

## НОВА КОНВЕНЦИЈА ЗА ЗАШТИТУ БЕЗБЕДНОСТИ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

(Монтреалска конвенција од 23. септембра 1971)

1. *Историјат Конвенције.* — Конвенција о сузбијању незаконитих аката, који угрожавају безбедност у цивилном ваздухопловству, једна је из групе конвенција међународног јавног ваздухопловног права, посвећених правној заштити од међународног криминала. Прва у низу, најстарија из „кривично-правне ваздухопловне породице”, била је Конвенција о кривичним делима и осталим актима на ваздухоплову, потписана у Токију 14. септембра 1963. године <sup>(1)</sup>. Следећих 7 година су припремане друге две конвенције, чије су намере биле да пруже заштиту против недозвољених аката који нису предвиђени у првој Конвенцији или су тако специфични да захтевају посебно правно регулисање (отмице и скретање авиона, затим дела која се врше у дужем временском периоду, а не само „у току лета” итд. <sup>(2)</sup>). Конвенција о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова донета је 16. децембра 1970. године у Хагу, у специфичној клими, коју су последњих година изазвале бројне отмице и скретања ваздухоплова у свету <sup>(3)</sup>. Само девет месеци касније стигла је и трећа конвенција, овога пута Монтреалска, посвећена заштити од незаконитих аката у цивилном ваздухоплову, који нису обухваћени одредбама претходне Конвенције.

Уопштено речено, како је то и Скупштина Међународне организације цивилног ваздухопловства наложила својем Правном комитету, циљ најновије Конвенције јесте борба против недозвољених радњи које на различите начине угрожавају безбедност у ваздушном пловидби цивилним авионима (превоз путника и робе), с тим што се њене одредбе не би при-

---

(1) Југославија је била једна од првих потписница ове Конвенције али ју је Савезна скупштина ратификовала тек прошле године. Сл. лист СФРЈ 47/70.

(2) О припремама за нове конвенције видети документе ICAO 8838-LC/157. и CUI 5.

(3) О проблемима којих се тиче Хашка конвенција видети, између осталних; H. Valladao: *Piraterie aérienne, nouveau délit international*, *Revue générale de l'air et de l'espace*, 1969, стр. 261 и даље; E. de Pontavice: *La piraterie aérienne: notion et effets*, исто, стр. 276 и даље; M.—E. Valay: *Le détournement des aéronefs*, исто, стр. 340 и даље; R. H. Mankiewicz: *L'organisation de l'aviation civile internationale (capture et détournement illicites d'aéronefs)*, *Annuaire français de droit international*, 1969, стр. 462 и даље

мењивале „кад се штета догоди у држави регистрације ваздухоплова у питању“ (4).

Монтреалској конвенцији су, као и Хашкој, претходили непријатни догађаји у пракси ваздухопловних компанија (подметање бомби, саботаже, оштећења навигационих уређаја, намерно давање погрешних вести које могу да угрозе животе путника и низ других радњи, којима је безбедност лета и саобраћаја била доведена у питање и водила катастрофи или мањим удесима). Свет је последњих неколико година изузетно био узнемирен повећањем несигурности у међународном ваздушном транспорту, која је ризиковала да заустави даљи развој ваздухопловства и знатно смањи број путника и корисника превоза (5). Конвенција коју је међународна заједница очекивала, требало је да, као и претходна, пружи значајан допринос напорима и покушајима влада многих држава да се успостави и ојача безбедност путовања људи и транспорта робе, на начин који би, у границама политички и економски подељеног света, пружао што поузданију, јединствену правну заштиту.

2. *Опис дела.* — Конвенција о сузбијању незаконитих аката, усмерених против безбедности у цивилном ваздухоплову (Монтреалска конвенција) покреће низ правно-техничких питања. Конференција у Монтреалу је учинила напор да новој Конвенцији да оригиналну садржину, по којој би се ова разликовала од претходних конвенција у области безбедности — Токијска из 1963. и Хашке из 1970. године. Таква тенденција се види већ из првог члана који покушава да дефинише и ближе одреди лице, учиниоца, недозвољене радње угрожавања безбедности авиона у намери да овога индивидуализира у односу на „извршиоца општег кривичног дела“ из Токијске конвенције и „отмицара авиона“ из Хашког документа (6). Монтреалска конвенција такође претендује на већу прецизност, јер наводи седам случајева када се има сматрати да је једно лице извршило кривично дело у смислу угрожавања безбедности у цивилном ваздухопловству. Набројане су следеће радње (чл. 1): извршење насилног акта против неког лица које се налази у ваздухоплову за време лета, уколико је природа тог акта таква да може да угрози безбедност ваздухоплова; оштећење ваздухоплова „у саобраћају“ или проузроковање такве штете која га чини неспособним за лет или угрожава његову безбедност; постављање или омогућавање постављања на авиону „у саобраћају“ направа или супстанци које могу уништити ваздухоплов или га тако оштетити да овај постане неспособан за лет, односно буде угрожена његова безбедност, уништење или оштећење навигационих уређаја или ометање њиховог функционисања, уколико то доводи у опасност безбедност ваздухоплова у лету; преношење или лансирање лажних информација које угрожавају безбедност ваздухоплова. Осим ових пет изричито наведених случајева, Конвенција у следећем ставу иде и шире, с тим што ће доказивање у пракси бити знатно теже покушај да се учини неко од дела из претходног става и саучесништво са

(4) Резолуција А 17. на 20. заседању ИСАО.

(5) Видети *ICAO Bulletin*, 1970, стр. 12 и даље.

(6) Видети Б. Заатарџи: Токијска конвенција о кривичним дјелима у зракопловима, *Зборник Правног факултета у Загребу*, 1966, XVI, бр. 3—4, стр. 428—440.

лицем које изврши или покуша да изврши неку од набројаних радњи (7). Сви случајеви су набројани алтернативно, а не кумулативно, а на почетку члана су јасно наведени услови за одговорност — да је лице једно од поменутих дела извршило незаконито и намерно.

Главна опасност, која би у пракси могла да се појави код тумачења појма дела или „извршиоца“ дела из Конвенције, произилази из опширности овог члана и његове амбициозности да наброји све случајеве који се могу догодити у животу. Редакторе нацрта Конвенције и учеснике Монреалске дипломатске конференције на ово су гонили слични чланови Токијске и Хашке конвенције, од којих су хтели да се разликују бар у овом делу, пошто је у другим деловима везаност за претходне Конвенције била очигледна.

Анализирани члан је, као што се то често дешава на међународним, поготову дипломатским конференцијама, изразито компромисног карактера. Од прве верзије, коју је у нацрту понудио Правни комитет Међународне организације цивилног ваздухопловства, до коначног текста, било је више предлога делегација појединих земаља и примедаба заинтересованих међународних организација (8). Карактеристично је да је неприхваћени предлог Правног комитета у недозвољене радње које врши учинилац кривичног дела убрајао „оружани напад“, а не напад уопште, као и постављање на авиону уређаја или експлозивне супстанце „путем поште или одашиљањем терета“, а не генерално смештање таквих материја, без прецизирања начина на који се то може урадити (9).

3. *Надлежност за гоњење.* — Придружујући се другим конвенцијама из области међународног кривичног права, а посебно групи уговора који се тичу кривичноправне заштите цивилног ваздушног саобраћаја, Монреалска конвенција, све у свему, прихваћа освештано правило *aut dedere, aut punire*. Члан 5. схваћен у вези с чланом 8. даје исту слику као и аналогни чланови Хашке конвенције о отмицама ваздухоплова (4. и 8). Потписнице се, наиме, подстичу да у првом реду издају извршиоце напада на ваздухоплов земљама које имају примарну надлежност за кажњавање; међутим, земљи у којој се затекао извршилац оставља се прилично широка слобода да одбије екстрадицију с тим да онда сама преузме гоњење.

Примењујући ово опште правило, ваља одговорити на следећа важна питања. Која је држава надлежна у првом реду да гони извршиоца у Конвенцији описаног кривичног дела? Која конкретна правила важе за екстрадицију? Како постићи уједначеност кажњавања?

(7) У предлогу Правног комитета ICAO назив конвенције се знатно разликовао јер је садржао и појам „незаконито мешање у функционисање цивилног ваздухопловства“ — *Draft Convention on Acts of Unlawful Interference Against International Civil Aviation*.

(8) Међу бројним амандманима на чл. 1. били су запажени они које су поднеле делегације Аустрије, Шведске, Норвешке, Данске, Швајцарске, Шпаније и Јапана, као и посматрача: Светског удружења за међународно право и Међународне федерације удружења линијских пилота (IFALPA).

(9) Док. ICAO — CUI 4.

Према нацрту који је израдио Правни комитет ИЦАО (члан 5) потписнице би требало да преузму мере да успоставе своју надлежност за гоњење у случајевима када је напад на ваздухоплов извршен на њиховој територији, на ваздухоплову њихове регистрације или против њега, када су последнице дела настале на њиховој територији или када је дело извршено на ваздухоплову стране регистрације, ако је превозничко главно седиште на територији дотичне државе. На конференцији је, под утицајем решења нађених у међувремену приликом израде Хашке конвенције, овај списак нешто измењен. Територијално начело остало је и даље доминатно, при чему, пак, треба водити рачуна да се, према сложеном и непрегледном члану 4, члану који је плод многих компромиса, Конвенција не односи на све летове, већ само на оне где се планирано или стварно место полетања или слетања налазе ван територије државе регистрације (ст. 2); па ипак, ово не важи ако се извршилац нађе ван територије државе регистрације (стр. 3). Уколико се ради о нападу на постројења, Конвенција се примењује ако се постројења „користе у међународном ваздушном саобраћају“ (стр. 5). Тешко је сагледати све последице овога решења, за које се већ сада може тврдити да је пример лоше законодавне технике, која узима маха и на међународном плану. На први поглед, практичних разлика нема јер Конвенција и онако не искључује кривичноправну надлежност засновану националним законодавством (чл. 5. ст. 3).

Као и у нацрту, одмах иза територијалне државе долази држава регистрације, чиме се у ствари, територијално начело (ако је акт извршен над територијом над којом се не простира власт ни једне државе) комбинује с начелом пасивног субјекта, јер је држава чији су држављани посада, већина путника и власници ваздухоплова у ствари највише заинтересована за гоњење. (Чл. 5, ст. 1. пар. б). Из нацрта је задржана, у нешто измењеном виду, и одредба која се тиче закупљеног ваздухоплова стране регистрације. Преузета је, у ствари, формулација чл. 4, ст. 1 ц Хашке конвенције о отмицама, којом се успоставља првенствена надлежност и онда када се кривично дело десило на ваздухоплову закупљеном без посаде, а закупчево место пословања или, ако њега нема, пребивалиште налазе се у одговарајућој држави потписници. Овај основ надлежности природна је допуна претходног и тиче се оних случајева када претпоставка да је држава регистрације највише заинтересована за животе посаде и путника није оправдана.

Предложени основ надлежности, везан за место где се десила последица дела, напуштен је као нејасан, што је и разумљиво с обзиром на бескрајан узрочни низ који се може надовезати на извршено дело. Уместо тога, преузет је опет један основ из Хашке конвенције, који је — мора се нагласити — у овој потоњој имао много природније место него у Монреалској. Реч је о томе да ће првенствено надлежна бити и она држава на чију се територију спусти ваздухоплов на коме је извршено дело, а извршилац се још увек налази на њему (чл. 5, ст. 1. пар. ц). Пошто, дакле, није реч о отмици (којом се Монреалска конвенција не бави), земља у коју ће се спустити ваздухоплов на коме је и нападач биће мање-више одређена околностима које немају везе с извршиоцевом вољом. С

обзиром да, ако се дело није десило на њеној територији, против њеног ваздухоплова и њених држављана, она нема своје посебне интересе за гоњење, није било потребно сврстати је међу државе с првенственом надлежношћу јер је екстрадиција у неку од напред поменутих држава много природније решење. Ако је исто постигнуто преузимањем текста из Хашке конвенције, онда је то слабење дужности овакве државе да изда кривца, што је — по нашем мишљењу — противно циљу уговора. Јер, треба имати на уму да се на основу чл. 8, ст. 4. Конвенције у сврхе издавања кривца ствара фикција као да се дело догодило и на територији свих држава које имају првенствену надлежност, па према томе и на територији државе на коју се ваздухоплов с кривцем на себи спустио после извршеног дела.

Ставом 2, члана 5. признаје се, као супсидијарно, и универзално начело да потписнице, наиме, треба да предузму потребне мере да би биле надлежне за гоњење извршилаца најважнијих Конвенцијом описаних дела и у свим оним случајевима када се извршилац закекне на њиховој територији а оне одлуче да га не издаду. Ради потпуности, ставом 3. се изричито каже да Конвенција не дира у надлежност успостављену на основу унутрашњег права. Дела на која се примењује универзални принцип јесу само она где се нападама или подметањем одговарајућих направа или супстанци угрожава безбедност ваздухоплова у лету (чл. 1, ст. 1. пар. а—ц), као и саучесништво у тим делима (чл. 1, ст. 2), аск се на друга два дела предвиђена Конвенцијом, нападе на постројења и достављање лажних информација (чл. 1, ст. 1, пар. д и ц), не може односити.

Уношење начела опште надлежности, мада у ограниченом виду (који се може правдати тешкоћом прибављања доказа у последња два случаја), представља велики напредак у односу на нацрт Правног комитета. Формулом става 2, која је преузета из Хашке конвенције (чл. 4, ст. 2) отклањају се лоше последице одбијања екстрадиције од стране држава које у свом законодавству немају основа да гоне бегунца. Ако се текст Конвенције уско тумачи, државе чије законодавство не познаје универзално начело не би биле ни даље обавезне да издају кривце, све док не усвоје одговарајуће измене. У многим правним системима Конвенција ће моћи да послужи као замена за непостојеће унутрашње правне прописе. У сваком случају, државе које не створе предуслове за примену овог начела биће одговорне за кршење Конвенције.

4. *Екстрадиција.* — Монреалска конвенција преузела је у потпуности екстрадициона решења из Хашке конвенције. Конференција пуномоћника није се усубивала да дира у њих сећајући се дугих дебата и тешко постигнутих компромиса годину дана раније у Хагу. С обзиром да ова решења, колико нам је познато, у нашој литератури још нису приказана, покушаћемо да то кратко учинимо, описујући у ствари Монреалску конвенцију.

На издавање кривца се у првом реду односи члан 8, којим се потписнице деле на оне који одобравају издавање само на основу међународног уговора и на оне чије законодавство не зна за такав предуслов. За прву врсту потписница могу се поводом извршеног дела из Конвенције

појавити две ситуације — издавање може затражити држава с којом постоји уговор о издавању кривца или државе с којом нема таквих уговорних односа. Постојање Монреалске конвенције одражава се на екстрадициони захтев тако што се, када естрадиционог уговора већ има, сматра да су и дела описана у Монреалској конвенцији укључена у њега, а када таквог уговора нема, замољена држава *може* (али не мора) Конвенцију сматрати основом за издавање. Право побољшање се, када се ближе погледа, постиже само у односу регулисаном старијим типом уговора о издавању кривца, у коме се дела чији се извршиоци издају, поименично набрајају а не описују неким заједничким особинама, као што је то у новијим уговорима најчешће постигнуто позивањем на висину запрећене казне<sup>(10)</sup>.

Потписнице које познају законску екстрадицију, регулисану искључиво унутрашњим прописима (законска екстрадиција је најчешће, па и у Југославији, супсидијарна у односу на уговорну) издаваће и извршиоце дела описаних у Монреалској конвенцији. Оне ће на такву екстрадицију примењивати своје унутрашње прописе. Правилно тумачење ове одредбе значи, по нашем мишљењу, и то да се дела из чл. 1. Конвенције сматрају подобним основом за издавање, без обзира да ли су описана у закону о екстрадицији или у кривичном закону дотичне земље. Од домаћих прописа примењују се једино општи услови за издавање кривица, којих у Конвенцији нема. Према томе, не би биле потребне никакве измене у унутрашњем законодавству потписница. Остаје, међутим, да пракса покаже јесу ли судови и други органи надлежни за издавање кривца спремни да деле овакво мишљење или ће крутом применом начела минимума запрећене казне или идентитета норме тражити да дело због којег се тражи изручење буде предвиђено у законодавствима обеју земаља и да је за њега предвиђена казна више од законом одређеног минимума. Очигледно је да под таквим условима захтев за екстрадицију може да буде успешан тек пошто се на обе стране предузму обимне законодавне мере.

Конвенција, иначе, не регулише многе друге склоности од којих зависи издавање кривца, од којих ћемо се овде због њихове важности позабавити двома. Пре свега, Конвенција ничим не дира у редослед којим се има извршити издавање, мада, као што је то већ напоменуто, све државе које имају првенствену надлежност изједначава с територијалном државом. Ако замислимо случај да је на територији државе А нападнут ваздухоплов, који је компанија из државе Б издала под закуп превознику из државе Ц и који, оштећен, слети на територију државе Д, одакле извршилац побегне у земљу Е, и од власти ове последње све претходне државе затраже издавање, оне ће се захваљујући Конвенцији наћи на равној ноzi као конкуренти за издавање. Замољена држава Е ће, значи, опет морати да за одређивање редоследа међу овима тражи мерила ван Конвенције. Ако, пак, издавање затражи и држава чији је држављанин кривац, утицај Конвенције ће се осетити и то тако што ће својим проглашавањем за територијалне, и држава регистрације, и држава слетања и држава седи-

<sup>(10)</sup> Видети оштру критику *J.H.W. Verzijl-a: Institut de Droit International, Hijacking of Aircraft, Final Report and Draft Resolution, Geneva, 1971, стр. 58.*

инга закупца „претећи“ националну државу, као заинтересованије, што је у супротности с уобичајеним редоследом у већини закона о екстрадицији (11).

Други важан чинилац који игра улогу при издавању у оваквим случајевима јесте забрана издавања политичких криваца. По угледу на Токијску конвенцију (која се чланом 2. изричито ограђује од примене на „кршење кривичних закона политичке природе“) и преузимањем формулације из Хашке конвенције, Монреалска конвенција оставља могућност да, како у области екстрадиције тако и у области кажњавања, потписнице изузимају извршиоце политичких кривичних дела.

Према томе, потписници је остављена слобода да екстрадицију лица окривљених за незаконите нападе на ваздухоплове учини зависном од одредаба о политичким кривцима у уговорима или законима које ће на екстрадицију применити. Пошто већина међународних уговора и унутрашњих прописа о издавању криваца познаје изузетак везан за политички карактер кривичног дела а пошто је исто тако вероватно да ће се нападачи на ваздухоплове позивати на своје (праве или измишљене) политичке побуде, врло је вероватно да ће овај елемент бити присутан у сваком будућем случају екстрадиције. Замољена држава, уз то, задржава право да просуђује политички карактер дела. Пракса је показала да се мерила у том погледу нестална, па чак и опортунистичка, било да их примењују судови или управни органи (12).

На тај начин, у ствари, држава задржава право да не изда извршиоца уколико сматра да његовим кажњавањем не би били задовољени неки за њу довољно уверљиви интереси или би штавише то за њу било штетно или неугодно.

Одбијање твораца Хашке конвенције да отмице ваздухоплова прогласе делима која — како је то предлагано — не могу ни у ком случају бити политичка, било је разумљиво стога што су отмице великим делом биле политички мотивисане, што су неке врсте отмицара уживале симпатије делова јавног мњења и што су изазвале сразмерно мали број жртава. Безусловна обавеза да се они издаду била је за многе државе неприхватљива. Преузимање истог решења у Монреалској конвенцији, и то за сва у њој описана дела, мора се, међутим, означити као механичко. Напади на ваздухоплове су изазвали тешке последице, изазвали су гнушање свих средина и неподељено су осуђени као кукавички и за политичке циљеве непоседни акти.

Као што се види, усвајањем Монреалске конвенције није учињен никакав битан напредак у правцу јачања обавезе издавања криваца. Имамо потпуно право да претпоставимо да ће у том погледу стање бити исто

(11) Наша земља дала би првенство држави која тражи издавање свога држављанина. У случају, пак, да се треба одредити између држава набројаних у примеру, изједначавање свих с територијалном државом довело би до примене одредабе чл. 495, ст. 1. Законика о кривичном поступку, која се односи на дело извршено у више држава. Предност би онда имала држава која је прва поднела захтев.

(12) Видети В. Димитријевић: Политичко кривично дело и екстрадиција, Југословенска ревија за криминологију и кривично право, 1968, стр. 210 и даље.

какво је и данас, што значи да се наде морају полагати у *punire*, у секундарну надлежност која настаје на основу чл. 5, ст. 3. и чл. 7, који каже да ће свака потписница, уколико не изда кривца, морати да поднесе случај својим надлежним органима ради гоњења, при чему ће ови морати да донесу одлуку на исти начин као да је реч о било ком обичном (неполитичком) кривичном делу „озбиљне природе“. Иако се у овој формулацији, која је дословно пренесена из чл. 7. Хашке конвенције, много околиши, иако је у њој држава раздвојена и сама себи даје предлог за гоњење, који може да одбаци, не треба делити песимизам неких коментатора Хашке конвенције<sup>(13)</sup> и треба се надати да ће завршне речи чл. 7. бити тумачене у доброј вери.

5. *Казна*. — Као и већина сличних уговора, ни Монтреалска конвенција не прописује висину казне, имајући у виду различитост постојећих казних система. Ниједан покушај да се спречи неравномерност кажњавања није могао бити прихваћен, али је ипак значајно што су се потписнице обавезале да за описана дела пропишу строге (*severe, sèvères, суровые, severas*) казне (чл. 3). Представе о томе шта су строге а шта благе казне изгледају нам довољно јасне и уједначене.

6. *Остала питања*. — Једно на изглед техничко и не баш много значајно питање, које, међутим, утиче на ефикасност примене Конвенције, било је одређење појма „ваздухоплова у лету“ (*»aircraft in flight«, »aèro- nef en vol«*). Наиме, пошто се највећи број кривичних дела против безбедности у цивилном ваздухопловству дешава док је ваздухоплов у лету, на Конференцији се повео или боље речено наставио стари разговор око стварног значења тог појма. Интересантно је поменути да се појам „ваздухоплова у лету“ дискутује и тумачи још од 1929. године, када је донета Варшавска конвенција о одговорности међународног ваздушног превозиоца према корисницима превоза. Новим техничким усавршавањем ваздухопловства стари појам постао је још сложенији, јер у техничком смислу није јасно или је у најмању руку спорно од ког се тренутка у сложеној операцији коришћења ваздухоплова може сматрати да је лет отпочео<sup>(14)</sup>. Дискусија, слична овој на Монтреалској конференцији, вођена је и неколико месеци раније у *Guatemala City*, где се поводом ревизије старог облика субјективне одговорности у Варшавској конвенцији, и њене замене новом објективном одговорношћу, поставило питање тумачења појмова „међународног транспорта“ и „међународног лета“<sup>(15)</sup>. Тренутак таквог почетка је од изванредне важности, јер се за њега везује могућност примене одредаба о одговорности и у једној и у другој Конвенцији.

Монтреалска конвенција се у другом члану определила за појам „ваздухоплова у лету“, до кога се дошло после дуге дискусије и гласања

(13) Видети *Verzijl*, нав. дело, стр. 56.

(14) О овоме појму, у вези с тумачењем Варшавске конвенције постоје различита мишљења теоретичара. Видети нпр. *D. Goedhuis, La Convention de Varsovie, La Haye, 1933*, стр. 144 и даље; *P. Chaveau: Droit aérien, Paris, 1951*, стр. 174; *M. Lemoin: Traité de Droit aérien, Paris, 1947*, стр. 540; *M. Juglart: Traité élémentaire de Droit aérien — astronautique, Paris, 1964*, стр. 403; *G. Gas: La responsabilité du transporteur aérien pour dommages causés aux passagers au cours d'opérations aéroportaires, Revue générale de l'air et de l'espace, 1968*, стр. 117 и даље.

(15) *Documentation for the International Conference on Air Law, Guatemala City, 1971*.



око више амандмана делегација. У смислу Конвенције ваздухопловом „у лету“ се сматра ваздухоплов од тренутка када је завршено укрцавање, и када су сва спољашња врата затворена, до момента када се нека од тих врата отворе да би се извршило искрцавање (16). У случају принудног слетања не сматра се да је „лет“ прекинут, већ тај појам правно траје све док надлежни органи не преузму ваздухоплов, као и лица и робу са ваздухоплова.

У дискусији је још више времена изгубљено у тражењу дефиниције за појам „ваздухоплов у саобраћају“ (*«aircraft in service,» «aéronef en service»*), јер је овај термин шири од претходног. Смисао ове дискусије је као код претходне: неке од недозвољених радњи против безбедности ваздухоплова не дешавају се само за време лета него и пре почетка лета, односно после завршетка лета, какав је Конвенција претходно одредила. Иако је на Конференцији било различитих тумачења и више амандмана, делегати су се већином гласова сложили да у Конвенцију уђе појам „ваздухоплова у саобраћају“, који покрива време од почетка припрема ваздухоплова за лет од стране служби на земљи или посаде па све док не протекне двадесет и четири часа после слетања (17).

Од осталих норми, значајних за домен примене Конвенције, пажњу заслужује формулација да се Конвенција неће применљивати на ваздухоплове који се користе у војне, царинске и полицијске сврхе. Смисао одребе је да домен Конвенције веже за ваздушни превоз путника и робе или за тзв. цивилно ваздухопловство, које је најмасовније и у сталном успону, па због тога и најчешће предмет незаконитих напада. Занимљиво је поменути да је у току седница Правног поткомитета и Правног комитета, док се припрема нацрт Конвенције, била присутна идеја о истој правној заштити од напада и на изузете авионе, али да је конкретан предлог у том смислу био одбијен (18). Аргументи за такву заштиту су полазили од потребе за јединственим третманом свих авиона у савременом ваздухопловству, поготову што ни последње три врсте нису имуне од незаконитих напада против безбедности саобраћаја, али су аргументи за изузимање поменутих ваздухоплова и сужавање Конвенције само на цивилне авионе превагнули због сложености проблема екстрадиције, који би у случају опште заштите ваздухоплова постао још компликованији.

На крају је од одредаба значајно поменути и ону која предвиђа рокове и поступак за ратификацију Конвенције и касније приступање држава Конвенцији. Пажњу привлачи део тог члана, који, после предвиђања Монреаала, као места потписивања за држање — учеснице Конференције,

(16) Чл. 1, ст. 3. Токијске конвенције нешто друкчије одређује појам ваздухоплова у лету: „Сматра се да је ваздухоплов у лету, у смислу ове Конвенције, од тренутка када су мотори стављени у дејство у циљу узетања до тренутка када се спуштање завршило“.

(17) Нацрт Правног комитета разликовао се од усвојене формулације јер је под појмом „у саобраћају“ подразумевао време од тренутка преполетног хендлинга до коначног паркирања ваздухоплова у његовом крајњем одређеном у зели регистрације. Док. ICAO CUI 4. За сличну варијанту залагале су се делегације Швајцарске и Шпаније (CUI 18 и 22), док је група делегација, предвођена Канадом, била против уношења овој појма, сматрајући га субјективним и непогодним за тумачење — CUI 9.

(18) Док. ICAO CUI 5.

после 10. октобра па све до ступања Конвенције на снагу, одређује Вашингтон, Лондон и Москву, као градове у којима Конвенцију могу потписати све друге државе. На крају ове одредбе такође је речено да све државе које нису потписале Конвенцију до њеног ступања на снагу, могу Конвенцији приступити у сваком тренутку. Значај ове одредбе је много већи него што се то може наслутити на први поглед, јер је реч о важном изузетку од тзв. „бечке формуле“, по којој су међународне конвенције отворене само за чланице Уједињених нација и њихових специјализованих агенција<sup>(19)</sup>. Ова формула је први пут „прекршена“ у међународном ваздухопловном праву код Хашке конвенције о отмицама ваздухоплова 1970. године. Овога пута у Монреалу, пошто је нова Конвенција рађена на основама претходне Хашке конвенције, изостала је уобичајена расправа, која је, на пример, доминирала у Гватемали, око доследог коришћења „бечке формуле“ или целисходнијег принципа отворености међународних докумената за све земље света. Чланице Међународне организације цивилног ваздухопловства су код једног озбиљног и заједничког светског проблема — какав је угрожавање безбедности цивилног ваздухопловства, схватиле анахроничност „бечке клаузуле“ и свесно избегле њено уношење у Конвенцију. На тај начин су политички разлози и аргументи око признавања и непризнавања одређених држава и њиховог одсуства из Међународне организације цивилног ваздухопловства, и овом приликом, потиснути заједничком жељом да се свет, као јединствено међународно ваздухопловно подручје, заједнички бори против криминалитета у ваздушном саобраћају.

7. *Став Југославије.* — Делегација наше земље<sup>(20)</sup> спадала је у мањи број делегација које су сматрале да се напади на ваздухоплове разликују у много ком погледу од отмица ваздухоплова и да су зато одступања од решења нађених у Хашкој конвенцији потребна и изводљива. Циљ предлога које је она подносила био је да се ефикасно спречавање ове врсте тероризма учини извеснијим тиме што ће се с великом мером сигурности обезбедити кажњавање извршилаца, и то у првом реду јасним правилима о екстрадицији. Већина је, међутим, била друкчије расположена и веровала је да ће Хашка решења обезбедити и Монреалској конвенцији већи број ратификација. Југословенска делегација се противила уношењу појма „у лету“ и „у саобраћају“ као ограничавајућих, подржавала је предлог да се делима из Конвенције одзуме могућност да буду политичка и предлагала је да, поред оних које су набројане у Конвенцији, првенствену надлежност имају и национална држава и државе чији су држављани жртве напада. Она је такође тражила да Конвенција буде обавезан, а не опциони, основ за издавање за потписнице које екстрадицију условљавају постојањем међународног уговора. Остали делегати одали су признање њеним

(19) Видети М. Марковић: *The Moscow Treaty Banning Nuclear Weapon Tests in the Atmosphere, in Outer Space and Under Water and Its Significance*, Југословенска ревија за међународно право, 1964, стр. 75 и даље.

(20) Делегацију су сачињавали: др Тоде Чурувија, амбасадор СФРЈ у Канади, др Богољуб Филиповић, начелник Међународног одељења у Савезној управи за цивилно ваздухопловство, др Војин Димитријевић и др Миодраг Трајковић, доценти Правног факултета у Београду.

аргументима али су сматрали да би свако појачавање нове Конвенције у односу на раније умањило изгледе за њено ступање на снагу. Сматрајући да ће Конвенција, оваква каква јесте, бити корисно оружје у борби против тероризма, ако компромиси садржани у њој не буду коришћени као изговори, делегација је гласала за Конвенцију у целини и Југославија је потписала Монтреалску конвенцију 23. септембра 1971. године.

*Др Војин Димитријевић  
Др Миодриг Трајковић*

## РЕЗЈУМЕ

### *Новая конвенция об охране безопасности гражданской авиации*

Авторы статьи анализируют Монтреальскую конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 23 сентября 1971 года. Конвенция является третьей по порядку конвенцией из т.наз. „уголовно-правовой семьи“ международного воздушного права. Первой была Конвенция об уголовных деяниях и других актах в воздушном судне, заключенной в Токио в 1963 году, шторой — Конвенция о борьбе с противозаконным похищением воздушного судна, принятой 16 декабря 1970 г. Авторы находят что новейшая конвенция не является в достаточной степени оригинальной и ставят ей в упрек, что она слишком много опирается на предыдущую Гаагскую конвенцию, хтя имела свою специфичную область вопросов.

Кроме изложения уголовного деяния по ст. 1 Конвенции, в котором подвергается критике обширность принятой формулировкой, авторы анализируют компетенцию в преследовании лица, совершившего преступления и отмечают неэффективность Конвенции в части, относящейся к выдаче преступников. В статье дается также изложение понятий „воздушного судна в полете“ и „воздушного судна в эксплуатации“, упоминаемых в Конвенции.

## SUMMARY

### *New Convention for the Safety of Civil Aviation*

The authors analyze the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done in Montreal on September 23, 1971. It is the third in the family of treaties on »international criminal air law«, coming after the Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts committed on board Aircraft of 1963, and the Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft of 1970. The authors find that new Convention is not an original legislative effort and that it relies too heavily on the Hague Convention, although the former deals with a specific matter.

After a discussion of the definition of the offence, which they find to be overburdened by details, an analysis of the parts of the Convention dealing with jurisdiction and extradition follows. The conclusion is that the solutions are too timid, especially as to the surrender of offenders. At the end the authors deal with the concepts of »aircraft in flight« and »aircraft in service«.

## RÉSUMÉ

*La nouvelle convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*

Les auteurs de cet article analysent la Convention de Montréal pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile du 25 septembre 1971. C'est la troisième dans la série des conventions dite «la famille de droit pénal» du droit aérien international; outre la Convention sur les infractions et les autres actes sur l'aéronef, signée à Tokio en 1963 et la Convention sur la répression de la capture illicite d'aéronef, adoptée le 16 décembre 1970. Les auteurs reprochent à la Convention la plus récente qu'elle n'est pas suffisamment originale et qu'elle s'appuie outre mesure sur la Convention de la Haye précédente, quoiqu'elle ait son objet spécifique de réglementation.

A part la description de l'infraction de l'article premier de la Convention, dans laquelle les auteurs de ce travail ont critiqué l'ampleur de la formulation adoptée, ils ont effectué une analyse détaillée de la compétence pour la poursuite de l'auteur de l'infraction et ils critiquent l'inefficacité de la Convention dans la partie qui se rapporte à l'extradition du coupable. De même, dans ce travail sont élaborées les notions de la Convention «l'aéronef en vol» et «l'aéronef en service».