskim zagađivačima. [1]

## 8.2. Međunarodne organizacije i „Single European Sky“

Brzo širenje transnacionalnih veza nagnalo je države na uspostavljanje različitih oblika međunarodnog upravljanja i regulacije. Jedna od najvažnijih promjena u 20. stoljeću bila je velika institucionalizacija međunarodnih odnosa. „Kretanje prema institucijama“ počinje poslije Prvog svjetskog rata osnivanjem Lige naroda. Poslije Drugog svjetskog rata osnivaju se Ujedinjeni narodi, važne institucionalne odluke donesene su u Bretton Woodsu (New Hampshire, SAD) 1944. koje su dovele do osnivanja Međunarodnog monetarnog fonda i Svjetske banke. Osnovane su mnogobrojne organizacije da reguliraju područja poput telekomunikacija, meteorologije, prometa i dr. Danas doslovce postoje stotinu takvih organizacija različitih vrsta. To je prouzročilo izrazitu napetost između ideje suvereniteta države, u središtu koje se nalazi nacionalna politika i nacionalne ustanove, te prirode odlučivanja na međunarodnoj razini. Iako suverenitet nije neposredno narušen, način odlučivanja međunarodnih organizacija postavlja važna pitanja o mogućnosti jedne političke zajednice o samostalnom odlučivanju o svojoj sudbini. Većina tih organizacija prema stupnju postignute integracije spada u tzv. tradicionalne međunarodne organizacije. Tradicionalne međunarodne organizacije nisu ovlaštene donositi obvezujuće odluke neposredno primjenjive na države članice i pojedince. Njihove ovlasti i nadležnosti izričito su nabrojene u osnivačkom ugovoru i ograničene na određeno područje djelovanja. Države imaju pravo napustiti međunarodne režime. Pristanak na prijenos suverenih vlasti na međunarodne organizacije nije nužno trajan. Nitko ne može spriječiti države članice da opozovu svoje članstvo u međunarodnim organizacijama te tako ponovno vrše suverene ovlasti koje su bile prenijele. [1]

Proces globalizacije donio je korjenite promjene. Tradicionalno poimanje suvereniteta sve se više odvaja od društvene stvarnosti. Gubi se razlika između unutarnje i vanjske politike, dolazi do internacionalizacije političkog odlučivanja. Međunarodne organizacije donose odluke za koje se prije smatralo da pripadaju u isključivu nadležnost država. Nejednakost među državama članicama postala je uobičajenom u međunarodnim organizacijama. „Globalizacija je pridonijela odbacivanju normativnih elemenata univerzalne i ravnopravne suverenosti (...) ne traži se više jednoglasnost pri donošenju odluka, mogućnost stavljanja veta također je rijetkost. Iako se često koristi konsenzus, sve je prisutnije proporcionalno glasovanje ili posebno određena funkcionalna većina, a neke međunarodne organizacije mogu nametati svoje odluke državama“ (Kingsbury, 1998.) [1]

Dominacija država u međunarodnim organizacijama sve je više ugrožena od nevladinih organizacija i multinacionalnih korporacija. Tako, primjerice, iako nemaju formalno pravo glasa, organizacije domorodačkih naroda sudjeluju u radu Arktičkog vijeća, a utjecaj industrije prisutan je u provođenju Montrealskog protokola. Na području trgovinske politike, također, postoje primjeri izbjegavanja koncepta suvereniteta. Primjerice, članicama Svjetske trgovinske organizacije mogu postati države i ekonomske slobodne zone koje uživaju punu neovisnost u vođenju vanjskotrgovinskih poslova. [1]

Izmjena koncepta suvereniteta u odnosu na zračno pravo prodrla je u političke i ekonomske aspekte industrije zračnog prometa. Primjer ove teorije se može dati spominjanjem vrlo ambicioznog europskog projekta „Single European Sky“ kojemu je cilj integrirati resurse Europe i radikalno restrukturirati sustav i rukovodstvo europskog zračnog prostora. Ovo se može gledati sa dvije strane. Prva je relativizacija i deapsolutizacija pojma suvereniteta, a druga je da se jednostavno radi o drugačijem pogledu na koncept suvereniteta. Države ne napuštaju svoj suverenitet već samo dodjeljuju ovaj dio svog suvereniteta višoj sili, u ovom slučaju Europskoj Uniji, kako bi ona raspolagala i koristila njihova suverena prava. Države članice Europske Unije zajedno rade kako bi postigle „Single European Sky“ ili jedinstveno europsko nebo. Pod ovim projektom, provođenje usluga zračne navigacije u svih 28 država Europske Unije biti će usklađeno. Shvaćajući da je zračni prostor neprocijenjiv, zračni putevi u Europi biti će korišteni do svog maksimalnog kapaciteta sukladno sa potrebama zračne industrije, a ne prema nacionalnim granicama. [7]

## 9. Zaključak

Suverenitet je složen teorijski pojam za koji postoje obilje teorija i teorijskih definicija. Pojam suvereniteta prema kojemu država s međunarodnog gledišta ne smije biti podvrgnuta ničijoj stranoj vlasti, a s unutarnjeg je gledišta nadređena svim osobama i korporacijama koje se nalaze na njezinu području ugrožen je danas procesom globalizacije.

Uzimajući u obzir činjenicu da su na razvoj suvereniteta najviše utjecale Pariška i Čikaška konvencija, od kojih je posljednja donesena još prije 70-tak godina, i činjenicu da se od tada pojam suvereniteta nije pravno mijenjao, krajnje je vrijeme da koncept suvereniteta bude definiran sukladno s današnjim vremenom.

U odnosu na granice suvereniteta nacionalne države u zraku, granice suvereniteta države na kopnu i moru detaljnije su objašnjene. Ne postoji međunarodni sporazum o vertikalnoj granici nacionalnog suvereniteta. Danas, raste potreba za rješavanjem ove praznine u zakonu. Nekolicina autora preporučuje da bi granica trebala biti na visini od 12 nautičkih milja, poput onog ograničenja širine teritorijalnih mora koji se može naći u Pravu o moru.

Letenje u zračnom području druge države bez dopuštenja te države nije legalno. Presretanje uljeza je legalno. Što je dopušteno nakon toga i do kojih mjera predmet je mnogih rasprava. Najvažnije pravilo je opisano u Članku 3 (bis) Čikaške konvencije. Ulazak u strani zračni prostor može biti odbijen, ali država čiji je zračni prostor povrijeđen ne smije ugroziti zrakoplov i ljude u njemu ako to odbijanje nije poštivano. Također, treba primijetiti da je rušenje civilnih zrakoplova često povezano s političkom situacijom koja prevladava na tom području i okolnosti koje okružuju incident su zbog toga često zbunjujuće. Tako su za Korean Airlines flight 007 Sovjeti pretpostavili da se radi o američkom vojnom izviđačkom zrakoplovu koji leti preblizu zabranjenim područjima. Sovjetski Savez je to nazvao otežanim okolnostima.

U području podorbitalnih i orbitalnih letova, postojeći pravni režim je neadekvatan, nespreman i neopremljen za rješavanje pitanja takvih letova. Navedeno je nekoliko pristupa koji se nude kako bi se riješio ovaj problem, a najviše se preporuča onaj zadnji, stručni pristup koji je temeljen na dokazima, kojim bi se razvio sustav koji najbolje odgovara svima

zainteresiranima. Taj pristup će dozvoliti da se preko sto godina iskustva u zrakoplovstvu kombinira sa desetljećima iskustva nastalom u svemirskom letenju.

Država pokušava iznova potvrditi svoju moć na svjetskoj pozornici izgradnjom međunarodnih institucija, širenjem multilateralnih pregovora i sporazuma. Međunarodne organizacije postaju sredstvo pomoću kojeg države mogu ostvariti svoje temeljne ciljeve: sigurnost, ekonomski napredak i pristojan život svih svojih građana. Međutim, međunarodne organizacije sklone su živjeti vlastitim životom. Teorija po kojoj je suverenitet opisan kao apsolutan i jedinstven, sigurno utemeljen u nacionalnoj državi polako se odbacuje. Suverenitet ne nestaje, ali se mijenja njegova priroda.

## Popis literature

- [1] Tucak I. Globalization and State sovereignty [in Croatian]. Globalizacija i državni suverenitet. Hrvatska javna uprava, 2007, br.1., str. 139.-170.
- [2] Vrban D. State and law [in Croatian]. Država i pravo. Zagreb: Golden Marketing; 2003
- [3] Abeyratne R. Air Navigation Law. Berlin: Springer – Verlag; 2012
- [4] Engvers A. The principle of sovereignty in the air [Master thesis]. Qld: University of Lund; 2001
- [5] Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu dio 1. Međunarodni ugovori br: 1; 31.01.1996. [cited 2015 Aug 15]. Available from: [http://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996\\_01\\_1\\_4.html](http://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996_01_1_4.html)
- [6] <http://www.icao.int/ChicagoConference> [2015 Sep 5]
- [7] Erotokritou C. Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation. Student Pulse [Internet]. 2012 [cited 2015 Aug 15]. Available from : <http://www.studentpulse.com/a?id=645>
- [8] Larsen P, Sweeney J, Gillick J. Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources. 2nd ed. Leiden, Boston. Martinus Nijhoff Publishers; 2012
- [9] Đuro D. Territorial State sovereignty [in Croatian]. Teritorijalna suverenost države. Politička misao, 1998, br. 35., str. 54.-74.
- [10] [https://hr.wikipedia.org/wiki/Teritorijalno\\_more](https://hr.wikipedia.org/wiki/Teritorijalno_more) [2015 Sep 5]
- [11] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda. Međunarodni ugovori br.: 9; 20.06.2000. [cited 2015 Aug 15]. Available from: [http://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2000\\_06\\_9\\_84.html](http://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2000_06_9_84.html)
- [12] Lazić M. Republic of Croatia and exclusive economic zone [in Croatian]. Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas. Pravnik 2009. Vol. 43., br.87.

- [13] Reinhardt D. The vertical limit of State sovereignty [Master thesis]. Qld: McGill University. 2005 [cited 2015 Aug 15]. Available from: <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA436627>
- [14] Chow D. Future of space tourism: Who's offering what. Space.com. 2011 [cited 2015 Aug 15]. Available from: <http://www.space.com/11477-space-tourism-options-private-spaceships.html>
- [15] Wright D, Grego L, Gronlund L. The Physics of Space Security. American Academy of Arts and Sciences. 2005
- [16] Cheney T, Napier L. Policy Analysis: Air versus Space, Where do Suborbital Flights Fit Into International Regulation. Journal of Science Policy & Governance Vol. 7, Issue 1, 2015
- [17] Lozina D. Globalization and the sovereignty of the national state [in Croatian]. Globalizacija i suverenitet nacionalne države. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 43. 2006., str. 17.-41.

## Popis ilustracija

Slika 1. Čikaška konferencija trajala je od 1. studenog do 7. prosinca 1944. godine i na njoj je prisustvovalo 700 delegata iz 52 države .....	9
Slika 2. Morski pojasevi prema međunarodnom pravu.....	12



Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti  
10000 Zagreb  
Vukelićeva 4

## METAPODACI

**Naslov rada:** Suverenitet nacionalne države u zraku

**Autor:** Matko Babić

**Mentor:** doc. dr. sc. Goran Vojković

**Naslov na drugom jeziku (engleski):**

Sovereignty of the national state in the air

**Povjerenstvo za obranu:**

- doc. dr. sc. Anita Domitrović , predsjednik
- doc. dr. sc. Goran Vojković , mentor
- doc. dr. sc. Biljana Juričić , član
- izv. prof. dr.sc. Željko Marušić , zamjena

**Ustanova koja je dodjelila akademski stupanj:** Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

**Zavod:** Zavod za aeronautiku

**Vrsta studija:** sveučilišni

**Naziv studijskog programa:** Aeronautika

**Stupanj:** preddiplomski

**Akademski naziv:** univ. bacc. ing. aeronaut.

**Datum obrane završnog rada:** 15.9.2015





Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti  
10000 Zagreb  
Vukelićeva 4

## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj \_\_\_\_\_ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu \_\_\_\_\_ završnog rada  
pod naslovom **Suverenitet nacionalne države u zraku**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 7.9.2015

Matko Babić  
(potpis)