



ПОСЛЕДЊА ЛИНИЈА ОДБРАНЕ АВИОНА

НЕБЕСКИ ШЕРИФИ

На готово свим светским аеродромима изузетно су поштрене мере контроле, и отмичари авиона наилазе на озбиљни отпор и посада и власти којима упућују захтеве. Многе земље су увеле и небеске шерифе, наоружане чуваре у цивилу у авионима на комерцијалним летовима, задужене понајпре за супротстављање отмичарима.

Још 1920. године отет је мали авион двосед којим је превожено злато из рудника. Отмичар се сакрио на другом седишту кабине, а пилоту је претио пиштољем. Био је то први инцидент те врсте који се помиње у литератури. Ипак, прва званично забележена отмица авиона догодила се у Јужној Америци (Перу), 21. фебруара 1931. године. Бајрон Рикардс је летео "Фордовим" авионом тромоторцем, када су га наоружани револуционари приморали да се спусти на земљу. Занимљиво да се у хроникама почетних отмица авиона на комерцијалним линијама појављује и име наше земље. Наиме, 12. септембра 1948. авион грчке компаније присиљно је приземљен у Југославији. Спустио се близу Скопља и враћен је у Солун.

■ РАСТУ ЦИВИЛНЕ ЖРТВЕ

О отмицама авиона као о масовнијој појави може се говорити тек од шесте деценије прошлог века, будући да су раније такви случајеви сматрани "ексцесима и изузетцима, који увек постоје као део ризика у редовном пословању ваздухопловних компанија". Од тог доба феномен отмица авиона бележи се не само у Европи и САД већ и у СССР и другим земљама. Раније отмичари нису ни наилазили на неки озбиљнији отпор, али се ситуација изменила захваљујући изузетно поштреним мерама контроле на готово свим светским аеродромима (контрола балтографом, интервизија, скенирање путника и пртљага, чести лични претреси, и сл.), али и све чешћим интервенцијама војно-полицијских снага, које силом окончавају отмице и по правилу ликвидирају извршиоце. То је, опет, узрок и све израженије бескомпромисности и бруталности отмичара, због чега је порастао и број цивилних жртава. Ипак, несразмерно најопасније су самоубилачке акције терориста, који отете летелице користе као "авионе-бомбе", попут оних у нападу 11. септембра 2001. године. Тај напад изведен је синхронизованим отимањем четири авиона, од којих

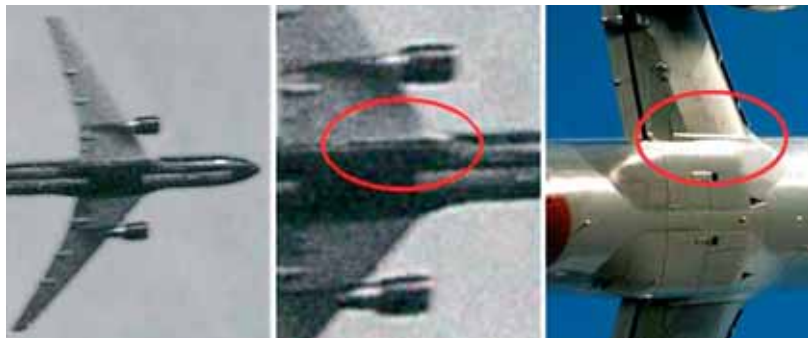
су се два обрушила на зграде Светског трговинског центра у Њујорку, трећи на седиште Министарства одбране у Вашингтону, док се четврти срушио у Пенсилванији.

Ризик за отмицаре озбиљно се увећао откако су неке компаније предузеле додатне превентивно-техничке и безбедносне мере (специјална обука пилота за случај отмице, побољшање заштите пилотске кабине, право посаде да носи ватрено оружје током лета, и др.), а посебно откад су, најпре у Израелу, а затим и у САД, Аустралији, Швајцарској, Шри Ланки, Етиопији и другим земљама ангажовани прикривени пратиоци лета – небески шерифи. Чак је и Кина формирала специјалну службу за обезбеђивање цивилног авио-транспорта (коју чини око 2.000 агената), пошто је одлучено да будуће наоружани пратиоци буду у авиону на сваком лету кинеских компанија.

■ ПРВИ НЕБЕСКИ ЈАХАЧИ

Израз “небески шерифи” (Sky Marshals) популарни је назив за наоружане чуваре у цивилу у авионима на комерцијалним летовима, задуженим понајпре за супротстављање отмицарима авиона. Сам назив потиче од много старије, али мање познате службе пратилаца прекоокеанских бродова – “морских шерифа” (Sea Marshals). При том небеске шерифе могу ангажовати саме авиокомпаније или специјализоване владине агенције, на пример, Федерална служба ваздушних маршала САД. (Federal Air Marshals Service –FAMS). Реч је о федералној агенцији САД, коју је основала Федерална ваздухопловна управа (FAA), шездесетих година прошлог века, ради борбе против отмица авиона.

Први небески шерифи били су припадници Федералне службе маршала САД (U.S. Marshals) и посебно истренирано особље управе FAA. Њихов задатак је био да се старају о безбедности ваздушне пловидбе сузбијањем отмица авиона и осталих видова криминала. У ствари, програм развоја Федералне службе ваздушних маршала започео је као програм развоја небеских шерифа, који је 1961. године, ради смањивања броја отмица авиона везаних за Кубу, наложио председник САД Џон Кенеди.



У периоду од 1958. до 1969. године, 77 посто свих отмица авиона одиграло се на Куби или са дестинацијом на Кубу. Нови програм показао се као ефикасна мера, тако да је између 1962. и 1969. године отето само неколико авиона. Према неким изворима, актуелни програм FAMS заснива се на проширењу и усавршавању претходног безбедносног система FAA, установљеног 1985. године, после двонедељне драме у току шиитске отмице авиона на лету компаније TWA бр. 847 (Атина–Бејрут). Тада се за кратко време на објављени конкурс пријавило чак 160.000 кандидата за “шерифе”, међу којима је био и велики број искусних агената, полицајаца и војних “специјалаца”.

У међувремену је број небеских шерифа у САД са почетна 33 агента порастао на чак неколико хиљада, колико их је било након терористичког напада авионима 11. септембра 2001. године. Непосредно након тога, Федерална служба ваздушних маршала потчињена је новоформираној Управи за безбедност саобраћаја (TSA). Истовремено су ангажоване на хиљаде нових небеских шерифа, од којих су многи припадали Граничној служби (U.S. Border) и другим агенцијама. Убрзо је служба FAMS препотчињена Управи за имиграционе и царинске послове (ICE). После оснивања Министарства унутрашње безбедности САД, 2002. године, Федерални ваздушни маршали су постали део Директората за безбедност граница и саобраћаја тог министарства. Најзад, током 2005. године нови министар унутрашње безбедности Мајкл Чертоф увео је одређене организационе промене, намеравајући да Федералну службу ваздушних маршала из имиграционо-царинских снага поново пребаци у администрацију задужену за безбедност транспорта (TSA).

■ ИЗМЕЂУ СПРЕЧАВАЊА И СПАСАВАЊА

Трагедија од 11. септембра 2001. године подстакла је многа питања о спречавању сличних инцидентата. Начин на који је 19 отмицара несметано прошло кроз аеродромску контролу и високософистицирану опрему аеродромског обезбеђења указује на то да се неке мере морају предузимати и у авиону. Осим тога, далеко је рационалније, па и јефтиније, спречити отмицу у покушају него накнадно спасавати таоце, ма како да су специјалне јединице за то опремљене и обучене. Стога је Конгрес САД већ 2. новембра 2001. усвојио посебан закон о мерама безбедности у аеротранспорту, којим се, поред увећања броја наоружаних пратилаца – небеских шерифа и побољшања заштите пилотске кабине, и самој посади дозвољава да носи ватрено оружје током лета. Предвиђено је да се, након одговарајуће обуке, наоружа чак 30.000 цивилних пилота. Најзад, током 2003. године уведени

РЕЧ СТАТИСТИКЕ

Статистика показује да је од 1931. године до почетка деведесетих година прошлог века, приликом отмица авиона, у око 700 инцидентата страдало више од 500 путника, укључујући отмицаре и припаднике антитерористичких јединица. У нападу од 11. септембра 2001. погинуло је свих 266 особа које су се налазиле у отетим авионима, и то 92 у авиону компаније “American Airlines”, који је ударио у северни торањ Светског трговинског центра, 65 у авиону исте компаније који је ударио у јужни торањ Светског трговинског центра, 45 у авиону компаније “United Airlines”, који се срушио у Пенсилванији, и 64 у авиону прве поменутог компаније који је ударио у зграду Пентагона. Укупно су у том најспектакуларнијем и најразорнијем терористичком инциденту у историји погинула 3.034 лица, а причињена је и огромна материјална штета.



су наоружани пратиоци – чувари и на летовима страних компанија који воде до територије САД.

Снажни су притисци да се амерички програм небеских шерифа додатно прошири на европске савезнике. Међутим, многе од укључених земаља и авиокомпанија исказале су велике резерве према идеји Вашингтона о наоружаним лицима у авионима на комерцијалним линијама авиокомпанија. За сада су Данска, Шведска, Португалија и Финска одбиле поменути захтев, док су британски пилоти пристали да лете у присуству наоружаних пратилаца само под условом да се посада на време о томе информише и да у свакој прилици у критичним тренуцима одлука о судбини лета буде у рукама пилота. Ипак, суштина дејства небеских шерифа мора бити у изненађењу, због чега су они увек у цивили и помешани са путницима.

Другим речима, њихово ангажовање има смисла само ако су тајни агенти у авиону. У авиону треба да буду као чланови посаде, због чега морају познавати авион као да то заиста и јесу и, наравно, морају деловати тимски.

Догађају се и фаталне грешке, попут ликвидације душевно оболелог Роберта Алпизара, 8. децембра 2005. године. Њега су наоружани чувари убили на аеродрому у Мајамију “због сумњивог понашања”, иако није имао бомбу нити било какво наоружање. Још је већи ризик од неспретне и неуспешне интервенције приликом сузбијања правих отмица у лету. Тако је било приликом спречавања отмице путничког авиона компаније “Ethiopian Airlines”, 12. августа 1972,

ОДАБИР ОРУЖЈА

Безбедносно особље мора бити довољно увежбано да оружје брзо извади из футроле и одмах испали што више смртоносних хитаца у правцу главе и груди отмицара. Наоружање би требало да одабере сваки припадник за себе, с тим што оружје и муниција за акције унутар авиона морају бити калибра који неће оштетити оплату авиона, али такође мора ефикасно зауставити циљ на који се пуца. По неким проценама, најпрепоручивије је аутоматско или полуаутоматско оружје калибра 22 мм, чија се муниција може брзо испаливати у кратком времену, док су се најбољим избором оружја овог калибра својевремено сматрале Beretta и мини Узи. У новије време развијена је и специјална муниција која наноси веома тешке телесне повреде, али не пробија тело.

НАШИ АВИОНИ У РУКАМА ОТМИЧАРА

Од 1949. до 2005. године забележено је више отмица наших авиона. Отето их је укупно осам, и то претежно на домаћим линијама и са дестинацијом у земље Западне Европе. Све су то биле “туристичке” отмице, али због политичких побуда или чистог авантуризма. У њима готово да није било повређених, нити је нанесена већа материјална штета, иако су неке изведене уз примену грубог насиља (чак су и врата пилотске кабине разбијана секирама). Већина тих дела догодила се између 1949. и 1959. године – у време хладног рата, а последња је забележена 29. августа 2002, када је један Албанац, који је депортован из Немачке на Космет, покушао да отме авион “Монтенегро ерлајнса”. Поред тзв. туристичких отмица, извршиоци су у неким случајевима хтели да изнуде и новчани откуп, па чак и да “у Израелу продају отети авион”.

близу Адис Абебе, када су етиопски небески шерифи и скупина отмицара међусобно водили жестоку борбу ватреним оружјем у авиону. Иако је шест отмицара усмрћено, док је седми рањен, један од отмицара је активирао ручну бомбу, чија је експлозија створила рупу на поду авиона димензије око 40 цм. Право је чудо што је авион, упркос таквом оштећењу и декомпресији, безбедно атерирао.

Да би се то превазишло, неопходна је оптимална припремљеност и уираност безбедносног особља у авиону како би се онемогућио покушај отмице. У тренутку када се започињу супротстављати претњама, они морају држати под пуним надзором тактичку ситуацију у авиону и евентуално помагати пилотима док се авион сигурно не приземљи. Ватрено оружје морају употребљавати “хируршки” прецизно, тако да отмицаре онемогуће без колатералног повређивања путника или оштећења самог авиона. Не треба посебно истичати да припадници таквих служби, поред беспрекорне стрељачке вештине морају бити и у одличној телесној кондицији. У том смислу би обука, уз свакодневно прецизно гађање из ватреног оружја и употребу хладног оружја, морала обавезно укључивати одговарајуће физичке припреме. Ради евентуалног савладавања наоружаних лица борбом без оружја, пожељно је и што боље познавање борилачких вештина. Ипак, најважније је да наоружани пратиоци авиона увек буду последња линија одбране. ■

Др Милан МИЛОШЕВИЋ