

Pregledni rad

Primljen: 28. 4. 2016.

Revidirana verzija: 21. 6. 2016.

Prihvaćen: 29. 6. 2016.

UDK: 343.341:656.7

doi:10.5937/nbp1602197G

OTMICA VAZDUHOPLOVA KAO BEZBEDNOSNA PRETNJA CIVILNOM VAZDUHOPLOVSTVU

Milan Glišović¹

Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije

Sažetak: Zbog sve veće opasnosti od eskalacije terorističkih dejstava, otmica vazduhoplova je sve češće predmet izučavanja, kako u naučnim, tako i u stručnim krugovima. Imajući u vidu da su otmice vazduhoplova vrlo čest oblik terorističkih dejstava, logično je da posebno proučavanje tako nastalih kriznih situacija i praktično delovanje usmereno na oslobađanje talaca predstavljaju vrlo bitne karike u lancu suzbijanja terorizma uopšte. S tim u vezi, u radu su elaborirane osnovne determinante fenomena ugrožavanja bezbednosti civilnog vazduhoplovstva otmicom vazduhoplova, razmatranjem istorije te pojave, njene vremenske i geoprostorne raspodele, uzroka, motiva i faza, kao i postupanja u slučajevima otmice, čime se u određenoj meri pruža i uvid u mogućnosti adekvatnog reagovanja. Dobijeni teorijski rezultati mogu pomoći u inoviranju nastavnih programa stručnog obrazovanja, osposobljavanja i usavršavanja pripadnika bezbednosnih struktura za otklanjanje bezbednosnih pretnji civilnom vazduhoplovstvu.

Ključne reči: otmica, vazduhoplov, terorizam, talačke situacije.

Uvod

Kao višedimenzionalni politički fenomen, terorizam se može najopštije odrediti kao „složen oblik organizovanog grupnog i ređe individualnog ili

¹ Jedinica za obezbeđenje određenih lica i objekata; milan.glisovic@mup.gov.rs

institucionalnog političkog nasilja obeležen ne samo zastrašujućim brahijalno-fizičkim i psihičkim već i sofisticirano-tehnološkim metodama političke borbe kojima se obično u vreme političkih i ekonomskih kriza, a retko i u uslovima ostvarene ekonomske i političke stabilnosti jednog društva sistematski pokušavaju ostvariti 'veliki ciljevi' na morbidno spektakularan način, a neprikladno datim uslovima pre svega društvenoj situaciji i istorijskim mogućnostima onih koji ga kao političku strategiju upražnjavaju“.²

Zbog određenih „previda“ u dešifrovanju unutrašnje prirode terorizma, potrebno je naglasiti da on veoma često (osim zločinačkog elementa) obuhvata i elemente politike, ratovanja i propagande. Ispitivanjem terorističkih akcija, kao spoljašnjih manifestacija terorizma, ponekad se uočava da one u nekim aspektima podsećaju na ratne zločine: u njima se napadaju civili i zarobljavaju taoci, ljudi se kidnapuju i preti im se smrću.³

Kao sociopatološka pojava, terorizam proizvodi visok stepen društvene opasnosti, koja predstavlja materijalnu legitimaciju njegovog predviđanja kao kategorije krivičnog prava. Proces inkriminisanja terorističkih aktivnosti u direktnoj je zavisnosti od njihovog definisanja u političkim naukama – osim objektivnog elementa oličnog u uništenju i oštećenju života i tela i razaranju imovine velike vrednosti, te pojave karakteriše i subjektivni element, koji podrazumeva političku usmerenost.⁴

U zadnjih nekoliko decenija, oblici savremenog terorizma su sve raznovrsniji, a jedan od njih je i terorizam u vazдушnom saobraćaju ili avio-terorizam. Reč je o stvarnoj pretnji, koja sve više okupira subjekte sistema odbrane i bezbednosti (naročito u protivterorističkom segmentu), subjekte drugih organa državne uprave koji su odgovorni za civilno vazduhoplovstvo, avio-kompanije i naučnu i stručnu javnost. Problematika avio-terorizma posebno je aktuelizovana zbog činjenice da vazdušni saobraćaj, usled izuzetnih transportnih mogućnosti koje pruža, kao i senzacionalnih efekata koji se postižu pretnjom bezbednosti vazduhoplova i putnika, predstavlja sve češću metu terorista i privlačnu oblast za druge kriminalne i nezakonite aktivnosti.⁵

Ciljevi terorističkih akata protiv bezbednosti vazdušnog saobraćaja su: proširenje međunarodnog terorizma na tu oblast, destabilizacija pojedinih država, slabljenje njihove ekonomske moći i kompromitovanje njihovih kompanija i snaga bezbednosti, ugrožavanje bezbednosti, odvracanje putnika u avio-saobraćaju od korišćenja usluga pojedinih avio-kompanija itd. Vazdušni sa-

2 D. Simeunović, *Terorizam*, Beograd, 2009, str. 80.

3 D. Petrović, Покушај одређења универзално прихватљиве дефиниције тероризма, *Bezbednost*, vol. LVI, бр. 1/2014, str. 23.

4 I. Bodrožić, Problemska pitanja definisanja terorizma, *Bezbednost*, vol. LVII, br. 1/2014, str.158.

5 V. Stanković, G. Stojanović, Terorizam u vazдушnom prostoru, *Vojno delo*, vol. LVI, br. 2/2014, str. 308.

braćaj je očigledno ugrožen sledećim oblicima terorističkog napada, od kojih svaki rezultira ljudskim žrtvama i velikom materijalnom štetom:

- podmetanje eksploziva, eksplozivnih naprava i zapaljivih materija;
- uništenje objekata na aerodromima;
- raketiranje civilnih aviona sa drugih objekata (sa kopna, iz vojnih aviona ili brodova i sl.);
- namerno izazivanje sudara letelica u vazduhu i na pistama;
- sabotaža u avionima i objektima (npr. namerno oštećivanje instrumenata);
- kidnapovanje (otmica) aviona radi samoubilačkih terorističkih akcija.⁶

Otmica vazduhoplova (aviona) predstavlja nedozvoljen i protivzakonit akt kojim se ugrožavaju vazduhoplov, njegovo osoblje i putnici, kao i aerodromski uređaji i uređaji za navigaciju. Među mogućim oblicima ugrožavanja civilnog vazduhoplovstva, otmice vazduhoplova su na prvom mestu. Slede sabotaže, zatim napadi na vazduhoplove na zemlji i napadi na aerodromske uređaje i uređaje za navigaciju. Svi vidovi avio-terorizma za posledicu imaju ljudske žrtve i veliku materijalnu štetu.

Među otmicama aviona, najizrazitiju bezbednosnu pretnju za civilno vazduhoplovstvo predstavljaju one koje za posledicu imaju smrt stotina nedužnih ljudi i uništavanje materijalnih dobara – otmice koje se završavaju udesom i samoubilački teroristički akti. U samoubilačkom napadu koji je 11. septembra 2001. godine izvršen istovremeno otetim civilnim vazduhoplovima, a čija su meta bili vojno-politički i stambeno-poslovni objekti u SAD (u Njujorku, Vašingtonu i Pitsburgu u Pensilvaniji), poginulo je oko 3.000 ljudi i pričinjena je velika materijalna šteta. Taj napad svaćen je kao krajnji zahtev za povećanjem globalne mobilnosti u borbi protiv terorizma svim sredstvima. On je doveo do konkretnih aktivnosti i razvoja novih metoda suprotstavljanja otmicama vazduhoplova kao savremenoj bezbednosnoj pretnji civilnom vazduhoplovstvu – Rezolucijom 1373, koja je doneta 28. 9. 2011. godine, sve članice Saveta bezbednosti UN obavezale su se na osudu terorizma i borbu protiv njega, na međusobnu saradnju, suđenje teroristima i njihovo isporučivanje drugim državama.⁷

Pored toga, želja je međunarodne zajednice da se terorističke aktivnosti zaustave u fazi razvoja ili primene. Radi se na otkrivanju terorista i njihovih utočišta, na

6 Lj. Pejanović, *Terorizam i protivteroristička dejstva u vazdušnom saobraćaju*, Beograd, 2003, str. 149–150.

7 Nastojanje međunarodne zajednice da normativnopravno uredi oblast suzbijanja nezakonitih akata uperenih protiv civilnog vazduhoplovstva rezultiralo je većim brojem međunarodnih konvencija (Tokijska iz 1963, Haška iz 1970, i Montrealska iz 1971. godine). Međutim, učinak tih konvencija je mali jer one nisu opšteprihvaćene – veliki broj zemalja ih nije potpisao ni ratifikovao, a neke zemlje koje su ih prihvatile ne sprovode ih u praksi.

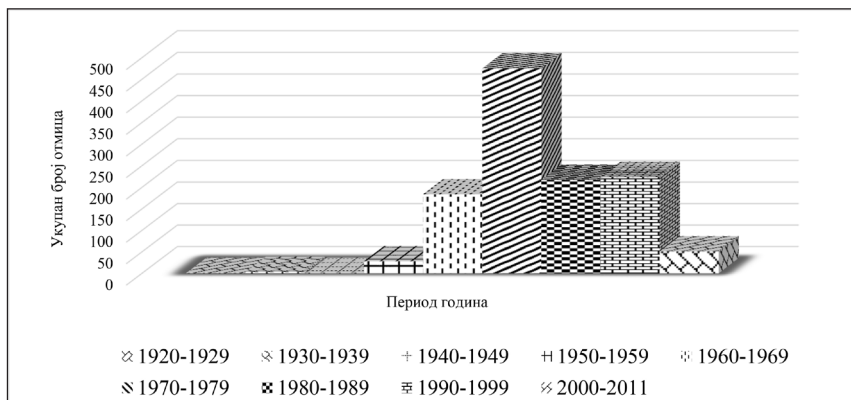
blokadi njihovog slobodnog kretanja (naročito prelaženja državnih granica), kao i na identifikovanju, ometanju i demontiranju njihove finansijske infrastrukture.⁸

S tim u vezi, za razumevanje fenomena ugrožavanja bezbednosti civilnog vazduhoplovstva otmicom vazduhoplova, potrebno je sagledati istoriju te pojave i razmotriti njenu vremensku i geoprostornu raspodelu, uključujući i „svetska žarišta pojave“. Treba ispitati uzroke i motive otmica, kao i postupanje u takvim slučajevima, kako bi se u izvesnoj meri sagledale mogućnosti za adekvatno reagovanje i predložile konkretne mere za očuvanje i unapređenje bezbednosti u oblasti civilnog vazduhoplovstva.

1. Vremenska i geoprostorna distribucija otmice vazduhoplova kao bezbednosne pretnje

Može se reći da istorija otmice vazduhoplova počinje otmicom američkog aviona F7 „Amerikan erlajnsa“, 21. 1. 1931. godine u Peruu, koja se može okvalifikovati kao otmica iz političkih razloga.

Vremenska distribucija otmice vazduhoplova može se sagledati iz grafičke vizualizacije na grafikonu 1.



Grafikon 1: Vremenska distribucija otmice vazduhoplova za period 1920–2011. godine

Na grafikonu 1 prikazani su podaci o broju otmica vazduhoplova u periodu 1920–2011. godine koje je prikupila Međunarodna vazduhoplovna organizacija (ICAO). Uočava se da je najviše otmica bilo u periodu od 1970. do

⁸ V. Miljanović, Savremeni pomorski terorizam, *Bezbednost*, vol. LV, 6p. 1/2013, str. 119.

1979. godine, odnosno u periodu od 1969. do 1972. godine (tabela 1). Naime, 1970. godine zabeležen je rekordan broj otmica (101), 1969. godine desilo se 97 otmica, 1972. godine 90, a 1971. godine 75. U pojedinim periodima nije bilo nijedne otmice vazduhoplova.⁹

Tabela 1: *Vremenska distribucija otmica vazduhoplova po periodima i učestalosti na godišnjem nivou*

Period	Broj otmica	Period	Broj otmica	Period	Broj otmica	Period bez otmica
1920–1929	1	1960	10	1970	101	1932–1934
1930–1939	3	1961	14	1971	75	1936–1941
1940–1949	1	1962	5	1972	90	1943–1947
1950–1959	28	1963	5	1973	35	2004
1960–1969	184	1964	6	1974	31	2005
1970–1979	475	1965	5	1975	24	
1980–1989	217	1966	7	1976	31	
1990–1999	224	1967	7	1977	38	
2000–2011	51	1168	34	1178	23	
Ukupno	1185	1969	97	1979	37	

Jedan od prvih slučajeva otmice u bivšoj SFRJ bilo je bekstvo JAT-ovog pilota Ive Kavića, 17. oktobra 1951. Avion DC-3 bio je pun putnika i leteo je na liniji Ljubljana–Beograd, ali je odlukom posade, a protivno želji putnika, sleteo u Cirihi. Pilot Kavić zatražio je azil, a jugoslovenska vlada podnela je zahtev za ekstradiciju, koji je odbijen.¹⁰

Seriya bekstava preko državne granice sredinom pedesetih godina prošlog veka nije mimoišla ni vazdušni saobraćaj. U periodu od 1950. do 1955. desile su se četiri otmice aviona, u kojima je posada bila prinuđena da sa unutrašnjih linija sleti u susednu državu. Tadašnja bekstva preko državne granice bila su rezultat poteškoća u dobijanju pasoša i viza. S liberalizacijom izdavanja pasoša, bekstva preko granica iz avanturističkih ili ekonomskih razloga izgubila su značaj. Međutim, i dalje postoje lica koja ne mogu dobiti pasoš. Osobe koje su osuđene ili su pod istragom uvek su potencijalni otmičari i ne možemo biti sigurni da se u nameri izbegavanja kazne neće poslužiti i najbržim prevoznim sredstvom.

Prinudno sletanje stranih vazduhoplova zadesilo je i geoprostor bivše SFRJ. Na Dubrovački aerodrom je 31. avgusta 1970. godine sleteo alžirski avion „Convair 640“. Posadu su na prinudno sletanje primorala trojica alžirskih državljana, koji su u avion ušli u gradu Anaba. Ubrzo posle uzletanja, oni su petočlanu posadu aviona, u kome je bilo i 37 putnika, noževima, pi-

9 Lj. Pejanović, Bejatović, M, *Avioterrorizam*, Novi Sad, 2009, str. 164–247.

10 Arrêts du Tribunal Federal Suisse, 1970, str. 39.

štoljima-plašljivcima i flašom benzina prisilili da promeni pravac leta prema Albaniji. Kako avion nije bio pripremljen za tako dug let, prinudno je sleteo prvo na aerodrom u Kavariju, a zatim u Brindiziju u Italiji. Zatim je sleteo na aerodrom u Dubrovniku, gde su otmičari lišeni slobode. Po sprovedenom krivičnom postupku, oglašeni su krivima i kažnjeni na godinu i po dana zatvora i na tri godine uslovne kazne, a zatim su proterani.¹¹

Na osnovu navedenih pokazatelja jasno je da otmice vazduhoplova nisu problem jedne nacije i regiona, već celog sveta, i da se pretvaraju u opasnu borbu koja ugrožava bezbednost i napredak međunarodnog civilnog vazduhoplovstva.

Statistički podaci ICAO o geoprostornoj raspodeli otmica vazduhoplova pokazuju da su Severna i Južna Amerika najugroženije sa 42,4% ukupnog broja otmica u razmatranom periodu. Slede Azija sa 33,2%, Evropa sa 17,3%, Afrika sa 6,5% i Australija sa 0,45%. Takođe, može se konstatovati da postoji nekoliko svetskih žarišta, u kojima su otmice češće nego u drugim oblastima. Ta žarišta su najčešće povezana s političkim događajima, koji otmičarima povećavaju mogućnost za ostvarenje ciljeva, bez obzira na motive. Na primer, otmice su u periodu od 1969. do 1972. godine bile učestale u Južnoj Americi – u Brazilu, Argentini i Čileu. To je dostiglo vrhunac u septembru 1970. godine, kada su u samo dva dana četiri aviona skrenuta sa svojih ruta. Ni Daleki istok nije pošteđen otmica aviona. Petnaest japanskih studenata je 31. marta 1970. godine prinudilo posadu JAT-ovog „Boinga 727“ na liniji Tokio–Fukucka da sleti u Severnu Koreju. Avion B-727 kompanije „Lufthanza“, u oktobru 1972, otela je teroristička organizacija „Crni septembar“ kako bi prinudila nemačku vlast da iz zatvora oslobodi grupu njihovih istomišljenika, u zamenu za 19 zatočenih talaca, nemačkih građana.¹²¹³

2. Vrste nedozvoljenih akata usmerenih protiv vazduhoplova i međunarodnog vazdušnog saobraćaja

Bezbednost u vazduhoplovstvu podrazumeva stanje smanjenog rizika od ugrožavanja života i zdravlja ljudi i pričinjavanja štete imovini, i održavanje tog rizika na prihvatljivom nivou stalnom kontrolom i uočavanjem opasnosti.¹⁴

Komercijalne avio-linije privlače teroriste iz političkih i ekonomskih razloga. Avio-kompanije su simbol nacija, skoro kao i ambasade i diplomatski predstavnici.¹⁵

11 Presuda opštinskog suda u Dubrovniku, K. br 326/70 od 15. X 1970.

12 Lj. Pejanović, *Otmica vazduhoplova i mere zaštite*, Beograd, str. 54.

13 Lj. Pejanović; M. Bejatović, *Avioterorizam*, Novi Sad, 2009, str. 178–202.

14 IATA, 2010, str. 416.

15 B. Jenkis, *The Therorist Threat To Commercial Aviation*, The Rand Corporation, 1989,

Otmica vazduhoplova je terorističko-kriminalni akt. Demonstrirajući silu, otmičari prete posadi i putnicima, uspostavljaju vlast nad njima i vrlo često ih fizički i psihički maltretiraju. Oni, takođe, menjaju putanju leta, skrećući s redovne linije u neku drugu zemlju ili mesto. Za sve otmice vazduhoplova zajedničko je sledeće: vrše se dok je vazduhoplov u letu; ugrožavaju posadu i putnike; podrazumevaju upotrebu sile ili pretnju silom radi nasilnog skretanja s jedne na drugu rutu odnosno iz jedne u drugu državu. Veoma je retka otmica vojnih aviona van aerodroma. Ako se ipak desi, izvodi je pilot tog aerodroma.

Za razvoj i kontinuiranost vazdušnog saobraćaja, bezbednost je danas od suštinskog značaja. Ona predstavlja jedno od najosetljivijih pitanja koja direktno utiču na opredeljenje putnika za avionski prevoz. Smanjena bezbednost u vazdušnom saobraćaju može uticati na primarne ciljeve tržišno orijentisane avio-kompanije, kao što su uvećanje profita, proširenje tržišta i očuvanje i rast ugleda na tržištu.

Savremeni civilni vazdušni saobraćaj, kao važna privredna grana, prevazilazi nacionalne okvire i zahteva strogo poštovanje međunarodnih standarda bezbednosti u vazdušnom geoprostoru, za šta je odgovorna svaka zemlja, pa tako i naša.¹⁶

3. Motivi za otmicu vazduhoplova

Motivi za otmicu vazduhoplova mogu biti različiti. U suštini je uvek reč o kriminalnom aktu, a otmičari su, prema zakonima koje su donele skoro sve zemlje sveta – kriminalci. Otmičara će, sasvim sigurno, biti i u budućnosti. Kao i do sada, oni će pratiti razvoj nauke i tehnike i koristiti se njihovim rezultatima. Menjaće se načini izvršenja otmica, kao i upotrebljena sredstva, što predstavlja stalni izazov i zadatak za sve subjekte koji su odgovorni za bezbednost vazduhoplova i zaštitu ljudi i materijalnih dobara na aerodromima i oko njih.

U klasifikacijama motiva za otmicu vazduhoplova preovlađuje podela na političke, kriminalne i avanturističke motive.

Otmica vazduhoplova iz političkih pobuda jedan je od najčešćih slučajeva u istoriji otmica. Kada je reč o otmicama ruskih aviona, analiza pokazuje da su motivi u preko 95% slučajeva bili politički (bekstvo preko državne granice). Otmice američkih aviona, bez obzira gde su izvedene (na tlu SAD ili u nekoj drugoj zemlji), u preko 98% slučajeva bile su takođe politički motivisane. Većina otetih aviona preusmeravana je na Kubu, gde su otmičari tražili politič-

str. 39.

¹⁶ V. Stanković, V. Petrođević, Kontrola i zaštita vazdušnog prostora Srbije, *Vojnotehnički glasnik*, vol. LX, br. 4/2012, str. 211.

ki azil. Godine 1968. u Sjedinjenim Američkim Državama dogodile su se 22 otmice sa 19 sletanja na Kubu.¹⁷

Otmice s *političkim motivom* obično se vrše zbog neslaganja otmičara s političkim režimom zemlje iz koje beže ili radi izbegavanja vojne obaveze. Takođe, taj način bekstva koriste političari koji su nasilno svrgnuti s vlasti, i dr.

Otmica aviona je privlačna za ostvarivanje političkih ciljeva terorista iz više razloga. Ona predstavlja moćan cilj u simboličkom smislu; privlači pažnju na međunarodnoj sceni; izaziva veliku medijsku pažnju; relativno je jednostavna za pripremu i izvršenje; njene posledice su ogromne i za avio-kompaniju i za zemlju iz koje ona potiče; može biti politički neprijatna; korisna je kao sredstvo za osvetu; ima višestruke efekte.¹⁸

Otmica vazduhoplova može biti i način za sticanje materijalne koristi, što odlikuje otmice iz *kriminalnih pobuda*. Nasilne i nedozvoljene metode pribavljanja imovinske koristi karakteristične su za kriminalne i terorističke organizacije (one se često finansiraju putem iznude, ucene i otmice bogatih lica i vrednih sredstava). Avion sam po sebi ima veliku finansijsku vrednost, a ako su u njemu i putnici čiji su životi ugroženi, njegova vrednost je neprocenjiva. Država koja je u ratu takođe može otetiti avion, ako je sleteo na njenu teritoriju, a registrovan je u neprijateljskoj državi (ratna zaplena). U ukupnom broju izvršenih otmica u periodu 1920–2003. godine, države su učestvovala u otmicama aviona sa 0,59%.¹⁹

Otmicu aviona iz *avanturističkih pobuda* obično vrše maloletna i psihički obolela lica. Brojne otmice aviona, posebno u SAD, okarakterisane su kao avanturističke. Reč je o nepromišljenim radnjama koje vrše lica podstaknuta sopstvenom fantazijom, ugrožavajući bezbednost velikog broja ljudi i materijalnih dobara. Problemi u preventivnom delovanju protiv otmica različito se rešavaju od države do države, pogotovo kada su pitanju avanturistički motivi.

Otmice su retko inspirisane samo jednim motivom. Naprotiv, uglavnom je reč o nekoliko isprepletanih motiva.

4. Faze otmice vazduhoplova

Prva faza otmice je faza zastrašivanja, u kojoj može da učestvuje jedan ili

17 P. A. Russell, F. W. Preston, Airline security after the event: Unintended consequences and illusions. *The American Behavioral Scientist*, vol. XLVII, br. 2004/11, str. 1419–1427.

18 J. Harrison, *International Aviation and Terrorism: Evolving Threats, Evolving Security*, New York, 2009, str. 54.

19 Lj. Pejanović; M. Bejatović, *Avioterorizam*, Novi Sad, 2009, str. 168.

više otmičara. Ta faza je najopasnija za putnike i posadu, zbog straha koji je prisutan kod svih, pa čak i kod otmičara jer su u nedoumici hoće li otmica uspeti do kraja. Za vreme te faze otmičari su obično najagresivniji, naročito ako neko pokuša da im pruži otpor, a još su agresivniji ako su pod dejstvom droge ili alkohola. U velikom broju slučajeva otmičari u toj fazi započinju sa ubistvima i nasiljem nad taocima kako bi iznudili ispunjenje svojih zahteva.

Nasilje počinje oduzimanjem života nedužnom putniku, a zatim sledi naređenje posadi da se ubistvo obelodani. Zahtevi koje su otmičari postavili sada se ponavljaju, i daje se novo vreme za njihovo ispunjenje. Situacija se može dodatno iskomplikovati ukoliko putnici pokušaju da zaštite svoje živote obračunavajući se s teroristima. Do tragedije dolazi ukoliko se u avionu koji je u letu upotrebi oružje, jer su udesi tada gotovo neizbežni.

Do obračuna između otmičara i putnika ne bi smelo da dođe, osim u vrlo retkim situacijama kada se zasigurno zna da otmičari ne poseduju opasno vatreno oružje. To se može desiti ako su otmičari psihički obolela lica.

Posle zastrašivanja dolazi druga faza – faza pritvora. Ona nastupa kada otmičari uspostave kontrolu i vlast nad taocima i kada počnu pregovori između otmičara, posade i pregovaračkog tima koji formiraju snage bezbednosti. Otmičari preko posade saopštavaju zahteve pregovaračkom timu, koji čini napore da se taoci oslobode iz situacije u kojoj se nalaze. Faza pritvora traje najduže, a sastoji se od pregovora i pogađanja oko zahteva otmičara. Taoci su sve vreme u vrlo teškoj situaciji, obuzeti napetošću i strahom. Sloboda kretanja im je ograničena čak i radi vršenja fizioloških potreba. U takvim okolnostima važno je najpre zbrinuti maloletne, bolesne i stare. Dok otmičari vrlo često postavljaju nemoguće zahteve, na koje snage bezbednosti ne mogu brzo i efikasno odgovoriti, vreme prolazi i situacija za taoce postaje nepodnošljiva. Postavljeni zahtevi su važni za pregovarački tim jer upućuju na motive otmičara. Saznanja o motivima mogu ohrabriti ovlašćene organe na primenu ekonomsko-političkog načina oslobađanja talaca, ili ih udaljiti od te mogućnosti i uputiti na drugačiju taktiku.²⁰

Trajanje faze pritvora zavisi od mnogo faktora, a najčešće od broja, vrste i težine zahteva koje otmičari postavljaju, kao i od volje i mogućnosti vlade, snaga bezbednosti i logističkih (zemaljskih) službi na aerodromu da te zahteve ispune (ponekad se to odlaže do povoljnijeg trenutka). Trajanje faze zavisi i od raspoloženja i motiva otmičara, od toga da li će moći i hteti da čekaju i dr. Pojedine otmice traju veoma kratko (čak i samo nekoliko minuta) i u njima se praktično ne prelazi iz faze zastrašivanja u fazu pritvora. Najčešće su to slučajevi u kojima posada s putnicima uspe da bez rizika savlada otmičara pre nego što on preduzme mere represije. To je moguće samo kada se radi o usamljenom otmičaru koji je neiskusni i nema jake motive (avanturista). Takva mogućnost

20 D. Subošić, *Oslobađanje talaca*, Beograd, 2003, str. 60.

je isključena ako je u pitanju više otmičara koji su po opredeljenju teroristi.

Nakon završetka faze pritvora stižu se uslovi za razrešenje nastalog incidenta. Do razrešenja se obično dolazi ispunjenjem zahteva otmičara, taktičkom zamkom antiterostitičkih timova ili predajom otmičara vlastima odnosno snagama bezbednosti. Kada će početi faza razrešenja i koliko će ona trajati, zavisi od:

- a) dužine pregovora otmičara sa snagama bezbednosti;
- b) gotovosti specijalnih snaga bezbednosti koje učestvuju u spasavanju talaca iz otežanog aviona;
- c) motiva otmičara (odluka otmičara da se predaju nakon postizanja cilja obično ubrzava prelazak iz jedne faze u drugu).

Krajnji ishod faze razrešenja je završetak stanja u kome su avion, posada i putnici pod kontrolom otmičara. Do takvog ishoda može doći na dva načina: pregovorima (ukoliko se oni postignu) i oslobađanjem (voljom otmičara ili akcijom specijalnih snaga bezbednosti).

Ukoliko je razrešenje situacije postignuto putem pregovora, i ukoliko su obe strane zadovoljne dogovorom, faza pritvora se završava vrlo brzo i prelazi se u narednu fazu – fazu razrešenja. Tu fazu karakteriše rađanje, a zatim gubljenje nade da će se događaj brzo okončati. Obično uslede nervoza i ljutnja, zbog pretpostavke da učesnici izvan aviona ne čine ništa za rešenje situacije. Ukoliko do razrešenja dođe oslobađanjem, nastaje nagli prelazak iz faze pritvora u fazu razrešenja. Strah i panika iz faze zastrašivanja mogu se delimično povratiti.

Ukoliko dođe do pregovora, za taoce su važni samokontrola, podrška ostalih talaca i održavanje komunikacije s otmičarima. Ukoliko se incident razreši oslobađanjem talaca, ponašanje je slično kao u fazi zastrašivanja.

5. Postupanje u slučaju otmice vazduhoplova

Kako se broj otmica stalno povećava, tako se na aerodromima povećava broj obučanih policajaca i pripadnika drugih snaga bezbednosti, koji stižu nova znanja i iskustva. (Istovremeno, teroristi proučavaju taktike snaga bezbednosti i uče kako da se bore protiv njih.) Da bi primio otežan avion, aerodrom mora imati deo koji je posebno rezervisan za to i izolovan od drugih aerodromskih aktivnosti. Mora se, takođe, izabrati odgovarajuća alternativa za slučaj da otmičari ne dozvole spuštanje aviona na taj deo aerodroma.

Kada je avion na sigurnom, prizemljen u oblast koju snage bezbednosti mogu da nadgledaju, cilj je da se on zadrži na zemlji. Ukoliko uzleti, snage

bezbednosti gube kontrolu nad situacijom. Umešnost u tako kompleksnoj bezbednosnoj situaciji podrazumeva da se avion učini nepokretnim, ali bez stvaranja stresa koji bi otmičare naveo na iracionalne reakcije i ubijanje talaca u znak osвете. Sredstvo za onesposobljavanje aviona mora biti takvo da se može lako ukloniti ukoliko je to neophodno za spasavanje putnika.

Izuzetno je važno da se motivi otmičara rano identifikuju. Oni se generalno mogu svrstati u tri grupe, od kojih svaka zahteva drugačiji pristup s obzirom na različite ciljeve.

Prvu grupu čine teroristi, sa svojim političkim ciljevima i aspiracijama. S njima je veoma teško suočiti se jer im se zahtevi i radnje mogu graničiti s psihopatskim. Smrt talaca je za njih od malog značaja.

Drugu grupu čine kriminalci koji traže novac u zamenu za taoce. Njihov cilj je da protivpravno steknu imovinsku korist i pri tome ne budu lišeni slobode. Ta grupa je mnogo racionalnija i suočavanje s njom je lakše.

Treću grupu čine psihološki nestabilne osobe i psihopate, čiji razlozi za otmicu mogu biti iracionalni pa ih je teško razumeti.

Svaka zemlja ima svoj način odbrane u slučajevima otmice vazduhoplova. Jedan od metoda borbe je svakako i obuka letačkog i kabinskog osoblja. Naime, letačko i kabinsko osoblje mora znati:

- kako da reaguje;
- kako da odgovori na zahteve otmičara;
- kako da izbegne konflikte u avionu.²¹

Jedan ili (najviše) dva člana posade treba da budu u kontaktu sa otmičarem. Taj odnos može biti od neprocenjive važnosti kada dođe do pregovora o:

- odlasku putnika u toalet;
- korišćenju sistema za hlađenje;
- oslobađanju nepokretnih, bolesnih, žena i dece.

Kabinsko osoblje treba da:

- ostane smireno, osim u situaciji neposredne životne opasnosti;
- proceni situaciju na osnovu znanja stečenog na obuci i sopstvenog rasuđivanja, a zatim postupi u skladu s tim;
- budno prati situaciju u putničkoj kabini i bude na oprezu u pogledu sumnjivog ponašanja putnika; što pre obavesti kapetana o svim neuobičajenim zbivanjima;
- izabere fizički sposobne putnike.

21 O. Čokorilo, „Bezbednosne procedure u slučaju radnji nezakonitog ometanja počinjenog u vazduhoplovu, *Bezbednost*, vol. LII, br. 3/2010. str. 230.

Vrata pilotske kabine moraju ostati zaključana u svim slučajevima pretnje, čak i u slučaju da napadač povredi putnike kako bi primorao posadu da mu omogući pristup toj kabini. Piloti ne smeju napuštati pilotsku kabinu ni biti fizički uključeni u situacije koje predstavljaju sigurnosni problem u putničkoj kabini.

U slučaju pretnje, kabinsko osoblje dostavlja letačkom osoblju informacije o:

- vrsti pretnje;
- broju napadača i njihovom položaju u putničkoj kabini;
- pronađenom oružju, njegovoj vrsti i količini (broju);

Uvek je neophodno što pre obavestiti članove posade o eventualnoj pretnji, kako bi se s problemima suočili u ranoj fazi.²²

Ne postoji propisana procedura za članove kabinskog osoblja u slučaju otmice. Ona zavisi od trenutne situacije u putničkoj kabini (npr. od broja otmičara, njihovih zahteva, njihovog karaktera, ličnosti itd.) i može da varira od slučaja do slučaja.²³

Posebno mesto u slučajevima otmice vazduhoplova imaju mediji. Treba posebno naglasiti da medijski izveštaji mogu kočiti aktivnosti policije ukoliko otmičari čuju objavljena saopštenja. Da bi se sprečila cirkulacija nepotrebnih novinskih i TV izveštaja, neophodno je da se bez odlaganja postavi soba za novinare sa potrebnom opremom. Zadatak novinara nije samo da informiše javnost, već i da rade u korist snaga bezbednosti. Kada su mediji uzdržani od izveštavanja, teroristi gube publicitet kojem streme i otmica u tom smislu postaje neisplativa.

Prevashodni cilj snaga bezbednosti jeste da pregovorima dođu do zadovoljavajućeg rešenja. Zbog toga je kontakt s otmičarima nužno napraviti bez obzira na sredstva – putem fiksne mreže povezane s avionom, putem telefona, radija ili megafona. Posebno obučen pregovarački tim koji formiraju snage bezbednosti može doprineti rešavanju talačke situacije ukoliko ostvari kontakt s otmičarima i ubedi ih da oslobode taoce bez povređivanja, istovremeno im ne ispunjavajući mnogo zahteva. Pregovarači imaju važnu ulogu u „čitanju misli“ terorista i predviđanju moguće akcije i reakcije. U procesu pregovaranja važna je i podrška psihologa, jer njihov profesionalni savet može biti značajan za donošenje različitih odluka – gde staviti teret pritiska na otmičare, kada je smisleno popustiti i ispuniti njihove zahteve i dr.

Pregovaranje je jedna od oblasti u kojoj se teroristi obučavaju, kako bi shvatili poteze pregovarača i borili se protiv njih. Njihovo znanje se uvećava zahvaljujući raznim člancima i TV dokumentarcima o pregovaranju.

²² *Ibidem*, str. 231.

²³ *Ibidem*, str. 231.

Ukoliko pregovori (koji su opisani i kao najefikasnije nesmrtonosno sredstvo) ne uspeju, službe bezbednosti odlučuju da li će napasti avion. Napad na oteti avion je u najvećem broju slučajeva smrtonosan za teroriste, ali je često smrtonosan i za taoce. Avion je u osnovi metalna tuba i ulazak spolja uvek zahteva ozbiljne pripreme i dobru obuku.

Zaključak

Kontinuitet, učestalost, vremenska i geoprostorna distribucija, kao i ogroman broj ljudskih i materijalnih gubitaka i sve suptilniji načini pripreme i izvršenja, svrstavaju otmicu vazduhoplova, kao protivpravni akt uperen protiv civilnog vazduhoplovstva, u ozbiljnu i stalnu bezbednosnu pretnju. Posebno se izdvajaju akti otmice vazduhoplova sa obeležjima samoubilačkog avio-terorizma. Oni predstavljaju nov oblik ugrožavanja ljudi i materijalnih dobara, monstruoan vid ubijanja hiljada ljudi i nanošenja višemilionske materijalne štete. Takvi akti su podstakli revidiranje normativnog aspekta bezbednosti civilnog vazduhoplovstva, kao i preispitivanje postojećih taktika protivterorističkih jedinica i drugih snaga u sistemu bezbednosne zaštite na aerodromima, ali i izvan njih.

Preduzete su konkretne aktivnosti radi obezbeđenja nove dimenzije suprotstavljanja otmicama vazduhoplova kao savremenoj bezbednosnoj pretnji civilnom vazduhoplovstvu. Rezolucija 1373, doneta 28. 9. 2011, sadrži nove protivterorističke akcije i obavezuje sve članice Saveta bezbednosti UN na osudu terorizma i borbu protiv njega, na međusobnu saradnju, suđenje teroristima i njihovo isporučivanje drugim državama.²⁴

Paralelno s preduzimanjem navedenih mera, neophodno je raditi na materijalno-tehničkom opremanju, tj. na snabdevanju aerodroma i vazduhoplova sigurnosnom opremom koja odgovara najnovijim svetskim standardima. Neophodno je i stručno obrazovanje, osposobljavanje i usavršavanje snaga bezbednosti, kabinskog i letačkog osoblja, logističkih službi i službi fizičko-tehničkog obezbeđenja na aerodromima, kao i drugih subjekata koji su zaduženi za kontrolu i zaštitu vazdušnog saobraćaja. Najnoviji planovi i programi trebalo bi da doprinesu dodatnom osposobljavanju odgovornih subjekata bezbednosti i vazduhoplovne privrede za efektivnije i efikasnije odlučivanje tokom upravljanja bezbednosnom krizom nastalom usled otmice vazduhoplova – na

24 Nastojanje međunarodne zajednice da normativnopravno uredi oblast suzbijanja nezakonitih akata uperenih protiv civilnog vazduhoplovstva rezultiralo je većim brojem međunarodnih konvencija (Tokijska iz 1963, Haška iz 1970, i Montrealska iz 1971. godine). Međutim, učinak tih konvencija je mali jer one nisu opšteprihvaćene – veliki broj zemalja ih nije potpisao ni ratifikovao, a neke zemlje koje su ih prihvatile ne sprovode ih u praksi.

operativnom, taktičkom i stratezijskom nivou²⁵ – što je, celokupno gledajući, skup ključnih i neophodnih mera u zaštiti vazdušnog saobraćaja i ljudskih života.

Bezbednosni naponi danas moraju biti najvećim delom usmereni ka sigurnijem i bržem prepoznavanju i sprečavanju delovanja mogućih terorista i opasnih putnika, bez obzira da njihove motive.

Budući da naša država ima važan geostratezijski položaj, da unutar i oko sebe ima osetljive geoprostorne celine na kojima je moguća eskalacija separatizma i terorizma, zatim da se nalazi na pravcu glavnih svetskih ilegalnih migracionih kretanja, kao i da su ratnim sukobima koji su se vodili na tlu bivše SFRJ otvoreni mnogi problemi koji će postojati još dugo uz inostrano mešanje, može se pretpostaviti da je i bezbednost vazdušnog saobraćaja potencijalno ugrožena. Samim tim, subjekti nacionalnog sistema bezbednosti i zaštite moraju se posebno organizovati i pripremiti. Naše avio-kompanije moraće ozbiljnije nego dosad da pristupe tom problemu, jer represija kao mera zaštite uvek daje slabije rezultate od preventivnog i proaktivnog delovanja. Mere koje su preduzimate radi sprečavanja i onemogućavanja izvršilaca otmice vazduhoplova nisu uvek bile dovoljno efikasne. Rezultati istraživanja ukazuju da su postojali, kao i da još uvek postoje, propusti koji se moraju otklanjati radi bolje i efikasnije zaštite vazdušnog saobraćaja.

Literatura

1. *Arrets du Tribunal Federal Suisse*, vol. 78, br. 1/1970.
2. Bodrožić, I; Problemska pitanja definisanja terorizma, *Bezbednost*, vol. LVII, br. 1/2014, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd.
3. Čokorilo, O; Bezbednosne procedure u slučaju radnji nezakonitog ometanja počinjenog u vazduhoplovu, *Bezbednost*, vol. LII, 6p. 3/2010, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd.
4. Harrison, J; *International Aviation and Terrorism: Evolving Threats, Evolving Security*, Routledge, New York, 2009.
5. International Air Transport Association (IATA), *IOSA Standards Manual*, Montreal, 2010.
6. Jenkins, B; *The Terrorist Threat To Commercial Aviation*, The Rand Corporation, 1989.

25 A. Juzbašić, Crisis Decision-Making and Aviation Security: September 11, 2001 Case Study, *NBP – Žurnal za kriminalistiku i pravo*, vol. 17, br. 3/2011, str. 80.

7. Juzbašić, A; Crisis Decision-Making And Aviation Security: September 11, 2001 Case Study, *NBP – Žurnal za kriminalistiku i pravo*, vol. 17. br. 3/2011, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd.
8. Miljanović, V; Savremeni pomorski terorizam, *Bezbednost*, vol. LV, 6p. 1/2013, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd.
9. Pejanović, Lj; *Terorizam i protivteroristička dejstva u vazдушnom saobraćaju*, Vojnoizdavački zavod i JAT Medija Centar, Beograd, 2003.
10. Pejanović, Lj., Bejatović, M; *Avioterorizam*, ABM Ekonomik, Novi Sad, 2009.
11. Petrović, D; Pokušaj određenja univerzalno prihvatljive definicije terorizma, *Bezbednost*, vol. LVI, 6p. 1/2014, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd.
12. Presuda opštinskog suda u Dubrovniku, K. br 326/70 od 15. X 1970.
13. Russell, P. A., Preston, F.W; Airline security after the event: Unintended consequences and illusions. *The American Behavioral Scientist*, vol. XLVII, no. 2004/11.
14. Simeunović, D; *Terorizam*, Pravni fakultet u Beogradu, Beograd, 2009.
15. Stanković, V., Petrođević, V; Kontrola i zaštita vazdušnog prostora Srbije, *Vojnotehnički glasnik*, vol. LX, br. 4/2012, Ministarstvo odbrane Republike Srbije, Beograd.
16. Stanković, V; Stojanović, G; Terorizam u vazdušnom prostoru, *Vojno delo*, vol. LVI, br. 2/2014. Ministarstvo odbrane Republike Srbije, Beograd.
17. Subošić, D; *Oslobađanje talaca*, Glosarijum, Beograd, 2003.

AIRCRAFT HIJACKING AS A SECURITY THREAT TO CIVIL AVIATION

Milan Glišović

The Ministry of Interior of the Republic of Serbia

Summary: Aircraft (airplane) hijacking is unauthorized and unlawful act directed against an aircraft, aircraft personnel, passengers, as well as airport and navigation devices. With regards to possible forms of civil aviation endangerment, aircraft hijacking takes the first place.

The most prominent security threat to civil aviation regarding aircraft hijacking includes hijackings which lead to aircraft crashes and hijackings as a form of suicidal terrorist act of violence committed by the hijacked aircraft, which result in killing of hundreds of innocent people and destruction of property.

Aircraft hijacking is undeniably one of the terrorist methods of action which requires high expertise and considerable organizational capacity of a terrorist group in assessing, preparation, organization and implementation of specific activities of hijacking, as well as further negotiations which are conducted in order to achieve political goals. This is explicitly shown by the examples of many hijackings and their harmful consequences on passengers and property, as 1,185 hijackings occurred in the period from 1920 to 2011 (475 in the period from 1970-1979). Among these it should particularly point out the suicide terrorist attacks by simultaneously hijacked civil aircraft on military-political and residential-business facilities in the USA on September 11, 2001, when about 3,000 people were killed and considerable material damage was inflicted.

The mentioned indicators suggest that aircraft hijacking is not the problem of one nation or one region, but the entire world and that they become a dangerous game which endangers security and progress of the international civil aviation, but also of the international security in general. This has contributed to more intensive efforts of the international community, which resulted in adoption of Resolution 1373 dated September 28, 2001, by which all UN Security Council member states are obliged to condemn terrorism, to fight against it, to cooperate with each other, to bring the terrorists to justice and extradite them to other states.

However, in addition to enabling legislation in the mentioned area at the international level and its full implementation at the national level, it is required to make additional efforts important for more comprehensive preservation and improvement of civil aviation security. Accordingly, within elaboration of determinants of phenomenology of endangering civil aviation security by aircraft hijacking, the paper considers historiographic dimension of the phenomenon, then considers its time and geospatial distribution, causes, motives and stages of hijacking, as well as conduct in case of aircraft hijacking, offering the following concrete conclusions:

In order to have more effective and more efficient fight against aircraft hijacking, it is necessary to work on material-technical

equipment, i.e. instalment of the state-of-the art security equipment at airports and in aircraft;

It is also necessary to improve expert education curricula, to train and educate security workers, cabin and flight personnel, logistic services and services of physical and technical security at airports and other subjects in charge of control and protection of air traffic according to the latest curricula.

The outcomes of the above mentioned curricula, among other things, should contribute to raising competence of the accountable security subjects as well as aircraft industry for more effective and more efficient practical decision-making during security crisis management caused by aircraft hijacking at operative, tactical and strategic levels, and consequently more adequate opposing to terrorists, criminals and adventurers who use aircraft hijacking as an efficient method of unlawful action.

Keywords: hijacking, aircraft, terrorism, hostage situation.