

UGROŽAVANJE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA
TERORISTIČKIM AKTIMA

Apstrakt

Terorizam je postao noćna mora savremenog sveta, a sredstva kojima se služi i pomoći kojih se manifestuje su sve brutalniji i maštovitiji. Komercijalna avijacija je oduvek predstavljala atraktivnu metu za teroriste i iako pretnja po bezbednost i sigurnost aviona možda opada u poslednjih nekoliko decenija u smislu broja incidenata, potencijalna šteta od svakog pojedinačnog napada raste. Komercijalni avio-letovi privlače teroriste iz niza političkih i operativnih razloga, jer predstavljaju simbole naroda i države i pitanje koje na koje treba dati odgovor je zašto teroristi napadaju baš vazduhoplovne objekte i zašto su neke organizacije više sklone da napadnu avione i aerodrome od drugih meta? Iako je dosta pažnje posvećeno faktorima na državnom nivou koji se odnose na terorističke otmice aviona, malo je istraženo zašto se teroristi odlučuju da ciljaju baš avijaciju. Neophodno je analizirati ideologiju, iskustva, znanje i ekološke faktore koji bi mogli učiniti organizaciju više ili manje sklonom da će akte usmeriti na vazduhoplovne ciljeve.

Ključne reči: terorizam, otmica aviona, ideologija, vazdušni terorizam, politički ciljevi.

1. Uvod

Akt terorizma se može posmatrati kao nerazuman čin uglavnom vođen političkim ili ideološkim pobudama, a tako politički motivisane terorističke grupe se mogu razlikovati od njihove ideologije koja definiše granice u okviru kojih deluju i na taj način determiniše njihov izbor ciljeva. Teroristi ne poštuju geografske i moralne granice, a glavni cilj je vlada gde su ulozi visoki; oni su kroz svoje modalitete delovanja prosto prinuđeni da preduzmu više spektakularna i nažalost, brutalnija i krvaviji dela, kako bi postigli gotovo iste efekte. Terorizam ne samo da ubija

¹ Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Policijska uprava u Šapcu, e-mail: marko.krstic.1982@gmail.com

ljude, već senzacionalni teroristički napadi i njihove kampanje značajno utiču na percepciju javnosti, što zauzvrat, vrši pritisak na vladu da povrati poljuljanu sigurnost. Na prvom mestu, terorističkim aktom se teži ka realizaciji određenih političkih aspiracija i pobuda, čiji je spektar dosta širok i svakako iziskuje detaljno sagledavanje svih aspekata koji mu daju političku konotaciju. Današnji terorizam, kada se posmatra kao poseban vid rata, sve više preuzima nove oblike; za njega je karakteristična ekonomska, finansijska i kulturno-civilizacijska asimetrija koja nastaje kada se post-industrijska i tradicionalna društva bave globalnim sukobima. On je sam po sebi suštinski nemoralan, a nasilje usmereno protiv civilnih ciljeva, uzrokujući smrt i ranjavanje nevinih osoba, kviri svaku ideju etičkog terorističkog kodeksa ponašanja. Vlada je često slaba pred izazovima pojedinačnih patologija i objašnjenja ili prevalencije terorizma poslednjih godina uključuju postojanje pravih društvenih, ekonomskih, ili etničkih žalbi na vladinu represiju ili nepravdu, ili pak alternativno. Svakako, pitanja koja nastoje da daju odgovor na etički problem terorističkog nasilja, počiva na labavom moralnom terenu.

Nezakonite zaplene aviona su poprimile ogromne razmere i privlače pažnju cele svetske zajednice. Akteri međunarodnog terorizma na svim nivoima, često koriste civilne vazduhoplove u svrhu transporta jer je to najbrži i najpogodniji način skrivenog tranzita. Protivpravno oduzimanje aviona svakako nije nova pojava, a možda najočiglednije objašnjenje je proliferacija terorističkih grupa i ciljeva, povećanje broja operacija i izazvanih gubitaka i žrtava. Otmica aviona je ranije bila karakterističan obrazac delovanja onih pojedinaca koji su bežali od komunističkih ili diktatorskih i represivnih režima. Nakon Drugog svetskog rata, civilno vazduhoplovstvo je postalo glavna meta za međunarodni terorizam, a tokom kasnih 1960-ih i 70-ih godina mnogi avioni su bili oteți od strane palestinskih terorista. Današnje sve aktivnije približavanje međunarodnog terorizma i transnacionalnog organizovanog kriminala je relativno novi faktor u sferi indirektnih pretnji po vazdušni saobraćaj. Povećanim merama bezbednosti su značajno doprinele ranije terorističke taktike, kao što su napadi na ambasade i avio-otmice. U radu će se takođe identifikovati obeležja napada na avione, u svim svojim oblicima, kao i ukazati na efikasne mere koje se moraju preduzeti protiv ovog oblika terorizma.

Ponekad su, u slučaju vazdušne otmice, akte izvodili oni koji su nestabilnog uma, dok je u drugim prilikama, finansijska dobit preovladala nad silom, ali sve u svemu, otmice vazduhoplova su i dalje su među najefikasnijim sredstavima za privlačenje pažnje svetske publike i prikrivanja posledica akata. Multilateralni pokušaji da se definiše krivično delo otmice i razvije ubedljiv sistem preventivnog međunarodnog prava još uvek nisu zadovoljavajući u slučaju prevencije i odvrćanja otmice vazduhoplova.

2. Teroristička pretnja i ranjivost avio-saobraćaja

Otmica aviona se odnosi na nezakonito oduzimanje aviona u letu kao i skretanje sa linije leta. Termin „Hijack” je nastao u eri „prohibicije“ u modernoj američkoj istoriji iz kolokvijalne naredbe od strane jednog kriminalca drugom tokom pljačke: „Zdravo, Džek, podignite ruke“, što je navelo počiniocima ovih dela da postanu poznati kao otmičari. Međutim, u nekim zvaničnim dokumentima se koriste različiti alternativni izrazi da bi se opisalo ovo krivično delo kao što su „vazдушna piraterija“, „nezakonito oduzimanje aviona“ i „prisilna diverzija civilnog aviona u letu“. Prema tome, krivično delo na koje se Haška Konvencija primenjuje se zalaže da ga definiše ga kao „bilo koju osobu koja nad vazduhoplovom u letu, nezakonito, silom ili pretnjom, ili bilo kojim drugim vidom zastrašivanja, zapleni, ili vrši kontrolu nad vazduhoplovom ili pokušava da vrši bilo kakvu sličnu radnju². Dakle, avionske nesreće su događaji u kojima je avion pretrpeo značajnu štetu, nestao ili postao potpuno nedostupan, izazvana smrt ili ozbiljne povrede putnika i gde je neophodno samo prisustvo u avionu, direktan kontakt sa drugim avionom ili bilo kakva druga veza³.

Avio-otmica je zapravo mesto gde lice ili grupa ljudi preuzima avion silom, preteći da će učiniti štetu, a većina ovih otmica podrazumeva držanje ljudi kao talaca za otkup, gde se veliki broj izvodi radi političkog uticaja.^{4 5} Terorizam u vazдушnom saobraćaju predstavlja implementaciju nasilja i manifestovanje moći nad nedužnim licima, tj. taocima, koji su privremeno lišeni slobode, odnosno nad kojima se vrši zastrašivanje radi iznuđivanja određene koristi za onoga ko vrši nasilje. Ovo nasilje se vrši sa ciljem vođenja borbe protiv vlasti države kojoj pripada vazduhoplov koji je meta terorizma, gde se ispoljava moć onoga ko nameće teror nad licima, s ciljem da iznudi izvesne političke ustupke od vladajućih struktura protiv kojih se vodi politička borba⁶.

² X. Wang, *Stydy on Aircraft Hijacking from the Perspective of Legal Mechanism* Institute of Air and Space Law, 2005, UMI

³ Aviation Safety Boeing Commercial Airplanes P.O. Box 3707 M/C 0A-19 Seattle, Washington Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations | 1959 – 2013, 2014

⁴ D. Schuler, *A Short History of Air Hijacking, USA, 2010, 2*; U napadima na Njujork je bilo prvi put da su otmičari koristili komercijalne avione kao ratno oružje i predstavlja prvi koordinirani izrežiran napad ove vrste. Do tada je rizik od vazдушnih otmica bio uglavnom na avio-kompanijama i avio-putnicima. To je označilo početak perioda enormnog povećanja rizika od vazдушnih otmica, i takođe je značilo da recipročni sporazumi između zemalja nisu više bili efikasni i delotvorni u smanjenju otmica aviona.

⁵ H. Stovall, S. Scherdt, B. Hayter, and A. Storey: *Airline hijacking 1970*
<https://modemamerica2011.wikispaces.com/Airline+hijackings+-+1970s>

⁶ Lj. Pejanović, *Terorizam i protivteroristička dejstva u vazдушnom saobraćaju*, VIZ, Beograd, 2003, 2

Otmica i drugi oblici vazdušnog terorizma su se razvili kao sredstvo za vojno postizanje političkih ciljeva na račun nevinih, gde i dalje spadaju u najefikasnija sredstva za pridobijanje svetske pažnje. Tokom prvih godina civilnog vazduhoplovstva, ključni problemi putnika su bili veština pilota i stanje vazduhoplova, dok tokom poslednjih decenija glavna preokupacija je da li putnik namerava da iskoristi priliku i skrene pažnju medija na revolucionarni uzrok ili problem ⁷. Neophodno je objasniti samu prirodu krivičnog dela otmice aviona, tj. da li je to krivično delo *delicta iuris gentium* tipa, ili je to običan prekršaj? Tačno je da krivično delo otmice aviona nije obuhvaćeno u klasičnim delima piraterije, kako je to definisano članom 15 Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine; za elemente koji čine ta dva dela se znatno razlikuju. To ne znači, međutim, da otmica ne može biti, kao pirateriju, uvreda tipa *delicta iuris gentium*. Član 15 Ženevske konvencije samo definiše delo piraterije, i ni na koji način formalno ne proglašava da je *delicta iuris gentium*. Slično tome, član 1 Haške konvencije propisuje konstitutivne elemente krivičnog dela otmice, ali ovde to delo nije definisano kao delo gore navedenog tipa ⁸.

Iako se može smatrati za terorizam u svojoj najočiglednijoj i najdramatičnijom formi, „antena“ avionske otmice obuhvata širok spektar problema koji po svojoj složenosti skoro prkose ostalim terorističkim modalitetima delovanja. Mekvini (*Mc Whinney*) ispravno ističe da oni koji su pokušali da se bave sa pravnim posledicama napada na avione, ne dele zajednička verovanja niti održavaju slična očekivanja. Naime, zajednički element u ovim nezakonitim radnjama je „nasilno skretanje aviona u letu, protiv volje posade“. Razbojništvo na nebu je međutim, policentričan problem, za koji motivacija može biti političke, ekonomske i psihološke prirode, što uključuje širok spektar pitanja koja zahtevaju pluralistička rešenja ^{9 10}

Iako su otmice aviona faktički stagnirale od početka 1973. godine, nije samo prisutan akademski interes u boljem razumevanju redosleda realizacije ovi otmica od 1968-1972. godine. Bolje razumevanje procesa

⁷ P. Dempsey, McGill University - Faculty of Law 2003 Columbia Journal Transnational Law, Vol. 41, No. 3, 649,

⁸ S.Z. Feller, Comment on "Criminal jurisdiction over aircraft hijacking" 2007-2013, Jurisdiction over hijacking, 2013, No. 2, 1972 Is.L.R. Vol. 7,

⁹ R. Friedlander, The Illegal Diversion of Aircraft and International Law. Aerial Highjacking as an International Crime. Les Moyens De Prevention Et De Sanction En Cas D' Action Illicite L' Aviation Civile Internationale, 25 DePaul L. Rev. 973 (1976).

¹⁰ D. Lowe, Hijacking of Aircraft, Aviation Security and Terrorist Activity Lates Update, 2014 : Na spekulacije o tome čime su bili naoružani operativci Al Kaide prilikom otmice aviona 9/11, dovelo je do toga da se na aerodromima konstantno menjaju propisi o tome šta može i ne može se nositi u vazduhoplovu u svom ručnom prtljagu. Nakon 9/11 otmica i bezopasno stavke kao što su grickalice za nokte su zabranjene predmete u sastavu ručnog prtljaga.

može imati značajne političke implikacije, jer razumevanje samog postupka može uticati na prevenciju ovih incidenata¹¹. Prve avionske otmice datiraju od kasnih 1930-ih i 1940-ih godina prošlog veka, dok je kasnije, tokom prvih 12 godina moderne ere vazdušnog saobraćaja (1948-1960), bilo 29 uspešnih otmica. U narednih 6 godina (1961-1967) bilo je ukupno 16, a zatim u 1968. godini 30 uspešnih otmica 17 američkih aviona. Motivi za ovaj vid otmice su raznovrsni, a najstariji incidenti se vezuju za političke izbeglice i traženje azila¹². Otmica vazduhoplova i kidnapovanja diplomata, zapravo predstavljaju, *in ultima linea* akte ucenjivačkog karaktera, politički obrazac primenjivan od 1976. godine, koji se objašnjava time što se na relativno jednostavan način pojedinačni interes, za koji se bori neka grupa ili organizacija, internacionalizuje i tako, na sebe skreće pažnju svetske javnosti¹³. Napredak je obezbedio teroristima nove ciljeve i nove mogućnosti; putovanja avionom pružaju mobilnost teroristima i priliku da izraze bunt na svakom delu sveta, a nedavni događaji na televiziji, radiju i, komunikacionim satelitima, predstavljaju blagodet za pružanje publiciteta teroristima¹⁴.

3. Trendovi zastupljenosti i obrasci delovanja

Prelomni događaj u terorističkim transnacionalnim incidentima je otmica *Pan American* 707 22. jula 1968. godine, na letu iz Rima do Tel Aviva sa 10 članova posade i 38 putnika, uključujući tri otmičara, pripadnika „Narodnog fronta za oslobođenje Palestine“ (PFLP)¹⁵. Ovaj događaj je važno spomenuti zbog niza razloga, prvi, to je bio jasan dokaz državnog sponzorstva terorizma nakon što je avion sleteo u Alžir, koji je iskoristio situaciju i zadržao pojedine taoce do 1. septembra 1968. godine, kada je dogovor konačno postignut¹⁶. Naime, tokom 70-ih niz otmica dogodio u kojem dominantan

¹¹ A. Hsy, E. Quandt, *Statistical Analyses of Aircraft Hijacking and Political Assassinations*, Mimeo, Econometric, 1976, 2,

¹² P. Dempsey, *Aerial piracy and terrorism: unilateral and multilateral, responses to aircraft hijacking*, Connecticut journal of int law, 1987, Vol. 2:427, 428-430

¹³ M. Pašanski, *Savremene kamikaze, "Niro"* Književne novine, Beograd, 1987,

¹⁴ B. Jenkins, *Kidnapping and terrorism*, RAND Corporation, Santa monica, USA, 1974

¹⁵ *Rome hijacking, world news Flight international*, 27 December 1973: Avioni Lufthansa 737 i Pan American 707 su oti sa aerodroma Leonardo Da Vinči u Rimu i tom prilikom su 32 osobe lišene života. Otmica je počela kada je pet naoružanih terorista observirali prepunu oblast u blizini bezbednosnog punkta a zatim bacili dve fosforne bombe u prednji deo aviona *Pan American* 707 u kome se nalazilo 170 putnika. U nastalom požaru poginulo je 30 putnika a 18 povređeno i ovo je bila treća otmica koju je pretrpela Lufthansa. U februaru 1972. godine, avion sa 189 putnika je bio prisiljen da sleti u Aden. U oktobru 1972. godine, avion sa 13 putnika je otet oko Kipra na letu za Zagreb, a u zamenu za taoce Zapadno nemačka vlada objavila je imena troje terorista koji su bili u zatvoru čekaju suđenje za masakr na Olimpijskim igrama u Minhenu.

¹⁶ W. Enders, T. Sandler, *Transnational terrorism 1968-2000: thresholds, persistence and forecasts*, 2004, The research for this study was funded, in large part, by a grant from the Development Research Group of the World Bank. All opinions expressed are solely those of the authors.

motiv je bio finansijska dobit, a najnovija serija otmica takođe je obojena političkim motivima, ili drugačije prirode od onih iz doba hladnog rata 1970-ih i prve polovine 1980-ih koje su prošle u težnjama da se kroz otmice promoviraju politički ciljevi koji se odnose na postojeće međunarodne konflikte. Ove kategorije otmica, koje su ujedno i najopasnije i najteže za kontrolisanje jer su militanti spremni da preuzmu ogroman rizik za svoja politička ubjeđenja, a imaju malo staha od zatvora ili smrti, karakteristične su za Bliski istok kao produkt izraelsko-arapskog sukoba, dok je u proteklih dvadeset pet godina, politički motivisana otmica činila više od dve trećine svih otmica širom sveta.¹⁷ Hamblin, Jakobsen i Miler (*Hamblin, Jacobsen and Miller, 1973*) kao i Rič (*Rich, 1972*); (*Phillips, 1973*), objašnjavajući otmice, nastoje da predvide kako su one usko povezane sa nagradnom komponentom i racionalnim izborom perspektiva. Tako, istraživači podržavaju tzv. "zarazni model" koji pretpostavlja da kada potencijalni otmičari smatraju da su raniji pokušaji otmice nagrađeni (na primer, uspešni rezultati, izbegavanje kazne) i da oni mogu da izbegnu kaznu, tada će biti više motivisani i ohrabreni da se upuste u nove otmice. Na primer, Holden (*Hollden, 1986*) tvrdi da će uspešne avio-otmice podsticati na izvršenje novih, dok će neuspešne epizode dovesti do manjih pokušaja. Rich (1972) tvrdi da „virus otetih aviona“ može biti prenošen putem medija, dok Hamblin, Jacobsen and Miller (1973) navode da se otmica širi difuzno i modifikuje svoj osnovni izum, kao i da novi otmičari nastoje da prevaziđu dotadašnje izvršioci izmišljajući efikasnije strategije otmica¹⁸.

Teroristi biraju najsofisticiranija i najsmrtonosnija oružja, uče jedni od drugih, i stalno dolaze do novih i kreativnijih načina da unište i ubiju. Takođe, mogu aktivirati pomoću aviona u letu cirkulaciju vazduha kako bi zarazili putnike i članove posade sa biološkim patogenima i izazvati smrtonosno hemijsko dejstvo u kokpitu, koji će dovesti do rušenja aviona¹⁹. Karagianis i Mekali (*Karagiannis and Mccaulei*) navode ubedljiv argument da u slučaju *Hiyb-ut Tahrira*, verske ideologije ne deluje kao ograničenje u upotrebi nasilja bilo koje vrste - a kamoli napade na avione i aerodrome od strane islamskih organizacija, naročito religiozno-inspirisanih organizacija uopšte. Dok 64% organizacija u ovom

¹⁷ J.F. Forest. *Global trends kidnapping by terrorist groups*, University of Massachusetts, USA, 2012, 311-330: 28. septembra 1977. godine, *Japan Airlines* 472 je otet na putu od Pariza do Tokija od strane japanske Crvene armije (JRA), nakon nestanka goriva u Mumbaju, u Indiji. Teroristi su usmerili avion da sleti u Daku, Bangladeš, gde su preuzeli putnike i članove posade kao taoce, zahtevajući 6 miliona \$ i oslobađanje devet članova JRA iz zatvora. 1. oktobra, tadašnji premijer Fukuda je najavio da će japanska vlada prihvatiti zahteve otmičara i platiti otkupninu, pod izgovorom da je ljudski život važniji od svega.

¹⁸ L. Dugan, G. Lafree, A. Piquero, Testing a rational choice model of airline hijackings, *University of Maryland Criminology* Vol. 43, Number 4, 2005, 1031-1066

¹⁹ J. Forest, Perspectives on terrorism, Volume I, Issue 6, 2007 10 Aviation Safety Boeing Commercial Airplanes P.O. Box 3707 M/C 0A-19 Seattle, Washington Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations | 1959 – 2013, 2014

skupu podataka nije lišila života nikoga između 1998-2005, preko 65% onih koji imaju neku versku komponentu njihove ideologije su koristili smrtonosnu silu. Slično tome, 65% od islamskih organizacija čiji su članovi ubijeni u periodu između 1998. i 2005. godine, u njih skoro 70% gde se prepliće religija i etnonacionalizacija, su ubijeni u istom periodu. Ovi podaci ukazuju na to da religija podstiče sklonost ka upotrebi nasilja, uključujući i napade na avione i aerodrome²⁰.

Uglavnom, do 1980. godine, kakakterističan oblik vazdušnog terorizma je bio vezan za traženje ustupaka radi oslobađanja zatvorenika usled terorističkog napada u cilju postizanja politički orijentisanih ciljeva ili zbog publiciteta. Međutim, događaj od 9/11²¹ ukazuje na moguće prebacivanje režima sa „otmica za pregovaranje“ ka „strateškom alatu“ režima. Teroristički akt iz vazduha može da se izvede sa ciljem da se oteti avioni koriste kao navođena raketa ili bomba sa ciljem izazivanja masovnih žrtava i stvaranja haosa. Poučeni iskustvima iz prošlosti i činjenica kakav uticaj mogu da izazovu vazdušni napadi koji su se inače pokazali izuzetno uspešnim, malo je verovatno da će se teroristi odreći korišćenja ove opcije kao obrasca napada ali ih verovatno trenutni nivo pripravnosti od strane države tera da ovu opciju ostave po strani neko vreme. Oni mogu tražiti više inovativnih i nekonvencionalnih načina da koriste ovaj oblik terorizma kao što je element iznenađenja. Za njih avion ostaje prioritetni cilj ili sredstvo u izazivanju straha²² jer znaju da zajedno sa ljudskim gubicima i ogromnom infrastrukturnom štetom mogu da proizvedu preduzimanjem takvog akta i time pridobiju više

²⁰ Asal, K. Rethemezer, R. Bellandi, R. Legault, R. Tynes. Airplanes and Airports

²¹ *“We have some planes”*: U jutro 9/11, pored 4 otmičara, bilo je i samo 37 putnika, ali nema dokaza da su otmičari mogli manipulirati nivoom putnika ili kupiti dodatna mesta kako bi olakšali svoje operacije. Teroristi koji su oteli tri druga komercijalna leta 9/11 radili su u pet timova i preuzeli su kokpit u roku od 30 minuta od preuzimanja. Međutim, na letu 93, preuzimanje se dogodilo 46 minuta posle poletanja, a učestvovala su samo četiri otmičara.

²² I. Grote, The Impact and Cost of International Terrorism on the Economies of the United States and the European Union: 2001 – 2004: Ne samo nakon terorističkih napada 9/11 i rata u Iraku i nastavka okupacije, kao i opasnosti od novih terorističkih akata, stalni rat protiv terorizma u poslednje vreme prouzrokuje rast cena goriva i ima snažan uticaj na avio-industriju. Komercijalni avio-objekti su doprineli ukupnom budžetu sa oko 800 biliona dolara bruto domaćeg proizvoda (BDP) samo u SAD, što je jednako učešće od 8%. Nakon 9/11, vazdušni transportni sistem je potpuno bio zatvoren na četiri dana, što je koštalo avio industriju i nanelo štetu i gubitke od oko 1.4 biliona dolara, mada ova procena može biti previše visoka. Od 2000. do 2001. godine, ukupan broj zaposlenih od strane američkih avio-kompanija je smanjen sa 732,049 (2000) do 653,488 (2001), kao i 642,797 u 2002. godini. Dakle, 89,252 zaposlenih su otpušteno u dve godine nakon terorističkog napada. Polasci američkih avio-kompanija su smanjeni sa 706,038 u avgustu 2001. na 528,731 u septembru 2001. godine, što je smanjenje od oko 25%. Istovremeno, prihod od putnika je smanjen sa oko 66,7 milijardi \$ na 38,0 milijardi u samo mesec dana, a smanjenje od 43.2%. Na kraju, još jedan nusproizvod 9/11 terorističkih napada koji i dalje ima veliki uticaj na avio industriji je konstantan rast cena goriva.

pažnje međunarodne javnosti za svoju stvar²³

Zabrinjavajuća tendencija ka daljoj ekspanziji vazdušnog terorizma kao sredstva političkog pritiska i propagande u 1980. godini je došla do kraja, čemu su doprineli različiti faktori:

- Raspoređivanje i brzo poboljšanje tehničkih sredstava obezbeđenja aerodroma, čime je otežano teroristima da tajno nose oružje;
- Stvaranje i efikasna upotreba specijalnih antiterorističkih timova
- Implementacija protivmera od strane nekih država protiv lidera terorističkih struktura kao odmazda i represalije za već počinjena teroristička dela terorizma protiv vazduhopolova.
- promene u percepciji otmice kao eksplicitnog terorističkog akta, pre nego kao čin „čin borbe za slobodu“. Od sredine 80-ih, kvalitativno drugačiji oblik terorizma se pojavio u oblasti vazduhoplovstva, oblikovan i podržan u medijskom sektoru koja ubrzava njegov rast i ekspanziju^{24 25}.

Prilikom realizacije otmica, taktika koju primenjuju otmičari je jedan od glavnih aduta za siguran uspeh, a njihovi taktički postupci u dosadašnjoj praksi su pokazali da su u modalitetima izvođenja²⁶ veoma slični a u većini slučajeva čak i identični: 1. Zajednički istovetan način je najava otmice u trenutku kada se avion podigao na dovoljnu visinu i kad je isključena mogućnosti brzog vraćanja na taj aerodrom ili sletanja na drugi; 2. Zatim sledi objavljivanje otmice, odnosno, uspostavljanje kontrole nad posadom koja upravlja avionom, gde se koristi pretnja i

²³ A. Lele and A. Mishra, Aerial Terrorism and the Threat from Unmanned Aerial Vehicles, Journal of Defence Studies, Vol 3. No 3. July 2009.

²⁴ J. Arasly, Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends, paper presented to a meeting of the Combating Terrorism Working Group of the PfP Consortium, 2004, Sarajevo,

²⁵ US. Department of Transportation Federal Aviation Administration Office of Civil Aviation Security Criminal Acts Against Civil Aviation, 1996, 1-83, : Od 79. incidenata između 1992-1996. godine, 49 se dogodilo u Evropi i 9 u Latinskoj Americi, Karibima i Azijskom regionu, a 22 incidenta zabeležena su u Nemačkoj, što je najviše za jednu zemlju. Druge zemlje sa brojnim napadima su: Kolumbija (9), Francuska (6), Engleska (5), Alžir (5), i Danska (4). Svi ovi incidenti su se dogodili u 1992. i 1993. godini. Ovi napadi uglavnom uključuju bombardovanja (eksplozivnim ili zapaljivim uređajima), pokušaje bombardovanja, paljenja, napada, i iznude novca. *Turkish Airlines* je bio meta terorističkih napada, tačnije njihove kancelarije u 37 od od 59 napada na blagajnama aerodroma između 1992. i 1993. Godine i dva od četiri napada u 1994. i 1995. Kurdski separatisti i njihovi simpatizeri su verovatno odgovorni za većinu ovih incidenata, koji uključuju 16 bombaških napada ili pokušaja bombardovanja.

²⁶ C. Doyle, Terrorist Attacks on Commercial Airlines: Federal Criminal Prohibitions, 2010, CRS Report for Congress Prepared for Members and Committees of Congress: *Umar Farouk Abdulmutallab* je optužen za pokušaj da se uništi *Southwest Airline* na letu između Amsterdama i Detroit, koristeći eksploziv skriven u donjem vešu. Preciznije, optužnica ga tereti za pokušaj upotrebe oružja za masovno uništenje; pokušaj ubistva i pokušaj uništenja jednog aviona i korišćenje razornih naprava u toku izvršenja krivičnog dela nasilja.

upotreba vatrenog oružja; 3. Ucene i iznude su veoma različite ali su sublimirane u jednom broju, u kome se one kontinuirano ponavljaju, zavisno od motiva i cilja, povodom koga je otmica i izvedena ²⁷.

Avioni u letu su dosta osetljivi i ranjivi na pretnju nasiljem, a otmičari se vode činjenicom da će nasilje nad vazduhoplovom stvoriti opasnost po bezbednost svih putnika u smislu da ukoliko neko pokuša da pruži otpor ili uzvрати nasiljem, biće lišen života kako stvari ne bi izmakle kontroli. Piloti generalno ne pružaju nikakav otpor jer su vođeni instrukcijama iz Međunarodne organizacije za civilnu avijaciju da se pridržavaju zahtevima otmičara, sem da spasu živote putnika. Takođe se pokazalo kao težak zadatak osmisлити uređaje i sprovesti procedure za nadgledanje i identifikaciju potencijalnih otmičara, naročito kada je njihovo neprocenjivo oružje to da se pretvaraju da su naoružani čak i kada to nisu. Međutim, uspeh u realizaciji otmica zavisi u velikoj meri od okolnosti kada avion sleti u nekoj prijateljskoj zemlji, u kojoj ne postoji strah od izručenja ili kazne. Ovo se komplikuje činjenicom da neke države koje su potencijalno interesantne za sletanje otmičara, takođe koriste uticaj sporazuma o ekstradiciji za unapređenje njihovih drugih interesa. Svi prethodni pokušaji da se organizuje kontrola otmice na međunarodnom nivou su propali jer su implikacije međunarodnog sukoba koji su prisutni u skoro svakom otmice osigurali da otmičari nikada neće biti izručeni i krivično gonjeni, sklapanjem sporazuma o izručenju, kako bi se kvalifikovali kao politički prestupnici ²⁸.

4. Zaključak

Savremeni teroristi su manje diskriminirajući u svojim ciljevima i više kreativno ubilački od svojih prethodnika gde koriste sve moderniju tehnologiju, za razliku od tradicionalnih terorista. Nezakoniti akti u oblasti međunarodnog civilnog vazduhoplovstva su postali glavna oblast od krucijalnog interesa za svetske zajednice i deklarirani su kao goruća pretnja svetskom miru i bezbednosti kao teško društveno zlo za koji je neophodan brz i efikasan odgovor. Nivo spremnosti raznih terorističkih grupa u nedavnoj prošlosti pokazuju da oni ne oskudevaju u resursima, tehničkim sistemima podrške i što je još važnije, mala je verovatnoća da će delovati nepromišljeno. Učestalost otmica nastavlja da naglašava potrebu za razvijanjem i implemetacijom efikasnih međunarodnih mera i sporazuma obavezujući time svaku državu da se pozabavi problemom vazdušne piraterije. Otmica je više puta osuđivana od strane

²⁷ Lj. Pejanović, Otmica vazduhoplova kao vid ugrožavanja bezbednosti civilnog saobraćaja i mere zaštite, magistarski rad, Fakultet bezbednosti, Beograd, 1992, 91

²⁸ M. Ndulo, The developing law of air hijacking, VI CILSA 1973, 225-244

međunarodnih organizacija a prvi korak u sprečavanju ovog akta bi bio stvaranje međunarodnog krivičnog suda. Svaki sadržajni pokušaj da se suzbije otmica mora nužno ispitati motive i identitet otmičara dok najefikasnija sredstva za odvracanje otmice mogu biti implementirana kroz domaće zakonodavstvo svake države i domaće sigurnosne sisteme na aerodromima. Države sa sličnim interesima, prema tome, moraju da se slože i ujedine da bi se poboljšala međunarodna bezbednost aerodroma, propisale kazne za teroriste i njihove sisteme podrške, nametnu sankcije državama koje pružaju utočište za ove prestupnike i na kraju, da se preduzmu sve potrebne mere u skladu sa doktrinom humanitarnih intervencija.

Problem vazdušnog terorizma je povezano sa konceptom političkog azila, što je rezultat političkih tenzija koji postoje širom sveta. Utvrđeno je da se u pogledu učestalosti i stope otmica znatno povećavaju nakon ranijih serija blisko grupisanih u vremenu, ali samo kada su ti pokušaji bili uspešni. Mnogi predlozi su napredovali u tome kako da se poboljša poštovanje zakona o vazdušnim otmicama, a nema sumnje da će ih biti još više u budućnosti, što će svakako dovesti do većeg razumevanja ovog problema. Neophodno je proceniti koje su strategije najefikasnije u odvracanju otmičara čiji su glavni ciljevi delovanja povezani sa terorizmom. Pored toga, globalni problem otmice aviona zahteva globalno rešenje u kome međunarodna solidarnost mora da derogira nacionalne interese pri čemu bi intenzivnija međunarodna saradnja i donošenje konvencija i dalje biti od presudnog značaja za uspeh protiv otmice aviona.

Ni međunarodni ni domaći zakon neće efikasno otupeti „mač“ terorizma; rešenje na globalnom nivou bi bila kvalitetnija saradnja i mere jačanja aerodromske sigurnosti, još odlučnije gonjenje terorista, i nametanje oštrijih i smislenijih sankcija za one države koje podržavaju ili pružaju utočište za ova lica. Može se zaključiti da će buduće otmice smanjene ukoliko se poveća izvesnost hapšenja kroz intenzivnije korišćenje detektora metala i sprovođenje oštrijih zakonskih mera na putničkim punktovima. Skrining na aerodromima postaje sve razvijeniji i sve više pažnje se ulaže na tehnologije koje su u stanju da otkriju veoma male količine opasnih hemikalija i bioloških agenasa. U vezi oblasti zabrinutosti, priroda odgovora na globalnu pretnju avijaciji treba da se oslanja na snagu partnerstva između vlada i privatnog sektora i svih onih koji žele da budu uključeni u smanjenje pretnje vazdušnog terorizma.

Marko Krstić

Ministry of Internal Affairs of the Republic of Serbia
Police Department in Sabac

AIR TRAFFIC VIOLATION TERRORIST ACTS**Summary**

Terrorism has become a nightmare of the modern world, a means by which to serve and help them to manifest all the more brutal and imaginative. Commercial aviation has always been an attractive target for terrorists, and even a threat to the security and safety of the aircraft may have decreased in the last few decades in terms of the number of incidents, potential damage from each attack increasing. Commercial air flights attract terrorists from a number of political and operational reasons, because they represent the symbols of the nation and the state, and the question to be answered is why the terrorists have not attacked the aeronautical facilities and why some organizations are more inclined to attack aircraft and airports from other targets? Although a lot of attention paid to factors at the national level relating to the terrorist hijackings, little explored why the terrorist organization decide not to target aviation. It is necessary to ideology whose backward linkage, experience, knowledge and environmental factors that might make the organization more or less prone to acts will focus on aviation targets. Kidnapping and other forms of air terrorism have evolved as a means of war is bad for achieving political goals at the expense of the innocent, and they are still among the most effective means of gaining global audience and hide the result of acts.

Key words: terrorism, hijacking, ideology, air terrorism, political goals.