

ТЕРОРИЗАМ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ

Витомир А. Станковић

Универзитет одбране у Београду, Војна академија

Горан Г. Стојаковић

Генералштаб Војске Србије, Управа за обуку и доктрину

Пораст претњи у ваздуху од терористичких дела значи да су безбедност путника, летелица, чак и постројења на земљи, угрожени и дефинишу се као намерни чинови. Претња „Renegadom” (цивилна летелица употребљена као оружје) појављује се као најопаснији сценарио: са прецизношћу високог нивоа, летелица постаје вектор за транспорт и експлозију товара (гориво, конвенционално или оружје масовне деструкције) против циља.

Тероризам у ваздушном простору као део општег међународног тероризма може да се испољи у различитим облицима: отмицом ваздухоплова; постављањем минско-експлозивних, радиолошких, хемијских и биолошких средстава и агенаса у ваздухоплов или на њега или њиховим избацивањем (у смислу бомбардовања) из ваздухоплова на одређене циљеве; самоубилачким нападом лица која су у ваздухоплову или ваздухопловом на одређени циљ (мету); ракетирањем ваздухоплова са земље. Тероризам је постао дело видљивих руку – организовани пројекат, стратешки избор, завера с циљем убиства и застрашивања.

Кључне речи: *тероризам, ваздушни простор, безбедност, међународне конвенције у сузбијању тероризма*

Увод

Услед неслућене социјалне динамике, брзих и радикалних промена, ужасних ризика и претњи о којима нисмо могли ни да сањамо, данашње друштво, иза кога су остале пропуштене шансе за боље сутра, у периоду 20. и 21. века суочавало се и суочава се са бројним и разноврсним облицима угрожавања безбедности који су отклањани са различитим степеном успешности. Један од таквих облика угрожавања безбедности јесте и тероризам, који је постао једно од најактуелнијих политичких, правних, психолошких, социолошких, војних и других питања у свим земљама света. У времену када се опасност од тероризма увећава и када терористи на располагању имају најсавременија оружја и методе, борба против ове појаве представља велики изазов који тражи неопходан одговор и решење.

У свету свака држава проблематику тероризма посматра из свог угла и предузима мере за које процењује да ће имати дугорочније ефекте и тиме допринети решавању околности које су условиле ескалацију тероризма. Сва досадашња сагледа-

вања проблема тероризма указују на то да до оптималног модела заштите од тероризма није лако доћи, јер је то исто толико сложено и деликатно питање као и сама суштина и карактер тероризма са којим се суочавамо.

Наиме, носиоци насиља познатог као тероризам преовлађујуће су недржавни терористички колективитети, који се одликују високом организованашћу и чињеницом да се у њиховим редовима налазе високообразоване особе које поседују знања из области информатике, хемије, технологије обраде материјала, биологије, ваздухопловства и слично.

Управо овакво поседовање знања, терористичким колективитетима дало је широк спектар способности, намера и могућности да та своја знања употребе у извођењу напада на циљеве било на земљи, води (рекама, језерима, морима и океанима) у ваздушном простору или да нападају из ваздушног простора. Као један од таквих примера је и терористички напад на Сједињене Америчке Државе 11. септембра 2001, где је поред стратегијског изненађења исказаног у времену и избору циља дејства, остварено и највеће изненађење које се огледа у коришћењу до тада невидјених средстава у терористичким активностима, која се често називају и „средства рата у рукама недржавних субјеката”.

На основу до сада изнетог, увиђамо да терористи за реализацију прокламованих циљева користе разноврсна расположива средства, чиме показују јасну намеру да противнику желе да нанесу што већи број жртава, чија је суштина да свако, свугде може да постане потенцијална мета. Нажалост, те жртве најчешће су обични грађани који нису ни у каквој вези са прокламованим циљем терористичког напада. Сама помисао да терористи у реализацији својих намера користе чак и напад на циљеве у ваздушном простору или нападају из ваздушног простора, ствара слику која може имати катастрофалне последице по човечанство, јер тиме погађа виталне интересе малих и недовољно развијених, али и великих, најразвијенијих и војно најсупериорнијих земаља.

Дефинисање појма тероризма

Сведоци смо и учесници времена када се у глобалном свету, преко медија, заплъскујући масе, пласира огромна количина информација о пошастима модерног света. Историја не познаје време и околности у којима се толико говорило о тероризму. Узрочно-последичне везе су замршене у, чини се, неразмрсиво клупко насиља и смрти хиљада недужних. Где је почетак, а где крај том виртуалном, затвореном ланцу?

Иако постоје многобројне дефиниције тероризма, свет не познаје консензус у практичном валоризовању тих дефиниција. Оно што је за неке легитиман чин одбране за друге је насилнички чин терора. Оно што једнима даје славу, одобравање и назив бораца за слободу другима даје лик омражености и осуде терористичког деловања.

Наиме, у данашње време чини нам се да је тероризам као један од видова насиља, постао најзначајнији изазов како за државу и њене органе заштите, тако и за међународну заједницу. Напади на Светски трговински центар, у Мадриду и догађаји који се данас дешавају на Косову и Метохији, представљају не само личну трагедију несagleдивих размера за породице и пријатеље жртава, већ и велику несрећу, која ремети саме темеље грађанског друштва.

Жртве терористичких напада су обични људи. Не постоји неки одређени разлог зашто су баш они постали мете. Напад је недискриминативан, усмерен на читав слој људи. Терористи су као подивљале убице које пуцају свуда око себе, ослањајући се на начело „Иза нас на десетине убијених, осакаћених и киднапованих а испред нас на стотине хиљада и милиона застрашених”.¹ То је зло које тероризам ствара: то није само убијање невиних људи, већ за собом повлачи и продирање страха у свакодневни живот, ремећење приватних планова, несигурност на јавним местима и присилу да се стално буде на опрезу. Тероризам је постао дело видљивих руку – организовани пројекат, стратешки избор, завера с циљем убиства и застрашивања.

Први изговор гласи да је тероризам последња могућност. Његови актери нуде слику угњетеног и огорченог народа који нема више никаквог избора. Пробали су све легитимне облике политичке акције, исцрпili су сваку могућност, ни у чему нису успели и не остаје им друга алтернатива осим зла тероризма. Други изговор јесте да су слаби и да ништа друго не могу да учине, али овде бисмо могли говорити о две слабости: слабости терористичке организације у односу на непријатеља и њена слабост у односу на народ у чије име наводно делују. Та друга врста слабости састоји се у немогућности терористичког колективитета да мобилише „свој” народ за своје циљеве. Трећи изговор заснован је на становишту да тероризам није ни последња опција, нити једини могући избор. Сви то раде; политика (или државна политика) је таква; једино је тероризам делотворан. Четврти изговор игра на појам невиности. Наравно, погрешно је убијати невине, али те жртве баш и нису потпуно невине. Они су ти који имају користи од угњетавања других, они уживају у плодовима туђе муке. И тако, не може се оправдати то што су убијени, али „може се разумети”. Последњи изговор је тврдња да су сви очигледни и конвенционални одговори на тероризам на неки начин гори од самог тероризма.

Без обзира на то што се сви слажу да је тероризам опасна друштвена појава, изражена у различитим формама кроз историју људског друштва, ни до данас нису изграђени или усклађени јединствени ставови о овом питању. Чак и у оквиру једне земље постоје забуне око јединствене дефиниције тероризма. У Сједињеним Америчким Државама влада те земље (Министарство спољних послова – State Department) тероризам дефинише као: „Унапред смишљено политички мотивисано насиље против неборбених мета, које спроводе субнационалне групе или кландестини, углавном са намером да се утиче на публику”.² Са друге стране, Федерални истражни биро (FBI – The Federal Bureau of Investigation) користи другачију форму при дефинисању тероризма: „Тероризам се одређује као незаконита употреба силе или насиља против лица или имовине да би се застрашила или присилила влада, цивилно становништво или било који њихов сегмент ради промоције политичких или социјалних циљева”.³

Оваква разлика између разних агенција или тела исте владе могу се објаснити различитим оквирима деловања или надлежности. Али, разлике постоје и између земаља. Оне нису само производ другачијих схватања појма тероризма, већ и промена других чинилаца који доводе до појаве модерног тероризма или схватања тероризма у савременим условима.

¹ Мијалковски Милан: *Тероризам*, ФЦО, Београд, 2004, стр. 5

² Симеуновић Драган: *Тероризам*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, стр. 43.

³ Исто.

Анализом садржаја дефиниција тероризма може се закључити да су у већој или мањој мери заступљени следећи појмови: претња; насиље; сила; страх; политички аспект – ефект – циљ; психолошки ефект и неконтролисана реакција; неселективан избор мета и жртава; намерно испланирана и систематски организована акција; начин борбе и противправни акт. Из наведених кључних елемената тероризма може се закључити да је реч о намеравању употреби силе, при чему се тероризам користи као начин борбе за остварење поменутих политичких циљева.

Све постављене дефиниције морају да разграниче и следећа питања: односа тероризма и других облика насиља, односа између тероризма посебно и герилског начина ратовања у смислу ослобађања од окупације, те питања разграничења тероризма од обичног криминала. Питања разграничења тероризма и личности терористе од питања борбе за ослобођење и бораца за слободу преместила су покушаје дефинисања тероризма из правне области на поље политике. Дебате које су вођене у Уједињеним нацијама око покушаја дефинисања тероризма по правилу су завршаване безуспешно, јер су државе имале различите позиције и схватања не само у односу на дефинисање појма, већ и кад је реч о изложеним примерима који би требало да послуже као модел.

Први озбиљан покушај био је предлог експерата из Швајцарске и Босне и Херцеговине (Република Српска) да се питању утврђивања општеприхваћене дефиниције тероризма приступи на начин који је карактеристичан за сва друга кривична или међународно-правно кривична дела.⁴ Посреди је принцип дефинисања појма тероризма на основу којег ће се водити рачуна не према починиоцу (да ли је то терориста или борац за слободу), већ према жртви, како је то уобичајено и код других кривичних дела. Тероризам, иако по неким својим карактеристикама издвојен од других злочина и кривичних дела, са њима има заједничке следеће црте: дело је човека; постоји друштвена опасност учињеног дела; виност учињеног дела; противправност и одређеност кривичног дела у закону.

Такође, узимајући у обзир радњу кривичног дела тероризма, централно место у дефинисању и разграничењу појма тероризма од других кривичних дела и злочина има објекат. Под објектом кривичног дела тероризма сматра се јавни мир и сигурност, при чему се ова правна добра појављују као конкретне и реалне категорије које одговарају стварном животу у друштву – држави, односно међународној заједници држава и која се штите или треба да се штите од кажњивих радњи терористичког карактера.⁵ Поред објекта, посебно место у дефинисању тероризма заузима и субјект или лице које је учинило кривично дело или злочин. Строго правно гледано, терориста или борац за слободу, без разграничења ова два појма, а у ситуацији када су злочин или кривично дело почињени, налазе се у истом положају, јер постоје радња, намера, објект и субјект кривичног дела. Мотиви извршења могли би се разматрати само као олакшавајуће или ублажавајуће околности приликом одмеравања казне. Зато је битно нагласити четири главна елемента тероризма: циљ активности је увек или по правилу политичке природе, без обзира на то да ли је реч о смени режима, смени лица на власти, сецесији одређене територије или делова; употреба насиља или претње употребом насиља; жртве су по правилу недужни грађани или представници

⁴ Трифуновић Дарко: *Нови облици тероризма у БиХ*, докторска дисертација, Универзитет у Београду – Факултет безбедности, Београд, 2007, стр. 28.

⁵ Јаковљевић Душан: *Тероризам с гледишта кривичног права*, Службени лист СРЈ, Београд, 1997, стр. 184.

држава; и непостојање директне везе између терориста и жртве – то јест, напад није усмерен према жртви или жртвама појединачно, већ се терористичким чином жели упутити порука једној широј заједници (држави, друштву).

Набројаним елементима треба придодати још два. Традиционално се верује како терористи у извођењу својих акција желе да на себе скрену што је могуће већу пажњу. Елемент „јавности” довео је до тога да многи експерти који се баве тероризмом верују како терористи, заправо, хоће да, поред велике штете, спектакуларношћу извођења акције привуку велику пажњу јавности. Други, такође важан елемент свакако је идеологија, било да су на делу варијанте политичког екстремизма или верски фанатизам. Посебно опасну ситуацију представља појава када се тероризам користи као начин борбе одређених верских и фанатичких група, при чему се религија користи као мотив за остварење извесних политичких циљева.

Сагледавши све ово, тероризам као један вишедимензионални политички феномен најопштије можемо одредити као: „Сложени облик организованог групног, и ређе индивидуалног или институционалног политичког насиља обележен не само застрашујућим брахијално физичким и психолошким, већ и софистицирано-технолошким методама политичке борбе којима се обично у време политичких и економских криза, а ретко и у условима остварене економске и политичке стабилности једног друштва, системски покушавају остварити 'велики циљеви' на морбидно спектакуларан начин, а непримерено датим условима, пре свега друштвеној ситуацији и историјским могућностима оних који га као политичку стратегију упражњавају”⁶.

Класификација тероризма

Класификација тероризма, због његове комплексности, динамизма и обиља појавних облика, може се извршити према различитим принципима деобе. Према проф. Милану Милошевићу са Полицијске академије, тероризам је могуће класификовати према:⁷

- елементу иностраности на: унутрашњи (домаћи), транснационални и међудржавни;
- средствима терора на класични у које спада: конвенционални, импровизовани, хемијски, биолошки и нуклеарни;
- номиналним циљевима активности на: идеолошки (квазиреволуционарни или леви попут акција анархистичких и прокомунистичких организација; nihilистички; реакционарни или десни попут акција неофашистичких и сличних организација; верско-политички и етнички), сепаратистички, иредентистички и унитаристички;
- објекту непосредног насиља на: индивидуални и масовни;
- начину избора жртве на: селективни и неселективни;
- локацији напада насиљем на: урбани (градска герила) и рурални;
- пројектованим циљевима и политичким последицама на: антидржавни и продржавни /прорежимски (Под антидржавним тероризмом подразумева се онај који

⁶ Симеуновић Драган: *Тероризам*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, стр. 80.

⁷ Милошевић Милан: *Одбрана од тероризма*, Свет књиге, Београд, 2005, стр. 14.

примењују противници одређеног државног апарата, односно политичког режима, док под подржавним/прорежимским подразумева се онај који непосредно или посредно подржава органе конкретног државног апарата.);

- степену подршке страних земаља на: аутохтони (либерални) и покровитељски (постмодерни).

На овај начин, будући да су класификације бројне, могуће је класификовати тероризам по различитим критеријумима. Међутим, овакве и сличне класификације тероризма нису методолошки прецизне, јер његово класификовање отежавају управо ти разни мешовити облици тероризма. Ово можемо видети из примера терористичке организације ОВК (Ослободилачка војска Косова), која је у почетку деловала у руралним подручјима и представљала облик руралне варијанте тероризма, пошто није имала подршку становништва, није носила јавно оружје и није имала територију, али је уједно била и етносепаратистички оријентисана јер је тежила отцепљењу територије. Као следећи пример оваквог отежаног и методолошки непрецизног класификовања јесте и то што нека терористичка организација може имати и етносепаратистички циљ, а уједно бити и левичарски оријентисана, попут терористичке организације IRA (Ирска републиканска армија) или ЕТА (Euskadi ta Askatasuna – Баскија и слобода), којима су идеје попут марксизма деценијама блиске.

Управо због оваквог шароликог класификовања најцелисходнија, најпрецизнија и најсвеобухватнија класификација тероризма јесте она коју је дао проф. Драган Симеуновић са Факултета политичких наука у Београду.

Према проф. Драгану Симеуновићу, класификација тероризма јесте она која се врши према: главним циљевима, односно програмско-циљној оријентацији; средствима и методама деловања; и према типу актера – субјекта тероризма. Уопште, класификација је могуће направити само ако се поштује начело претежности и установљавања неког својства као најбитнијег, а не ако се трага за чистим моделима тероризма.⁸

Тероризам према главним циљевима, односно програмско-циљној оријентацији најбоље можемо сагледати ако га посматрамо као облик политичког насиља. Насиље није проста употреба силе, већ је оно њен рад као облик људске делатности у којој се директно или индиректно користи сила.⁹ Оно се површно тумачи као примена силе јачег над слабијим. Али, да ли је увек баш тако? Насилне методе могу користити и слабији против јачих (нпр. када их изненаде или уколико се јачи не брани на адекватан начин), па је то у ствари питање избора средстава у решавању конфликта.¹⁰

Свако политичко насиље као делатност, па и тероризам, захтева постојање одређених политичких циљева на које се оно позива. Један од кључних елемената у дефинисању појма тероризма јесте циљ који терористи желе да постигну, а који је увек политичке природе, без обзира на то да ли је реч о смени режима, смени лица на власти, промени друштвеног уређења, сецесији одређене територије или делова територија.

⁸ Симеуновић Драган: *Тероризам*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, стр. 82-85.

⁹ Симеуновић Драган: *Увод у политичку теорију*, Институт за политичке студије, Београд, 2009, стр. 102.

¹⁰ Опширније видети у: Симеуновић Драган: *Теорија политике I део – Основи политичких наука - практикум*, Наука и друштво, Београд, 2002, стр. 151–159.

Према својим главним циљевима тероризам се може поделити на следеће врсте:

- идеолошки мотивисан тероризам:
 - левичарски и
 - десничарски тероризам;
- етно-сепаратистички тероризам и
- верски фондиран тероризам:
 - тероризам фондиран на интерпретацијама великих религија и
 - тероризам секти.

Према средствима и методама деловања на:

- средствима:
 - класични (конвенционални),
 - биохемијски и
 - нуклеарни тероризам;
- методима:
 - класични (конвенционални),
 - самоубилачки,
 - сајбер тероризам (употреба интернета у терористичке сврхе) и
 - наркотероризам.

Класификација тероризма према актерима – субјектима тероризма је најцелисходнија када је урађена према више повезаних критеријумима: њиховој бројности, степену организационе повезаности и институционалној димензији. Тако, примењена на савремене и могуће појавне облике тероризма ова подела изгледа овако:

- индивидуални,
- тероризам организација и илегалних група и
- институционални тероризам (државни и сл.).

На овај начин могуће је одређену терористичку организацију прецизно и свеобухватно класификовати. Ако као пример узмемо терористичку организацију ЕТА, видећемо да је она по програмско-циљној оријентацији етносепаратистичка, класична према средствима, методама деловања, а према типу актера – субјекта тероризма тероризам организација и илегалних група. Или, ако као пример узмемо терористичку организацију РКК (Parti Karkaren Kurdistan – Курдистанска радничка партија), видећемо да је она по програмско-циљној оријентацији етносепаратистичка, према средствима класична, методама деловања класична и самоубилачка и према типу актера – субјекта тероризма тероризам организација и илегалних група.

Тероризам у ваздушном простору

Појава ваздухоплова представљало је за човечанство догађај од прворазредног значаја. Да би „освојили небо” људи су најпре направили летеће справе лакше од ваздуха, познатије као аеростати или балони. Први балон конструисали су браћа Жозеф и Жак Монголфје и њиме полетели 5. јуна 1783. године. Балон је направљен од хартије, у облику лопте пречника 16 метара и напуњен топлим ваздухом. Након браће Монголфје, Француз Жифар успео је да изгради ваздушни брод са парном машином, дири-

жабл и њиме први пут полетео 24. септембра 1852. године.¹¹ Како је кретање балона зависило од правца и снаге ветра, што је ограничавало његову употребу и безбедност, трагало се за начином управљања летећим справама. Први успешан лет справом тежом од ваздуха са сопственим погоном названом аероплан или авион, извела су браћа Орвил и Вилбур Рајт 17. децембра 1903. године у Сједињеним Америчким Државама.¹² То је почетак ере авиона, који постепено, а у Првом светском рату и потпуно потискује балоне и дирижабле. Поред њих, конструисане су и употребљаване и друге летеће справе теже од ваздуха са сопственим погоном попут хеликоптера и летећег змаја. Проналаском летећих справа почела је велика трка у смислу – летети што дуже, што више, што брже, са већим теретом, безбедно и за људе који лете и за оне који су на земљи. Међутим од тих до данашњих дана, ваздухоплови су поред неоспорне користи у служби човека, људском роду донели и одређене проблеме јер су омогућили терористичких колективитетима да спроводе терористичке акте у ваздушном простору.



Слика 1 – Први лет авионом браће Рајт

Терористичка претња у ваздушном простору као феномен нарочито у последње време, побуђује повећано интересовање шире јавности, стручних и научних радника и тиме је постала незаобилазна тема стручних расправа и анализа снага противтерористичких система држава, као реална претпоставка могућих убојитих дејстава терористичких колективитета. Ово посебно произилази из чињенице да, услед изузетне могућности које пружају ваздухоплови у смислу брзог пребацивања из једног места у друго и сензационалних ефеката који се постижу претњом безбедности ваздухоплова и путницима, представљају ваздушни саобраћај као све интересантнију и чешћу мету напада терориста и интересантну област других криминалних и незаконитих активности.

Ако тероризам у ваздушном простору сагледавамо као појаву у целини, онда се овде не може подразумевати само угроженост ваздушног простора, а тиме и ваздушног саобраћаја, већ се у обзир морају узети и људи, објекти и средства који су у непосред-

¹¹ Грујић Златомир: *Авијација Србије и Југославије 1901–1994*, Новинско-издавачка установа Војска, Београд, 1997, стр. 7.

¹² Исто. стр. 8.

ној вези са ваздушним саобраћајем. Из наведеног можемо рећи да је терористичка криминална активност у ваздушном саобраћају комбиновани и мотивисани облик насиља, чији је циљ наношење страха, панике и притисака ради ослобађања политичких затвореника и изнуђивање финансијских средстава у замену за таоце и ваздухоплов¹³ или тероризам у ваздушном саобраћају јесте примена насиља и испољавање моћи над недужним таоцима, који су привремено лишени слободе, односно које застрашују ради изнуђивања некакве користи за онога ко терорише или за некога ко иза њега стоји.¹⁴

Тероризам у ваздушном простору као део општег међународног тероризма може да се испољи у различитим облицима: отмица ваздухоплова; постављање минско-експлозивних, радиолошких, хемијских и биолошких средстава и агенаса у ваздухоплов или на њега или њихово избацивање (у смислу бомбардовања) из ваздухоплова на одређене циљеве; самоубилачки напада лица која су у ваздухоплову или ваздухопловом на одређени циљ (мету); ракетирање ваздухоплова са земље.

Мада је сваки од ових облика тероризма у ваздушном простору изузетно опасан, издвојио бих онај у коме се примењују минско-експлозивна средства (бомбе) јер подметањем експлозива унутар ваздухоплова или на њему може да однесе „више“ живота него подметнута експлозивна направа у аутомобилу. Иако постоје ригорозне мере контроле уласка у путничке ваздухоплове, деси се да терористи применом нових метода подметања бомби, посебно подметањем пластичног експлозива у техничке уређаје, воду, намирнице и слично, успеју да остваре намеравани план и тиме угрозе велики број људских живота и нанесу огромну материјалну штету. Наиме, пластични експлозиви су без мириса, немају металну садржину која се као код других експлозива и направа открива помоћу металног детектора, те их је тако лакше и прокријумчарити. Мада у данашње време авио-компаније користе савремене уређаје и средства за детекцију свих врста експлозива и даље постоји велики број оних који у потпуности нису технички опремљени, те је и откривање оваквих направа отежано.



Слика 2 – Детектор за контролу путничког пртљага

¹³ Пејановић Љубо: *Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја*, Милирех, Београд, 2008, стр. 28.

¹⁴ Пејановић Љубо: *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*, Војноиздавачки завод и ЈАТ – Медиа центар, Београд, 2003, стр. 25.

Ради спречавања оваквих покушаја уношења и постављања експлозивних направа у ваздухоплове, аеродромске објекте и уређаје, већина авио-компанија донела је и одређене прописе у смислу шта је дозвољено и на који начин носити од пртљага. Тако је и Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије на основу Закључака Комитета за вршење послова везаних за безбедност цивилног ваздухопловства Републике Србије, а с циљем испуњавања препорука међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO – International Civil Aviation Organization) усвојио ограничења и услове за дозвољен пренос течности, гелова и аеросола у ручном пртљагу као и начин обављања безбедносног прегледа ручног пртљага. Ова ограничења ступила су на снагу 10. марта 2007, и како се каже у информатору који се сваком путнику даје, примењују се с циљем спречавања могућих терористичких активности у цивилном ваздухопловству употребом експлозива у течном стању. Ова ограничења односе се на све путнике који почињу путовање или су у трансферу са аеродрома у Републици Србији и гласе:¹⁵

Течним артиклом сматрају се следећи производи:

- вода и друге врсте пића, супе и сирупи,
- парфеми,
- маскаре, спрејеви, креме, лосиони и уља,
- гелови, укључујући и гелове за косу и туширање,
- пасте, укључујући и пасте за зубе,
- артикли који су у бочицама под притиском, укључујући креме за бријање, остале пене и дезодорансе и
- остали артикли сличне густине, чврстине и конзистенције.



Слика 3 – Начин преноса течности, гелова и аеросола

Изузетно се дозвољава:

- пренос течности, гелова и аеросола купљених у duty free shop-у у безбедносно-рестриktivној зони аеродрома, које су упаковане у провидну кесу, која је запечаћена и која не сме бити отворана до крајње дестинације; у кеси, запечаћеној у

¹⁵ Unos течности u avion, <http://www.aerogaga.com/Unos-tecnosti-u-avion-110.html>, 25. октобар 2011.

duty free shop-и, мора да се налази фискални рачун за купљену робу, искључиво са датумом дана путовања (слика 4);

- у случају да путник слеће на неки аеродром у ЕУ или Швајцарској и треба да пут настави неким другим летом, неће моћи да унесе у ваздухоплов у ручном пртљагу течности, аеросоле и гелове појединачне запремине преко 100 мл, купљене на аеродрому ван ЕУ или авиону JAT-а;

- путници са бебама пренос хране за бебе у течном или кашастом стању и млека у одговарајућој количини у зависности од дужине трајања лета;

- пренос лекова у облику течности, гелова или аеросоли путницима који их користе искључиво уз лекарски налаз издат од надлежне медицинске установе или овлашћене лекарске ординације;

- пренос медицинских апарата као што су инсулин, крвна плазма и слично путницима искључиво ако поседују потврду надлежне медицинске установе или овлашћене лекарске ординације;

- сви електрични уређаји са кабловима (notebook рачунари, дигиталне камере, фотоапарати и слично) морају се издвојити из ручног пртљага да би се прегледали и

- у случају да се путник не придржава овог поступка, садржај ће бити одузет приликом безбедносне контроле.



Слика 4 – Удар једног од авиона у зграду WTC

Сем класичне примене постављања минско-експлозивних средстава на ваздухоплове или у њега, као софистицирани модел терористичког акта у задње време терористи (самоубице) користе и саме ваздухоплове као „авион-бомбу” на напад на одређене циљеве. Као један такав класичан пример јесте и терористички акт 11. септембра 2001 у коме су по званичном извештају Комисије 9/11 нападачи припадници Ал Каиде, отевши авионе извршили најубитачније нападе икад почињене против Сједињених Америчких Држава, у коме је страдало близу 3.000 људи.¹⁶

Први напад се одиграо у 8.45 часова по локалном времену у Њујорку, авионом боинг 767 (лет 11 American Airlines), брзином од 785 km/h, који се забио у северну кулу Светског трговинског центра (WTC – World Trade Center) између 94. и 98. спрата.

¹⁶ The 9/11 commission report, <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report.pdf>, 25. октобар 2011.

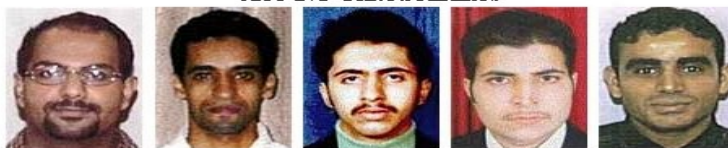
У првом часу догађај се сматрао трагичном несрећом. Међутим, када се у 9. 3 још један авион *боинг* 767 (лет 175 United Airlines) забио у јужну кулу WTC-а брзином од 950 km/h између 78. и 84. спрата, било је већ јасно да се радило о терористичком нападу. Следећи напад догодио се у 9.37, такође авионом *боинг* 757 (лет 77 American Airlines) који се забио у западно крило Пентагона, зграду Министарства одбране у главном граду Вашингтону, да би у 10. 3 још један авион *боинг* 757 (лет 93 United Airlines) пао југоисточно од Питсбурга у Пенсилванији крај места Шенксвил, након што су како се претпоставља, сами путници пружили отпор отмичарима.

Лет 11 American Airlines



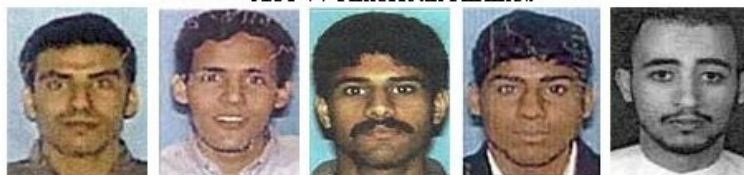
Satam M. Al Suqami Abdulaziz Alomari Waleed M. Alshehri Wail M. Alshehri Mohamed Atta

Лет 175 United Airlines



Marwan Al-Shehhi Ahmed Alghamdi Mohand Alshehri Hamza Alghamdi Fayez Rashid Ahmed Hassan Al Qadi Banihammad

Лет 77 American Airlines



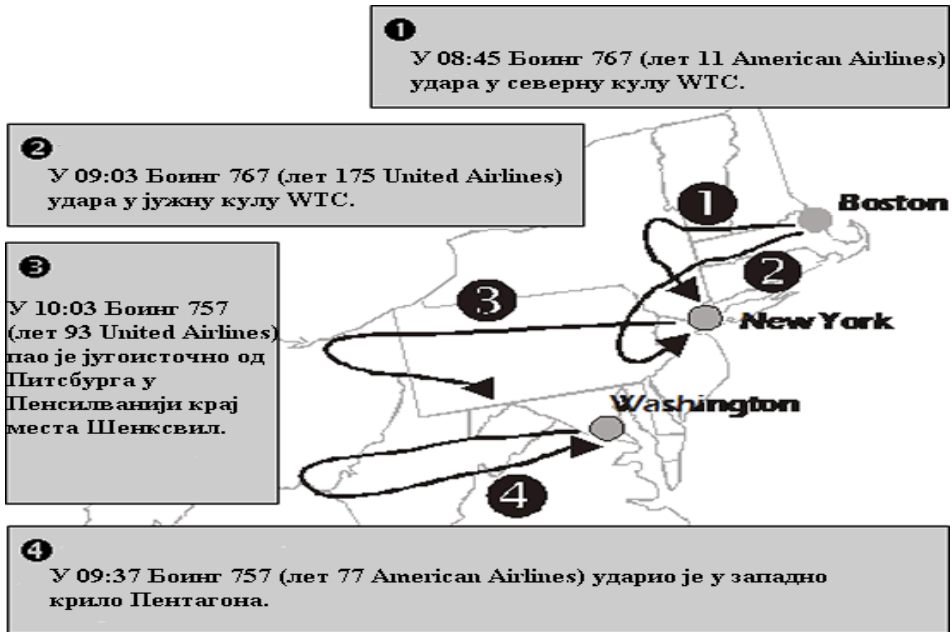
Khalid Almuhdhar Majed Moqed Nawaf Alhazmi Salem Alhazmi Hani Hanjour

Лет 93 United Airlines



Saeed Alghamdi Ahmad Ibrahim A. Al Haznawi Ahmed Alnami Ziad Samir Jarrah

Слика 5 – Осумњичени терористи за напад на WTC



Слика 6 – Шема летова и места удара

Међународне конвенције и организације у сузбијању тероризма у ваздушном простору

Довођење у опасност безбедности цивилног ваздушног саобраћаја, добиле су шире и озбиљније размере одмах после Другог светског рата. Ово се посебно односило на ситуацију отмице ваздухоплова у коме су ваздухоплов, посада и његови путници жртве неке особе која је одлучила да насилно преузме недозвољену контролу над летелицом да би је скренула са нормалног правца лета ка једном, њој жељеном одредишту или када се угрожава безбедност лета ваздухоплова актима који представљају употребу насиља, диверзију, саботажу или какву другу интервенцију у ваздухоплову или повреду неког лица које се налази у ваздухоплову. Учесталост и територијална распрострањеност ових појава довели су до тога да се ова проблематика, нарочито после 1969. године, налази на дневном реду многих међународних скупова. Овде се посебно издвајају активности Организације уједињених нација, која је својим резолуцијама од 12. децембра 1969. и 28. септембра 1970. снажно осудила све акте отмице ваздухоплова и друге врсте напада на цивилни ваздушни саобраћај, истичући да се тако угрожавају животи и безбедност путника и чланова и крше њихова људска права.¹⁷ Међутим, Организација уједињених наци-

¹⁷ Јаковљевић Душан: *Тероризам с гледишта кривичног права*, Службени лист СРЈ, Београд, 1997, стр. 111.

ја, тачније Генерална скупштина Уједињених нација није улазила у проблематику конкретног регулисања питања везаних за отмицу ваздухоплова и друге противправне нападе на цивилни ваздушни саобраћај. Овај задатак препуштен је Међународној организацији за цивилно ваздухопловство (ICAO – International Civilian Aviation Organization), под чијим окриљем су припремљене Токијска, Хашка и Монреалска конвенција. Ове конвенције регулишу читав низ правно-техничких питања којима треба да се побољша сигурност путника, особља и ваздухоплова. Међутим, оне немају експлицитне законе, већ само пружају могућност државама чланицама да предузимају потребне мере. Поред донетих Конвенција, значајну улогу у сузбијању кривичних дела у цивилном ваздушном саобраћају, поред Међународне организације за цивилно ваздухопловство, имају и организације попут Међународне криминалистичко полицијске организације (INTERPOL – International Criminal Police Organization), Удружење превозилаца у међународном ваздушном саобраћају (IATA – International Air Transport Association) и Међународна федерација удружења саобраћајних пилота (IFALPA – International Federation of Airline Pilots Associations).

Токијска конвенција

Токијска конвенција усвојена је 1969. године и односи се на кривична дела предвиђена кривичним законима и на акте који без обзира на то да ли представљају кривична дела или не, могу да угрозе или угрожавају безбедност ваздухоплова или лица и добара у њему или у њему ремете добар ред и дисциплину.¹⁸ У Конвенцији је први пут утврђен оквир правног односа полиције и вође ваздухоплова у односу на извршиоца кривичног дела и других противправних аката који угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја, али није на најбољи начин решено питање саме отмице ваздухоплова као посебног и тешког кривичног дела. Наиме, Конвенцијом су конкретније регулисана питања у вези са отмицарима, отетим ваздухопловом, правом вође ваздухоплова, правом државе чији је ваздухоплов, затим право државе чији су грађани отмицари и слично, док на друге облике терористичких аката у авио-саобраћају попут оних који су изведени док се ваздухоплов креће по стајанци, рулној стази до полетања, као ни после слетања у правцу ка стајанци, конвенција не примењује.

Тако у глави III Овлашћења заповедника ваздухоплова члан 6. каже се да „Кад заповедник ваздухоплова има основа да поверује да је неко лице починило или извршило или да ће непосредно извршити у ваздухоплову, док је овај у лету, кривично дело или акт он може да предузме против учиниоца разумне мере, подразумевајући и ту и принудне мере које су потребне ради гарантовања безбедности ваздухоплова или лица ван добара у њему; одржавања доброг реда и дисциплине у ваздухоплову или омогућавања предаје учиниоца надлежним властима или његовог искрцавања према одредби ове главе. Заповедник ваздухоплова може захтевати помоћ других чланова посаде или их на то овластити, а такође може, без права на захтевање замолити за помоћ или овластити на то путнике ради примене принудних мера које има право да пре-

¹⁸ Стајин Данило: *Збирка ваздухопловних прописа и издање на цд-у – Књига II*, Финансијски водич, Београд, 2005, стр. 695–705.

дузме. Сваки члан посаде као и сваки путник може, такође и без тог овлашћења предузети све разумне превентивне мере, ако има основа за веровање да су оне хитно потребне ради гарантовања безбедности ваздухоплова или лица или добара у њему.”¹⁹

Одредбе Конвенције се не примењују на политичка кривична дела као ни на дела верске и расне дискриминације, што значи да се препушта свакој држави да природу кривичних дела у вези са отмицама ваздухоплова одреди сама својим кривичним законом. Та одредба добра је основа за доношење позитивних норми у националним кривичним или противтерористичким законима, али само за државе које осуђују тероризам. Међутим, владе које организују или подржавају тероризам опет имају могућност да овај проблем реше како њима одговара.

Хашка конвенција

Уверивши се да Токијска конвенција само парцијално регулише проблем отмице авиона на међународном плану, Међународна организација за цивилно ваздухопловство иницирала је доношење нове Конвенције о сузбијању незаконитих отмица авиона, која је усвојена 1970. године у Хагу. За разлику од Токијске, Хашка конвенција има универзални карактер јер је отворена за приступање и других држава, без обзира на чланство у Организацији уједињених нација, односно у специјализованим организацијама за ваздушни саобраћај. Овом конвенцијом учињен је значајан помак, јер су иза ње стаале велике државе са највећим ваздухопловним флотама и ауторитетом у својим регионима. Оно што је веома битно јесте да је тим актом дефинисан проблем отмице авиона као деликт међународног права и подвргнут принципу репресија, јер правно регулише проблем отмице ваздухоплова којом се доводи у питање безбедност особа и имовине.

Члан 1. Хашке конвенције регулише да кривично дело врши свако лице које на ваздухоплову у лету незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим или покуша да изврши један од ових аката или је саучесник неког лица које врши или покуша да изврши један такав акт.²⁰

Како би се санкционисала кривична дела која су изведена док се ваздухоплов креће по стајанци, рулној стази до полетања, као и у фази после слетања у правцу ка стајанци, у члану 3. конвенције одређено је да се ваздухоплов сматра у лету када су по завршетку укрцавања сва спољна врата затворена, па све до тренутка када једна од ових врата буду отворена ради искрцавања. Међутим, ова конвенција се примењује само ако се места узлетања или места стварног слетања ваздухоплова на коме је учињено кривично дело налази ван територије државе регистрација тог ваздухоплова, било да се ради о ваздухоплову у међународном или у унутрашњем саобраћају.²¹

На основу наведених чланова Хашке конвенције произилази да се кривично дело може извршити само „у ваздухоплову у лету”, то јест у оквиру одређеног простора, што аутоматски искључује примену Конвенције на кривична дела извршена са земље (на пример, могући случајеви саучесништва од службе контроле летења)

¹⁹ Исто. стр. 697–698

²⁰ Исто. стр. 721.

²¹ Исто.

или отмице извршене захваљујући употреби других, рецимо војних ваздухоплова (с обзиром на то да се Конвенција на примењује на случајеве отмице када је ваздухоплов употребљен у војне, царинске или полицијске сврхе).

Из овога видимо да је и Хашка као и Токијска конвенција некомплетна и да има доста недостатака, те и овај докуменат даје основу за различите анализе, примедбе и коментаре.

Монтреалска конвенција

Доношењем Монтреалске конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против цивилног ваздухопловства учињен је покушај да се заокружи једна правна целина која се односи на безбедност међународног цивилног ваздушног саобраћаја. Будући да је Хашка конвенција била ограничена само на нападе извршене у самом авиону (отмице авиона), проистекла је потреба да се изради још једна конвенција која би покрила и неке друге нападе на цивилни ваздушни саобраћај. Тако је настала Монтреалска конвенција, усвојена 23. септембра 1971. године.

Члан 1. Монтреалске конвенције сматра да свако лице чини кривично дело ако незаконито и намерно изврши акт насиља усмерен против лица на ваздухоплову у лету и тиме доведе у опасност безбедност ваздухоплова; ако уништи ваздухоплов у саобраћају или проузрокује штету која доводи до тога да ваздухоплов не може да лети при чиме такође доводи у опасност безбедност његовог лета и ако постави или проузрокује да се на ваздухоплову који је у саобраћају на било који начин постави справа или супстанца која би могла да уништи ваздухоплов или проузрокује штету која би такође довела у опасност безбедност његовог лета. Члан 1. такође за кривична дела терети и лица који су саучесници, а који покушавају да учини таква кривична дела.²²

Монтреалска конвенција такође сматра у члану 2. да је ваздухоплов у саобраћају од започињања његових претполетних припрема које обавља земаљско особље или чланови посаде за одређени лет, па све до истека 24 часа после било ког слетања.²³

Поред свега изложеног, примећујемо да Монтреалска конвенција, после Токијске и Хашке, представља потврду даљег напретка билатералне међународне интервенције и сарадње у борби против аката међународног тероризма у области ваздушног цивилног саобраћаја.

Међународна криминалистичка полицијска организација

Међународна криминалистичка полицијска организација (INTERPOL – International Criminal Police Organization) ради на спречавању и сузбијању свих облика кривичних дела међународног карактера, укључујући и кривична дела у цивилном ваздушном саобраћају.

²² Исто. стр. 707.

²³ Исто.

Удружење превозилаца у међународном ваздушном саобраћају

Удружење превозилаца у међународном ваздушном саобраћају (IATA – International Air Transport Association) је правно међународно удружење које окупља националне ваздухопловне и друге компаније, које обављају међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај, а основано је 1945. године, у Хавани (Куба). Заинтересованост IATA-е за проблем отмице ваздухоплова је непосреднија, израженија и отворенија. То је неполитичка организација која више води рачуна о свом трговачком интересу и угледу, па се ослања на правна документа ICAO, важна за чињење кривичних дела у ваздушном саобраћају.²⁴

Међународна федерација удружења саобраћајних пилота

Међународна федерација удружења саобраћајних пилота (IFALPA – International Federation of Airline Pilots Associations) настала је са задатком да се заштите права и обавезе саобраћајних пилота. На својој конференцији у Амстердаму, марта 1969. године, IFALPA је усвојила посебну резолуцију која се односи на отмице авиона под називом „Слобода транзита – отмице цивилних ваздухоплова”. У уводу резолуције наводи се да недостатак акција влада света може да доведе до катастрофе. Резолуција иде даље и предвиђа да уколико државе пропусте да предузму казнене мере према отмичарима авиона, надлежни службеници IFALPA-е овлашћени су да покрену одговарајуће акције, које могу да укључе обуставу читавог саобраћаја за државу која се сматра кривцем и успостављање сарадње са другим организацијама како би се ограничило кретање ваздухоплова за такву државу.²⁵

Закључак

У времену честих, брзих и непредвидивих глобалних промена, које се манифестују све већом међузависношћу држава, међукултуралним утицајем, порастом сиромаштва и појавом јаза међу друштвеним класама, оживљавањем и јачањем националног и верског идентитета у појединим државама и неизвесне људске перспективе, у свету је све заступљенија појава друштвених сукоба. Актери тих сукоба, су поред држава, све више недржавни субјекти, организовани у форми група, покрета и организација које одговор и облик отпора поменути глобалним променама виде у предузимању радикалних активности. Оне су у супротности са позитивним, друштвено прихваћеним и цивилизацијски достигнутим вредностима, а међу њима посебну пажњу завређује тероризам.

²⁴ Пејановић Љубо: *Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја*, Милпирех, Београд, 2008, стр. 73.

²⁵ Исто.

Сама помисао на реч тероризам и могућности употребе терористичких активности у ваздушном простору и из њега, уноси страх и неку врсту друштвене узнемирености, реметећи при томе и наш осећај друштвене сигурности, те су због тога особе или групе људи које су спремне да за постизање политичких циљева користе страх, заиста ужасне у правом смислу те речи.

У извесном смислу, сваки акт тероризма доноси две врсте жртава. Прву врсту жртава чине они који страдају приликом терористичког злочина и чланови њихових породица и пријатељи. Али, постоји и она друга врста жртве, а то смо ми, ми који смо изгубили осећај сигурности и поверења у друштвени поредак. Сви ми постајемо жртве страшног чина наизглед бесмисленог насиља против непознатих људи, а у политичке сврхе, јер видевши те злочине морамо се запитати куда иде људско друштво и да ли се оно у неком смислу распада.

Сагледавши данашње друштво, видећемо да у савременом свету готово да се не може наћи држава чија безбедност није угрожена споља или изнутра. Свака држава је посебна и аутентична, односно државе се међусобно разликују по свом војностратегичком и геополитичком положају, унутрашњим друштвеним односима, економској и војној снази. У складу са тим опасности које угрожавају безбедност држава нису универзалне. Свака држава има своје интересе, а у суштини то су опстанак, мир и развој. Опстанак представља приоритетан интерес сваке државе, мир је основни услов за даљи развој и просперитет, а развој је интерес да држава јача у сваком погледу (економском, културном, војном, политичком итд.).

Из свега овога видимо да су терористичке активности веома сложене и још нису довољно разјашњене, нарочито када је реч о њиховим носиоцима и уопште, разлозима за њихово постојање. Сем тога, објекти напада и методи који се примењују подлежу сталним променама, а у то се светска заједница и уверила након терористичких напада 11. септембра, у којима је употребом путничких авиона изведен незапамћени терористички акт.

Само постојање могућности употребе терористичких активности у ваздушном простору и из њега за собом повлачи и правилно и правовремено ангажовање снага и средстава с циљем заштите и безбедности целокупног система одбране и виталних државних интереса. За њихову саму заштиту стварају се снаге које поседују такву моћ да њене технолошке могућности, ниво увежбаности и бројно стање материјалних и људских ресурса надмашују све потенцијале противника.

Ако се вратимо у прошлост, видећемо да ниједна империја није достигла такав степен моћи какав данас имају моћне силе попут САД или Русије, а која се посебно огледа у ангажовању снага (било цивилних, војних или полицијских структура) у заштити сопственог ваздушног простора, који као амбијент даје могућност остварења слободе маневра и снагама и средствима.

Ово је посебно од значаја јер време у коме живимо је време наглог развоја ваздушног саобраћаја и време напретка у погледу перформанси цивилних и војних ваздухоплова који пред систем безбедности ваздушног саобраћаја и заштите ваздушног простора намећу озбиљне проблеме на усклађивању различитих захтева у смислу безбедности и заштите ваздушног простора.

Литература

1. Грујић, З.: *Авијација Србије и Југославије 1901–1994*, Новинско-издавачка установа Војска, Београд, 1997.
2. Јаковљевић, Д.: *Тероризам с гледишта кривичног права*, Службени лист СРЈ, Београд, 1997.
3. Мијалковски, М.: *Тероризам*, ФЦО, Београд, 2004.
4. Милошевић, М.: *Одбрана од тероризма*, Свет књиге, Београд, 2005.
5. Пејановић, Љ.: *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*, Војноиздавачки завод и ЈАТ – Медиа центар, Београд, 2003.
6. Пејановић, Љ.: *Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја*, Милпирех, Београд, 2008.
7. Симеуновић, Д.: *Теорија политике I део – Основи политичких наука – практум*, Наука и друштво, Београд, 2002.
8. Симеуновић, Д.: *Тероризам*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009.
9. Симеуновић, Д.: *Увод у политичку теорију*, Институт за политичке студије, Београд, 2009.
10. Стајин, Д.: *Збирка ваздухопловних прописа и издање на цд-у - Књига II*, Финансијски водич, Београд, 2005.
11. Трифуновић, Д.: *Нови облици тероризма у БиХ*, докторска дисертација, Универзитет у Београду – Факултет безбедности, Београд, 2007.
12. Станковић, В., А.: *Незаконито ометање и угрожавање безбедности у цивилном ваздушном саобраћају*, Приручник, Војна академија, Београд, 2012.
13. *Skyway magazine*, summer 2012.
14. *Hindsight 15*, Emergency and unusual situations in the air, summer 2012.
15. *Unos tečnosti u avion*, <http://www.aerogaga.com/Unos-tecnosti-u-avion-110.html>
16. *The 9/11 commission report*, <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report.pdf>
17. www.eurocontrol.int/safety
18. www.lockheedmarti.co.uk