UDK: 323.28:338.482.1
Biblid 0543-3657, 63 (2012)
God. LXIII, br. 1147, str. 122–135
Izvorni naučni rad
Primljen: 14. maj 2012.

Željko Đ. BJELAJAC[1]
Milovan B. JOVANOVIĆ[2]

Savremeni terorizam u avio-saobraćaju

SAŽETAK

Savremeni terorizam u uslovima globalizacije predstavlja veliku pretnju po društvo i svakog pojedinca. Kao složena politička pojava odlikuje se mnoštvom modaliteta ispoljavanja čije su zajedničke karakteristike politička, etnička ili verska motivisanost, izazivanje straha i panike, nevine žrtve, težnja za publicitetom i slično. Jedan od značajnijih i po efektima istaknutiji način ispoljavanja terorističkih aktivnosti jesu terorističke aktivnosti u avionskom (vazdušnom) saobraćaju, čija je uloga u modernom društvu nemerljiva. Terorističke aktivnosti u avio-saobraćaju u svetu su posebno aktuelne zbog efekta koji ostavljaju na široke mase, a čije ostvarivanje je cilj terorističkih organizacija. Modaliteti napada su različiti a kreću se od otmica aviona, podmetanja eksplozivnih naprava u vazduhoplovima i na aerodromima, preko obaranja vazduhoplova sa zemlje do sudara aviona ili otmica i samoubilačkih udara aviona u neki objekat od važnosti na zemlji. Sve učestaliji incidenti prouzrokovani terorističkim aktivnostima prouzrokovali su promene po pitanju bezbednosti avio-saobraćaja i sprečavanja novih stradanja u vazdušnom saobraćaju. Shodno tome, međunarodna zajednica usvojila je mnoge Konvencije a i tehnologija daje svoj doprinos.

Ključne reči: Savremeni terorizam, terorističke aktivnosti, teroristički napad, vazduhoplov, otmica aviona, talac.

Uvod

Od najstarijih vremena, svaki sukob među subjektima međunarodne zajednice, ako se na vreme nije transformisao u bilo kakav oblik saradnje, najčešće je rezultirao ratom. Zbog toga bi subjekti međunarodnih odnosa

[1] Vanredni profesor, Pravni fakultet za privredu i pravosuđe u Novom Sadu, zeljkobjelajac067@gmail.com.

[2] Diplomirani politikolog, miki80miki@gmail.com.

danas upravo rat trebalo da posmatraju kao najveću pretnju po bezbednost svojih društava. Međutim, to nije u svim državama tako. Najveća pretnja bezbednosti država danas u savremenom svetu nije rat protiv drugog subjekta međunarodne zajednice, već rat sa „nevidljivim protivnikom" – sa *terorizmom.*

Do kraja 60-ih i početkom 70-ih godina prošlog veka, o terorizmu se govorilo najčešće kao o problemu unutrašnje bezbednosti država u kojima se pojavljivao. Ponekad je neki teroristički akt imao i širi regionalni karakter. Međutim, sa porastom terorizma, povećanjem broja terorističkih akcija i žrtava tih akcija, o terorizmu se sve više govori kao o „problemu civilizacije".[3]

Ono što se mora shvatiti jeste činjenica da terorizam nije više samo problem unutrašnje bezbednosti država u kojima se pojavljuje, već i šire međunarodne zajednice. Razmatrajući navedeno, neophodno je imati u vidu da proklamovani ciljevi terorističkih organizacija nisu uvek osuđeni od strane celokupne svetske javnosti, i to u velikoj meri menja pogled na ovaj fenomen. Ipak, metodi koje teroristi koriste kako bi svoje ciljeve realizovali ne mogu biti prihvatljivi u civilizovanom društvu budućnosti.

Govoreći o terorizmu moramo shvatiti da je globalna teroristička pretnja postala svakodnevnica u kojoj svako od nas može da postane nedužna žrtva nekog terorističkog akta. Globalizacija i njene posledice dale su terorističkim aktivnostima jednu novu dimenziju. U svetu koji nastaje svaka tačka je na dohvat ruke a svaka informacija se prenosi na drugi kraj planete gotovo trenutno. Sve ovo otvorilo je i nove mogućnost teroristima i tako omogućilo terorizmu da polako postane jedan od najvećih sigurnosnih problema savremenog sveta koji svi međunarodni činioci moraju uzeti u obzir veoma ozbiljno. Vodeći se geslom da „cilj opravdava sredstvo", teroristi prelaze sve granice i prilagođavaju se uslovima novog vremena i društva iskorištavajući njegove blagodeti i modifikujući se u skladu sa konkretnom situacijom.[4]

Oblici i modaliteti savremenih terorističkih aktivnosti veoma su različiti a jedan od načina, svakako vredan pažnje, je model terorističkih aktivnosti koje se vezuju za avio-saobraćaj.

1. Terorizam u avio-saobraćaju – pojam, načini ispoljavanja i motivi

Jedan od najčešćih načina ispoljavanja terorističkih aktivnosti, odnosno jedan od oblika terorističkog delovanja jesu i terorističke aktivnosti u vazdušnom (avio) saobraćaju, koje su u svetu posebno aktuelne zbog efekta koji ostavljaju na široke mase a čije ostvarivanje je cilj terorističkih organizacija.Načini ispoljavanja terorističkih aktivnosti u vazdušnom saobraćaju zaista su raznoliki i kreću se od: otmica aviona, podmetanja

[3] R. Gaćinović, „Fenomenologija savremenog terorizma", *Vojno delo*, 2008, vol. 60, no. 3, str. 46–59.

[4] Opširnije videti: B. Hoffman, *Inside Terrorism,* Columbia University Press, New York, 1998, pp. 23–68.

eksplozivnih naprava u vazduhoplovima, na aerodromima, preko obaranja vazduhoplova sa zemlje, sudara aviona ili otmica i samoubilačkih udara aviona u neki objekat od važnosti na zemlji – do napada na aerodrome i predstavništva avio-kompanija... Modaliteti su, dakle, različiti ali i sama pomisao na tempiranu bombu sakrivenu u aktentašni, ili na napadača naoružanog nekim vatrenim oružjem ili nožem, koji preuzima komandu nad putničkim avionom, dovoljna je da izazove jezu čak i među iskusnim i čestim putnicima na avio-linijama.[5]

Otmica vazduhoplova, kao jedan od primera (oblika) terorističkih aktivnosti vezanih za vazdušni saobraćaj, predstavlja krivično delo čiji je osnov inkriminacije Konvencija o suzbijanju nezakonite otmice vazduhoplova zaključena 1970. godine u Hagu. Radnja izvršenja osnovnog oblika sastoji se u preuzimanju kontrole nad vazduhoplovom koji se nalazi u letu, silom ili ozbiljnom pretnjom da će se upotrebiti sila. Objekat radnje je vazduhoplov čiji je pojam definisan Zakonom o vazdušnoj plovidbi, a krivično delo se može izvršiti samo nad vazduhoplovom u letu.[6] Ono što nam, nakon same pomisli na otmice aviona pada na pamet, jeste sama ideja i ralozi, odnosno pronalaženje motivacije tih ljudi ili organizacija. Šta je to čime se rukovode i šta svojim aktom otmice žele postići?[7] Naime, ako se osvrnemo na samu srž terorizma uopšte i posmatramo ga kao proračunatu upotrebu nasilja da bi se postigli određeni ciljevi, često ti ciljevi političke ili ideološke prirode a ostvareni putem nasilja ili zastrašivanja, jesu i ciljevi terorizma u vazdušnom saobraćaju najčešće manifestovanog otmicama aviona. Postavlja se pitanje – šta je pozadina svega toga? Odgovor je ponekad veoma jednostavan i krije se iza nekoliko ključnih činjenica.

Naime, u planiranju svojih aktivnosti i napada, teroristi kao pojedinci ili terorističke organizacije motivisani su na različite načine odnosno ostvarenjem različitih političkih ili ekstremnih religioznih ili ideoloških ciljeva. Pre svega se radi o napadima motivisanim religijom, religiozno-etničkim nacionalizmom ili etničkim nacionalizmom, ali i političkom ideologijom pri čemu se kao osnovno sredstvo za postizanje cilj koriste nasilje i strah. Cilj je izvršiti uticaj na javno mnjenje a ne samo na neposredne žrtve otmice. One u svemu tome više služe kao figure koje su se zatekle na pogrešnom mestu u pogrešno vreme. Pribavljanje publiciteta i skretanje pažnje javnosti na otmicu aviona, ubistva nedužnih putnika i nasilje koje vrše nad njima jeste dominantna karateristika ovakvih napada ali i terorizma uopšte.[8]

U pokušaju da shvatimo fenomen terorizma moramo se osvrnuti i na činjenicu da mediji konstruišu sliku realnosti odnosno stvarnosti na sebi

---

[5] Internet, http://airserbia.com/magazin/vuk/terorizam_u_vazduhu/terorizam.htm, 24/09/2012.

[6] Internet, http://sr.wikipedia.org/sr/Otmica_vazduhoplova, 24/09/2012.

[7] M. C. Niles, "On the Hijacking of Agencies (and Airplanes): The Federal Aviation Administration, 'Agency Capture,' and Airline Security", *American University Journal of Gender, Social Policy, and the Law*, 2002.

[8] Opširnije videti: Hoffman, B., *Inside Terrorism*, op. cit.

svojstven način. Shodno tome, otuda su razumljivi napori stratega terorističkih akcija za pridobijanje medijske pažnje i zauzimanje što više prostora za eksponiranje koji će im obezbediti „jedan procenat bum-efekta i 99% publiciteta"! To je ono što teroristi i žele.

Prednost u medijskom izveštavanju svakako dobijaju senzacionalni i emocionalno uticajni sadržaji, tako da vest o otmici aviona i sličnim terorističkim akcijama svakako privlači pažnju. Teroristi nakon psihološke obrade ne samo da terorističkim akcijama i brojem žrtava privlače javnu pažnju, već i izazivaju samopoštovanje, divljenje i ugled u patrijarhalnim, fundamentalno okoštalim verskim zajednicama, što je posebno opasna stvar.

Iza želje za većom gledanošću i medijskim prostorom, krije se želja za većom promocijom sopstvenih ideja, ali i novi oblik marketinga kojim se vrbuju potencijalne pristalice. Mali i politički periferni učesnici globalne scene traže „rupe" u nacionalnim sistemima bezbednosti kako bi nasiljem podstakli interesovanje društva za svoje ideje. Napadi u avio-saobraćaju a sa njima i otmice aviona samo su jedan od modela privlačenja pažnje svetske javnosti.[9] Inače, u istoriji civilnog vazduhoplovstva zabeleženo je više različitih tipova napada. Oni se razlikuju po ciljevima i po tome kakvo je sredstvo bilo upotrebljeno za sabotažu ili za preuzimanje kontrole nad civilnim letom.

Otmice aviona kao akt terorizma i akt nasilja mogu se ispoljavati na različite načine, i to ***kao pojedinačan čin,*** kada individualci, radi ostvarenja sopstvenih ciljeva, na različite načine preuzimaju kontrolu nad vazduhoplovom i zahtevaju ispunjavanje svojih uslova. I u tim slučajevima, vrlo često se dešava da pojedinačni akt nasilja bude model skretanja pažnje i zastrašivanja javnosti ali i društvenih i političkih struktura na zahteve, razloge ili ciljeve određene grupacije čiji je napadač pripadnik. Ipak, to mogu biti i neki lični motivi, počev od ličnih političkih do onih izvršenih sa ciljem ostvarenja ličnih prohteva. Tipičan primer ovakvih pojedinačnih napada odnosno otmica jesu otmice u komunističkim zemljama, gde su teroristi revoltirani političkim prilikama u svojim zemljama koristili otmice aviona da bi prebegli u zemlje Zapadne Evrope. Ali i obrnuto, padom zemalja pod vlast komunističkih vođa, otmice aviona išle su suprotnim smerom – obeležene su bekstvom kriminalaca u tu zemlju u, za njih, neku vrstu „sigurne zone". Najčešće se to dešavalo na Kubi nakon Kastrovog preuzimanja vlasti.[10]

Kasnije, pedesetih godina prošlog veka, paravojne i gerilske snage ušle su na scenu terorizma. Deceniju kasnije i politička situacija na Srednjem istoku postala je motivišući faktor za ovakve vrste akcija. Tako se kao osnovna karakteristika ovakvih napada vremenom ističe neka šira organizaciona forma – internacionalne terorističke organizacije ili organizovane manje terorističke grupe koje stoje iza ovakvih napada.[11] Njihova karakteristika je naravno bolja organizovanost same akcije, podela zadataka između pojednih

[9] P. St. John, *Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism*, *Winning the War Against Hijacker*,Quorum Books, New York ,1991, pp. 134–166.

[10] M. Crenshaw, *Terrorism and International Cooperation*, New York, 1989, pp. 89–114.

[11] N. Đorđević, *Međunarodni terorizam*, Beograd, 1980, str. 14–49.

članove grupe gde se tačno zna ko, šta, kada i kako treba da radi. Ovakve vrste otmica su obično dobro isplanirane, sa organizovanom logističkom podrškom, ali vrlo često i političkom podrškom u vidu neke države ili organizacije. Motivi ovakvih, grupnih napada i otmica, jesu svakako politički gde se organizovanim nasiljem i terorom nad putnicima želi poslati jasna poruka javnosti ali i odgovarajućim strukturama.[12] Tako se prvo počelo sa prinudnim sletanjima, otmicama, da bi se proširilo i na najstrašniji vid terorizma – *sabotaže* izvršene od strane organizovanih terorističkih grupa.

Posmatrano kroz istoriju, prve ovakve otmice aviona u civilnom putničkom saobraćaju (a jedna od prvih dogodila se kod nas kad je ekipa informbirovaca otela „Dakotu DC-3" i otišla u Bukurešt, 1948. godine) bile su tek crtica u novinama i vest koja nije bila vredna velike pažnje. Tek šezdesetih ozbiljne otmice putničkih aviona stižu na prve strane – kada su postale fenomen, zahvaljujući Kubancima koji su hteli po svaku cenu na Kubu ili sa Kube u Majami. Iako je to više bio način transporta nego terorizam, makar i s političkom porukom u pozadini („glasanje nogama", kako se to tada zvalo), predstavljalo je jasno upozorenje državama da se ozbiljno posvete ovom problemu.[13] Stvar postaje ozbiljna sa otmicama aviona kao najlakšim načinom uzimanja talaca s jasnim političkim ciljem: puštanje uhapšenih saboraca ili nešto drugo, uz obavezan zahtev da se političke deklaracije otmičara čitaju preko televizije.

Vremenom se skandaloznost takvih otmica za medije istrošila, čime nestaje i efekat koji otmičari žele da postignu. Pažnja izazvana saznanjem širokih masa o njima i njihovoj aktivnosti a kao posledica toga izazivanje straha navela je teroriste da eskaliraju, ne bi li se ponovo „progurali" na prve stranice novina i u udarne TV termine. Ovo je sa aspekta postizanja njihovih ciljeva od krucijalnog značaja. Sledile su višestruke otmice aviona i njihovo uništavanje, masakri putnika na aerodromima (Rim, Lod kod Tel Aviva) i uopšte velik nastup transnacionalnog terorizma. Organizacije Palestinaca, Japanaca, Nemaca, Italijana, Baska, Iraca i drugih, počele su da koordiniraju – uz „bratsku pomoć" tajnih službi Varšavskog ugovora. Ta je eskalacija bila zaustavljena preventivnim merama (stroge kontrole putnika, obaveštajni rad itd.), ali i efikasnim intervencijama raznih specijalnih snaga.[14]

Kada govorimo o načinima preuzimanja kontrole nad vazduhoplovom, mogući su različiti scenariji ali se u suštini svode na dva osnovna. Prvi je preuzimanje kontrole u momentu dok su vrata vazduhoplova otvorena, odnosno nalazi se na zamlji gde se nasilnim upadom zauzima kabina pilota i isti ili drugi pilot preuzima kontrolu nad avionom sa ciljem njegovog iskorištavanja u terorističke svrhe. Drugi model je preuzimanje vazduhoplova u letu gde se nakon određenog vremena po poletanju, primenom sile ili

12 David Baker, *Hijacking And Security,* Rourke Publishing, 2005, pp. 201–223.

13 Internet, http://www.vreme.com/cms/view.php?id=330171, 24/09/2012.

14 M. Smerconish, *Flying Blind: How Political Correctness Continues to Compromise Airline Safety Pos*t, Running Press, 2004, pp. 126.

pretnjom oružjem, eksplozivom ili drugim sredstvima, preuzima kontrola nad letom i on usmerava u željenom pravcu.

2. Početak terora u komercijalnom vazduhoplovstvu – otmice aviona kroz istoriju

Avioni su, pre nego što su postali svakodnevno i rasprostranjeno sredstvo prevoza u komercijalnom i civilnom saobraćaju, bili oruđa ratnih dejstava. Komercijalna avijacija postala je važan činilac u komercijalnom saobraćaju po završetku Prvog svetskog rata. Tada se uvidela prednost koju ima avionski i putnički i poštanski transportni saobraćaj nad ostalim vidovima prevoza. Međutim, nije prošlo mnogo vremena a civilno vazduhoplovstvo iskusilo je prvi zločinački napad na jedan komercijalni transport. Time je nažalost i započela era terorizma u vazduhoplovstvu.

Prvi slučaj otmice aviona i prvi teroristički akt desio se na tlu Latinske Amerike, u Peruu 21. februara davne 1931. godine, kada je grupa peruanskih revolucionara otela tromotorni poštanski transportni avion „Foker F.7" američke vazduhoplovne kompanije „Pan American Airways System".[15] Cilj ovih u istoriji prvih otmičara jednog aviona i nije bio destruktivan. U ovom aktu nije bilo nikakvih žrtava jer namera otmičara bila je samo da se izvrši bacanje propagandnih letaka iz aviona. Dve godine kasnije, 1933, dogodile su se prve dve sabotaže civilnih aviona.

Prvi slučaj ovakvog uništavanja aviona dogodio se 28. marta na britanskom avionu „Armstrong Vitvort Argosi" kompanije „Imperial Airways" pod imenom „City of Liverpool" oznake G-AACI, koji je leteo na liniji od Brisela do Londona.[16] Avion je u letu na visini od 1.200 metara zahvatila vatra u blizini belgijskog grada Diksmuda koji se nalazi na 60 kilometara od Brisela. Pilot je pokušao prinudno da spusti avion na neku čistinu u blizini. Iz aviona je kuljao dim, a pilot je započeo spuštanje i tako krenuo u kontinuirano propadanje. Međutim, na nesreću, avion je doživeo lom strukture trupa na svega 75 metara visine i svih 12 putnika i tri člana posade su poginuli. U reonu pada nađeni su ostaci tereta koji je prevozio, pošta i srebrne poluge bili su rasuti po zemlji. „Imperijal ervejz" je izvršio analizu uzroka pada i došlo se do zaključka da je vatru najverovatnije izazvala sabotaža u donjem – zadnjem delu kabine. Nikad sa sigurnošću nije ustanovljeno kako je vatra izazvana. Sumnja je pala na jednog putnika, 69-godišnjeg zubara, čije je telo nađeno 1,5 kilometar od mesta pada. Smatra se da je on iskočio ranije, pre nego što je vatra potpuno zahvatila trup. Pretpostavlja se da je to uradio jer je bio u velikim dugovima, a takođe je bio poznat po tome što se bavio rasturanjem i korišćenjem opojnih sredstava. Ipak, nije bilo dovoljno dokaza da ga dovedu u direktnu vezu sa padom ovog aviona.[17]

---

[15] David Baker, *Hijacking And Security*, op. cit., pp. 147.

[16] Internet, http://airserbia.com/magazin/vuk/terorizam_u_vazduhu/terorizam.htm, 24/09/2012.

[17] Ibidem.

Drugi slučaj sabotaže, takođe 1933. godine, dogodio se 10. oktobra, kada je poginulo svih sedam osoba usled sabotaže na letelici NC-13304 „Boing 247" američke kompanije „United Air Lines".[18] Ovo se dogodilo na teritoriji SAD na domaćem letu na liniji Njuark, Nju Džerzi – Čikago, Ilinoj. Tada je transportni avion udario u zemlju i izgoreo u blizini gradića Čestertona u Indijani. Federalni istražitelji utvrdili su da je pad aviona izazvala eksplozivna naprava bazirana na nitro-glicerinu koja je bila ukrcana na avion na aerodromu Njuark. Nikada se nije saznalo ko je odgovoran za ovu nesreću. Pored ovih slučajeva sabotaže, veoma često su se dešavale i otmice aviona, a njihov broj se umnogome uvećao posle Drugog svetskog rata. U prvim posleratnim godinama, na sreću, ove otmice nisu bile toliko „strašne" kao one koje su usledile godinama kasnije. Razlog je što se velika većina ovakvih slučajeva otmica dešavala na avio-linijama koje su dolazile iz ili bile usmerene ka zemljama čije su vlade bile u sukobu sa vladama zemalja iz kojih otmičari dolaze, ili su njihovi lični interesi i ciljevi bili onemogućeni aktivnostima država iz kojih letovi dolaze.[19] Tako su zemlje čiji su avioni najčešće otimani ili u koje su sletali (odnosno u kojima su bivali uništeni) pre svega Sjedinjene Američke Države, Kuba, Palestina, Indija, Pakistan, Iran, Rusija, Alžir, Libija, Liban itd. Između 1948. i 1957. godine bilo je 15 otmica aviona širom sveta, u proseku nešto više od jednog godišnje. Između 1958. i 1967. taj broj popeo se na 48, ili oko pet godišnje. Broj je pao na 38 u 1968, ali je porastao na 82 otmice 1969. godine, što je najveći broj otmica aviona u jednoj godini u istoriji civilnog vazduhoplovstva.[20]

U istoriji vazduhoplovstva bilo je dosta primera terorizma koji je činjen iz razloga traženja azila, i koji se u najvećem broju slučajeva završavao potpuno bezbedno za putnike i članove posade.

Tako su na primer otmice aviona u tadašnjim komunističkim zemljama i prebezi u tzv. „slobodni svet", bili i razumljivi. To se često dešavalo među Kubancima posle pobede Fidela Kastra 1959. godine. Oni su prvih godina Kastrove vlasti bežali u Sjedinjene Američke Države što im je bila najbliža i najbolja destinacija.[21] Međutim, ovi prebezi su sa protekom vremena postali dvosmerni. Naime, dolaskom Fidela Kastra na vlast, SAD se po prvi put u tom veku suočio sa jednom neprijateljski raspoloženom nacijom koja se našla tu, veoma blizu, praktično na njegovom kućnom pragu. Suprotno orijentisani režimi u ovim dvema zemljama učinili su da ostrvo Kuba postane pravi raj za one koji su se ogrešili o zakon u SAD, za političke disidente i one kojima se nije dopadao zapadnjački način života. Nekoliko ovakvih incidenata prebega

[18] Opširnije videti: E. Šaljić, *Modern forms of terroism environmental terrorism*, Novi Pazar, 2010, pp. 116–149.

[19] US Department of Transportation, *Federal Aviation Administration, Office of Civil Aviation Security. US and Foreign Registered Aircraft Hijackings, 1931–1986*, Federal Aviation Administration, Washington, D.C., 1986, pp. 103–189.

[20] Internet, http://airserbia.com/magazin/vuk/terorizam_u_vazduhu/terorizam.htm, 24/09/2012.

[21] Ibidem.

na Kubu desilo se ranih šezdesetih godina, da bi dostigli svoj maksimum kasnih šezdesetih i početkom sedamdesetih. 1968. godine dogodila se čak 21 otmica aviona koji su bili prisiljeni da slete na Kubu, dok se sledeće godine ovaj broj otmica popeo na brojku od čak 68! Svi su oni otimani da bi se spustili na kubansko tlo, međutim iako je velika većina aviona letela iz pravca SAD prema Kubi, bilo je tu i letelica avio-prevoznika iz raznih latinoameričkih država: kolumbijskih, brazilskih, čileanskih, argentinskih, meksičkih, itd.[22]

Otmice su se dešavale stalno, jedna za drugom. U SAD se desilo da su čak na različitim stranama, otmičari koji inače nisu imali nikakve međusobne veze, oteli različite avione i to u istom danu, u okviru svega nekoliko sati razlike. Preuzeli su kontrole nad tim avionima tražeći svoj odlazak na Kubu. Analizom broja ovakvih primera otmica aviona od strane onih čiji je cilj bio da se domognu Kube došlo se do brojke od preko 230 otmica! Jedna od tih otmica bila je i interesantan događaj vezan za ovaj fenomen. Naime, dogodio se 10. februara 1991. godine na letu „Boingom 737" kompanije „Southwest Airlines", od Oklanda do San Dijega u Kaliforniji. Jedan od putnika ignorisao je zabranu pušenja koja važi na svim domaćim letovima na teritoriji SAD. Neuviđavni putnik se u početku raspravljao sa posadom aviona, da bi se na kraju toliko iznervirao zbog toga što mu nisu dopustili da zapali cigaretu, da je članovima posade doturio cedulju na kojoj je pisalo da poseduje eksploziv, da traži 13 miliona dolara i (naravno) let na Kubu. Putnik je, inače, bio nenaoružan a nije ni imao stvarnu nameru da uradi to kako je samo iz besa pretio. Kasnije je izjavio da se samo šalio! FBI svakako to nije bilo nimalo smešno tako da je putnik, po stizanju aviona na odredište, uhapšen pod optužbom pokušaja otmice aviona. U SAD se po njihovom zakonu to karakteriše kao *air piracy*, ili „vazdušna piraterija", otimanje aviona. Federalni sudija koji je sudio u ovom slučaju takođe nije shvatio šalu pa je „šaljivdžija" završio iza rešetaka kada je 1992. godine osuđen na 30 godina zatvora.

Nažalost, primera koji su se završavali fatalno ima mnogo više. Jedan od njih je svakako događaj koji je promenio pogled na svet, ali i politiku država prema terorizmu i otmicama aviona. Radi se o događaju od 11. septembra 2001. godine kada su ekstremisti terorističke organizacije „Al-Kaida" sinhronizovano oteli četiri aviona, od kojih su se dva obrušila na zgrade Svetskog trgovinskog centra u Njujorku, treći na sedište Ministarstva odbrane u Vašingtonu, dok se četvrti srušio u Pensilvaniji.[23] Tom prilikom poginulo je svih 266 osoba koje su se nalazile u otetim avionima, i to 92 u avionu kompanije „American Airlans", koji je udario u severni toranj Svetskog trgovinskog centra, 65 u avionu iste kompanije koji je udario u južni toranj Svetskog trgovinskog centra, 45 u avionu kompanije „United Airlans", koji se srušio u Pensilvaniji, i 64 u avionu prve pomenute kompanije koji je udario u zgradu Pentagona. Ukupno su u tom najspektakularnijem i najrazornijem

[22] Ibidem.

[23] US Department of Transportation, *Federal Aviation Administration, Office of Civil Aviation Security. US and Foreign Registered Aircraft Hijackings*, 1931–1986, op. cit.

terorističkom incidentu u istoriji poginula 3.034 lica, a pričinjena je i ogromna materijalna šteta.[24]

U istoriji je zabeleženo i nekoliko otmica ruskih aviona i, naravno, mnoštvo pokušaja od kojih svakako valja pomenuti nekoliko najsvežijih slučajeva. Najpre onaj iz 1995. godine kada je ruski teretni avion leteo iz Tirane u Kabul i od strane talibanskih snaga bio prinuđen da sleti u Kandaharu. Avion je otet dok je prevozio zalihe i municiju avganistanskoj Vladi, i to je trebalo da bude rutinski let. Ali, svi pregovarački napori nisu uspeli da oslobode petoricu Rusa koji su bili u posadi i zarobljeni sve do 1996. godine, dakle skoro godinu dana. Kada su shvatili da im niko ne može pomoći Rusi, članovi posade, odlučili su se na poslednji korak – da sami izvedu akciju spasavanja, odnosno da sami preotmu zarobljeni avion. Nakon godinu dana planiranja akcije u tome su i uspeli, savladavši otmičare dok su se smenjivali. Svih sedam članova posade uspelo je da se spase.

Nakon tog događaja 11. novembra 2000. godine bio je otet avion „Vnukovo Airlines" Tu-154 na letu iz Mahačkale u Moskvu, a otmičar je zahtevao da let bude preusmeren ka Izraelu. Avion je uspeo da sleti u izraelsku vojnu bazu gde se otmičar predao, dok niko od 59 putnika i članova posade nije povređen. Valja pomenuti i događaj iz 2001. godine kada su dva Čečena otela ruski putnički avion koji je leteo na liniji Istanbul–Moskva sa 174 putnika. Avion je otet odmah po poletanju sa aerodroma u Istanbulu, a nakon određenog vremena sleteo je u saudijski grad Medina gde su otmičari zahtevali da budu preusmereni ka Avganistanu i pretili da će avion dići u vazduh ukoliko ne primi novo gorivo za let u Avganistan. Saudijske vlasti odlučile su da napadnu i oslobode avion, a tokom napada od strane saudijske policije ubijeno je dvoje ljudi: jedan od putnika (inače turski državljanin), kao i vođa terorista. Tokom otmice ubijena je i stjuardesa, Julija Fomina, nakon čega je i avion nazvan po njoj.[25] Jedna otmica iz 1977. imala je veliki značaj za neke zemlje i njihov stav prema otmicama. Naime 13. oktobra 1977. godine „Lufthanzin" „Boing 737" otet je od strane palestinske terorističke grupe.

„Lufthanzin" avion na letu iz Palma de Majorke prema Frankfurtu sa 91 putnikom i članom posade otet je od strane palestinske terorističke grupa „Narodni front za oslobođenje Palestine" (PFLP). Naime, avion je promenio kurs i sleteo u Rim kako bi napunio gorivo. Teroristi su zahtevali da se oslobodi 11 zatvorenih terorista RAF i da dobiju 15 miliona dolara. Avion je nastavio let i zaustavljao se u Larnaci, Bahreinu, Dubaiju. Oman ih je odbio, pa su krenuli prema Adenu. Glavna staza bila je blokirana vozilima, a avion je imao veoma malo goriva, pa je kapetan morao da sleti na usku stazu. Pošto je sletanje bilo dosta grubo, kapetan je dobio dozvolu od otmičara da proveri stanje opreme za sletanje i da napusti avion. Međutim, iako su ga više puta zvali i pretili da će dići avion u vazduh, kapetan se nije odmah vratio u avion. Kada se nakon poprilično vremena ipak vratio, teroristi su ga odmah ubili. Avion je 17. oktobra 1977. sleteo na aerodrom Mogadiš u Somaliji. Tim

[24] David Baker, *Hijacking And Security*, op. cit.

[25] Internet, http://en.wikipedia.org/wiki/Aircraft_hijacking, 25/09/2012.

nemačkih komandosa, pripadnika antiterorističke jedinice GSG9, sledio je oteti avion celim putem od Larnake. Usledili su politički pregovori sa somalijskim vođom Mohamedom Siadom Bareom, pa su jedinici GSG9 pomagale somalijske snage i SAS. Komandosi su konačno ušli u avion koristeći izlaze iz njega, koji su se nalazili ispod motora i preko krila. Razneli su vrata i unutra ubacili novodizajnirane bombe, koje je obezbedio SAS. Samo je jedan od petorice terorista preživeo. Tom prilikom jedan član GSG9 i jedan član posade su povređeni a svih 86 talaca spaseno je i većina je nekoliko sati kasnije odletela za Frankfurt.[26] Posle ovog događaja, nemačka Vlada je izjavila da nikad više neće pregovarati sa teroristima.

U karakterističnе otmice svakako spada i otmica egipatskog aviona „Boing 737" 23. novembra 1985. godine, od strane terorističke organizacije „Abu Nidal". Taj napad karakterističan je po tome što je rezultirao desetinama mrtvih, čineći da otmica leta 648 postane jedan od najsmrtonosnijih takvih incidenata u istoriji. Naime, deset minuta po poletanju za Kairo, tri člana „Abu Nidala" otela su avion. Teroristi, koji su sebe nazivali „vođama egipatske revolucije", bili su teško naoružani pištoljima i granatama. U akciji egipatske službe bezbednosti u razmeni vatre ubijen je jedan terorista a dve stjuardese ranjene. Međutim, u razmeni vatre trup aviona bio je probušen pa je avion bio prinuđen da se spusti na visinu od 4.300 m, kako bi posada i putnici mogli da dišu. Teroristi su zahtevali da avion leti ka Libiji, ali činjenica da avion nije imao dovoljno goriva usmerila je njihov zahtev ka Malti, gde je zbog odbijanja malteških vlasti da odobre sletanje pilot bio prinuđen da sleti na aerodrom bez osvetljenja. Nakon prave drame, u akciji oslobađanja izvedene od strane egipatskih komandosa, poginulo je 50 od 90 putnika na letu 648.[27]

Sve ove tragedije, a naročito tragedija od 11. septembra 2001. godine, podstakle su mnoga pitanja o sprečavanju sličnih incidenata. Način na koji je 19 otmičara nesmetano prošlo kroz aerodromsku kontrolu i visokosofisticiranu opremu aerodromskog obezbeđenja ukazuje na to da se neke mere moraju preduzimati i u avionu. Osim toga, daleko je racionalnije, pa i jeftinije, sprečiti otmicu u pokušaju nego naknadno spasavati taoce, ma kako da su specijalne jedinice za to opremljene i obučene.

3. Suprotstavljanje terorizmu u vazdušnom saobraćaju

Sve učestaliji incidenti prouzrokovani terorističkim aktivnostima naveli su međunarodnu zajednicu da oštro reaguje i bar na papiru predloži mere koje će sprečiti nova stradanja u vazdušnom saobraćaju.

U želji da izbegnu vrednosne sudove, ali i da budu efikasne, međunarodne organizacije reagovale su na terorističke akte od slučaja do slučaja. Pošto su se šezdesetih godina pojavili prvi ekstremno levičarski

[26] Internet, http://sr.wikipedia.org/Otmica_Lufthanzinog_aviona_1977, 24/09/2012.

[27] J. A. Mizzi, *Massacre in Malta: The Hijack of Egyptair MS 648*, 72 p:ill, J. A. Mizzi, Technografica, Valletta, 1989, pp. 231–239.

teroristi i teroristi iz narodnooslobodilačkih pokreta, usvojeno je nekoliko konvencija kojima se neka izrazito destruktivna dela proglašavaju krivičnim:

- Konvencija o krivičnim delima i nekim drugim aktima izvršenim u vazduhoplovima (Tokio, 14. septembar 1963);
- Konvencija o suzbijanju nezakonitih otmica vazduhoplova (Hag, 16. decembar 1970);
- Konvencija o sprečavanju nezakonitih akata protiv bezbednosti civilnog vazduhoplovstva (Montreal, 23. septembar 1971);
- Međunarodna konvencija protiv uzimanja talaca (Njujork, 17. decembar 1979);
- Protokol o suzbijanju nezakonitih akata nasilja na međunarodnim civilnim aerodromima, dodat uz Konvenciju o sprečavanju nezakonitih akata upravljenih protiv bezbednosti civilnog vazduhoplovstva (Montreal, 24. februar 1988).

Teorija i propisi su jedno, ali sa druge strane, trebalo bi se pozabaviti i praktičnim pitanjima. U eri velike ekonomske krize postavlja se pitanje: kolika je cena bezbednosti u vazdušnom saobraćaju kada su u pitanju teroristički napadi?![28] Međunarodno udruženje avio-prevozilaca (IATA) godišnje troši približno 6 milijardi USD na račun održavanja propisanog nivoa bezbednosti, to jest kako bi ceo sistem mogao da funkcioniše, dok o troškovima kupovine novih uređaja za detekciju eksploziva i oružja na aerodromima, kao i uspostavljanja novih mera iz ove oblasti, ne vredi ni govoriti.[29]

Ipak, moramo ukazati na važnost korišćenja najnovijih tehnologija ma koliko skupe bile. U cilju povećanja bezbednosti definitivno je potrebno poslušati i tehnološke stručnjake i utvrditi šta bi to trebalo uraditi kako bi se dodatno povećala bezbednost u civilnom avio-saobraćaju. Prva mera koja bi trebalo da bude sprovedena je ozbiljna analiza protoka putnika i robe na vazduhoplovnim pristaništima, sa posebnim osvrtom na zone kontrole.[30] Naime, do sada nisu uzeti u ozbiljno razmatranje postupci koji su prethodili pokušajima unošenja eksploziva i oružja u avion. Ovo sve ukazuje na to da u rad grupa koje se bave prevencijom terorizma na državnom nivou nisu u dovoljnoj meri uključeni naučnici koji se bave psihologijom, kriminologijom i drugim društvenim naukama. Sve ovo u javnosti izaziva dodatni strah i konfuziju, a kod nadležnih činilaca stvara obavezu hitnog suprotstavljanja i postupanja.

U svemu tome, prevencija je svakako metod borbe vredan pomena. Naime, govoreći o preventivnim merama moramo naglasiti da je, od svih modela terorističkih napada, otmice aviona najlakše sprečiti zahvaljujući

[28] P. Karber, *Reconstructing Global Aviation in an Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction*, Harvard Journal of Law and Public Policy, 2002, pp. 156–163.

[29] Internet, http://www.udruzenjepilota.org/arhiva/09/12/091227bezbednost.htm, 25/09/2012.

[30] P. St. John, *Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism: Winning the War Against Hijackers,* op. cit., pp. 28–73.

temeljnoj kontroli fizičke bezbednosti na aerodromima. Sprečavanje otmica podrazumeva i angažovanje pripadnika službi bezbednosti na aerodromima koji bi vršili procenu psihološkog profila putnika u vreme njegove provere. Kao još neke od mera svakako su i rendgensko proveravanje prtljaga i, ukoliko je potrebno, njegova identifikacija od strane putnika; rendgen ručnog prtljaga; metal-detektorska vrata; testovi putnika i njihovog ličnog prtljaga i pretraga na merdevinama aviona od strane avio-osoblja, čime se neutrališe opasnost usled nemara radnika aerodromskog obezbeđenja ili njihovog saučesništva sa otmičarima.[31] Naravno, podrazumevaju se i druge mere poput zaključavanja kabine pilota i onemogućavanja bilo kakvog pristupa u nju. To bi značilo da teroristi mogu i dalje da primenjuju silu, ubijaju taoce i prete putnicima i ostalom osoblju, ali ne i da preuzmu kontrolu nad avionom, čime se žrtve i nesreće većih dimenzija svakako sprečavaju.

Zaključak

Kao što se iz svega iznetog može zaključiti – terorizam danas predstavlja ozbiljan globalni problem koji ugrožava savremeno društvo, pri čemu uspešno suprotstavljanje terorizmu zahteva, pre svega, njegovu preciznu određenost i definisanost. Iako koreni terorizma sežu daleko u prošlost, terorizam je proizvod modernog doba a njegovi uzroci i motivi različiti. Cilj terorističkih akata je skretanje pažnje javnosti na stanje, položaj i probleme neke društvene grupe, i njihovo stavljanje u prvi plan u odnosu na sve druge probleme u državi, regionu, pa čak i svetu, i slanje poruke (političke) o težnji i namerama te grupe.

Kako bi izazvale strah i postigle svoje političke ciljeve terorističke organizacije upotrebljavaju različite oblike nasilja, zavisno od oblasti u kojoj se ispoljavaju. Svakako, jedna od oblasti u kojoj se javlja teroristička aktivnost je terorizam u vazdušnom (avio) saobraćaju, čiji najčešći pojavni oblik jesu otmice vazduhoplova, podmetanje eksploziva i napadi vazduhoplovima na druge vazduhoplove ili objekte na zemlji.

Učestalost ovih dela navela je međunarodnu zajednicu da se ozbiljnije pozabavi pronalaženjem rešenja za ovaj problem, a borba protiv terorizma danas postaje prvi zadatak bezbednosnih službi svih država. Pri tome borba protiv terorizma ne može se voditi golom silom neselektivno, jer će to samo dodatno motivisati nove sledbenike terorističkih organizacija.

Jedan od događaja iz sfere terorizma u vazdušnom saobraćaju jesu i tragična zbivanja 11. septembra 2001. godine u SAD. Ovaj događaj može biti čak i prekretnica u stvarnoj borbi protiv terorizma, ili prekretnica koja će značiti novo jačanje terorističkih pokreta koji će verovatno u budućnosti posegnuti za još razornijim oružjima kao što su hemijsko, biološko ili nuklearno. Ukoliko se borbi protiv terorizma pristupi na pogrešan način, posledice bi mogle biti katastrofalne. Pravi pristup pruža nadu da će jednog dana terorizam, ne samo u vazdušnom saobraćaju, već i generalno, nestati u

[31] Ibidem.

potpunosti kao politička opcija i način borbe za bilo kakav cilj, a to je svakako imperativ čitavog čovečanstva.

Bibliografija

1. Baker, D., *Hijacking And Security,* Rourke Publishing, 2005.
2. Đorđević, N., *Međunarodni terorizam*, Beograd, 1980.
3. Falk R., *The Great Terror War*, New York, 2003.
4. Gaćinović, R. *Fenomenologija savremenog terorizma*, Beograd, 2009.
5. Hoffman, B., *Inside Terrorism,* Columbia University Press, New York, 1998.
6. Internet, http://airserbia.com/magazin/vuk/terorizam_u_vazduhu/terorizam.htm, 24/09/12.
7. Internet, http://sr.wikipedia.org/sr/Otmica_vazduhoplova, 24/09/12.
8. Internet, http://sr.wikipedia.org/Отмица_Луфтханзиног_авиона_1977, 24/09/12.
9. Internet, http://www.udruzenjepilota.org/arhiva/09/12/091227bezbednost.htm, 25/09/12.
10. Internet, http://www.vreme.com/cms/view.php?id=330171, 24/09/12.
11. Internet, http://en.wikipedia.org/wiki/Aircraft_hijacking, 24/09/12.
12. Internet, http://www.scrbid.com.
13. McNab, C., *Storming Flight 181 – GSG 9 and the Mogadishu Hijack, 1977 Osprey Raid Series #19,* Osprey Publishing, 2011.
14. Mizzi, J. A., *Massacre in Malta: The Hijack of Egyptair MS 648*, 72 p:ill, J. A. Mizzi, Technografica, Valletta, 1989.
15. Niles, M. C., "On the Hijacking of Agencies (and Airplanes): The Federal Aviation Administration, 'Agency Capture,' and Airline Security", *American University Journal of Gender, Social Policy, and the Law*, 2002.
16. Smerconish, M., *Flying Blind: How Political Correctness Continues to Compromise Airline Safety Post*, Running Press, 2004.
17. Stojanović, Z., *Krivično pravo (posebni deo)*, Beograd, 2003.
18. Šaljić, E., *Modern forms of terroism environmental terrorism*, Novi Pazar, 2010.
19. Taillon, D. B., Paul, J., *Hijacking and Hostages: Government Responses to Terrorism,* Praeger Publishers, 2002.
20. *The Random Hause Dictionary of the English language*, The Unabridged Edition, Edit, Director S. B. Flaxner, New York.
21. US Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Office of Civil Aviation Security, US and Foreign Registered Aircraft Hijackings*, *1931–1986*, Federal Aviation Administration, Washington, D.C., 1986.

Željko Đ. Bjelajac, PhD.
Milovan B. Jovanović, M.A.

MODERN TERRORISM IN AIR TRAFFIC

ABSTRACT

Modern terrorism in globalization represents a threat to society and to the individual. As a complex political phenomenon, terrorism is characterized by the appearance of many manifestations whose common characteristics are political, ethnic or religious motivation; it causes fear and panic, innocent victims, pursuit of publicity. One of the most significant and important ways for expressing effects of terrorist activities are terrorist activities in air traffic, whose role in the modern society is immeasurable. Terrorist activities in air traffic in the world are also relevant because of the effects they make in broad masses and also the achievement of these effects is the aim of terrorist organizations. Modalities of attacks are different and range from hijacking, planting explosive devices in airplanes, airports, through overthrowing of aircraft from the ground, aircraft crash or hijacking, and suicide plane crashes into an object of importance to the country. More and more frequent incidents caused by terrorist activities have resulted in changes in terms of aviation safety and the prevention of new deaths in air traffic. Consequently, the international community has adopted many of conventions, while the technology also contributes to achieving this aim.

Keywords: modern terrorism, terrorist activities, terrorist attack, aircraft hijacking, hostage.