

Ugrabitve letal in zračni terorizem

Aleksander ČIČEROV

Izvleček: Ugrabitev letala je nezakonito zajetje letala, ki ga opravi posameznik ali skupina. V večini primerov je pilot ugrabljenega letala prisiljen voditi letalo po navodilih ugrabitelja. Občasno ugrabitelji tudi sami vodijo letala (primer napada na Svetovni trgovinski center). V nekaj primerih so letala ugrabili celo njihovi piloti oz. kopiloti. Taka dejanja spodbujajo različni motivi: osvoboditev določenih zapornikov, želja po političnem azilu, letalo kot orožje. Prispevek želi opozoriti na mednarodno letalsko zakonodajo, upoštevajoč primer ugrabitve egiptovskega letala Airbus 320-200 na letu Aleksandrija–Kairo (29. marec 2016).

Ključne besede: ugrabitve letal, ugrabitelj, ICAO, Tokijska in Haaška mednarodna konvencija, kaznovanje, izročitev, varnost in varovanje, letalo kot orožje

■ 1 Uvod

Nedavna ugrabitev letala EgyptAir je ponovno sprožila vprašanje o letalski varnosti. Ugrabitev letala (ang. aircraft hijacking, skyjacking, aircraft piracy) je nezakonito dejanje, ki ga stori ena ali več oseb. Najpogostejše ugrabitve letal so se dogajale v 70-tih in 80-tih letih prejšnjega stoletja, motivi za ta dejanja pa so bili zelo različni. Prva potrjena ugrabitev se je zgodila 16. julija 1948, ko je skupina štirih oboroženih moških skušala prevzeti nadzor nad letalom na poti med Macaom in Hongkongom. Pilot jim nadzora ni hotel prepustiti in letalo je strmoglavilo v morje. Preživel je eden od ugrabiteljev, ki je pojasnil, da so hoteli priti do velike odkupnine.¹ Najodmevnejša ugrabitev se je zgodila 11. septembra 2001. 19 islamskih skrajnežev je ugrabilo letala z namenom, da jih strmoglavijo na različne cilje (Svetovni trgovinski center, Pentagon, Bela hiša).² Zadnji primer ugrabitve se je na srečo srečno končal. Ugrabitelj se je predal policiji, potniki so bili rešeni, letalo je ostalo celo. Seveda je pri vsem tem zanimiv ugrabiteljev motiv, ki pa po izjavah pristojnih oblasti ni jasen oziroma

je večplasten in ga je potrebno še ugotoviti. Ugrabitev ni bila politično motivirana, ugrabitelj pa je svoje delo opravil zelo amatersko, pri čemer pa seveda ni tako pomembno, ali je nosil pravi ali lažni eksploziv. Reakcija vseh vključenih mora biti v vsakem primeru nadvse profesionalna, saj bi bile posledice napačnega ali podcenjevalnega odnosa do ugrabitelja lahko katastrofalne. Kako mednarodno letalsko pravo ureja take primere?

■ 2 Jurisdikcija glede ugrabitev letal

Letalstvo je še vedno najvarnejši način potovanja. Toda nikoli ne bo čisto varno. Varnost v letalstvu pomeni »odsotnost nevarnosti za človeška življenja, lastnino in okolje.«³ Toda varnost (ang. safety) vključuje tudi pojem »varovanje« (ang. security), ki pomeni zaščito pred kaznivimi dejanji, ki jih stori človek zoper varnost civilnega letalstva.

Leta 1919 ustvarjalci mednarodnega letalskega prava še niso poznali pojma »varovanje« civilnega letal-

stva. Tudi Čikaška konvencija iz leta 1944 še ne pozna tega pojma.⁴ Vse pogostejši primeri ugrabitev letal so zahtevali ukrepanje Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO). Druga za drugo so nastajale mednarodne konvencije, ki naj bi to mednarodno zlo omejile in dokončno odpravile. Oglejmo si mednarodne pravne instrumente, ki se nanašajo na ugrabitve letal.

■ 2.1 Tokijska konvencija 1963

Konvencija o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalu (Tokijska konvencija), je nastala v Tokiu 14. septembra 1963. Prvotno je bila ta konvencija namenjena urejanju statusa zrakoplova v povezavi s težavami, ki bi lahko nastale, če bi prišlo na krovu letala do sklepanja pogodb ali zakonske zveze. Vendar se je razprava skrčila na vprašanje, katera država bo izvajala jurisdikcijo (izvrševanje državne oblasti na nekem ozemlju) glede kaznivih dejanj na krovu zrakoplova, ko je ta nad odprtim morjem.⁵ Slovenija je Tokijsko konvencijo na-

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

¹ <http://www.planet.si/novice/svet/najodmevnejse-ugrabitve-letal.html>, <31. 3. 2016>.

² Prav tam.

³ A. Čičerov, op. cit., Mednarodno letalsko pravo, Uradni list RS, 2009, str. 233.

⁴ Glej podrobno v Michael Milde, International Air Law and ICAO, Eleven international publishing, 2008, str. 207 in naprej. Čikaška konvencija je okrajšava za Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu.

⁵ Glej podrobno A. Čičerov, navedeno delo, str. 236–237.



Drama na Larnaki se je srečno iztekla

sledila (Akt o nasledstvu, Uradni list RS, št. 54/92, z dne 13. novembra 1992). Ker je egiptovska ugrabitev tesno povezana s Tokijsko konvencijo, bomo v nadaljevanju analizirali dogodek sam in njegovo inkriminacijo.

Prvi člen Tokijske konvencije določa:

»da velja za kazniva dejanja, določena v kazenskih zakonikih;

za akte, ki utegnejo ne glede na to, ali so kazniva dejanja ali ne, ogrožati ali ogrožajo varnost letala ali oseb ali dobrin v njem ali pa motijo v njem red in disciplino.«

Dejanje ugrabitve, ki ga je storil ugrabitelj Egipčan Saifa El Dina Mustafa, vsebuje vse te elemente. Letalo je bilo res na notranjem letu (torej v mejah Egipta), iz Aleksandrije v Kairo (let MS 181), vendar ga je ugrabitelj preusmeril v zračni prostor druge države (Ciper), s čimer je let postal mednaroden.

Tokijska konvencija, ki danes predstavlja običajno mednarodno letalsko pravo, ne definira kaznivega dejanja, tj. ugrabitve letala. Upora-

blja se za katero koli kaznivo dejanje ne glede na to, ali bi lahko ogrozilo oziroma dejansko ogroža varnost letala ali oseb ali dobrin na njem ali pa moti red in disciplino na njem. V praksi bi to lahko pomenilo, da bi moškega, ki je letel z letalom United Airlines iz Honoluluja v Nari-to 26. marca letos in na krovu letala izvajal jogo, namesto da bi sedel na svojem sedežu, obsodili po Tokijski konvenciji.⁶

Ugrabitelj je zahteval preusmeritev letala na Ciper kmalu po vzletu in zagrozil, da se bo razstrelil. Kapitan letala je takoj vzpostavil kontakt s ciprsko kontrolo zračnega prometa in zaprosil za dovoljenje za izreden pristanek zaradi ugrabitve. Dovoljenje je seveda dobil, drama pa se je srečno končala. Zanimivo je, da so predstavniki ciprskega zunanje-ga ministrstva dejanje označili kot »dejanje posameznika, ki je psihično nestabilen.«⁷ Dodali so še, da ta ugrabitev ni terorizem!

Letalo je torej pristalo na Cipru. Ciper, tako kot Egipt, je član ICAO in država pogodbenica Tokijske konvencije. Kdo bo torej sodil ugrabitelju? Na to vprašanje odgovarja

Tokijska konvencija v 3. členu, ko določa:

»Država, v kateri je letalo vpisano v register, je pristojna soditi za kazniva dejanja in akte, storjene na letalu.«

Na prvi pogled se zdi, da glede sodne jurisdikcije ne bo težav. Ugrabitelju naj bi sodilo egiptovsko sodišče, ker je storil kaznivo dejanje ugrabitve njen državljan. Seveda pa bo potrebno na razplet zadeve še počakati.

■ 3 Pristojnosti poveljnika letala

V petem do desetem členu Tokijske konvencije imamo prvič zapisana pooblastila poveljnika letala. Poveljnik letala lahko zoper ugrabitelja uporabi prisilne ukrepe, izkrca ugrabitelja ali osebo, za katero se utemeljeno pričakuje, da bo storila kaznivo dejanje, ali izroči ugrabitelja pristojnim oblastem vsake države pogodbenice, v kateri pristane letalo. Poveljnik letala EgyptAir je storil natanko to: zaprosil je ciprske oblasti za izreden pristanek zaradi ugrabitve in omogočil prijetje ugrabitelja ter osvoboditev talcev in po-

⁶ Glej podrobno <http://www.msn.com/en-us/news/us/fbi-man-arrested-after-doing-yoga-meditation-on-a...> <31. 3. 2016>.

⁷ Glej Delo, avtor Z. R.: Zaradi žene ugrabil letalo, 30. 3. 2016, str. 24.

sadke. Kontrolo zračnega prometa na Cipru je verjetno najprej opozoril s kodo 7500, kar pomeni, da je bil ugrabljen.

Tokijska konvencija ne določa ugrabitve letala kot kaznivo dejanje per se. Razlog je v tem, da so bili sestavljavci Tokijske konvencije prepričani, da bodo s kaznivimi dejanji na krovu letala opravili zakonodajalci držav pogodbenic oz. članic ICAO.

■ 4 Haaška konvencija 1970

Pomanjkljivosti Tokijske konvencije je kmalu odpravila Haaška konvencija, ki jo je Slovenija nasledila (glej Ur. list RS, št. 24/92, z dne 22. maja 1992). Za kaznivo dejanje ugrabitve gre, če storilec v letalu v letu nezakonito in nasilno ali grozeč z nasiljem zaseže zrakoplov, ga kontrolira ali poizkusi storiti kakšno teh dejanj, sodeluje s tistim, ki stori ali poizkusi storiti tako dejanje (torej udeleženec). Ne samo država registracije letala, ampak vsaka država pogodbenica mora ukreniti vse, kar je potrebno, da vzpostavi svojo pristojnost za odločanje o kaznivem dejanju ter o vsakem drugem nasilnem dejanju zoper potnike in posadko, ki ga je storila oseba, za katero se domneva, da je storilec kaznivega dejanja ali je v neposredni zvezi s tem dejanjem.

Izročitev storilca državi, ki naj mu sodi, je bila vroč kostanj za pogajalce. Izrael in ZSSR sta podpirala rešitev brezpogojne izročitve, afriške

države pa so oklevale, saj so menile, da bi bila izročitev storilca državi, ki podpira apartheid, zanje nesprejemljiva. Rešitev so našli v pravilu rimskega prava: aut dedere aut presequi (judicare), kar pomeni, da je storilca treba izročiti ali kazensko-pravno preganjati. S tem je bil storjen velik korak naprej pri pregonu storilcev in njihovem čim hitrejšem prijetju in kaznovanju.

■ 5 Montrealska konvencija 1971

Na sodobno letalstvo preži poleg ugrabitev še več drugih nevarnosti. Gre za sabotaže letal ali naprav za zračno navigacijo. Leta 1971 je tako nastala Konvencija za preprečevanje nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega letalstva. Slovenija je njena pogodbenica. Neposredni povod za sprejem te konvencije je bil uničenje PanAm-ovega letala B-747 21. decembra 1988 nad Lockerbyjem. Leta 1988 je nastal Montrealski protokol, ki mu sledi še Konvencija o označevanju plastičnih razstreliv zaradi njihovega odkrivanja, posebej pa velja omeniti še Aneks 17 k Čikaški konvenciji, ki določa, da mora vsaka država napisati nacionalni varnostni program in določiti pristojni organ, ki bo odgovoren za razvoj, izvajanje in vzdrževanje nacionalnega programa letalske varnosti.⁸

■ 6 Slovenska kazenska zakonodaja

Republika Slovenija ureja kazniva dejanja v kazenskem zakoniku. Zato

določa, da kazenski zakon Republike Slovenije velja za vsakogar, ki stori kaznivo dejanje na domačem civilnem zrakoplovu med poletom ali na državnem zrakoplovu ne glede na to, kje je bilo letalo ob storitvi dejanja. V 108. členu kazenski zakonik inkriminira ugrabitev letala, v 329. členu sankcionira ugrabitev zrakoplova z zaporom od enega do 15 let, prav tako pa je sankcionirano spravljanje leta letala v nevarnost, ogrožanje varnosti na letališču ter uničenje, poškodovanje ali odstranjevanje znamenj, ki so namenjena za varnost zračnega prometa.

■ 7 Zaključek

Varnost je še vedno pravilo št. 1 v letalstvu. Zanj pa se je potrebno neprestano truditi, saj iznajdljivost potencialnih storilcev ne usahne. Ugrabitve letal so resna grožnja letalskim potnikom, posadkam in letalski industriji. Zavedati pa se moramo, da letalska varnost ni samo stvar letalske industrije, ampak vseh deležnikov, ki kakor koli sodelujejo z njo. Konec koncev tudi letalskih potnikov! Zato je zelo narobe, če letalske oblasti Egipta ugrabitev ocenjujejo za delo neprištevnega potnika, oblasti na Cipru pa vzroke pripisujejo ženskam, ki so navadno v ozadju takih dejanj. Ugrabitev je mednarodno inkriminirano in kaznivo dejanje, ki ga je potrebno tako jemati, v predpisanem postopku pa razjasniti vse motive, ki so privedli do ugrabitve. Najboljši recept proti ugrabitvam pa je, da dejanje preprečimo še na zemlji.

Hijacking and Sky terrorism

Abstract: Aircraft hijacking is the unlawful seizure of an aircraft by individual or a grup. In most cases, the pilot is forced to fly according to the orders of the hijackers. Occasionally, however, the hijackers have flown the aircraft themselves, such as the September 11 attacks. The planes were hijacked even by the official pilot or copilot.

The author wishes to call the attention of the positive international aviation law, taking into account the very recent hijack of the Egyptian Airbus A320-200, flight MS181 bound to Cairo from Alexandria.

Keywords: aircraft hijacks, hijacker, ICAO, Tokyo and Haag International Conventions, punishment, extradition, safety and security, aircraft as a weapon.

⁸ Podrobno glej pri A. Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, str. 256 in naprej.