

Међународноправни аспекти забране летења над територијом Босне и Херцеговине

Пуковник др Предраг Пејчић

Међународни аспекти забране летења над територијом бивше Босне и Херцеговине указују да стварање зоне забрањених летова није преседан који је успостављен на примеру бивше Југославије већ, као и у Ираку, представља део садржаја „новог светског поретка“.

Са тог становишта забрана летења постаје један од основних инструмената стварања нових међународних односа у свету и, пре свега, сигурна основа за контролу над одређеним државама и народима. Зоне забрањених летова постају директно и у пракси потврђено ново тумачење појма суверености над копном, морем и у ваздушном простору изнад њих и потврђују теорију тзв. ограничене суверености. Зоне забрањених летова светски моћници користе и за стварање мирне и безбедне основе за војне акције против једне земље, којој, пре свега, ограничавају право на сувереност над ваздушним простором изнад властите територије – право које произилази из међународних конвенција и прописа. Операција „Забранити лет“ (*Deny Flight*), премда је имала половичан успех, изазвала је многе импликације на просторима бивше Југославије. Нашој земљи већ се намећу неки слични „модели“ који произилазе из једностраног и противправног мешања у унутрашње ствари других држава.

Забрана летења у ваздушном простору над територијом Босне и Херцеговине, која је резултат одређених околности и разлога произишлих из више предлога и решења међународне заједнице, заједно с извесним мерама које предузимају поједине државе, представља преседан у међународном праву. Јер, у конвенцији о међународном цивилном ваздухопловству (Чикаго, 1944) наглашено је да државе уговорнице признају свакој држави потпуни и искључиви суверенитет над ваздушним простором изнад своје територије.

Југославија је, као једини међународноправни субјект, контролисала и штитила ваздушни простор над својом целокупном копненом територијом и изнад територијалног мора. После признавања Словеније и Хрватске од стране једног броја земаља, Савезна управа за контролу летења, према Закону о ваздушној пловидби, издала је саопштење за летаче (*NOTAM* од 28. септембра 1991) у којем је назначено да обласна контрола летења (*FIR*) Београд преузима надлежност и компетенцију и западно од 18° меридијана, односно и над ваздушним простором који је до тада покривао *FIR* Загреб. Ради опште безбедности летења и одвијања међународног цивилног ваздушног саобраћаја над ратом захва-

ћене територије успостављена је забрана летења у доњем слоју бившег *FIR* Загреб, односно ваздушни простор изнад Словеније и Хрватске требало је да буде и даље под контролом и заштитом РВ и ПВО и дозвољен за летове ваздухопловне мисије Европске заједнице и УН, уз уобичајену процедуру за одобравање и одвијање летова.

Резолуцијом Савета безбедности 752, од 30. маја 1992, од свих јединица Југословенске народне армије и елемената хрватске војске који су се у то време налазили у Босни и Херцеговини затражено је: да се повуку; да се потчине влади Босне и Херцеговине или да се распусте, односно разоружају, а њихово оружје стави под ефикасну међународну контролу. До краја маја из БиХ повучени су сви припадници ЈНА који нису држављани Босне и Херцеговине, што је чинило око 20 одсто укупних војних ефектива ЈНА у Босни. Још 13. маја формирана је Српска Република БиХ, која у документима међународне заједнице није правно призната. Већина припадника ЈНА који су били размештени у БиХ и који су рођени у тој републици приступили су Војсци Српске Републике, или тзв. Територијалној одбрани, која је била под политичком влашћу Председништва БиХ (из којег су иступили српски представници); или разним нерегуларним трупам, као и војним јединицама регуларне хрватске војске.

Основни проблем у то време био је да се припадници ЈНА који су остали у БиХ ослободе блокаде ТО и нерегуларних јединица, као и противљење Војске Републике Српске наређењу Генералштаба да ЈНА одвуче са собом главнину тешког наоружања. У УН оцењено је да се у то време није знало ко има политичку власт, односно контролу над српским снагама у БиХ.¹ Делови ЈНА повукли су се под жестоки притиском, уз материјалне и људске губитке, док су припадници хрватске војске у униформама садејствовали „унутар и као део војних формација у Босни и Херцеговини“, контролишући знатан део територије БиХ. Ради регулисања статуса „преосталог дела ЈНА“, како је инсистирано у УН, где није употребљен израз „Војска Републике Српске“, сачињен је споразум о разоружавању и распуштању те армије. Распуштање и разоружавање преосталог дела ЈНА требало је да се обави под двоструком контролом: Уједињених нација, с једне, и владе Босне и Херцеговине, с друге стране.

Већ и на основу неколико докумената (Резолуција 752 о увођењу санкција против Србије и Црне Горе; извештај генералног секретара о ситуацији у БиХ; споразум о разоружавању, као и разни преговори вођени у мају 1992) јасна је чињеница, која се касније стално потврђивала, да међународна заједница чврсто стоји иза прокламованих принципа и начела да Босна и Херцеговина, као призната чланица Уједињених нација, има право да врши суверену државну власт и политички

¹ Према извештају генералног секретара Савета безбедности у складу са параграфом 4 Резолуције 752 (1992) Савета безбедности од 30. маја 1992. Тај параграф се односи на наведене три могућности: повлачење, повиновање или распуштање ЈНА и хрватске војске у БиХ, као и на разматрање могућности каква би се међународна помоћ могла пружити у вези с тим.

контролише делове оружаних снага који признају њену команду. Исто тако, као суверена држава, БиХ задобила је и политичку и медијску подршку на Западу, а Југославија и ЈНА означене су као агресори на њену самобитност, без обзира на то што „војно ангажовање снага оружаних снага Републике Хрватске на суверену и независну државу Босну и Херцеговину по карактеру, размерама, територијалној дисперзивности, динамици, масовној употреби јединица и коришћења савремених средстава недвосмислено говори да се ради о класичној оружојој агресији с циљем освајања и анектирања Босне и Херцеговине“.² На делу територије БиХ Хрватска је успоставила свој правни поредак, уз суспендовање легално изабраних органа власти и употребу својих симбола: заставе, грба и химне. Међутим, Савет безбедности је донео одлуку да се „сви видови мешања изван Босне и Херцеговине, укључујући и јединице Југословенске народне армије, као и елементи хрватске армије одмах прекину и да суседи Босне и Херцеговине предузму брзу акцију како би се то мешање окончао“ (Резолуција 752 Савета безбедности од 30. маја 1992).

Забрана летења у ваздушном простору Босне и Херцеговине

С обзиром на потребу УНПРОФОР-а за коришћењем ваздушног простора БиХ, на правни статус ваздухоплова Војске Републике Српске, ескалацију сукоба у БиХ и све већи број расељених лица и избеглица, Савет безбедности је био „принуђен“ да предузима одређене мере. На основу извештаја свог генералног секретара 12. маја 1992 донета је 15. маја Резолуција 752 Савета безбедности, у којој се наглашава потреба да све стране обезбеде услове за ефикасно и несметано достављање хуманитарне помоћи, као и безбедан и сигуран приступ аеродромима у БиХ, а посебно аеродрому у Сарајеву.

Поједине земље које су допремале хуманитарну помоћ злоупотребиле су хуманитарна начела, па је у неколико случајева из авиона којима је допремана помоћ падобранима спуштено оружје (на пример, авион турског РВ 4. августа 1992). С обзиром на то да је отпочела и евакуација ваздушним путем, српска страна је и у том случају указала на извесне злоупотребе. Инцидент који је 11. августа настао због транспортног авиона РВ Ирана – који је такође допремио оружје, а који је на сарајевском аеродрому истоварила колона муслиманских војника, уз истовремену блокаду приступа осталима, па и снагама УНПРОФОР-а – условило је ново дводневно затварање аеродрома за слетање. Истовремено, кршење споразума о прекиду ватре убрзало је став Савета безбедности о могућој војној интервенцији, некој врсти „хуманитарног пробоја“ у БиХ, што би омогућило УНПРОФОР-у да „испуни мандат на осигурању безбедности и функционисању аеродрома у Сарајеву и

² Из Меморандума Председништва СР Југославије од 15. јуна 1992. о ангажовању Републике Хрватске у ратним сукобима у Босни и Херцеговини.

допремању хуманитарне помоћи Сарајеву и другим деловима у БиХ“ (Резолуција Савета безбедности 770 од 13. августа 1992).

Функционисање сарајевског аеродрома регулисано је, затим, одлукама Генералне скупштине³ ради наставка хуманитарне операције у БиХ, па је од свих страна тражено да предузму потребне мере за гарантовање безбедности снага УНПРОФОР-а.

После инцидента с авионом британског ратног ваздухопловства, који се десио 18. августа приликом полетања, сарајевски аеродром је поново био затворен за авионе с хуманитарном помоћи. Ту забрану је донео Високи комесар за избеглице (UNHCR), који организује испоруке помоћи за сарајевски аеродром, и није важила за летове УНПРОФОР-а. Инцидент се десио пет дана после усвајања резолуције Генералне скупштине, а забрана је трајала два дана, после чега је одобрено нових 26 слетања.

На основу поштовања обавеза према међународном хуманитарном праву, које су као принципи прихваћени на Лондонској конференцији,⁴ УНПРОФОР-у је омогућено да употреби силу у самоодбрани, што одговара уобичајеним правилима УН о мировним операцијама. Генерални секретар је затражио проширење мандата снага УНПРОФОР-а за обезбеђивање четири-пет сектора или зона, поред сектора у Сарајеву (укључујући и аеродром).

На сарајевски аеродром је током два месеца пружања хуманитарне помоћи – 2. септембра 1992 – слетео хиљадити авион. За то време превезено је 12.000 тона хране, лекова и друге помоћи, коју је обезбедило 19 земаља, односно ЕЗ, УНИЦЕФ, Светска здравствена организација итд. Просечно је било 16 летова дневно, са око 200 тона терета. Међутим, 3. септембра оборен је један италијански транспортни војни авион,⁵ са девет тона помоћи, у ваздушном простору над територијом БиХ, што је изазвало многе полемике и недоумице. Представник Високог комесара за избеглице одмах је обуставио даље летове, а узрок удеса је од самог почетка различито тумачен, уз оптуживање „друге стране“. Авион је пре удара у земљу експлодирао, што је дало повод и за сумње о врсти терета који је превозио. После обарања и хеликоптера са посматрачима ЕЗ италијанска страна се противила ангажовању свог ваздухопловства у војним хуманитарним летовима.

Усвајање забране летења

Више инцидената с транспортним авионима који су допремали хуманитарну помоћ, као и настојање да се хуманитарни конвоји и даље штите – иако у ваздушном простору није било ниједног случаја пресе-

³ На 46. продуженом заседању Генералне скупштине УН, 24. и 25. августа 1992, усвојена је Резолуција ГС 46/242 о ситуацији у Босни и Херцеговини. У њој је, поред осталог, за етничка чишћења у БиХ окривљена искључиво српска страна.

⁴ Лондонска конференција је одржана од 26. до 28. августа 1992, а на њој су усвојена четири званична документа: 1) Принципи, 2) Акциони програм конференције, 3) Посебне одлуке, и 4) Изјава о Босни. Копредседници су, на основу консултација са делегацијама, сачинили и документ Успостављање поверења и безбедности и верификација.

⁵ Ради се о авиону G-222 чији су остаци пронађени код Јасеника, 34 км западно од Сарајева.

тања, гоњења, принуђивања на слетање или обарања од стране другог авиона, уз посебне војно-политичке разлоге – убрзало је доношење одлуке о проглашењу ваздушног простора изнад територије БиХ за зону у којој ће бити забрањени сви војни летови, изузев у хуманитарне сврхе и за потребе Уједињених нација.

У документима Лондонске конференције, заједно с осталим, донесена је и одлука о забрани војних летова.⁶ Појам „забрана војних летова“ у почетку је био различито тумачен, прво као забрана над целокупном територијом БиХ, односно у њеном ваздушном простору, али су се јављали и одређени називи без дефинисаног значења, као: „увођење забрањене зоне за авионе“, „подршка из ваздуха“, или „ваздухопловна заштита авиона са хуманитарном помоћи“. Ипак, најпрецизнија је била радна група за мере јачања поверења и безбедности, која је радила у оквиру Лондонске конференције, а која је у оквиру задатака за „обнављање и заштиту хуманитарних летова и коридора“ предложила четири следеће ствари: 1) забрану војних летова над целокупном територијом БиХ; 2) војну пратњу авиона с хуманитарном помоћи; 3) стављање под контролу тешког наоружања, и 4) стављање под контролу ПА оружја на подручјима изнад којих се пружају коридори за хуманитарне летове. Српска страна је претходно предлагала да „војни авиони покривају ваздушне коридоре за хуманитарне летове, али не и читаво небо Босне“. Став шефа мировних операција УН, међутим, био је да се хитно успостави „забрањена ваздушна зона за војне летове над Босном и Херцеговином“, што одражава суштину увођења тих мера. Уз проширење оквира и задатака УНПРОФОР-а у БиХ да употреби силу за заштиту хуманитарних конвоја у БиХ, на основу параграфа 2. Резолуције 770 Савета безбедности од 13. августа 1992, посебно је „наглашен већи значај ваздушних мера, као што је забрана војних летова, на шта су се обавезале све стране у Лондонској конференцији“ (Резолуција 776 Савета безбедности од 14. септембра 1992).

После новој разматрања одлука, према првобитном нацрту, предвиђена је аутоматска примена силе у случају да се забрана летења не поштује. Зато се пришло прецизнијем дефинисању забрањене зоне, односно одлуке да се „уведе забрана војних летова у ваздушном простору Босне и Херцеговине“, с тим да се забрана не односи на летове УНПРОФОР-а и друге летове у оквиру подршке операција УН и у хуманитарне сврхе. Дефиниција „други летови у оквиру подршке операција УН“ касније је, не само у оквиру УН већ и у НАТО, ЕЗ и ЗЕУ, знатно проширена и прецизније објашњена. Тако је генерални секретар добио задужење да одмах извести Савет безбедности у случају нарушавања забране летења како би се разматрале и предузеле друге принудне мере ради обезбеђивања забране летења. „Увођење забране војних летова у ваздушном простору БиХ представља суштински елеменат

⁶ Израз „забрана војних летова“ у документу Посебне одлуке Лондонске конференције и израз „неупотреба авиона и хеликоптера у војне сврхе“ у документу „Јачање поверења и безбедности и верификација“.

безбедног допремања хуманитарне помоћи и одлучујући корак за престанак непријатељстава у Босни и Херцеговини“. (Резолуција 781 од 9. октобра 1992).

С обзиром на то да се увођење забране летења директно односило на авионе и хеликоптере ВРС, председник СР Југославије обавестио је Савет безбедности о одлуци о пребацивању авиона с бањалучког на југословенске аеродроме. То је у Савету безбедности примљено као гест добре воље, али је изазвало и велике недоумице у погледу става припадника Ваздухопловства ВРС, који су ту одлуку одбили.

Одлука о успостављању забрањене зоне над територијом БиХ односила се и на ваздухоплове југословенског РВ и ПВО, не само због још увек присутног става да су агресију на суверену државу и чланицу УН извели СР Југославија и ЈНА, односно Војска Југославије, већ и због све чешћих оптужби да ваздухоплови РВ и ПВО СР Југославије лете у ваздушном простору Босне и Херцеговине. То је у више прилика приморало Генералштаб Војске Југославије да демантује лажне оптужбе, наводећи да од 19. маја њено ратно ваздухопловство ни у једном случају није повредило ваздушни простор „ни једне суседне државе, па ни ваздушни простор БиХ“.

Придружујући се одлуци о забрани летења наша земља је прва предложила да се на аеродроме у СР Југославији и Републици Хрватској поставе међународни посматрачи, што је касније прихваћено и записано и у заједничкој декларацији председника те две државе на међународној конференцији о бившој Југославији у Женеви, 2. октобра 1992. године. За контролу забране летења, између осталих, изјасниле су се и САД, уз пристанак да на захтев УН помогну да се спроведе. Приметна је била иницијатива администрације САД – у почетку скоро нестрпљива – да Савет безбедности донесе одлуку о успостављању зоне и контроли забране летења за војне авионе над територијом БиХ. Одлуку председника САД Пентагон⁷ је оценио као први корак ка ширем војном ангажовању, која може да изазове акције одмазде против хуманитарних летова. Захтев САД⁸ о успостављању зоне забрањених летова садржи седам тачака, замишљених као предлог касније изгласане резолуције у Савету безбедности. У њему се, поред осталог, одобрава обнова хуманитарних летова за сарајевски аеродром, повећава удео САД у помоћи и инсистира на учешћу САД у спровођењу одлука Савета безбедности чим он то затражи итд. Увођење и контролу забране летења подржала је и Велика Британија, мада се противила тзв. ирачком рецепту, када су у ваздушном простору Ирака успостављене две зоне забрањених летова, прва јуна 1991. изнад 36. паралеле (тј. северни део Ирака, који насељавају Курди), на основу арбитражног тумачења Резолуције 688

⁷ Војни стручњаци Пентагона упозорили су: 1) да авијација босанских Срба не представља велики проблем колико њихова артиљерија, пре свега ПА средства, и 2) да ће укључивање у балкански сукоб имати такве последице да ће Вијетнамски рат, у поређењу с босанским, представљати само „пикник“.

⁸ То је дато у документу Саопштења председника Буша о успостављању зона забрањених летова изнад Босне и Херцеговине од 2. октобра 1992.

Савета безбедности од стране САД, Велике Британије и Француске, и друга јула 1992. испод 32. паралеле (јужни део Ирака, који насељавају Шиити), једностраном одлуком истих земаља, које су се позивале на своје тумачење поменуте резолуције.

Зона забрањених летова је, иначе, појам „новог светског поретка“ и представља један од основних инструмената стварања нових међународних односа у свету, као и нови вид контроле над одређеним државама и народима. Овај „инструмент“ директно произилази из новог тумачења појма суверености и стварања нове теорије о тзв. ограниченој суверености. Француски министар спољних послова Ролан Дима је управо на примеру поменуте Резолуције 688 Савета безбедности говорио (априла 1991. у УН) о „дужности мешања у унутрашње послове појединих држава, које има међународна заједница“. Међутим, Резолуција 688 нигде директно не помиње успостављање зоне забрањених летова, већ је све произашло из става САД која тиме ствара одређене основе за безбедније и лакше одвијање војних акција. Ове зоне, у ствари, представљају преседан са далекосежним последицама у међународним односима.

Резолуција о успостављању забрањене зоне за војне летове изнад територије БиХ (*Deny Flight*) подразумевала је и успостављање посматрача на аеродроме држава које су припадале СФРЈ, који треба да контролишу и прате поштовање ове одлуке. Тиме је створена могућност да и остале земље помогну снагама УН, пре свега техничким средствима за осматрање, па су САД и НАТО прихватили да у већој мери користе радарске станице, а пре свега осматрачке летове авиона опремљених системима AWACS.

Југословенска влада је одмах прихватила одлуку да 75 посматрача УН буде постављено на југословенске аеродроме (Сурчин, Батајница, Приштина, Краљево и Подгорица) како би се доказало да Срби у БиХ не помажу акције из ваздуха. Посматрачи ЕЗ требало је да буду стационарни и на аеродромима у Хрватској (Загреб, Сплит, Пула, Осијек и Вараждин), као и у БиХ (Бањалука, Цазин и Тузла), односно на укупно 13 аеродрома. Када је започето постављање посматрача дошло је до даљих кршења резолуције 781 о забрани летова над БиХ. У периоду од 9. октобра, када је успостављена забрана, до 9. новембра међународни посматрачи констатовали су да је забрана прекршена 24 пута. Одмах су окривљени ваздухоплови Војске Републике Српске, иако се према извештајима достављеним с америчких и француских бродова, као и с осматрачких авиона који лете у ваздушном простору Мађарске и изнад Јадранског мора, радило о другим летелицама. Сходно пракси, идентитет није откриван све док извештаји нису подељени члановима Савета безбедности.

Концепт операције о комплетном распоређивању војних посматрача и прикупљању информација из техничких извора садржи следеће елементе: 1) Центар за координацију праћења извештавања (МССС), који је образован у штабу УНПРОФОР-а у Загребу, у чијој су надлежности

све активности УНПРОФОР-а које произилазе из Резолуције 781; 2) одобрење за све летове кроз ваздушни простор БиХ, које даје МССС, при чему Високи комесар за избеглице (UNHCR) даје дозволе за хуманитарне летове, док су за невојне летове за потребе УНПРОФОР-а одређене правилником; 3) сви летови за дестинације у БиХ морају да буду из Београда (у којем инспекцију обавља цивилна полиција), Загреб (где је инспекција у надлежности посматрачке мисије ЕЗ – ЕСММ) и Сплита (који је резервисан за хуманитарне летове, а инспекцију обавља UNHCR), и 4) на аеродроме у Југославији, БиХ и Загребу постављају се војни посматрачи УНПРОФОР-а, а на осталим из ЕЗ. Југославија је понудила да се посматрачи поставе још и на аеродроме у Нишу, Пониквама и Беранама. У том концепту је дефинисан и појам „војни лет“, а под њим се подразумева сваки лет унутар зоне забране летења над БиХ било које државне летелице коју користе видови оружаних снага, полиције или царине, или било какав други лет војне природе. Сви летови унутар ваздушног простора СР Југославије, међутим, могу да се планирају и изводе без икаквог ограничења или одобрења УН, с обзиром на то да на њеним аеродромима војни посматрачи воде евиденцију о сваком лету и о томе извештавају команду УНПРОФОР-а у Београду (ВАМСС).

Одобрење за све летове за БиХ и из БиХ (сем за летове за властите потребе, или хумане сврхе) даје УНПРОФОР, према одређеној процедури, 72 часа раније, с подацима о: намени лета, терету, броју путника са списком имена, власнику авиона, типу авиона, регистарском броју авиона, позивном знаку, посади, месту полетања (датум и време), месту слетања (датум и време), улазно-излазним коридорима и контролним тачкама на марш-рути лета (такође датум и време).⁹ У случају хитне потребе, односно брзе евакуације рањеника, повређених и болесних, УНПРОФОР може и накнадно да се обавести уз поштовање наведене процедуре. Такође, могу да се одобре и друге категорије летова, као што су: превозење људства из разних хуманитарних организација или званичних делегација, евакуација странаца или личности од посебног хуманитарног значаја итд. На одређени начин регулисан је поступак за подношење захтева за евакуацију болесних, рањених или повређених из БиХ, чији се летови одмах одобравају и верификују.

Премда санкције према СР Југославији, на основу Резолуције 724 Савета безбедности, укључују и забрану ваздушног саобраћаја из других земаља или у друге земље из Југославије, пружена је могућност за одобравање одређених летова уколико се мисији у СР Југославији упутити захтев, који се затим прослеђује Комитету за праћење санкција. Тај комитет, који је веома рестриктиван, не одобрава летове ако се не поштује рок за подношење захтева (48 сати пре намераваног лета). У одобравању летова из СР Југославије у БиХ и Републику Српску

⁹ NAVIGATION WARNING, SUKL, Служба ваздухопловних обавештавања, NOTAM I, Series A, 1 Jan. 93.

Крајину, премда су планирани у хуманитарне сврхе, било је и позитивних искустава.¹⁰

С обзиром на то да се у Савету безбедности стално разматрају даље мере за јачање забране војних летова у ваздушном простору БиХ, јасно је назначено да над територијом БиХ могу да лете само авиони чији су летови одобрени. Упркос томе, било је прекршаја, односно авиона и хеликоптера чији летови нису пријављивани УНПРОФОР-у. У периоду до 24. јануара 1993. изведено је 395 повреда ваздушног простора БиХ које су забележили посматрачи на аеродромима или осматрачки авиони помоћу опреме AWACS. Те повреде су извели ваздухоплови Републике Хрватске, под контролом босанске владе неидентификовани ваздухоплови и Војске Републике Српске. Ваздухоплови Републике Хрватске крше забрану летења над територијом БиХ на следећи начин: 1) начелно полећу с аеродрома на којима нису постављени посматрачи (Крк, Мали Лошињ, Карловац), или из непосредне близине аеродрома, као у случају прелетања на марш-рути Карловац-Цазин; 2) летове обављају ноћу или користе прикривени лет, заштићен од радарског осматрања; 3) летове приписују Ваздухопловству Војске Републике Српске; 4) нормално полећу с аеродрома на којима се налазе посматрачи УНПРОФОР-а, и 5) полећу са неидентификованих аеродрома. Већи број повреда прописа о забрани летења ваздухоплови Војске Републике Српске извели су у првом периоду, док још нису били успостављени посматрачи на аеродромима, затим летовима у хуманитарне сврхе, као и тренажним летовима. После постављања војних посматрача на два аеродрома код Бањалуке (Залужани и Маховљани) сваки лет био је одобран и уредно регистрован.

Пет сталних чланица Савета безбедности, 13. јануара 1993, упутило је протесну ноту Хрватској, у којој је, између осталог, речено да је само у периоду од 23. до 31. децембра 1992. посматрачка мисија забележила 28 повреда забране летења, од којих су 21 учинили авиони који припадају хрватској или босанско-муслиманској влади,¹¹ а седам босански Срби. У ноти је наглашено да ће свака акција принуде бити примењена према свим странама. Тако је први пут позвана на одговорност хрватска влада, али поруке Савета безбедности, међутим, нису схваћене као протест.¹² Такође, посматрачи УН нису могли да идентификују аеродроме полетања за 57 прекршаја забране летења који су изведени у последње три

¹⁰ Југословенском РВ и ПВО одобрени су, 30. јануара 1993, летови ради евакуације рањених, повређених и болесних из области Републике Српске Крајине захваћених нападом хрватских снага на територије под заштитом УНПРОФОР-а.

¹¹ У периоду од 13. октобра 1992. до 7. јануара 1993. хрватски ваздухоплови су повредили ваздушни простор БиХ у 146 борбених летова, који су само регистровани и поводом којих хрватској влади није упућиван протест.

¹² Портпарол председника Хрватске Весна Шкаре, 15. јануара 1993, изјавила је да је Хрватска све до тада поштовала резолуцију УН: „Хрватски транспортни авиони летели су у Цазинску крајину до које се не може стићи путем, само да би тамо допремили храну и лекове, дакле искључиво са хуманитарним циљем“! Додала је да ће убудуће Хрватска УНПРОФОР-у објаснити сврху сваког лета; „Борба“ од 16. јануара 1993.

недеље са територије Хрватске у бихаћко-цазинској крајини, где је посматрачима био онемогућен приступ авионима.

Следећи своју устаљену пропагандно-психолошку политику, хрватска влада је често изјављивала да авиони Војске Републике Српске, који базирају на бањалучком аеродрому, не само да крше забрану летења над БиХ већ улећу у ваздушни простор Хрватске и борбено дејствују. Ради се, наиме, о 17 прекршаја које су забележили посматрачи УНПРО-ФОР-а, од којих је седам полетања изведено с аеродрома Плесо, пет с аеродрома Пула и пет с неидентификованих аеродрома, а сви су изведени у време од 23. децембра до 3. јануара и регистровани у извештају генералног секретара.

Од 20. до 24. јануара 1993. године AWACS је у ваздушном простору БиХ регистровао и седам повреда забране летења које су учинили неидентификовани авиони. То је утврђено на основу срањивања броја пријављених летова с хуманитарном помоћи и бројева авиона који су полетали са сарајевског аеродрома, а којих је било управо седам више.

Због све израженијих прекршаја забране летења над територијом БиХ међународна заједница је почела размишљати о доношењу нове резолуције којом би се дозволили и евентуална употреба силе ради поштовања забрана. Шефови држава и влада ЕЗ, у Единбургу од 13. до 15. децембра 1992, донели су две декларације у којима су наглашене веома оштре квалификације „оног што се збива у бившој Југославији: дивљачка кампања војне агресије, етничка чишћења, прогони и тортуре цивила, силовања муслиманки...“. Министарски састанак ЕЗ у Бриселу отпочео је у духу договора председника САД и Велике Британије, који су постигли сагласност да се осигура чвршћа примена резолуције Савета безбедности о забрани летења, а да се против Србије предузму још ригорозније мере. Војни експерти НАТО-а једногласно су оценили да ће се Запад, уколико намерава да спроведе одлуку о забрани летења и о примени силе ради поштовања те забране, суочити с тешким одлукама о врсти, времену и обиму операција. Један од проблема је био и којој опцији дати предност – ваздушним пресретањима и патролама или обарању српских ваздухоплова, при чему су подразумеване и летелице које полећу с аеродрома СР Југославије, односно Србије. Ипак, нова резолуција о примени силе ради обезбеђивања поштовања забране летења у УН тешко је усаглашавана јер летови ваздухоплова Војске Републике Српске више нису били борбени. Француска се тада успротивила још једној могућој опцији – превентивном бомбардовању аеродрома, сматрајући да примена силе треба да се ограничи само на обарање авиона и хеликоптера у лету. У вези с формулисањем текста најављене резолуције о казним мерама против прекршилаца забране летења над БиХ искристалисало се неколико проблема: обарање прекршилаца, пре свега ваздухоплова Војске Републике Српске, као и превентивно бомбардовање аеродрома и стратешких артиљеријских и других положаја приширило би се, према неким верзијама, и на циљеве на територији СР Југославије, односно Србије – која није била страна у сукобу. То

би, вероватно, изазвало одмазду према припадницима УНПРОФОР-а, првенствено из Велике Британије и Француске, који су ту распоређени, те би снаге УНПРОФОР-а морале да се повуку, а затим и да се обуставе хуманитарни летови. Најзад, то би значило и значајну подршку – морално-политичку и, првенствено, војну – муслиманско-хрватској страни, што би омогућило њихову жестоку освету над Србима.

Модалитети и детаљи нове резолуције Савета безбедности којом се одобрава употреба силе ради поштовања забране летова над БиХ ушли су у нацрт текста чији су аутори амбасадори при УН из САД, Велике Британије, Француске, Русије и Шпаније. У њему је постигнуто решење с обзиром на то да су САД инсистирале на краћем року (10 дана) и превентивним нападима и на српске аеродроме у БиХ, док су остала четири амбасадора предложила да обарање продуже на нешто дужи рок после усвајања резолуције (30 дана). Усвајање текста и резолуције зависило је од предстојеће конференције у Женеви, а други проблем је била дилема да ли ће се сила примењивати под ауторитетом УН или ће главни удар преузети САД, у тзв. координацији с Уједињеним нацијама.

У Резолуцији 786 Савета безбедности, усвојеној 9. новембра, наглашава се да постоји немогућност провере информација о кршењу забрана техничким средствима којима располажу снаге УНПРОФОР-а, те да Савет безбедности „потврђује своју забрану војних летова у ваздушном простору БиХ, која се односи на све летове, без обзира да ли се ради о летелицама са непокретним крилима или са носећом елисом“, изузев летова у хуманитарне сврхе и за потребе УН. У Резолуцији је наглашена одлучност Савета безбедности да „у случају даљих кршења о којима буде обавештен у складу са Резолуцијом 781, хитно размотри даље мере потребне за јачање забране војних летова у ваздушном простору Босне и Херцеговине!“

Посматрачима УН на свим аеродромима СР Југославије доступни су планови летења на којима су убележени сви подаци о сваком лету. Дозвољен им је и приступ сваком авиону и хеликоптеру како би се уверили да на њима нема подвешених убојних средстава, док се летови могу осматрати и радарски с контроле летења, као и осматрачким авионима опремљеним средствима AWACS, који лете у ваздушном простору Мађарске и изнад Јадранског мора. Тако се могу детаљније утврдити прекршаји о забрани летења над територијом БиХ, а Генералштаб Војске Југославије остаје доследан у поштовању наведених забрана.¹³

¹³ У саопштењу Службе за информисање Генералштаба Војске Југославије од 28. јануара 1993. демантоване су нетачне информације да се аеродроми у СР Југославији користе за борбене авионе ВРС, као и да се нападају циљеви на територији БиХ. То се управо догађало у време када је једна војна јединица, под командом владе БиХ, извела агресивне упаде на територију Југославије.

Резолуција 816 Савета безбедности, од 2. априла 1993, донета је како би се у ваздушном простору изнад БиХ употребом силе забранили сви летови војних авиона и хеликоптера, осим за потребе УНПРОФОР-а и у хуманитарне сврхе. Истовремено, авионима НАТО-а, који се налазе у улози међународних снага, дозвољено је да патролирају у ваздушном простору, да интервенишу на основу информација које добијају од авиона који изводе радио-електронско извиђање, као и да употребе силу против ваздухоплова који крше забрану летења у ваздушном простору изнад БиХ, али тек после правно дозвољене процедуре (идентификација, позив на слетање, принуђивање на слетање и, на крају, примена силе оружјем). Пошто им је дата најпотпунија слобода да лете у ваздушном простору, авиони НАТО-а, који полећу с аеродрома у северној Италији или са носача авиона у Јадранском мору, злоупотребили су ту резолуцију, па су уместо патролирања изводили извиђачке (шпијунске) летове, трагајући за ракетним и радарским положајима, као и другим концентрацијама борбене технике. Осим тога, снимали су и комуникације и осетљива места ноћу, уз примену светлећих авио-бомби, онемогућавали су евакуацију рањеника и болесника санитетским хеликоптерима за које су добављене претходне нотификације и чије је летове одобрио УНПРОФОР, а примењивали су и бришуће летове, при чему су летели брже од звука. Пробијањем звучне баријере изнад насељених места (у којима живи цивилно становништво, које није страна у сукобу), као и изнад болница, које представљају објекте који се користе у наменске сврхе, пилоти НАТО-а свесно су кршили хуманитарна начела и основне принципе ваздухопловног ратног права. Наиме, пренебрегавајући ограничења метода и средстава употребе силе, они су, практично, тим летовима демонстрирали своју војну моћ и с обзиром на то да је пробијање звучне баријере изазивало физичка оштећења, као и психо-физичке стресове код рањеника, болесника и људи који су дуже времена изложени тим притисцима, понашали су се тако само према српској страни. Међутим, постоје и други случајеви злоупотребе Резолуције 816. На пример: повређивање ваздушног простора СР Југославије, коришћење беспилотних летелица за извиђање, као и бројни други провокативни летови уз саму копнену границу или уз границу територијалних вода наше земље. С обзиром на то да се у ваздушном простору Италије, изнад Јадранског мора (мада донекле ограничено), као и наше земље, одвија међународни, односно национални ваздушни саобраћај, такви летови НАТО-а опасно су угрозили безбедно одвијање ваздушне пловидбе и животе људи на земљи. Различит однос према странама у сукобу на тлу бивше БиХ индикативан је и због чињенице да УНПРОФОР уопште није обавестио јавност о обарању једног свог хеликоптера од стране припадника хрватске војске 23. маја 1993. у рејону Коњица.

Летове изнад насељених места и објеката који се не користе у војне сврхе изводе авиони с укљученим наоружањем. Поред ризика од случајног активирања оружја, постоји и фактор ризика отказивања мотора над насељеним местом, што потврђује пример авиона

„Мираж“ 2000, чији се пилот спасао катапултирањем. Поред кршења прописа ваздухопловног ратног права, авиони НАТО-а не поштују ни одредбе конвенција и резолуција ИКАО, као што су Резолуција о буци ваздухоплова у близини аеродрома или Конвенција о штети коју страни ваздухоплови нанесу трећим лицима на земљи, нити прописе и стандарде о људској издржљивости буке, децибелне скале о одређеном нивоу висине звука итд.

Забрана летења у пракси, а посебно у примеру над територијом БиХ, постаје један од основних инструмената стварања нових међународних односа у свету. Практично, представља конституисање основе за контролу једне групе држава над другим државама и народима. Истовремено, на тај начин, међународна заједница успоставља и потврђује – како са становишта теоријских тумачења, тако и у пракси – нову доктрину појма суверености држава над властитом територијом и морем, као и у ваздушном простору изнад њих у виду теорије о тзв. ограниченој суверености.

Другим речима, зоне забрањених летова светски моћници користе за стварање мирне и безбедне основе за веома значајно коришћење своје војне моћи, у првом реду изводећи борбене акције ратним ваздухопловством. На тај начин, у веома значајној мери, ограничава се право такве државе са успостављеним зонама забрањених летова на сувереност коју јој, иначе, гарантују међународне конвенције и прописи.

На примеру наше земље таква пракса светских моћника постаје веома деликатна. Операција „Забранити лет“ (*Deny Flight*), иако је имала половичан успех, и даље изазива опасне импликације на простору бивше Југославије којој се намећу неки слични 'модел'и, с обзиром да су резултат једностраног и противправног мешања у унутрашње ствари других држава.

Претње због непоштовања забране летења

Међународну војну интервенцију ради „заустављања агресије Србије и Црне Горе на Босну и Херцеговину“ прве су од Савета безбедности затражиле Хрватска и БиХ, напомињући, између осталог, потребу за хуманитарном помоћи у БиХ, етничко чишћење и дејство РВ и ПВО на Горажде. Словенија је такође упутила писмо сличне садржине, а Аустрија и Мађарска, на неформалном састанку Савета безбедности, навеле су основне елементе за евентуалну резолуцију. Међутим, њихови предлози нису били прихваћени. Убрзо је дато председничко саопштење, с обзиром на то да су три стране у сукобу у Женеви 17. јула 1992. потписале споразум према којем Савет безбедности треба да успостави контролу над тешким наоружањем. Тиме је могућност за војну интервенцију била одбачена.

Касније су се војне претње, практично, испољавале у разним облицима и различитим поводима: 1) као лимитирана војна интервенција (она би; за почетак, омогућила дуго очекивано отварање сарајевског

аеродрома, заустављање „агресије“ Србије и Црне Горе и прекид оружаног сукоба у БиХ, као и због непоштовања Резолуције 781 о забрани летења над територијом Босне и Херцеговине); 2) као контрола економске блокаде СР Југославије, и 3) као политички притисак на руководство Србије, посебно пре савезних и републичких избора.

За лимитирану војну интервенцију прве су се јавно изјасниле САД, али су касније, са својим европским савезницима, имале многе дилеме око реализовања такве акције. Америчко реаговање, наводно због неотварања сарајевског аеродрома, преточило се у одлуку да се део 6. флоте (која у саставу има 23 брода и респективне ваздухопловне снаге) упути у Јадранско море. То је било стављање у приправност за случај да УН покрену питање међународне војне интервенције. Првобитна намера САД била је да пружи хуманитарну помоћ, али и да заштитом из ваздушног простора, с копна и мора омогући да та помоћ стигне до сарајевског аеродрома. У очекивању најављене војне интервенције у бившој Југославији, САД биле су приправне за више варијаната. Средином јула у Јадран је упућена и комбинована флотила Западноевропске уније и НАТО, првенствено ради контроле ембарга, али и као упозорење сукобљеним странама у БиХ, што је испало контрапродуктивно, јер је свака страна настојала да оствари што већу војну и територијалну предност.

Почетком августа посебно су се активирале исламске земље, које су формирале тзв. контакт-групу која је требало да се генералним секретаром и председником Савета безбедности иницира састанак Савета на којем би се водила дебата о: 1) безбедносној ситуацији у БиХ; 2) изузимању БиХ из ембарга на увоз оружја, и 3) праву БиХ на самоодбрану на основу чл. 51 Повеље УН и о предузимању даљих мера против СР Југославије, укључујући – према члановима 41 и 42 Повеље – и војне мере. Исламске земље су, практично, биле охрабрене иницијативом председника САД да Савет безбедности усвоји резолуцију о примени силе у хуманитарне сврхе.

У Резолуцији 770 Савета безбедности, од 13. августа 1992,¹⁴ не говори се експлицитно о употреби силе. Употребљава се формулација „све потребне мере“, али уз ограничење да се користе у координацији с Уједињеним нацијама. Ипак, у то време војна заштита допремања хуманитарне помоћи још увек је била недефинисана. Међутим, оквирни план за војну интервенцију био је већ припреман у Штабу НАТО-а у Бриселу. Према њему, требало је да САД пруже ваздухопловну подршку у тзв. хуманитарном пробоју, поводом чега је на загребачки аеродром упућено 12 ваздухопловних специјалиста.

Разматрање југословенске кризе у УН ушло је у веома значајну фазу на 46. проширеном заседању Генералне скупштине, на којој је и даље испољаван снажан притисак исламских земаља. На том заседању

¹⁴ Такође, 13. августа 1992. усвојена је и Резолуција 771 о масовним кршењима људских права, као резултат широке активности многих земаља у Савету безбедности.

је затражено да „Савет безбедности по хитном поступку размотри предузимање одговарајућих даљих мера, на основу поглавља VII Повеље Уједињених нација“, ¹⁵ ради обустављања борби и поновног успостављања јединства и територијалног интегритета Републике Босне и Херцеговине.

Доношење одлука о забрани летења војних авиона створило је даље могућности за интерпретацију различитих варијаната употребе силе, на основу докумената Лондонске конференције и Резолуције 776, односно војних претњи. Резолуцијом 776, од 14. септембра, дата су широка овлашћења УНПРОФОР-у, пре свега, право да узвраћа ватром, што до тада није била пракса Уједињених нација. То је, истовремено, била могућност да Британија, Француска и Канада, као чланице НАТО-а, у већем броју пошаљу своје војне контингенте на територију државе која није чланица истог блока. Да би осигурао учешће САД у тим кризним подручјима, председник САД изјавио је да ће и америчке јединице учествовати у остваривању зоне забрањеног летења уколико то од њих затраже Уједињене нације.

Чланице ЕЗ гледале су са доста подозрења, како с политичког, исто тако и с војног становишта, на могућу улогу САД у остваривању зона забрањених летова над БиХ. Један од основних разлога био је тај што би војна претња и евентуална дејства америчког ваздухопловства могли да имају негативне импликације по безбедност снага држава чије се трупе налазе на земљи. Због тога је Француска првобитно предложила двоетапно решење, које је требало привремено да ограничи патролирање авиона САД над БиХ, те да га касније и удаљи од Европе. Усвојена резолуција о забрани летења над БиХ није одмах омогућавала примену силе, али је наглашено да је Савет безбедности обавезан да се састане уколико дође до уласка нечије војне авијације у ваздушни простор изнад БиХ и донесе одлуку о предузимању потребних мера. Зато је првобитни пристанак српске стране да своје ваздухоплове пребаци на аеродроме у СР Југославији оцењено као одустајање од даље конфронтације босанских Срба са УН и привремено отклањање војних претњи. Како се у то време 6. флота поново налазила у Јадранском мору, САД уверавале су европске савезнике да се ради само о контроли протока помоћи угроженом цивилном становништву, као и да с Италијом и осталим земљама јамче поштовање резолуције Савета безбедности. Ипак, остала је на снази намера САД да из Шпаније пребазирају 72 ловца бомбардера на друго место, односно на аеродром Сигонели на Сицилији, јер је управо био истекао уговор о стационирању ваздухопловних снага.

Пошто је према Резолуцији 786, од 9. новембра, ради спровођења забране војних летова над БиХ допуштено предузимање даљих мера, војне структуре НАТО-а, на састанку 10. и 11. децембра, на нивоу министара одбране, отпочеле су припреме за могућу ширу подршку

¹⁵ Из Резолуције 46/242 Генералне скупштине УН од 24. августа 1992. о ситуацији у Босни и Херцеговини.

мировним операцијама међународне заједнице. Тако је Комитет за одбрамбено планирање НАТО-а утврдио посебне мере које ће применити само уколико њихово учешће затраже Савет безбедности или КЕБС. Тада се НАТО обавезао да ће његов Савет размотрити сваки евентуални захтев Уједињених нација. Било је приметно да су за одлучније војне мере за „заштиту хуманитарних конвоја и спречавање даљих злочина над цивилним становништвом“. При томе, НАТО би се укључио ваздушним акцијама у контролу забрањене зоне над Босном и Херцеговином.

Декларација о југословенској кризи коју је усвојила ЕЗ 12. децембра 1992. превазилази по оштрини све што су до тада усвојили, односно представља даље, теже војне претње. Од УН затражено је да се размотре нове мере, укључујући војну силу, како би се спречили војни летови у забрањеној зони и омогућило кретање хуманитарних конвоја кроз БиХ. Против новог директног ангажовања међународне заједнице били су Грчка и Шпанија, док су Француска и САД биле за интервенцију, уколико то прихвати Савет безбедности. Нови председник САД, Бил Клинтон, изјавио је да се залаже за остварљиве и прецизно дефинисане циљеве с војног становишта, имајући у виду следеће: 1) нужност интервенције против српских авиона; 2) могућност разговора о укидању ембарга на испоруку оружја босанским муслиманима, што су поздравиле исламске земље (посебно Турска и ОИК), и 3) захтев за одлучније војне мере, који су 21. децембра поставиле – у тзв. средњоевропској иницијативи – Мађарска, Пољска, тадашња Чешко-Словачка, Хрватска и Словенија.

Основне дилеме у вези с интервенцијом војних снага односиле су се на тумачења да ли на СР Југославију треба применити члан 41. Повеље УН, који још није коришћен. Наведеним чланом, у примеру Југославије, предвиђено је да Савет безбедности може да одлучи о примени мера које не укључују употребу оружане силе, а односе се и на делимичну или потпуну економско-политичку, односно дипломатско-правну изолацију.

У време када су се америчке трупе искрцале у Сомалију, у САД преовладао је став да би одређена војна интервенција могла да се примени и у БиХ. Разрађена је у Плану операција у случају војне интервенције у бившој Југославији, а предвиђено је пет варијаната: 1) присилно спровођење одлуке у зони забране летења изнад Босне, уз ангажовање америчких и савезничких војних снага; 2) проширење хуманитарне помоћи операцијама заштите из ваздушног простора; 3) наоружавање припадника муслиманско-хрватских снага, углавном испорукама из ваздушног простора; 4) ангажовање снага КоВ, како би одвратиле југословенске снаге које би биле употребљене против националне мањине на Косову и Метохији, и 5) стварање безбедних зона у Босни. Правни основ за реализацију те интервенције било је доношење резолуције о спровођењу одлуке о забрани летења над територијом БиХ, којом би, како је предвиђено тим планом, били одобрени напади

из ваздушног простора против авиона и хеликоптера који лете без одобрења и српских циљева на земљи. Из намере председника САД видљиво је супротстављање одлукама Савета безбедности у вези с даљим спровођењем резолуције о ембаргу на увоз оружја, као и то да, у оквиру политичких притисака, под изразом „српски циљеви на земљи“ Пентагон има у виду и циљева изван БиХ. О тим плановима САД и Пентагона начелник Генералштаба Војске Југославије је изјавио:

„Мада би свака страна војна интервенција на просторима бивше Југославије била крајње нелогична, и носила у себи ризик ширења ратног пожара на читав европски континент и даље, Војска Југославије је већ дуже времена у приправности, спремна да на евентуалну агресију узврати оружаном силом. Основни циљ таквих евентуалних акција био би покушај биолошког уништења српског народа ма где он живео и то под формалним окриљем ОУН“¹⁶

Иако су се припреме за војну интервенцију обављале уз прижељкивање да Савет безбедности донесе одлуку и тако се створе и правни оквири, убрзо је дошло до првих гласних разлика међу савезницима. Француска се, иако је била иницијатор за доношење резолуције о употреби силе у случају непоштовања забране летења, уздржала од примене силе из три разлога: 1) није желела да се такав потез протумачи као непријатељски гест против Србије или скоро као објава рата; 2) већ прва обарања српских авиона на небу БиХ изазвала би репресалије, првенствено против припадника француских војника у УНПРОФОР-у, и 3) свако војно ангажовање практично би проширило војни сукоб.

Међутим, тврдом и упорном ставу САД, које су инсистирале на војној интервенцији, придружио се Ватикан. Руководио се у свом новом политичком речнику погрешно протумаченим начелима Новог катехизиса и закључцима Другог ватиканског концила о тзв. неморалности рата, у којима су као једини агресори и кривци означени Срби, уз позив на брзу војну акцију.

Због све јаснијег испољавања политичког прагматизма – који односи превагу над правним начелима – крајем 1992. године издиференцирала су се два приступа: 1) амерички, заснован на тзв. нокаут-ставу, тј. отпочињању војне интервенције снажним бомбардовањем објеката, као и обарањем авиона у ваздушном простору, и 2) европски, који инсистира на тзв. педагошкој инсталацији, која је последња опомена пред обарање авиона. С обзиром на то да је дошло до неслагања о даметима и начелима, нова резолуција којом би се одобрила примена силе у случају да се не поштује забрана летења над територијом БиХ није ни донета.

Почетком јануара 1993. уследиле су нове претње. Упућивање носача „Дон Кенеди“ и осталог бродовља из пратње довођено је у везу с очекивањем управо те резолуције, али је то био и нови притисак на стране у сукобу. Свима је било јасно да су са војног становишта циљеви и војне опције и даље веома нејасни. У међувремену, стављење су у

¹⁶ „Борба“ од 24. децембра 1992.

приправност и британске снаге, које предводи носач „Арк Ројал“, као и француске, чији је носач „Клемансо“ с пратњом упловио у Јадран.

Док се очекивала нова резолуција о увођењу силе ради поштовања забране летења, у европским војним круговима све се више наметало питање ко треба да предузме главни ризик у извођењу интервенције: НАТО, КЕБС, ЕЗ, ЗЕУ или Савет безбедности. Најнестрпљивије су биле исламске земље, посебно Турска, која је због поверавања НАТО-у привремене команде за извођење операција сматрала да ће она убрзо и отпочети.

За време краткотрајне ваздухопловне интервенције САД у Ираку и Сомалији многи су били склони да налазе одређене сличности с могућом војном интервенцијом у БиХ. Италијанска влада је, на пример, била уверена да је амерички контингент у Сомалији (у којој су се америчке трупе искрцале 9. децембра 1992) само претеча војне интервенције против одабраних циљева „на територијама које су окупирали босански Срби“, а Турци су сматрали да „српске авионе треба обарати као и ирачке,¹⁷ како би се показала снага одлука Уједињених нација“.

Због пристрасности и погрешних потеза – у чему Немачка и даље има главну улогу, настојећи да што пре потисне и маргинализује улогу УН, па донекле и САД, те је заинтересована за подстицање војних сукоба на простору бивше Југославије – решавање југословенске кризе поново је у надлежности УН и њене генералне скупштине. Тако је до коначног решавања кризе на снази била верзија троетапног плана интервенције:

- у првој етапи успоставља се коалиција САД, Савета безбедности и НАТО-а, с укључивањем Велике Британије, Француске и Италије, ради уступања база и ограниченог садејства у ваздушном простору, на копну и мору. Истовремено обучавају оружане снаге БиХ које треба да буду носилац неконвенционалних операција;

- у другој етапи успоставља се координација операција УН с испорукама хуманитарне помоћи, док би оружане снаге образовале тзв. сигурносне зоне и спречавале расељавање;

- у трећој етапи уништавају се српске снаге у БиХ, а затим се концентришу све снаге и војне силе против Републике Србије.

У војно-политичким круговима САД план НАТО од 2. и 9. августа 1993. поново је постао актуелан и средином октобра.

Закључна разматрања

Југославија је, као међународноправно признати субјект, контролисала и штитила ваздушни простор над целокупношћу своје територије. Ради безбедности летења и несметаног одвијања међународног вазду-

¹⁷ У установљеној забрањеној зони летења у ваздушном простору Ирака испод 32 паралеле амерички ловци су оборили један ирачки авион. Због постављања лансирних рампи, упада на територију Кувајта и неодобравања доласка мисије УН на разгледање и демонтажу фабрика хемијског оружја, у времену од 13. до 18. јануара 1993. САД извеле су неколико напада из ваздушног простора, после којих је Ирак дозволио слетање авиона УН са тим стручњацима.

шног саобраћаја над ратом захваћеним областима успостављена је забрана летења у доњем слоју обласне контроле Загреб, односно ваздушни простор који се налази западно од 18° меридијана, тј. који обухвата Словенију, Хрватску и знатан део Босне и Херцеговине. Ваздушни простор је требало да буде под контролом југословенског РВ и ПВО и дозвољен за летове ваздухоплова посматрачких мисија ЕЗ, уз уобичајену процедуру за одобравање и одвијање летова. Иако је хеликоптерима посматрачке мисије ЕЗ у Југославији дат посебан третман, који је био у супротности са неким одредбама Закона о ваздушној пловидби, дошло је до обарања њиховог хеликоптера чији лет у забрањеној зони није био одобрен, као и због бројних других околности. Југославија је, тада, као члан УН и потписник ИКАО на међународном плану, искључиво била надлежна за безбедно одвијање пловидбе у целокупном ваздушном простору и за уредно одржавање уређаја потребних за навигацију ваздухоплова који слећу или само прелећу нашу земљу, па је понудила решење којим би се регулисало летење цивилних и војних ваздухоплова, као и летење ваздухоплова за потребе Уједињених нација. Како су неке земље у међувремену признале Словенију и Хрватску, та друга је бесправно отворила свој национални ваздушни простор, чиме је повредила правила ИКАО – чија потписница није била – и практично затворила ваздушни саобраћај у зони под заштитом Уједињених нација.

Ваздухоплови мировних снага уживају посебан правни статус, односно имају одређени имунитет, привилегије и права заштићених ваздухоплова. Према посебним прописима који важе за земље домаћине територије, од ваздухоплова УН не траже се регистрације, дажбине итд. Заштитне снаге УН у нашој земљи (УНПРОФОР) располагале су одређеним бројем ваздухоплова (авиони и хеликоптери), али су нека ограничења утицала на слободу ваздушне пловидбе УНПРОФОР-а, пре свега на његове оперативне могућности. Због тога и других елемената постигнут је Споразум о начелним и техничким питањима саобраћаја у ваздушном простору у зони под заштитом УН, односно у режиму летења ваздухоплова за потребе УН. Прихваћен је и Споразум о координацији процедуре на ваздушним путевима у надлежности контрола летења Београд и Загреб.

Непосредно иза тога Управа за контролу летења Републике Хрватске успоставила је једностраним актом контролу летења над ваздушним простором Хрватске до границе са СР Југославијом, али је присвојила и ваздушни простор БиХ, до њених државних граница такође са СР Југославијом. У ваздухопловном праву дошло је до још једног преседана. Наиме, амерички авиони који базирају на носачу „Дон Кенеди“, који плови у Јадранском мору, успоставили су контролу над ваздушним простором изнад слободног мора, далеко од свог националног простора. Идентификацији, која је обавезна и под претњом да ће се предузети тренутне офанзивне мере самоодбране, подлежу сви авиони који улазе у ваздушни простор северно од 40° северне географске ширине, прак-

тично изнад Отрантских врата, без обзира на то да ли се ради о цивилним авионима (који обављају редовни ваздушни саобраћај), авионима у чартер-летовима, или о војним авионима. Америчке власти су се, иначе, обратиле југословенским и информисале их да ће изводити операције у Јадранском мору, чији је део у надлежности контроле летења Београд, према прописима и начелима Међународне организације за цивилно ваздухопловство.

Због ескалације сукоба у БиХ и све већег броја расељених лица Савет безбедности је организовао слање хуманитарне помоћи. У то време сарајевски аеродром, због одсуства добре воље да стране у сукобу обуставе ватру, није могао да буде задејствован, па је отварање аеродрома постало проблем међународне заједнице. Ради безбедности функционисања аеродрома УНПРОФОР је преузео контролу ваздушног саобраћаја у рејону аеродрома и успоставио посебан режим на аеродрому. Пре предузимања потпуне оперативне готовости операција отварања аеродрома одвијала се, иако с муком, у оквиру четири фазе, уз помоћ проширења мандата снага УНПРОФОР-а и добијања и других овлашћења и гаранција.

Сарајевски аеродром је до отварања био под контролом српских снага. Полетно-слетна стаза служила је као коридор између два пункта, а око ње је била распоређена тешка артиљерија и ПА средства. Како је међународна заједница била одлучна у намери да успостави рад аеродрома и пружање хуманитарне помоћи, српска страна се повукла, чиме је са своје стране гарантовала безбедно слетање, односно полетање авиона који допремају хуманитарну помоћ. Први авиони са хуманитарном помоћи слетели су 30. јуна 1992. године. Од тада аеродром функционише с повременим прекидима. Дневно је слетало око 16 авиона, са око 200 тона хране и лекова. Међутим, током пружања хуманитарне помоћи поједине земље су злоупотребиле хуманитарна начела и с храном и лековима, а у неким случајевима и посебно, допремале оружје и војну опрему. Тиме су кршене и одредбе ембарга на увоз оружја и војне опреме. Те прекршаје су нарочито чинили авиони исламских земаља, првенствено Турске и Ирана.

Ваздухоплови и посаде које су допремале хуманитарну помоћ често су били мета напада са земље. Поред неколико инцидената, када је отварања ватра без тежих последица, у ваздушном простору изнад територије коју су контролисале хрватско-муслиманске снаге оборен је италијански војни транспортни авион. Тежину инцидента усложњава и отварање ватре са земље на хеликоптере у служби спаса, који су такође најављени и чији су летови били одобрени. Ти инциденти били су, између осталог, повод да поједине земље укажу на потребу за применом силе, премда су УН и даље настојале да хуманитарну помоћ пружају без икаквих додатних гаранција и заштитних мера, настојећи да се хуманитарни летови што пре обнове.

У ваздушном простору над територијом БиХ није било ниједног случаја пресретања, гоњења, принуђивања на слетање или обарања

авиона са хуманитарном помоћи од стране авиона ВРС или неког другог. Ипак, инциденти са транспортним авионима, као и настојање да се хумани конвоји и даље штите – уз посебне војно-политичке разлоге Запада – допринели су да Савет безбедности донесе две резолуције: једну о успостављању забрањене зоне за летење над територијом БиХ, и другу о контроли забране летења, док је трећа – која се односи на употребу силе у случају да се не поштује забрана летења, остала само у припремама.

Успостављање зоне забране летења практично је усвојено на Лондонској конференцији. Резолуције о забранама односиле су се, пре свега, на ваздухоплове Војске Републике Српске. Непосредно после доношења прве резолуције испоставило се да забрану крше ваздухоплови под контролом хрватске и босанске владе, неидентификовани ваздухоплови и авиони ВРС. Успостављање зоне забрањених летова прве су тражиле САД, предлажући да се у текст резолуције унесе седам тачака у којима су формулисале свој захтев. Европске земље, првенствено Британија и Француска, противиле су се америчком „ирачком рецепту“ успостављања зоне забрањених летова, али је компромисно решење ипак нађено у другој резолуцији, којом је предвиђена контрола поштовања забране путем постављања посматрача на аеродроме држава бивше Југославије.

Од 9. октобра, када је донета прва резолуција, до 24. јануара 1993. било је 395, а до 17. октобра 1993. још 245 повреда забране летења, које су регистроване радарским средствима, опремом AWACS у осматрачким авионима који лете у ваздушном простору Мађарске и изнад Јадранског мора, као и на основу личног увида посматрача УНПРОФОР-а или посматрача из мисије ЕЗ. Две трећине тих повреда извели су ваздухоплови Републике Хрватске.

Модалитети и детаљи резолуције Савета безбедности којом би се одобрила употреба силе ради поштовања забране летова над територијом БиХ нису усаглашени из више разлога. Пре свега, полазило се од концепције употребе силе против ваздухоплова у лету, превентивног бомбардовања, или заједно, затим од тога да ли се циљеви на које треба применити силу налазе само у БиХ, и најзад, постављало се питање ко треба да буде координатор дејстава – НАТО, САД, КЕБС, ЕЗ, ЗЕУ или Савет безбедности.

После формирања Српске Републике Босне и Херцеговине, односно Републике Српске – која у документима међународне заједнице није правно призната – а посебно на основу следа догађаја од отпочињања сукоба, било је јасно да УН, као и све европске асоцијације и државе, чврсто стоје иза прокламованих начела да БиХ, као призната чланица УН, има право да врши суверену власт и политичку контролу над деловима оружаних снага који признају њену власт и команду. Остали делови оружаних формација, мислило се првенствено на ЈНА, затим на део трансформисаних делова јединица, а посебно на ВРС (у почетку и на делове хрватских јединица Збора народне гарде), морали су или да

се повуку или да се подвргну влади БиХ, или да се распусте, односно разоружају, а оружје стави под међународну контролу. Босна и Херцеговина, као млада суверена држава, задобила је симпатије међународне заједнице – у складу с политичким циљевима појединих држава – јер су Југославија и ЈНА означени као агресори на њену самобитност.

Војсци Југославије упућивани су прекори да потпомаже агресију и Војску Републике Српске. Насупрот томе, благонаклоно, без осуда, гледало се на кршење ембарга о увозу оружја у БиХ и Хрватску, а у међународним оквирима није упућен прекор ни због споразума о пријатељству и сарадњи Хрватске и БиХ, које су јавно прокламовале усклађивање војних операција и потребне облике шире сарадње на војном пољу. Тако су делови хрватске војске укључени у оружане снаге БиХ, мада и даље под оперативном контролом хрватског главног стожера.

Иако се Републици Српској не признаје међународноправни субјективитет, неке одредбе Допунског протокола уз Женевске конвенције од 12. августа 1949, о заштити жртава међународних оружаных сукоба (Протокол I), из 1971. године, указују на одређени легални статус који могу да имају ваздухоплови ВРС са становишта дефинисања ваздушног простора БиХ као подручја ратних операција, правног положаја пилота и осталог особља ваздухопловства те војске, и правног режима ваздухоплова који у садашњој ситуацији поштују одредбе о забрани летења над територијом БиХ, односно поступају по процедури за одобравање летова и на основу правних начела и заштите које иначе уживају ваздухоплови који обављају хуманитарне летове.

У условима пооштравања санкција према Србији и Црној Гори, најављених истрага због кршења међународног хуманитарног права и забране летења над територијом БиХ, авиони и хеликоптери Војске Републике Српске задржани су на матичном аеродрому између осталог и због чињенице да се у УН поставило питање ограничавања права држава наследница на имовину бивше СФР Југославије.

Из непоштовања забране летења – која је само формалноправна маска – произишле су многе војне претње, које су се затим испољавале у разним облицима и видовима, као лимитирана војна интервенција ради заустављања даље агресије Србије и Црне Горе, у вези са контролом ембарга и економских санкција итд.

У Савету безбедности су се све чешће истицала права која БиХ има у вези са самоодбраном, те да се, према члановима 41 и 42 Повеље УН, и против Југославије предузму војне мере. Немачка, која има најзначајнију улогу, настоји да потисне и маргинализује УН, али и САД, па је, колико је то могуће, заинтересована за подстицање и проширивање војних сукоба на простору бивше Југославије.