

**УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ**  
**ФАКУЛТЕТ БЕЗБЕДНОСТИ**



**Безбедност путничких ваздухоплова – прекретнице у  
обезбеђивању и унапређење безбедносних протокола**

**- МАСТЕР РАД -**

**Ментор:**  
**др Горан Ј. Мандић**  
**Ванредни професор**

**Студент:**  
**Никола Јаковљевић**  
**М11/22**

**Београд, 2025.**



**UNIVERSITY OF BELGRADE**  
**FACULTY OF SECURITY STUDIES**



**Passenger aircraft security - milestones in security and  
improvement of security protocols**

**- MASTER THESIS -**

**Mentor:**  
**dr Goran J. Mandić**  
**Associate professor**

**Student:**  
**Nikola Jakovljević**  
**M11/22**

**Belgrade, 2025.**



# БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ ВАЗДУХОПЛОВА – ПРЕКРЕТНИЦЕ У ОБЕЗБЕЂИВАЊУ И УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРОТОКОЛА

## Резиме

Све радње које могу угрозити обезбеђивање у цивилном ваздухопловству сматрају се радњама незаконитог ометања. Последице оваквих радњи могу бити огромне, како са становишта људских жртава тако и по питању нанете материјалне штете. Природа ваздушнoг саобраћаја и самог ваздухоплова чине цивилно ваздухопловство пожељном метом терористичких напада, те се на међународном нивоу континуирано ради на осујећењу оваквих радњи. Обезбеђивање у цивилном ваздухопловству је отворен систем изложен константним спољним притисцима, што изискује његово стално унапређивање. Примена и квалитет мера обезбеђивања које имамо данас, нажалост, представљају последицу успешно извршених напада усмерених ка цивилном ваздухопловству. Користећи релевантну литературу, научне и стручне радове, регулативу, као и искуство аутора стечено обављањем послова на позицији Оператер контрадиверзионе контроле и Супервизор службе обезбеђивања у ваздухопловству, рад треба да представи на који начин је ова област уређена на међународном и националном нивоу и на који начин су одређени догађаји радњи незаконитог ометања утицали на измену и унапређење безбедносних протокола у овој области. Такође, истиче и које су од ових радњи због тежине изазваних последица понеле епитет прекретница у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству. Рад се може поделити у четири целине. У првој целини биће представљене основе обезбеђивања у цивилном ваздухопловству заједно са дефинисањем радњи незаконитог ометања. Друга целина посвећена је описивању поменутих радњи које се због своје важности могу сматрати прекретницама. У трећој целини, аутор представља организације које уређују област обезбеђивања у цивилном ваздухопловству на мађународном, а потом и националном нивоу. На самом крају рада дат је приказ мера обезбеђивања у цивилном ваздухопловству.

Кључне речи: путничко ваздухопловство, радње незаконитог ометања  
цивилног ваздухопловства, безбедност, протоколи

# **PASSENGER AIRCRAFT SECURITY - MILESTONES IN SECURITY AND IMPROVEMENT OF SAFETY PROTOCOLS**

## Summary

All actions aimed at disrupting civil air traffic are considered as acts of unlawful interference. As consequences of such actions can be enormous in terms of human victims and material damage, as well as that the nature of air traffic and the aircraft itself make civil aviation a desirable target for terrorist attacks continuous effort are being made to thwart such actions. Aviation security is an open system exposed to constant external pressures, which leads to continuous improvement. The implementation and quality of the security measures we have today, unfortunately, are the result of successfully executed attacks against civil aviation. Using relevant literature, scientific and professional papers, regulations and author experience as security screener and aviation security supervisor the paper should present how is this field regulated internationally and nationally and how certain acts of unlawful interference have caused improvement of security protocols. It also points out which of these acts have earned the epithet of catalytic attacks due to the severity of their consequences. The first part of the paper presents basics of aviation security and gives the definition of acts of unlawful interference. In the third part, the author will give an overview of acts which are considered as catalytic acts. Ultimately, at the end of the paper include an overview of the security measures.

Keywords: civil aviation security, acts of unlawful interference of civil aviation, security, protocols

## Садржај

1. Увод .....	3
2. Основе обезбеђивања у цивилном ваздухопловству .....	7
3. Дефинисање радњи незаконитог ометања у цивилном ваздухопловству .....	10
3.1. Примери радњи незаконитог ометања .....	11
3.2. Анализа трендова у извођењу радњи незаконитог ометања .....	17
3.2.1. Отмица ваздухоплова .....	17
3.2.2. Напади коришћењем експлозива, запаљивих материја и направа .....	18
3.2.3. Самоубилачки напади и мисије .....	20
3.2.4. Људски фактор наспрам техничких средстава .....	22
3.2.5. Инсајдерске претње .....	23
4. Догађаји прекретнице у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству .....	26
4.1. Пан Ам 103 .....	27
4.2. Напади 11. септембра 2001. године .....	29
4.3. Покушај уношења течних експлозива у ваздухоплов – Лондон 2006. године .....	34
4.4. Напади на јавну зону аеродрома у Бриселу и Истанбулу .....	37
5. Обезбеђивање у ваздухопловству на међународном нивоу .....	39
5.1. Међународна организација цивилног ваздухопловства ( <i>International Civilian Aviation Organization</i> ) .....	39
5.2. Европска конференција цивилног ваздухопловства ( <i>The European Civil Aviation Conference</i> ) .....	41
5.3. Међународна асоцијација за ваздушни транспорт ( <i>The International Air Transport Association</i> ) .....	42
5.4. Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству – Чикашка конвенција .....	43
5.5. Анекс 17 .....	43
5.6. Уредба Европског Парламента и Савета бр. 300/2008 .....	45
5.7. Токијска конвенција .....	46
5.8. Хашка конвенција .....	47
5.9. Монреалска конвенција – Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства .....	49
5.10. Монреалска конвенција о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања .....	50
6. Обезбеђивање у ваздухопловству на националном нивоу .....	51
6.1. Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије .....	51
6.2. Национални комитет за обезбеђивање у ваздухопловству .....	53

6.3.	<i>Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству</i> .....	54
6.4.	<i>Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству</i> .....	55
6.5.	<i>Програми за обезбеђивање у ваздухопловству</i> .....	56
7.	<i>Мере обезбеђивања у цивилном ваздухопловству</i> .....	57
7.1.	<i>Обезбеђивање аеродрома</i> .....	57
7.1.1.	<i>Контрола приступа</i> .....	58
7.1.2.	<i>Преглед обезбеђивања</i> .....	61
7.2.	<i>Обезбеђивање објеката, инфраструктуре и система који се налазе ван зоне аеродрома</i> 68	
7.3.	<i>Обезбеђивање ваздухоплова</i> .....	68
8.	<i>Закључак</i> .....	70
9.	<i>Литература</i> .....	72
10.	<i>Биографија</i> .....	78

## 1. Увод

Проучавајући историју терористичких напада уочава се да систем цивилног ваздухопловства, због своје природе и рањивости, представља честу мету оваквих аката. Иако први покушају радњи незаконитог ометања датирају још из тридесетих година прошлог века, овакви напади постају све учесталији од 1960-их. Раст овог тренда се уочава у само пар година, па је тако 1966. године забележено пет напада на цивилно ваздухопловство, годину касније само један више. Већ 1969. године тај број већ порастао на чак 94 напада (Merari, 2013).

Током 1970-тих напади на цивилно ваздухопловство обухватили су нешто више од 30% међународних терористичких аката што је приморало власти и авио компаније да прилагоде пословање новонасталим условима и пронађу механизме за ношење са оваквом врстом претњи (Wilkinson & Jenkins, 2013).

Цивилно ваздухопловство било је неретко пригодна мета терориста који су ваздухоплов са путницима сматрали националним обележјем држава. Авио компаније представљале су пут ка остварењу циљева терориста те су због тога биле потенцијалне мете. С обзиром на природу и техничке карактеристике ваздухоплова као превозног средства, ваздухоплов представља најрањивију мету у цивилном ваздухопловству. Када је реч о нападу на ваздухоплов у лету најчешће забележене радње незаконитог ометања су отмице ваздухоплова у лету, узимање талаца и бомбашки напади, било да је реч о бомбашима самоубицама или подметању импровизованих експлозивних направа или других експлозивних средстава. Радње незаконитог ометања усмерене против ваздухоплова у лету сматрају се најдеструктивнијим јер се њима у опасност доводи највећи број људских живота, што одговара политици неселективног насиља великих размера. Поред тога, радњу незаконитог ометања представља и напад на ваздухоплов који није у лету, као и напад на остале објекте и системе чијим се онеспособљавањем или уништењем угрожава обезбеђивање у ваздухопловству и/или безбедност ваздушног саобраћаја. Неки од разлога зашто је цивилно ваздухопловство атрактивна мета терориста и терористичких

организације јесте и велика концентрација потенцијалних жртава у малом, ограниченем простору.

Како би на овакве претње постојали адекватни одговори основане су организације које доношењем низа безбедносних протокола прописа и мера како на светском, тако и националном нивоу имају за циљ спречавање радњи незаконитог ометања. У даљем раду биће објашњени принципи рада ових организација, начин одговора на радње незаконитог ометања као и начин на који се препоруке светских организација имплементирају у националне и аеродромске програме обезбеђивања у ваздухопловству у циљу достизања највишег степена заштите. Као референтни примери послужиће догађаји који су допринели значајним променама и унапређењу безбедносних протокола унутар ове области и који се због тога у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству сматрају догађајима прекретницама.

Рад се може поделити у четири целине. У првом делу аутор представља основе обезбеђивања у цивилном ваздухопловству и дефиницију радњи незаконитог ометања и начин на који се овакве радње могу класификовати. Даље кроз рад аутор ближе објашњава неке од ових радњи које у свету обезбеђивања цивилном ваздухопловству важе за „догађаје прекретнице“. Аутор даје кратак опис ових догађаја, њихових последица и пропуста у обезбеђивању који су до њих довели. С друге стране, представљају се промене до којих су ови догађаји довели и на који начин су утицали на унапређење мера које се примењују у обезбеђивању. Даље кроз рад аутор представља како је ова област уређена на међународном нивоу кроз кратак приказ историјата и рада међународних организација. Након тога, ближе је објашњен систем обезбеђивања у цивилном ваздухопловству на територији Републике Србије. Унутар задње целине представљене су мере обезбеђивања, њихова подела и начин спровођења.

Користећи релевантну литературу, научне и стручне радове, регулативу, као и искуство аутора стечено обављањем послова на позицијама Оператер контрадиверзионе контроле и Супервизор службе обезбеђивања у ваздухопловству, аутор тежи да представи на који начин је ова област уређена

на међународном и националном нивоу и на који начин су одређени догађаји радњи незаконитог ометања утицали на измену и унапређење безбедносних протокола у овој области, чији је и сам део.

Овај део рада искористићемо и за давање увида у појмове који ће се у раду детаљније обрађивати. Ти појмови су следећи:

1. *авио-превозилац* означава предузеће за авио-превоз које има важећу оперативну дозволу или њен еквивалент
2. *забрањени предмети* означавају оружје, експлозив или друге опасне направе, предмете или супстанце који могу да се користе за радње незаконитог ометања којима се угрожава обезбеђивање у цивилном ваздухопловству
3. *јавна зона аеродрома* означава део аеродрома и околну земљиште и објекте или њихове делове на које приступ није ограничен;
4. *контрола обезбеђивања* означава коришћење средстава којима се спречава уношење забрањених предмета
5. *контрола приступа* означава коришћење средстава којима се спречава приступ неовлашћених лица или возила или и једног и другог;
6. *контролисана зона аеродрома* означава простор за кретање ваздухоплова и околну земљиште и објекте или њихове делове на које је приступ ограничен;
7. *обезбеђивано-рестриктивна зона аеродрома* означава онај део контролисане зоне аеродрома у коме се, поред ограничења приступа, користе и други стандарди обезбеђивања у ваздухопловству
8. *обезбеђивање у ваздухопловству* означава комбинацију мера и људских и материјалних ресурса намењених обезбеђивању цивилног ваздухопловства од радњи незаконитог ометања које угрожавају обезбеђивање у цивилном ваздухопловству;
9. *оператер* означава лице, организацију или предузеће које обавља или намерава да обавља делатност у ваздушном саобраћају;

10. *официр за обезбеђивање током лета* означава лице које је држава запослила да путује ваздухопловом авио-превозиоца и издала му дозволу да штити ваздухоплов и лица у њему од радњи незаконитог ометања које угрожавају обезбеђивање ваздухоплова;
11. *преглед обезбеђивања* означава коришћење техничких или других средстава за препознавање и/или откривање забрањених предмета;
12. *предати пртљаг* означава пртљаг који је намењен за превоз у пртљажном простору ваздухоплова;
13. *ручни пртљаг* означава пртљаг који је намењен за превоз у путничкој кабини ваздухоплова
14. *цивилно ваздухопловство* означава сваки лет цивилних ваздухоплова, изузев летова државних ваздухоплова из члана 3. Чикашке конвенције (Правилник о заједничким правилима у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, 2011).

## 2. Основе обезбеђивања у цивилном ваздухопловству

Према Закону о ваздушном саобраћају „обезбеђивање у ваздухопловству је скуп мера и људских и материјалних потенцијала којима се ваздухопловство обезбеђује од радњи незаконитог ометања“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 220).

Узимајући у обзир да се под обезбеђивањем у ваздухопловству првенствено сврставају проактивне и реактивне мере заштите цивилног ваздухопловства од радњи незаконитог ометања, већ у самој дефиницији уочава се раскорак између онога што законодавац наводи као дефиницију обезбеђивања у ваздухопловству и онога што обезбеђивање представља у пракси. Наиме, под термином обезбедити првенствено се мисли на пасивну заштиту некога или нечега његовим изоловањем и спречавањем nanoшења штете или зла штићеном објекту (Стајић и Мандић, 2014). Практично гледано у односу на природу делатности, обезбеђивање се не може сврстати у пасивне мере заштите.

Сумирајући извршења радњи незаконитог ометања, од првог забележеног током прошлог века до данас, може се закључити да су мотиви за њихово извршење различити. Међутим, неоспорно је да се међу њима проналази и пар учесталих. Тако се често на ваздухоплове гледа као на национално обележје једне државе, те напад на такав ваздухоплов представља директан напад на саму земљу (Hougham, 2009).

Напади на цивилно ваздухопловство наносе огромну материјалну и нематеријалну штету. Последице оваквог напада не завршавају се само на уништењу ваздухоплова, већ сежу много дубље. Поред директних трошкова везаних за уништење ваздухоплова или уништење инфраструктуре настају и трошкови потребни за доношење и реализацију нових мера, унапређење опреме, санацију настале штете. Са друге стране, ови напади доводе и то појачаног стреса код путника, избегавања овог типа превоза услед страха изазваног претходним нападима и незадовољства. Најбољи пример свестраности утицаја овакве врсте напада јесте 11. септембар који је „показао и степен до којег су америчка и међународна економија међусобно зависне и

начин на који масовна паника може да осакати америчку економију на начин на који чак ни Ал-Каида није очекивала” (Flynn, 2004, p. 83).

Због саме природе и због начина одвијања ваздушног саобраћаја, ваздухоплови представљају идеалну мету за напад са високим изгледима за велики број жртава, с обзиром на то да се ради о великој концентрацији случајно затечених појединаца у малом простору и у исто време. Напади на ваздухоплов у лету посебно су успешни јер одвојеност од тла олакшава преузимање контроле над ваздухопловом, аналогно томе повећавају се и шансе за велик број жртава проузроковане уништењем ваздухоплова (Clutterbuck, 1987).

Оклевање и неодлучност надлежних институција у оваквим ситуацијама често даје подстрек извршиоцима под претпоставком да ће остварити своје циљеве. Лет Египат Ер-а (Egypt Air) за Малту 23. новембра 1985. године пример је да неодлучност може имати високу цену. Након отмице ваздухоплова, током преговора који су трајали око 20 часова отмичари су упозоравали да ће почети са убијањем путника, што су на крају и учинили када су пуцали у шесторо путника које су након тога избацили из ваздухоплова (Saliba, 2010).

Убрзаним развојем информационих технологија омогућен је бржи пренос вести широм света, што погодује терористима јер пружа могућност бржег преношења поруке ширем аудиторијуму. Овакве могућности имају директан, позитиван утицај на један од главних мотива терористичких напада и охрабрују на напад са полазном хипотезом да ће напад, без обзира на крајњи исход, бити у одређеној мери успешан јер ће изазвати медијску пажњу. Велик утицај на брзо ширење вести има развој друштвених мрежа које омогућавају размену информација широм света у реалном времену. Овај вид медија често служи пласирању непроверених информација и заједно са сензационалистичким медијским насловима, нападима даје више медијског простора и тако им индиректно помаже у остварењу њихових циљева.

Утицај глобализације на свет такође има утицаја и на цивилно ваздухопловство и његово одвијање. Поред развоја трговине и туризма и повезаности свих делова света и свих погодности које носи са собом, глобализација пружа нове

могућности за извршење радњи незаконитог ометања. Ваздухопловство, условно речено, не познаје државне границе и пружа могућност започињања радње незаконитог ометања на територији једне државе, да би такав ваздухоплов био преусмерен и преговори вођени на територији друге државе. Као пример може се навести отмица ваздухоплова. Слично томе, с обзиром на повезаност различитих делова света, отвара се могућност за пролазак прегледа обезбеђивања на аеродромима са слабије организованим системом обезбеђивања и даље извођење радње незаконитог ометања на територији друге државе или континента, на аеродромима који имају много већи промет и већи потенцијал за наношење великог броја жртава.

### 3. Дефинисање радњи незаконитог ометања у цивилном ваздухопловству

Радње којима се покушава угрожавање обезбеђивања у ваздухопловству или безбедности ваздушног саобраћаја, али и покушаји таквих радњи представљају радње незаконитог ометања. Према Закону о ваздушном саобраћају: „Као радње незаконитог ометања нарочито се сматрају: насиље против лица у ваздухоплову у лету, ако оно може да угрози безбедност ваздухоплова; уништење ваздухоплова који се користи у ваздушном саобраћају или такво наношење штете ваздухоплову које би могло да ваздухоплов учини неспособним за лет или да угрози безбедност лета; постављање направе или материје на ваздухоплов у употреби, којима ваздухоплов може бити уништен или којима би могла да се проузрокује штета која би ваздухоплов учинила неспособним за лет или угрозила безбедност лета; уништење или оштећење техничких система ваздушног саобраћаја или ометање њиховог рада, ако то може да угрози безбедност ваздухоплова у лету; давање лажних обавештења којима се угрожава безбедност ваздухоплова у лету; незаконита и намерна употреба било које направе, материје или оружја за извршење дела насиља против лица на аеродрому које има или може да има за последицу тешку телесну повреду или смрт лица или које за последицу може да има уништење или тешко оштећење објеката, опреме или средстава на аеродрому или ваздухоплова ван употребе који се на њему налази, ако се тиме угрожава или може да се угрози безбедност на аеродрому“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 220).

Најкарактеристичнији облици оваквих незаконитих радњи јесу терористички акти усмерени против ваздухоплова или система ваздушног саобраћаја.

Када је реч о дефинисању тероризма у области ваздухопловства, у домаћој литератури наилазимо на дефиницију да је то: „Примена насиља и испољавање моћи над недужним таоцима, који су привремено лишени слободе, односно над којима се врши застрашивање ради изнуђивања некакве користи за онога ко врши терор или за некога ко иза њега стоји“ (Пејановић, 2003, стр. 25). Исти аутор дефинише и да: „Терористичко-криминална активност у ваздушном саобраћају

је комбиновани и мотивисани облик насиља, чији је циљ наношење страха, панике и притиска ради ослобађања политичких затвореника и изнуђивање финансијских средстава у замену за таоце и ваздухоплове“ (Пејановић, 2009, стр. 73). Према страног литератури „ваздухопловни тероризам је намерно насилни чин, понекад неселективни, усмерен на комерцијалне/цивилне авионе и/или против путника и/или посаде у авиону, који спроводе појединци, тајни агенти или поднационалне групе у циљу промовисања општих политичких циљева, али не и испуњавања искључиво личне користи“ (Avihai, 2009, pp. 35, 36).

Термин „безбедносни протокол“ није дефинисан у домаћој и међународној регулативи која уређује област обезбеђивања у цивилном ваздухопловству. Полазећи од Рајанове (Ryan) тврдње да: „Као и сваки протокол, безбедносни протокол садржи прописане секвенце интеракција између два ентитета дизајниране ради постизања одређеног циља“ (2001, р. 1) и дефиниције обезбеђивања у цивилном ваздухопловству прописане у Закону о ваздушном саобраћају Републике Србије<sup>1</sup> аутор даје дефиницију:

*Безбедносни протокол у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству је прописани низ радњи који обухвата примену мера и употребе техничких средстава и људских потенцијала у сврху обезбеђивања цивилног ваздухопловства од радњи незаконитог ометања.*

### **3.1. Примери радњи незаконитог ометања**

Цивилно ваздухопловство доживело је свој развој у доба када и напади екстремистичких група попримају нове облике и све више добијају на значају, што и јесте један од основних циљева тероризма. Раније је већ поменуто да је тероризам у цивилном ваздухопловству доживео експанзију током друге половина 20. века. У том периоду ваздухопловство постаје све учесталији вид

---

<sup>1</sup> „Обезбеђивање у ваздухопловству је скуп мера и људских и материјалних потенцијала којима се ваздухопловство обезбеђује од радњи незаконитог ометања (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 220)“.

превоза и постаје генератор трговине и туризма, а сходно томе има велик утицај на економски и друштвени развој на глобалном нивоу, што и представља један од разлога зашто цивилно ваздухопловство постаје све привлачнија мета напада терориста широм света. С обзиром на то да је у међународном праву још увек недовољно прецизно дефинисано, не постоје засебно дефинисана кривична дела „ваздухопловног тероризма“. Развој тероризма и његови појавни облици препознати су у међународним конвенцијама као што су Токијска<sup>2</sup>, Хашка<sup>3</sup> и Монтреалска конвенција<sup>4</sup>.

Узимајући у обзир да недвосмислено има значајан утицај на безбедност, медијска пажња који изазивају дела из ове области захтева посебну дисциплину у оквиру које их је потребно проучавати као засебно препознате појаве, а не као варијације тероризма. Поред наведеног утицаја и пажње коју изазивају, треба се осврнути и на природу и начин одвијања ваздушног саобраћаја где велика концентрација људи, у малом простору, сачињена од групе случајно затечених појединаца у истом времену представљају идеалну мету за напад (Hougham, 2009). Напади ове природе за собом остављају последице великих размера и напори за њихово неутралисање превазилазе националне границе и воде ка решавању овог феномена на регионалном и глобалном нивоу. Ова област јесте посебно правно уређена радом Међународне организације цивилног ваздухопловства (International Civil Aviation Organization)<sup>5</sup>. Регулаторни оквир који произилази из рада ове организације на глобалном нивоу, употпуњује се радом правосудних система држава чланица на националном нивоу. Захваљујући уједињењу држава чланица у јединствену организацију, не даје се простора за разнолико тумачење дела тероризма у области цивилног ваздухопловства и њихово процесуирање. Такође, смањује се могућност за избегавање екстрадиције и кривичног гоњења извршилаца од стране држава којима то не би одговарало.

---

<sup>2</sup> Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft 1963.

<sup>3</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft.

<sup>4</sup> Montréal Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation 1971.

<sup>5</sup> у даљем тексту биће коришћена скраћеница енг. ICAO

Први случај незаконитог ометања бележимо почетком 30-тих година прошлог века. Наиме, група перуанских револуционара отела је ваздухоплов имајући за циљ да илегално напусте своју земљу (Arasly, 2005).

Када се говори о периоду након Другог светског рата, наилази се на несугласице када је реч о радњама незаконитог ометања. Међународна организација цивилног ваздухопловства као први овакав послератни акт наводи отмицу авиона из Макаа, која се догодила 1948. године. Док се у другим изворима као такав наводи случај отмице румунског ваздухоплова годину дана раније. Уопштено говорећи, отмице авиона нису биле чест случај, све до 60-тих година када се ситуација мења и отмице постају све учесталије (Boyle, 1972). Испрва, у новембру 1958. године четворица кубанских држављана отимају ваздухоплов на лету из Мајамија за Хавану. Овај случај имао је трагичан крај и завршио се обрушавањем ваздухоплова на северу територије Кубе.

Ако говоримо о тероризму као радњи незаконитог ометања, за случај од кога је све почело узима се отмица израелског авио-превозиоца ЕЛ АЛ (EL AL) 22. јула 1968. године на лету из Рима за Тел Авив. Припадници Народног фронта за ослобођење Палестине отели су ваздухоплов и скренули га у Алжир. Непосредно по слетању ослобођени су таоци који нису били израелског порекла уз захтев за ослобађање арапских затвореника из израелских затвора. По ослобађању 16 затвореника, терористи ослобађају и остатак таоца. Интересантан податак је да је, поред многобројних покушаја, ово једини успешан напад усмерен на овог авио-превозиоца. Поред тога, овај случај имао је негативан утицај на безбедност цивилног ваздухопловства јер је дао до знања бројним терористичким организацијама да је отмица ваздухоплова метод ефикасан за остварење политичких циљева (Jenkins, 1989).

Две године касније, 6. септембра 1970. године у једном сату отета су четири ваздухоплова која су за крајњу дестинацију имала Њујорк, при томе узимајући 310 путника и чланова посаде за таоце. Отмичари су били успешни у три од поменутих четири ваздухоплова, док су отмичари четвртог осујеђени у својој намери убиством једног и хапшењем другог саучесника. Један од поменутих три

ваздухоплова, компаније Пан Ам (Pan Am), принудно је слетео на аеродром у Каиру, док су друга два ваздухоплова, један швајцарског, а други америчког авио-превозиоца слетели на аеродром у Јордану. Након вишедневних преговора таоци су ослобођени. Пар који је отео један од поменутих авиона је „скинут“ са ранијег лета због примећеног сумњивог понашања, али им је одмах након тога омогућена куповина карата за следећи лет који отимају. Овде се уочава пропуст у комуникацији између аеродрома и авио-превозилаца, заједно са пропустима у прегледу обезбеђивања што је резултирало успешном извођењу напада. Касније терористички акти усмерени ка цивилном ваздухопловству попримају бруталније облике и почињу да се извршавају новим средствима и методама напада. Од 21. фебруара 1970. године, када је забележен први, бележе се бомбашки напади на цивилно ваздухопловство. Сем самих ваздухоплова, мете бомбашких напада су и аеродроми и њихова инфраструктура. Први поменути случај био је напад на ваздухоплов компаније Свис Ер (Swiss Air) који је путовао на релацији од Тел Авива до Цириха. Одговорност за напад преузео је Народни фронт за ослобођење Палестине (Wolniak, 2019).

У случајевима бомбашких напада на ваздухоплове или инфраструктуру везану за цивилно ваздухопловство користе се бомбе и импровизоване експлозивне направе. Импровизоване експлозивне направе могу бити различитих облика, величина и начина детонирања. За изведбу оваквих врста напада најчешће се користе експлозиви као што су семтекс, Ц4 и хексоген који су доступни на црном тржишту. Током седамдесетих година овакви напади су првенствено били усмерени ка ваздухопловима израелског ЕЛ АЛ (EL AL), да би касније, након подршке антипалестинске политике САД-а, мета оваквих напада постали и ваздухоплови америчких авио-превозилаца. Порастом овог тренда међу терористичким организацијама оваква врста напада поприма забрињавајуће размере и са собом односи све већи број људских жртава. Током осамдесетих година прошлог века, у бомбашким нападима на цивилно ваздухопловство страдало је нешто мање од хиљаду људи, док је током седамдесетих тај број био скоро упола мањи. Напад 23. јуна 1985. године може илустровати тежину и

опасност оваквих врста напада. Припадници сепаратистичке организације Бабар Калса поставили су импровизовану експлозивну направу са семтексом, сакривену унутар аудио уређаја, на ваздухоплов индијског авио-превозиоца Ер Индија (Air India) на лету од Монтреала до Њу Делхија (John, 1991). Направа је активирана у 08.14 часова док се ваздухоплов налазио у лету изнад Атлантског океана и свих 329 путника и чланова посаде су погинули. Оно што овај случај чини посебно забрињавајућим, изузев трагичног исхода, јесте податак да је пртљаг у ком се поменута импровизована експлозивна направа налазила био подвргнут прегледу обезбеђивања и прегледан рендгенском опремом. Међутим, направа није идентификована што је имало катастрофалне последице (Wolniak, 2019).

По сличном принципу реализован је и напад 21. децембра 1988. године на ваздухоплов компаније Пан Ам (Pan Am) на лету између Лондона и Њујорка. У овом случају импровизована експлозивна направа пуњена семтексом скривена је у преносни стерео уређај марке „Toshiba“ и стављена у пртљаг означен украденом налепницом JFK RUSH<sup>6</sup>. Направа је темпирана тако да се активира када ваздухоплов достигне одређену висину. Након активације, ваздухоплов се обрушио на град Локерби у Шкотској при чему су животе изгубили 259 чланова посаде и путника, заједно са 11 становника Локербија. Због начина на који је изведен, овај напад важи за једну од прекретница обезбеђивања у цивилном ваздухопловству и као такав биће засебно обрађен и описан (Wolniak, 2019).

Како је у претходном тексту наведено, мета оваквих напада нису само ваздухоплови већ и друга инфраструктура повезана са цивилним ваздухопловством. Први такав напад одиграо се у Минхену 10. фебруара 1970. године када је услед напада аутоматским пушкама од стране припадника Народног фронта за ослобођење Палестине убијена једна а рањено 11 особа.

---

<sup>6</sup> Ознака RUSH означава непраћени предати пртљаг, односно пртљаг који се превози одвојено од путника.

Припадници исте организације су три године касније у Риму усмртили 31 особу најпре пуцајући насумично на путнике у ходнику терминала, а затим гранатирајући и уништивши авион компаније Пан Ам (Pan Am).

Заједно са „Швехатом“ у Бечу, аеродром у Риму поново је био мета сличног напада организације Абу Нидал 27. децембра 1985. године када је убијено 16, а рањено више од сто особа у нападу на путнике авио-превозилаца ЕЛ АЛ (EL AL) и Пан Ам (Pan Am). Поред оваквих типова напада, такође се бележе и напади коришћењем преносивих система противваздушне одбране. Први напад овакве природе забележен је у фебруару 1979. године у Зимбабвеу када је ваздухоплов компаније Ер Родезија (Air Rhodesia) погођен пројектилом СА-7 непосредно по полетању. Сличан напад забележен је и 8. новембра 1983. године када је мета био авион државног авио-превозиоца Анголе. Подаци о броју жртава оваквих напада нису конзистентни и варирају у зависности од извора, али засигурно остаје да и овај метод напада представља проблем који наноси штете огромних размера, како материјалне, тако и нематеријалне природе. У Кенији су ка ваздухоплову израелског ЕЛ АЛ (EL AL) из аутомобила испаљена два пројектила 28. октобра 2002. године. Захваљујући прераној експлозији пројектила ваздухоплов није оштећен. Августа следеће године три мушкарца су ухапшена јер су покушали да унесу пројектиле за руску Иглу, илити SA-18 како је позната унутар НАТО савеза. Лет ЕЛ АЛ (EL AL) из Тел Авива за Лос Анђелес 24. октобра 2003. године преусмерен је на други аеродром због обавештајних података који су указивали на могућност извођења напада на овај авион коришћењем поменутог оружја (Wolniak, 2019).

Ни ваздухоплови домаћег авио-превозиоца нису имуни на радње незаконитог ометања. Пример за то је и 1972. година када се изнад Чешке догодила експлозија на ваздухоплову компаније „ЈАТ“. Ваздухоплов се налазио на лету Копенхаген – Загреб. Услед пада погинуло је 22 путника и 5 чланова посаде ваздухоплова.

Ваздухоплов компаније „ЈАТ“ који је летео на релацији Титоград – Београд отет је 1981. године од стране тројице отмицара хрватског порекла. Лет је под

принудом отмицара преусмерен ка Италији, па Израелу, да би на крају принудно слетео на аеродром у Ларнаки.

О томе да претње цивилном ваздухопловству нису остале у прошлом веку, као и да је обезбеђивање у цивилном ваздухопловству континуирано надметање кроз стално усавршавање и обучавање у циљу спречавања радњи незаконитог ометања сведочи и 2010. година. Наиме, 29. октобра 2010. године спречен је покушај бомбашког напада уз помоћ импровизоване експлозивне направе скривене у кетрицима за штампаче. Напад је осујећен захваљујући обавештајним подацима који су указивали на то да је у плану извођење напада на лет усмерен ка САД (Krull, 2016). Овај случај је тада изазвао посебну пажњу јер доступни уређаји за детекцију експлозива нису успели да детектују његове трагове унутар пртљага у ком су се налазили кетрици.

### **3.2. *Анализа трендова у извођењу радњи незаконитог ометања***

Анализом забележених радњи незаконитог ометања уочавају се сличности између појединих случајева и долази до појаве образаца који временом прерастају у трендове. Неки од напада поменутих у овом раду, могу се груписати зато што су извршени од стране терористичких организација, у групама од два до неколико саизвршилаца, по употреби истих врста експлозива, циљевима којима су изведени, као и метама напада.

#### **3.2.1. *Отмица ваздухоплова***

Анализом наведених примера терористичких аката, односно радњи незаконитог ометања, примећује се да је испрва отмица ваздухоплова била најчешћи вид извршења ових радњи (Dempsey, 2002). Отмица ваздухоплова представља незаконито преузимању контроле над ваздухопловом употребом силе и насиља, претњом њихове употребе или другим видом застрашивања. Први корак употребе силе обично је усмерен ка кабинском особљу (Evans, 1969). Ваздухоплов у том тренутку мора бити у статусу ваздухоплова у лету, а тај статус

почиње онда када су сва врата ваздухоплова затворена. Овом радњом незаконитог ометања ваздухоплов, заједно са путницима и лицима која нису путници у њему, се користи као средство за постизање циљева отмицара. Циљ отмицара често је био захтев за ослобађање затвореника, привлачење медијске пажње ради прокламовања својих циљева и схватања, новац. Из угла извршиоца кривичног дела, овај вид радње незаконитог ометања са собом повлачи повећан ризик јер захтева његово лично присуство у ваздухоплову, наспрам нпр. напада коришћењем импровизоване експлозивне направе или напада у јавној зони аеродрома који међу својим приступним путевима нуди широк избор за бегство након извршења. Током отмице, извршилац је „заробљен“ у ваздухоплову заједно са путницима и лицима која нису путници, те постоји шанса да буде савладан већ у ваздухоплову, а шансе и путеви за бегство по приземљењу ваздухоплова сведене су на минимум. Први случај отмице ваздухоплова забележен је 21. фебруара 1931. године (Duchesneau, 2015). Овај случај није повезан са путничким ваздухопловом већ су перуански револуционари отели поштански ваздухоплов и принудили пилота да прелети изнад града Лиме у Перуу како би из ваздухоплова избацили пропагандне летке. Скорашњи пример покушаја извршења ове радње незаконитог ометања забележен је покушајем отмице ваздухоплова на лету Тиањин Ерлајнс (Tianjin Airlines) 12. јуна 2009. године, када се догодио горепоменут могући сценарио. Путници и лица која нису путници која су се налазила у ваздухоплову успели су да савладају отмицаре (Duchesneau, 2015).

### 3.2.2. *Напади коришћењем експлозива, запаљивих материја и направа*

Овај тренд се касније мења и све чешћи постају напади импровизованим експлозивним направама и употребом разних врста оружја. Импровизоване експлозивне направе могу бити коришћење у сврху уништења или оштећења ваздухоплова, било док је у лету или на земљи. Ваздухоплов се сматра ваздухопловом у лету од оног тренутка када су врата ваздухоплова затворена. Према томе ваздухоплов који се налази на позицији на земљи може бити

категорисан као приземљен или паркиран, али и као ваздухоплов у лету. Из тога произилази и дистинкција у категоризацији напада на ваздухоплов. На пример, напад у фебруару 1979. године у Зимбабвеу када је ваздухоплов компаније Ер Родезија (Air Rhodesia) погођен пројектилом СА-7 непосредно по полетању јесте напад на ваздухоплов у лету (Wolniak, 2019). Уколико би напад био изведен нешто раније, пре укрцавања путника и лица која нису путници, док је ваздухоплов још паркиран на позицији, било би речи о копненом терористичком акту тј. радњом незаконитог ометања усмереном ка ваздухоплову. Употреба експлозива и импровизованих експлозивних направа свакако није једини метод којим се може извршити радња незаконитог ометања, али се кроз историју показао као најпопуларнији. У прилог томе иде и чињеница да активирање оваквог типа направе унутар ваздухоплова који је у лету готово сигурно за последицу има угрожавање физичког интегритета ваздухоплова, што касније резултира великим бројем жртава и великом материјалном штетом. Међутим, овакав вид радње незаконитог ометања није увек успешан и може бити осујећен и у случају да потенцијални извршилац успе да уђе у ваздухоплов. Нападач може бити савладан од стране путника и лица која нису путници, као у случају из 2009. године<sup>7</sup>. Може доћи до неуспешне активације направе или, у зависности од природе направе и стручности онога који је саставио, њена активација неће изазвати адекватне последице по физички интегритет ваздухоплова, или их неће изазвати уопште, те ваздухоплов може бити успешно приземљен значајно смањујући број потенцијалних жртава.

О томе да се за извршење радњи незаконитог ометања често не бирају средства показује пример 17. априла 1986. године. Овај случај може послужити као пример покушаја извођења радње незаконитог ометања помоћу импровизоване експлозивне направе. Захваљујући добро обављеном прегледу обезбеђивања и службеникове сумње да се унутар кофера, тада госпођице Марфи, нешто налази, пронађена је импровизиована експлозивна направа са комбинацијом

---

<sup>7</sup> Покушај присталице Ал Каиде да активира импровизовану експлозивну направу сакривену у доњем вешу на лету за Детроит 25. децембра 2009. године

упаљача са тајмером и алтиметром (Duchesneau, 2015). Користећи овакав вид упаљача нападач може темпирати време активације у периоду када ваздухоплов лети над океаном. Ова могућност погодује нападачу јер у знатној мери отежава касније прикупљање доказа и откривање тачног разлога обршавања ваздухоплова.

Вереник госпођице Марфи подметнуо је поменути напругу у њен пртљак с циљем напада на ЕЛ АЛ (EL AL) ваздухоплов на лету за Тел Авив, користећи трудну вереницу за уношење напруге у ваздухоплов. Најскорији пример покушаја оваквог дела, већ описан у раду, осујећен је 29. октобра 2010. године када је покушано подметање напруге унутар штампача који су требали да буду транспортовани ваздухопловима компанија Федекс (FedEx) и УПС (UPS). Напретком технологије за откривање експлозива расте и креативност извршилаца радњи незаконитог ометања у погледу маскирања импровизованих експлозивних напруга унутар пртљага или на телу. Тако је Џон Рејд у новембру 2001. године експлозив сакрио унутар потпетице своје ципеле (Duchesneau, 2015).

### 3.2.3. Самоубилачки напади и мисије

Повезано са претходно објашњеним, уколико се нападач налази у ваздухоплову напад може да добије карактер самоубилачког. Пре свега, треба уочити дистинкцију између самоубилачког напада и самоубилачке мисије. Када нападач жели да умре за своје циљеве или да својом смрћу скрене пажњу на њих и да пошаље одређену поруку ради се о самоубилачком нападу. Нападач је свестан да су велике шансе његове смрти и то прихвата. Док када је реч о самоубилачкој мисији, нападач своју смрт користи и као оружје за извршење напада (Rare, 2003). Примери овакве врсте напада бележе се 4. марта 2003. године на Филипинима и 24. јануара 2011. године у Москви када је бомбаш самоубица активирајући бомбу у јавној зони, односно зони долазака аеродрома „Домодедово“, убио 37 лица (Duchesneau, 2015).

Радње незаконитог ометања усмерене на цивилно ваздухопловство махом спадају у категорију самоубилачких мисија јер се током њиховог извршења сам ваздухоплов користи као оружје за извршење напада и изазивање великог броја жртава. Дакле, преузимањем контроле над ваздухопловом у лету он може бити искоришћен као оружје за изазивање смрти барем дела оног броја лица која су у исти укрцана. Такође, такав ваздухоплов може се користити као оружје у изазивању што је већег могуће броја жртава и ван ваздухоплова, односно на тлу, као што је случај у примеру напада 11. септембра 2001. године. Оно што овај тип радњи незаконитог ометања чини посебно опасним јесте то да су шансе за одвраћање нападача јако мале, као и то да код нападача нема страха од потенцијалних санкција јер је спреман да током извршења изгуби и свој живот. Неусаглашени су подаци о првом забележеном нападу ове природе због неслагања у вези експлозије у ваздухоплову авио-превозиоца Транс Ворлд Аирлинес (Trans World Airlines) 8. септембра 1974. године. Нејасно је да ли се ради о самоубилачкој мисији или делу саботаже извршеном подметањем импровизоване експлозивне направе у ваздухоплов. Покушај нигеријског присталице Ал Каиде да активира импровизовану експлозивну направу сакривену у доњем вешу на лету за Детроит 25. децембра 2009. године најскорији је забележен случај овакве мисије. Абдулмуталаб је савладан од стране путника и посаде након што направа није експлодирала, а потом је по слетању у Детроит ухапшен (Duchesneau, 2015).

Сам ваздухоплов може постати средство напада и користити се као оружје, што је био случај са Лубицем 2015. године. Услед природе тероризма и деловања терориста са циљем добијања медијске пажње и изазивања страха у ширим масама, мету напада по правилу представљају највећи и прометнији аеродроми. Напади на ове аеродроме пружају могућност велике концентрације људи на једном, релативно малом, простору што олакшава извођење напада са великим бројем жртава. Пример за овакве нападе су Брисел и Истанбул.

### 3.2.4. Људски фактор наспрам техничких средстава

Свакако да је одређен број напада могао бити спречен квалитетније обављеним прегледом обезбеђивања, али људски фактор није једини који може да закаже. Поред тога, могући су и технолошки пропусти и недостаци, као на пример у случају из 2010. године. Овакви пропусти допринели су низу реактивних мера којима се обезбеђивање годинама усавршавало и подизало на виши ниво. Често се мере доносе реактивно, након напада, са циљем усавршавања система. С једне стране, систем се усавршава и минимизира се шанса за понављање напада такве врсте. Са друге стране, реактивно деловање значи да је постојао простор за напад који је искоришћен и да се штетни догађај већ одиграо, што се не може сматрати победом система.

У сусрету са системом обезбеђивања потенцијални нападач мора да надмудри оператера и опрему којом оператер рукује. О утицају људског фактора, као и у свакој другој области, може се дискутовати из различитих перспектива и када је реч о прегледу обезбеђивања. Тако се као предности човека над „машином“ издвајају могућности човека да примети сумњиво понашање код лица, искуство стечено претходним радом и сусретима са истим или сличним ситуацијама. Међутим разматрајући ефикасност људског фактора наилази се и на мане које се могу огледати пре свега у грешкама приликом рада. Затим, морају се узети у обзир различитости међу самим оператерима, подложност умору, утицај стреса и окружења на ефикасност запосленог. С друге стране „машина“ не подлеже умору током коришћења, али захтева високе трошкове одржавања. Такође, сваки од уређаја који се користе за преглед обезбеђивања има горњу границу броја пртљага или путника који се могу прегледати у одређеној јединици времена (McLay et al., 2010). Честа појава лажних аларма и могућност непредвиђених кварова додатно успоравају преглед обезбеђивања (Coughlin, 2002).

О значају људског фактора може посведочити пар догађаја. Захваљујући капетану Бар Леву двоје од четворо терориста умешаних у напад 6. септембра 1970. године нису укрцани на ваздухоплов. Након прегледа оператер је

обавестио капетана да има сумњу у вези два путника бизнис класе. Након поновне провере капетан одбија укрцавање поменутих путника.

Људски „осећај“ спречио је потенцијалну смрт 375 путника на лету од Тел Авива до Њујорка 17. априла 1986. године. Килограм и по семтекса скривен унутар пртљага није откривен приликом прегледа рендгенском опремом. Напад је спречен јер је понашање госпођице Марфи било сумњиво оператеру који је узео пртљак ради поновног прегледа и том приликом приметио да је тежи него што би требао да буде. Ипак, наспрам позитивних постоје и негативни примери утицаја људског фактора захваљујући којима је забележено приступање обезбеђивано-рестриктивним зонама без важећег или помоћу неважећег купона за укрцавање. Чак се и пре напада 11. септембра Мухамед Ата, који је предводио напад, учинио сумњивим раднику на шалтеру за регистрацију путника на лет. Том приликом он и Абдул Азиз ал-Мари, који је путовао са њим, нису заустављени јер су појавом и својим пртљагом оставили дојам бизнисмена.

Значај људског фактора, а уједно с њим и евалуације понашања лица и идентификовања потенцијалне претње, већ у најранијем стадијуму приметан је у начину рада у Израелу. Наиме, целокупан систем обезбеђивања подређен је првенствено путнику, па тек онда његовом пртљагу. Акцент је на уочавању сумњивог понашања код путника и идентификацији оних који могу бити потенцијална претња, а не на проналаску и спречавању уношења забрањених предмета у ваздухоплов (Jenkins, 1989).

С обзиром на то да ниједан од ова два елемента (људски потенцијали и техничка средства) не може у потпуности адекватно задовољити потребне критеријуме, долази се до закључка да је за идеално конципиран систем обезбеђивања потребно пронаћи одговарајући однос између њих.

### 3.2.5. *Инсајдерске претње*

Иако се већина терористичких аката везује за лица која нису непосредно повезана са системом цивилне авијације, посебну пажњу треба скренути и на инсајдерске претње. По дефиницији Мандића и сарадника: „Унутрашњу

претњу, инсајдере, представљају лица која су запослена у предузећу, компанији или институцији без обзира на њихов радно-правни статус“ (Мандић, Путник, и Милошевић, 2017, стр. 61).

Инсајдером се сматра особа која у складу са природом посла и службеном потребом, раније или тренутно, има овлашћен приступ подацима и мрежи организације. Интерни субјект постаје инсајдерска претња када свесним, или несвесним, чињењем свој положај искористи у сврху наношења штете функционисању система цивилног ваздухопловства. Штетан догађај може се дефинисати као „сваки догађај који може потенцијално да изазове последице правном лицу у облику губитака било каквог облика, а без обзира на извор, носиоце и облик угрожавања“ (Мандић и Станојевић, 2020, стр. 20).

Инсајдерске претње су у овом случају посебно значајне јер интерни субјекти сектора цивилног ваздухопловства поседују знање о функционисању система и инфраструктури. Инсајдери поседују знање о безбедносним процедурама, лако доступним тачкама за улаз и излаз и слабе тачке система што може умногоме помоћи и олакшати извођење напада. Управо из тог разлога инсајдери се сврставају у једну од озбиљнијих претњи усмерених ка цивилном ваздухопловству.

Мотиви за овакав вид злоупотреба међу интерним субјектима могу бити разне природе, почев од економских, политичких, па све до културних и личних. Разумејући овакав тип претњи унутар система цивилног ваздухопловства устаљује се низ проактивних мера и протокола који за циљ имају сузбијање оваквих видова претњи.

Један од примера је покушај запосленог у ИТ сектору авио-превозиоца Бритиш Ервејс (British Airways), Раџиба Карима, да 2011. године да Ал Каиди уступи информације о обезбеђивању у ваздухопловству, као и покушај регрутовања неколико запослених муслиманске вероисповести, међу којима је био и службеник обезбеђења, за извођење напада. Карим је такође покушао да постане члан кабинског особља са циљем да касније изврши самоубилачки напад у ваздухоплову у лету, али је тај план осујећен одбијањем његовог запослења на

овој позицији. Четири године раније на аеродрому „Дон Ф. Кенеди“ планиран је напад уништењем подземних цеви за гориво, за шта је кривим осуђен и један од запослених овог аеродрома. Када је реч о горепоменутом кабинском особљу, 2015. године забележен је успешан случај отмице ваздухоплова од стране копилоота Церман Ервингса (Germanwings Airlines) Андреса Лубица. Поред тога што приказује извршење радње незаконитог ометања од стране лица које се сматра инсајдером, овај случај указује и на непоштовање безбедносних протокола. Лубиц је успео да отме ваздухоплов тако што је закључао капетана ван кокпита након што је он отишао у тоалет, што се коси са протоколом успостављеним након напада 11. септембра. Иако се не повезује са терористичким организацијама, Лубиц је имао менталних проблема, што имплицира да послодавац није извршио адекватну безбедносну проверу запосленог (Krull, 2016).

Неовлашћени приступ систему цивилног ваздухопловства може се остварити и коришћење механизма социјалног инжењеринга. Социјални инжењеринг представља комуникационих вештина с циљем наговарања друге стране да поступа на одређен, жељени начин. Као крајњи циљ социјалног инжењеринга, Мандић истиче „долажење до информације која се касније користи у различите сврхе које су штетне по власника информације“ (Мандић и Станојевић, 2020, стр 306). Таквим нападима се за мете напада на првом месту постављају ненамерни инсајдери.

Иако је из изложеног недвосмислено да инсајдерске претње јесу вид претње која може озбиљно да угрози ваздухопловство, проактивно деловање у овом домену и даље није на потпуно задовољавајућем нивоу. С обзиром на то да целокупан систем обезбеђивања може бити угрожен уколико се не може ослонити на своје интерне субјекте, потребно је појачати свест о битности овог проблема, унапредити и појачати системе обука из ове области.

#### **4. Догађаји прекретнице у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству**

Неки од напада на цивилно ваздухопловство имали су већи утицај од осталих. Тако су поједини због својих карактеристика, обима последица, значају за развој обезбеђивања у цивилном ваздухопловству или по томе што представљају први такав случај у историји, забележени као догађаји прекретнице у обезбеђивању цивилног ваздухопловства. О овој теми воде се дебате и постоје различита разматрања те се не може дати јасан и прецизан одговор који су то догађаји прекретнице а који не, као и по којим се тачно параметрима одређује који догађај испуњава услове да се може сматрати прекретницом у обезбеђивању. Џонстон сматра да се у сектору транспорта таквим догађајима могу сматрати они који са собом носе измене политика (Johnston, 2004). Сваки од забележених догађаја радњи незаконитог ометања имао је одређени утицај на цивилно ваздухопловство. Међу њима се издвајају они који су имали шири обим последица и у складу с тим допринели увођењу значајнијих промена у обезбеђивању у ваздухопловству и увиђању пропуста који су до тада постојали унутар система. У даљем тексту биће наведени и детаљније објашњени неки од догађаја који одговарају горе описаном, а представљају избор аутора. Усвајање конвенција и других аката биће тема засебног поглавља, те се на овом месту неће детаљније писати о њима.

Већ је раније у тексту поменуто отмица Ел Аловог (EL AL) ваздухоплова 23. јула 1968. године на лету из Рима у Тел Авив. Овај догађај се сматра првим актом модерног тероризма усмереног ка цивилном ваздухопловству. Захваљујући њему убрзан је процес ратификације Токијске конвенције односно Конвенције о прекршајима и одређеним другим актима почињеним у ваздухоплову. Такође, овај догађај имао је и велик утицај на усвајање Хашке конвенције о сузбијању противправног преузимања контроле над ваздухопловом.

Две године касније, 6. септембра 1970. године, у једном сату отета су четири ваздухоплова која су за крајњу дестинацију имала Њујорк, при томе узимајући 310 путника и чланова посаде за таоце. Овај догађај сматра се првом координираном акцијом која напада цивилно ваздухопловство. Захваљујући

њему убрзава се усвајање Хашке конвенције и долази до усвајања Монреалске Конвенције о сузбијању незаконитих аката против безбедности цивилног ваздухопловства 1971. године.

Да нису само ваздухоплови мета оваквих напада показано је нападом на Аеродром „Лод“ (данас „Бен Гурион“) 30. маја 1972. године. Због овог догађаја долази до усвајања Анекса 17 унутар ког се прописују нови безбедносни протоколи и процедуре. Први пут напад је изведен на терминалу аеродрома, где су нападачи убили 28 лица користећи аутоматске пушке и ручне гранате које су носили у својим ручним пртљазима.

Бомбашки напад 23. јуна 1985. године доводи до измена Анекса 17 и Монреалске конвенције по питању обележавања пластичних експлозива у сврху њихове детекције 1991. године.

Већ у децембру исте године поново су забележени координирани напади. Овог пута мета напада били су аеродроми у Бечу и Риму. Овај догађај довео је до усвајања нових протокола у обезбеђивању. Прецизније, као одговор донет је Монреалски протокол за сузбијање аката насиља на аеродромима који се користи у међународном цивилном ваздухопловству из 1988. године.

#### **4.1. Пан Ам 103**

Лет 103 компаније Пан Ам, по предвиђеном реду летења требао је да, 21. децембра 1988. године, лети из Франкфурта за Детроит, преко Лондона и Њујорка. Недуго након полетања са лондонског аеродрома „Хитроу“ губи се радио веза са авионом и авион се око 19 часова обрушава на град Локерби у Шкотској (Bell, 2020). У паду авиона страдало је укупно 270 људи, од чега је било 243 путника, 16 чланова посаде, као и 11 становника Локербија на тлу (Black, 1999). У каснијем поступку истраживања случаја 253 жртве су позитивно

идентификоване. У поступку идентификације коришћене су методе одонтологије<sup>8</sup> и дактилоскопије<sup>9</sup> (Moody & Busuttill, 1994).

За мање од седам дана истраге комбинованом тиму британских и америчких истраживача било је јасно да узрок пада авиона није била несрећа, већ да је пад изазван с намером, коришћењем импровизоване експлозивне направе. Највећи број радњи незаконитог ометања употребом импровизованих експлозивних направа изведен је у периоду од 1969. до 1994. године.

Након три године истраге овог случаја двојица Либијаца су ухапшена и послата на суђење у специјално основаном неутралном суду у Холандији, унутар бивше војне базе Ваздушних снага САД, Камп Зеист у Утрехту. Пресудом 2001. године Ал Алим Калифа Фимах је ослобођен оптужби, док је Абделбасет ал-Меграхи проглашен кривим за смрт свих 270 настрадалих. Меграхи је покушао улагање жалбе на случај, што је одбачено. Пар година касније, 2007. године, одобрава му се поновно улагање жалбе на пресуду од које ће одустати две године касније након дијагностиковања канцера. Услед тешког здравственог стања Меграхи бива пуштен на слободу и враћа се у Либију где и умире 2012. године (Bell, 2020). Обојица су радили за Либиан Араб Ерлајнс (Libyan Arab Airlines) што указује на то да су искористили своја знања у сврху извршења овог напада.

За напад се везују и спекулације да је могао бити предвиђен и очекиван узимајући у обзир либијске претње након бомбардовања у Либији од стране САД-а. Ослањајући се на њих, рађају се и претпоставке да је овај напад наручен и изведен на захтев Гадафија.

Овај догађај довео је до измена у Анексу 17. Усвојен је амандман 7 у складу са ИСАО<sup>10</sup> Резолуцијом А26-7. Такође, овај догађај имао је утицај на усвајање Монреалске конвенције из 1991. године.

---

<sup>8</sup> Одонтологија је медицинска специјализација која се бави проучавањем зуба, усне дупље и њених ткива.

<sup>9</sup> Дисциплина која се бави проучавањем папиларних линија ради идентификације живих или мртвих лица

<sup>10</sup> International Civilian Aviation Organization (Међународна организација цивилног ваздухопловства)

Као резултат овог догађаја, на међународном нивоу уводи се обавезна политика упаривања путника и пртљага. Пре увођења политике упаривања путника и пртљага овај пропуст је могао бити коришћен за напад тако што би нападач чекирао свој предати пртљак и касније не би стигао на укрцавање.

#### 4.2. *Напади 11. септембра 2001. године*

Осврћући се на изазивање пажње јавности као мотива тероризма, напади на Светски трговински центар и Пентагон су, од стране јавности најиспраћенији акт тероризма икада. С обзиром да су се за извршење овог акта користили путнички ваздухоплови, он се категорише и као радња незаконитог ометања и узима се за једну од најзначајнијих тачака прекретница у обезбеђивању цивилног ваздухопловства. Од четири отета ваздухоплова, два су коришћена за уништење „кула близнакиња“ у Њујорку, један је обрушен на Пентагон у Вашингтону, а четврти на територији Пенсилваније. Након овог догађаја мере безбедности у цивилном ваздухопловству подигнуте су на највиши ниво.

Медијска пажња коју је изазвао овај догађај имала је за последицу пораст интересовања за проучавање тероризма који је до тада у науци заузимао маргинално место (Lum et al., 2006). Сагледано из научне перспективе, пораст интересовања о некој теми и опширније истраживање дају више квалитетних радова. Међутим, тема тероризма од 2001. године постаје у тој мери популарна да доводи до објављивања јако великог броја радова, те истраживање ове теме заправо постаје теже и не доводи до усвајања једнообразне дефиниције тог феномена. Прецизно дефинисање овог феномена олакшало би увођење и спровођење мера усмерених против њега (Saul, 2008).

Предвођен Мухамедом Атом (Mohamed Atta) напад 11. септембра важи за најсмртоноснији и најдеструктивнији напад икада. Као такав изазвао је огромну медијску пажњу и довео до појачане свести јасности о тероризму. Реализацију напада спроводило је 19 терориста (Kean & Hamilton, 2004).

Напади 11. септембра 2001. године са собом су однели животе 2996 лица, што је нешто мање од половине укупног броја страдалих услед извршења радњи

незаконитог ометања. Иако заузима овако значајан удео, овај догађај није донео популаризацију и пораст у броја радњи незаконитог ометања у наредном периоду. Овај догађај ставља велик акценат на борбу против тероризма и скреће пажњу на Ал Каиду као организацију који у том тренутку постају светски непријатељ број један.

Конгрес САД усвојио је нацрт закона о безбедносној реформи месец и по дана након напада и САД објављују „рат тероризму.“ Напад је показао да су САД занемариле заштиту своје територије сматрајући такав напад незамисливим (Flynn, 2004). Напад указује на потребу за свеобухватним променама у обезбеђивању, те Међународна организација цивилног ваздухопловства<sup>11</sup> покреће трансформацију система обезбеђивања у цивилном ваздухопловству и мере безбедности се подижу на највиши могући ниво. Међународна организација цивилног ваздухопловства није једина дала одговор на нападе. УН донеле су Резолуцију 1373 коју Прул (Proulx) карактерише као „најважнији инструмент који је донет од 11. септембра“ (2012, p. 207).

Већ у септембру 2001. одржано је заседање скупштине Међународне организације цивилног ваздухопловства где је усвојена Декларација о злоупотреби цивилног ваздухоплова као оружја за уништење или друге терористичке акте који погађају цивилно ваздухопловство (Declaration on Misuse of Civil Aircraft as Weapons of Destruction and Other Terrorist Acts Involving Civil Aviation) и подржано је усвајање програма обезбеђивања у ваздухопловству. Овај програм треба да помогне чланицама у погледу „давања савета државама о организацији и техникама обезбеђивања у ваздухопловству; помоћи у извршењу ИКАО плана корективних акција ревизије Анекса 17; координацији ИКАО програма обуке за обезбеђивање у ваздухопловству, пружања обуке на радном месту и сертификације; организовања тематских радионица и регионалних семинара обуке које спонзорише ИКАО; координације са Бироом за техничку сарадњу ИКАО“ (Bassiouni, 2008, p. 849).

---

<sup>11</sup> у даљем тексту ИКАО (од енг. International Civilian Aviation Organization)

На Министарској конференцији о безбедности у ваздухопловству (Ministerial Conference on Aviation Security) одржаној у Монтреалу 19. и 20. фебруара 2002. године сви учесници су се сложили да се „поверење јавности у цивилно ваздухопловство може повратити једино интернационалном сарадњом и акцијама држава чланица“ (MacKenzie, 2010, p. 386).

Усвојен је и Универзални програм унапређења обезбеђивања (Universal Security Audit Programme) који за циљ има унапређење безбедности у цивилном ваздухопловству кроз стално и редовно праћење и унапређење мера обезбеђивања држава чланица. Овај догађај доводи до измена Анекса 17, односно усвајања амандмана 10, 7. децембра 2001. године у складу са ИКАО резолуцијом А33-1 (Abeyratne, 2010).

Такође, 11. септембар послужио је као опомена да регулаторни облик цивилног ваздухопловства, а самим тим и обезбеђивања у ваздухопловству, треба побољшати. Указао је и на то да само реактивно деловање и мењање протокола и усвајање резолуција након извршених радњи незаконитог ометања није довољан одговор за супротстављање претњама усмереним ка цивилном ваздухопловству. Узимајући наведено у обзир, у Пекингу се у септембру 2010. године одржава Интернационална конференција о ваздухопловном праву (International Conference on Air Law). Тада се усваја Конвенција о сузбијању незаконитих аката повезаних са међународним цивилним ваздухопловством (Convention on the Suppression of Unlawful Acts relating to International Civil Aviation) којом се унапређује Монтреалска конвенција из 1971. године (Witten, 2011).

Пиера и Гил (Piera & Gill) истичу да „Пекиншка конвенција из 2010. исправља недостатке оквира развијених у протеклих пола века“ (2014, p. 145). Пекиншки протокол из 2010. године унапређује Хашку конвенцију из 1970. године и са Пекиншком конвенцијом „задржава важан принцип „прогони или изручи“ док проширују надлежности и ојачавају механизме екстрадиције укључене у претходне конвенције“ (Giemulla & Weber, 2011, p. 293).

Односно, како објашњава Ван дер Торн (Van der Toorn): „Нови инструменти ажурирају постојеће конвенције у светлу терористичких напада 11. септембра 2001. и развоја закона о борби против тероризма током последњих деценија. Пекиншка конвенција предвиђа кључна нова кривична дела употребе авиона као оружја, као што се догодило 11. септембра, употребе оружја за масовно уништење или опасних супстанци против, на или из авиона и транспорт опасног материјала. Инструменти такође предвиђају нова кривична дела, проширену надлежност и појачане режиме екстрадиције и узајамне помоћи. Ова унапређења имају за циљ да осигурају да шири круг учинилац може бити приведен правди у вези са терористичким активностима или активностима пролиферације у вези са авијацијом него што је то тренутно могуће“ (Van der Toorn, 2010, p. 1).

У периоду непосредно након напада, акценат за унапређење стављен је на побољшање обављања прегледа обезбеђивања, пре свега прегледа пртљага. Временом је спозната једнака важност побољшања осталих мера као што су контрола приступа, уочавање сумњивог понашања, заштита периметра. Једна од мера која се након овог догађаја захтева од авио-превозилаца јесте уградња ојачаног кокпита у ваздухоплов. Улога кокпита је заштита од неовлашћеног упада у исти и заштита од деловања помоћу ватреног оружја одређених калибара. Трошкови уградње обично износе између 30 до 50 хиљада долара. Један од недостатака је што ојачан кокпит може послужити као заштита отмичарима уколико на неки начин успеју да уђу унутар њега. Исто тако, представља баријеру која може послужити као заштита отмичару и уколико је отмичар члан кабинског особља. Такав случај десио се 2015. године када је копилот успео да отме ваздухоплов тако што је закључао капетана ван кокпита након што је он отишао у тоалет. У фебруару 2004. у Колумбији су откривена и деактивирана четири гасна балона на даљинско управљање натоварена експлозивом. Балони су били постављени дуж пута поред писте аеродрома у Ваједупару, са циљем њиховог активирања приликом слетања колумбијског председника на аеродром (Arasly, 2005). Наведени пример илуструје битност

заштите периметра, али и патролирања дуж периметра ради уочавања неправилности.

Након мање од месец дана, 7. децембра, као одговор на 11. септембар усвојена је, десета по реду, измена и допуна Анекса 17. Промене донете у септембру почеле су са применом од јула 2002. године. Овом допуном Анекса доносе се нове одредбе везане за међународну сарадњу, прописују се нови протоколи за вршење контроле приступа и мењају се мере које се примењују приликом прегледа обезбеђивања путника и њиховог ручног пртљага. Поред измене и допуне поменутих безбедносних протокола, посебан значај придаје се и темама заштите кокпита ваздухоплова, утицаја људског фактора и одговора на радње незаконитог ометања.

Треба истаћи да напад 11. септембра није био напад директно усмерен на ваздухопловство, већ напад који је ваздухопловство, конкретно ваздухоплов, искористио као средство за напад.

Након овог догађаја у САД формира се Управа за безбедност саобраћаја (Transportation Security Administration<sup>12</sup>), односно агенција која има за циљ централизовање послова обезбеђивања у ваздухопловству (Ghobrial & Irvin, 2004). Пре овог догађаја преглед обезбеђивања био је обавеза авио-превозилаца (Coughlin, 2002). Они су, водећи се премисом да су ови догађаји мало вероватни, склапали уговоре са фирмама које су нудиле најнижу цену. Иако се проценом ризика овакви догађаји сматрају мало вероватним, у случају да се остваре могу имати огромне последице, као што је и овај догађај (Mueller & Steward, 2011). Улагања у системе безбедности се многоструко увећавају након овог напада. Међутим, неки аутори, као што су Муелер и Стевард (Mueller and Steward) сматрају да су оваква улаганја била неоправдана и усмерена ка обезбеђивању од напада који су мало вероватни (2012). Задатак агенције је да својим радом одврати потенцијалне учиниоце сличних дела и да путницима да до знања да се питањем обезбеђивања на нивоу САД бави директно Влада, преко своје

---

<sup>12</sup> у даљем тексту енг. TSA

агенције (Poole Jr, 2009). У циљу охрабрења путника за коришћење овог вида транспорта, TSA запошљава неколико хиљада оператера након 11. септембра. Међутим, услед неадекватно обављених провера запослених, овај потез са собом доноси велики број жалби путника. Жалбе се углавном односе на украдене и оштећене предмета и кулминирају хапшењем неколико запослених у Њујорку и Мајамију 2003. године, оптужених за крађу личних ствари и новца из пртљага које су прегледали (Goo, 2003). Трошкови предвиђени за обезбеђивање и осигурања након овог догађаја постају многоструко већи услед чега многи авио-превозиоци на простору САД престају са радом или настављају да послују са осетно мањим приходима. С друге стране, пад интересовања за коришћење овог вида транспорта изазван страхом код клијената приморава авио-превозиоце да обарају цене карата упркос повећању расхода с којим се суочавају. У САД је током фискалне 2002. године за унапређење система обезбеђивања предвиђен буџет од 561 милион долара (Ghobrial & Irvin, 2004).

Измене протокола у обезбеђивању након овог догађаја директно погађају путнике. Изузев страха од поновних, сличних догађаја, путници су суочени са изменом цена карата за путовања, као и новим начином функционисања система на аеродрому. Наиме, раније је било довољно доћи на аеродром око 30 минута пре укрцавања, док се са увођењем нових протокола тај период значајно повећава (Ghobrial & Irvin, 2004).

#### **4.3. Покушај уношења течних експлозива у ваздухоплов – Лондон 2006. године**

У Лондону 10. августа 2006. године осујећен је покушај коришћења течних експлозива за извршавање радњи незаконитог ометања. Течни експлозив у ручном пртљагу био је намењен извршењу неколико истовремених, самоубилачких мисија којима би било уништено између 10 и 15 ваздухоплова у лету на путу за Канаду и САД (Zain, 2021). Овај догађај сматра се прекретницом из више разлога. Прво, јављају се политички притисци да се изађе на крај са оваквим типом претње, долази до измене Анекса 17 и до усвајања Амандмана 12

у новембру 2010. године, у складу са Резолуцијом ИКАО А36-20. Затим, доприноси усвајању Пекиншке конвенције и протокола који се баве новим облицима претњи. На крају, доводи до усвајања нових протокола и процедура у обезбеђивању у ваздухопловству, као и до ограничења уноса течности у путничку кабину ваздухоплова. Узимајући у обзир да на аеродромима није било доступне техничке опреме погодне за идентификацију овог типа течности и њиховог састава, као најједноставнија и уједно најефикаснија мера уводи се рестрикција уношења течности, гелова и аеросоли (у даљем тексту ТГА) у путничку кабину ваздухоплова. Ограничење се не односи само на воду и друга пића, већ обухвата и креме, гелове, уља, парфеме, аеросоле, шампоне, гелове за туширање, амбалаже под притиском, пене за бријање, пасте за зубе и све друге материјале сличног састава. Ова ограничења не важе за течности купљене у продавницама на аеродромима које се налазе иза тачака прегледа обезбеђивања и пасошке контроле. Важеће ограничење дозвољава до литар течности у ручном пртљагу у амбалажама до 100 милилитара. Амбалаже морају бити запаковане у провидну кесицу димензија 20x20 центиметара, која се може поново затворити. За било које ТГА запремине изнад 100 милилитара неће бити дозвољен унос у обезбеђивано-рестриktivну зону и ваздухоплов, чак и када је садржај амбалаже делимично напуњен. Изузетак од овог правила могу бити медицинска средства у течном облику уз одговарајућу пратећу документацију или храна за бебе. Такође, у одређеним условима дозвољава се ношење течности запремине преко 100 милилитара унутар кесе са видљивим знаком неовлашћеног отварања (Security Tamper Evident Bag). Појачано се ради на усавршавању система за детекцију течних експлозива (у даљем тексту LEDS, на основу енгл. Liquid Explosive Detection System). Течни експлозиви су органске материје мале густине, које су по свом хемијском саставу јако сличне експлозивима у чврстом стању (Zain, 2021).

Обзиром да импровизирана експлозивна направа мора да садржи неку врсту детонатора, уочавање направе, уз помоћ рендгенске опреме, која садржи течни експлозив не сматра се значајно тежом од оне која је формирана помоћу

пластичног експлозива. Напротив, узимајући у обзир да се пластични експлозив може лако обликовати у различите облике и скривати у предмете свакодневне употребе, детонатор и жице коришћене за израду направе са течним експлозивом по правилу представљају „лакшу мету“ за оператера контрадиверзионе контроле који анализира слику. Проблем код прегледа течности је тај да се мешањем више врста течности може добити запаљива смеша, за коју детонатор неће бити преко потребан. Оператер који анализира слику са лакоћом ће унутар пртљага разликовати амбалаже које садрже течност од оних које су празне. Такође, моћи ће да утврди да ли је садржина у течном облику или је у питању гел или крема, али неће моћи да са сигурношћу утврди која врста течности је унутар пртљага. Још један од проблема са којим се особље обезбеђивања сусреће јесте чињеница да постоји велики број органских материја које су по саставу, односно атомском броју, сличне неким типовима експлозива.

Ограничење уношења ТГА на дозвољених 100 милилитара повлачи и потенцијалну опасност за особље обезбеђивања услед постојања могућности да се на тај начин на тачкама прегледа, унутар канти за одлагање забрањених предмета, налази велика количина опасних, запаљивих материја или течних експлозива (Turesek, 2008).

Преглед ТГА може бити обављен на следеће начине:

1. Прегледом појединачног паковања изван пртљага, након што је амбалажа отворена ради узорковања;
2. Прегледом појединачног паковања изван пртљага, без потребе за отварањем амбалаже;
3. Истовременим прегледом више појединачних паковања која су претходно извађена из пртљага и
4. Истовременим прегледом више појединачних паковања, док су унутар пртљага.

#### **4.4. Напади на јавну зону аеродрома у Бриселу и Истанбулу**

Три нападача, 22. марта 2016. године, детонирала су прслуке са експлозивом на територији Брисела. Два нападача су за циљ имала детонацију прслука на аеродрому, док је трећем нападачу мета била станица метроа. Захваљујући великом простору који заузима јавна зона аеродрома, нападачи су могли непримећено да уђу унутар аеродрома (Tan, 2016). Нападачи су направу, коју су носили унутар свог пртљага, активирали у близини шалтера за пријаву путника на лет<sup>13</sup>.

Десет дана након напада уведене су појачане мере обезбеђивања у виду додатних тачака за преглед докумената којима се приступ омогућава само оним лицима која поседују важеће исправе за лет. На тај начин је приступ терминалној згради онемогућен оним лицима која немају оправдан разлог за боравак унутар исте.

У јуну 2016. године напад у јавној зони аеродрома „Ататурк“ у Истанбулу изведен је од стране три нападача која су деловала истовремено. Након доласка на аеродром један се запутио ка паркинг простору, други ка терминалу долазака, а трећи на терминал за одласке. За напад су коришћене аутоматске пушке скривене у торбама које су носили са собом, и прслуци бомбе (Uzulmez & Ates, 2017). Аеродром је након напада у Бриселу исте године појачао мере обезбеђивања уводећи тачку прегледа за све који улазе унутар аеродрома. Како напад не би био осујећен већ на почетку, прва експлозија догодила се на паркингу. Тиме нападачи изазивају пометњу и привлаче пажњу, да би затим уследила експлозија на тачки прегледа обезбеђивања где је већа концентрација људи. Затим и трећа направа бива детонирана унутар терминалне зграде. С обзиром на то да се по правилу унутар зграде налази исти или већи број људи на мањем простору, него што је случај у јавној зони испред зграде аеродрома, претпоставља се да би број жртава био већи у случају да су сва три нападача направе детонирани унутар терминалне зграде.

---

<sup>13</sup> check in шалтери

Током напада нападачи су усмртили 45 особа и ранили 230. Неки од летова тог дана су одложени или отказани, док је четири сата након напада аеродром наставио са радом (Uzulmez & Ates, 2017).

На аеродрому у Истанбулу постављене су бетонске баријере испред домаћих и међународних терминала. Ова мера уређења простора у јавној зони минимизира могућност напада коришћењем возила за залетање и продор унутар терминала или другог дела аеродрома. Такође, појачавају се мере надгледања техником видео обезбеђења, поопштравају се мере контроле приступа и ради се на развоју безбедносне културе<sup>14</sup>. Под безбедносном културом се, у овом случају, мисли на пријављивање сумњивих лица, предмета и ситуација.

Иако ова два напада нису први напади у јавној зони аеродрома, иницирали су размишљање о начину како овакви напади могу бити спречени у будућности. Поред два наведена, 2011. године догодио се напад на долазном терминалу аеродрома „Домодедово“, и напад на аеродрому у Бургасу годину дана касније (Leese & Wildi, 2017). Након ових напада оператер аеродрома је у обавези да штити јавну зону аеродрома. Одговорност за оба напада преузела је Исламска држава.

---

<sup>14</sup> Безбедносна култура означава скуп усвојених ставова, вештина, правила и знања из области безбедности који се испољавају кроз понашања и процесе заштите вредности и личности.

## 5. Обезбеђивање у ваздухопловству на међународном нивоу

### 5.1. Међународна организација цивилног ваздухопловства (*International Civilian Aviation Organization*)

Стварање Међународне организације цивилног ваздухопловства један је од исхода Чикашке конвенције из 1944. године. Године 1947. ова организација постаје специјализована агенција Уједињених Нација за цивилно ваздухопловство (Van Dam, 1992). Током наредне две деценије била је фокусиран на успостављање организације и константан рад на унапређењу безбедности међународног цивилног ваздухопловства. Административна, техничка и пословна питања била су заједничка основа на којој су државе чланице могле да постигну споразум. Безбедност је постала проблем тек 1960-их, када је низ радњи незаконитог ометања уздрмао индустрију.

Састав организације чине бројне службе међу којима се издвајају:

1. Скупштина ИКАО;
2. Савет ИКАО;
3. Комисија за ваздушну пловидбу и
4. Правни комитет (Богуновић, 2017).

Одлуке ових органа за циљ имају изналагање различитих видова спречавања радњи незаконитог ометања (Филиповић, 1973). Међутим, организација неретко делује реактивно доносећи нове и унапређујући постојеће мере након неког догађаја, односно након радње незаконитог ометања већег обима. Посматрајући кроз призму наведеног, може се рећи да је отмица ваздухоплова израелског авио-превозиоца ЕЛ АЛ (EL AL) 1968. године убрзала ратификацију Токијске конвенције, као и да је низ отмица две, односно три године након тога допринео усвајању Хашке и Монреалске конвенције.

ИКАО окупуља 191 државу у циљу сарадње у области међународног цивилног ваздухопловства. На нивоу организације доносе се међународни споразуми и препоручене праксе које државе чланице имплементирају у своје националне прописе везане за цивилно ваздухопловство и обезбеђивање у цивилном

ваздухопловству. Основни циљ постојања ове организације јесте да државе чланице узајамно сарађују и непрекидно раде на успостављању и усавршавању система који ће омогућити безбедно путовање сваком путнику. Принцип суверенитета интегрисан је унутар свих конвенција и протокола ИСАО, али државе чланице које ова документа ратификују у обавези су да у своје национално право интегришу кривична дела наведена у овим уговорима. У складу са тим, закључује се да су закони из области ваздушног саобраћаја држава чланица део националне регулативе држава али се доносе у складу са ИСАО стандардима и препорученим праксама.

По порасту броја напада на цивилно ваздухопловство, од 1968. године одговор ИСАО на новонастале претње не одвија се задовољавајућом брзином. Процес доношења и усвајања препорука од стране држава чланица, а затим и њихова имплементација у пракси захтевају дуг временски период. У јуну 1970. године у Монреалу одржано је ванредно заседање са акцентом на решавање проблема терористичких аката усмерених ка цивилном ваздухопловству.

Циљ рада организације је заштита лица и имовине, уређење начина гоњења преступника, обезбеђивање оперисања ваздушног саобраћаја и очување поверења јавности у цивилно ваздухопловство. Мерари (Merari) критикује рад организације говорећи како систем на радње незаконитог ометања делује реактивно, остављајући утисак изненађености сваком следећом оваквом радњом (2013). С друге стране, као што Пиера и Гил (Piera and Gill) пишу: „ИСАО се често и нетачно окривљује за своју неспособност да брзо реагује и усвоји потребне промене за сузбијање тероризма у авијацији. Нажалост, такве критике игноришу *sine qua non* компоненту за успех у борби тероризма – вољу држава чланица ИСАО. У недостатку те воље, ИСАО не може много да уради“ (Piera and Gill, 2014, p. 236). Стандарди и препоручене праксе прописују минимуме који морају бити задовољени (Alexander & Sochor, 1990). У складу са проценом ризика и могућностима, државе чланице могу увести ригорозније мере од оних које су прописане.

Једна од главних препрека на путу савршенијег система обезбеђивања у ваздухопловству била је неспремност или немогућност чланица да ратификују конвенције и протоколе које је прописао ИСАО (Price & Forrest, 2009). Примена правних инструмената које је развио ИСАО с намером да се цивилно ваздухопловство заштити од радњи незаконитог ометања чини ваздушни саобраћај једним од најбезбеднијих видова превоза.

## 5.2. *Европска конференција цивилног ваздухопловства (The European Civil Aviation Conference)*

Европска конференција цивилног ваздухопловства основана је 1955. године. Седиште организације је у Паризу. Дефинишући стандардизоване политике и праксе цивилног ваздухопловства међу својим државама чланицама, Европска конференција цивилног ваздухопловства<sup>15</sup> промовише развој ефикасног и безбедног европског система ваздушног саобраћаја. Развој таквог система постиже се кроз међународну сарадњу, унапређење протокола у области обезбеђивања, обукама, тренинзима и планирањем, што представља неке од активности којима се бави организација.

ЕСАС координира политике унутар ваздухопловства на европском нивоу и представља званично помоћно тело Међународне организације цивилног ваздухопловства. Мере обезбеђивања које се спроводе на националним нивоима држава чланица, као и аеродромима, изнете су у другом делу „ЕСАС Doc 30“. Сем мера обезбеђивања које се односе на преглед ваздухоплова, путника, пртљага, робе и поште, залиха намењених потрошњи током лета, залиха намењених потрошњи на аеродрому и сличних одредаба, у овом документу описане су и мере које се примењују приликом претњи и отмица ваздухоплова. Садржи одредбе које се односе на обезбеђивање цивилног ваздухопловства на европском подручју. Заснован је на Анексу 17 уз неколико додатака којима се дефинишу виши стандарди од оних у Анексу 17. Активности ЕСАС су саветодавне природе и не обавезују државе чланице.

---

<sup>15</sup> у даљем тексту ЕСАС од енг. *The European Civil Aviation Conference*

### 5.3. Међународна асоцијација за ваздушни транспорт (*The International Air Transport Association*)

Након проблема Чикашке конвенције да регулише комерцијална питања авио индустрије, у априлу 1945. године формира се Међународна асоцијација за ваздушни транспорт<sup>16</sup>. Унутар ове организације окупљено је 240 авио-превозилаца из 118 земаља света.

Првобитно, ова организација основана је нешто раније, 1919. године као Међународна организација за ваздушни саобраћај, али је због Другог светског рата престала са радом. Валисовој тврдњи да IATA „покушава да ствари учини лакшим и за клијента и за авио-превозиоца“ (Wallis, *Combating Terrorism*, 1993, p. 108) иде у прилог чињеница да су препоруке ове организације утицале на развој система цивилног ваздухопловства који данас познајемо. IATA је 1970. године развила: „Препоручене минималне безбедносне стандарде за примену на међународним аеродромима, нашироко познате као „8 тачака“, што је довело, између осталог, до стварања рестриктивних зона на аеродромима“ (Yonah & Sochor, 1990, p. 23). Осамнаест година касније, Асоцијација предлаже програм интернационализације одговора на тероризам у области цивилног ваздухопловства. Такође, 2010. године покреће иницијативу развијања апарата који ће, користећи се новим технологијама, спроводити свеобухватнију проверу путника. Развој и употреба овог апарата подразумева да провера путника, укључујући и преглед обезбеђивања путника и њиховог ручног и предатог пртљага, буде процес који траје од шалтера за регистрацију путника на лет све до предвиђених гејтова за укрцавање на лет. На тај начин дошло би до замене постојећих прегледа на приступним тачкама који одузимају много времена.

---

<sup>16</sup> у даљем тексту IATA од енг. *The International Air Transport Association*

#### **5.4. Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству – Чикашка конвенција**

Од 1. до 7. децембра у Чикагу одржана је међународна конференција где су 54 државе учеснице расправљале о послератном цивилном ваздухопловству и уређењу истог (Naanappel, 2003).

Као резултат ове конференције потписана је Чикашка конвенција о међународном цивилном ваздухопловству. Ова конвенција представља кровни документ и основа је регулисања међународног цивилног ваздухопловства. Односи се само на цивилне ваздухоплове и прокламује принцип потпуног суверенитета државе над њеним ваздушним простором (Milde, 2008).

#### **5.5. Анекс 17**

Порастом броја радњи незаконитог ометања, од 1960-тих година постаје јасно да је цивилно ваздухопловство атрактивна мета напада чиме се угрожава безбедност путника и запослених у овом сектору. Свесни ситуације челници ИСАО 22. марта 1974. године доносе низ мера и безбедносних протокола обједињених у документу који представља Анекс 17 Чикашке конвенције (Mackenzie, 2010). Циљ Анекса 17 јесте да се имплементацијом прописаних протокола осигура безбедност путника, лица која нису путници, посаде и земаљског особља, као и система цивилног ваздухопловства у целости (Akweenda, 1986). Поред тога што наводи улоге и одговорности аеродромских власти, Анекс 17 наводи и „операције скрининга, активности превенције и активности у брзом одговору на нападе“ (Duchesneau, 2015, p. 179).

Јасно се раздвајају јавна зона аеродрома од обезбеђивано-рестриктивне зоне и њених критичних делова. На приступним тачкама у обезбеђивано-рестриктивну зони обавља се контрола приступа и преглед обезбеђивања путника, њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које носе са собом. У обезбеђивано-рестриктивној зони могу боравити путници у одласку након обављеног прегледа обезбеђивања и лица која нису путници која за то имају оправдан разлог или службену потребу. Преглед обезбеђивања обавља за

то сертифицировано особље. Приликом боравка у обезбеђивано-рестриктивној зони, лица која нису путници дужна су да, на видно истакнутом месту, носе идентификациону картицу издату од стране оператера аеродрома или да поседују други вид овлашћења на основу којег им се одобрава приступ. На захтев других држава, на аеродромима се спроводе појачане мере на одређеним летовима. Преглед обезбеђивања на аеродрому замишљен је као последња линија одбране од радњи незаконитог ометања. Међутим, кроз историју се показало да су извршиоци ових радњи проналазили путеве да и поред прегледа обезбеђивања успеју да у авион унесу средства за извршење оваквих аката. Због тога су уведене и додатне мере као што су посебно дизајнирана врата кокпита ваздухоплова, уређивање поступања са путницима неприхватљивог понашања у ваздухоплову као и институција официр за обезбеђивање током лета, која није устаљена пракса међу свим државама чланицама ИСАО.

Према Милдеу (Milde) Анекс 17 представља неку врсту „секундарног“ законодавства које у области безбедности у ваздухопловству може да има значајан утицај уколико га се државе чланице придржавају (1995). Анексом 17 и увођењем додатних безбедносних протокола, унапређене су мере за сузбијање радњи незаконитог ометања истакнуте у Токијској, Хашкој и Монреалској конвенцији. Препознаје значај сарадње и координације у спровођењу мера између различитих субјеката који имају улогу у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству. Посебно треба размотрити аспект сарадње између субјеката цивилног ваздухопловства. На пример, често се интереси особља обезбеђивања и авио-превозилаца сукобљавају. Једна страна тежи што бржем обављању потребних задатака у име пријатнијег доживљаја клијената, док, са друге стране, преглед обезбеђивања захтева целисходност што некада може захтевати краткотрајна задржавања и стварање гужви на местима предвиђеним за преглед обезбеђивања. Анексом 17 захтева се успостављање националних органа задужених за обезбеђивање у ваздухопловству, а касније и националних програма обезбеђивања у ваздухопловству. Анекс 17 може се сагледати и „као

основни правилник за све оне који су одговорни за обезбеђивање у ваздухопловству“ (Wallis, 1998, p. 85).

У фебруару 2002. године, током конференције о обезбеђивању у цивилном ваздухопловству, донет је закључак да је потребно хитно ревидирати смернице дате у Анексу и унапредити стандарде и препоручене праксе.

Од датума доношења до данас, Анекс 17 је више пута унапређиван и допуњаван. Једна од значајнијих измена уследила је након 11. септембра 2001. године. Након тога и 2006. године донет је још један амандман. Овај, једанаести амандман „уводи нове прописе о безбедности и времену реаговања у случају радњи незаконитог ометања“ (Duchesneau, 2015, p. 178). Њиме се такође истиче „да је имплементација стандарда и препоручених пракси обавезна за све државе чланице“ (Duchesneau, 2015, p. 178). Од 2006. године авио-превозиоци су у обавези да имплементирају програме обезбеђивања компатибилне са аеродромским програмима обезбеђивања у ваздухопловству. Унутар њих дефинишу се безбедносни протоколи који обухватају проверу ваздухоплова пре и по слетању, обезбеђивање ваздухоплова на земљи и спречавање неовлашћеног приступа ваздухоплову. Разматра се употреба посебно дизајнираних ваздухоплова који захваљујући својим техничким карактеристикама могу да издрже експлозије направа. На тај начин би се допринело повећаном степену безбедности путника, посаде и опреме на ваздухоплову спречавањем обрушавања ваздухоплова који је у лету, након потенцијалног извршења радње незаконитог ометања употребом експлозива, запаљивих материја и направа са експлозивним материјалом.

#### **5.6. Уредба Европског Парламента и Савета бр. 300/2008**

Уредба прописује заједничка правила за обезбеђивање цивилног ваздухопловства од радњи незаконитог ометања, одређивањем заједничких основних правила и стандарда обезбеђивања у ваздухопловству и успостављањем механизма за праћење њихове усаглашености. Такође, поставља основе за заједничко тумачење Анекса 17 Чикашке конвенције.

Одредбе ове уредбе примењују се на све аеродроме држава чланице или њихове делове који се не користе искључиво у војне сврхе, на све оператере и авио-превозиоце који пружају услуге на овим аеродромима. Такође, односе се на све субјекте који примењују стандарде обезбеђивања и делују из простора који се налази на аеродрому или изван њега и достављају робу и/или услуге преко ових аеродрома или на овим аеродромима (Правилник о заједничким правилима у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, 2011).

### *5.7. Токијска конвенција*

Судећи по називу, рекло би се да је Токијска конвенција о прекршајима и одређеним другим актима почињеним у ваздухоплову (The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) први корак Уједињених нација у бављењу овом тематиком. Међутим, када је реч о Уједињеним Нацијама зачетке можемо наћи нешто раније у Женевској конвенцији о отвореном мору (Convention on the High Seas) из 1958. године. Иако се овде не бави директно цивилним ваздухопловством, већ пиратеријом на мору, увиђа се сличност између брода и ваздухоплова као видова транспорта (Joynes, 1974). Временом се показало да је у пракси непримењиво поистовећивање пиратерије са радњама незаконитог ометања у ваздухопловству. Као последица тога, у Токију је од 20. августа до 14. септембра 1963. године одржана конференција. Статус ваздухоплова, дужности и јурисдикција држава, посебности кривичних дела и екстрадиција су неке од расправљаних тема које ће касније кроз историју бити понављане и дорађиване. Захваљујући одредбама Токијске конвенције, на кривично дело почињено у ваздухоплову примењује се закон оне државе у којој је ваздухоплов регистрован. Према томе, ваздухоплов у лету може се окарактерисати као огранак територије једне државе, у ком важи законска регулатива те државе, док лети кроз ваздушни простор других држава које имају суверенитет над тим простором. У прва два поглавља конвенције детаљније је појашњено да се односи на дела која могу, или делују да могу, да угрозе безбедност ваздухоплова, лица или имовине у њима. Поред тога,

дефинише се статус ваздухоплова у лету и разграничава надлежности држава (Dempsey, 2008). Такође, у трећем поглављу прописује овлашћења капетана ваздухоплова као оличења врховне власти унутар ваздухоплова у лету. Чланом 11, који самостално чини поглавље бр. 4, представљене су дужности држава по питању враћања отете летелице. У даљем тексту представљена су права и дужности држава и остале одредбе. У време заседања ИСАО у Буенос Аиресу конвенција још увек није ратификована и поред пораста броја радњи незаконитог ометања. Обзиром на тадашње стање у јуну 1970. године, у Монтреалу се сазива ванредна скупштина која се бави порастом броја радњи незаконитог ометања и начина на који овај проблем може бити решен (Alexander & Sochor, 1990).

Неки од недостатака Токијске конвенције су то што:

1. „Није конкретно кодификовала које противправне радње, којима се угрожава безбедност ваздухоплова, представљају кривично дело по Конвенцији (чл. 1);
2. Отмицу није прогласила међународним злочином;
3. Недостајао је јасан оквир који идентификује границе надлежности неопходне за покретање кривичног гоњења или изручења починилаца (чл. 3);
4. Ономогућио је било којој држави чланици која није држава регистрације ваздухоплова да интервенише са ваздухопловом у лету (чл. 4);
5. Није јасно утврдио и обухватио све облике противправног одузимања ваздухоплова (чл. 11) и
6. Није приморао државу чланицу да кривично гони наводног преступника након искрцавања“ (Duchesneau, 2015, p. 213).

### 5.8. Хашка конвенција

На Међународној конференцији за ваздушно право (International Conference on Air Law) у Хагу, од 1. до 16. децембра, донета је Конвенција о сузбијању

незаконите отмице ваздухоплова (Convention for the Suppression of unlawful seizure of aircraft). Конвенција је од 16. децембра отворена је за потпис државама учесницама конференције, а већ од 31. истог месеца за све остале. Конвенција се бави радњама незаконитог ометања на ваздухоплову у лету и занемарује нападе на цивилно ваздухопловство на земљи или са земље. Такође пропушта могућност да се напад на ваздухоплов у лету може извести и без починиоца у ваздухоплову. На пример постављањем импровизоване експлозивне направе на ваздухоплов док се налази на земљи, након чега нападач напушта ваздухоплов, док се направа активира док је ваздухоплов у лету. Конвенција прокламује строжије кажњавање радњи незаконитог ометања али не даје смернице везане за гоњење учинилаца ових дела, као и касније кажњавање (Dempsey, 2002). Услови који, према Конвенцији, морају бити испуњени да би се говорило о овом делу јесу да извршилац мора бити у ваздухоплову у лету током извршења, да је дело извршено употребом силе или под претњом употребе силе и на крају да сам ваздухоплов има статус ваздухоплова у лету. Ваздухоплов добија статус ваздухоплова у лету оног тренутка када су сва спољна врата затворена по укрцавању путника и задржава овај статус све до отварања неких од ових врата ради искрцавања путника. У случају принудног слетања ваздухоплов задржава статус ваздухоплова у лету све док надлежни орган не преузме бригу о ваздухоплову, путницима и лицима која нису путници и пртљагу и стварима на њему. Конвенција се примењује само на путничке ваздухоплове.

Према Закону о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова: „Свака од држава уговорница предузима потребне мере да успостави своју надлежност у решавању случаја оваквог кривичног дела у следећим случајевима:

1. Ако је извршено на ваздухоплову регистрованом у тој држави;
2. Ако ваздухоплов на коме је извршено кривично дело слети на њену територију с лицем за које се претпоставља да је извршилац кривичног дела, а које се још налази у ваздухоплову и

3. Ако је кривично дело почињено на ваздухоплову који је изнајмљен без посаде лицу чије се главно седиште предузећа или, у недостатку њега, његово стално боравиште налази у овој држави“ (Закон о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, 1972, члан 4).

Држава уговорница на својој територији обезбеђује притварање лица које је извршилац кривичног дела, или је осумњичен за извршење кривичног дела, извршеног под околностима за које се ова резолуција примењује. Конвенција такође дефинише случајеве организовања међу државама уговорницама ради заједничког коришћења ваздухоплова под заједничком регистрацијом. Хашка конвенција пример је брзо и ефикасно обављеног процеса ратификације конвенција из области безбедности у ваздухопловству. Процес је трајао мање од годину дана, прецизније 301 дан.

#### **5.9. Монреалска конвенција – Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства**

Иако је сјајан пример брзе ратификације, Хашка конвенција оставља празнине и неуређена питања. На пример, не препознаје дела усмерена против ваздухопловства изведена деловањем на земљи или са земље, већ се строго бави отмицом ваздухоплова у лету. Као одговор на ове пропусте, већ годину дана касније донета је Монреалска конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation). У првом члану дефинишу се радње незаконитог ометања. Као допуну Монреалској конвенцији ИКАО 1988. године усваја Монреалски протокол о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports). Протокол је проширио домете Монреалске конвенција из 1971. године изван ваздухоплова у лету и укључује акте насиља над људима и објектима у којима се окупљају путници пре и после путовања на аеродромима који служе међународном цивилном ваздухопловству (Dempsey, 2002). Доношење Протокола је реакција ИКАО на

координиране нападе на аеродромима у Риму и Бечу 1985. године. Поред ових напада, значајни су и напад на аеродром „Лод“ 1972. године, напад на атинском аеродрому годину дана касније и напад на аеродром у Минхену 1982. године. У првом члану Протокола објашњено је да ће се тумачити као с Конвенцијом јединствен документ.

#### ***5.10. Монреалска конвенција о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања***

Након доношења Монреалске конвенције и Протокола, очекиван је пад броја радњи незаконитог ометања. Међутим, у периоду након њиховог доношења све је већи број напада где се као оружје за извршење радње незаконитог ометања користе експлозиви. Као одговор на овај тренд доноси се Монреалска конвенција о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања (Convention on the Marking of Plastic Explosives), 1. марта 1991. године. Конвенција тежи смањењу злоупотребе пластичних експлозива њиховим обележавањем. Препознавање експлозива олакшава се додавањем маркера приликом њихове производње. Сходно томе, конвенцијом се забрањује производња необележених експлозива и уређује се начин контроле, држања и уништавања необележених експлозива. Конвенција ступа на снагу 26. јуна 1998. године (Tswana, 1991).

## 6. Обезбеђивање у ваздухопловству на националном нивоу

### 6.1. Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србијем<sup>17</sup> је јавна агенција над којом оснивачка права има Влада у име Републике Србије и која обавља послове државне управе који су јој Законом о ваздушном саобраћају Републике Србије поверени. Правни положај Директората је дефинисан Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18, 9/20 и 62/23).

Према Информатору о раду: „Директорат доноси прописе и првостепене управне акте, издаје јавне исправе, води евиденције, обавља проверу над ваздухопловним субјектима, учествује у раду међународних ваздухопловних организација и институција и њихових радних тела, сарађује с надлежним органима других држава. Директорат је национално надзорно тело Републике Србије у ваздушној пловидби, према прописима Европске уније, и као такав издаје сертификате о оспособљености за пружање услуга у ваздушној пловидби и проверава да ли пружаоци услуга у ваздушној пловидби и даље испуњавају услове за пружање услуга. Владе Србије и Црне Горе формирале су 16. октобра 2003. године Директорат цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе, који је под тим називом почео да ради 1. јануара 2004. године“ (Информатор о раду, 2016, стр. 5).

Након раздвајања двеју држава оснивачка права преузима Влада Републике Србије и од 23. јуна 2006. године функционише под именом Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Директорат обавља послове који се односе на безбедност ваздушног саобраћаја, уређење ваздушног простора, прати и оцењује захтеве међународних организација цивилног ваздухопловства у циљу укључења у домаћу регулативу. Како је у Информатору о раду дефинисано: „Директорат доноси прописе и првостепене управне акте кад је на то овлашћен Законом о ваздушном

---

<sup>17</sup> У даљем тексту Директорат

саобраћају или другим прописом, издаје јавне исправе и води евиденције за које је овлашћен овим законом или другим прописом, обавља одит (проверу) над ваздухопловним субјектима, учествује у раду међународних ваздухопловних организација и институција и њихових радних тела, сарађује с надлежним органима других држава и обавља друге послове одређене овим законом или другим прописом. Директорату су поверени послови државне управе за које је овлашћен законом, а који се односе на доношење прописа и првостепених управних аката, издавање јавних исправа и вођење евиденција. Директорат је национално надзорно тело Републике Србије у ваздушној пловидби, према прописима Европске уније, и као такав издаје сертификат о оспособљености за пружање услуга у ваздушној пловидби и проверава да ли пружаоци услуга у ваздушној пловидби и даље испуњавају услове за пружање услуга. Прописи које доноси Директорат морају по природи и називу да одговарају прописима органа државне управе. Прописи Директората објављују се у Службеном гласнику Републике Србије“ (Информатор о раду, 2016, стр. 19).

По Закону о ваздушном саобраћају: „На основу Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству Директорат доноси и спроводи Програм за контролу квалитета мера обезбеђивања у ваздухопловству и Програм обуке у области обезбеђивања у ваздухопловству“ (Закон о ваздушном саобраћају, члан 221).

Међу овлашћењима Директората су и вршење провере, инспекцијског надзора над свим субјектима у цивилном ваздушном саобраћају, сертификације, ресертификације, анализе узрока удеса и трагање и спасавање као и подношење захтева за покретање прекршајног поступка надлежном прекршајном суду, односно вишем прекршајном суду.

Провери подлежу привредна друштва и друга правна лица која су пружаоци услуга или обављају делатности у ваздухопловству. Провера може бити:

1. основна или
2. периодична.

Основном провером утврђује се да ли објекат провере испуњава услове потребне за стицање дозволе или другог правног акта за вршење делатности у области ваздухопловства. Док се периодична провера обавља све док дозвола или други правни акт имају статус важећег.

Вршење инспекцијског надзора спроводи се „над пружаоцем услуга у ваздушној пловидби, авио-превозиоцем, власником или корисником ваздухоплова, оператером аеродрома, летишта или терена, инвеститором аеродрома, ваздухопловно-техничком организацијом, ваздухопловним особљем, као и над другим привредним друштвима, другим правним лицима, предузетницима и физичким лицима која обављају делатности, послове или пружају услуге у ваздухопловству“ (Информатор о раду, 2016, стр. 38, 39).

Директорат израђује нацрт Националног програма који усваја Влада Републике Србије и надлежан је за примену и одржавање Националног програма. У сарадњи са Министарством унутрашњих послова Републике Србије спроводи тест мера обезбеђивања, који представља реалну симулацију радњи незаконитог ометања у циљу контроле примене мера обезбеђивања.

## **6.2. Национални комитет за обезбеђивање у ваздухопловству**

Ради усклађивања деловања органа и организација који спроводе мере обезбеђивања у ваздухопловству и давања препорука како да те мере буду побољшане, организован је Национални комитет за обезбеђивање у ваздухопловству<sup>18</sup>.

Према Одлуци о образовању Националног комитета за обезбеђивање у ваздухопловству задаци су му:

1. „Давање препорука за усклађивање деловања надлежних органа који спроводе мере и поступке обезбеђивања у ваздухопловству утврђене

---

<sup>18</sup> У даљем тексту Комитет

Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству, у складу са врстом и нивоом опасности<sup>19</sup> и

2. Анализа спровођења мера обезбеђивања утврђених Програмом и давање препорука за усклађивање Програма са информацијама о новим опасностима, новим технологијама и техником у области обезбеђивања у ваздухопловству“ (Одлука о образовању Националног комитета за обезбеђивање у ваздухопловству, 2011, став 2 ).

Као повремено радно тело Владе Републике Србије Комитет је одговоран за примену одредби Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству. Чланови Комитета су представници министарстава и других органа који су надлежни за спровођење политике у области обезбеђивања и именује их Влада.

### **6.3. Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству**

Главни циљ Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству<sup>20</sup> је осигурање безбедности путника, посаде, особља које обавља активности у области цивилног ваздухопловства. Поред тога циљ је и заштита пртљага, робе, поште, ваздухопловне опреме и уређаја, те објеката и система који се користе у цивилном ваздухопловству, како на аеродрому, тако и ван њега, од радњи незаконитог ометања које могу угрозити безбедности, било на земљи или у току летова.

Према Закону о ваздушном саобраћају: „Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству утврђује: превентивне, појачане и алтернативне мере и поступке којима се омогућава обезбеђивање у ваздухопловству, нарочито спречавање различитих облика радњи незаконитог ометања и обавезе државних органа и других субјеката које се односе на спровођење мера обезбеђивања; план за деловање у ванредним ситуацијама; начин одређивања јавних, контролисаних и обезбеђивано-рестриктивних зона на аеродромима и услове за

---

<sup>19</sup> У даљем тексту Програм

<sup>20</sup> У даљем тексту Национални програм

улазак у те зоне и кретање у њима; контролу начина на који се предузимају мере обезбеђивања; контролу ефикасности мера обезбеђивања; обуку у области обезбеђивања; услове које мора да испуни особље обезбеђивања; услове које мора да испуни опрема за обезбеђивање у ваздухопловству; начин одређивања критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства и заштиту од електронских претњи“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 221).

Одредбе Националног програма односе се на цивилне летове, укључујући и оне којима се превози роба и/или пошта, аеродроме и објекте, инфраструктуру и уређаје који се користе за потребе цивилног ваздухопловства.

Примену одредби Националног програма обезбеђује Директорат. Доноси га Влада Републике Србије у циљу примене међународних стандарда и препорука које су садржане у Анексу 17 Конвенције о цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција) и Документу 30 (Део 2) Европске конференције цивилног ваздухопловства. Носи степен тајности „ПОВЕРЉИВО“ и складу с тим Национални програм није доступан широј јавности и његова дистрибуција је ограничена.

#### **6.4. Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству**

На основу члана 223. Закона о ваздушном саобраћају оператер аеродрома дужан је да образује Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству који координира спровођењем мера обезбеђивања које су утврђене Националним програмом, као и програмом за обезбеђивање у ваздухопловству који сачињава оператер аеродрома. Чланови аеродромског комитета за обезбеђивање у ваздухопловству су представници свих субјеката који су укључени у спровођење мера обезбеђивања на аеродрому именовани од стране тих субјеката.

### **6.5. Програми за обезбеђивање у ваздухопловству**

Према Закону о ваздушном саобраћају: „Оператер аеродрома, авио-превозиоци, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, као и други субјекти одређени Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству, дужни су да, у складу с тим програмом, сачине и примењују сопствене програме за обезбеђивање у ваздухопловству“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 224). Програми ових субјеката подносе се на одобрење Директорату.

## **7. Мере обезбеђивања у цивилном ваздухопловству**

По дефиницији из Закона о ваздушном саобраћају: „Обезбеђивање у ваздухопловству је скуп мера и људских и материјалних потенцијала којима се ваздухопловство обезбеђује од радњи незаконитог ометања“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 220).

На основу извршене безбедносне процене ризика оператери аеродрома, авио-превозиоци и остали субјекти, одређени Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству, примењују одговарајуће мере обезбеђивања у ваздухопловству. Ако је процењено да не постоји угроженост система обезбеђивања у ваздухопловству, ови субјекти дужни су да примењују превентивне мере обезбеђивања у ваздухопловству, док се у случају процене угрожености неког дела система примењују појачане мере обезбеђивања у ваздухопловству.

Мере обезбеђивања у цивилном ваздухопловству могу се поделити на мере:

1. Обезбеђивања аеродрома;
2. Обезбеђивања објеката, инфраструктуре и система који се налазе ван аеродрома и
3. Обезбеђивање ваздухоплова.

### **7.1. Обезбеђивање аеродрома**

Аеродром се може дефинисати као „свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање и кретање ваздухоплова“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 3).

Аеродроми се деле на:

1. Цивилне;
2. Војне и
3. Мешовите.

Цивилни аеродром користе се за цивилни ваздушни саобраћај и њиме управља оператер аеродрома. Њихово разврставање врши се по физичким особинама и опремљености полетно-слетне стазе и рулне стазе. Цивилни аеродроми спадају у категорију обавезно обезбеђених објеката. Према Закону о приватном обезбеђењу: „Обавезно обезбеђени објекти су објекти од стратешког значаја за Републику Србију и њене грађане, као и објекти од посебног значаја чијим оштећењем или уништењем би могле наступити теже последице по живот и здравље људи или који су од интереса за одбрану земље, осим објеката чију заштиту обављају државни органи и објеката чија се заштита обавља сагласно прописима из области одбране. Под обавезно обезбеђеним објектима сматра се и простор на коме се налазе ти објекти и чине њихов саставни део, као и пратећи објекти који су у функцији тих објеката“ (Закон о приватном обезбеђењу, 2018, члан 4).

Мере обезбеђивања аеродрома у надлежности су оператера аеродрома. Ефикасност спровођења мера обезбеђивања у великој мери зависи од начина на који је аеродром првобитно пројектован и изграђен. Због тога се при пројектовању у обзир морају узети и захтеви за примену заједничких основних стандарда које прописује Национални програм. Занемаривање поменутих стандарда резултира неефикасношћу система за управљање обезбеђивањем и касније захтева издвајање додатних средстава за модификацију пропуста (Saricioğlu et al., 2024).

#### *7.1.1. Контрола приступа*

Контрола приступа се може представити као „примена поступака, мера и активности за спречавање приступа неовлашћеним лицима и возилима“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 3, став 19).

Спровођењем контроле приступа омогућава се да свако лице које улази у контролисану зону, обезбеђивано-рестриктивну зону и критичне делове обезбеђивано-рестриктивне зоне буде идентификовано, евидентирано и да има легитиман разлог за боравак у некој од наведених зона. Како би спровођење

контроле приступа функционисало у пракси, неопходно је да целокупан штићени простор буде класификован, да се обави идентификација лица и да се успостави процедура рада са лицима. Да би се спречио неовлашћени приступ, приступне тачке обезбеђују овлашћена лица или електронска средства за контролу приступа. Системи за контролу приступа и детекцију јесу врста електронских система заштите којима се успоставља контрола над лицима и возилима који приступају рестриктивном простору у погледу њихове идентификације, селективног приступа рестриктивном простору и анализи времена боравка унутар рестриктивног простора.

На аеродрому морају бити успостављене следеће зоне:

1. Јавна зона;
2. Контролисана зона;
3. Обезбеђивано-рестриктивна зона и
4. Критични делови обезбеђивано- рестриктивне зоне.

Како би се омогућила примена одговарајућих мера обезбеђивања, границе између ових зона морају бити јасно обележене. Јавна и контролисана зона морају бити разграничене физичком препреком која је уочљива и којом се онемогућава неовлашћен приступ овој зони.

Јавна зона представља онај део аеродрома у којем нема ограничења приступа и кретања, укључујући и околну земљиште и објекте. Унутар јавне зоне оператер аеродрома предузима превентивне мере које за циљ имају смањење могућности извршења радњи незаконитог ометања. Ове мере, између осталог, обухватају посебно уређење површине јавне зоне, надгледање, уочљиво патролирање. Обухвата приступне путеве, гараже и паркинге, као и делове терминалних зграда (Modić et al., 2018).

Контролисана зона аеродрома обухвата: „Површину за кретање ваздухоплова, околну земљиште и објекте или њихове делове којима је приступ ограничен“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 3, став 20).

Приступ контролисаној зони дозвољава се лицима и возилима након обављене контроле приступа. За приступ контролисаној зони потребно је да лица

поседују овлашћење за боравак у овој зони, а возило видљиво истакнуту пропусницу.

Обезбеђивано-рестриктивна зона аеродрома представља „део контролисане зоне аеродрома у коме се, поред ограничења приступа, примењују и други стандарди обезбеђивања у ваздухопловству“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 3, став 34).

Овом зоном обухваћени су најмање они делови аеродрома:

1. Којима одлазећи путници имају приступ, након обављеног прегледа обезбеђивања;
2. Кроз које пролази, или се смешта предати пртљаг, након обављеног прегледа обезбеђивања, осим ако се ради о сигурном пртљагу и
3. Предвиђени за паркирање ваздухоплова ради укрцавања или утовара.

Приступ овој зони одобрава се након обављене контроле приступа и прегледа обезбеђивања, како би се утврдило да за лица и возила постоје овлашћења за приступ и да не носе забрањене предмете. Ради уласка у ову зону лице мора да поседује једно од следећих овлашћења:

1. Важећи купон за укрцавање или његов еквивалент;
2. Важећу аеродромску пропусницу;
3. Важећу идентификациону картицу члана посаде са генералном декларацијом за лет и
4. Службену легитимацију ваздухопловног инспектора или проверивача.

Према Закону о ваздушном саобраћају: „Забрањен је улазак и кретање лицима која нису путници и возилима у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, без одговарајућег знака идентификације, изузев ако се лице или возило налази у пратњи лица овлашћеног за пратњу“ (Закон о ваздушном саобраћају, 2023, члан 231, став 1). Знак идентификације, односно аеродромска пропусница издаје се за лица и возила у случају постојања оперативне потребе или другог оправданог разлога. Када је реч о издавању пропуснице за лице, потребно је да лице прође

одговарајућу обуку из области обезбеђивања у ваздухопловству и да за лице не постоје безбедносне сметње. Пропусница има улогу система за контролу приступа и детекције на бази идентификационе картице. Кодирана картица садржи податке о власнику на основу које се одобрава или забрањује улазак у одређену зону аеродрома. Овај вид контроле приступа има своје слабости које се огледају у концепцији ауторизације, то јест, одобрава приступ лицу које физички поседује пропусницу. Ради осујећења потенцијалних покушаја злоупотребе недостатка овог система, систем се користи са још неким системом техничке заштите или у пару са службом физичког обезбеђења.

Критични делови обезбеђивано-рестриктивне зоне обухватају најмање делове аеродрома:

1. Којима одлазећи путници имају приступ, након обављеног прегледа обезбеђивања и
2. Кроз које пролази, или се смешта предати пртљаг, након обављеног прегледа обезбеђивања, осим ако се ради о сигурном пртљагу.

#### *7.1.2. Преглед обезбеђивања*

Преглед обезбеђивања представља употребу техничких или других средстава у сврхе препознавања и откривања забрањених предмета. Обавља се у сврху спречавања уношења оружја, експлозива и других опасних направа или супстанци које могу бити искоришћене за извршавање радњи незаконитог ометања.

Преглед обезбеђивања обавља се на уласку у обезбеђивано-рестриктивну зону где се организују пунктови, односно тачке за спровођење прегледа. Нужно је да на тим тачкама буде обезбеђено довољно простора за техничку опрему, за лица која обављају преглед, за лица над којима се преглед врши. Такође, неопходно је да се на тачкама прегледа налазе процедуре које се примењују приликом прегледа.

Врши се употребом предвиђене техничке опреме за обављање прегледа обезбеђивања и методом ручног прегледа. Техничка опрема за обављање

контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање се, према Правилнику о дозволи за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање може дефинисати као „опрема која обухвата специјалне уређаје који се користе појединачно или као део система за превенцију или откривање радњи незаконитог ометања које угрожавају обезбеђивање у ваздухопловству и објекте цивилног ваздухопловства“ (Правилник о дозволи за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање, 2020, члан 2, став 6). Путник, или лице које одбије преглед обезбеђивања, неће бити примљен на лет, односно не одобрава му се приступ обезбеђивано-рестриктивној зони. Преглед обезбеђивања обавља оператер аеродрома или правно лице које има дозволу за обављање прегледа обезбеђивања са којим оператер аеродрома закључи уговор о обављању поменуте делатности. За обављање ове делатности оператер аеродрома или правно лице које са оператером аеродрома има закључен уговор о обављању ове делатности мора да обезбеди довољан број квалификованог и стручно оспособљеног особља.

У складу са степеном обучености особље обезбеђивања представљају:

1. „Лица која обављају преглед обезбеђивања путника и њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које она носе и предатог пртљага;
2. Лица која обављају преглед обезбеђивања робе и поште;
3. Лица која обављају преглед обезбеђивања материјала и поште авио-превозиоца, залиха намењених потрошњи током лета и залиха намењених потрошњи на аеродрому;
4. Лица која обављају преглед возила и
5. Лица која обављају контролу приступа, надгледање и патролирање“ (Правилник о особљу обезбеђивања и обуци у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, члан 3).

У Правилнику о особљу обезбеђивања и обуци у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству дефинисани су услови које лица која обављају

преглед обезбеђивања путника и њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које она носе са собом и предатог пртљага морају испунити. Неопходно је да таква лица имају завршену:

1. „Основну обуку;
2. Посебну обуку за обављање прегледа обезбеђивања путника и њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које она носе и предатог пртљага и
3. Обуку у области транспорта опасне робе.

Лица која обављају преглед обезбеђивања робе и поште морају да заврше:

1. Посебну обуку за обављање прегледа обезбеђивања робе и поште и
2. Обуку у области транспорта опасне робе.

Лица која обављају преглед обезбеђивања материјала и поште авио-превозиоца, залиха намењених потрошњи током лета и залиха намењених потрошњи на аеродрому морају да заврше:

1. Посебну обуку за обављање прегледа обезбеђивања материјала и поште авио-превозиоца, залиха намењених потрошњи током лета и залиха намењених потрошњи на аеродрому и
2. Обуку у области транспорта опасне робе.

Лица која обављају преглед возила морају да заврше:

1. Основну обуку;
2. Посебну обуку за обављање прегледа возила и
3. Обуку у области транспорта опасне робе.

Лица која обављају контролу приступа, надгледање и патролирање морају да заврше:

1. Основну обуку и
2. Посебну обуку за обављање контроле приступа, надгледање и патролирање.

Поред обуке из ст. 1-5. овог члана, особље обезбеђивања мора да заврши и обуку на радном месту коју организује послодавац.“ (Правилник о особљу

обезбеђивања и обуци у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, члан 25)

Према члану 44 Правилника о особљу обезбеђивања и обуци у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, Директорат цивилног ваздухопловства сертификат особља обезбеђивања издаће лицу које:

1. Има држављанство Републике Србије;
2. Има пребивалиште на територији Републике Србије;
3. Има позитивну безбедносну проверу, односно нема безбедносне сметње прописане законом којим се уређује ваздушни саобраћај;
4. Нема здравствених сметњи, односно које је способно за обављање послова обезбеђивања;
5. Поседује важећу потврду о обучености особља обезбеђивања;
6. Има завршену обуку на радном месту и
7. Има положен испит за стицање сертификата особља обезбеђивања са одговарајућим овлашћењем.

Испит за стицање сертификата особља обезбеђивања састоји се из теоријског и практичног дела, с тим што се практични део испита спроводи тек након што кандидат положи теоријски део испита. Уколико кандидат стиче сертификат особља обезбеђивања са овлашћењем А1, А2 или А3, након теоријског дела полаже стандардизован тест тумачења слика ради процене способности анализирања слике добијене употребом рендгенске опреме или система за детекцију експлозива и откривања забрањених предмета.

Сертификовано особље обавља преглед обезбеђивања путника најмање једном од наведених метода:

1. Ручним прегледом;
2. Помоћу метал-детекторских врата;
3. Помоћу паса за откривање експлозива;
4. Опремом за детекцију трагова експлозива;
5. Скенерима за преглед обезбеђивања без јонизујућег зрачења;

6. Опремом за детекцију трагова експлозива у комбинацији са ручним метал-детектором;
7. Опремом за детекцију метала у обући и
8. Опремом за детекцију експлозива у обући.

Када је реч о прегледу обезбеђивања ручног пртљага, он се обавља најмање једном од следећих метода:

1. Ручним прегледом;
2. Рендгенском опремом;
3. Системима за детекцију експлозива;
4. Помоћу паса за откривање експлозива у комбинацији са ручним прегледом и
5. Опремом за детекцију трагова експлозива.

Преглед обезбеђивања предатог пртљага обавља се најмање једном од следећих метода:

1. Ручним преглед;
2. Рендгенско опремом;
3. Системом за детекцију експлозива;
4. Опремом за детекцију трагова експлозива и
5. Помоћу паса за откривање експлозива.

На већини европских аеродрома пре обављања ручног прегледа предатог пртљага, пртљак пролази рендгенски преглед два пута, на два засебна рендгенска уређаја. Ручни преглед се обавља тек уколико је предати пртљак изазвао сумњу приликом оба прегледа коришћењем рендгенске опреме и обавља се уз присуство путника. Уколико присуство путника није могуће, унутар пртљага се оставља сачињени извештај којим се лице обавештава о обављеном прегледу (Wallis, 1993).

Методe прегледа које се користе за преглед обезбеђивања лица која нису путници и ствари које носе са собом еквивалентне су методама које се користе за преглед обезбеђивања путника и њиховог предатог пртљага.

Тренутно уређење пунктова, односно тачки, за преглед обезбеђивања функционише по принципу посматрања сваког путника као потенцијалне претње по ваздухопловство и приликом прегледа акценат се ставља на откривање забрањених предмета и спречавање уношења истих у обезбеђивано-рестриктивну зону, а потом и ваздухоплов. Иако процедуре рада нису јавно доступне, узимајући у обзир нефлексибилност успостављеног система, један део процедура по којим се обавља преглед обезбеђивања може се предвидети и потенцијално искористити у сврхе извршења радњи незаконитог ометања. Као што је кроз рад већ напоменуто, овако организоване тачке прегледа обезбеђивања неретко доводе до стварања гужви и веће концентрације лица на једном месту, што представља погодну мету за напад. Развој и имплементација система са настојањем неприметног и брзог функционисања које би путницима ниског ризика омогућио бржи и лагоднији пролазак прегледа обезбеђивања, док би фокус био стављен на путницима идентификованим као путници високог ризика, неутралисао би неке негативне карактеристике тренутног система. Овакав систем био би заснован на информацијама и унапређењу превенције, одвраћања и отпорности система.

#### 7.1.2.1. *Забрањени предмети*

У Правилнику о детаљним мерама за примену заједничких основних стандарда обезбеђивања у ваздухопловству забрањени предмети „означавају оружје, експлозив или друге опасне направе, предмете или супстанце који могу да се користе за радње незаконитог ометања којима се угрожава обезбеђивање у цивилном ваздухопловству“ (Правилник о детаљним мерама за примену заједничких основних стандарда обезбеђивања у ваздухопловству, 2022, члан 3, став 6).

Листа забрањених предмета за путнике и њихов ручни пртљаг обухвата:

1. Пиштоље, ватрено оружје и друге уређаје који испалују пројектиле - уређаји који могу или изгледају као да могу да се употребе за наношење озбиљних повреда испаливањем пројектила;

2. Уређаје за омамљивање - уређаји посебно направљени да онесвесте или паралишу;
3. Предмете са оштрим врхом или оштром ивицом - предмети са оштрим врхом или оштром ивицом који се могу употребити за наношење озбиљних повреда;
4. Алат;
5. Тупе предмете - предмети који се могу употребити за наношење озбиљних повреда када се њима служи за ударање и
6. Експлозиве и запаљиве материје и направе - експлозивни и запаљиви материје и направе који могу, или изгледају као да могу, да се употребе да изазову озбиљне повреде или да представљају претњу безбедности ваздухоплова.

Када је реч о предатом пртљагу, путницима није дозвољено да носе експлозиве и запаљиве материје и направе - експлозивне и запаљиве материје и направе које могу, или изгледају као да могу, да се употребе за изазивање озбиљне повреде или да представљају претњу безбедности ваздухоплова, укључујући:

1. Муниципалну;
2. Експлозивне каписле;
3. Детонаторе и штапине;
4. Мине, гранате и друга војна експлозивна средства;
5. Ватромет и другу пиротехнику;
6. Димне кутије и патроне и
7. Динамит, барут и пластични експлозив.

Изузев ако због потребе обављања послова који су битни за функционисање аеродрома или ваздухоплова или за извршавање дужности током лета нису овлашћена, лица која нису путници у обезбеђивано рестриктивну зону не могу да унесу наведене предмете:

1. Пиштоље, ватрено оружје и друге уређаје који испаљују пројектиле - уређаје који могу, или изгледају као да могу, да се употребе за наношење озбиљних повреда испаливањем пројектила;

2. Уређаје за омамљивање - уређаје посебно направљене да онесвесте или паралишу;
3. Експлозиве и запаљиве материје и направе - експлозиве и запаљиве материје и направе који могу, или изгледају као да могу, да се употребе да изазову озбиљне повреде или да представљају претњу безбедности ваздухоплова или
4. Било који други предмет који се може искористити да изазове озбиљну повреду (Правилник о детаљним мерама за примену заједничких стандарда обезбеђивања у ваздухопловству, 2022).

### ***7.2. Обезбеђивање објеката, инфраструктуре и система који се налазе ван зоне аеродрома***

Део послова који се обављају у ваздухопловству, обављају се ван аеродромског простора. С обзиром на то да ови објекти, опрема и особље имају исти значај као и они који се налазе на самом аеродрому, неопходно је применити исте стандарде обезбеђивања за све. Сходно томе, Националним програмом уређује се и заштита обласних објеката контроле летења, радарских станица и осталих радио-навигационих уређаја. На овим објектима примењују се мере физичке, техничке и физичко-техничке заштите објеката и контрола приступа лица и возила (Куч, 2016).

### ***7.3. Обезбеђивање ваздухоплова***

За безбедност ваздухоплова, који се користи у саобраћају при редовним околностима и у условима повећане опасности, одговоран је авио-превозилац. На захтев авио-превозиоца, оператер аеродрома обавештава авио-превозиоца о томе да ли се његов ваздухоплов налази у критичном делу обезбеђивано-рестриктивне зоне. У случају да то није јасно, претпоставља се да део у ком се ваздухоплов налази није критични део обезбеђивано-рестриктивне зоне. Ваздухоплов се подвргава прегледу обезбеђивања увек када постоји сумња да је неовлашћено лице могло да пеиступи ваздухоплову (Куч, 2016).

Без обзира на део аеродрома у ком се ваздухоплов налази, спољна врата ваздухоплова морају бити заштићена од неовлашћеног приступа. Од неовлашћеног утицаја штите се тако што се осигура да лица која покушају неовлашћени приступ ваздухоплову буду заустављена, уз утврђивање њиховог идентитета, или се спољашња врата ваздухоплова затварају. Уколико се ваздухоплов налази у критичном делу обезбеђивано-рестриктивне зоне, спољашња врата сматрају се затвореним ако им се не може приступити са земље, када су физички затворена и ако су средства за приступ склоњена или постављена тако да је онемогућен приступ лица ваздухоплову. Поред тога могу бити инсталирана електронска средства која откривају неовлашћен приступ или систем електронских аеродромских пропусница на свим вратима која воде до авио-моста за укрцавање путника, који је постављен на отворена врата ваздухоплова. У случају да се ваздухоплов налази у делу који није критични део обезбеђивано-рестриктивне зоне, спољашња врата морају да буду пломбирана, закључана или под надзором. Средства за приступ морају бити одмакнута ако се вратима не може приступити са земље.

## 8. Закључак

Напади на цивилно ваздухопловство кроз историју нанели су немерљиву штету у свим областима људског живота, почев од личних живота жртава и њихових породица, материјалне штете, утицаја на економију и ваздухопловну индустрију. Управо из тих разлога створена је потреба за уређењем и реформом области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству. Овакве реформе захтевале су и радикалне иновације у погледу примене мера и увођења безбедносних протокола за које се испрва мислило да неће бити изводљиве, али су се показале успешним.

Између осталих, догађаји који су означени као прекретнице у обезбеђивању у цивилном ваздухопловству за последицу су имали доношење промена на међународном нивоу. Услед тих промена приметан је пад броја радњи незаконитог ометања. Тај напредак није последица једног догађаја или донетог документа, већ дугогодишњег континуираног рада и напора у раду споменутих организација, који траје и даље. Акцент за даљим унапређењем ставља се на координацију размене обавештајних података, како на међународном, тако и на националном нивоу. Неопходна је и модернизација техничких система који се користе у сврху обезбеђивања, континуирано усавршавање безбедносних процедура на аеродромима којима се препознају и неутрализују идентификоване слабе тачке које могу користити потенцијалним нападачима. Поред поменутих, у обзир треба узети и континуирано усавршавање особља обезбеђивања, као и програме помоћи мање развијеним земљама ради ефикасније примене стандарда и препоручених пракси. Потреба за оваквим видом усавршавања прати континуиран развој ваздушног саобраћаја у протеклих пар деценија. Такође, кроз рад је објашњено како су се начини извршења радњи незаконитог ометања мењали кроз време. Анализа ових трендова један је од битних фактора приликом пројектовања система обезбеђивања. С друге стране њихова анализа и историја уче да се начини извршења радњи незаконитог ометања, односно претње са којима се суочава систем обезбеђивања мењају кроз време. У складу с тим систем обезбеђивања не

сем бити затворен систем. Већ, систем отворен за даљи развој и усвајање нових стандарда помоћу којих ће моћи правовремено да одговори на све потенцијалне, новонастале врсте претњи са којима се суочава.

Државни органи и менаџмент аеродрома најодговорнији су за спровођење мера обезбеђивања. Доношење Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству доводи до имплементације најсавременијих стандарда и препоручених пракси из области обезбеђивања у ваздухопловству. Надзор над имплементацијом поменутих стандарда и спровођењем мера обезбеђивања у надлежности је Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије. Сем Директората цивилног ваздухопловства надзор обављају и представници Међународне организације цивилног ваздухопловства и Европске конференције цивилног ваздухопловства.

Следећи закључке Ариела Мерарија (Ariel Merari), може се закључити да је број терористичких аката усмерених према ваздухопловству последњих година у паду (2013). Тај број и даље представља високу стопу напада који дају разлог за бригу и основ за даље унапређење мера, које имају за циљ осујећење таквих радњи. Водећи се тиме, јасно је да су некадашње претпоставке да након догађаја у Локербију више нећемо бити сведоци терористичких аката усмерених ка цивилном ваздухопловству биле оптимистичне. Што се касније кроз историју, нажалост, показало као тачно.

## 9. Литература

- Abeyratne R. (2004). *Aviation in Crisis*. Burlington, VT: Ashgate.
- Abeyratne, R. (2010). *Aviation security law*. Springer Science & Business Media.
- Akweenda, S. (1986). Prevention of unlawful interference with aircraft: A study of standards and recommended practices. *International & Comparative Law Quarterly*, 35(2), 436-446.
- Alexander, Y., & Sochor, E. (1990). *Aerial piracy and aviation security (Vol. 5)*. Netherlands: Brill.
- Arasly, J. (2005). *Terrorism and civil aviation security: Problems and trends*. *Connections*. 4(1), 75-90.
- Avihai, H. (2007). *Aviation Security: The Human Eye vs. Detection Technology*. Institute for Counter Terrorism.
- Avon, S. L. (2004). Forensic odontology: the roles and responsibilities of the dentist. *Journal-Canadian Dental Association*, 70(7), 453-458.
- Bassiouni, M. C. (Ed.). (2008). *International criminal law, Volume 1: Sources, subjects and contents*. Netherlands: Brill.
- Bell, E. (2020). 'Five Stones Underneath': Literary Representations of the Lockerbie Air Disaster. *Critique: Studies in Contemporary Fiction*, 61(3), 341-353.
- Black, R. (1999). The Lockerbie Disaster. *Edinburgh Law Review*, 3(1), 85-95.
- Boyle, R. P. (1972). International action to combat aircraft hijacking. *Law. Am.*, 4, 460.
- Charles Daniel Saliba. (2010). *Hijacking in the Mediterranean: The Five Cases of Malta*. Malta: BDL.
- Clutterbuck, R. (1987). *Kidnap, Hijack and Extortion: The Response*. Basingstoke, United Kingdom: Macmillan.
- Coughlin, C. C., Cohen, J. P., & Khan, S. R. (2002). Aviation security and terrorism: a review of the economic issues. *Working Papers*, 2002(009), 9-24.
- Dempsey, P. S. (2002). Aviation security: the role of law in the war against terrorism. *Columbia Journal of Transnational Law*, 41(3), 649-651.
- Dempsey, P. S. (2008). *Public international air law*. Montreal: McGill University, Institute and Centre for Research in Air and Space Law.
- Duchesneau, J. (2015). *Aviation Terrorism: Thwarting High-Impact Low-Probability Attacks*. (Doctoral dissertation). Canada: Royal Military College.
- Duchesneau, J., & Langlois, M. (2017). Airport attacks: The critical role airports can play in combatting terrorism. *Journal of Airport Management*, 11(4), 342-354.
- Evans, A. E. (1969). Aircraft hijacking: Its cause and cure. *American Journal of International Law*, 63(4), 695-710.

- Flynn, S. (2004). The Neglected Home Front. *Foreign Affairs*, 83(5), 20-33.
- Giemulla, E. M., Weber, L., & Weber, L. E. (2011). *International and EU aviation law*. Philadelphia: Kluwer Law Internacional.
- Goo, S. K. (2003). *TSA under pressure to stop baggage theft: For agency, a new airport security problem*. Преузето 05. децембра 2024. године са <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/2003/06/29/tsa-under-pressure-to-stop-baggage-theft/d74965e1-19a7-4f28-b625-cc4e09a9c3e4/>
- Haanappel, P. P. (2003). *The law and policy of air space and outer space: a comparative approach*. Netherlands: Kluwer Law International.
- Hougham, C. (2009). Aviation Security in the Face of Tragedy. *Y: A New Understanding of Terrorism: Case Studies, Trajectories and Lessons Learned*. (143-158). New York: Springer.
- Jenkins, B. M. (1989). *The terrorist threat to commercial aviation* (Vol. 7540). Santa Monica: The Rand Corporation.
- John, P. S. (1991). *Air piracy, airport security, and international terrorism: Winning the war against hijackers*. New York: Quorum Books.
- John, P. S. (2013). The politics of aviation terrorism. *Y: Aviation terrorism and security* (27-49). United Kingdom: Routledge.
- Johnston, V. R. (2004). Terrorism and transportation policy and administration: Balancing the model and equations for optimal security. *Review of Policy Research*, 21(3), 263-274.
- Joyner, N. D. (1974). *Aerial hijacking as an international crime*. Netherlands: Brill.
- Kean, T. H., & Hamilton, L. (2004). *The 9/11 commission report: Final report of the national commission on terrorist attacks upon the United States*. Washington: Government Printing Office.
- Krull, K. E. (2016). *The Threat Among Us: Insiders Intensify Aviation Terrorism*. Washington: Pacific Northwest National Lab.
- Leese, M., & Wildi, L. (2017). *Security measures at Zurich airport*. Zurich: CSS Analyses in Security Policy 208.
- Lum, C., Kennedy, L. W., & Sherley, A. J. (2006). The effectiveness of counter-terrorism strategies: Campbell systematic review summary. *Campbell systematic reviews*, 2(1), 1-50.
- Mackenzie, D. (2010). *ICAO: A history of the international civil aviation organization*. Toronto: University of Toronto Press.

- McLay, L. A., Lee, A. J., & Jacobson, S. H. (2010). Risk-based policies for airport security checkpoint screening. *Transportation science*, 44(3), 333-349.
- Merari, A. (2013). Attacks on civil aviation: Trends and lessons. Y: *Aviation terrorism and security*. (9-26). United Kingdom: Routledge.
- Milde, M. (1995). The International Fight against Terrorism in the Air. Y: *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century*. (141-158). Netherlands: Brill.
- Milde, M. (2008). *International air law and ICAO: fourth edition*. Netherlands: Eleven International Publishing.
- Modić, A., Vidović, A., & Lovrić, Ž. (2018). Airport landside security: From recommended practice to standard. Y: *18th International Conference on Transport Science*. (1-6). Slovenia: University of Ljubljana.
- Moody, G. H., & Busuttil, A. (1994). Identification in the Lockerbie air disaster. *The American journal of forensic medicine and pathology*, 15(1), 63-69.
- Mueller, J., & Stewart, M. G. (2011). *Terror, security, and money: Balancing the risks, benefits, and costs of homeland security*. Oxford: Oxford University Press.
- Mueller, J., & Stewart, M. G. (2012). The terrorism delusion: America's overwrought response to September 11. *International Security*, 37(1), 81-110.
- Pape, R. A. (2003). The strategic logic of suicide terrorism. *American political science review*, 97(3), 343-361.
- Piera, A., & Gil, M. (2014). *Will the new ICAO-Beijing instruments build a Chinese wall for international aviation security?*. South Nashville: Vanderbilt Journal of transnational law.
- Poole Jr, R. W. (2009). *Towards a risk-based aviation security policy*. France: The Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Price, Jeffrey C., and Jeffrey S. Forrest. (2009). *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. Burlington: Elsevier.
- Proulx, V. J. (2012). *Transnational terrorism and state accountability: a new theory of prevention*. London: Bloomsbury Publishing.
- Ryan, P., & Schneider, S. A. (2001). *The modelling and analysis of security protocols: the CSP approach*. United States: Addison-Wesley Professional.
- Saricioğlu, P., Yildiz, A., & Soyuluk, A. (2024). Evaluation of airport buildings against terrorist attacks in the context of architecture and planning criteria: five case study. *Architecture Civil Engineering Environment*, 17(2), 33-46.

- Saul, B. (2008). *Defining terrorism in international law*. Oxford: Oxford University Press.
- Tan, E. E. G. (2016). *Checkpoint or Chokepoint: Aviation Security Lessons from Istanbul and Brussels*. Singapore: Nanyang Technological University.
- Tswana, L. S. (1991). *Analysis of the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*. Canada: Institute of Air and Space Law.
- Turecek, J. (2008). Possibilities of liquid explosives countermeasures at airports. У: *Detection of Liquid Explosives and Flammable Agents in Connection with Terrorism*. (133-141). Netherlands: Springer.
- Uzulmez, M., & Ates, S. S. (2017). Terrorist attacks in aviation: An analysis of Ataturk airport attack on 28th of June 2016. *PressAcademia Procedia*, 3(1), 1012-1018.
- Van Dam, R. D. (1992). Regulating International Civil Aviation: An ICAO Perspective. У: *Air and Space Law: De Lege Ferenda*. (11-25). Netherlands: Brill.
- Van der Toorn, D. (2010). *September 11 Inspired Aviation Counter-terrorism Convention and Protocol Adopted. Insights*. Washington: American Society of International Law.
- Wallis, R. (1993). *Combating Air Terrorism*. New York: Brassey's.
- Wallis, R. (2013). The role of the international aviation organisations in enhancing security. У: *Aviation terrorism and security*. (83-100). United Kingdom: Routledge.
- Wilkinson, P., & Jenkins, B. (2013). *Aviation terrorism and security*. United Kingdom: Routledge.
- Witten, S.M. (2011). Introductory Note to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation and Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. *International Legal Materials*, 50(2), 141-159.
- Wolniak, R. (2019). Aviation terrorism and its impact on the aviation industry. *Scientific papers of The Silesian University of Technology. Organisation and management series*, (134), 295-304.
- Zain, O. F., & Arshad, F. (2021). Threat to international aviation industry: Liquid Explosive Detection Systems and Liquid Aerosols & Gels. *Pakistan Journal of Social Sciences*, 41(1), 33-47.
- Богуновић, М. (2017). *Систем безбедности међународног аеродрома у превенцији тероризма*. Мастер рад. Београд: Универзитет у Београду, Тероризам, организовани криминал и безбедност.
- Информатор о раду Директора цивилног ваздухопловства Републике Србије. (2016). Преузето 20. децембра 2024. године са: [https://www.cad.gov.rs/upload/informator\\_dcv.pdf](https://www.cad.gov.rs/upload/informator_dcv.pdf)

- Куч, М. (2016). *Обезбеђивање у цивилном ваздухопловству*. Мастер рад. Београд: Универзитет у Београду, Тероризам, организовани криминал и безбедност.
- Мандић Г., Путник Н., & Милошевић М. (2017). *Заштита података и социјални инжењеринг – правни, организациони и безбедносни аспекти*. Београд: Факултет безбедности.
- Мандић, Г. & Станојевић, П. (2020). *Корпоративна безбедност*. Београд: Факултет безбедности.
- Мандић, Г. (2016). *Основи система обезбеђења правних лица*. Београд: Факултет безбедности.
- Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије. *Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству и Национални програм за олакшице у ваздушном саобраћају*. Преузето 15. децембра 2024. године са <https://cad.gov.rs/strana/22191/>
- Пејановић Љ., Бејатовић М. (2009). *Авиотероризам*. Нови Сад: АБМ Економик.
- Пејановић, Љ. (2003). *Тероризам и противтерористичка дејства у ваздушном саобраћају*. Београд: Војноиздавачки завод.
- Стајић, Љ., Мандић, Г. (2014). Неке контроверзе закона о приватном обезбеђењу. У: *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*. (131-150). Нови Сад: Правни факултет.
- Филиповић, Б. (1973). *Отмица ваздухоплова у светлу норми међународног и упоредног права*. Београд: Савез удружења правника.

### **Законска регулатива**

- Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18, 9/20 и 62/23).
- Закон о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова („Службени лист СФРЈ”, бр.33/72).
- Закон о приватном обезбеђењу („Службени гласник РС“ , бр. 104/2013, 42/2015 и 87/2018).
- Кривични законик („Службени гласник РС“ , br. 85/2005, 88/2005 - ispr., 107/2005 - ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019 i 94/2024).
- Одлука о образовању Националног комитета за обезбеђивање у ваздухопловству („Службени гласник РС“, број 20/11).

Правилник о детаљним мерама за примену заједничких основних стандарда  
обезбеђивања у ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 140/22).

Правилник о дозволи за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања,  
надгледање и патролирање („Службени гласник РС”, број 102/20).

Правилник о заједничким правилима у области обезбеђивања у цивилном  
ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 2/11).

Правилник о особљу обезбеђивања и обуци у области обезбеђивања у цивилном  
ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 133/21).

### **Конвенције**

Чикашка конвенција, 1943, ОУН.

Токијска конвенција, 1972, ОХ, АК418, Asual Report council.

Хашка конвенција, 1972, ОУН, А/66/418, ИКАО.

Монтреалска конвенција - Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против  
безбедности цивилног ваздухопловства, 1972, ОУН, ИКАО.

Монтреалска конвенција о обележавању пластичних експлозива ради њиховог  
откривања, 1991, ОУН.

*Administrative package for ratification of or accession to the convention on the suppression of unlawful  
acts relating to international civil aviation (Beijing protocol).* (2010). Преузето 12. децембра  
2024. године са

[www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Beijing\\_protocol\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Beijing_protocol_EN.pdf)

## 10. Биографија

Никола Јаковљевић рођен је 21. марта 1999. године у Ужицу.

Основну и средњу школу завршио је у Бајиној Башти. Факултет безбедности уписао је 2018. године, где се опредељује за изборну групу *менаџмента људских и социјалних ресурса*. У септембру 2022. године одбранио је дипломски рад на тему „Улога и значај анализе посла“ и закључно њиме остварио просечну оцену 8,02. Исте године уписао је мастер студије на Факултету безбедности одредивши се за изборну групу *корпоративна безбедност* на смеру *студија наука безбедности*.

У току студија обављао је стручну праксу у Одељењу за обезбеђење Народне банке Србије и Одељењу безбедности Министарства спољних послова Републике Србије. Током студија радио је као асистент комесара за безбедност на догађају World Athletics Indoor Championships Belgrade 2022.

Од 2023. године обављао послове оператера контрадиверзионе контроле, а од 2025. године послове супервизора службе обезбеђивања у ваздухопловству на аеродрому Никола Тесла у Београду.

Никола говори српски, енглески и руски језик.

## ИЗЈАВА О АКАДЕМСКОЈ ЧЕСТИТОСТИ

Изјављујем да сам у приложеном раду поштовао/ла сва правила о академској честитости.

Овај писани рад резултат је искључиво мог личног рада, темељи се на мојим истражијањима и ослања се на наведену литературу.

У Београду, дана \_\_\_\_\_ године.

Потпис студента:

\_\_\_\_\_