

Sestrelitev civilnega letala v letu in zračni terorizem

Aleksander ČIČEROV

V tem prispevku je predstavljena dopolnitev Letalskega kodeksa Ruske federacije, analiza njene najnovejše zakonodaje, ki legalizira sestrelitev civilnega potniškega letala v letu. Prti tem avtor upošteva veljavno mednarodno zakonodajo, ki jo vsebuje Čikaška konvencija in njeni aneksi. Zračni terorizem je mora sodobnega sveta. Vprašanje je ali ga je mogoče izkoreniniti z ukrepi, ki določajo uporabo orožja, kar je lahko celo v nasprotju s civilizacijskimi normami in pravili ICAO.

■ 1 Uvod

Teroristi ugrabijo letalo Adrie Airways na letu med Ljubljano in Moskvo. Pristojne ruske oblasti se odločijo, da letalo sestrelijo v svojem zračnem prostoru. Ali je tak scenarij lahko le dobra zgodba s številnimi zapleti in srečnim koncem ali pa bi se kaj takega lahko tudi v resnici zgodilo? Ruski generali, odgovorni za zračno varnost nad Moskvo, so že večkrat izjavili, da bodo sestrelili letalo, ki bi bilo v rokah teroristov, tudi brez pravne podlage, če bi bilo to potrebno.¹

Zračni terorizem se manifestira kot ugrabitev letal, streljanje na letala z raketami, ki slede toplemu izpuhu (t. i. MANPAD), nastavljanje bomb v potniška letala, ubijanje potnikov na letalih in letališčih, uporabljanje letal kot orožja (primer 11. septembra 2001) ali za pridobivanje premoženjskih koristi in doseganje ciljev, povezanih z verskimi prepričanji, in iz političnih razlogov.²

Na začetku razvoja mednarodnega letalstva se je potnik lahko bal

dveh stvari: neizkušenosti pilota in tehničnih pomanjkljivosti letala. Danes se potnik boji zračnega terorizma in posledično sestrelitve letala.

■ 2 Prepoved uporabe orožja – mednarodno pogodbeno pravo ali mednarodni običaj

Najprej si oglejmo mednarodno ureditev, za katero je v največji meri odgovorna Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljevanju ICAO) kot specializirana organizacija Združenih narodov.

Ni dvoma, da imajo suverene države pravico braniti svoje ozemlje pred nezakonitimi dejanji, vključno z zračnim prostorom. Zračni prostor je del suverena ozemlja vsake države. 1. člen Čikaške konvencije³ govori o tem, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem.

Zaščita zračnega prostora je torej del zaščite državnega ozemlja in pomeni zaščito in varovanje letenja, spoštovanje nacionalne letalske zakonodaje in zaščito življenj in lastnine na zemlji in v zraku. Fizično je zaščita zračnega prostora posamezne države v pristojnosti bodisi policijskih ali vojaških sil. Pri tem je potrebno upoštevati dejstvo, da se Čikaška

konvencija uporablja samo za civilna letala z izjemo določbe odstavka d 3. člena, ki določa: »Države pogodbenice se zavezujejo, da bodo pri izdajanju predpisov, ki bi se nanašali na njihove državne zrakoplove, upoštevale varnost plovbe civilnih zrakoplovov.«

Osnovni način varovanja zračnega prostora po mednarodnem pravu je prestrežanje sumljivih letal (ang.: interception of aircraft). Letalo je sumljivo:

- če se ne identificira,
- če se nenapovedano pojavi v zračnem prostoru druge države v nasprotju z načrtom leta ali voznim redom,
- če ne komunicira z letalsko službo in
- če izvaja neprimerne operacije in manevre.

Pri prestrežanju imamo opraviti z interakcijo med državnim (policijskim ali vojaškim) in civilnim potniškim letalom. Prestrežanje je potencialno zelo tvegana letalska operacija, saj varno letenje zahteva tako minimalno horizontalno kot tudi vertikalno oddaljenost letal, da se prepreči trčenje in zmanjšajo učinki turbulence. Če naj bi bilo prestrežanje učinkovito, teh zahtev ni mogoče upoštevati, saj se mora letalo, ki prestreza, približati civilnemu potniškemu letalu na raz-

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. iur., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za strojništvo

daljo, ki omogoča optično identifikacijo in vizualno komuniciranje.

Dodatek 2 k Aneksu 2 Čikaške konvencije se ukvarja s prestrežanjem civilnih letal. Podrobno je razdelan postopek prestrežanja.⁴ Sprejel ga je Svet ICAO leta 1985, neposredno po sestrelitvi korejskega B 747 na poletu 007 in po sprejetju 3. bis člena k Čikaški konvenciji (10. maj 1984). Takrat so bile države članice ICAO in Sveta ICAO še prepričane, da običajno mednarodno pravo prepoveduje uporabo orožja zoper civilna potniška letala v letu. Veliko držav je menilo, da je potrebno to načelo jasno zapisati v obliki kodificiranega prava v Čikaško konvencijo.

Do spremembe Čikaške konvencije je prišlo 10. maja 1984 v obliki Protokola o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu,⁵ ki se glasi:

»a) Države pogodbenice priznavajo, da se mora vsaka država vzdržati uporabe orožja proti civilnim letalom med letom in da se ob prestrežanju ne smejo ogrožati življenja oseb v letalu in varnost letala. Ta določba se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini Združenih narodov.

b) Države pogodbenice priznavajo, da je vsaka država pri uresničevanju svoje suverenosti upravičena zahtevati pristanek civilnega letala na določenem letališču, če leti nad njenim ozemljem brez dovoljenja ali če obstajajo upravičeni razlogi za sklepanje, da se uporablja v namene, ki niso skladni s cilji te konvencije; takemu letalu sme izdati tudi katera koli druga navodila za prenehanje takih kršitev. V ta namen lahko države pogodbenice uporabijo katero koli primerno sredstvo, ki je v skladu z ustreznimi določbami te konvencije, še posebej s točko a tega člena. Vsaka država pogodbenice soglaša, do bo objavila svoje veljavne predpise o prestrežanju civilnih letal.

c) Vsako civilno letalo mora ravnati v skladu z ukazom, izdanim skladno s točko b tega člena. V ta namen vsaka država pogodbenica uvede vse

potrebne določbe v svojo notranjo zakonodajo ali predpise tako, da je obvezno izpolnjevanje takega ukaza za katero koli letalo, registrirano v tej državi ali ki ga upravlja letalski prevoznik z glavnim poslovnim sedežem oziroma prebivališčem v tej državi. Vsaka država pogodbenica katero koli kršitev veljavnih zakonov ali predpisov strogo kaznuje in preda primer svojim pristojnim organom skladno s svojimi zakoni in predpisi. d) Vsaka država pogodbenica izvaja ustrezne ukrepe za prepoved namerne uporabe civilnih letal, registriranih v tej državi, ali ki jih uporablja letalski prevoznik z glavnim sedežem ali prebivališčem v tej državi v kateri koli namen, ki ni v skladu s cilji te konvencije. Ta določba ne vpliva na točko a in ne odstopa od točke b in c tega člena.«

Najpomembnejši del spremembe je tisti v odstavku a. Ostali odstavki so bili dodani na željo Zveze sovjetskih socialističnih republik, da bi dali odstavku a potrebno moč.

Omeniti moramo še razlago zadnjega stavka v odstavku a, ki ga je prispevala Francija. Ta se glasi: »Ta določba se ne sme razlagati tako, da kakor koli spreminja pravice in obveznosti držav, ki so zapisane v Ustanovni listini Združenih narodov.« Kaj to pravzaprav pomeni? Gre za pravico do samoobrambe (ang.: self defence) po 51. členu Ustanovne listine Združenih narodov, ki s sprejetjem 3. bis člena Čikaške konvencije ni bila modificirana in je celo nepotrebna z vidika mednarodnega prava, saj v primeru spora prevladajo obveznosti držav pogodbenic, ki izhajajo iz 103. člena Ustanovne listine Združenih narodov.⁵

Kot pa je to običajno, nekateri mednarodni pravniki niso bili zadovoljni z večinskim mnenjem, ki je trdilo, da 3. bis člen ni primer progresivnega razvoja mednarodnega letalskega prava, ampak samo potrditev (ang.: confirmation) obstoječega splošnega običajnega mednarodnega prava v kodificirani obliki. S tem se strinja tudi avtor knjige o Mednarodnem zračnem pravu in ICAO profesor Michael Milde, ki je bil prisoten na di-

plomatski konferenci, na kateri je bil sprejet 3. bis člen.⁶

Besedilo 3. bis člena spretno in namereno, sledeč besedam 1. člena Čikaške konvencije,⁷ ne ustvarja koncepta zračne suverenosti, pač pa ta koncept utrjuje kot inštitut, ki že obstaja po splošnem običajnem mednarodnem pravu.

V zadevi Carcia in Garza,⁸ še bolj pa v zadevi Krfski prekop⁹ je sodišče zelo jasno povedalo, to pa bo pomembno za kasnejšo analizo ruske zakonodaje, da je potrebno vedno upoštevati elementarno človečnost tako v vojni in še bolj v miru. Povedano drugače to pomeni, da je civilno potniško letalo na poletu KE007 kršilo sovjetski zračni prostor – kar je nezakonito. Toda reakcija sovjetskih oblasti, ki je imela za posledico uboj 290 nič krivih ljudi, je bila skrajno nesorazmerna in nezakonita.

Kljub velikemu konsenzu glede 3. bis člena Čikaške konvencije pa še vedno obstaja dvom o tem, ali je prepoved uporabe orožja zoper civilno potniško letalo v letu absolutna ali ne. Zakaj je temu tako? Ni čisto jasno, kaj pomeni termin orožje. Ali so to puške, brzostrelke, topovi, rakete ali vodena letala brez pilota, naprave in substance, ki lahko poškodujejo letala v letu? Ni definiran pojem 'civilno letalo', čeprav ni dvoma o tem, da so imeli sestavljalci 3. bis člena v mislih 'tuje letalo'. Prav tako ni jasno, kaj pomeni termin 'letalo v letu'. Ali si je mogoče tu pomagati z Rimsko konvencijo iz leta 1952 (ICAO Doc. 7364), ki določa, da je letalo v letu »od trenutka, ko uporabi svojo pogonsko moč za dejanski vzlet, pa do trenutka, ko se letalo popolnoma ustavi«. Prav tako ostaja nerešeno vprašanje, ali se oborožena sila lahko uporabi zoper letalo na zemlji. Danes se nekateri sprašujejo, ali je treba sestreliti letalo, s katerim tihotapijo droge? Kaj nam govori primer 11/9 2001? Nekateri zagovarjajo stališče, da je nedolžna življenja mogoče žrtvovati, da bi se preprečila še večja škoda. Vendar je odločitev o tem najtežja in hkrati ogromna odgovornost, če se izkaže, da je bila napačna. S tem se lahko samo strinjamo.

■ 3 Sestrelitev letala po zakonodaji Ruske federacije

Preden predstavimo zakonodajo Ruske federacije (v nadaljevanju RF), si oglejmo še nekaj konkretnih primerov sestrelitve civilnih potniških letal. Tako nam bo lažje razumljiva odločitev RF o uzakonjeni sestrelitvi civilnih potniških letal.

Uporaba orožja zoper civilna potniška letala v letu ni nekaj povsem novega. V t. i. hladni vojni v drugi polovici 20. stoletja je bilo kar nekaj primerov sestrelitev. Veliko življenj je bilo izgubljenih in skoraj paranoidnih akcijah za zaščito 'svete domovine'. Oglejmo si jih. 29. aprila 1952 je letalo družbe Air France letelo skozi berlinski koridor, ko sta ga napadla dva ruska prestreznika. Strelili iz strojníc in letalskih topov hudo poškodujejo potnike in posadko. 20. junija 1954 Caty Pacific na letu med Bangkokom in Hongkongom doživi napad kitajskih prestreznikov. Letalo se zruši v morje. Potniki so ubiti ali pa utonejo. 27. julija 1995 izraelski El Al zaide v bolgarski zračni prostor. Sestrelijo ga, čeprav je prestrezno letalo iz neposredne bližine ugotovilo, da gre za civilno potniško letalo. Življenje izgubi 51 potnikov in 7 članov posadke. 21. februarja 1973 izraelske oborožene sile sestrelijo B-727 libijske letalske družbe nad okupiranim Sinajem. 106 mrtvih v letalu, ki je zaradi peščenega viharja zašlo s poti. 21. aprila 1978 ruske oborožene sile napadejo korejski B-707 na letu med Seulom in Parizom po t. i. polarni poti. K sreči izstreljeni raketi ne eksplodirata. Ruski pilot, ki je poročal, da je letalo sestrelil, in njegov nadrejeni sta bila obsojena in usmrčena. Med 31. avgustom in 1. septembrom 1983 je prišlo do incidenta v bližini Sahalina. B-747 je na poletu 007 med New Yorkom in Seulom preko Anchoragea vstopil v ruski zračni prostor nad polotokom Kamčatka. Pilot ruskega Su-15 Osipovič dobi povelje generala Kozukova: »Uniči tarčo!« Čeprav pilot opozarja, da gre za civilno potniško letalo, je ruski general neusmiljen: »Prenehajte se zafrkavati! Izstrelite raketo in uničite tarčo 60-65.«¹⁰ Izgubljenih je 269 življenj.¹¹

14. julija 1988 je bojna ladja ZDA Vincennes v Zalivu sestrelila iraški airbus na poletu IR655. Američani so priznali napako in ponudili polno odškodnino. Omenimo še sestrelitev dveh zasebnih letal, registriranih v ZDA. Februarja 1996 so kubanski prestrezniki nad odprtim morjem sestrelili dve ameriški zasebni letali. ICAO je v resoluciji označil dejanje kot nasprotno načelom Čikaške konvencije.¹² 13. oktobra 2001 je ukrajinski obrambni minister Oleksander Kuzmuk priznal, da je ukrajinska vojska pomotoma sestrelila rusko potniško letalo vrste Tu-154 s 76 potniki in člani posadke. Ob tem je izrazil tudi sožalje svojcem žrtev.

Ruska duma je 26. februarja 2006 sprejela zakon o preprečevanju terorizma. Federalni svet je zakon 1. marca 2006 potrdil, ruski predsednik Vladimir V. Putin pa ga je podpisal, tako da je zakon začel veljati 6. marca 2006. Sestrelitev letala (ang.: shooting down) je določena v 7. členu navedenega zakona in se v avtorjevem prevodu iz angleščine glasi:

»1. Oborožene sile Ruske federacije uporabijo svoje orožje in vojaško opremo v postopkih, določenih z zakonskimi predpisi Ruske federacije, da odstranijo grožnjo terorističnih dejanj v zraku ali zaradi njihovega preprečevanja.

2. Če se letalo ne odzove na radijska povelja kontrolnih centrov na zemlji in na radijska povelja in vidne znake letal oboroženih sil Ruske federacije ali ne uboga radijskih povelj ali vidnih znakov in ne pojasni takega ravnanja, oborožene sile Ruske federacije uporabijo svoje orožje in vojaško opremo za preprečitev leta takega letala tako, da ga prisilijo k pristanku.

Če letalo ne uboga in ne pristane in obstaja resna nevarnost za izgubo življenj ali za začetek ekološke katastrofe, se uporabijo orožje in vojaška oprema za preprečitev leta takega letala tako, da se uniči.

3. Če obstaja zanesljiva informacija o verjetni uporabi letala za teroristično dejanje ali o zasedbi letala, storjeni pa so bili vsi ukrepi, potrebni za njegov pristonek, obstaja pa resna nevarnost za izgubo življenj ali začetek ekološke katastrofe, oborožene sile



Su-15 Flagon, prestreznik, ki je sestrelil KAL 007.¹³

Ruske federacije uporabijo orožje in vojaško opremo za preprečitev leta tega letala tako, da ga uničijo.«

■ 4 Analiza 7. člena

RF je v 7. členu zakona o preprečevanju terorizma tako uzakonila sestrelitev letala, ki ga teroristi žele uporabiti kot orožje. Sedmi člen sestavlja trije odstavki: prvi govori o tem, da bodo oborožene sile RF uporabile orožje in vojaško opremo v skladu s predpisanim postopkom z namenom, da odstranijo grožnje terorističnega dejanja v zraku ali da se prepreči tako dejanje. Ruski generali imajo tako pravno podlago za sestrelitev!

V drugem odstavku so navedeni pogoji, ki, če jih letalo ne izpolni, lahko privedejo do sestrelitve civilnega potniškega letala v letu. Letalo v ruskem zračnem prostoru, ki se ne odziva na povelja kontrolnih centrov na zemlji in na radijska povelja ter vidne znake prestreznikov RF ali zavrača izpolnjevanje radijskih navodil oziroma ne uboga vidnih znakov, pa svojega ravnanja ne opraviči, oborožene sile RF prisilijo k pristanku (pri tem ni jasno, za kakšno uporabo orožja in vojaške opreme gre). Če tako letalo ne pristane, obstaja pa resna nevarnost, da bodo izgubljena človeška življenja (domnevamo, da gre za življenja potnikov in posadke ter žrtev na zemlji), ali pa obstaja nevarnost za začetek ekološke katastrofe, oborožene sile RF uporabijo orožje in vojaško opremo in uničijo letalo tako, da ga sestrelijo.

V tretjem odstavku so inkriminirana dejanja uporabe letala za storitev terorističnega dejanja (kot je bilo ti-

sto 9. 11. 2001) ali ugrabitev letala z očitno terorističnimi nameni. Pri tem so bili storjeni vsi potrebni ukrepi, da bi tako letalo prisilili k pristanku, obstaja pa resnična nevarnost za izgubo življenj ali za začetek ekološke katastrofe. Oborožene sile RF uporabijo svoje orožje in vojaško opremo za preprečitev leta takega letala tako, da ga uničijo.

To je notranje pravo RF, ki določa pogoje in dovoljuje sestrelitev civilnega potniškega letala v letu po postopku, ki ga določa zakonodaja RF. Jasno je, da je v tem primeru pravna podlaga zakon in ne nižji pravni akt.

Jezikovna analiza nam pokaže, da 3. bis člen Čikaške konvencije ne uporablja izraza kot *uničenje* ali *sestrelitev letala* (ang.: destroy or shooting down). Ta člen govori o tem, da se morajo države (ne samo pogodbenice Čikaške konvencije) vzdržati uporabe orožja zoper civilna potniška letala v letu. Kot smo omenili, pojem orožje ni določen, prav tako pa tudi ne termin 'med letom'. Ta člen ne pozna izraza 'teroristično dejanje', prav tako ni nikjer omenjen izraz 'ekološka katastrofa'. Tako 3. bis člen Čikaške konvencije kot 7. člen zakona RF poznata izraz 'prestrežanje'.

■ 5 Sklep

Ni dvoma o tem, da ima vsaka država pravico in dolžnost braniti in varovati svojo zračno suverenost. Mednarodno pravo določa, da se mora država pri tem vzdržati uporabe orožja zoper civilno potniško letalo v letu. Celotno več, paziti mora, da pri prestrežanju s svojim ravnanjem ne ogrozi življenja potnikov in posadke in varnost letala. Država pri izvajanju svoje suverenosti lahko zahteva pristanek letala, ki je sumljivo. Določi letališče, kjer lahko posamezno letalo varno pristane. Poleg ukaza o pristanku lahko država sumljivemu letalu da katero koli drugo navodilo za prenehanje kršitve. Država oziroma njeni pristojni organi lahko ukažejo prestrežanje letala, torej ukrep, ki smo ga omenili. Nikakor pa ne sme uporabiti orožja in civilno potniško letalo v letu sestreliti.

Mednarodno pravo nalaga posadki civilnega potniškega letala v letu, da uboga povelja, ki jih dajejo kontrolni centri na zemlji oziroma prestrežna letala. Država je dolžna zagotoviti v svoji zakonodaji ustrezne določbe in stopnje obveznosti, ki bodo zagotavljale spoštovanje in izvajanje ukazov tako z zemlje kot iz zraka za letala, ki so registrirana v njej ali jih uporablja letalski prevoznik z glavnim sedežem oziroma prebivališčem v tej državi. Kršitve veljavnih zakonov in predpisov mora strogo kaznovati. Vsaka država pogodbenica mora izvajati ustrezne ukrepe, ki naj preprečijo namerno uporabo civilnih potniških letal, ki so registrirana v tej državi ali jih uporablja letalski prevoznik z glavnim sedežem ali prebivališčem v tej državi, v kateri koli namen, ki ni v skladu s cilji Čikaške konvencije.

RF je s sprejemom zakona o nevtralizaciji terorizma na svojevrsten način izpolnila obveznosti iz 3. bis člena Čikaške konvencije s tem, da je v skladu s svojim razumevanjem tega člena uzakonila sestrelitev civilnega potniškega letala v letu. S tem je po mojem mnenju uzakonila sankcijo, ki daleč presega uporabo sorazmernih ukrepov za preprečevanje terorističnih dejanj na krovu civilnih potniških letal v letu. Praksa bo pokazala, ali ni morda celo v nasprotju z namenom 3. bis člena Čikaške konvencije.

Če torej pride v sovjetskem zračnem prostoru do neuspešnega prestrežanja civilnega potniškega letala, pri tem pa grozi izguba človeških življenj ali začetek ekološke krize, ima RF na razpolago sestrelitev ali kot temu uradno pravijo uničenje letala. Zakon RF pozna kvalificirano obliko tega dejanja – civilno potniško letalo je uporabljeno v teroristične namene oziroma gre za ugrabitev. Če je to podprto še z zanesljivimi informacijami, je sestrelitev neizbežna. Takrat je sla po krvi močnejša od razuma in povelja kot 'Uniči letalo!' ali 'Streljaj, streljaj!' preglase civilizacijske norme, še posebej tisto, ki je zapisana v 3. bis členu Čikaške konvencije.¹⁴

Drugačno ureditev pozna Zvezna

republika Nemčija. Ta je sicer prvotno v zakon zapisala, da je civilno potniško letalo mogoče sestreliti, toda nemško ustavno sodišče je to določbo razveljavilo kot neustavno, čeprav je nemški notranji minister Schily v zagovor taki normi trdil, da norma nikakor ne pomeni dovoljenja za ubijanje.¹⁵

Opombe

- ¹ H. van Schydel, *Aviation Code of the Russian Federation*, Eleven International Publishing, 2010.
- ² Glej bolj podrobno v A. Čičerov, *Mednarodno letalsko pravo*, Uradni list 2009, str. 231–265.
- ³ Skrajšano ime za Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu (Doc. ICAO 7300/9).
- ⁴ Glej bolj podrobno v M. Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publication, 2008, str. 50.
- ⁵ Slovenija je Protokol ratificirala z Uredbo o ratifikaciji protokolov o spremembi Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, glej Ur. l. RS – Mednarodne pogodbe, št. 3/00, Ur. l. RS, št. 17/00.
- ⁶ Glej bolj podrobno pri M. Milde, nav. delo, str. 57.
- ⁷ 1. člen Čikaške konvencije se glasi: »Države pogodbenice priznavajo vsaki državi popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem.« (Doc ICAO No. 7900/9)
- ⁸ UN Report on International Arbitral Awards 119 (1928).
- ⁹ The Cofrú Chanel case (UK v. Albania), Merits, Judgement of 9 April 1949, ICJ Rep.
- ¹⁰ M. Milde, nav. delo, op. cit. str. 53. Natančen opis dogodka je predstavljen v knjigi J. P. Otelli, *Catastrophes Aériennes*, Edition ALTIPRESSE, str. 263–291.
- ¹¹ <http://24ur.com/novice/svet/ukrajina-priznala-sestrelitev-letala.html>, 13. 5. 2010.
- ¹² Vsi podatki so povzeti po M. Milde, nav. delo, str. 50–53. Glej tudi: <http://www.kamchatkapeninsula.com/shotdown.html>, 28. 5. 2010, http://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007, 28. 5. 2010, http://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_Flight_655, 28. 5. 2010.
- ¹³ Slika je dostopna na URL: http://www.fas.org/nuke/guide/russia/airdef/su-15-flagn_p2.jpg (31. 5. 2010).
- ¹⁴ Na srečo obstaja v praksi tudi drugačna zakonodaja. Glej več o tem v članku A. Čičerov, *Žrtvovanje ni dovoljeno*, Delo, komentar, 6. 3. 2006. O mednarodnih predpisih s področja boja proti terorizmu glej še P. Dempsey, *Air Law*, McGill University 2009, str. 226–230.
- ¹⁵ <http://24ur.com/novice/svet/nemcija-za-sestrelitev-letal.html?=&> (15. 5. 2010).