



---

## Тероризам у међународном ваздушном саобраћају

---

УДК: 323.285 : 656.7

*Citius venit periculum, cum contemnitur.*  
(Опасност брже дође, ако се о њој не води рачуна.)  
Publilius Syrus, 92

---

Др Радослав Гађиновић, научни саветник

---

Рад је посвећен савременом тероризму у међународном ваздушном саобраћају, као и проблемима антитерористичких активности. Поред историјског приступа, поставља се и класификација отмица ваздухоплова у свету. Поред политички мотивисаних извршилаца (терориста), потенцијални отмичари ваздухоплова могу бити и друга лица, које карактерише афективна индиферентност. Познато је да су мотиви терористичке активности (као унутрашња снага која терористу покреће на активност) још увек недовољно познати, како органима државне заштите, тако и онима који се баве науком, па је и тај проблем неопходно детаљно анализирати. Указује и на одлучујући значај служби безбедности у процесу ослобађања талаца из отетог ваздухоплова. У закључку се потенцира незаменљива улога преговарачких тимова у талачким ситуацијама, те да је међународни систем безбедности пред великим изазовима: како очувати колективну безбедност становништва и како заштитити грађане од све теже контролисаног политичког насиља – тероризма.

---

Кључне речи: тероризам, терористичке активности, мотиви, терористичка акција, ваздухоплов, отмица, талац.

---

### Увод

---

Од легенде о Икару до првог стварног лета човека у ваздухоплову тежем од ваздуха (браћа Рајт – Wright, 17. децембра 1903) прошло је нешто више од једног века, а ваздушни саобраћај достигао је неслушене размере и у сталном је и наглom порасту.

Године 1945. авионима је превезено око 9 милиона путника, већ 1955. око 65 милиона, а 1968. године 267,1 милион. Године 1971. превезено је 407 милиона путника, а 1972. године 443 милиона и то без информација за НР Кину, док је 1980. године превезено више од 800 милиона путника,<sup>1</sup> а 1995. године око 1,5 милијарди људи. Ако се овим подацима додају хиљаде тона превезене робе и билиони километара пређене даљине, констатација о важности и значају ваздушног саобраћаја постаје уверљивија.

Ако једно или више лица силом или претњом силе наметне своју власт посади авиона и присиле је да се покорава њиховим жељама, нарочито у погледу правца лета, говори се о отмици авиона. Отмичар обично прети ватреним или хладним оружјем, експлозивом или запаљивим материјалом, а како је авион у лету, с обзиром на брзину и висину, врло осетљив, онеспособљавање пилота, пожар, експлозија и декомпресија услед пробијања зида метком редовно доводе до катастрофе. Такав акт значи нарочиту опасност за животе људи у ваздухоплову, с могућношћу угрожавања и људских живота на земљи услед евентуалног пада авиона.

---

### **Мотиви отмичара ваздухоплова**

---

Услед учесталости и распрострањености отмица ваздухоплова на свим континентима појавио се и низ криминолошких класификација извршилаца тих активности. Тако је Ла Прадел (La Pradelle) извршио класификацију отмица на основу побуда у три групе: отмице извршене из приватних и егостичких циљева; отмице ради политичког бега („пут у слободу“) и отмице извршене ради одређене колективне мисије.<sup>2</sup> Међутим, анализе указују да је 70% отмица авиона извршено из политичких побуда.

Џакелин (Jacquetin), белгијски правник, криминолог и приватни пилот, посебно се бавио криминолошким аспектима отмица авиона. Истакао је да су велики број отмичара млади људи, жељни светског публицитета, смели људи, који по сваку цену желе доћи у неку изабрану земљу, криминалци, који желе избећи правди или су то људи који се свете. За овог аутора не постоји професионални „ваздушни злочинац“ (L'aero-criminal). Ваздушни злочинац, по њему, јесте и увек остаје случајни злочинац. Изучавајући мотивациони процес код отмичара, он разликује четири стадија: *егоцентризам* (неосетљивост и друштвену осуду таквог чина која, уосталом, није увек општа); преовладавање *инхибиције* која произилази из претње казном (која у већини случајева није била ни примењена, а некада је била несхват-

---

<sup>1</sup> Радослав Гађиновић, *Тероризам и пропаганда*, Младост, Београд, 1994. стр. 47.

<sup>2</sup> La Pradelle, *Les detournements d'aeronefs et le droit international*, RGAE, No 3/1969, стр. 250.

љиво блага); *савладавање материјалних препрека* (што за одлучне и агресивне отмичаре није нарочита сметња) и *афективну индиферентност* отмичара (његова жеља и одлука да успе чине га неосетљивим за људске драме које изазива његова активност).<sup>3</sup>

Амерички психијатар др Хабард (Habbard) испитивао је понашање 40 отмичара и за све је утврдио да су параноичари. Код извесног броја отмичара нашао је да постоје и суицидне намере, али без храбрости да дигну руку на себе. У њиховој подсвести постојала је нада да ће бити убијени у току отмице. Хабард оштро осуђује публицитет који средства јавног информисања дају случајевима отмица авиона, подсећајући да су код многих отмичара пронађени исечци из новина о претходно извршеним акцијама отмица авиона.<sup>4</sup>

Код идеолошкомотивисаних извршилаца мотив је у доношењу штете политичком систему једног друштва ради унапређења политичког система другог друштва, с којим се отмичар у потпуности идентификује. Према другој дефиницији, идеолошки мотивисани извршилац је онај који оспорава легитимност закона који крши и опредељује се за неки други принцип – из којег изводи легитимност свог поступка. Такви могу постати фанатици, спремни и за саможртвовање. Психопатолошког злочинца карактеришу његове личне и идиосинкратичне вредности, а обични криминалац је реалистичан и веома рационалан у својим егоистичким поступцима.

Када су отмичари идеолошки мотивисани и делују у оквиру неког покрета, често се њихово ослобађање у случају хапшења и осуда изнуђује новим отмицама авиона, које су извршили њихови истомишљеници. Треба истаћи и да околност што је авион у лету јако осетљив и што акти насиља у њему лако могу изазвати катастрофу доприноси томе да отмичари при својим операцијама и не наилазе редовно на неки озбиљнији отпор, будући да су ваздухопловне компаније дале инструкције својим посадама да се покоравају наређењима отмичара, како се отпором не би угрозио живот путника.

Отмица ваздухоплова је кривично дело које се састоји у преузимању контроле над ваздухопловом који се налази у лету употребом силе или озбиљном претњом да ће се она употребити. Конвенција о сузбијању отмице ваздухоплова предвиђа да је ваздухоплов у лету од тренутка када су после укрцавања путника и робе сва спољна врата затворена, до момента када сва врата ваздухоплова буду поново отворена ради искрцавања. Обично се под ваздухопловом подразумевају авиони, али то могу бити и хеликоптери и друга средства летења. Објектом напада се, такође, сматрају путници и чланови посаде ваздухоплова.

<sup>3</sup> Jacquemin, *Martrise illicite d'aeronefs*, RICPT, No 4/1970, стр. 263.

<sup>4</sup> Богдан Златарић, *Отмице авиона*, Информатор, Загреб, 1974, стр. 26.



Отмичари ваздухоплова су, већином, интризично мотивисани, иза њих некада стоје поједине владе које су у комплементарном односу са терористичким организацијама, које помоћу тероризма траже можда последњи модус за остваривање неких својих циљева. Политичка борба, дакле, не познаје границе између држава, влада, нација, група – у њој се нашао целокупни ваздушни саобраћај.

Мотиви отмица ваздухоплова су различити, а могу се прецизније одредити тек након извршене отмице и оглашавања терориста, те њиховог пристанка на преговоре са посадом, аеродромским службама или преговарачким тимовима. Већином, мотив отмице терористи саопштавају одмах, са прихватањем одговорности или током истражног поступка.

Анализирајући досадашња искуства, мотиве отмичара терориста можемо поделити у следеће групе: политичке, криминалне и авантуристичке.

#### *а) Политички мотиви*

Под политичким мотивима сматрају се сви облици напада на ваздухоплове и лица у њима из политичких разлога (отмичари – терористи су интризично мотивисани) – ослобађање истомишљеника из затвора, атентати на личности из политичког живота неке државе који се налазе у ваздухоплову, уништење ваздухоплова из освете према власнику ваздухоплова, неслагање са политичким системом своје земље, због чега се отима ваздухоплов за бекство у неку другу државу и сл. Ови мотиви наводе на закључак да је отмицом ваздухоплова учињен терористички акт.

#### *б) Криминални мотиви*

Ови мотиви односе се на стицање материјалне добити путем изнуде или уцене, бекство из затвора, бекство од издржавања казне, бекство због недобијања одређених путних исправа. Криминални мотиви не дају отмици терористички карактер.

#### *в) Авантуристички мотиви*

Авантуристички мотиви су најређи у пракси. У том случају је отмичар обично ментално оболео и на овај начин жели да скрене пажњу светске јавности на себе. Ни ова врста мотива нема терористички карактер. У досадашњој пракси чест је случај да при отмици ваздухоплова егзистирају два мотива истовремено: терористи отму ваздухоплов из политичких разлога, а уз то захтевају и новац од којег ће се издржавати у некој другој земљи.

---

### ***Акције служби безбедности у случају отмице***

---

Сваки чин отмице ваздухоплова је, у ствари, терористички акт – кривично дело са високим степеном друштвене опасности. Сазнавање о извршеном кривичном делу отмице ваздухоплова је једноставно –

отмичари се веома брзо огласе и оставе своју поруку, са уценом и претњом да ће ликвидирати путнике и чланове посаде, те уништити ваздухоплов, уколико се у траженом року не удовољи њиховим захтевима. Они тада не крију ни организацију којој припадају нити мотиве из којих су отели ваздухоплов, а то се може закључити из анализе садржаја њиховог захтева. Отмица ваздухоплова је, дакле, кривично дело из домена организованог међународног криминалитета, које је као терористички акт све присутније последњих година, јер су отмице политички мотивисане. Иако садржи извесну политичку обојеност, временом је постало и предмет делатности Интерпола.

Полиције свих земаља непрестано раде на усавршавању метода борбе против отмице ваздухоплова, почев од примене најновијих техничких средстава у контроли путника и роба, проналажењу оружја и експлозива на аеродрому, па до укључивања припадника посебно обучених јединица за противтерористичка дејства ради превентивног деловања. Терористичке организације приморале су многе владе да уложе знатна средства за обуку посебних јединица за ослобађање талаца, савладавање терориста, односно њихову ликвидацију у отетом ваздухоплову док је приземљен.

Кривично дело отмице ваздухоплова има три облика: довођење у опасност безбедност лета ваздухоплова радњама и средствима потенцијалног отмичара – терористе; лишавање живота неког лица при довођењу безбедности лета ваздухоплова у опасност и довођење у опасност безбедност лета ваздухоплова квалификовано тежом последицом.<sup>5</sup>

Да би се превентивним деловањем спречиле нежељене последице у евентуалним отмицама ваздухоплова, потребно је стално усавршавање јединица за борбу против тероризма, као и стална доградња система техничке заштите и контроле на аеродромима, како путника, њиховог пртљага, тако и опреме која се транспортује авионима и хеликоптерима. Али, имајући у виду методе терористичких активности, чак и велика контрола још увек не значи гаранцију тоталне безбедности. Када је у питању тероризам у међународном ваздушном саобраћају, стручњаци сматрају да нема потпуне заштите без потпуне обуставе летења. Да би се превентивним деловањем умањио број ових кривичних дела, неопходно је, поред осталог: детаљно претресање путника при уласку на аеродром; детаљна контрола ручног пртљага; спречавање мешања преконтролисаних путника са онима који тек стижу на аеродром; преглед пртљага уз помоћ савремене електронске опреме; идентификација пртљага, како се не би отпремио ниједан пртљак без власника, те онемогућавање путницима да сами доносе свој пртљак до авиона; непрекидно обезбеђење авиона који мирују и увођење непрекидне патролне службе унутар и изван аеродромске стазе.

<sup>5</sup> Д. Атанацковић, *Кривично право*, Београд, 1978.



Имајући у виду велику флукуацију људства, безбедност на великим аеродромима првенствено је проблем мноштва. На пример, са франкфуртског аеродрома се током 1986. године дневно отпремало између 70.000 и 80.000 путника. Овом броју треба додати и око 10.000 посетилаца и 35.000 људи запослених на овом највећем немачком аеродрому.<sup>6</sup>

У свакој ситуацији, од самог почетка, када се најави да је неки ваздухоплов отет, да се усмерава у неком другом правцу од оног којим треба да саобраћа, све до тренутка када се отмичари предају или буду савладани и када се установи да је ваздухоплов безбедан и да нема у њему опасних експлозивних материјала – постоје три фазе или радње: *фаза застрашивања, фаза преговора и фаза разрешења отмице.*

*Фаза застрашивања* је прва фаза, у којој је најављена, односно објављена отмица ваздухоплова од стране једног или више отмичара. Она је најосетљивија за таоце у ваздухоплову, због присутног страха и код талаца и код отмичара који се налазе у недоумици хоће ли отмица успети и какав ће коначан исход имати. Фактор изненађења узрокује промену понашања, јавља се страх, паника, нагон за самоодбраном, што може довести до трагичних последица. У овој фази терористи су најагресивнији, јер по сваку цену настоје да успоставе власт над недужним људима – таоцима.

*Фаза преговора* настаје када су испуњени захтеви за кретањем лета ваздухоплова у жељеном правцу. Тада почињу преговори између терориста и посаде ваздухоплова, односно између терориста и службе на земљи посредством капетана ваздухоплова – то је и најдужа фаза у процесу отмице ваздухоплова.<sup>7</sup>

Време ишчекивања испуњено је страхом, понекад и паником. Путницима – таоцима кретање је ограничено. У тим тренуцима потребно је збринути малолетнике, старе и болесне који се евентуално затекну у отетом ваздухоплову. Трајање ове фазе зависи од низа фактора, а најчешће од врсте и обима захтева које отмичари постављају, као и могућности и воље владе која преговара са терористима о испуњењу њихових захтева.

*Фаза разрешења* настаје престанком фазе преговора, када се стекну услови за разрешење насталог инцидента. Њено трајање зависи, такође, од више фактора, а првенствено од ефикасности јединица за противтерористичка дејства, које су обучене да ослободе таоце и да савладају терористе, затим од еластичности и дипломатске мудрости влада са којима терористи преговарају. Завршава се када путници

<sup>6</sup> Избор, бр. 1/86, Загреб, стр. 31.

<sup>7</sup> Часопис МУП-а Србије, Безбедност 2/1996, стр. 492–496.

напусте отети ваздухоплов, тј. када је опасност по њихове животе престала, а отмичари савладани и изведени из авиона.<sup>8</sup>

Ако отмицу ваздухоплова изведе вођа ваздухоплова, против воље осталих чланова посаде, остали чланови посаде и путници постају таоци. Ако ваздухоплов отме цела посада или остали чланови посаде подрже овај недозвољени акт, таоци постају само путници. Ако, пак, ваздухоплов отме група људи или појединац, ван чланова посаде, таоци постају и чланови посаде и путници. Дакле, није свако отето лице талац, већ само оно које је лишено слободе кретања, са намером да се неко други принуди на доношење одлуке ради испуњења захтева.<sup>9</sup> Будући да је појава тероризма у ваздушном саобраћају све чешћа, потребне су додатне активности држава и ОУН, како би се та пошаст савремене цивилизације држала бар под контролом. Парцијални приступ у изналагању ефикаснијих метода у борби против савременог тероризма не охрабрује. Индивидуални и групни тероризам, инспирирани политичким и идеолошким мотивима, не могу се искоренити без елиминисања дубинских мотива и узрока који доводе до таквих манифестација насиља. Државе имају трајан задатак да се увек, енергично и храбро супротстављају свим облицима савременог тероризма, било да је у питању индивидуални тероризам или тероризам са више извршилаца ка једном циљу или, пак, међународни тероризам. Подсетимо на Општу декларацију о правима човека, чији члан 30 гласи: „Ниједна одредба ове Декларације не може се тумачити као право за ма коју државу, групу или појединца да обавља било коју делатност или врши било какву радњу усмерену на рушење права и слобода који су у њој садржани“. Правници би, нарочито специјалисти за међународно и кривично право, требало да дају много конкретнији допринос борби против тероризма у ваздушном саобраћају, сугеришући на опасност од тероризма код својих влада и едуковањем јавног мњења, јер према изреци француског песника Ламартина: „Свет се, просвећујући се, уздиже ка јединству“.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Од истражених 400 случајева отетих ваздухоплова, политички мотив отмице био је 150 пута (изнуда за ослобађање истомишљеника, ослобађање затвореника, давање политичке подршке неком, атентату). Криминални мотиви од 400 истражених отмица били су 187 пута, авантуристички мотиви 13 пута, а комбиновани мотиви 37 пута. Од 400 истражених отмица један отмичар је отео авион 166 пута, од 2 до 10 отмичара 163 пута, од 11 до 20 отмичара 9 пута, преко 20 отмичара један пут, 43 отмичара један пут и отмица са непознатим бројем отмичара било је 28 пута (*Ibid.*, стр. 492).

<sup>9</sup> У периоду од 1930. до 1996. године у свету је отето 403 авиона, а у току отмице терористи су користили хладно и ватрено оружје. Ватрено оружје (пушка, револвер, пиштољ) користили су 45 пута; стварне експлозивне направе (бомба, граната, експлозивна направа) 48 пута; запаљиве текућине (киселина, спреј, бензин, плин, гас) 8 пута; хладно оружје (сабље, ножеви, бодежи, шипке) 11 пута и оружје чија класификација није утврђена 258 пута (*Ibid.*, стр. 496–497. и Танјугова банка података).

<sup>10</sup> Богдан Златарић, *Отмице авиона*, Информатор, Загреб, 1974. стр. 74.



Када је отмица политички мотивисана, тј. представља терористички акт, политичка принуда у ваздушном саобраћају означава присиљавање представника власти да учини политичке уступке у замену за животе талаца отетих у ваздухоплову.

Политичка изнуда јесте присиљавање једне или више особа употребом силе или претњом силом, с намером да починилац прибави себи или неком другом политичку корист, а политичка уцена је свака терористичка радња у ваздушном саобраћају којом се угрожавају животи људи, ваздухоплови и аеродромски објекти и тиме врши принуда појединаца или група људи да учине нешто против њихове воље под претњом уцене.

---

## ***Цивилно ваздухопловство – мета терориста***

---

Тероризам у ваздушном саобраћају чини део општег међународног тероризма. Развој цивилног ваздушног саобраћаја, са великим бројем ваздухоплова, објеката и уређаја у свим земљама у свету, довео је до пораста терористичких активности које су у последње време запретиле несагледивим последицама. Упоредо са развојем цивилног ваздушног саобраћаја растао је и број терористичких напада – отмице ваздухоплова, подметање бомби у авионе и аеродромске објекте, саботаже на авионима, објектима и аеродромским уређајима. У периоду од 1920. до 2001. године десило се укупно 3864 удеса са ваздухопловима. У периоду од 1920. до 1998. године отето је 1008 авиона, док је од последица тероризма животе изгубило 41 152 лица.<sup>11</sup> Велики проблем за многе авиокомпаније представљају путници-самоубице, који из политичких разлога желе да погину у ваздуху заједно са многим недужним људима и члановима посада авиона.<sup>12</sup>

Постоје многи примери у свету који упозоравају на опасност од савременог тероризма у ваздушном саобраћају. Више се не може говорити само о претпоставкама о опасности која може да уследи након терористичких активности у ваздушном саобраћају, то је данас најалост сурова реалност. Катастрофалне последице ваздушног тероризма најдиректније су дошле до изражаја 11. септембра 2001. године, када су се терористи отетим авионима обрушили на симболе америчке економске, војне и политичке моћи, тј. ударом у северни и јужни торањ Светског трговинског центра у New Yorku, Пентагон и Stony Creek TOWnship у Пенсилванији. Федерални истражни биро (ФБИ) објавио је имена 19 лица за које постоји сумња да су отмичари одговорни за терористичке активности извршене 11. септембра са четири путничка авиона на комерцијалним линијама, а који су погинули

---

<sup>11</sup> Љубо Пејановић, *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*, ВИЗ, Београд, 2003. стр. 178

<sup>12</sup> Поменимо удес авиона Б-727, компаније „Иран Аирлинес“, код Техерана 21. 1. 1980. године, када је од последица експлозије бомбе у авиону погинуло 128 ходочасника (*Ibid.*, стр. 38).



заједно са 266 жртава. Амерички ФБИ је објавио списак 19-торице терориста – отмичара који су отели четири авиона:

1. „Боинг 757“ који се обрушио на зграду Пентагона, полетео је у 8:10 са Washington Dullesа за Лос Анђелес, а срушио се на Пентагон у 9:39 са терористима: Khail Al-Midhar, Majed Moqed, Nawaq Alhamzi, Selam Alhamzi и Hani Hawour;

2. „Боинг 767“ који је ударио у северни торањ Светског трговинског центра, полетео је из Бостона за Лос Анђелес у 7:45, а у торањ ударио у 8:45 са терористима: Satam Al Suqami, Waleed M. Alshehri, Wail Alshehri (пилот), Mohamed Atta (пилот) и Abdulaziz Alomari (за њега се претпоставља да је био пилот);

3. „Боинг 767“ који је ударио у јужни торањ Светског трговинског центра, полетео је у 7:58 из Бостона за Лос Анђелес, а ударио у торањ у 9:05 у коме су вероватно били терористи: Marwan Al-Shehhi (пилот), Feyez Ahmed, Ahmed Algamdi, Hamza Alghami и Mohald Alshehri;

4. „Боинг 757“ који је полетео из Newarka, New Jersey за Сан Франциско у 8:01, а срушио се у Stony Creek Township – Пенсилванија у 10:10 у коме су били следећи терористи: Saeed Alghamdi, Ahmed Alhaznawi, Ahmed Alnami и Ziad Jarrahi (пилот).<sup>13</sup>

Након опсежне истраге која је спроведена у САД после терористичког напада 11. септембра 2001. године, амерички истражни органи дошли су до занимљивих података. Установљено је да су се двојица терориста камиказа Халид Алмидхер и Наваф Алхазми, који су пилотирали отетим авионом „Американ ерлајнз“ који се обрушио на зграду Пентагона – борили за време рата у Босни у јединицама муцахедина. За њих се поуздано зна да су боравили у Босни (пише Драган Џамић у Вечерњим новостима 8. и 11. 3. 2001), и претпоставља се да су још неки од терориста који су погинули у нападу на САД 11. септембра ратовали у Босни. Американци сумњају да је Абу Зубајл, рођен у Саудијској Арабији координатор терористичких напада на САД 11. септембра 2001. године. Он је ухапшен крајем марта 2002. године у Пакистану у граду Фејсилабаду, у близини авганистанско-пакистанске границе.

Зијад Царак је пред терористички напад на САД послао девојци пакет и писмо у Бохун (Немачка) у којем је обавештава да се неће вратити из САД. Он је један од осумњичених за обарање авиона над Пенсилванијом 11. 9. 2001. године. У пакету су пронађени документи о обуци и тренингу терориста, а у поруци девојци саопштава: „Морао сам урадити шта је требало да буде. И да будеш веома поносна зато што је то урадити част“.<sup>14</sup> Након ове до тада невиђене терористичке акције може се поставити више питања: Како то да америчке обавештајне службе нису успеле да открију терористе, иако су се за акцију припремали на америчкој територији? Зашто америчке службе безбедности нису успеле да иден-

<sup>13</sup> United States Embassy, Terrorism: A global issue, 14. 9. 2001.

<sup>14</sup> Spigl, 20. 11. 2001.

тификују терористичке групе у току припреме за улазак на територију САД? Дакле, како је могуће да моћни амерички обавештајни тимови ни су успели да предвиде 11. септембар? Да ли су били успавани идејом о недодирљивости „великог цина“, можда је фаворизовање техничких насупрот људским изворима обавештајних информација била главна слабост америчке обавештајне заједнице и непосредни узрок њених промашаја поводом 11. септембра?

Америчко ослањање на електронску шпијунажу и контрашпијунажу довело је до форсирања националне агенције за безбедност НСА (NSA – National Security Agency) на рачун ЦИА, ФБИ и других 11 обавештајних и контра-обавештајних агенција у САД, па је логично што се након 11. септембра обавештајни рад у Америци темељи на класичној шпијунској агентури, тј. јачању тзв. хуминг система, наравно уз помоћ техничких средстава. У Америци се није говорило о унутрашњој безбедности, као да су били убеђени да нико нема снаге и храбрости да нападне саму америчку територију, на којој није било борбених дејстава 141 годину (од краја грађанског рата 1865. године), с изузетком Перл Харбура 1941. године (мада ова војна база, смештена на Хавајском архипелагу у срцу Тихог океана, због своје географске удаљености представља посебан случај).<sup>15</sup>

Више отмица авиона у једном дану догодило се и шестог септембра 1970. године, када су истовремено отети авиони америчке компаније „PAN AM“ и „TWA“, као и један компаније „SWISS AIR“ и један компаније „EL AL“ и сви су принудно слетели на исти аеродром у пакистанској пустињи, где су уништени.

Шест авиона компаније „Sri Lanka Airlines“, оштетили су и уништили припадници сепаратистичко-терористичке организације „Тамилски тигрови“ 24. јуна 2001. године (два авиона А-330 су уништена, од два авиона А-340 један је уништен а један оштећен и од два авиона А-320 један је уништен а један оштећен). Штета је била око 400 милиона долара. (Податак узет из документа AON Limited Aviation Airline Review, 3 Quarter 2001.)

Руско цивилно ваздухопловство у последњој деценији XX и на почетку XXI века мета је насиља чеченских терориста. Има више примера за то, а посебно очигледни акти тероризма у ваздушном простору догодили су се 24. августа 2004. године, када су се истовремено срушили: путнички авион ТУ-154, који је саобраћао на линији Москва–Сочи (срушио на 138 километара од Ростова на Дону са 44 путника и осам чланова посаде) и авион ТУ-134, саобраћајући на релацији Москва–Волгоград (срушио се у подручју насеља Бучалки у Кимовском рејону Тулске области са 34 путника и осам чланова посаде). Након истраге утврђено је да је рушење ваздухоплова изазвала

<sup>15</sup> Бартелеми Курмон и Дарко Рибникар, *Асиметрични ратови*, НИЦ Војска, Београд, 2003, стр. 133



експлозивна направа постављена у Ту-154 код 25. реда седишта, а у Туполеву 134 код 19. реда седишта. За ове терористичке акције руске службе безбедности су након истраге окривиле чеченске терористе.

У периоду од 1920. до 2000. године изведен је 201 терористички напад постављањем бомбе у авион од чијих последица су ваздухоплови претрпели тешке удесе или катастрофе, а 731 особа је изгубила живот. Ракетирање авиона са другог објекта и изазивање судара авиона догодило се 42 пута. Пет пута су изведене терористичке акције на аеродромима, од којих су познате оне у Риму и Бечу 30. 12. 1985. године, када је 20 људи изгубило живот, а 70 повређено.<sup>16</sup>

И са простора бивше Југославије у прошлости је било отмичара ваздухоплова. Отмицу авиона Б-727 америчке компаније на аеродрому „О’ Нара“ у Чикагу извели су Никола Каваја и поп Кајевић с намером да са њим ударе у зграду Централног комитета Савеза комуниста Југославије и убију Тита. Самоубилачки акт није изведен због Кајевићевог одустајања од намере, на наговор адвоката да слете на аеродром у Ирској. Никола Каваја је осуђен у САД на 60 година затвора, од тога је издржао 23 године, за покушај атентата, отмицу авиона и терористичке активности. Никола Каваја је био пилот војске Краљевине Југославије.

Хрватски терористи су у прошлости били веома активни у извођењу терористичких активности у ваздушном саобраћају. Звонко Бушић, звани Таик (осуђен на доживотну робију), његова супруга Јулијана, Ранко Приморац (осуђен на 40 година затвора), Милан Багариц (осуђен на 30 година затвора) и Анте Љубас (осуђен на 40 година затвора), отели су септембра 1976. године авион америчке компаније TWA 355 на линији New York–Chicago. Усташки терористи налазе се у америчким затворима, осим Јулијане Бушић, која је условно на слободи од 1989. године, а за време председника Хрватске Фрање Туђмана била је службеник у хрватској амбасади – саветник хрватског амбасадора у Вашингтону.<sup>17</sup> Амерички судија John. R. Bertels је под при-

<sup>16</sup> Љубо Пејановић, *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*, ВИЗ, Београд, 2003. стр. 37.

<sup>17</sup> Драма са отетим авионом почиње на њујоршком аеродрому Ла Гвардија 10. септембра 1976. године када је група од пет усташких терориста отела путнички авион америчке компаније TWA, који се са 86 путника спремао да полети на редовној линији за Чикаго. Терористи су запретили да ће летелицу дићи у ваздух уколико не буду испуњена њихова наређења да лете за Европу. Прво слетање авиона обављено је у Паризу на аеродром Шарл де Гол, где је затражено гориво. У међувремену у Њујорку се одвијао други део драме. Да би отмицу авиона учинили убедљивом, јер, како се касније сазнало у авиону нису имали прави експлозив, терористи су обавестили јавност да је на централној станици у Њујорку постављена темпирана бомба која ће експлодирати ако се терористима – отмичарима авиона нешто догоди. Полиција је открила постављену бомбу и покушала да је демонтира, али је тада она експлодирала и том приликом је погинуо један амерички полицајац. Терористи –

тиском усташког лобија у Америци инсистирао да се терориста Звонко Бушић пусти условно на слободу након 10 година издржане казне, тј. 1986. године. Међутим, нови амерички судија Gerard Goetti, укључујући се у овај случај, није уважио препоруку судије Bertelsa и терориста Звонко Бушић наставља да издржава затворску казну у Lewisburgu, САД.

Често су у прошлости на удару терориста били ваздухоплови југословенске авио компаније ЈАТ. Тако се 26. јануара 1972. године авион ДЦ-9 југословенске компаније ЈАТ, који је летео из Копенхагена у Београд, срушио на територији Чехословачке. Осим стјуардесе Весне Вуловић која је преживела ту катастрофу након пада с висине од 10 000 метара, погинуло је 22 путника и чланова посаде. Истрага спроведена у Чехословачкој утврдила је да се авион срушио услед експлозије темпиране бомбе подметнуте у предњем делу ваздухоплова. Истрага је закључила да су за терористички акт одговорни усташки терористи.<sup>18</sup>

Страх од тероризма присутан је широм света, а након најновијих терористичких акција веома је интензиван. Према резултатима истраживања међународне агенције „Synovate“ на узорку од 9000 људи, спроведено у октобру 2005. године у 13 земаља света, 84% Американаца се плаши од могућих напада терориста у наредном периоду, а само њих 27% сматра да је Америка припремљена да се ефикасно супротстави тероризму. Најинтензивнији је страх од тероризма у Великој Британији. Девет од 10 испитаника у В. Британији изјавило је да очекује нови терористички напад. Најмањи страх од тероризма изразили су испитаници у Словачкој и Хонг Конгу и то 12%, а у Србији се 49% испитаника не плаши тероризма.<sup>19</sup>

---

### ***Уместо закључка***

---

Приликом отмице ваздухоплова пресудну улогу има обученост, опремљеност и правовременост наступа органа државне заштите у акцији ослобађања талаца. Ради тога се, поред оперативних антитерористичких јединица, неизоставно користе специјализовани преговарачки тимови, који имају задатак да се мирним путем драма са таоцима оконча. Крумсек Лотар (Krumcik Lothar)<sup>20</sup> указује на основна правила при контактирању и вођењу разговора у случају отмице са терористима, и то: на циљ успостављања контакта, на држање отмичара ради утицаја на вођење разговора, те стварање и значај преговарачке групе. Основ-

---

отмичари авиона су се предали полицији у Паризу и враћени су у САД, где им је суђено (Радослав Гаџиновић, *Савремени тероризам*, ЕВТО, Београд, 1998. стр. 160).

<sup>18</sup> Богдан Златарић, *Отмице авиона*, Информатор, Загреб, 1974. стр. 23.

<sup>19</sup> www.synovate.com

<sup>20</sup> Избор, бр. 3/79, Загреб, стр. 234-240.



ни циљ вођења разговора са отмичарима јесте: смиривање емоционалне напетости; прикупљање информација о отмичарима, идентификација лица; добијање у времену и одуговлачење; добијање што више уступака, што је циљ коме треба тежити као оптималном решењу. Јачина афектног стања и променљивост расположења терориста зависи од субјективних осећања, величине групе, трајања и утицаја извана. Усамљени отмичари брзо доживе емоционални стрес и лакше нагињу ка опасним спонтаним реакцијама, док се отмичари који су у групама осећају сигурнијим јер су, обично, обучавани и припремани за овакве активности. У преговоре је потребно укључивати преговарачки тим, а не појединца, јер се преговарач у оквиру групе може лакше концентрисати на отмичаре; више преговарача – експерата слуша отмичаре; говорник се консултује са тимом; тим користи и савремена техничка средства за време преговора, у случају потребе преговарач-говорник се може заменити другим чланом тима. Чланови преговарачког тима морају располагати врхунским знањем из области полицијске тактике, психологије, кривичног права, морају имати искуства у сузбијању тешких кривичних дела, а методологија њиховог рада мора бити систематична, како би се могли концентрисати, активно пратити и препознати фрустрацију и стрес, испољити толеранцију у датом тренутку и задатак успешно довршити.

Дакле, потребни су: додатни напори органа државне заштите у превентивном деловању, како би се потенцијални терориста одвратио од намере и додатна финансијска средства ради квалитативне припреме и мотивисаности безбедносних служби да се савремени тероризам у наредном периоду макар држи под контролом. Један од најважнијих, а вероватно и пресудни елемент од кога зависи будућност тероризма, јесте реакција друштва, а не само реаговање државних органа, већ понашање јавног мњења.

#### Литература:

1. Богдан Златарић, *Отмица авиона и други облици угрожавања међународног цивилног зрачног промета*, Информатор, Загреб, 1974.
2. Богољуб Филиповић, *Правни проблеми у вези са отмицама ваздухоплова и угрожавањем безбедности лета*, Књижевне новине, Београд, 1973.
3. Богољуб Филиповић, *Отмица ваздухоплова у светлу норми међународног ваздухопловног права*, Савез удружења правника Југославије, Београд, 1979.
4. Bruce Quarrie, *The Worlds Elitite Forces*, Ostopus Books Ltd. London 1994.
5. Љубо Пејановић, *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*, ВИЗ, Београд, 2003.
6. Military Balance IISS, London 1996/1997.
7. Robert O'Connor, Security forces, A nightmare come true, Airport Support, British, London, 1995.
8. Радослав Гађиновић, *Како против тероризма*, Младост, Београд, 1996.
9. Радослав Гађиновић, *Тероризам*, Драслар партнер, Београд, 2005.