

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Peter Jakša

**Zaščita civilnega letalstva: primer bombnega napada na let Pan
Am 103**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Peter Jakša

Mentor: red. prof. dr. Marjan Malešič
Somentor: asist. dr. Klemen Grošelj

**Zaščita civilnega letalstva: primer bombnega napada na let Pan
Am 103**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

Zahvala

Zahvaljujem se mentorju, prof. dr. Marjanu Malešiču, in somentorju, dr. Klemenu Grošlju, za strokovno pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela, moji puncu Zali in družini za izjemno pomoč ter podporo, sošolcem za lepe trenutke, g. Dušanu Sofriču za literaturo, sodelavcem, prijateljem in vsem ostalim, ki so mi kakor koli pomagali.

ZAŠČITA CIVILNEGA LETALSTVA: PRIMER BOMBNEGA NAPADA NA LET PAN AM 103

Zgodovina nam je pokazala, kako zelo sta terorizem in civilno letalstvo povezana. To se še posebej opazi ob letalskih incidentih, ko svetovni mediji usmerijo vso pozornost na letalstvo. Tako so 21. decembra leta 1988 usmerili kamere proti majhnemu škotskem mestecu Lockerbie, ko je nad njim razneslo let Pan Am 103. Ob bombnem napadu, v katerem je življenje izgubilo 270 ljudi, se je mednarodna skupnost morala zganiti in storilce za vsako ceno spraviti za zapave. Za sistem zaščite civilnega letalstva je bil to še eden izmed dogodkov, ki je pomagal zgraditi sistem za boljšo zaščito potnikov. V boju proti terorističnim organizacijam se je število varnostnih ukrepov povečevalo in protiteroristična zakonodaja je postajala vse bolj obširna. Letalo in letalske družbe ostajajo eden izmed nacionalnih simbolov, ki je v očeh teroristov lahka tarča za doseganje njihovih ciljev. Ob tem pa se države, različne letalske organizacije in druge institucije trudijo otežiti napade na letala in s tem doseganje terorističnih ciljev. Iz tega razloga je mednarodno sodelovanje pri boju proti terorizmu nujen pogoj in ključno vodilo za nadaljnji razvoj.

KLJUČNE BESEDE: terorizem, letalstvo, let Pan Am 103, zaščita civilnega letalstva

CIVIL AVIATION SECURITY: A CASE STUDY OF THE BOMBING OF PAN AM FLIGHT 103

History has shown us that terrorism and civil aviation are closely connected. As airplane incidents draw media attention, the cameras directed the world's attention towards a small Scottish town of Lockerbie on December 21st in 1988, where Pan Am flight 103 exploded. After the bomb attack, that killed 270 people, the international community was forced to take action and to apprehend the perpetrators at any cost. That was one of several events that helped the civil aviation security system create higher protection of airline passengers. During its struggle against terrorist organisations, the number of security measures began to increase and the anti-terrorism legislation extended. Airlines and airplanes remain national symbols, which terrorists look upon as sitting ducks; but countries, different organisations and various other institutions strive to aggravate attacks on airplanes to prevent terrorists reach their goals. For this reason, international cooperation in fighting terrorism is the main condition for further development.

KEY WORDS: terrorism, aviation, Pan Am flight 103, civil aviation security

KAZALO

1	UVOD	9
2	METODOLOŠKO-RAZISKOVALNI OKVIR	10
2.1	Cilji in pomen naloge	10
2.2	Hipoteze	10
2.3	Uporabljene metode	11
2.4	Zgradba analize	11
2.5	Oprelitev temeljnih pojmov.....	12
3	»SEKURITIZACIJA« ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA	14
4	KLJUČNE ORGANIZACIJE PRI RAZVOJU ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA	17
4.1	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO – <i>International Civil Aviation Organisation</i>)	17
4.2	Mednarodno združenje letalskega prometa (IATA – <i>International Air Transport Association</i>).....	19
4.3	Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC – <i>European Civil Aviation Conference</i>)	20
4.4	Mednarodni svet letališč (ACI – <i>Airports Council International</i>).....	21
4.5	Zvezna letalska administracija (FAA – <i>Federal Aviation Administration</i>), Administracija za transportno varnost (TSA – <i>Transport Security Administration</i>) in zaščita letalstva v ZDA	22
5	KLJUČNA ZAKONODAJA, KI JE VPLIVALA NA UREDITEV ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA	25
5.1	Mednarodnopravna regulativa na področju civilnega letalskega prometa.....	25
5.1.1	Tokijsko-haaško-montrealski sistem.....	25
5.1.2	<i>Priloga 17 k Čikaški konvenciji</i>	28
5.1.3	<i>Evropska konvencija o zatiranju terorizma iz leta 1977</i>	29
5.1.4	<i>Bonska Skupna izjava o mednarodnem terorizmu iz leta 1978</i>	30

5.1.5	<i>Konvencija o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja, podpisana v Montrealu 1991</i>	30
5.2	Krovni zakon na področju zaščite civilnega letalstva v ZDA – <i>Zakon o zaščiti letalstva in transporta</i> iz leta 2001	31
5.3	Krovni zakon na področju zaščite civilnega letalstva v EU – <i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 300/2008</i>	31
6	SISTEM VARNOSTNIH UKREPOV V CIVILNEM ZRAČNEM PROMETU	33
6.1	Varnostni ukrepi na letališčih.....	34
6.1.1	Zaščita letališč	34
6.2	Pregled vseh oseb in predmetov v stiku z letalom	36
6.2.1	Pregled prtljage, tovora in pošte.....	36
6.2.2	Pregled oseb	38
6.2.3	Tehnologije prihodnosti	39
6.3	Varnostni ukrepi v letalu	40
7	PRISOTNOST TERORIZMA V LETALSTVU	41
7.1	Faza bega pred pregonom ali sojenjem med letoma 1948 in 1968	43
7.2	Politična faza med letoma 1968 in 1994	44
7.3	Faza uporabe letala kot orožja za uničenje od leta 1994 naprej.....	46
8	KLASIFIKACIJA GROŽENJ CIVILNEMU ZRAČNEM PROMETU	48
9	ŠTUDIJA PRIMERA BOMBNEGA NAPADA NA LET PAN AM 103	51
9.1	Dogodki pred bombnim napadom na let Pan Am 103	51
9.2	Bombni napad na let Pan Am 103.....	53
9.3	Preiskava po bombnem napadu na let Pan Am 103	54
9.4	Obtožnica in sojenje v primeru bombnega napada na let Pan Am 103.....	57
10	SKLEP	59
11	LITERATURA	62
12	PRILOGE	71

SEZNAM PRILOG

PRILOGA A: <i>Zakon o zaščiti letalstva in transporta</i> iz leta 2001 – glavne značilnosti	71
PRILOGA B: <i>Uredba Evropske komisije (ES) št. 820/2008</i> – glavne značilnosti	73
PRILOGA C: Število žrtev, ki so jih povzročile teroristične skupine ob napadih na letalske cilje	75
PRILOGA D: Odstotek vseh terorističnih incidentov glede na taktiko in desetletje.....	75
PRILOGA E: Število glavnih oblik napadov s strani terorističnih skupin na civilno letalstvo	75
PRILOGA F: Število vseh terorističnih incidentov povezanih z letalstvom (levo) in število vseh terorističnih incidentov – brez napadov na civilno letalstvo (desno)	76
PRILOGA G: Sprejemanje protiterorističnih ukrepov in zakonodaje v letalstvu v ZDA in na Kubi med letoma 1970 in 1973	76
PRILOGA H: Delež vseh preprečenih bombnih napadov na letala in delež preprečenih ugrabitev letal s strani teroristov	77

KAZALO SLIK

Slika 6.1: Prikaz večnivojskega sistema zaščite letalstva	33
Slika 9.1: Razbitine sprednjega dela letala <i>Clipper Maid of the Seas</i>	54

KAZALO TABEL

Tabela 3.1: Spekter »sekuritizacije«	15
Tabela 7.1: Lastnosti, ki razlikujejo levičarski od fundamentalističnega terorizma	47
Tabela 8.1: Klasifikacija groženj civilnemu letalstvu in letališki infrastrukturi	49

SEZNAM KRATIC

UK AAIB	Izpostava za preiskovanje letalskih nesreč Velike Britanije	<i>United Kingdom Air Accidents Investigation Branch</i>
ACI	Mednarodni svet letališč	<i>Airports Council International</i>
ACSIF	Forum za varnost letalskega tovornega prometa	<i>Air Cargo Security Industry Forum</i>
ACSSP	Standardni varnostni program za letalske prevoznike	<i>Air Carrier Standard Security Program</i>
CATE	Konferenca o koordinaciji zračnega prometa v Evropi	<i>Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe</i>
CATSA	Kanadski urad za zaščito zračnega prometa	<i>Canadian Air Transport Security Authority</i>
EASTI	Evropski inštitut za usposabljanje na področju zaščite letalstva	<i>European Aviation Security Training Institute</i>
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva	<i>European Civil Aviation Conference</i>
EDS	Sistem za odkrivanje eksploziv	<i>Explosive Detection System</i>
EU	Evropska unija	<i>European Union</i>
FAA	Zvezna letalska administracija	<i>Federal Aviation Administration</i>
GASAG	Globalna letalska skupina za varnostno delovanje	<i>Global Aviation Security Action Group</i>
GIA	Oborožene islamske skupine	<i>Groupe Islamique Armé</i>
IATA	Mednarodno združenje letalskega prometa	<i>International Air Transport Association</i>
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva	<i>International Civil Aviation Organisation</i>
JAA	Združeni letalski organi	<i>Joint Aviation Authorities</i>
PAN AM	Svetovna vseameriška letalska družba	<i>Pan American World Airways</i>
PCAST	Predsedniška komisija o zaščiti letalstva in terorizmu	<i>Presidential Commission on Aviation Security and Terrorism</i>
PFLP	Ljudska fronta za osvoboditev Palestine	<i>Popular Front for the Liberation of Palestine</i>
PFLP-GC	Ljudska fronta za osvoboditev Palestine – Splošno poveljstvo	<i>Popular Front for the Liberation of Palestine – General Command</i>
SAC	Posvetovalno-varnostni komite	<i>Security Advisory Committee</i>
SARPS	Standardi in priporočene prakse	<i>Standards and recommended practices</i>
SEG	Varnostna skupina	<i>The Security Group</i>
SeMS	Menedžment varnostnih sistemov	<i>Security Management System</i>
TEED	Naprava za odkrivanje eksplozivnih delcev	<i>Trace Explosives Detection Device</i>
TSA	Administracija za transportno varnost	<i>Transport Security Administration</i>
ZDA	Združene države Amerike	<i>United States of America</i>

1 UVOD

Razvoj civilnega letalstva v zadnjih nekaj desetletjih in naraščanje števila potnikov je pritegnilo pozornost terorističnih skupin. Zanje je postalo letalo lahka žrtev, s katero lahko uresničijo svoje ekonomske, politične, verske, etične, osebne in druge interese. Pri tem pa izkoriščajo hitri pretok informacij in moč medijev v svojo korist, saj se incidenti povezani z letalstvom vedno prebijejo na naslovnice svetovnih medijev. Zaradi simbolne povezave med letalskimi družbami in državami je letalo postalo predmet, ki ga je potrebno zaščititi za vsako ceno. Ob tem pa se v njihovo zaščito vlaga ogromna sredstva, saj si politika na tem področju ne more privoščiti spodrseljaja. Tako je v zadnjih nekaj desetletjih prišlo do »sekuritizacije« letalstva, ker je politična elita to področje označila kot grožnjo državi.

Različne nacionalne in mednarodne organizacije so kmalu po začetku uveljavljanja letalskega prometa pričele s strani posameznikov, kasneje pa tudi terorističnih organizacij, zaznavati dejanja, ki so ogrožala nadaljnji razvoj letalstva. Mednarodna, regionalna in državna zakonodaja na področju zaščite civilnega letalstva se je začela širiti in dograjevati. Hkrati pa je odpravljala pomanjkljivosti, ki jih je zakrivila v prejšnjih letih. Število varnostnih ukrepov se je pričelo množiti in sčasoma preraslo v sistem, ki je skušal zmanjšati nevarnost pred nezakonitim vmešavanjem. Vprašanje pa je, ali je varnostnim ukrepom uspelo premagati teroristično nevarnost.

Mnogi znanstveni viri postavljajo ugrabitev letala 22. julija leta 1968, na poti iz Rima v Tel Aviv, za dogodek, ki je začel dobo modernega terorizma. Zaradi tega sem želel izvedeti več o prisotnosti terorizma v letalstvu in podrobneje raziskati, kako se je ta razvijal. Za primer iz prakse sem si izbral bombni napad na let Pan Am 103, ki predstavlja enega izmed najhujših primerov terorističnega udejstvovanja v letalstvu. Medijska pozornost, po kateri so hrepeneli teroristi ob izvršitvi bombnega napada, je pritegnila tudi mene. Ob tem sem si podrobneje pregledal vso razpoložljivo literaturo in skušal izvedeti, ali so se mednarodne in nacionalne organizacije, ki se ukvarjajo s sistemom zaščite civilnega letalstva, kaj naučile iz te tragedije. Ob pisanju diplomskega dela pa sem želel pridobiti celostni pogled na zaščito civilnega letalstva in s tem pomagati nadaljnjemu raziskovalnemu delu ter predstaviti bralcu čim večji del obravnavane tematike.

2 METODOLOŠKO-RAZISKOVALNI OKVIR

2.1 Cilji in pomen naloge

V diplomskem delu sem si zastavil naslednje cilje:

- ugotoviti, kakšen vpliv na zaščito civilnega letalstva je imel primer bombnega napada na let Pan Am 103;¹
- ugotoviti, v kakšni meri varnostni ukrepi dejansko vplivajo na zaščito civilnega letalstva;
- ugotoviti pomen bombnega napada na letalo družbe Pan Am 103 in njegove posledice na razvoj terorizma v letalstvu ter kaj je vplivalo na to
- in izdelati pregled napredka pri zaščiti civilnega letalstva po tragediji ter pregledati možnosti ponovitve takega napada.

Pomen diplomskega dela je predvsem v opravljenem pregledu doseganja sedanjih standardov, zakonov, ukrepov v zagotavljanju varnosti v civilnem letalstvu. Ti sami po sebi ne zagotavljajo učinkovitega sistema, ampak jih je potrebno umestiti v realni svet. Tu nanj vplivajo dejavniki, katerih ne moremo predvideti. Za pregled odzivanja sistema zaščite civilnega letalstva v praksi sem si izbral bombni napad na let Pan Am 103, ki je pri zaščiti civilnega letalstva izredno pomemben in predstavlja prelomnico v boju proti terorizmu prisotnem v letalstvu.

2.2 Hipoteze

Jedro mojega raziskovanja sem strnil v naslednje hipoteze:

- Povečevanje varnostnih ukrepov in bolj restriktivna zakonodaja na področju zaščite civilnega zračnega prometa pomenita manj možnosti za izvedbo terorističnih napadov v letalstvu.
- Trenutni varnostni sistem zračnega prometa preprečuje ponovitev primera bombnega napada, kot se je zgodil na letu Pan Am 103.

¹ Gre za let Svetovne vseameriške letalske družbe (orig. *Pan American World Airways, Inc.* ali Pan Am).

- Bombni napad na let Pan Am 103 je privedel do nove faze terorizma v letalstvu. Terorizem, prisoten v letalstvu, se je spremenil, saj so ga v to prisilile politične, ekonomske, tehnološke in pravne spremembe.

2.3 Uporabljene metode

Pri pisanju diplomskega dela je bila moja prva naloga zbiranje virov na izbrano temo. Kritično prebiranje virov sem osnoval na mojem predhodnem znanju iz prakse. S pomočjo tega znanja sem nato analiziral zbrane primarne in sekundarne vire. V sklopu primarnih virov sem pregledal domače in tuje normativno-pravne akte, uredbe in strateško-razvojne načrte. Ti so mi predstavljali okostje sistema zaščite civilnega sistema, ki sem ga dopolnjeval s sekundarnimi viri. Monografske publikacije, članke in raziskovalna poročila sem nato ustrezno analiziral skupaj s pridobljenimi statističnimi podatki. Primerjalna metoda mi je omogočila primerjavo pravnih aktov in varnostnih ukrepov iz različnih držav. To metodo sem uporabil tudi za analizo pri vpogledu v delovanje različnih mednarodnih institucij in sem se je posluževal, ko sem združeval posamezne analize in interpretacije. V zaključni fazi sem se posvetil še intenzivni študiji primera, katere cilj je poglobitev razumevanja različnih dejavnikov, ki so vplivali na razvoj dogodkov pri bombnem napadu na let Pan Am 103.

2.4 Zgradba analize

Najprej sem obravnavani tematiki skušal podati nek smisel in razložiti ravnanje mednarodnih in nacionalnih organizacij pri zagotavljanju zaščite civilnega letalstva. Pri tem sem si pomagal s konceptom »sekuritizacije«,² ker poda ustrezno razlago delovanja akterjev na tem področju. Sledila je obravnava pomembnejših organizacij in zakonodaje v civilnem letalstvu, saj je bilo potrebno prikazati trenutno ureditev področja. Nadalje sem predstavil posamezne ukrepe za preprečevanje nezakonitega vmešavanja v civilnem letalstvu. Uspešnost njihovega delovanja je moč zaslediti v naslednjem poglavju, kjer sem opisal faze razvoja terorizma prisotnega v letalstvu. Vse skupaj pa sem zaključil s primerom iz prakse, in sicer bombnim napadom na let Pan Am 103, ki velja za enega najhujših terorističnih napadov.

² »Sekuritizacija« predstavlja proces, pri katerem se lahko vsaka problematika »sekuritizira«. Pri tem se ob uporabi govornega procesa neka problematika opredeli kot eksistenčna nevarnost. To pa opravičuje uporabo izrednih ukrepov in delovanje izven običajnih političnih procesov (Buzan in drugi 1998, 23–25).

2.5 Opredelitev temeljnih pojmov

Ključni pojmi za razumevanje mojega raziskovalnega dela so predstavljeni v pričujočem podpoglavju. Njihova naloga je bralcu predstaviti temeljne koncepte, ki so v uporabi pri zaščiti civilnega letalstva. Zaščito civilnega letalstva, kot osrednjo terminsko besedno zvezo, tako povežem z ostalimi termini, ki so aktualni na tem področju.

- a) *Terorizem*: Problematiko definiranja pojma terorizem je moč zaslediti v mnogih delih. Tako Carlile (2007, 47) v svoji analizi navaja, da ni enotne definicije terorizma, ki bi imela polno mednarodno podporo. Schmind in Jongman na podlagi lingvistične študije več kot stotih svetovnih definicij opredelita terorizem, kot

... strah vzbujajočo metodo ponavljajočega nasilnega delovanja s strani (pol)prikritih posamičnih skupinskih ali državnih akterjev iz specifičnih (idiosinkratičnih), kriminalnih in političnih razlogov, pri čemer neposredne tarče nasilja niso glavne tarče, ampak ponavadi naključne (priložnostne) ali selekcionirane (simbolične) tarče iz ciljne populacije in služijo kot generatorji sporočanja (Schmid v Prezelj 2006, 20).

- b) *Varnost*: Varnost lahko opredelimo kot »... stanje, v katerem je zagotovljen uravnotežen fizični, duhovni in duševni ter gmotni obstoj posameznika in družbene skupnosti v razmerju do drugih posameznikov, družbenih skupnosti in narave« (Grizold 1999, 23).
- c) *Nacionalna varnost*: Amin Hewdy (v Grizold 1999, 25) opredeljuje nacionalno varnost kot »... dejavnost nacionalnih držav, s katero te v skladu s svojimi družbenimi zmogljivostmi v sedanjosti in prihodnosti ter ob upoštevanju globalnih sprememb in razvoja ščitijo lastno identiteto, obstoj in interese«.
- d) *Zaščita civilnega letalstva*: »Zaščita civilnega letalstva³ (ang. *civil aviation security*) je kombinacija materialnih in človeških virov ter ukrepov pred dejanji nezakonitega vmešavanja.« (IATA 2009a, 75) Njen glavni cilj je »... zaščita potnikov, posadk,

³ Angl. *civil aviation security*. V slovenskem jeziku še nimamo ustreznega terminološkega prevoda, pri letalstvu pa je pomembna razlika med pojmom »safety« in »security«. Iz tega razloga sem za najboljšo razlago pojma »security« izbral besedo zaščita. Zaradi besednih zvez in konceptov, ki so v slovenščini že uveljavljeni, uporabljam v istem kontekstu tudi besedo varnost. Kadar bo beseda varnost v tem delu omenjena v smislu »safety«, bo to ustrezno navedeno.

letališkega osebja in drugih oseb pred dejanji nezakonitega vmešavanja med letom zrakoplova ali znotraj meja letališča« (Letalski varnostni program Velike Britanije v Wheeler 2002, 2).

e) *Nezakonito vmešavanje v civilno letalstvo*: ICAO (*International Civil Aviation Organisation* – Mednarodna organizacija civilnega letalstva) definira nezakonito vmešavanje v civilno letalstvo kot

... dejanja ali poizkuse dejanj, s katerimi se ogroža varnost (safety) civilnega letalstva in zračnega prometa, to so:

- *nezakonita ugrabitev letala med letom;*
- *nezakonita ugrabitev letala na tleh;*
- *jemanje talcev na krovu letala ali na letališču;*
- *nasilno zavzetje letala, letališča ali območja namenjenega zračnemu prometu;*
- *vnos orožja, nevarnih naprav in nevarnih snovi na krov letala ali na letališče s kriminalnim namenom;*
- *oddajanje napačnih informacij s katerimi bi ogrozili varnost (safety) letala med letom ali na tleh ter potnikov, posadke, osebja za oskrbo letal in ostalih na letališču ali območju objekta za civilno letalstvo (ICAO 2006, 1).*

f) *Varnost civilnega letalstva*: Varnost civilnega letalstva (*ang. civil aviation air safety*) »... je širok pojem, ki zajema teorijo, preiskave in kategorizacijo incidentov in nesreč v letalstvu ter njihovo preprečevanje skozi kontinuiran proces odkrivanja nevarnosti in obvladovanja tveganj« (Ponikvar in Pavlin 2008, 1).

g) *Varnostni sistem civilnega letalstva* ICAO v sedmi izdaji *Priloge 17* opredeljuje, da je »... varnostni sistem civilnega letalstva sestavljen iz štirih delov: zakonov in predpisov, nacionalnega letalskega varnostnega programa, varnostnega načrta letališča in varnostnih ukrepov« (Liu in Wong 2004).

3 »SEKURITIZACIJA« ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA

Kopenhavnska šola⁴ je po hladni vojni izdala knjigo *Varnost: Nov okvir za analizo* (orig. *Security: A new framework for analysis*), ki je zgrajena okoli dveh konceptov varnostne paradigme. Prvi izmed teh je Buzanov koncept sektorske analize varnosti, ki varnost razdeli na vojaški, okoljski, gospodarski, družbeni (orig. *societal*) in politični sektor. Drugi pa je koncept »sekuritizacije« (orig. *securitisation*), ki ga bom zaradi razlage delovanja akterjev na področju zaščite civilnega letalstva bolj podrobno prikazal (Mutimer v Collins 2007, 60).

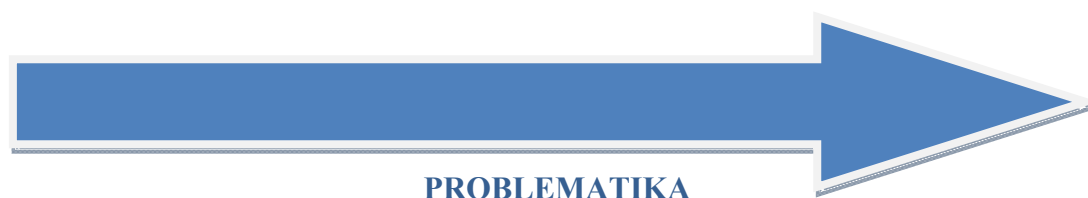
Ole Wæverjev koncept »sekuritizacije« vidi varnost kot dejanje govora (orig. *speech-act*). Zanj je govorno dejanje, družbeni proces ali dogodek, ki ga izvedemo že s tem, ko ga izrečemo. Tako lahko vsako problematiko opredelimo kot varnostno problematiko, tako da jo predstavimo kot grožnjo ali ranljivost. Vendar je varnost za »sekuritizacijo« samo govorno dejanje in ne odraz obstoja prave eksistenčne grožnje (Buzan, Wæver in de Wilde v Collins 2007, 60–61). Njen glavni cilje je, kot pravi Grayson (v Svete 2005, 58), »... analitična razlaga, zakaj politične elite v odločevalskem procesu določene družbene procese in dogodke obravnavajo kot grožnje ter v tem okviru vzpostavljajo specifične odgovore nanje, ki so lahko tudi v nasprotju s tradicionalnimi normami in pravili«. Iz tega sledi, da mora dejanje govora izhajati iz politične elite, ki igra osrednjo vlogo pri določanju groženj.

»Sekuritizacija« civilnega letalstva je dolg proces, ki se je oblikoval preko nekaj izstopajočih dogodkov in obdobj v zgodovini. V šestdesetih in sedemdesetih letih je prišlo do porasta ugrabitve letal zaradi večje globalizacije medijev, spodbud komunistov, ki so ugrabiteljem nudili varno zatočišče na Kubi in porasta števila terorističnih skupin na Bližnjem vzhodu, ki so skušale vplivati na proces odločanja in javno mnenje v Evropi. Uvajati se je začela nova varnostna ureditev na letališčih in v letalih, ki naj bi preprečila nezakonito zavzetje letal (Salter 2007, 5 in Arasly 2005, 77). Tako je 16. decembra leta 1970 v Haagu prišlo do podpisa *Konvencije o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov*. Konvencija med državami podpisnicami je omogočila dve stvari: večje pristojnosti pri izročevanju oseb, ki so ugrabile zrakoplov in sodelovanje na področju zatiranja in preprečevanja nezakonitih ugrabitve letal (Nielsen 2008, 84). Proti koncu osemdesetih let so javnost začeli pretresati pogosti bombni napadi na letala, kar je privedlo do podpisa *Konvencije o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja*. Več pozornosti se je posledično namenjalo

⁴ Za dodelitev oznake »Kopenhavnska šola« je odgovoren Bill McSweeney in z njo opredeljuje dela Buzana, Wæverja in njunih sodelavcev (Mcsweeney v Collins 2007, 60).

tudi ujemanju potnikov s prtljago (orig. *baggage reconciliation*) in tehnologiji na področju pregledovanja prtljage. Sledi napad na let 182 Air Indije in ICAO leta 1986 ustanovi Odbor strokovnjakov za področje zaščite letalstva (orig. *Aviation Security Panel of experts*), ki naj bi podajal objektivne in nepolitične analize tveganega okolja. »Sekuritizacija« pa doseže svoj višek 11. septembra leta 2001, ko zaščita civilnega letalstva doživi revolucijo, saj so letalo prvič uporabili kot orožje za množično uničenje. ICAO še istega leta uvede *Načrt delovanja pri zaščiti letalstva* (orig. *Aviation Security Plan of Action*), ki vsebuje *Univerzalni program revizije varnosti* (orig. *Universal Security Audit Program*). Namen tega programa je, da ICAO revidira letalske oblasti v posameznih državah, v kolikšni meri uveljavljajo določila iz *Priloge 17 k Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu* (Salter 2007, 5).

Tabela 3.1: Spekter »sekuritizacije«



NEPOLITIZIRANA	POLITIZIRANA	»SEKURITIZIRANA«
<ul style="list-style-type: none"> • Država se ne ukvarja s problemom • Problematika ni vključena v javno razpravo 	<ul style="list-style-type: none"> • Problem je reguliran z uporabo standardnega političnega sistema • Predstavlja del javne politike (orig. <i>public policy</i>) in zahteva odločanje oblasti o problematiki ter dodelitev določenih virov. V redkih primerih določeno obliko skupnega odločanja (Buzan, Wæver, de Wilde v Collins 2007, 112) 	<ul style="list-style-type: none"> • Problematika je preoblikovana v varnostno vprašanje skozi proces »sekuritizacije« • Akter »sekuritizacije« oblikuje že politizirano problematiko v eksistenčno grožnjo referenčnemu objektu

Vir: Emmers v Collins (2007, 112).

Premiki proti »sekuritizaciji« in »desekuritizaciji«⁵ so najbolj pogosti in očitni v Združenih državah Amerike v obdobju po napadih 11. septembra leta 2001, a jih je bilo moč opaziti tudi drugje po svetu (Salter 2007, 3). Salter (2008b, 332–333) omenja primer Kanade,

⁵ »Desekuritizacija« je obratni proces od »sekuritizacije« in pomeni repolitizacijo problematike (Salter 2007, 4). Primer depolitizacije je *Amandma 11 k Prilogi 17 ICAO*, ki izniči pravila o enačenju zaščite domačega in mednarodnega zračnega prometa (Salter 2007, 7).

kjer je politična elita zaznala terorizem kot grožnjo civilnemu letalstvu. To oceno sprejme tudi javnost in leta 2001 je ustanovljen Kanadski urad za zaščito zračnega prometa (CATSA – *Canadian Air Transport Security Authority*). Pred tem zaščita civilnega letalstva ni bila ocenjena kot kritična problematika in so jo izvajali nedržavni akterji. Nepolitizirano področje zaščite civilnega letalstva so z ustanovitvijo CATSA povsem nacionalizirali in označili kot nevarnost in eksistenčno grožnjo.⁶ Zaradi tega lahko trdimo, da je prišlo do uspešne »sekuritizacije« zaščite civilnega letalstva.

V procesu »sekuritizacije« zaščite letalstva je mogoče opaziti tudi nejasnosti, saj je skozi leta Odbor strokovnjakov za področje zaščite letalstva iz strokovnega organa prešel v politični organ. Strokovnjake v tem forumu pa so zamenjali predstavniki vlad, ki prebirajo stališča njihovih vlad in izničujejo prvotni namen telesa. V tem primeru je moč problematizirati nauk Kopenhavske šole, saj je prišlo do repolitizacije brez »desekuritizacije« (Salter 2007, 12).

⁶ »Enako lahko trdimo v ZDA z ustanovitvijo Administracije za transportno varnost (TSA – *Transport security Administration*.« (Salter 2008a, 345)

4 KLJUČNE ORGANIZACIJE PRI RAZVOJU ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA

4.1 Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO – *International Civil Aviation Organisation*)

Akterji nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo iščejo najšibkejši člen v mednarodni verigi letališč, zato je potrebno uvesti celovit pristop k problematiki. Pri tem igra pomembno vlogo Mednarodna organizacija civilnega letalstva, ki je nastala 4. aprila leta 1947 in ima svoj sedež v kanadskem mestu Montreal. Podlago za njen nastanek najdemo v *Konvenciji o mednarodnem zračnem prometu* ali t. i. *Čikaški konvenciji*⁷ (ICAO 2009a) in deluje kot agencija Organizacije združenih narodov.

ICAO svoje odločitve sprejema v obliki standardov in priporočenih praks (SARPS – *Standards and recommended practices*), ki so zajeti v 18 tehničnih prilogah k *Čikaški konvenciji* (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 19). Ker ICAO nima izvršilne moči, standardi obvezujejo države članice samo do neke mere. Zasnovani so tako, da zagotavljajo zadostno in usklajeno stopnjo varnosti v letalstvu po vsem svetu in postavljajo minimalne zahteve pri doseganju le-te. Za razliko od standardov pa so priporočene prakse samo neke vrste priporočila in jih državam ni potrebno vključiti v nacionalno zakonodajo (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 85). Vsak *SARP*, ki ga sprejme ICAO, se posreduje vsem državam članicam in te lahko, v kolikor se s posameznimi deli ne strinjajo, vložijo obvestilo o neskladnosti (orig. *notification of difference*). Z njim države objavljajo neskladja med nacionalnimi in globalnimi normami (Abeyratne v Salter 2007, 6). Kljub pomanjkanju izvršilne moči te mednarodne organizacije je uveljavljanje njenih pravil moč videti skozi prepoved pristajanja letal iz držav, ki sicer so članice ICAO, ampak ne uveljavljajo zahtevanih standardov (Ercegovac 2006, 7).

Organizacijsko gledano je ICAO sestavljen iz skupščine, sveta z različnimi podkomiteji in sekretariata. V skupščini so zastopane vse države podpisnice in se sestanejo vsaj enkrat v treh letih. Njihova vloga je pregledati dosednji napredek in postaviti smernice za nadaljnje delo. Pravo moč v organizaciji ima svet 36 držav, ki ga voli skupščina in ima triletni mandat. Svet

⁷ *Čikaško konvencijo* je 7. decembra 1944 v Čikagu (ZDA) podpisalo 52 držav. Dokler ni konvencije ratificiralo 27 držav je bila osnovana Začasna mednarodna organizacija civilnega letalstva (orig. Provisional International Civil Aviation Organisation) (ICAO 2009a). Trenutno jo sestavlja 190 držav popisnic (ICAO 2009b).

sprejema spremembe prilog k *Čikaški konvenciji* ter *SARPS* (Salter 2007, 8). Salter (ibid.) meni, da »... za realističnega teoretika mednarodnih organizacij zgradba ICAO ne predstavlja nikakršnega presenečenja. ICAO je forum, v katerem ZDA in ostale globalne sile postavljajo pravila igre«.

Prizadevanja ICAO za zaščito civilnega letalstva so se začela že takoj po njeni ustanovitvi. Svoj vrhunec so dosegla leta 1974 v oblikovanju *Priloge 17 k Čikaški konvenciji*, imenovane tudi *Varovanje mednarodnega civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja* (*Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference*). Ta priloga vključuje tudi direktive, sprejete na konvencijah v Tokiu (1963), Haagu (1970) in Montrealu (1971) in zahteva:

- da vsaka članica ustanovi državno institucijo za regulacijo varnosti in osnuje nacionalni letalski varnostni program, ki mora preprečiti vnos orožja, eksplozivnih in ostalih nevarnih naprav na krov letala;
- kontrolo in pregled letala, potnikov, prtljage, tovora in pošte;
- da je varnostno osebje podvrženo varnostnemu preverjanju kriminalne preteklosti, kvalifikacijskim zahtevam in ustreznemu usposabljanju (Dempsey v Salter 2007, 6).

Odgovornost za obnavljanje *Priloge 17* pa dodelijo Odboru strokovnjakov za področje zaščite letalstva, ki po letu 1985 vse več pozornosti posveča sabotazi (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 85–86).

ICAO že več let širi zakonsko ureditev in krpa zakonske luknje na področju zaščite civilnega letalstva. Pri tem pa, zaradi večjega prehajanja, *SARPS* v nacionalne zakonodaje posameznih držav 1997 sprejme *Strateški načrt delovanja*⁸ (orig. *Strategic Action Plan*), ki naj bi zagotavljal večje sodelovanje med državami na kritičnih področjih, zlasti na področju varnosti (Abeyrante 1997, 250). S *Strateškim načrtom delovanja* se hoče ICAO uveljaviti kot svetovni revizor na področju zaščite civilnega letalstva, kar ji leta 2002 tudi uspe (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 86). Po napadih 11. septembra leta 2001 na visoki ministrski konferenci o zaščiti letalstva sprejmejo resolucijo A33-1, kjer se uvede *Načrt delovanja pri zaščiti letalstva*. Glavni cilj tega načrta je izvajanje rednih, obveznih, sistematičnih in usklajenih revizij vseh članic ICAO na področju zaščite civilnega letalstva (Abeyrante 2004, 35). *Univerzalni program revizije varnosti* (orig. *Universal Security Audit Program*) zahteva od vseh članic ICAO, da prestanejo revizijo na naslednjih področjih:

⁸ Njegov nastanek je posledica izrednega srečanja sveta ICAO, zaradi bombnega napada na let Pan Am 103 (Wallis v Wilkinson 1999, 86).

- usklajenost s standardi iz *Priloge 17*,
- pregled nacionalnega letalskega varnostnega programa in
- pregled nacionalnih letališč iz varnostnega vidika (Salter 2007, 7–8).

4.2 Mednarodno združenje letalskega prometa (IATA – *International Air Transport Association*)

Idejo o povezovanju letalskih prevoznikov obudijo države leta 1944 na *Čikaški konferenci* (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 88). Z namenom povezovanja mednarodnih letalskih prevoznikov nastane leta 1945 Mednarodno združenje letalskega prometa⁹ (IATA 2009b). Wallis (ibid.) kot njena najbolj pomembna cilja izpostavi:

- širjenje varnega (org. *safe*), rednega in ekonomičnega zračnega transporta in
- sodelovanje z ICAO ter drugimi mednarodnimi organizacijami.

Ravno zato najdemo predstavnike IATA v ICAO, kjer igrajo vlogo opazovalcev na sestankih sveta ICAO in vlogo članov na Odboru strokovnjakov za področje zaščite letalstva (Yonah in Sochor 1990, 22–23).

V šestdesetih letih, ko smo bili priča mnogim ugrabitvam letal, IATA ustanovi Posvetovalno varnostni komite (SAC – *Security Advisory Committee*). Z njim se skuša postaviti po robu nezakonitemu vmešavanju v letalstvo. Kot glavna dosežka SAC v dveh desetletjih delovanja lahko izpostavimo:

- *Minimalne priporočene varnostne standarde za implementacijo na mednarodnih letališčih* (orig. *Recommended Minimum Security Standards for Implementation at International Airports*) ali osem točk IATA¹⁰ in
- varnostne in pravne nasvete državam pri vzdrževanju ekonomičnega programa zaščite civilnega letalstva (ibid.).

Trenutno delo IATA na področju zaščite civilnega letalstva je osnovano na petih stebrih. Prvi steber zajema menedžment varnostnih sistemov (SeMS – *Security Management System*) in predstavlja del varnostnih (*safety*) revizij IATA. S SeMS se poskuša vzpostaviti celosten,

⁹ Trenutno (maj 2009) njeno članstvo zajema 230 prevoznikov iz 126 držav (IATA 2009b).

¹⁰ Sem spada tudi koncept sterilnega območja, ki predvideva, da so vse osebe preden vstopajo v to območje predhodno varnostno pregledane in posedujejo avtorizacijo (identifikacijska priponka, letalska karta ipd.) za vstop (Wallis v Wilkinson 1999, 90).

preventiven in podjetniški pristop k zaščiti letalstva, zato ta vključuje mehanizem ocene tveganj¹¹ (orig. *risk assessment*) in program njihovega upravljanja¹² (orig. *risk management*) (IATA 2009c). Salter (2008a, 20–21) vključuje celo kulturo zaščite, ki naj bi uveljavljala višji nivo varnosti kot ga zahteva zakonodaja. Drugi steber poskuša pri različnih vladah doseči, naj sprejmejo proces enega varnostnega pregleda (orig. *One Stop Security*). Tako potnikom, ki prestopajo med leti, ni potrebno večkrat opraviti pregleda. Naslednji steber predstavljata letalski koaliciji GASAG (*Global Aviation Security Action Group* – Globalna letalska skupina za varnostno delovanje) in ACSIF (*Air Cargo Security Industry Forum* – Forum za varnost letalskega tovornega prometa). Njuna naloga je harmonizacija teženj med letalsko industrijo in svetovnimi vladami. Prizadevajo si izključiti nesmiselno zakonodajo na področju zaščite civilnega letalstva in jo narediti bolj prijazno uporabnikom. Zadnja dva stebra sta implementacija inovativnih tehnologij in stroškovna učinkovitost pri zaščiti letalstva. IATA podpira uvajanje enotnih tehnologij in standardov, ki potnikom omogočajo hitrejšo in enostavnejšo potovanje (IATA 2009d).

Omeniti moramo tudi Varnostno skupino (SEG – *The Security Group*), ki jo sestavlja deset predstavnikov letalskih prevoznikov. Vsi delujejo na področju zaščite letalstva in podajajo priporočila, kako izboljšati boj proti nezakonitemu vmešavanju v letalstvo (IATA 2009e). SEG bi lahko opredelili kot nekakšnega naslednika SAC.

4.3 Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC – *European Civil Aviation Conference*)

Zaradi priporočil, ki so jih sprejeli na strasbourški Konferenci o koordinaciji zračnega prometa v Evropi (CATE – *Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe*), sledi leta 1955 nastanek Evropske konference civilnega letalstva (ECAC 2009). Predstavlja medvladno organizacijo, ki presega regionalne okvire, saj uporablja kolektivno moč za sprejemanje politik v ICAO (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 93–97). Dognanja svojih delovnih podskupin objavlja v dokumentu imenovanem *DOC. št. 30* (orig. *DOC. no. 30*), kjer so zbrana vsa priporočila in resolucije (ibid.). Gre za podobno prakso kot pri ICAO, vendar je ECAC v primerjavi z ICAO v prednosti. Članice ECAC so družbeno povezane in bolj

¹¹ Ocena tveganja predstavlja po Salterju (2008a, 20) »... ocenitev pričakovane verjetnosti in resnosti različnih potencialnih dogodkov, ki jih rangiramo glede na njihov učinek«.

¹² Za ICAO (v Salter 2008a, 20–21) je upravljanje tveganj »... identifikacija, analiza in odprava (in/ali do določene mere kontrola) teh tveganj in posledični riziko, ki ogroža razvoj organizacije«.

ekonomsko, tehnološko in gospodarsko razvite, kar pomeni hitrejšo in bolj fleksibilno odzivanje na nove grožnje (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 20).

Za ECAC lahko rečemo, da ima na področju zaščite letalstva naslednje naloge:

- izvajanje revizij;
- koordinacija in pomoč znotraj evropskega prostora;¹³
- sodelovanje z drugimi državami in poenotenje standardov;
- razvoj varnostne politike;¹⁴
- razvoj standardov – *DOC. št. 30* (Salter 2008a, 18–20; Heng in Mcdonagh 2009, 121).

Čeprav lahko vidimo *DOC. št. 30* kot skupek priporočil, pa se je to po letu 2002 v EU (Evropski uniji) spremenilo. Evropski parlament in Svet sta izdala *Uredbo (ES) 2320/2002*¹⁵, ki je osnovana na *DOC. št. 30*. S tem so medvladna priporočila prešla v evropski pravni sistem (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 28). Pridruženo telo ECAC so Združeni letalski organi¹⁶ (*JAA – Joint Aviation Authorities*), ki delujejo predvsem na področju varnosti (*safety*). Občasno pa se vključujejo tudi na področje zaščite letalstva, kar je razvidno iz pogajanj z ZDA za poenotenje protokolov pri pregledu prtljage (Salter 2008a, 18).

4.4 Mednarodni svet letališč (*ACI – Airports Council International*)

Mednarodni svet letališč nastane leta 1991, kot Mednarodno združenje upravljavcev letališč (*Airports Council International* 2009). Predstavlja podobno organizacijo kot IATA in je v letu 2008 združeval 1679 svetovnih letališč (*ibid.*). Cilj ACI je doseči varen (*safe*), zaščiten in učinkovit zračni promet, ki je združljiv z okoljem. Primerljiv cilj lahko najdemo tudi pri IATA (Wallis v Wilkinson in Jenkins 1999, 97–98). Wallis (*ibid.*) govori o rivalstvu med ACI in IATA, saj se ti komercialni organizaciji, kljub navidezno podobnim vlogam v svoji zgodovini, pogosto nista mogli zediniti. V ACI se z zaščito letalstva ukvarja Komite za varnostna stališča (*orig. Security Standing Committee*). Ta organ na organizacijski ravni

¹³ Poznan je Evropski inštitut za usposabljanje na področju zaščite letalstva (*EASTI – European Aviation Security Training Institute*) v Bruslju.

¹⁴ Na simpoziju ECAC leta 1996 je bil predlagana ideja Skupnega varnostnega področja (*orig. Common Secure Area*) in Proces enega varnostnega pregleda (*orig. One Stop Security*) (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 26).

¹⁵ V letu 2008 je *Uredbo (ES) 2320/2002* zamenjala *Uredba (ES) 300/2008* (Evropski parlament 2008).

¹⁶ Delo Združenih letalskih organov bo počasi v prevzela Evropske agencija za varnost (*safety*) v letalstvu (*Learmount*, 2008).

sodeluje z ICAO in IATA, kjer zagovarja stališče, da so varnostni ukrepi skrb države in ne finančno breme posameznih letališč (Airports Council International 2009). Tudi ACI se zavzema za vpeljavo sistema upravljanja tveganj in izdaja varnostna priporočila (Salter 2008a, 16–19).

4.5 Zvezna letalska administracija (FAA – *Federal Aviation Administration*), Administracija za transportno varnost (TSA – *Transport Security Administration*) in zaščita letalstva v ZDA

Vloge ameriške letalske industrije¹⁷ v svetu ni mogoče zanemariti. Ameriška zakonodaja in pravila, ki jih postavlja, pogosto vplivajo na mednarodne letalske prevoznike in letališča izven ZDA (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 22). To je bilo mogoče opaziti tudi v primeru, ki ga obravnavamo, saj so na letališčih Frankfurt in Heathrow veljala za ameriške prevoznike posebna pravila.

Zvezna letalska administracija predstavlja del Ministrstva za transport in skrbi za nadzor nad letalstvom vse od njene ustanovitve leta 1958. Tako je v šestdesetih letih, ko je zaščita civilnega letalstva postajala vse večji problem, prevzela tudi naloge zaščite letalstva. Zaradi vse bolj pogostih ugrabitev letal je odredila letalskim prevoznikom namestitve nekaj detektorskih vrat in rentgenskih naprav. Letalski prevozniki so se odgovornosti za zaščito letalstva izogibali vse do 1974, ko ZDA sprejmejo *Zakon proti ugrabitvam letal* (orig. *Anti-Hijacking Act*) in *Zakon o zaščiti zračnega prometa* (orig. *Air Transportation Security Act*). Z njima ZDA dodelijo odgovornost za zaščito letališč njihovim upravljavcem in odgovornost za pregled potnikov, tovora in prtljage letalskim prevoznikom (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 13–18).

Bombni napad na let 103 Pan Am prisili predsednika Busha, da ustanovi Predsedniško komisijo o zaščiti letalstva in terorizmu (orig. *Presidential Commission on Aviation Security and Terrorism ali PCAST*). Ta maja 1990 izda poročilo, v katerem izpostavi:

- da ima ameriški sistem zaščite civilnega letalstva resne napake,
- da FAA ne uveljavlja svojih pravil in

¹⁷ ZDA zasedajo mesto stalne članice sveta ICAO in lahko na ta način vplivajo na proces odločanja v organizaciji. Ameriški letalski prevozniki so pomembni člani IATA, medtem ko ameriška letališča igrajo nezanemarljivo vlogo v ACI (Wallis v Wilkinson 1999, 99).

- da bi bolj strogo izvajanje postopka ujemanja potnikov in prtljage (orig. *baggage reconciliation*) lahko preprečilo uničenje letala družbe Pan Am.

Posledica tega poročila je, da kongres izda *Zakon o izboljšanju zaščite letalstva* (orig. *Aviation Security Improvement Act*). Zakon nalaga FAA, da prične z razvojem sistema za odkrivanje eksploziv v oddani prtljagi in izvajati varnostne preverbe kriminalne preteklosti vseh na novo zaposlenih na letališčih (Poole 2008, 9). Leta 1996, kot odgovor na dve letalski nesreči, ZDA ustanovijo Komisijo Bele hiše o zaščiti in varnosti (*safety*) letalstva (orig. *White House Commission on Aviation Safety and Security*), ki izda v svojem končnem poročilu 31 priporočil¹⁸ k zaščiti letalstva. Nekatere od teh priporočil isto leto tudi uzakonijo, vendar FAA vse do septembra 2001 ne uspe uveljaviti vseh zahtev, ki jih ji je naložila nova zakonodaja (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 16).

Tako imamo leta 2001 v ZDA sistem zaščite letalstva, ki ga pestijo naslednji problemi:

- ZDA ne vidijo zaščite civilnega letalstva kot dela nacionalne varnosti, temveč kot ceno za izvajanje letalske dejavnosti;
- letalske družbe ne investirajo v zaščito letalstva¹⁹ in najemajo zasebne varnostne službe;
- zasebne varnostne službe ne vlagajo v zaposlene (nizke plače, usposabljanje pod standardi in na zakonskem minimumu);
- zaposleni v varnostnih službah ne ostanejo dolgo v podjetju;²⁰
- v ZDA je samo 10 % oddane prtljage pregledane;
- postopka ujemanja potnikov in prtljage (orig. *baggage reconciliation*) se izvaja samo na mednarodnih letih;
- FAA se z letalskimi prevozniki dogovarja o uvedbi vsakega varnostnega ukrepa, kar je posledica njihovega močnega lobiranja;
- ni uvedena univerzalna varnostna preverba za vse zaposlene na letališčih (Hainmüller in Lemnitzer 2003; Poole 2008).

¹⁸ Med ta priporočila spadajo: licenciranje varnostnih služb, širitev varnostnih preverb, razširitev varnostnih testov FAA, sprejemanje zaščite letalstva kot nacionalnega problema in uvajanje postopka ujemanja potnikov in prtljage (orig. *baggage reconciliation*) (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 16).

¹⁹ Februarja 2000 je v uporabi samo 101 sistem za odkrivanje eksploziv (EDS – Explosives Detection System) in 552 naprav za odkrivanje eksplozivnih delcev (TEDD – Trace Explosives Detection Devices) (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 17).

²⁰ V enem letu samo 14 % preglednikov ostane v varnosti službi. V povprečju varnostnik – preglednik izvaja svoje delo štiri mesece in pol, nato pa si poišče drugo delo (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 5).

Zaradi napada na New York in Pentagon leta 2001, ZDA sprejmejo *Zakon o zaščiti letalstva in transporta* (orig. *Aviation and Transportation Security Act*). Njegova posledica je nastanek Administracije za transportno varnost, ki prevzema odgovornost za zaščito vseh oblik transporta v ZDA in prvič v zgodovini združi zaščito letalstva pod enotno vejo oblasti (Irske letalske oblasti in *aviasolutions* 2004, 22–23). Posledično lahko rečemo, da TSA prevzame dejavnosti FAA pri zaščiti civilnega letalstva. Marca 2003 TSA preide izpod okrilja Ministrstva za transport pod novoustanovljeno Ministrstvo za domovinsko varnost (TSA 2009). Glavne spremembe, ki jih prineseta *Zakon o zaščiti letalstva in transporta* in TSA so:

- izvajanje pregledov na 429 letališčih v ZDA preide na novo ustanovljeno Administracijo za transportno varnost;²¹
- uvede se kvalifikacijske standarde za preglednike in licence za varnostna podjetja, ki izvajajo preglede;
- uveljavi se ojačitev vrat pred pilotovo kabino in podaljšanje programa zveznih letalskih policistov (orig. *Federal Air Marshals*);
- uvajanje zveznih varnostnih menedžerjev (orig. *Federal Security Managers*), ki skrbijo za operativno upravljanje zaščitnih nalog na letališčih;
- uvajanje zveznih letalskih stražnikov (orig. *Federal Flight Deck Officers*), ki predstavljajo oborožene prostovoljne pilote na komercialnih letih;
- pregled vse oddane prtljage s sistemom EDS do konca leta 2002;
- širitev varnostih preverb kriminalne preteklosti zaposlenih;
- varnostniki na letališčih morajo biti državljani ZDA;
- uvede se varnostne prispevke, v kolikor ti ne bi zadostovali pa še dodatne bremenitve letalskih prevoznikov (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 20–29; Irske letalske oblasti in *aviasolutions* 2004, 220–222; Poole 2008, 13).

Ameriška zaščita letalstva je tako prevzela marsikatero lastnosti evropskega sistema, vendar avtorja Hainmüller in Lemnitzer (2003, 25–26) opozarjata, da lahko vse to spremeni lobiranje letalskih prevoznikov in težave s financiranjem obstoječega sistema, saj je razvoj inovativnih tehnik pri preprečevanju groženj letalstvu v ZDA in Evropi še v povojih.

²¹ Na petih letališčih (San Francisco International, Kansas City International, Greater Rochester International, Jackson Hole in Tupelo) v ZDA izvajajo preglede zasebna varnostna podjetja. Na njih se je izvajal pilotni projekt, s katerim se je primerjalo delo vladnih in zasebnih preglednikov. Po dveh letih od uveljavitve zakona smejo tudi ostala letališča izvajati preglede s zasebnimi pregledniki, vendar se še nobeno za to ni odločilo (Poole 2008, 13).

5 KLJUČNA ZAKONODAJA, KI JE VPLIVALA NA UREDITEV ZAŠČITE CIVILNEGA LETALSTVA

5.1 Mednarodnopravna regulativa na področju civilnega letalskega prometa

Zaradi narave letalstva ne moremo trditi, da so kriminalna, teroristična in podobna dejanja problem ene same države. Iz tega razloga je rešitev te problematike terjala trud celotne mednarodne skupnosti, ki se je lotila z multilateralnimi²² dogovori in osnovala temelje na konvencijah podpisanih v Tokiu, Haagu in Montrealu. Pred temi konvencijami smo bili priča nekaj poskusom²³ ureditve področja, ki pa niso zadostno rešili problematike.

5.1.1 Tokijsko-haaško-montrealski sistem

V šestdesetih letih prejšnjega stoletja se je izkazalo, da je Čikaška konvencija neučinkovita proti nezakonitemu vmešavanju v civilno letalstvo. Zaradi tega ICAO prične z aktivnim vpletanjem v meddržavne pogoje. V roku osmih let nastanejo tri mednarodne konvencije,²⁴ ki oblikujejo t. i. tokijsko-haaško-montrealski sistem (Barcik in Czech 2008, 52). Ta sistem temelji na:

- *Konvenciji o kaznivih dejanjih in nekih drugih aktih, storjenih na letalu* (orig. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*; Tokio, 14. 9. 1963) ali t. i. *Tokijska konvencija*.
- *Konvenciji o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov* (orig. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*; Haag, 16. 12. 1970) ali t. i. *Haaška konvencija*.

²² Opozoriti moram, da sem v diplomsko delo vključil zakonodajo po lastni presoji. V omenjeni okvir pa vsekakor lahko uvrstimo še: *Konvencijo o preprečevanju in kaznovanju kaznivih dejanj zoper osebe pod mednarodno zaščito*, všteti diplomatske predstavnike iz leta 1973, *Mednarodno konvencijo zoper jemanje talcev* iz leta 1979, *Konvencijo o fizičnem varovanju jedrskega materiala* iz leta 1980, *Mednarodno konvencijo o zatiranju terorističnih bombnih napadov* iz leta 1997 in *Mednarodno konvencijo o zatiranju financiranja terorizma* iz leta 1999 (Ercegovac 2006, 10).

²³ Sem lahko štejemo: *ženevsko Konvencijo o preprečevanju in kaznovanju terorizma* iz leta 1937, *Ustanovno listino Združenih narodov, čikaško Konvencijo o mednarodnem zračnem prometu* iz leta 1944 in *ženevsko Konvencijo o odprtem morju* iz leta 1958 (Abeyrante 1998, 131–139).

²⁴ Enders in Sandler (2006, 79) ugotavljata, da imajo konvencije in resolucije majhen vpliv na zmanjšanje terorizma.

- *Konvencija o zatiranju nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega zrakoplovstva* (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*; Montreal, 23. 9. 1971) ali t. i. *Montrealska konvencija* (ibid.).

Barcik in Czech (ibid.) v sistem vključujeta še dopolnilni protokol iz Montreala, podpisan 1988, in posamezne bilateralne mednarodne dogovore. Če si bolj podrobno ogledamo zgoraj navedene konvencije, ugotovimo, da se večinoma oklepajo treh tematik: problema jurisdikcije med državami v primeru sporov, razširitve spektra kazensko preganjanih kaznivih dejanj in vzpostavitve učinkovitega postopka pri izročitvi osumljencev kaznivih dejanj (Sweet 2004, 46–47).

a) Tokijska konvencija iz leta 1963

Ta konvencija najprej določi, da ima država registracije letala jurisdikcijo nad kriminalnimi dejanji storjenimi *med letom*²⁵ in s tem poizkusi končati nejasnosti v primeru sporov. Nadalje definira pravice in dolžnosti kapitana letala v primeru izvajanj dejanj na krovu letala, ki ogrožajo njegovo varnost (*safety*) (Nielsen 2008, 84). Kapitan letala namreč lahko odredi sprejemljive (orig. *reasonable*) ukrepe,²⁶ da zagotovi varnost letala. V primeru ugrabitve letala pa so se države podpisnice obvezale, da bodo letalu, potnikom in tovoru omogočile čim hitrejše nadaljevanje poti, pristanka ugrabljenega letala pa ne bodo obravnavale kot prekršek (Sweet 2004, 47).

Sweet (ibid.) in Nielsen (ibid.) pripisujeta tej konvenciji naslednje pomanjkljivosti:

- nejasno definicijo pojma kaznivo dejanje;
- odsotnost prisile, da se kazniva dejanja dejansko kaznuje;
- odsotnost postopkov pri izročitvi domnevnega kršitelja;
- pravno praznino v primeru manjših prekrškov;²⁷
- ne vključuje kaznivih dejanj, storjenih proti zrakoplovom, ki jih uporabljajo policija, carina in vojaške sile.

²⁵ Pojem *med letom* je potrebno bolj natančno definirati. Tokijska konvencija v 1. členu določi, da let zajema čas od trenutka, ko letalo začne pospeševati z namenom vzleta pa vse do trenutka, ko se pri pristajanju ustavi (Barcik in Czech 2008, 53).

²⁶ Vključno z omejitvijo prostosti (Sweet 2004, 47).

²⁷ V pravnem jeziku se pojmuje letalo med letom kot del ozemlja tiste države, kjer je letalo registrirano. Tako država, kjer letalo pristane, obravnava manjše prekrške kot da so bili storjeni izven območja njenega ozemlja (Sweet 2004, 47–48).

b) Haaška konvencija iz leta 1970

Haaška konvencija se v prvi vrsti spoprime s problematiko izročitve in sojenja kršiteljem. Glavni ukrep zahteva, da država, kjer se nahaja kršitelj, le-tega izroči državi registracije letala ali pa mu sama sodi. Ob tem pa morajo vse podpisnice nezakonito ugrabitev letala označiti kot kriminalno dejanje in zanj določiti *ostro kazen*²⁸ (Nielsen 2008, 84). V izogib nadaljnjim zapletom skuša popraviti tudi napake iz *Tokijske konvencije* v zvezi z jurisdikcijo. Pisci konvencije zato vpeljejo sistem sodelujoče (orig. *concurrent*) jurisdikcije, trem državam pa dodelijo vrstni red pri njenem uveljavljanju:

- država registracije letala;
- država, kjer letalo prvič pristane;
- država izvora najemnika letala (Sweet 2004, 49).

c) Montrealska konvencija iz leta 1971 in dopolnilni protokol iz leta 1988

Montrealska konvencija uporabi osnovne principe sprejete v *Haaški konvenciji* in jih razširi še na druga kazniva dejanja (Sweet 2004, 50). V prvem členu navaja, da stori prestopok vsaka oseba, ki nezakonito in namerno:

- stori nasilno dejanje proti osebi na krovu letala med letom in s tem dejanjem ogrozi varnost letala ali;
- uniči letalo v uporabi ali letalu povzroči tako škodo, da ni več sposobno za letenje ali kar bo po vsej verjetnosti ogrozilo njegovo varnost (*safety*) med letom ali;
- položi ali povzroči, da bo položeno na letalo med uporabo, na kakršenkoli način, naprava ali snov, ki bo po vsej verjetnosti uničila to letalo ali mu povzročila tako škodo, da bo nesposobno za letenje ali povzročila tako škodo, da bo ogrozila njegovo varnost (*safety*) med letom ali;
- uniči ali poškoduje zračne navigacijske objekte ali se vmeša v njihovo delovanje in s tem dejanjem ogrozi varnost (*safety*) letala med letom ali;
- posreduje informacije za katere ve, da so lažne in s tem ogrozi varnost (*safety*) letala med letom (Barcik in Czech 2008, 54).

²⁸ Termin *ostro kazen* so si države razlagale vsaka po svoje in mnoge države, ki so nasprotovale smrtni kazni, niso želele izročiti svojih državljanov ZDA. Tako v primeru bombnega napada na leta 103 Pan Am, Libija ni želela izročiti svojih državljanov ZDA in so jima na koncu sodili na Nizozemskem, kjer je smrtna kazen prepovedana (Sweet 2004, 48).

Dopolnilni protokol k Montrealski konvenciji iz leta 1988 k zgoraj naštetim kaznivim dejanjem doda še kazniva dejanja izvedena proti letališčem, blagajnam za prodajo letalskih kart in osebam, ki tam delajo (Sweet 2004, 52).

S tem se obseg kaznivih dejanja iz *Tokijske* in *Haaške konvencije* prvič razširi še na dejanja, ki so storjena izven letala (Nielsen 2008, 85). Države podpisnice so se zavezale, da bodo uvedle vse praktične ukrepe, da se prepreči izvršitev teh kaznivih dejanj, kar je zaradi različnih interpretacij in finančnih virov pripeljalo do neenakomerne implementacije konvencije (Sweet 2004, 50).

5.1.2 Priloga 17 k Čikaški konvenciji

Varovanje mednarodnega civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ali *Priloga 17 k Čikaški konvenciji* je bila sprejeta 1974 in velja za pravilnik zaščite letalstva, ki postavlja minimalne standarde, za katere se pričakuje, da jih bodo spoštovale vse članice ICAO (Poole 2008, 13). Med drugim zahteva, da vsaka članica ICAO določi organizacijo odgovorno za zaščito civilnega letalstva, ki razvija nacionalno politiko na področju zaščite letalstva (Poole 2008, 13). Predstavlja pa tudi kompromisni dokument, ki uravnava potrebe letalstva po njegovi zaščiti in političnoekonomske pomisleke članic ICAO (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 24). Zaradi lažje uveljavitve minimalnih standardov v praksi, *Prilogo 17* dopolnjuje *Varnostni priročnik za varovanje mednarodnega civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja* (orig. *Security Manual for Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference*) ali *ICAO DOC 8973* (Poole 2008, 13).

ICAO se na nove varnostne izzive in trende odziva z dopolnili k *Prilogi 17*, zato je bila ta do sedaj že enajstkrat spremenjena (ICAO 2009e). Pred letom 1985 predvsem v povezavi z ugrabitvami letal. Na te se je svetovna letalska skupnost odzvala na dva načina: najprej z že prej omenjenimi dopolnitvami k *SARP*, zajetimi v *Prilogi 17*, nato pa še z uvajanjem tehnologije za pregled potnikov in njihove ročne prtljage (ICAO 2009d). Tri leta kasneje ICAO ponovno sprejme novo dopolnilo, ki uvaja ukrepe za boj proti novi grožnji – sabotazam (ibid.). Junija leta 1989 se posvetijo standardom v povezavi z ujemanjem (orig. *reconciliation*) potnikov in prtljage, zapuščenim predmetom na letalu, kurirskim službam in poštnim ter tovornim pošiljkam (ibid.). Najbolj radikalne spremembe pa sprejmejo kot odgovor na napade 11. septembra leta 2001. Tako deseto dopolnilo, sprejeto 1. julija leta 2002, uvaja spremembe definicij in ukrepe pri: domačih letih, medsebojni izmenjavi

informacij, kvaliteti nadzora, kontroli dostopa na nadzorovana območja, potnikov in njihovi prtljagi, varovanju vrat v kapitanovo kabino in varnostnemu osebju na letih. Zadnje sprejeto dopolnilo iz leta 2006 so posvetili: spremembam definicij, uporabnosti *Priloge 17*, okrepitvi nacionalnih nadzornih programov, proceduri enega varnostnega pregleda, konceptu ocene tveganj, zaščiti vseh tovornih operacij, splošnemu letalstvu in letalskim stražnikom (ibid.). Pri *SARP*, ki jih sprejema ICAO, moram ponovno poudariti, da jih državam članicam ni potrebno uvesti in da lahko sprejmejo obvestilo o neskladnosti (orig. *notification of difference*).

5.1.3 *Evropska konvencija o zatiranju terorizma iz leta 1977*

*Evropska konvencija o zatiranju terorizma*²⁹ predstavlja regionalni boj proti terorizmu in je bila sprejeta na zasedanju Sveta Evrope v Strasbourgu, 27. januarja leta 1977 (Svet Evrope 2009a). Po mnenju Gal-Orjeve (1985, 175) je pomen te konvencije, da predstavlja model za učinkovit boj proti terorizmu. Oblikovana je tako, da pospeši izročitev storilcev terorističnih dejanj. Iz tega razloga navaja obsežen seznam dejanj,³⁰ ki jih ni mogoče šteti kot politična kazniva dejanja ali dejanja, ki jih je navdihnil politični motiv (Svet Evrope 2009). Ta seznam prisili države podpisnice v izročitev storilcev terorističnih dejanj, ki jih tradicionalno po mednarodnem pravu ne bi izročile. Princip neizročanja storilcev političnih kaznivih dejanj se je razvil po Francoski revoluciji leta 1789 in daje posamezniku pravico, da se zoperstavi političnemu režimu (Gal-Or 1985, 131–134; Murphy 1985, 15). Konvencija vključuje tudi pravilo *aut dedere, aut judicare*,³¹ ki velja v mednarodnem pravu za načelo, po katerem morajo države kazensko preganjati vse storilce terorističnih dejanj ali pa jih izročiti drugi državi (Diederiks-Verschoor 2006, 302).

Wilkinson (2001, 192) opozarja, da konvencija vsebuje varovalo koncepta političnega azila, s katerim lahko država, če meni, da je izročitev storilca krinka za sojenje na podlagi storilčeve rase, religije, narodnosti, etnične pripadnosti ali političnega prepričanja, njegovo izročitev zavrne.³²

²⁹ Na dan 18. maja leta 2009 je *Evropsko konvencijo o zatiranju terorizma* ratificiralo 46 držav, med njimi tudi Slovenija (Svet Evrope 2009b).

³⁰ Dejanja na seznamu morajo države tretirati kot kriminalna dejanja in ne politična. Med njimi je tudi ugrabitev letala (Wilkinson 2001, 192; Diederiks-Verschoor 2006, 302).

³¹ Gre za latinski stavek soditi ali izročiti (Bantekas in Nash 2003, 160).

³² To pomanjkljivost so leta 1996 odpravile države članice EU s popravki k *Evropski konvenciji o izročitvi* iz leta 1996 (Wilkinson 2001, 193).

5.1.4 *Bonska Skupna izjava o mednarodnem terorizmu iz leta 1978*

Bonsko Skupno izjavo o mednarodnem terorizmu so podpisale Velika Britanija, Kanada, Francija, Zahodna Nemčija, Italija, Japonska in ZDA, vendar je nikoli niso rektificirale. Predstavlja zgolj poskus boja zoper terorizem prisoten v letalstvu, saj ne gre za zavezujoč pravni akt, ampak bolj za politično izjavo o nameri (Murphy 1985, 19; Sweet 2004, 53). V izjavi so se države podpisnice obvezale, da bodo v primeru, če katera od držav ne izroči ali sodi ugrabitelju letala in/ali ne vrne ugrabljenega letala, družno prekinile ves zračni promet z uporno državo (ibid). Izjava predstavlja predvsem ekonomsko orožje boja proti terorizmu in je bilo v praksi delno uporabljena samo enkrat, ko so jo leta 1982 Velika Britanija, Zahodna Nemčija in Francija uveljavile proti Afganistanu (Sweet 2004, 54).

5.1.5 *Konvencija o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja, podpisana v Montrealu 1991*

Po bombnem napadu na let Pan Am 103 je Varnostni svet Združenih Narodov izdal *Resolucijo št. 635*, v kateri *inter alia*, nagovarja ICAO, naj pospeši svoje delo na področju osnovanja mednarodnega režima pri označevanju plastičnih in ploščatih razstreliv (Osmańczyk in Mango 2003, 1800). 12. januarja leta 1990 je podkomite ICAO pripravil osnutek konvencije, ki jo na Mednarodni konferenci o zračnem pravu v Montrealu tudi soglasno sprejmejo. Zainteresirane države lahko *Konvencijo o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja* podpišejo od 1. marca leta 1991 dalje (Sweet 2004, 54–55).

Namen konvencije je kontrola in omejitve uporabe neoznačenih ter težje prepoznavnih plastičnih eksploziv, z dodajanjem sredstev³³ za njihovo odkrivanje. Od vsake države podpisnice se med drugim pričakuje, da:

- prepreči izdelavo neoznačenih plastičnih razstreliv;
- prepreči prinašanje neoznačenih razstreliv na svoje ozemlje oz. njihovo odnašanje z njega;

³³ Seznam sredstev za odkrivanje razstreliv je dodan *Konvenciji o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja* kot tehnična priloga. Sredstva za odkrivanje razstreliv so kemične zmesi ali fizične oznake dodane plastičnim razstrelivom, ki jih je z uporabo različnih metod (plinske analize, posebej izurjenimi psi, skenerji ipd.) moč hitro odkriti (Sweet, 2004, 54).

- sprejme potrebne ukrepe za nadzor nad posestjo in prenosom posesti neoznačenih razstreliv;
- se vse zaloge neoznačenih plastičnih razstreliv, ki niso v lasti policije ali vojske uniči ali označi (ibid.).

5.2 Krovni zakon na področju zaščite civilnega letalstva v ZDA – *Zakon o zaščiti letalstva in transporta* iz leta 2001

19. novembra leta 2001 je predsednik ZDA, George W. Bush, podpisal *Zakon o zaščiti letalstva in transporta* in s tem prenesel večji del odgovornosti za zaščito letalstva s strani letalskih prevoznikov in letališč na zvezno vlado. Na podlagi omenjenega zakona ustanovijo Administracijo za transportno varnost (Achraya 2008, 113). Na področju zaščite letalstva vnaša omenjeni zakon veliko sprememb (podrobnosti v Prilogi A), predvsem pa izboljša pregledovanje prtljage, zahteva okrepljena vrata v kapitanovi kabini in vnaša strožje pogoje za varnostno osebje (Dempsey v Achraya 2008, 113).

5.3 Krovni zakon na področju zaščite civilnega letalstva v EU – *Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 300/2008*

Evropska unija je enotno zakonodajo na področju zaščite civilnega letalstva začela graditi šele po dogodkih 11. septembra leta 2001. Pri njenem oblikovanju pa se je zgledovala po *DOC. št. 30*, ki predstavlja neobvezna priporočila in standarde ECAC. Evropski parlament in Svet izdata dne, 16. decembra leta 2002, *Uredbo (ES) št. 2320/2002* (od tu naprej *Uredba 2320*) z namenom določitve skupnih pravil na področju zaščite civilnega letalstva (Butcher 2008, 8). Države članice *Uredba 2320 inter alia* naproša, da:

- sprejmejo nacionalni letalski varnostni program, nacionalni program kvalitativne kontrole, varnostne programe za letalske prevoznike, varnostne programe za letališča in nacionalni izobraževalni program na področju zaščite civilnega letalstva;
- določijo enotno telo za nadzor in koordinacijo nad izvedbo letalskih varnostnih programov;

- sprejmejo v prilogi navedene osnovne skupne standarde³⁴ (Priloga B) in
- so pripravljene na sprejetje bolj strogih varnostnih ukrepov (ibid.).

Leta 2005 Evropska komisija izda prvo poročilo o implementaciji *Uredbe 2320* (ibid.). V njem ugotavlja, da je prišlo do bistvenega izboljšanja zaščite civilnega letalstva, vendar pa je potrebno še izboljšati zakonske določbe in posamezne standarde (ibid.). Iz tega razloga pride 11. marca 2008 do sprejetja novega krovnega zakona na področju zaščite civilnega letalstva v EU – *Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 300/2008* (od tu naprej *Uredba 300*), ki zamenjuje *Uredbo 2320* in jo morajo članice EU začeti uporabljati najpozneje do 29. aprila 2010. Cilji *Uredbe 300* se bistveno ne razlikujejo od tistih sprejetih v *Uredbi 2320* in med drugim zajemajo:

- enako interpretacijo *Priloge 17 k Čikaški pogodbi*;
- večjo harmonizacijo pravil in standardov na področju zaščite civilnega letalstva v EU;
- hitrejše in lažje potovanje (manj podvajanj varnostnih ukrepov) in
- večje mednarodno sodelovanje (Zamarreño 2009, 11).

Uredba 300 vnaša tudi večjo prilagodljivost, saj lahko države sprejemajo manj stroge ukrepe ob nižji oceni tveganja na njihovem območju. Do največ polemik pa prihaja okoli financiranja³⁵ varnostnih ukrepov, ki se iz leta v leto množijo (Butcher 2008, 11). Ne smemo pa pozabiti, da Evropska unija posveča še posebej veliko pozornost inšpekcijskemu nadzoru,³⁶ saj ga izvaja na nacionalni ravni in na ravni Evropske unije (Zamarreño 2009, 3).

³⁴ *Uredba Evropske komisije (ES) št. 820/2008* (javna) in *Odločba C(2008)/4333* (tajna) bolj natančno določata izvedbo osnovnih skupnih standardov in ju bolj podrobno predstavim v Prilogi B (Zamarreño, 2009, 6).

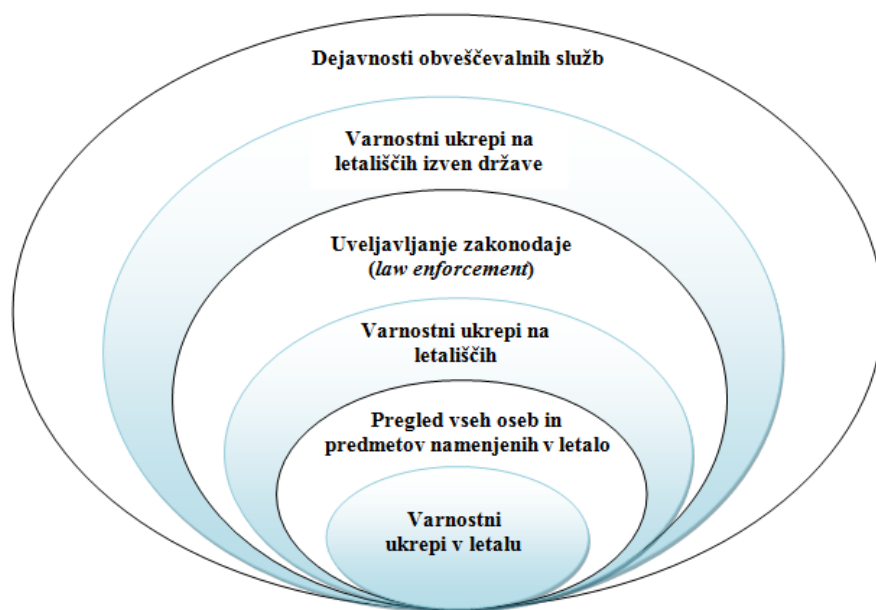
³⁵ 11. maja 2009 je Evropska komisija sprejela predlog Direktive (COM 2009/30), ki naj bi zagotavljala transparentnost, nepristranskost in predhodno posvetovanje pri postavljanju višine varnostnih prispevkov (UKACCS 2009).

³⁶ Izvajanje nadzora bolj podrobno opredeljujeta *Uredbi Komisije (ES), št. 1217/2003* in *št. 1486/2003*.

6 SISTEM VARNOSTNIH UKREPOV V CIVILNEM ZRAČNEM PROMETU

Sistem zaščite civilnega letalstva zahteva večnivojski pristop (Slika 6.1). Cilj tega pristopa je vzpostavitev sistema, kjer so posamezni nivoji med seboj povezani, vendar samozadostni. Z drugimi besedami, če eden izmed nivojev odpove ga nadomesti naslednji. Na ta način se zagotovi večja zaščita letalstvu, ki preprečuje hiter in dokončen neuspeh (PCAST 1990, 40).

Slika 6.1: Prikaz večnivojskega sistema zaščite letalstva



Vir: Prirejeno po Ministrstvo za infrastrukturo, transport, regionalni razvoj in lokalno oblast Avstralije (2008, 74).

Boj proti grožnjam, ki pretijo civilnemu letalstvu se začne že z dejavnostjo obveščevalnih služb. Njihove naloge zajemajo predvsem zbiranje točnih, uporabnih in pravočasnih informacij, na podlagi katerih se izda ocena tveganja (orig. *risk assessment*) in izvaja ukrepe, ki imajo preventivni pomen (PCAST 1990, 40; Swett 2004, 139).

Dejstvo, da lahko zaščito civilnega letalstva vidimo kot mrežo med seboj povezanih členov, kjer teroristi iščejo najšibkejši člen, se odraža na naslednjem nivoju. Države pogosto ne morejo vplivati na varnostne standarde v drugih državah, vendar so, kot lahko opazimo na primeru bombnega napada na let Pan Am 103, še kako odvisne od njih (Ministrstvo za infrastrukturo, transport, regionalni razvoj in lokalno oblast Avstralije 2008, 77).

Uveljavljanje zakonodaje (orig. *law enforcement*) na področju zaščite civilnega letalstva in njemu povezanih področij izvajajo, glede na posamezno državo, različne nacionalne ustanove.³⁷ Pri njihovem delu pa jim pogosto pomagajo regionalne in mednarodne institucije. Sodelovanje med njimi je ključnega pomena za uspešno zaščito letalstva (Sweet 2004, 111–141).

6.1 Varnostni ukrepi na letališčih

Na letališčih se izvaja veliko število varnostnih ukrepov, ki imajo pogosto odločilno vlogo pri preprečevanju nezakonitega vmešavanja v letalstvo, zato bom v ta namen v naslednjih podpoglavjih preletel nekaj ključnih ukrepov in tehnologij. Pri njihovem pregledu ne smemo zanemariti človeškega faktorja, saj je ravno človek tisti, ki stoji za raznimi ukrepi in tehnologijo v uporabi. Pomen človeškega faktorja lahko razberemo iz primera, ki ga navaja Sweet (2004, 162) »... ko so maja leta 2002 na letališču Louisa Armstronga v New Orleansu spustili na letalo osebo z orožjem, je FBI označil dejanje, kot veliko napako«.

6.1.1 Zaščita letališč

a) *Kontrola dostopa in identifikacijske oznake za zaposlene*

Kontrola dostopa omejuje prosto gibanje oseb. Pri tem pa si pomaga z različnimi tehnologijami, kot so brezkontaktni oz. kontaktni čipi in biometrija. Pogosto se kontrolo dostopa kombinira z identifikacijskimi izkaznicami za zaposlene. Te pa je mogoče odtujiti, ponarediti ali kako drugače izkoristiti,³⁸ kar predstavlja ranljivost za zaščito letališč. Iz tega razloga se v zadnjem času vse bolj zanaša na tehnologijo biometrije.

b) *Sterilna območja in fizično varovanje območij*

Sterilna območja predstavljajo območja, kjer je vstop nadzorovan z varnostnokontrolnimi točkami za pregled oseb in predmetov. Na njih se delo izvaja v skladu z veljavnimi

³⁷ Gre za protiteroristične enote, paravojaške enote, carino, policijo, zvezne letalske policiste in podobne službe (Sweet 2004, 111–141).

³⁸ Odkupljeni uslužbenec Pacific Southwest Airlines je 7. decembra 1987 uporabil svojo identifikacijsko priponko, ki mu jo po odpustu niso odvzeli, da je zaobšel varnostne točke in se vkrcal na letalo. Uspelo mu je ustreliti pilota in kopilota, kar je pripeljalo do padca letala (Kongres ZDA, Office of Technology Assessment 1992, 68).

varnostnim programom (Sweet 2004, 145). Poenostavljeno bi lahko rekli, da sterilna območja omejujejo vstop oseb in prepovedujejo vnos nezaželenih predmetov (Evropska komisija 2004). V primerjavi z EU v ZDA pregledovanje zaposlenih ni obvezno in se izvaja naključno (Lademan 2006, 8). S konceptom sterilnih območji se srečamo kmalu po začetku uvajanja fizičnega in tehničnega pregleda oseb v sedemdesetih let (Crenshaw 1988, 62).

c) Varnostne preverbe kriminalne preteklosti zaposlenih

Varnostno preverjanje kriminalne preteklosti zaposlenih se je začelo izvajati v začetku devetdesetih let in do danes v mnogih državah preraslo v obvezen pogoj za delo na nadzorovanih delih letališč (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 12–24).

d) Video nadzor

Video nadzor je postal vsakdanji pojav v našem življenju. Pri zaščiti letališč se ga uporablja predvsem za nadzorovanje posameznih območji na letališču pred nezakonitim vmešavanjem (Price in Forrest 2008, 182).

e) Pregled zunanosti letala

Zajema vizualni pregled zunanosti letala z namenom preprečevanja nameščanja predmetov (npr. eksplozivnih sredstev), ki bi lahko ogrozili varnost (*safety*) letala.

f) Prenosni detektorji eksplozivnih delcev in rentgenske naprave

Zaradi nevarnosti, ki jo predstavljajo zapuščena prtljaga in ostali sumljivi predmeti na letališčih, so se razvile tudi prenosne verzije detektorjev eksplozivnih delcev in rentgenskih naprav (Sweet 2004, 202).

g) Zaščita območij letališč (orig. perimeter security)

Sem lahko prištevamo tudi ukrepe, kot so: ograjenost letališča, zadostna osvetlitev letališča v nočnem času, senzorji za detekcijo vsiljivcev, redni fizični obhodi, video nadzor in uporaba bodeče žice (Littler in Biosca 2002, 17).

6.2 Pregled vseh oseb in predmetov v stiku z letalom

6.2.1 Pregled prtljage, tovora in pošte

a) Naprave na osnovi rentgenskih žarkov

Proizvajalci nudijo različne tehnologije in sisteme za odkrivanje eksploziv. Vse so osnovane na uporabi rentgenskih žarkov, ki obsevajo cilj in nato na podlagi odbitih žarkov osnujejo sliko. Sposobnosti rentgenskih sistemov se razlikujejo vse od enostavnega prikaza črno-bele slike pa do kompleksnega računanja efektivnega vrstnega števila (Z),³⁹ na podlagi katerega se identificira eksploziv iz baze v sistemu (Ministrstvo za pravosodje ZDA 1999, 27). Tako lahko ločimo rentgene, ki nam prikažejo osnovno rentgensko sliko in sisteme, ki prepoznajo eksplozivom podobne materiale ter lahko nanje opozorijo operaterja. Tehnologije, ki jih uporabljajo sistemi za odkrivanje eksploziv (*Explosive Detection System* ali EDS) so: koherentni (orig. *coherent*) in običajni raztros rentgenskih žarkov (orig. *backscatter*), računalniška tomografija, difrakcija in analiza dvojnih energij (orig. *dual energy analysis*) (ibid.). Prve rentgenske naprave so začeli nameščati v ZDA sredi sedemdesetih let (Littler in Biosca 2002, 12).

Tudi pri uporabi rentgenskih naprav je potrebno upoštevati človeški faktor, saj je človek tisti, ki odloča o nadaljnjih ukrepih. Zaradi tega naprave za pregled pogosto vključujejo sistem za testiranje z naključnim prikazovanjem lažnih slik prepovedanih predmetov (ibid).

b) Sistem za odkrivanje eksplozivnih naprav

Ta tehnologija se je razvila v zadnjih petnajstih letih in zaznava posamezne sestavne dele eksplozivnih naprav. Pri njenem testiranju pa se je izkazala za nekoliko nezanesljivo (Littler in Biosca 2002, 13).

c) Naprava za odkrivanje eksplozivnih delcev

Temelji na uporabi dveh metod:⁴⁰ prepoznavanju eksplozivnih delcev v hlapih ali identifikaciji eksploziva z odvzemom vzorca (Sweet 2004, 197–198). V povečanem številu so

³⁹ Efektivno vrstno število je termin, ki je podoben vrstnemu številu elementa, vendar se nanaša na spojine. Na podlagi izračuna dobimo vrstno število elementa, ki odgovarja lastnostim celotne spojine ali zmesi (Ministrstvo za pravosodje ZDA 1999, 27).

⁴⁰ Uporablja kombinacije kemiluminescenčne detekcije (orig. *chemiluminescent detection*) s plinsko kromatografijo (orig. *gas chromatography*) (Sweet 2004, 209).

jih začeli uporabljati skupaj z EDS napravami po letu 1996, ko je komisija Bele hiše povečala vlaganje v zaščito civilnega letalstva (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 31).

d) Ujemanje prtljage in potnikov (orig. baggage reconciliation)

Gre za enostavno metodo zagotavljanja, da je na letalu prtljaga samo vkrcanih potnikov. Povečano mednarodno pozornost se je posvetilo temu postopku po bombnem napadu na let Pan Am 103. Že v tistem času je za ameriške letalske prevoznike veljalo pravilo, da mora biti na visoko rizičnih letališčih, kot sta Frankfurt in Heathrow, vsa prtljaga spremljana ali fizično pregledana (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 14–15). Večina evropskih letališč že po letu 1989 začne izvajati postopek ujemanja prtljage in potnikov in je obvezn od 31. decembra leta 2003, po sprejetju *Uredbe 2320* v Evropi (Hainmüller in Lemnitzer 2003, 8–27). V ZDA je izvajanje tega postopka obvezno samo na mednarodnih letih, kar lahko predstavlja ranljivost za letalstvo (Barnett in drugi 2001, 181).

e) Simulacijske komore

Simulacijske komore so prostori, ki simulirajo pogoje, ki jim je med letom izpostavljena prtljaga ali tovor. Na ta način preverjajo prisotnost barometričnih sprožilcev v tovoru (Sweet 2004, 228).

f) Koncept znanega pošiljatelja

Koncept gradi svoje temelje v dobri veri s tem, da za znane pošiljatelje tovora uvaja manj stroge varnostne zahteve. Njegov cilj je identificiranje vseh pošiljateljev tovora. Status znanega pošiljatelja (orig. *known shipper*) lahko pridobijo podjetja, ko dosežejo merila, postavljena s strani države. Mednje sodi tudi oblikovanje varnostnega programa za pošiljatelje, katerega cilj je doseganje splošno sprejetih varnostnih standardov (Hallside 2007). V ZDA pregled tovora in pošte na potniških letalih ni obvezen in se prepusti pošiljatelju, kar predstavlja znatno varnostno tveganje (Lademan 2006, 7).

g) Posebej izurjeni psi za odkrivanje eksploziv

FAA je leta 1967 vzpostavila ekipo psov za odkrivanje eksploziv, ki se je izkazala za učinkovito, saj je na primer policijski pes odkril eksploziv 12 minut pred odhodom letala proti New Yorku (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 29).

6.2.2 Pregled oseb

Za pregled oseb se poleg spodaj opisanih metod vse pogosteje uporabljajo tudi nekatere tehnologije na osnovi rentgenskih žarkov,⁴¹ naprave za odkrivanje eksplozivnih delcev in tehnologije prihodnosti, ki bodo bolj podrobno podane v naslednjem poglavju.

a) Detektor kovin

Poznana sta dva principa zaznavanja kovin s pomočjo detektorja kovin:

- pasivni princip, ki deluje na osnovi zaznavanja sprememb v magnetnem polju zemlje in na podlagi tega javi alarm ter
- aktivni princip, ki proizvaja svoje magnetno polje in sproži alarm, ko pride do spremembe magnetnega polja v njem (Sweet 2004, 192–195).

Njegova glavna slabost je očitna, saj ne zazna nekovinskih materialov, kar vključuje plastična in keramična orožja (Morgan v Zellan 2003, 24). Sweet (2004, 191) omenja, da že obstajajo programi, ki pomagajo detektorjem zaznati tudi organske eksplozive in materiale brez železa. V namene zaščite letalstva so jih začele ZDA uporabljati po letu 1973 (Enders in Sandler 2006, 43).

b) Profiliranje potencialno nevarnih oseb

Postopek profiliranja potencialno nevarnih oseb je prisoten v letalstvu že od konca šestdesetih let, ko so ga začeli izvajati v ZDA in Izraelu.⁴² Čeprav izvrševanje tega postopka v mednarodnem merilu ni obvezno, je njegova uporaba vedno prisotna pri varnostnem osebju na podzavestni ravni. V začetku je temeljilo profiliranje potencialno nevarnih oseb in z njim povezani nadaljnji postopki predvsem na odločitvah posameznika. Kasneje so delo prevzeli računalniški programi, kot so: *Varni let* (orig. *Secure Flight*), *Računalniški sistem za izbiro potnikov v nadaljnjih pregledih 1 in 2* (orig. *Computer Assisted Passenger Prescreening System*) ipd. (Sweet 2004, 289–293). Različne nevladne organizacije so sisteme kritizirale, ker je prihajalo do nenamernega izpostavljanja posameznih družbenih skupin (ibid.). Pogosto pa

⁴¹ Najpogosteje se uporablja nizko energetske rentgenske žarke, ki omogočajo pogled pod oblačila (Lademan 2006, 6).

⁴² El Al izvaja profiliranje že od leta 1968 (Sweet 2004, 292). ZDA so s profiliranjem začeli po letu 1969, ko ustanovi Posebno skupino za odvrčanje zračnega piratstva (orig. *Task Force on Deterrence of Air piracy*) (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 29).

so se izkazali tudi kot nezanesljivi, kar kaže primer, ko so ameriškega senatorja Teda Kennedyja podvrgli nadaljnjim varnostnim pregledom (CNN 2004).

6.2.3 Tehnologije prihodnosti

a) Slikanje s pomočjo milimetrskih valov

Slikanje s pomočjo milimetrskih valov deluje na aktivni ali pasivni osnovi (Sweet 2004, 197–198). Naprave, ki delujejo na pasivni osnovi, sprejemajo toploto, ki jo oddajajo osebe in predmeti, ter na tak način odkrivajo prikrite prepovedane predmete (ibid). Naprave na aktivnem principu pa delujejo kot radar kratkega dosega in z oddajanjem milimetrskih valov omogočajo vpogled pod obleko osebe (ibid.). Slednje povzroča veliko polemik v javnosti in posledično zavračanje tehnologije. Uporaba naprav na osnovi milimetrskih valov je v praksi omejena na testiranja, ki se izvajajo na izbranih letališčih po svetu (Cavoukian 2009, 2).

b) Nove tehnologije pri odkrivanju eksploziv

Sem lahko prištevamo nove tehnologije, ki se šele uveljavljajo na področju iskanja eksplozivnih sredstev. Navedem lahko naslednje tehnologije:

- kvadrupolna resonanca (orig. *Quadrupole Resonance*) temelji na iskanju eksplozivov z oddajanjem radijskih frekvenc;
- termična nevtronska aktivacija (orig. *Thermal Neutron Activation*), pulzirajoča hitra nevtronska analiza (orig. *Pulsed Fast Neutron Analysis*) in izotopska spektroskopija nevtronov (orig. *Isotopic Neutron Spectroscopy*) odkrivajo eksploziv z uporabo nevtronov (Ministrstvo za pravosodje ZDA 1999, 36).

c) Mikrovalovno holografsko slikanje

S to tehniko lahko pridobimo dvodimenzionalne slike prikritih prepovedanih predmetov pod oblačili potnikov. Glavna pomanjkljivost mikrovalovnega slikanja je, da ne odkriva prepovedanih predmetov v telesnih odprtinah (Sweet 2004, 300).

d) Biometrično prepoznavanje

Biometrično prepoznavanje se uporablja za prepoznavanje ali potrjevanje identitete posameznika glede na njegove fizične ali psihološke lastnosti (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 32; Sweet 2004, 306–308). Uporablja se lahko pri prepoznavanju posameznikov prek posnetkov, kontroli pristopa, kontroli dostopa do računalniških sistemov,

nadzoru nad pilotiranjem letala itd. Kot slabost sistema lahko omenim možnost lažne potrditve identitete (Sweet 2004, 307; Lademan 2006, 13).

6.3 Varnostni ukrepi v letalu

a) Varnostni ukrepi v zraku

Varnostni ukrepi v zraku predstavljajo zadnjo linijo obrambe, ko vsi predhodni nivoji zaščite letalstva odpovejo. Pred 11. septembrom leta 2001 so med glavne ukrepe spadali: pregled notranjosti letala, urjenje posadke za primer nezakonitega vmešavanja v letalstvo in ponekod so bili na letih prisotni oboroženi letalski policisti ali agenti.⁴³ Po terorističnih napadih na Svetovni trgovinski center (orig. *World Trade Center* ali WTC) in Pentagon leta 2001 pa smo priča pravemu razcvetu uvajanja varnostnih ukrepov v zraku. Med drugim so začeli ojačevati vrata v pilotsko kabino, v ZDA pa uvajati poseben program oboroženih pilotov (orig. *Federal Flight Deck Officers*) itd. V prihodnosti pa se razmišlja o:

- vgradnji kamer v letala za nadzor dogajanja na krovu;
- namestitvi posebnega sistema za kontrolo letenja, ki opozarja na spremembo smeri leta letala;
- vgradnji bolj robustnega alarmnega sistema v letala, ki bi sporočal, da je letalo ugrabljeno;⁴⁴
- vzpostavitvi daljinskega ali avtomatskega sistema za nadzor letala, ki bi omogočal varen pristanek letala (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 32).

⁴³ Letalska družba El Al priskrbi za vsak let oboroženega agenta vse od leta 1968 (Clutterbuck 1990, 139). Temu vzoru sledijo ZDA, ki začnejo izvajati svoj program letalskih policistov (Harrison 2009, 63).

⁴⁴ V letalstvu obstaja dogovor, po katerem nastavitev 7500 na oddajniku letala (orig. *transponder*) pomeni, da je letalo ugrabljeno (Krivonos 2007, 11).

7 PRISOTNOST TERORIZMA V LETALSTVU

Preden pristopim k prikazu terorizma, prisotnega v letalstvu, moram najprej označiti nekaj splošnih lastnosti delovanja terorizma. Za njegov razvoj so se kot *sine qua non* pokazali mediji, saj ti omogočajo dostopnost terorističnih ciljev in poslanstev javnosti (Sweet 2004, 82). Če vključimo v koncept boja za medijsko pozornost še letalo, dobimo leteči oder, ki zagotavlja visoko dramatizacijo (St. John v Wilkinson in Jenkins 1999, 27). Ta drama pogosto vključuje veliko simbolike⁴⁵ in postaja vse bolj krvava (Priloga C), saj gledalci postajajo vse bolj desenzibilizirani. Glavni igralci so teroristične skupine, katerih število je v nasprotju z državami močno naraslo.⁴⁶ Ob tem se nam zdi, da so države vedno korak ali dva za teroristi in jim nikoli ne uspe poiskati prave formule⁴⁷ ter preprečiti nove teroristične napade (Merari v Wilkinson in Jenkins 1999, 24). Odgovor na vprašanje, zakaj države tako težko preprečijo napade, je potrebno iskati v izredni sposobnosti teroristov pri prilagajanju na spremenjene okoliščine (Harrison 2009, 68; Sweet 2004, 71). Ravno terorizem, prisoten v letalstvu, nam daje odličen primer te sposobnosti, saj je taktično napredoval od ugrabljanja letal in izsiljevanja za dosego svojih ciljev, preko bombnih napadov na letala, letališča in poslovalnice do uporabe letala kot orožja. Hoffman (v Wilkinson in Harmon 1993, 15–16) govori celo o Darvinskem principu naravne selekcije, ki vpliva na teroristične skupine. Te se učijo na zmagah in porazih prejšnjih generacij. Ob tem pa z njimi tekmujejo v inovativnosti in uporabi najenostavnejše⁴⁸ metode (Priloga D) (Hoffman v Dolnik 2009, 57; Dolnik 2009, 53; Hoffman v Wilkinson in Harmon 1993, 13). Iz tega lahko sklepamo, da se teroristične organizacije učijo na podlagi prejšnjih operacij (orig. *operational memory*) in vedno iščejo najšibkejšo točko, ki bi jo lahko izkoristile (Dolnik 2009, 53). Ob napadih na WTC in Pentagon 11. septembra leta 2001 smo tako samo priča naslednji stopnji evolucije. Teroristi uporabijo najenostavnejše orožje – človeka samega, ki s svojim znanjem usmeri letalo v naprej izbrana vojaška, ekonomska in diplomatska središča. S tem se nadgradi simbolno uničenje letala in doseže nove višave na števcu žrtev. Medijski odziv je zagotovljen. Države

⁴⁵ Teroristi uporabljajo simboliko za doseganje pozornosti. Iz tega razloga izbirajo vojaške, letalske, ekonomske in diplomatske tarče (Hoffman v Wilkinson in Harmon 1992, 14).

⁴⁶ Hoffman (v Wilkinson in Harmon 1992, 12) označi kot glavna trenda v mednarodnem terorizmu proliferacijo terorističnih združb in naraščanje števila žrtev. Med leti 1968 in 1992 je iz 11 terorističnih organizacij nastalo 70 le-teh.

⁴⁷ Merari (v Wilkinson in Jenkins 1999, 24) navaja, da državam, pri boju proti terorizmu prisotnem v letalstvu, manjka sposobnost predvidevanja, saj delujejo predvsem reakcijsko in šele po odmevnih terorističnih napadih, ko imajo dovolj političnega kapitala, krpajo luknje v zakonodaji in v sistemu varnostnih ukrepov.

⁴⁸ Hoffman (1992, 13) trdi, da »... ne preseneča ugotovitev, da frekvenca različnih tipov terorističnih napadov upada neposredno proporcionalno s kompleksnostjo in sofisticiranostjo, ki jo zahtevajo«.

so se morale zganiti, saj je bil pritisk nanje prevelik. Njihova najmočnejša članica je bila ranjena in uporabiti je bilo potrebno vse mednarodne, vojaške, pravne in politične metode boja proti terorizmu, torej vse, kar so imele države na razpolago (Harrison 2009, 69–89). Toda, ali so rešile napake,⁴⁹ ki so jih do sedaj vsakič znova ponavljale, bomo morali še izvedeti. Število terorističnih incidentov v letalstvu se je z vsakim desetletjem manjšalo (Priloga E), kar kaže na to, da je v okolju moralo prihajati do sprememb, ki so vodile v pozitivno smer. Če prej omenjene podatke primerjam s terorističnimi incidenti, ki niso bili povezani z letalstvom (Priloga F), se je trend rasti obrnil v negativno smer šele v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja. Iz tega je mogoče sklepati, da se je zaščita civilnega letalstva vsekakor razvijala v pravo smer.

Da bi ugotovili uspešnost držav pri uporabi preventivnih ukrepov, je potrebno podrobneje pogledati število preprečenih terorističnih napadov. Za hipotetično popolno učinkovitost bi sistem varnostnih ukrepov moral preprečiti vse poizkuse terorističnih napadov, da bi lahko trdili, da je sistem ukrepov uspešen. Če pa sistemu ne bi uspelo preprečiti nobenega napada, bi lahko trdili, da sistem ne deluje. Upravičeno bi bilo tudi pričakovati, da bi se število preprečenih terorističnih napadov z leti v letalstvu manjšalo, saj bi vlade pri preprečevanju letih pridobivale nove izkušnje. Vendar pa, kot je razvidno iz Priloge H, je med letoma 1947 in 1996 sistem varnostnih ukrepov preprečil samo 19 odstotkov vseh ugrabitev letal. Delež preprečenih ugrabitev letal pa se z desetletji, v nasprotju s pričakovanji, ni povečeval. Pri preprečevanju bombnih napadov na letala pa samo v 17 odstotkih.⁵⁰ Tako je mogoče trditi, da je prava vrednost sistema varnostnih ukrepov v odvrtačevalni⁵¹ vlogi in številu poskusov napadov na letalstvo, ki se niso zgodili, kar pa je težko izmeriti.

V spodnjih treh poglavjih bom podrobneje predstavil razvoj in delovanje terorizma prisotnega v letalstvu. Razdelitev je osnovana po Harrisonu (2009, 57–71) in je posvečena predvsem političnim grožnjam, saj je terorizem v glavnem politična aktivnost.

⁴⁹ Merari (v Wilkinson in Jenkins 1999, 28) za letalski terorizem meni, da »... države redko uveljavijo preventivne ukrepe, ki preprečijo prihodnje teroristične napade«. Vzroke temu pa najde v: nezainteresiranosti držav po učenju na napakah svojih sosedov, vztrajanju na suverenem odločanju o uporabi ukrepov in hitrem razkroju težnje po preventivnem ukrepanju (ibid.).

⁵⁰ Zaradi upoštevanja, da je pri bombnem napadu izredno težko ugotoviti, kdo je načrtoval napad in da so večino bombnih napadov na letala izvedle teroristične organizacije, je tu uporabljeno število vseh preprečenih bombnih napadov (v Wilkinson in Jenkins 1999, 13–22).

⁵¹ Konvencije in resolucije imajo majhen vpliv na zmanjšanje terorizma (Enders in Sandler 2006, 79).

7.1 Faza bega pred pregonom ali sojenjem med letoma 1948 in 1968

Pričetek faze zaznamujejo prebežniki iz komunističnih držav,⁵² ki uporabijo letalo kot sredstvo za hiter in udoben pobeg pred nenaklonjenim režimom in ob pristanku v drugi državi takoj zaprosijo za politični azil (Harrisonu 2009, 57; Wilkinson 2001, 161). Prva ugrabitev⁵³ tega obdobja se je zgodila 6. aprila leta 1948, ko so člani posadke in potniki skupaj ugrabili letalo Ceskoslovenske Aerolinie na notranjem letu in nato pristali v Münchnu (Harrisonu 2009, 57). Prebežnike so v zahodnih državah pogosto pričakali kot junake, saj so v njih videli heroje, ki so žrtvovali vse za svobodo (ibid.). Cilj političnega azila se je ohranil vse do poznih petdesetih let, ko se je pozornost preselila na območje med ZDA in Kubo.

Na Kubi je leta 1959 uspela revolucija, v kateri je Fidel Castro premagal Združenim državam naklonjen Batistov režim. Politični nemiri na tem otoku so najprej zanetili val ugrabitev letal proti ZDA, ko so z otoka bežali privrženci Batistovega režima in nasprotniki komunizma. Po letu 1961 pa se je smer obrnila in proti Kubi so začela leteti letala ugrabljena s strani domotožnih Kubancev ali oseb, ki so se želele izogniti kazenskemu pregonu (Harrisonu 2009, 58). Od vseh devetindevetdesetih ugrabitev ali poizkusov ugrabitev med letoma 1960 in 1969, jih je bilo osemindeset storjenih ravno med ZDA in revolucionarnim otokom (ibid.).

Pri ugrabitvah letal ob begu iz komunističnih držav je možno opaziti politične motive, vendar letala niso videli kot sredstva za posredovanje nekega širšega političnega sporočila (ibid.). Čeprav je letalo kot sredstvo prevoza ali pobega prevladovalo v prvi fazi, ga je mogoče opaziti tudi danes v obliki prebegov iz Kitajske v Tajvan (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 16).

Boj proti ugrabitvam letal se je začel že leta 1961, ko je Kennedyjeva administracija na nekatere lete proti Kubi poslala oborožene mejne stražnike (orig. *Border Patrol agents*) in zahtevala zaklepanje vrat v pilotsko kabino. Kongres ZDA je ukrepom sledil z odobritvijo smrtne kazni za ugrabitelje letal (Dolnik 2009, 53). Omenjeni ukrepi so za nekaj časa umirili nezakonito dejavnost, vendar niso bili kos kasnejšemu porastu⁵⁴ med letoma 1967 in 1972

⁵² Med ugrabitelji letal je moč odkriti tudi nekaj Jugoslovanov (ASN Aviation Safety Database 2009).

⁵³ Na podlagi podatkov zbranih s strani Meraria (v Wilkinson in Jenkins 1999, 12–13) je razvidno, da so med letoma 1947 in 1996 približno 80 % ugrabitev izvedle osebe, ki niso bile povezane s terorizmom. Gre za osebe z osebnimi, privatnimi, kriminalnimi in podobnimi interesi. Med vsemi ugrabitvami letal v tem obdobju je z 61 % prevladoval motiv pobega (Merari v Wilkinson in Jenkins 1999, 14).

⁵⁴ St. John (v Wilkinson in Jenkins 1999, 30) pripisuje porast ugrabitev letal: pogostemu podrejanju posadk; pomanjkanju preventivnih ukrepov; obstoju držav, ki so nudile zavetje; neuspehu držav, da sodijo storilcem in hladni vojni, ki je ovirala sodelovanje med državami.

(Dugan in drugi 2005, 1042). To kaže na dejstvo, da je prva faza terorizma v letalstvu segala še v začetek sedemdesetih let. Dugan (in drugi 2005, 1047) povzame ukrepe⁵⁵ (Priloga G), ki so bili sprejeti v tem obdobju v ZDA in na Kubi. O njihovem uspehu⁵⁶ pri zatiranju ugrabitev letal je mogoče sklepati iz izjave Landersa (1978, 28), ki v svojem delu navaja da je »... povečanje verjetnosti prijeteja in posledično pripora ter obsodbe povezano z znatnim upadom ugrabitev letal v obdobju med letoma 1961 in 1976«.

7.2 Politična faza med letoma 1968 in 1994

Dominantno apolitična narava nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo, opažena v prvi fazi, se je s pričetkom modernega mednarodnega⁵⁷ terorizma povsem spremenila (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 17). Letalo je postalo sredstvo za pošiljanje sporočila, letalstvo pa oder za politično izražanje (Harrison 2009, 60). Poudarjena vez med politiko, terorizmom in civilnim letalstvom se ohranja vse do poznih osemdesetih let, ko prične letalstvo vstopati v novo fazo (Harrison 2009, 21).

Hoffman (2006, 63) je postavil 22. julij leta 1968 za začetek dobe modernega terorizma in tako posredno opredelil tudi začetek politične faze v letalstvu. Na ta julijski dan, leta 1968, so trije pripadniki Ljudske fronte za osvoboditev Palestine ugrabili letalo letalskega prevoznika El Al na poti iz Rima proti Tel Avivu. Ugrabitev se je od predhodnih razlikovala po tem, da so teroristi Izraelu⁵⁸ in širšemu svetu poslali jasno politično sporočilo (ibid.). Izrael so prisili, da se je pogajal s teroristično organizacijo, ki je zahtevala izpustitev svojih rojakov (ibid). Dogodki so spremenili pogled na letalo, ki je postalo v očeh teroristov slabo branjen podaljšek države in simbolična tarča z zagotovljenim odzivom javnosti (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 17). Sledil je porast ugrabitev letal⁵⁹ in povečanje bombnih napadov na

⁵⁵ Nekateri izmed njih so se kasneje razširili tudi drugod po svetu. Gre za detektorje kovin, uporabo oboroženih agentov na letih, profiliranje potencialno nevarnih oseb in podobno.

⁵⁶ Enders, Sander in Cauley (v Enders in Sandler 2006, 76–78) ob analizi podatkov o mednarodnih ugrabitvah letal dokažejo, da je namestitev detektorjev kovin na letališčih znižalo število ugrabitev letal na mednarodnih letih za 1,29 vsako četrletje od leta 1973 dalje.

⁵⁷ Značilnost terorizma po letu 1968 ni samo povečevanje mednarodnih incidentov, ampak tudi način uporabe inovacij v transportu in komunikacijah. Hitrost in dostopnost informacij ter transport omogočata terorističnim organizacijam delovanje v več državah hkrati. Mediji pa posredujejo odmev njihovih akcij po vsem svetu (Enders in Sandler 2006, 40–41).

⁵⁸ Napad na letalsko družbo ni več naključen, ampak v naprej izbran (Hoffman 2006, 63).

⁵⁹ Med bolj odmevnimi je ugrabitev štirih letal v opuščeni vojaški bazi *Dawson's Field*. Posnetki uničenja treh letal v tej bazi so pritegnili svetovno medijsko pozornost in potrdili uspešnost doseganja političnih ciljev z nezakonitim vmešavanjem v civilno letalstvo (Malik v Wilkinson in Jenkins 1999, 114).

letala, s katerimi so izvajali pritisk na države, da spremenijo svojo politiko (orig. *policy*) ali politike na različnih področjih (ibid.). Ob tem pa so cilji teroristov zajemali:

- osramotitev svojih nasprotnikov;
- povzročitev ekonomske škode napadenim državam;
- uporabo ugrabitev letal in bombnih napadov na letala za izsiljevanje, da dosežejo izpustitev ujetih kolegov ali pridobitev finančnih sredstev (ibid.).

Ugrabljanje letal je ostalo tudi v tej fazi najpogostejša⁶⁰ grožnja civilnemu letalstvu, za katero so se zelo pogosto skrivali politični⁶¹ motivi. Države so se odzvale s sprejemanjem novih preprečevalnih ukrepov⁶² in *delno* prisilile teroriste v spremembo taktike⁶³ (Harrison 2009, 59). Besedo *delno* sem uporabil zaradi več razlogov; eden izmed njih je dejstvo, da jim je v tem obdobju uspelo preprečiti samo 19 odstotkov ugrabitev letal (ibid.). Vendar je na uspešnost ukrepov potrebno gledati predvsem v odvrtačevalni obliki in ne toliko v preprečevalni. Poleg prejšnjega razloga pa so na spremembo taktike vplivali še drugi dejavniki, kot npr.:

- vse večja prisotnost verske komponente po iranski revoluciji;
- teroristi so se zaradi prejšnjih izkušenj prilagodili na ubijanje in ga, psihološko gledano, opravljajo lažje;
- mediji in javnost postajajo vse bolj desenzibilizirani, kar vodi v boj za pozornost medijev in javnosti z množičnim ubijanjem;
- države podpornice terorizma vidijo teroriste kot peto kolono in jih zato boljše usposabljujejo in oborožujejo (Hoffman v Lesser 1999, 10–28).

Uspešnosti⁶⁴ protiterorističnih ukrepov vseeno ni možno zanikati. Teroristi so se jim pač prilagodili in poiskali nove luknje v sistemu, vendar je število incidentov kljub temu upadlo.

⁶⁰ Med letoma 1947 in 1996 je bilo izmed vseh terorističnih incidentov povezanih z letalstvom v 62 % ugrabitev letal (Meraria v Wilkinson in Jenkins 1999, 13).

⁶¹ St. John (v Wilkinson in Jenkins 1999, 33) navaja, da je 46 % ugrabitev med letoma 1968 in 1972 politično motiviranih.

⁶² Gre za ukrepe, kot so: uporaba rentgenskih naprav, uvajanje oboroženih agentov na letalih, reševanje talcev tudi iz drugih držav ob uporabi specialnih enot, kot je razvidno iz dogodkov v Mogadišu in Entebbeju, mednarodnopravne spremembe ipd.

⁶³ V osemdesetih letih je namreč mogoče opaziti upad ugrabitev letal in porast bombnih napadov na letala (glej Prilogo E) (Harrison 2009, 59; Enders in Sandler 2006, 112).

⁶⁴ Miller (2007, 229) ugotavlja, da trenutne politike in prakse v boju proti zračnemu terorizmu ni možno povsem zanemariti. V raziskavi ugrabitev letal med letoma 1993 in 2003 prikaže, da je število ugrabitev letal v upadu, da zelo malo ugrabitev uspe in da so storilci pogosto ujeti.

Zaradi oteženega vnosa orožja v letalo so pričeli izkoriščati dejstvo, da je z osnovnimi rentgenskimi napravami izredno težko prepoznati eksplozivna sredstva, kar kažejo primeri bombnih napadov na lete Pan Am 103, UTA 722 in Air Indija 182. Za mnoge teroristične organizacije pa se je tudi ta pomanjkljivost zdela preveliko tveganje in so raje izvajali bombne napade na letališča, kjer je stopnja zaščitnih ukrepov še manjša (Jenkins 1989, 7).

Bombni napadi so bili zanje dramatična in enostavna metoda, kjer je tveganje veliko manjše v primerjavi z ugrabitvami letal (Hoffman v Wilkinson in Harmon 1993, 13). Po bombnih napadih pa pogosto niso in ne prevzemajo odgovornosti, saj je povsem jasno, proti komu je maščevanje ali upornišтво usmerjeno (Hoffman v Lesser 1999, 54). To je še posebej značilno za versko motivirane teroriste, ki ne čutijo potrebe po razlaganju in upravičevanju svojih dejanj pred svetovno javnostjo, saj jim je povsem dovolj razlaga delovanja znotraj njihovih krogov in upravičenost dejanja pred njihovim bogom (Jenkins v Wilkinson in Jenkins 1999, 51; Hoffman v Lesser 1999, 54; Enders in Sandler 2006, 47–51).

7.3 Faza uporabe letala kot orožja za uničenje od leta 1994 naprej

V tej fazi letalo ne predstavlja več sredstva za pošiljanje sporočila, temveč postane orodje za povzročanje velikega števila žrtev (Harrison 2009, 60). To obdobje civilnega letalstva zaznamuje trend naraščanja versko fundamentalističnih⁶⁵ terorističnih skupin, ki se je začel razvijati že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja (Hoffman 1997, 2–3; Harrison 2009, 60). Ob tem je pomembno dejstvo, da so versko motivirani teroristi podvrženi izvajanju samomorilskih napadov,⁶⁶ kar je še kako odločilno, če želiš uporabiti letalo kot orožje za uničenje (Enders in Sandler 2006, 48–49; Dolnik 2009 43). Za razliko od kultov,⁶⁷ ki usmerjajo nasilje navznoter, ga tradicionalne religije izvajajo navzven in racionalizirajo s tem, da ga opredelijo kot sveto nalogo (ibid.). Znotraj terorizma, prisotnega v letalstvu, je bilo prvič moč opaziti uporabo letala kot orožja za uničenje leta 1994, ko so štirje pripadniki Oborožene islamske skupine (orig. *Groupe Islamique Arme* – GIA) zavzeli letalo Air France

⁶⁵ Število versko motiviranih skupin je med letoma 1980 in 1995 naraslo iz dveh na petindvajset (Hoffman 1997, 3).

⁶⁶ V letalstvu so se vsi samomorilski bombni napadi ali poizkusi zgodili po letu 1994. Ansar Allah se je leta 1994 razstrelil na letalu v Panami. Iz 2001 je poznan propadli primer Richarda Reida, ki je namestil bombno napravo v čevelj. Tri leta za tem pa malo znane Islambulske brigade (orig. *Islambuli Brigades*) v samomorilskem napadu razstrelijo dve ruski civilni letali (Dolnik 2009, 38). Pri vseh omenjenih napadih je moč najti povezave z versko motiviranimi terorističnimi organizacijami.

⁶⁷ Izjema je Aum Shinrikyo (Harrison 2009, 60).

na letu 8969 z namenom, da ga razstrelijo nad Parizom (ibid.). Naslednje leto filipinske oblasti preprečijo t. i. zaroto *Bojinka*, ki sta jo načrtovala Ramzi Yousef in njegov stric Khalid Shaikh Mohammed, oba pripadnika Al-Kajde (Harrison 2009, 62). Njun načrt je vključeval letalo, ki bi se zaletelo v sedež ameriške centralno obveščevalne agencije in uporabo nitroglicerina za uničenje enajstih ali dvanajstih letal na čezoceanskih letih (ibid.). Podoben načrt je bil preprečen leta 2006, ko so teroristi ravno tako hoteli s tekočimi eksplozivi⁶⁸ uničiti letala na poti čez ocean (Reuters 2006). Po mnenju Paula Beaverja, britanskega strokovnjaka za terorizem, naj bi za temi napadi stala Al-Kajda (Portyakova 2006).

Tabela 7.1: Lastnosti, ki razlikujejo levičarski od fundamentalističnega terorizma

LEVIČARSKI TERORIZEM	FUNDAMENETALISTIČNI TERORIZEM
<ul style="list-style-type: none"> • Ohranjajo svojo publiko • Simbolične tarče in minimalna postranska škoda • Izražajo mišljenje skupine • Skušajo vplivati na širšo publiko • Sledijo političnemu cilju • Ponižujejo nasprotnika • Sekularni • Prevezemajo odgovornost za svoja dejanja • Ne izvajajo samomorilskih napadov 	<ul style="list-style-type: none"> • Ohranjanje svoje publike jih ne zanima • Osrednja tarča in maksimalna postranska škoda • Izražajo mišljenje svojega boga • Širša publika jih ne zanima • Dejanje je že samo po sebi cilj • Demonizirajo in razčlovečijo nasprotnika • Verski • Pogosto ne prevzemajo odgovornosti za svoja dejanja • Izvajajo samomorilske napade

Vir: Enders in Sandler (2006, 48).

Tako nas zgodba ponovno pripelje do najodmevnejših terorističnih napadov na civilno letalstvo, ki so se zgodili 11. septembra leta 2001. Pri njih teroristi uporabijo kombinacijo različnih taktik v en *modus operandi*⁶⁹ (Dolnik 2009, 66). Ne smemo pa pozabiti, da od začetka devetdesetih let postajajo napadi na civilno letalstvo vse bolj redki (Priloga E), vendar pa so ti toliko bolj uničujoči po številu žrtev (Priloga C).

⁶⁸ Tekoči eksplozivi so bili uporabljeni že leta 1987 pri uničenju letala Korean Air leta 585 (Wallis 2003, 103).

⁶⁹ Incident je bil osnovan na *sinhroniziranih* ugrabitvah letal, kar je povečalo medijski odziv. Uporabljeno je bilo primitivno orožje in *veliko število talcev*. S tem smo dobili letalo, ki je služilo kot težko prepoznavno in dostopno *eksplozivno telo* (Dolnik 2009, 66).

8 KLASIFIKACIJA GROŽENJ CIVILNEMU ZRAČNEM PROMETU

Letalski promet se bo do leta 2015 predvidoma povečal na 4 milijarde potnikov letno, kar ob nenehni grožnji terorističnih napadov predstavlja velik izziv za vse vpletene v zaščito civilnega letalskega prometa (Miller 2007, 209). Grožnjo civilnemu letalstvu pa ne predstavljajo samo teroristične skupine, ampak tudi kriminalne združbe, duševno neuravnovešeni posamezniki, prebežniki, huligani in ostali.

Holden je leta 1986 prvi pričel z razlikovanjem dveh oblik ugrabitev letal, in sicer z namenom transporta v drugi kraj ali ekonomskega okoriščenja (Miller 2007, 211). K tej razdelitvi so raziskovalci šele pred kratkim začeli dodajati nove oblike, kot so širjenje političnih ciljev in ugrabitve letal s strani duševno neuravnovešenih posameznikov (ibid.). Za razliko od Holdnove razdelitve, ki temelji na motivacijski osnovi in ne razlikuje med teroristi in ostalimi storilci, je Clyne pred tem osnoval razlikovanje na različnih operativnih⁷⁰ lastnostih ugrabljanja letal (ibid.). Njegovo delo pa je pred devetimi leti nadgradila Wilsonova, ki prične vključevati še ostale spremenljivke, kot so tip leta, ravnanje s talci, način uporabe orožja itd. (ibid.).

Iz zgoraj navedenega lahko sklepamo, da obstajajo različne klasifikacije groženj civilnemu letalstvu osnovane na različnih vidikih. Iz tega razloga in dejstva, da sem diplomsko nalogo posvetil predvsem teroristični grožnji civilnemu letalstvu, sem se odločil, da bom predstavil samo eno izmed njih, in sicer Araslyevo klasifikacijo, ki je nastala pred kratkim in zajema širok okvir terorističnih groženj.

Arasly (tabela 8.1) v prvih pet kategorij umešča teroristične grožnje in šele v zadnji združi vse storilce, ki izvedejo dejanja združljiva s terorističnimi. V prvo kategorijo umesti ugrabitve letal z namenom zamenjave potnikov za uresničitev ciljev teroristov. Pri tem teroristi, da bi dosegli svoje cilje, uporabljajo politične, moralne in psihološke pritiske na državo. Sledijo ugrabitve letal, kjer teroristi uporabijo letalo kot sredstvo za hiter transport. V zadnjo obliko ugrabitev letal pa uvrsti uporabo letala kot orožja⁷¹ za uničenje. Ob tem teroristi uporabijo potnike za svoje zavarovanje in dosežejo ob uničenju letala veliko postransko škodo (Arasly 2005, 81).

⁷⁰ Clyne je osnoval raziskavo ugrabitev letal iz stališča, ali so ugrabitelji bili dejansko oboroženi ali pa so samo trdili, da imajo orožje (Miller 2007, 11).

⁷¹ Eden izmed primerov je poizkus ugrabitve letala A320 v lasti Saudi Airlines, ki so ga teroristi hoteli zrušiti v ameriško zračno bazo Al-Udeid v Katarju (Arasly 2005, 82).

Tabela 8.1: Klasifikacija groženj civilnemu letalstvu in letališki infrastrukturi

KATEGORIJE GROŽENJ	OBJEKT GROŽENJ	CILJ GROŽENJ
Ugrabitev letal z namenom zamenjave potnikov za uresničitev ciljev	Potniki	Pridobitev političnih, propagandnih in psiholoških učinkov. Njihov namen ni povzročanje neposredne škode.
Ugrabitev letal z namenom transporta	Letalo	Premestitev teroristov iz enega mesta na drugega.
Ugrabitev letal z namenom uničenja	Potniki in letalo	Povzročitev materialne, politične in psihološke škode.
Dejanja neposredno usmerjena proti letalu	Potniki in letalo	Povzročitev materialne, politične in psihološke škode.
Dejanja neposredno usmerjena proti letališki infrastrukturi	Letališka infrastruktura (in redko potniki in letalo)	Povzročitev materialne, politične in psihološke škode.
Ostala dejanja (kriminalne združbe, duševni bolniki itd.)	Letalo (in redko potniki, posadka ter letališka infrastruktura)	Različni

Vir: Arasly (2005, 80).

V naslednji kategoriji so dejanja usmerjena neposredno proti letalu. Pri njih so poleg letala ogroženi tudi vsi potniki in tisti, ki se slučajno nahajajo na mestu padca letala. Za uničenje letala v zraku so teroristi najprej uporabljali improvizirana eksplozivna sredstva⁷² v kombinaciji s časovnimi in barometričnimi sprožilci (Arasly 2005, 82). Ta eksplozivna sredstva so poizkušali na različne načine pretihotapiti na letalo in povzročiti veliko uničenje. Zaradi kasnejših poostrenih varnostnih ukrepov na letališčih so teroristi začeli uporabljati prenosne sisteme za zračno obrambo (orig. *man-portable air defence systems* ali MANPADS), kot so ročni protioklepni raketometi (orig. *rocket-propelled grenade launcher* ali RPG), ki jih lahko najdemo povsod po svetu (ibid.). Poleg njih pa še protioklepne vodene rakete (orig. *anti-tank guided missiles* ali ATGM), težke in lahke mitraljeze, velikokalibrske oostrelske puške (orig. *anti-material sniper rifles*) in jurišne puške (ibid.).

Med oblikami groženj civilnemu letalstvu najdemo tudi dejanja usmerjana proti letališki infrastrukturi. Pri njih teroristi ne delujejo selektivno in tako se pogosto pripeti, da so žrtve napada tudi osebe in letala, ki se nahajajo v bližini letališke infrastrukture. Redko pa so lahko

⁷² Da pri improvizaciji teroristi ne poznajo meja, nam kaže primer Richarda Reida, ki je improvizirano eksplozivno telo vstavil v čevalj (Arasly 2005, 82).

usmerjena tudi proti potnikom na letališču, kar kažejo primeri napadov na letališčih v Tel Avivu⁷³ (1972), Ankari (1982) in Parizu⁷⁴ (1983) (Arasly 2005, 85).

V zadnjo kategorijo Arasly uvrsti dejanja, ki po svoji naravi niso teroristična, ampak imajo nekatere njihove značilnosti in bi lahko, zaradi svojih neposrednih ali dolgoročnih posledic, bila združljiva s terorizmom (ibid.). Usmerjena so proti letalu in včasih proti posadki, potnikom in letališki infrastrukturi (ibid.). Glede na motiv izvedbe jih lahko razdelimo na:

- uporabo letal za transport;
- uporabo letal za izvajanje nezakonitih aktivnosti in
- nasilna dejanja na krovu letala, ki jih izvajajo družbeno deviantne osebe ali skupine, kot so mentalno neuravnovešene osebe (ibid.).

Zgodovinsko gledano je bilo izmed vseh incidentov povezanih z civilnim letalstvom največ ugrabitev letal in v nasprotju s splošnim prepričanjem so največ ugrabitev letal izvedli ljudje, ki niso bili povezani s terorizmom (Merari v Wilkinson in Jenkins 1999, 12).

⁷³ Napad je izvedla Japonska rdeča armada (orig. *Japanese Red Army*) (Arasly 2005, 85).

⁷⁴ Napada v Parizu in Ankari je izvedla Armenska tajna armada za osvoboditev Armenije (orig. *Armenian Secret Army for the Liberation of Armenia* ali ASALA) (Arasly 2005, 85).

9 ŠTUDIJA PRIMERA BOMBNEGA NAPADA NA LET PAN AM 103

9.1 Dogodki pred bombnim napadom na let Pan Am 103

Med dogodki, ki so zaznamovali leta pred tragedijo, so odigrali najpomembnejšo vlogo naslednji:

- **1981–1986 (vojaški incidenti med Libijo in ZDA):** V zalivu Sirta prihaja do trenj med ZDA in Libijo, ker je Libija označila območje celotnega zaliva za svoje notranje vode (Blum 1986, 669). Sledi veliko število vojaških incidentov in v enem od njih umre tudi Gadafijeva posvojenka Hanna (Sullivan 2008, 6).
- **23. junij 1985 (bombni napad na let Air India 182):** Kanadski celici Sikhov je uspelo prelisčiti varnostni sistem na Vancouvorskem letališču in posredno prijaviti na let Air Indie 182 kos prtljage,⁷⁵ ki ni bil spremljan s strani potnika (Wallis 2001, 7). Tako ob irski obali ugasne 329 življenj, ki so potovale na Boeingu 747 poimenovanem *Cesar Kaniška* (ibid). Enak poizkus se jim izpridi petinpetdeset minut pred zgoraj omenjeno tragedijo, ko na Tokijskem letališču raznese kovček iz Vancouvra namenjen na let Air Indie 301 (Wallis 2001, 8).
- **3. julij 1988 (ZDA sestrelijo iransko civilno letalo):** Ameriška križarka *USS Vincennes* v Perzijskem zalivu sestrelji iransko civilno letalo z 290 potniki in člani posadke, ki je bilo namenjeno v Dubaj (Malik v Wilkinson in Jenkins 1999, 115).
- **26. oktober 1988 (Nemška policija sproži akcijo »jesensko listje«):** Nemški policisti v Frankfurtu in Neussu pričnejo izvajati hišne preiskave usmerjene proti teroristični skupini PFLP-GC⁷⁶ (Wallis 2001, 21). V preiskavah so med drugim odkrili ponarejene potne liste, orožje, eksploziv in strelivo. Najpomembnejšo najdbo pa predstavlja nekaj kosov improviziranih eksplozivnih teles in med njimi eno vgrajeno v prirejen Toshiba radio tipa Bombeat 453⁷⁷ (Wallis 2001, 22).

⁷⁵ Tako bomba, ki jo je razneslo na letu Air Indie 182 in bomba, ki jo je razneslo na Tokijskem mednarodnem letališču, sta bili vgrajeni v radio (Wallis 2001, 8).

⁷⁶ PFLP-GC ustanovi in vodi Ahmed Jibril, ko se odide iz PFLP (Wallis 2001, 21).

⁷⁷ Omenjeni tip radia z enim zvočnikom je imel vgrajen električni detonator, 300g eksploziva Semtex in sprožilec, ki je kombinacija barometričnih in časovnih komponent (Wallis 2001, 22). Eksplozivno sredstvo se je delno aktiviralo šele, ko je doseglo določeno nadmorsko višino. Nato pa se je začel iztekati čas, ki je privedel do eksplozije. Na ta način so lahko teroristi dosegli, da je letalo v zraku in točno nad določeno zemljepisno točko (ibid.).

- **5. december 1988 (Helsinško opozorilo):** Ameriško ambasado v Helsinkih pokliče neznanec, ki v polomljeni angleščini in z arabskim naglasom prosi, da ga vežejo z osebo odgovorno za varnost, ki mu pove, da bo v roku dveh tednov Yassan Garadat na letalo pretihotapil improvizirano eksplozivno telo (Wallis 2001, 24). To naj bi mu uspelo z uporabo neke Finke, ki bi nevede na letu iz Frankfurta v ZDA, v svoji prtljagi tovorila peklensko napravo (ibid.).

Zgodbe o bombnem napadu na let Pan Am 103 ne pričnem z uničenjem letala, ki je nosil ime *Clipper Maid of the Seas* ampak tri leta pred tem, ko Sikhi strmoglavijo letalo Air Indie na poti v Bombaj. Čeprav smo že pred tem dogodkom priča uporabi improviziranih bombnih sredstev na letalih, pa je *modus operandi* uporabljen pri uničenju indijskega letala skoraj identičen temu, ki je privedel do tragedije nad škotskim mestecem Lockerbie. Iz tega razloga se takoj lahko vprašamo, ali po letu 1985 ni bilo nič spremenjeno na področju zaščite civilnega letalstva, da bi se lahko preprečilo nadaljnje tragedije. Odgovor, ki se ponuja je pritrdilen.

V ICAO ustanovijo *ad hoc* skupino strokovnjakov, ki naj bi pripravila ustrezne spremembe mednarodnih standardov (Wallis 2001, 11). ICAO pa v končni fazi sprejme veliko milejši standard,⁷⁸ kot so ga na začetku predvideli strokovnjaki (ibid.). Zato njegov prvotni cilj ni dosežen, saj je na letalu še vedno mogoče prevažati prtljago brez njenega lastnika (ibid.). Ob upoštevanju dejstva, da so bili rentgenski pregledi v tistem času dokaj nezanesljivi, je mnogim državam postalo povsem jasno, da je potrebno storiti še nadaljnje korake za izboljšanje zaščite letala (ibid.).

FAA se osredotoči na letališča⁷⁹ za katera meni, da so izpostavljena povečanemu varnostnemu tveganju. Za ameriške letalske prevoznike, ki ta letališča uporabljajo, določi posebne varnostne ukrepe.⁸⁰ Med te varnostne ukrepe je spadalo tudi pravilo ujemanja potnikov in prtljage (orig *baggage reconciliation*) (Wallis 2001, 82). V primeru najdbe prtljage brez potnika, so le-to morali fizično pregledati ali zavrniti njen nadaljnji prevoz.

Zaradi odmevnih terorističnih akcij, se je letalska družba Pan Am leta 1986 odločila, da povrne zaupanje v njihovo podjetje (Wallis 2001, 88). Izraelskemu varnostnemu podjetju KPI so zaupali pregled njihovega varnostnega sistema in predstavitev predlogov za odpravo

⁷⁸ Sprejeti standard tako prepoveduje prevoz vsakršnega kosa nespremljane prtljage na letalu, ki ni bil predhodno podrejen varnostnemu pregledu (Wallis 2001, 12).

⁷⁹ Med ta letališča spadata tudi Frankfurt in Heathrow (Wallis 2001, 82).

⁸⁰ Zajeti so v Standardnem varnostnem programu za letalske prevoznike (orig. *Air Carrier Standard Security Program* ali *ACSSP*) sprejetemu leta 1986 (Wallis 2001, 82).

pomanjkljivosti (Wallis 2001, 89). Rezultat tega je nastanek varnostnega podjetja *Alert Managemet Services*, ki je v lasti družbe Pan Am in zamenja predhodno varnostno službo *Securitae* (Wallis 2001, 82). Kljub opozorilom KPI na številne varnostne pomanjkljivosti, pa se je v resnici, z izjemo večjega oglaševanja⁸¹ o povečani skrbi za varnost potnikov, spremenilo le malo, v nasprotju z izraelskim prevoznikom El Al, kjer so v veljavi zelo stroga in učinkovita varnostna pravila (Malik v Wilkinson in Jenkins 1999, 112; Wallis 2001, 90).

9.2 Bombni napad na let Pan Am 103

Številni potniki so 21. decembra 1988 v Frankfurtu začeli potovanje na letu Pan Am 103A proti glavnemu londonskemu letališču Heathrow (UK AAIB 1990, 4). Tam jih je že čakalo letalo Boeing 747-121, pod imenom *Clipper Maid of the Seas*, z registracijo N739PA, ki je ponoči priletelo iz San Francisca (ibid.). Frankfurtski let se je po pristanku v Londonu zaključil na poziciji K16 in potniki so prestopili na letalo, ki je bilo parkirano na poziciji K14 (ibid.). *Clipper Maid of the Seas* je tako postal let Pan Am 103 s končnim ciljem na mednarodnem letališču *John F. Kennedy* v New Yorku (Wallis 2001, 55). Na letalo so se vkrcali še ostali potniki in ob 18.04 so letališki delavci potisnili (orig. *push back*) letalo nazaj, da se je lahko odpeljalo proti vzletni stezi 27R (UK AAIB 1990, 4).

Ob 18.25 Pan Am 103 vzleti z zamudo⁸² in se postopoma začne dvigovati na 9500 metrov⁸³ (PCAST 1993, 14). Želena višino doseže ob 18.56 in po približno sedmih minutah, ko letalska kontrola odbori prečkanje Atlantskega oceana, izgine iz radarskih zaslonov (UK AAIB 1990, 4). Operater na radarskem ekranu zasledi le še nekaj povratnih signalov, ki jih povzročajo ostanki letala (ibid.). Malo mestece Lockerbie na jugozahodu Škotske tako postane območje največjega zločina v zgodovini Velike Britanije, ki se je razprostiralo 130 kilometrov proti vzhodni obali Anglije (UK AAIB 1990, 4–5; Wallis 2001, 3). Med žrtvami je 259 potnikov in članov posadke iz 21 držav (UK AAIB 1990, 4).

Velik del ostankov letala pade ravno na Lockerbie in povzroči v mestu veliko razdejanje, pri čemer umre 11 prebivalcev tega mesta (UK AAIB 1990, 5). Razlog za to je, da so na

⁸¹ V najbolj gledanih televizijskih terminih so predvajali oglas, ki je prikazoval uniformirane in oborožene uslužbence varnostne službe Alert, skupaj s psi za odkrivanje eksploziv, visoko tehnološko opremo in specialnimi enotami. Na koncu pa se je izkazalo, da so bili varnostniki oboroženi z lažnim orožjem, saj jim letališče John F. Kennedy ni dovolilo uporabe pravega orožja. Tudi psi za odkrivanje eksploziv so se izkazali za lažne, saj so v reklami uporabili običajne pse iz lokalnega zavetišča za živali (Wallis 2001, 90).

⁸² V kolikor nebi prišlo do te zamude bi ostanki letala padli v morje, kar bi izredno otežilo preiskavo.

⁸³ Originalno 31 000 čevljev.

Lockerbie padla ravno krila, v katerih so bile shranjene velike količine goriva za pot preko Atlantskega oceana. Eksplozija, ki jo je povzročilo gorivo v krilih, ni zanemarljiva, saj je izdolbla krater z volumnom 560 kubičnih metrov (ibid.).

Najbolj osupljiv pogled pa je ponujal prednji del letala, ki je začuda ostal dokaj nepoškodovan. V njem so našli pilota, kopilota, letalskega inženirja, stevardeso in še nekatere potnike v prvem razredu, še vedno pripete v svoje sedeže (Cox in Foster v Sanchez 2007). Slika razbitin sprednjega dela letala *Clipper Maid of the Seas* pa postane in ostane simbol terorizma vse do napadov na New York in Pentagon leta 2001.

Slika 9.1: Razbitine sprednjega dela letala *Clipper Maid of the Seas*



Vir: Associated Press v Matthew Wald (2007).

9.3 Preiskava po bombnem napadu na let Pan Am 103

Ekipe za reševanje so se odzvale že nekaj minut po nesreči in čez pol ure že pripeljale prve ranjence v lokalno bolnišnico v mestu Dumfries (Wallis 2001, 36). Po prvih prizadevanjih za normaliziranje stanja, ki jih je vodil policijski poveljnik območja Dumfries in Galloway, John Boyd, se je pričela preiskava letalske nesreče (ibid.). Sumi za strmoglavljenje letala so najprej leteli na njegovo starost, saj je uničeni N739PA spadal med jumbo jete⁸⁴ izdelane v prvi seriji. Seveda možnosti, da je bilo letalo žrtev sabotaže niso

⁸⁴ Letalo N739PA, ki je strmoglavilo nad mestom Lockerbie, je bilo petnajsto po vrsti izdelano letalo iz serije Boeing 747 ali jumbo jetov in je bilo predano v uporabo februarja 1970 (Cody 1988). Na dan nesreče je bilo tako staro 18 let.

izključevali, saj so že nekaj ur po nesreči tri teroristične skupine⁸⁵ prevzele odgovornost za uničenje letala.

Samo sedem dni kasneje pa so britanski preiskovalci iz AAIB to tudi potrdili, ko so ugotovili, da je k uničenju letala prispevalo eksplozivno telo nameščeno v prostoru za prtljago (Andreas 2008, 15). Preiskava letalske nesreče se je tedaj uradno spremenila v zločin. Zločin, ki ga je morala razvozlati najmanjša policijska enota v Veliki Britaniji (Boyd 2001, 3). Pri tem pa so ji pomagali preiskovalci AAIB, agenti FBI, prostovoljci in policisti ter vojaki iz drugih delov Velike Britanije, saj je bilo med drugim potrebno zbrati vse dele letala, raztrešene na več kot 2188 kvadratnih kilometrih (PCAST 1993, 99, Wallis 2001, 38). Pri forenzičnih preiskavah so sodelovali tudi z znanstveniki iz Kraljeve ustanove za preiskave in razvoj orožja (orig. *Royal Armament Research and Development Establishment* ali RARDE) in prav njim je uspelo identificirati ostanke eksploziva Semtex⁸⁶ na vodilih zabojnika za prtljago (Wallis 2001, 43).

Centralno skladišče za orožje v Longtownu postane kraj, kjer začnejo sestavljati to ogromno sestavljenko iz več tisoč delov letala (Wallis 2001, 41). Z vsakim delom, ki so ga dodali je bilo vse bolj očitno, da je do eksplozije prišlo na levi strani prednjega dela letala (ibid.). Ravno tu so bili shranjeni zabojniki za prtljago in po proučitvi teh ostankov, so ugotovili, da je bil nosilec improvizirane eksplozivne naprave zabojnik z oznako AVE 4041 PA, ki se je nahajal na poziciji 14L pred levim krilom (ibid.). Med sestavljanjem zabojnika AVE 4041 PA so preiskovalci v enem izmed kovinskih delov odkrili košček vezja, ki se v nadaljnjih analizah izkaže za del Toshibanega radia *RT-SF 16 BomBeat*⁸⁷ (UK AAIB 1990, 20; Boyd 2001, 5). Glede na razpoložljive podatke ugotovijo, da se kovček z eksplozivno napravo ni nahajal na dnu zabojnika, temveč je bil položen nekoliko višje, kar je glede na izjave delavcev, ki so zadolženi za prtljago, kazalo na to, da je kovček prišel iz Frankfurta (Wallis 2001, 125).

Preiskava se sedaj osredotoči na teroristično skupino PFLP-GC v Frankfurtu, pri kateri so nedolgo nazaj odkrili improvizirano eksplozivno telo, ravno tako shranjeno v Toshibašem

⁸⁵ Iz dokumenta Centralno obveščevalne agencije je moč razbrati, da so odgovornost za bombni napad prevzele Islamski džihad, Ulstrska obrambna liga (orig. *Ulster Defence League*) in Varuhi iranske revolucije (orig. *Guardians of Islamic Revolution*) (Centralno obveščevalna agencija 1988).

⁸⁶ Našli so ostanke pentaeritritol tetranitrata (PETN) in ciklotrimetilen trinitramina (RDX), ki sta dve sestavini eksploziva Semtex. Ta plastični eksploziv je zelo priljubljen pri teroristih, saj je zelo stabilen in se je z njim lahko rokovati (Wallis 2001, 43).

⁸⁷ Med vsemi prodanimi modeli tega radia jih je bilo 76 % prodanih v Libijo (Boyd 2001, 5). Davies pa navaja, da je Bollier v lastni analizi odkril, da je košček del Toshibanega radia tipa RT 8016/SF16, ki so ga prodajali samo v ZDA (Davies 2001, 125). Mnenje Bolliera je lahko nekoliko pristransko, saj je solastnik podjetja MEBO, čigar časovni sprožilec so našli med razbitinami.

radiu, vendar v modelu s samo enim zvočnikom (Boyd 2001, 4). Da bi lahko povezali storilce z zločinom, so znanstveniki iz RARDE morali proučiti še ostale delce, ki so bili v bližini eksplozije (Wallis 2001, 43). To so bili kosi bronaste osmojene plastike, nekaj obloge in mehanizem za zaklep (ibid.). Na podlagi tega so ugotovili, da je bil Toshiba radio z eksplozivom po vsej verjetnosti znotraj rjavega plastičnega kovčka *Samsonite Silhouette 4000*,⁸⁸ skupaj še z nekaterimi kosi oblačil, športnimi copati in zložljivim dežnikom (Wallis 2001, 62).

Škotski policist Harry Bell je po odkritju, da večina oblačil izvira iz Malte, prevzel nadaljnjo raziskovalno delo na tem majhnem mediteranskem otoku (ibid.). Uspelo mu je odkriti proizvajalce oblačil in preko njih je našel majhno trgovino Marijina hiša, v kateri je bombni napadalec kupil večino stvari, ki naj bi se nahajale v kovčku poleg bombe (Wallis 2001, 44). Lastnik trgovine Toni Gauci⁸⁹ je povedal policiji, da se spomni kupca teh artiklov in ga označi glede na naglas za Libijca (Marquise 2006, 49). Gauci pove preiskovalcem, da se nakupa dobro spomni, saj je kupec nakupoval stvari zelo iracionalno ne glede na velikost (ibid.). Med drugim tudi volneno jakno, ki jo je Gauci prodajal že leta, saj je na otoku toplo skozi celo leto (ibid.). Večino predmetov,⁹⁰ ki jih je Gauci naštel so tudi našli med ostanki povezanimi z bombnim napadom. Malteško sled potrdi tudi pregled podatkov o prtljagi na letu Pan Am 103A, ki jih je po naključju shranila Bogomira Erac⁹¹ zaposlena na Frankfurtškem letališču (Yonah in Brenner 2003, 485). Eden izmed kosov prtljage je bil premeščen na zaboju B8849 iz leta KM 180, ki je prihajal iz malteškega letališča Luqa, na let Pan Am 103A proti Heatrowu in je bil po vsej verjetnosti poležen v zabojnik AVE 4041 PA (ibid.).

Več kot leto po nesreči pride do novega napredka pri raziskavi (Yonah in Brenner 2003, 477). Preiskovalec FBI, Tom Thurman, na podlagi fotografij prepozna del vezja, ki so ga našli med koščki ožganih oblačil (Marquise 2006, 60). Gre za del časovnega sprožilca MST-13⁹² švicarskega podjetja MEBO, ki je izdelalo samo dvajset takih sprožilcev in jih vse prodalo Libiji (Carrell 2007). Sedaj vse več sledi kaže na severno afriško državo, ki jo vodi Mouamer

⁸⁸ Veliko število teh kovčkov je bilo prodanih na Bližnjem vzhodu (Marquise 2006, 46).

⁸⁹ Po navedbah časnika Guardian naj bi Gauci prejel 2 milijona dolarjev nagrade za pričanje proti Megrahiju (Carrell 2007).

⁹⁰ Gauci se spomni tudi, da je omenjenemu kupcu prodal tudi dežnik, ker je ravno pričelo deževati, ko je ta odhajal (Marquise 2006, 49).

⁹¹ Bogomira Erac je imela izpiske podatkov o prtljagi na letu 103A skoraj tri leta shranjene v svoji omarici na delovnem mestu, brez da bi kdor koli kaj vprašal o zadevi (Wallis 2001, 72).

⁹² CIA je imela v lasti enega izmed časovnih sprožilcev MST-13, ki so ga zasegli v Togu (Marquise 2006, 61). Poleg tega pa še fotografijo enakega sprožilca iz Senegala, ki so ga našli pri dveh Libijcih, ko sta priletela iz Benina v Dakar (ibid.).

al Gadafi. Gadafi je v sporu z ZDA zaradi razmejitvenih sporov v zalivu Sirta in je v enem izmed spopadov z Američani izgubil svojo posvojenko Hanno (Sullivan 2008, 6).

9.4 Obtožnica in sojenje v primeru bombnega napada na let Pan Am 103

Škotske in ameriške oblasti 13. novembra leta 1991 obtožijo Abdelbaseta Alija Mohmada Al Megrahija in Al Amina Khalifa Fhimaha, da sta skupaj še z drugimi sodelovala v zaroti, katere namen je bil zrušenje civilnega potniškega letala in umor vseh potnikov na njem (Wallis 2001, 59). Megrahija in Fhimaha tudi sumijo, da sta pripadnika libijske obveščevalne službe, imenovane Varnostna organizacija Jamahirja (orig. *Jamahirya Security Organisation*) (Wallis 2001, 61).

Iz obtožnic je mogoče razbrati *modus operandi*, ki naj bi ga uporabila Megrahi, vodja varnosti pri Lybian Arab Airlines in kasneje direktor Centra za strateške študije v Tripoliju ter Al Amin Fhimah, vodja poslovalnice Lybian Arab Airlines na Malti (Wallis 2001, 60). Glede na izjavo ameriškega sodnika Williama P. Barra sta obtožena izdelala eksplozivno napravo in jo položila v Toshiba radio (Marquise 2006, 164). Radio sta nato spravila v Samsonitov kovček, skupaj s stvarmi kupljenimi v trgovini Marijina hiša, in ga opremila z ukradeno Air Maltino prtljažno etiketo (ibid.). Tako je lahko prtljaga brez spremstva potovala iz Malte preko Frankfurta in Londona proti New Yorku (Marquise 2006, 165).

Na tem mestu je potrebno omeniti napake in pomanjkljivosti v sistemu zaščite civilnega letalstva, ki so postale očitne po bombnem napadu na let Pan Am 103:

- po akciji »jesensko listje« je FAA izdala svarilo, v katerem opozarja, da je z uporabo rentgenske naprave izredno težko prepoznati eksplozivno sredstvo znotraj radia;
- eden izmed ključnih letalskih varnostnih ukrepov ZDA je prepovedoval vsem ameriškim letalskim prevoznikom transport prtljage, ki jo ne spremlja potnik ali pa je fizično pregledana;
- Pan Am⁹³ v Frankfurtu ni izvajal ukrepa, ki zahteva ujemanje potnikov in prtljage;
- v Frankfurtu Megrahijev kovček ni bil identificiran kot prtljaga brez spremstva potnika;

⁹³ Pan Am je 8. januarja 1991 razglasil bankrot (Wallis 2001, 90). Delno je na to vplival tudi bombni napad na let Pan Am 103 (ibid.). Družba je bila spoznana za krivo namernega nezakonitega ravnanja, ki je posredno privedlo do uničenja letala *Clipper Maid of the Seas* (Wallis 2001, 133).

- v Frankfurtu so kovček pregledali z rentgensko napravo, vendar so bili pri tem uporabljeni dvomljivi standardi;
- v Frankfurtu kovček ni bil fizično pregledan;
- pri prenosu prtljage iz leta Pan Am 103A na let Pan Am 103 na Heathrowu se ni izvajalo ukrepa ujemanja potnikov in prtljage ter
- na Heathrowu Megrahi je kovček ponovno ni bil prepoznan kot prtljaga brez spremstva potnika in zato ga niso niti fizično niti rentgensko pregledali (Malik v Wilkinson in Jenkins 1999, 116–117).

Libija je seveda zanikala vpletenost v dogodke nad Lockerbijem in ni hotela izročiti obteženih državljanov (Black 1999, 2). Pri tem pa se je sklicevala na prepoved izročanja lastnih državljanov in *Montrealsko konvencijo*⁹⁴ iz leta 1971 (ibid.). Gadafi je popustil šele 5. aprila leta 1999, ko po letih sankcij⁹⁵ in pogajanj z Organizacijo združenih narodov, dovoli sojenje Megrahiju in Fhimahu v nevtralni državi (Wallis 2001, 162). Sojenje je potekalo v nekdanjem ameriškem vojaškem oporišču Camp Zeist na Nizozemskem in v skladu s škotsko zakonodajo (BBC 2002). Po koncu sojenja so spoznali Abdelbaseta Megrahija za krivega umora 270 ljudi in ga obsodili na 27 let dolgo zaporno kazen (BBC 2003). Njegovega soobtoženega pa oprostili vseh obtožb (CNN 2001). Libija je kasneje priznala odgovornost za dejanja svojih uslužbencev in sorodnikom žrtev na letu Pan Am 103 izplačala odškodnino (Varnostni svet, 2003). Megrahi pa se je na sodbo dvakrat pritožil in ravno v tem času poteka obravnava njegove druge pritožbe (Adams 2009).

Leta 2003 je ICAO, zaradi bombnega napada na let Pan Am 103, uveljavil novo zakonodajo pri izplačevanju odškodnin v primeru letalskih nesreč (Irske letalske oblasti in aviasolutions 2004, 25). Sprememba *Varšavske konvencije*⁹⁶ iz leta 1929 je omogočila izplačevanje velikih vsot denarja sorodnikom žrtev, ko je bilo ugotovljeno namerno nezakonito ravnanje s strani družbe Pan Am, ki je privedlo do uničenja letala *Clipper Maid of the Seas* in smrti 270 ljudi (Wallis 2001, 54).

⁹⁴ *Montrealska konvencija* zavezuje podpisnice, da domnevne teroriste, ki se nahajajo na njihovem ozemlju, predajo drugim državam na sojenje ali pa jim sodijo same (Black 1999, 2).

⁹⁵ Varnostni svet Združenih narodov je proti Libiji sprejel *Resolucije 731, 748 in 883* (Black 1999, 3).

⁹⁶ Ta konvencija je več kot sedemdeset let uveljavljala limit pri izplačevanju odškodnin, ki je znašal 75 000 dolarjev, kar je bilo za mnoge občutno premalo (Wallis 2001, 54).

10 SKLEP

Po končanem pregledu stanja na področju zaščite civilnega letalstva lahko trdim, da je letalstvo še vedno ena izmed tistih tarč, ki bo zaradi svoje simbolike še dolgo ostala zanimiva za teroriste. Medijska pozornost, ki jo prejmejo nesrečni dogodki povezani z letalstvom, privlači teroristične organizacije. Ponuja jim edinstveno priložnost za promoviranje svojih ciljev, ki povzroča letalski industriji, in posredno državi, veliko ekonomsko škodo.

Prvo hipotezo, *ali pomeni povečevanje varnostnih ukrepov in bolj restriktivna zakonodaja na področju zaščite civilnega zračnega prometa manj možnosti za izvedbo terorističnih napadov v letalstvu*, lahko samo **delno potrdim**. V Prilogi E je sicer mogoče opaziti, da se je število terorističnih napadov v civilnem letalstvu skozi čas manjšalo, kljub svetovnemu porastu terorizma vse do začetka devetdesetih let, vendar pa je potrebno upoštevati, da so imele konvencije in resolucije negotov vpliv na zmanjšanje prisotnosti terorizma v letalstvu. Ne smemo niti pozabiti, da je prava vrednost varnostnih ukrepov v letalstvu v odvrtačevalni vlogi in ne toliko v preprečevalni, saj je državam le v redkih primerih uspelo preprečiti teroristična dejanja. Tako je izredno težko ugotoviti, ali je število varnostnih ukrepov edini razlog za zmanjševanje števila terorističnih napadov v letalstvu, je pa nedvomno eden izmed njih. Teroristične organizacije so zaradi manjših možnosti za uspešno izvedbo terorističnih napadov v civilnem letalstvu začele izbirati druge cilje.

Naslednja hipoteza, ki sem si jo zastavil, trdi, da *trenutni varnostni sistem zračnega prometa ne omogoča ponovitve primera bombnega napada, kot se je zgodil na letu Pan Am 103*. Po proučitvi sistema zaščite civilnega letalstva in načina izvedbe bombnega napada na letalo *Clipper Maid of the Seas* sem ugotovil, da so že v takratnem času veljala pravila, ki bi – če bi se jih dosledno upoštevalo – preprečila namestitev usodnega kovčka na letalo. Družba Pan Am je na letališčih Frankfurt in Heathrow delovala samovoljno, za kar je plačala visoke odškodnine in posledično bankrotirala. Žalostno je tudi dejstvo, da so v ZDA do leta 2001 na področju zaščite civilnega letalstva veljali alarmantni pogoji. Letalske družbe niso vlagale dovolj sredstev v zaščito letalstva, kar je vodilo k slabo plačanim in neusposobljenim varnostnikom, ki so opravljali varnostne preglede. Še posebej nedopustno pa je bilo, da so na domačih letih pregledovali samo 10 % vse prtljage in niso izvajali postopka ujemanja potnikov in prtljage (orig. *baggage reconciliation*).

Vendar so se stvari ponekod vseeno premaknile na bolje, saj so po napadih na New York in Pentagon 11. septembra leta 2001 marsikje sprejeli strožja pravila na področju zaščite civilnega letalstva. ICAO v *Prilogi 17 k Čikaški pogodbi* sprejme celo standard, ki od 1.

januarja 2006 določa preglede vse oddane prtljage. EU se z *Uredbo 2320* problematike loti še resneje in v vseh državah članicah prične izvajati postopek ujemanja potnikov in prtljage (orig. *baggage reconciliation*), redne napovedane in nenapovedane inšpekcijske nadzore in seveda, tako kot ZDA, sprejme ICAO standard pregleda vse oddane prtljage. V ZDA ustanovijo Administracijo za transportno varnost, ki prenese naloge zaščite civilnega letalstva na državo, kar posledično prinaša večje finančne izdatke, a s tem bolje uredi področje zaščite letalstva. Kljub temu pa ostajajo še nekatere črne luknje v sistemu, kot je že prej omenjeno ne izvajanje postopka ujemanja potnikov in prtljage na domačih letih in naključno pregledovanje zaposlenih na kritično območje. Napredke v ameriškem sistemu pa je opaziti pri širitvi preverb kriminalne preteklosti zaposlenih, standardih za varnostne preglednike, rednemu inšpekcijskemu nadzoru in namestitvi EDS naprav na letališčih. Iz navedenega lahko trdim, da se je globalno verjetnost vnosa prtljage z eksplozivnim sredstvom na letalo zmanjšala. Ker pa svetovna letališča predstavljajo verigo, katera je tako močna kot njen najšibkejši člen, še vedno obstaja možnost, da se neljubi dogodek ponovi. Zaradi tega lahko drugo hipotezo samo **delno potrdim**, saj dejstva, da se je zaščita letalstva globalno gledano izboljšala, ni možno zanikati.

Mojo zadnjo hipotezo pa moram na žalost **zavrniti**, saj nisem našel dovolj močnih dokazov, da je ravno *bombni napad na let Pan Am 103 privedel do nove faze terorizma v letalstvu*. Nekaj let po tragediji nad škotskim mestom Lockerbie je sicer prišlo do spremembe terorističnega delovanja v letalstvu, v smeri uporabe letala kot orožja za uničenje, vendar *so bile politične, ekonomske, tehnološke in pravne spremembe po bombnem napadu na let Pan Am 103 zanemarljive*. Po letu 1988 je mogoče opaziti razvoj na področju odkrivanja eksplozivnih sredstev, kot so sistemi za odkrivanje eksploziv (EDS) in naprave za odkrivanje eksplozivnih delcev, vendar ni mogoče trditi, da je k njihovemu nastanku prispevala ravno ta tragedija. Kvečjemu bi lahko rekli, da je njihov razvoj nekoliko pospešila. Na zakonodajnem in političnem področju sem zasledil nekaj sprememb, kot so sprejetje *Konvencije o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja* iz leta 1991 in *Zakon o izboljšanju zaščite letalstva* (orig. *Aviation Security Improvement Act*) iz leta 1990. Čeprav minimalnega učinka političnih in zakonodajnih sprememb ne moremo ovreči, je v sedanji fazi terorizma prisotnega v letalstvu mogoče opaziti trend vse večje prisotnosti versko fundamentalističnih terorističnih skupin. Te pa stremijo k izbiri osrednje tarče, maksimalni postranski škodi, samomorilskim napadom, usmerjenosti navznoter in demoniziranju ter razčlovečenju nasprotnika. Ekonomskega vpliva na terorizem prisoten v letalstvu nisem zaznal, saj teroristi še vedno uporabljajo orožje, ki je poceni, a inovativno.

Bombni napad na letalo *Clipper Maid of the Seas* je tako dodal samo en majhen košček v mozaiku, ki sicer je imel vpliv na zgodovinske dogodke, vendar pa znatno premajhen, da bi lahko o njem govorili kot točki preobrata.

11 LITERATURA

- 1) Abeyratne, I.R. Ruwantissa. 1997. Terror in the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation. *International Journal of Politics, Culture and Society* 11 (2): 245–282.
- 2) --- 1998. *Aviation Security: legal and regulatory aspects*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- 3) --- 2004. *Aviation in crisis*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited. Dostopno prek: Google Books Search.
- 4) Acharya, Gautam. 2008. The Adequacy of Aviation Security Laws and Airport Security. *Central European Journal of International and Security Studies* 2 (1): 107–125.
- 5) Adams, Lucy. 2009. *Secret talks on deal to return Megrahi to Libya*. Dostopno prek: http://www.theherald.co.uk/news/news/display.var.2481827.0.Secret_talks_on_deal_to_return_Megrahi_to_Libya.php (11. julij 2009).
- 6) Airports Council International. 2009. *About ACI*. Dostopno prek: <http://www.airports.org> (8. maj 2009).
- 7) Andreas, Victor. 2008. Global impact of Pan Am Flight 103: 20 Years after Lockerbie. *Aviation Security International Magazine* 14 (6): 14–18.
- 8) Anžič, Andrej. 2001. Terorizem - med vzroki in posledicami. *Ampak: mesečnik za kulturo, politiko in gospodarstvo* 2 (11): 10–11.
- 9) Arasly, Jangir. 2005. Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends. *PfP Consortium Quaterly Journal* 4 (1): 75–102. Dostopno prek: <http://se2.isn.ch/serviceengine/FileContent?serviceID=RESSpecNet&fileid=62F48927-E37A-D385-0594-C83E9668B80E&lng=en> (18. junij 2009).
- 10) Aviation Safety Network Website. 2009. *ASN Aviation Safety Database*. Dostopno prek: <http://aviation-safety.net/database/> (16. junij 2009).
- 11) Bantekas, Ilias in Suzan Nash. 2003. *International criminal law*. London etc.: Cavendish. Dostopno prek: Google Books Search.
- 12) Barcik, Jacek in Piotr Czech. 2008. International Antiterrorist Conventions Concerning the Safety of Air Transport. *Transport problems* 3 (1): 51–56.

- 13) Barnnet, Arnold, Robert Shumsky, Mark Hansen, Amedeo Odoni in Geoffrey Gosling. 2001. Safe at home? An experiment in domestic Airline Security. *Operations research* 49 (2): 181–195. Dostopno prek: <http://ormstomorrow.informs.org/archive/spring02/SafeatHome.pdf> (25. maj 2009).
- 14) BBC. 2002. *Uncertain future for Camp Zeist*. Dostopno prek: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/1870685.stm> (11. julij 2009).
- 15) --- 2003. *Lockerbie bomber to serve 27 years*. Dostopno prek: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/scotland/3233156.stm (11. julij 2009).
- 16) Black, Robert. 1999. The Lockerbie disaster. *Edinburgh Law Review* 3 (1): 85–95.
- 17) Blum, Yehuda Z. 1986. The Gulf of Sidra Incident. *The American Journal of International Law* 80 (3): 668–677.
- 18) Boyd, Colin. 2001. *Workshop: Police investigations of “Politically Sensitive” Or High Profile Crimes*. Dostopno prek: <http://www.isrcl.org/Papers/Boyd.pdf> (6. julij 2009).
- 19) Brown, Michael Edward. 2003. ***Grave New World: Security Challenges in 21st Century***. Washington: Georgetown University Center for Peace and Security Studies. Dostopno prek: Google Books Search.
- 20) Butcher, Louse. 2008. *Aviation security*. Dostopno prek: <http://www.parliament.uk/commons/lib/research/briefings/snbt-01246.pdf> (19. maj 2009).
- 21) Buzan, Barry, Ole Wæver in Jaap de Wilde. 1998. *Security – A New Framework for Analysis*. London in New York: Lynee Rienner Publishers.
- 22) Carlile, Alexander Charles. 2007. *The Definition of Terrorism*. London: The Stationery Office.
- 23) Carrell, Severina. 2007. *Fresh doubts on Lockerbie conviction*. Dostopno prek: <http://www.guardian.co.uk/uk/2007/oct/03/lockerbie.scotland> (10. julij 2009).
- 24) Cavoukian, Ann. 2009. *Whole Body Imaging in Airport Scanners: Activate Privacy Filters to Achieve Security and Privacy*. Dostopno prek: <http://www.ipc.on.ca/images/Resources/wholebodyimaging.pdf> (26. maj 2009).
- 25) Centralno obveščevalna agencija. 1988. *Spot commentary: Pan Am 103: Analysis of Claims*. Dostopno prek: http://www.foia.cia.gov/docs/DOC_0000427163/0000427163_0002.gif (8. julij 2009).
- 26) Cody, Edward. 1988. Pan Am Jet Crashes in Scotland, Killing 270. *The Washington post*, 22. december. Dostopno prek: <http://www.washingtonpost.com/wp-srv/inatl/longterm/panam103/stories/crash122288.htm> (6. julij 2009).

- 27) Clutterbuck, Richard L. 1990. *Terrorism, drugs and crime in Europe: after 1992*. London: Routledge. Dostopno prek Google Books Search.
- 28) CNN. 2001. *Libyan bomber sentenced to life*. Dostopno prek: <http://archives.cnn.com/2001/LAW/01/31/lockerbie.verdict.03/> (11. julij 2009).
- 29) --- 2004. *Kennedy: Airline security risk?* Dostopno prek: <http://www.cnn.com/2004/ALLPOLITICS/08/19/kennedy.airlines/index.html> (26. maj 2009).
- 30) Collins, Alan, ur. 2007. *Contemporary security studies*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- 31) Crenshaw, William A. 1988. Civil Aviation: Target for terrorism. *Annals of American Academy of Political and Social Science* 498 (julij): 60–69.
- 32) Davies, Carl A. 2001. *Plane Truth: A private Investigator`s story*. New York: Algora Publishing.
- 33) Diederiks-Verschoor, I.H. Philepina. 2006. *An introduction to Air Law*. The Hague: Boston: Kluwer Law International.
- 34) Dolnik, Adam. 2009. *Understanding Terrorist Innovation: Technology, tactics and global trends*. New York: Routledge. Dostopno prek: Google Books Search.
- 35) Dugan, Laura, Gary Lafree in Alex R. Piquero. 2005. Testing rational choice model of airline hijackings. *Criminology* 43 (4): 1031–1051.
- 36) ECAC. 2009. *Conference on co-ordination of air transport of Europe*. Dostopno prek: <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=historique§ion=historique2> (5. maj 2009).
- 37) Enders, Waler in Todd Sandler. 2006. *The political economy of terrorism*. New York: Cambridge University Press. Dostopno prek: Google Books Search.
- 38) Ercegovac, Peter-Anthony. 2006. *A shift in the security paradigm: The emergence of aviation transport as a target of terrorist attacks and how transport science can lead to improved management of the threat*. Dostopno prek: <http://www.fpp.edu/~mdavid/TVP/Seminarske/ICTS2006CD/papers/Ercegovac1.pdf> (29. april 2009).
- 39) Evropska komisija. 2004. *Uredba komisije (ES) št. 1138/2004 z dne 21. junij 2004*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:221:0006:0007:SL:PDF> (28. maj 2009).
- 40) --- 2008. *Uredba komisije (ES) št. 820/2008 iz 8. avgusta 2008*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:221:0008:0022:EN:PDF> (20. maj 2009).

- 41) Evropski parlament. 2008. *Final legislative act*. Dostopno prek: <http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2005/0191> (15. maj 2009).
- 42) Evropski parlament in Svet. 2008. *Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 300/2008 iz 11. marca 2008*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/air/handbook/part1/6_civil_aviation_security.htm_en.htm (20. maj 2009).
- 43) Gal-Or, Noemi. 1985. *International cooperation to suppress terrorism*. London: Croom Helm.
- 44) Global Terrorism Database. 2009. *START*. Dostop prek: <http://www.start.umd.edu/gtd/> (16. junij 2009).
- 45) Grizold, Anton. 1999. *Obrambni sistem Republike Slovenije*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve, Visoka policijsko-varnostna šola.
- 46) --- 2005. *Slovenija v spremenjenem varnostnem okolju*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- 47) Hainmüller, Jens in Jan Martin Lemnitzer. 2003. Why do Europeans fly safer? The politics of airport security in Europe and the US. *Terrorism and Political Violence* 15 (4): 1–36.
- 48) Hallside, M. 2007. *Implementing Known Supply Chain Security Solutions in the USA and Europe*. Dostopno prek: http://ieeexplore.ieee.org/xpl/freeabs_all.jsp?isnumber=4373447&arnumber=4373471&count=56&index=19 (26. maj 2009).
- 49) Harrison, John. 2009. *International Aviation and Terrorism*. New York: Routledge. Dostopno prek: Google Books Search.
- 50) Heng, Yee-Kuang in Ken Mcdonagh. 2009. *Risk, Global Governance and Security*. New York: Routledge. Dostopno prek: Google Books Search.
- 51) Hoffman, Bruce. 1997. The Confluence of International and Domestic Trends in Terrorism. *Terrorism and Political Violence* 9 (2): 1–15.
- 52) --- 2006. *Inside terrorism*. New York: Columbia University Press. Dostopno prek: Google Books Search.
- 53) IATA. 2009a. *IATA Technical Reference Manual*. Dostopno prek: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/6E494988-9670-4B51-8EDF-0CCFDBDCB960/66481/ITRME1Rev1.pdf> (8. april 2009).
- 54) --- 2009b. *History – part 1*. Dostopno prek: <http://www.iata.org/about/history> (3. maj 2009).

- 55) --- 2009c. *Security Management System*. Dostopno prek: http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security/sems.htm (5. maj 2009).
- 56) --- 2009d. *Security*. Dostopno prek: http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security/index.htm (5. maj 2009).
- 57) --- 2009e. *Security Work Groups*. Dostopno prek: <http://www.iata.org/workgroups/secwg.htm> (5. maj 2009).
- 58) ICAO. 2006. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation*. Dostopno prek: <http://www.scribd.com/doc/5509603/Annex-17-ICAO> (10. april 2009).
- 59) --- 2009a. *Doc 7300*. Dostopno prek: <http://www.icao.int/icaoet/dcs/7300.html> (28. april 2009).
- 60) --- 2009b. *Contracting states*. Dostopno prek: <http://www.icao.int/cgi/statesDB4.pl?en> (28. april 2009).
- 61) --- 2009d. *Annex 17 - English information*. Dostopno prek: http://www.icao.int/eshop/pub/anx_info/an17_info_en.pdf (18. maj 2009).
- 62) --- 2009e. *Annex 17*. Dostopno prek: <http://www.icao.int/atb/sfbranch/index.asp?static=annexe17> (18. maj 2009).
- 63) Irske letalske oblasti in aviasolutions. 2004. *Study on Civil Aviation Security Financing: Section 2 – Aviation Security Background*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/doc/2004_aviation_security_s_2.pdf (28. april 2009).
- 64) Jenkins, Brian M. 1989. *The Terrorist threat to Commercial Aviation*. Washington: RAND Corporation. Dostopno prek: <http://www.rand.org/pubs/papers/2008/P7540.pdf> (16. junij 2009).
- 65) Kongres ZDA. Office of Technology Assessment. 1992. *Technology against Terrorism: Structuring Security*. Washington: U.S. Government Printing Office. Dostopno prek: <http://www.princeton.edu/~ota/disk1/1992/9235/923506.PDF> (24. maj 2009).
- 66) Krivonos, Paul D. 2007. *Communication in aviation safety: lessons learned and lessons required*. Dostopno prek: http://www.asasi.org/papers/2007/Communication_in_Aviation_Safety_Paul_Krivonos.pdf (27. maj 2009).
- 67) Lademan, Daryle E. 2006. *Mind the gap: Aviation security trends since 9/11*. Dostopno prek: <http://www.avascent.com/Files/Publications/0609-TAR-13-Aviation-Security-Trends.pdf> (2. junij 2009).

- 68) Landers, William M. 1978. An Economic Study of U.S. Aircraft Hijacking, 1961–1976. *Journal of Law and Economics* 21 (1): 1–31.
- 69) Lawbank. 2009. *Regulations on Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*. Dostopno prek: <http://db.lawbank.com.tw/Eng/FLAW/FLAWDAT0202.asp?lsid=FL045369> (20. maj 2009).
- 70) Learmount David. 2008. *JAA puts date on final handover to EASA*. Dostopno prek: <http://www.flightglobal.com/articles/2008/03/24/222399/jaa-puts-date-on-final-handover-to-easa.html> (6. maj 2009).
- 71) Lesser, Ian O., ur. 1999. *Countering the new terrorism*. Washington: RAND Corporation. Dostopno prek: Google Books Search.
- 72) Liu, Te-Chang in Wong, Jinn Tsai. 2004. *Prioritizing the Aviation Security Issues and Strategies --- a case in Taiwan*. Dostopno prek: <http://209.85.129.132/search?q=cache:fHHzpXz7YHMJ:www.scribd.com/doc/10162620/liunr060+%22Aviation+Security+Issues+and+Strategies+---A+Case+in+Taiwan%22&cd=3&hl=sl&ct=clnk&gl=si&client=firefox-a> (10. april 2009).
- 73) Marquise, Richard. 2006. *Scotbom: Evidence and the Lockerbie Investigation*. New York: Algora Publishing. Dostopno prek: Google Books Search.
- 74) Ministrstvo za infrastrukturo, transport, regionalni razvoj in lokalno oblast Avstralije. 2008. *Aviation Policy Green Paper – Flight path to future*. Dostopno prek: http://www.infrastructure.gov.au/aviation/nap/files/02_Aviation_Security.pdf (21. maj 2009).
- 75) Ministrstvo za pravosodje ZDA. 1999. *Guide for Selection of Commercial Explosives Detection Systems for Law Enforcement Applications*. Dostopno prek: <https://www.hsdl.org/homesec/docs/justicfe/178913-2.pdf&code=4aa6be7a426cf2f2730b2ef1547f397d> (24. maj 2009).
- 76) Murphy, John Francis. 1985. *Punishing international terrorists: the legal framework for policy initiatives*. Totowa: Rowman in Murphy. Dostopno prek: Google Books Search.
- 77) Nielsen, Kenneth Melancton. 2008. Aviation security: legal framework and technical management. *International Journal of Private Law* 1 (1–2): 82–93.
- 78) Osmańczyk, Edmund Jan in Anthony Manfo. 2003. *Encyclopaedia of the United Nations and international Agreements*. New York; London: Routledge. Dostopno prek: Google Books Search.

- 79) Ponikvar, Miloš in Pavlin, Stanislav. 2008. *Safety management in aircraft maintenance organizations*. Dostopno prek: <http://www.fpp.edu/~mdavid/TVP/Seminarske/ICTS2008CD/papers/Ponikvar,%20Pavlin.pdf> (8. april 2009).
- 80) Poole, Robert W., Jr. 2008. *Toward Risk-Based Aviation Security policy*. Dostopno prek: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200823.pdf> (12. maj 2009).
- 81) Portyakova, Nataliya. 2006. *Flights Terror Plot Disrupted*. Dostopno prek: http://www.kommersant.com/p696790/Flights_Terror_Plot_Disrupted/ (16. junij 2009).
- 82) President's Commission on Aviation Security and Terrorism. 1990. *Report to the President, May 15*. Dostopno prek: <http://www.policyfutures.com/PCAST/PCASTreport.pdf> (21. maj 2009).
- 83) Prezelj, Iztok. 2006. Teroristično ogrožanje nacionalne in mednarodne varnosti. *Varstvoslovje* 8 (1): 18–30.
- 84) Rapaport, David C. 2006. *Terrorism: The third new or new left wave*. London: Taylor & Francis. Dostopno prek: Google Books Search.
- 85) Reuters. 2006. British police say foil plot to bomb aircraft, (10 avgust). Dostopno prek: http://www.redorbit.com/news/general/609564/british_police_say_foil_plot_to_bomb_aircraft/index.html (16. junij 2009).
- 86) Salter, Mark B. 2007. *Fear of Flying: The Management of International Aviation Security*. Paper presented at the annual meeting of the International Studies Association 48th Annual Convention. Chicago. Dostopno prek: http://www.allacademic.com/meta/p181488_index.html (5. maj 2009).
- 87) --- 2008a. *Politics at the airport*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- 88) --- 2008b. Securitization and desecuritization: a dramaturgical analysis of the Canadian Air Transport Security Authority. *Journal of International Relations and Development* 11 (4): 321–349. Dostopno prek: <http://www.palgrave-journals.com/jird/journal/v11/n4/full/jird200820a.html> (5. maj 2009).
- 89) Sullivan, L. Kimberly. 2008. *Muammar Al-Qaddafi's Libya*. Minneapolis: Twenty-First Century Books.
- 90) Svet Evrope. 2009a. *European Convention on the Suppression of Terrorism*. Dostopno prek: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Summaries/Html/090.htm> (18. maj 2009).

- 91) Svet Evrope. 2009b. *Chart of signatures and ratifications*. Dostopno prek: <http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=090&CM=&DF=&CL=ENG> (18. maj 2009).
- 92) Sweet, Kathleen M. 2004. *Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns*. Upper Saddle River: Pearson Education.
- 93) TSA. 2009. *Our History*. Dostopno prek: <http://www.tsa.gov/research/tribute/history.shtm> (12. maj 2009).
- 94) UKACSS. 2009. *Information on the large number of aviation issues currently on the European Agenda*. Dostopno prek: <http://www.ukacss.info/euro.htm> (20. maj 2009).
- 95) UK AAIB. 1990. *Report on the Accident to Boeing 747-121, N739PA at Lockerbie, Dumfriesshire, Scotland on 21. December, 1988, Aircraft Accident Report No. 2/90 (EW/C1094)*. Dostopno prek: http://content.news10now.com/syrcontent/online_extras/pan_am_series/MR-02-90.pdf (6. julij 2009).
- 96) Združeni narodi. Varnostni svet. 2003. *Press Release SC/7868*. Dostopno prek: <http://iilj.org/courses/documents/SCliffssanctionsimposedonLybia.pdf> (11. julij 2009).
- 97) Wald, Matthew. 2007. *Pan Am Flight 103*. Dostopno prek: http://topics.nytimes.com/top/reference/timestopics/subjects/p/pan_am_flight_103/index.html (5. maj 2009).
- 98) Wallis, Rodney. 2001. *Lockerbie: the story and the lessons*. Westport: Praeger Publishers. Dostopno prek: Google Books Search.
- 99) --- 2003. *How Safe Are Our Skies? Assessing the Airlines Response to Terrorism*. Westport: Praeger Publishers. Dostopno prek: Google Books Search.
- 100) Wells, Alexander T. in Clarence C. Rodrigues. 2003. *Commercial aviation safety*. New York: McGraw-Hill Professional. Dostopno prek: Google Books Search.
- 101) Wheeler, John. 2002. *Airport security Report by the Rt Hon Sir John Wheeler JP DL*. Dostopno prek: <http://www.dft.gov.uk/pgr/security/aviation/airport/airportsecurityreport.pdf> (8. april 2009).
- 102) Wilkinson, Paul. 2001. *Terrorism versus Democracy*. London: Frank Cass.
- 103) Wilkinson, Paul in Brian M. Jenkins ur. 1999. *Aviation terrorism and security*. London, Portland: Frank Cass.
- 104) Wilkinson, Paul in Christopher C. Harmon. 1993. *Technology and terrorism*. London, Portland: Frank Cass. Dostopno prek: Google Books Search.
- 105) Yonah, Alexander in Eugene Sochor. 1990. *Aerial piracy and aviation security*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers. Dostopno prek: Google Books Search.

- 106) Yonah, Alexander in Edgar H. Brenner. 2003. *The United Kingdom`s legal responses to terrorism*. London: Routledge Cavendish. Dostopno prek: Google Books Search.
- 107) Zamarreño, Carlos Mestre. 2009. *The EC AVSEC regulatory framework*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/air/events/doc/eu_africa/session_8_eur_com.pdf (19. maj 2009).
- 108) Zellan, Jennifer, ur. 2003. *Aviation Security: current issues and developments*. New York: Nova Science Publishers. Dostopno prek: Google Books Search.
- 109) Zerefos, C. S., K. Eleftheratos, D. S. Balis, P. Zanis, G. Tselioudis in C. Meleti. 2003. *Evidence of impact of aviation on cirrus cloud formation*. Dostopno prek: <http://www.atmos-chem-phys-discuss.net/3/3335/2003/acpd-3-3335-2003-print.pdf> (22. april 2009).

12 PRILOGE

PRILOGA A: Zakon o zaščiti letalstva in transporta iz leta 2001 – glavne značilnosti

Številka člena znotraj zakona	Značilnost	Podrobnosti
101	Administracija za transportno varnost	<ul style="list-style-type: none">• Nastavitev podsekretarja za varnost na čelo Administracije za transportno varnost pri Ministrstvu za transport.• Administracija za transportno varnost je marca leta 2003 predstavljena v Ministrstvo za domovinsko varnost.• Podsekretar za varnost pri Administraciji za transportno varnost ima petletni mandat in mora imeti izkušnje pri delu s transportom ali varnostjo ter državljanstvo ZDA. Odgovoren je za vse oblike transporta.• V roku treh mesecev podsekretar za varnost prevzame vse funkcije zaščite civilnega letalstva od Zvezne letalske administracije.• Letalski prevozniki in letališča lahko brezplačno prenesejo vso opremo in pripadajočo lastnino za zaščito letalstva k podsekretarju za varnost.
103	Zvezni varnostni menedžerji	<ul style="list-style-type: none">• Vsakemu letališču bo podsekretar za varnost dodelil zveznega varnostnega menedžerja, ki bo odgovoren za nadzor pregledov in ostalih nalog.
105	Zvezni letalski policisti	<ul style="list-style-type: none">• Podsekretar za varnost lahko dodeli zveznega letalskega policista na vsak let, ki ga smatra za visoko tveganega. Letalski prevozniki pa morajo zagotoviti, glede na prosta mesta, brezplačno vrnitev teh policistov.
106	Izboljšanje zaščite dostopa na letališču	<ul style="list-style-type: none">• Letališča in letalske družbe morajo razviti in izvajati letališke programe o varnostni osveščenosti (orig. <i>Airport security awareness programs</i>) za vse zaposlene.
108	Varnostni pregledi, ki jih izvajajo zasebna podjetja	<ul style="list-style-type: none">• Podsekretar za varnost mora vzpostaviti pilotski program za pet letališč (po enega iz vsake stopnje tveganja), na katerih bodo izvajala varnostne preglede zasebna podjetja.• Pilotski program se lahko začne izvajati v roku enega leta od uveljavitve tega zakona in konča po treh letih. Prednost imajo zasebna varnostna podjetja, ki so v lasti državljanov ZDA.• Zasebna varnostna podjetja morajo imeti vsaj enako visoke standarde kot zvezni pregledniki.• Po treh letih se bodo letališča lahko odločila med Administracijo za transportno varnost ali zasebnim varnostnim podjetjem.

- Podsekretar za varnost bo zagotavljal pregled vseh potnikov, prtljage, tovora, pošte in ostale lastnine, ki bo namenjena v tujino z letalskim prevoznikom.
 - Za lete, ki izvirajo iz ZDA, bodo preglede izvajali zvezni pregledniki. Izjeme so: pet letališč, ki so vključena v pilotni program, potniki in prtljaga vključeni v CAPPS program, program znanega pošiljatelja in program pozivnega ujemanja prtljage.
 - Vsi pregledniki bodo uniformirani in zaposleni pri Administraciji za transport.
 - Zvezni pregledniki in podporno osebje morajo svoje delo začeti izvajati v roku enega leta (pred novembrom leta 2002).
 - Na vsaki kontrolni točki bo prisoten vsaj en oborožen policist.
 - V roku 60 dni se mora vsa oddana prtljaga (na letališčih v ZDA) pregledovati. Na letališčih, kjer ni nameščenih EDS naprav, se bo preglede izvajalo z alternativnimi metodami:
 - popolno ujemanje (*reconciliation*) potnikov in prtljage;
 - ročnimi pregledi;
 - iskanje eksploziv in razstreliv s posebej izurjenimi psi ter drugimi metodami;
 - drugimi metodami, ki jih odobri podsekretar za varnost.
 - Zagotoviti zadostno število EDS naprav na vseh letališčih do 31. decembra 2002.
 - Čim prej zagotoviti sistem za pregled ali druga sredstva, da se zagotovi zaščita tovora na tovornih letalih.
- 111** Izobraževanje in zaposlovanje osebja za varnostne preglede
- Podsekretar za varnost bo postavil kvalifikacijske standarde za vse zvezne preglednike. Minimalne zahteve morajo zajemati:
 - opraviti selektivni izpit za zveznega varnostnega preglednika;
 - imeti državljanstvo ZDA;
 - opraviti varnostno preverjanje kriminalne preteklosti;
 - tekoče govoriti angleško.
 - Varnostno osebje se bo testiralo vsako leto in morali bodo imeti vsaj 40 ur teoretičnega usposabljanja ali zaključiti enakovredni program in 60 ur praktičnega usposabljanja.
 - Prednost pri izbiri imajo vojni veterani.
 - Zvezni pregledniki nimajo pravice do splošne stavke.

Vir: Irske letalske oblasti in aviasolutions (2004, 264–265).

PRILOGA B: Uredba Evropske komisije (ES) št. 820/2008 – glavne značilnosti

Številka člena znotraj zakona	Značilnost	Podrobnosti
2	Zaščita letališča	<ul style="list-style-type: none"> • Dostop do varnostnih območij omejenega gibanja je nadziran in pogojen z: letališkimi ali ostalimi odobrenimi dovolilnicami. • Vrata proti ploščadi so zaprta, razen med postopkom izkrcavanja ali vkrcavanja. • Kontrolne točke za varnostni pregled so zavarovane s čuvaji ali ustreznimi nadzornimi napravami. • Nadzorovani so sistemi za nadzor odhodov in sistemi za prijavo na let. • Materiali, shranjeni na območjih, kjer potekajo postopki za sprejem in odpravo potnikov ter oddane prtljage, so zavarovani in nadzorovani. • Materiali na javnih območjih so zavarovani in nadzorovani. • Varnostno osebje lahko kateremu koli članu osebja, ki ima predmet, v zvezi s katerim imajo pomisleke, zavrne dostop do varnostnega območja omejenega gibanja. • Ob vstopu na varnostna območja omejenega gibanja se izvaja pregled vozil. • Uvedene so omejitve glede vnosa tekočin na varnostna območja omejenega gibanja.
3	Zaščita letal	<ul style="list-style-type: none"> • Izvajajo se varnostna preverjanja⁹⁷ in preiskave⁹⁸ zrakoplovov. • Za zavarovanje zrakoplova je odgovoren letalski prevoznik.
4	Potniki in ročna prtljaga	<ul style="list-style-type: none"> • Pri pregledu potnikov je podan seznam prepovedanih predmetov, ki jih ne smejo vnašati na varnostno območje omejenega gibanja in v potniško kabino zrakoplova. • Za vnos tekočin in prepovedanih predmetov na varnostno območje omejenega gibanja in v potniško kabino zrakoplova so podani točno določeni pogoji. • Varnostno osebje lahko zavrne dostop do varnostnega območja omejenega gibanja in v potniško kabino zrakoplova vsakemu potniku, ki ima predmet v zvezi s katerim ima varnostne pomisleke.

⁹⁷ Varnostno preverjanje zrakoplova pomeni pregled notranjosti letala, kjer imajo potniki dostop, in pregled prtljažnih prostorov letala. Namen pregleda je odkritje sumljivih, nevarnih in prepovedanih predmetov (Lawbank 2009).

⁹⁸ Varnostno preiskovanje zrakoplova pomeni celotni pregled notranjosti in zunanosti zrakoplova. Namen pregleda je odkritje sumljivih, nevarnih in prepovedanih predmetov (Lawbank 2009).

		<ul style="list-style-type: none"> • Posebni varnostni ukrepi so uvedeni za zračni prevoz naslednjih oseb: deportirancev, nezaželenih oseb in oseb, ki jim je bila zakonito odvzeta prostost. • Za neposlušne potnike so lahko naknadno uvedejo posebni varnostni ukrepi. • Izvaja se ločevanje pregledanih in nepregledanih potnikov. • Pri pregledu ročne prtljage se posebej predložijo v pregled: tekočine, vse električne naprave, plašči in suknjiči.
5	Oddana prtljaga	<ul style="list-style-type: none"> • Pri prevozu nespemljane oddane prtljage so izvedeni varnostni ukrepi, podrobno določeni v <i>Prilogi Uredbe (ES) št. 300/2008</i>. • Prtljaga je razdeljena na spremljano in nespemljano.⁹⁹ • Podan je podroben seznam prepovedanih predmetov v oddani prtljagi. Pristojni organi pa lahko prepovejo tudi druge predmete. • Oddana prtljaga je še posebej strogo zavarovana.
6	Tovor, kurirske in nujne pošiljke	<ul style="list-style-type: none"> • Podani so pogoji za imenovanje registriranih agentov za prevoz tovora po zraku. • Ves tovor¹⁰⁰ se pregleda z najbolj ustrezno metodo, da se odkrije prepovedane predmete • Podana so merila, ki jih mora izpolnjevati znani pošiljatelj¹⁰¹ za prevoz tovora.
12	Zaposlovanje in usposabljanje osebja	<ul style="list-style-type: none"> • Nacionalni program usposabljanja s področja varnosti letalstva vključuje zahteve glede usposabljanja za ravnanje z neposlušnimi potniki. • Pristojni organ zagotovi: <ul style="list-style-type: none"> ○ primerno usposobljeno osebje za upravljanje varnosti; ○ ustrezno organizacijo za upravljanje varnosti; ○ višji vodstveni uslužbenci so odgovorni za izpolnjevanje pogojev glede varnosti letalskih prevoznikov ali letališč in morajo imeti potrebno raven usposobljenosti, znanj in izkušenj.

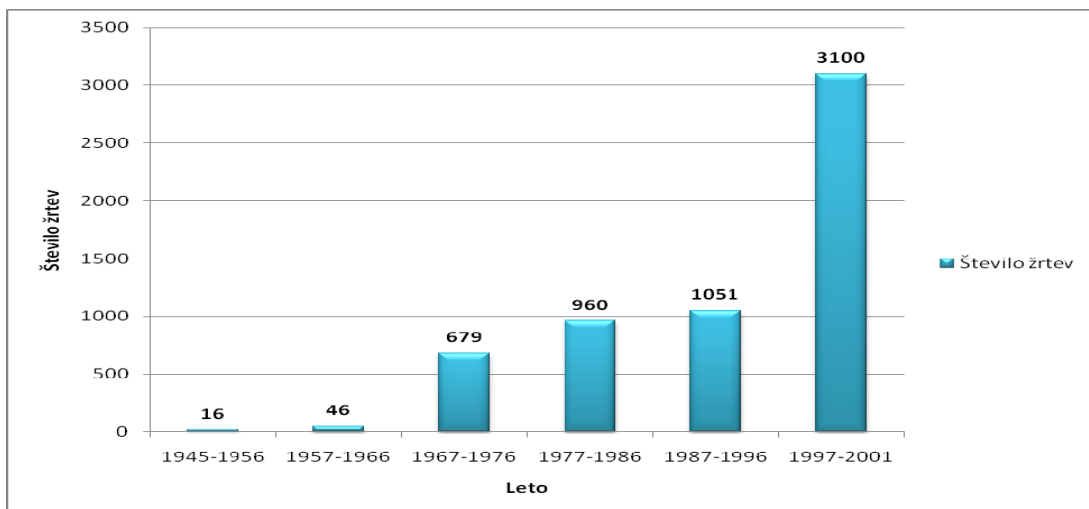
Vir: Prirejeno po Evropski parlament in Svet (2008).

⁹⁹ Nespemljana oddana prtljaga se ne prevaža z letalom, razen če je bila prtljaga ločena zaradi razlogov, na katere potnik ni mogel vplivati, ali pa je bila podvržena ustreznemu varnostnemu nadzoru (Evropski parlament in svet 2008).

¹⁰⁰ Uredba 300 določa varnostni nadzor za pošto, tovor in zaloge za oskrbo med letom (postrežba na letalu, brezcarinska prodaja) (Evropski parlament in svet 2008).

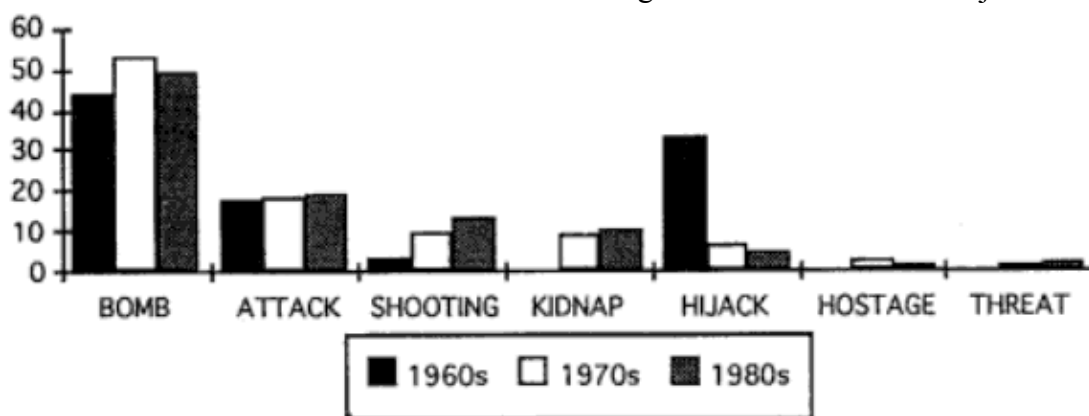
¹⁰¹ »Znani pošiljatelj je pošiljatelj, ki je oddal tovor ali pošto in katerega postopki izpolnjujejo skupna varnostna pravila in standarde v zadostni meri, da omogočajo prevoz tega tovora ali pošte na katerem koli zrakoplovu brez nadaljnjega pregleda« (Evropski parlament in svet, 2008).

PRILOGA C: Število žrtev, ki so jih povzročile teroristične skupine ob napadih na letalske cilje



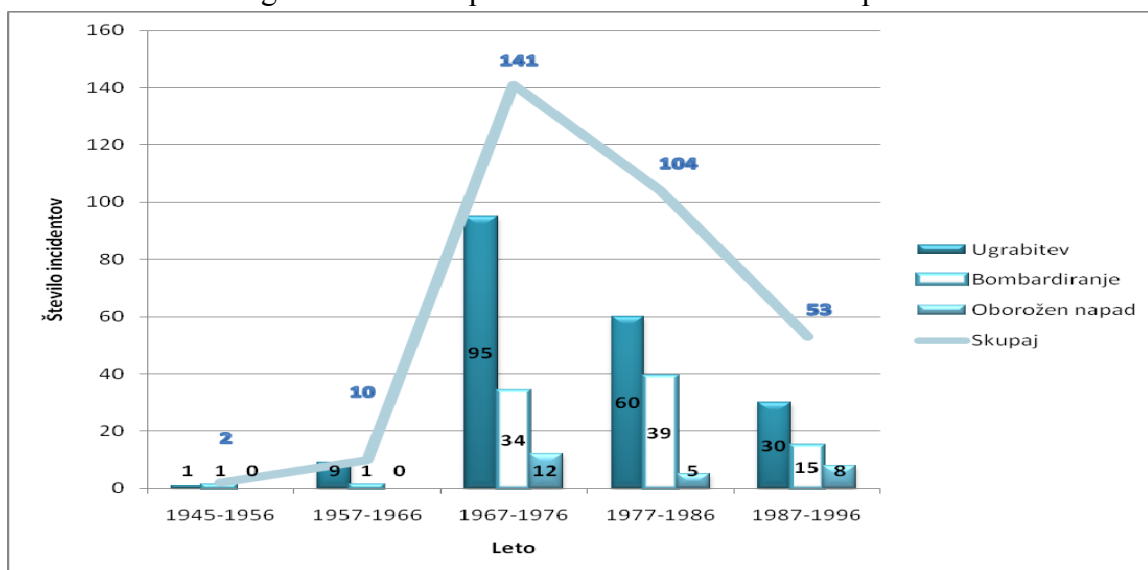
Vir: Brown (2003, 296).

PRILOGA D: Odstotek vseh terorističnih incidentov glede na taktiko in desetletje



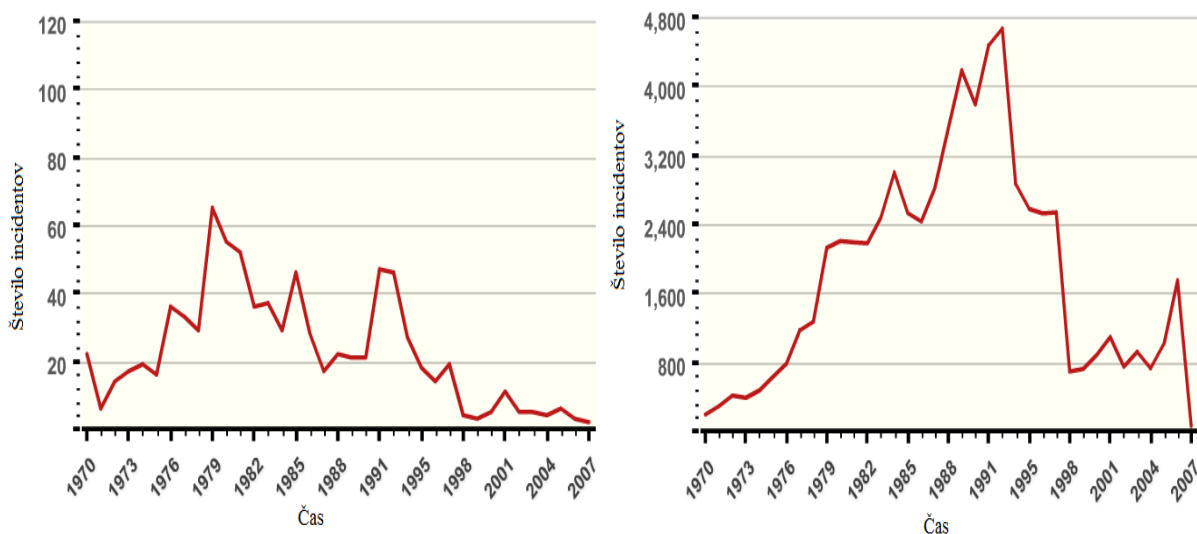
Vir: Harmon in Wilkinson (1993, 13).

PRILOGA E: Število glavnih oblik napadov s strani terorističnih skupin na civilno letalstvo



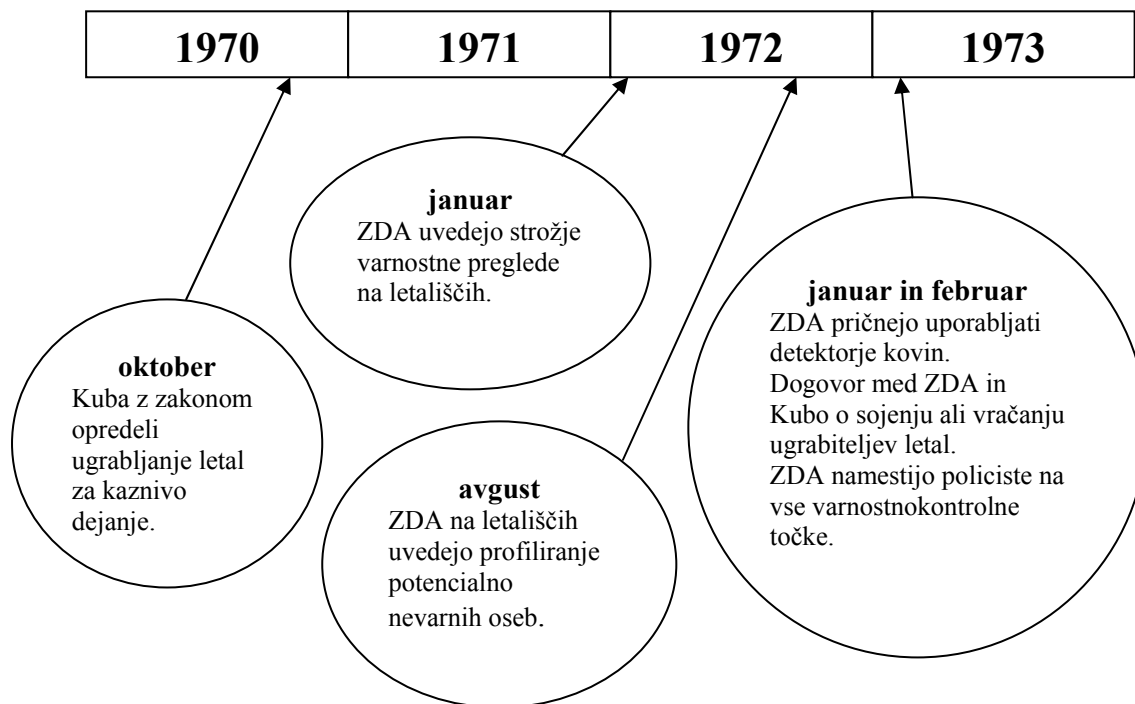
Vir: Rapaport (2006, 293).

PRILOGA F: Število vseh terorističnih incidentov povezanih z letalstvom (levo) in število vseh terorističnih incidentov – brez napadov na civilno letalstvo (desno)



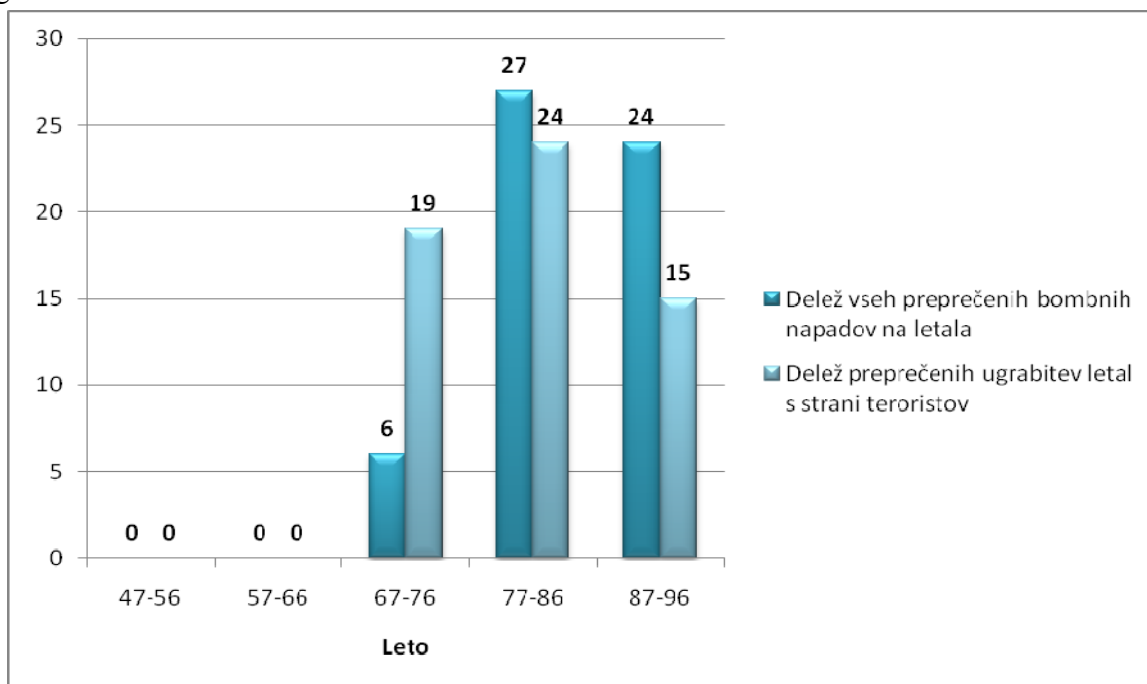
Vir: Global Terrorism Database (2009).

PRILOGA G: Sprejemanje protiterorističnih ukrepov in zakonodaje v letalstvu v ZDA in na Kubi med letoma 1970 in 1973



Vir: Dugan in drugi (2005, 1047).

PRILOGA H: Delež vseh preprečenih bombnih napadov na letala in delež preprečenih ugrabitev letal s strani teroristov



Vir: Rapaport (2006, 300-301).