

др Душан Јаковљевић,  
ванредни професор Правног факултета у Београду

## МЕЂУНАРОДНА КРИВИЧНА ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

### І. УВОД

У данашњим условима живота ваздушни саобраћај је постао један од важних потреба друштва. Од појаве првог авиона до данашњих дана он је достигао неслућени развој и у сталном је успону. Корисност његова је очигледна и не можемо се од ње отргнути ако не поменемо огромни значај који има за циркулацију људи, идеја, роба и др. Али, време у коме живимо карактерише се и проблемима које је свету донео ваздушни саобраћај. Један од тих проблема се односи на људска понашања која, попримајући карактер кривичних дела, угрожавају веома озбиљно безбедност овог саобраћаја.

Искуство последњих деценија показује да се ради, у суштини, о два типа недозвољених понашања управљених против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја. О једном од њих је реч када су ваздухоплов, посада и његови путници жртве једне особе која је одлучила да насилно преузме недозвољену контролу над летелицом да би је скренула са нормалног правца лета ка једном њој жељеном одредишту. Овакво понашање означава се данас у свету различитим терминима, а у нас назива отмицом ваздухоплова.

О другом типу недозвољених понашања говори се у случају предузимања аката који представљају употребу насиља, у овој или оној форми, диверзију, саботажу или какву другу интервенцију која има у виду уништење или оштећење ваздухоплова, инсталација у ваздухоплову или повреду неког лица које се налази у ваздухоплову. Овакав тип недозвољених понашања често се подводи под формулу недозвољених аката управљених против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја, а у нас познат као дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова (1).

Учесталост и територијална распрострањеност појава о којима овде расправљамо, пружили су основа теорији да између њих направн

(1) У даљем тексту биће коришћени, за означавање наведених понашања, изрази и то: за понашања првог типа — отмица ваздухоплова, а за понашања другог типа — угрожавање безбедности лета ваздухоплова.

веома значајне разлике (2). Тако с обзиром на њихову природу, постоји разлика између случаја у коме један младић из авантуристичких жеља отме ваздухоплов да би себи приуштио задовољство једног лета, и оног у коме терористи под претњом оружја, принуде посаду цивилног ваздухоплова да управи лет ваздухоплова ка месту њиховог избора, идјући чак и до употребе оружја, жртвујући невинне људе и најзад уништавајући и сам ваздухоплов. Постоји, такође, једна значајна разлика у погледу самог учиниоца који угрожава безбедност цивилног ваздушног саобраћаја, како би прибавио новац или какву другу противправну корист, осветио се и дао одушка својој мржњи, избегао општрицу кривичног закона за почињено дело, и оног, који се опредељује за овакво понашање због неслагања са политичким системом у земљи или је експонент читавих организованих група, надахнутих различитим политичким или анархистичким идејама.

У свим случајевима, независно од мотива који покрећу учиниоца, предузимањем недозвољених аката једног или другог типа угрожава се нормалан цивилни ваздушни саобраћај и излажу опасности животи путника и посаде ваздухоплова. Како је цивилни ваздушни саобраћај постао саобраћај маса, не само у унутрашњим него и међународним размерама, јавља се потреба и нужност да се друштво у целини тј. читава међународна заједница заштити од оваквих напада чији објект оно постаје. Тим пре, што ова проблематика има и међународни карактер, јер искуство показује да отмица ваздухоплова и други недозвољени акти угрожавања безбедности лета ваздухоплова готово у највећем броју случајева у себи садрже одређени елемент иностраности.

О понашањима са којима се угрожава безбедност цивилног ваздушног саобраћаја, говори се у теорији као о понашањима која треба квалификовати као акте тероризма у области ваздушног саобраћаја (3). У овом погледу инкриминације ових понашања у савременом упоредном кривичном законодавству извесни аутори сматрају посебним кривичним делима тероризма у оквиру једне начелне поделе кривичних дела тероризма (4). Заиста — тероризам, а нарочито међународни тероризам, има једну дужу традицију у сфери цивилног ваздушног саобраћаја и сада, такође, своју литературу (5).

Овај рад има за предмет и задатак да научно обради проблематику везану за нападе који угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја и мере које се предузимају да се очува и побољша ова безбедност. Он ће бити следствено овоме управљен на понашања садржана у делима

(2) Vn. G. Jacquemin, *La piraterie de l'air — Le crime de maîtrise illicite d'aéronefs infraction de droit pénal international*, «Revue internationale de criminologie et de police technique» 1970, № 4, pp. 271 et s.; исти аутор, *Essai d'une approche criminologique de l'aérocriminologie*, «Revue internationale de criminologie et de police technique», 1971—1972, № 4, p. 258; В. Димитријевић, *Отмица ваздухоплова — типологија и изгледи за сузбијање*, „Међународни проблеми“, 1971, број 3, стр. 93 и сл.

(3) G. Guillaume—G. Levasseur, *Terrorisme international*, Paris 1976/1977, pp. 2 et s.; S. Glaser, *Terrorisme international et ses divers aspects*, «Revue internationale de droit comparé», 1973, № 4, pp. 52 et s.; A. Beirlaen, *Considérations sur la prévention et repression du terrorisme international*, «Revue de science criminelle et de droit pénal comparé», 1978, № 4, pp. 825 et s.

(4) Уп. В. Васиљевић, *Елементи кривичноправне заштите од тероризма*, „Архив за правне и друштвене науке“, 1980, 1—2, стр. 102.

(5) За ову литературу види: S. Glaser, *Terrorisme international et ses divers aspects*, «Revue internationale de droit comparé», 1973, № 4, p. 52; В. Димитријевић, *Тероризам*, Београд, 1982; Н. Боревин, *Међународни тероризам и светска безбедност*, Докторска дисертација, Београд, 1978; В. Васиљевић, *Покушај одређивања тероризма као међународног злочина*, „Југословенска ревија за међународно право“, 1973, 1—2, стр. 169 и сл.

отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова, која постављају особна питања везана за кривичноправну заштиту безбедности ваздушног саобраћаја; проблеми ваздушног тероризма постављају специфична питања која заслужују да буду предмет једне друге обраде и због тих разлога они се горе помињу само узгредно.

## II. ПРАВНО РЕГУЛИСАЊЕ ЗАШТИТЕ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У ОКВИРИМА МЕЂУНАРОДНЕ ЗАЈЕДНИЦЕ

Понашања којима се доводи у опасност безбедност цивилног ваздушног саобраћаја добила су шире и озбиљније размере одмах после другог светског рата, а бивају све учесталија од 1960. (6). Све већи број оваквих понашања изазивао је реакцију готово читавог светског јавног мњења. Еволуција међународног кривичног права учинила је да, нарочито после 1969. године, правници у целом свету подвргну појаву отмице ваздухоплова и других видова угрожавања безбедности лета ваздухоплова свестраном испитивању. Од тог времена, ова проблематика се налази на дневном реду многих међународних скупова који су усвајали разне резолуције, препоруке или осуде, у циљу отклањања овог зла које је задесило читаво човечанство и попримило вид међународног криминалитета. У том смислу позната је активност Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ИКАО — ОАСИ) (7), која је на својим скуповима проучавала проблематику противправних напада на међународни ваздушни саобраћај, и том приликом је усвојила већи број резолуција у циљу предузимања превентивних заштитних мера, које би допринеле спречавању оваквих друштвено опасних и штетних понашања, које су касније прихватиле поједине државе.

Организација уједињених нација и њене специјалне организације дале су на овом плану свој допринос. Тако је Генерална скупштина ОУН усвојила, децембра 1969. године, Резолуцију, усмерену против „отмица авиона у свим облицима као и било којег незаконитог захвата или вршења контроле у ваздухоплову“, којом се државе позивају да у своја национална законодавства уведу мере против таквих понашања и осигурају гоњење њихових починилаца. Друга Резолуција ОУН, она из 1970. године, осудила је све акте отмице ваздухоплова и друге врсте напада на цивилини ваздушни саобраћај уз истицање да се на тај начин угрожавају животи и безбедност путника и чланова посаде и крше њихова људска права (8). Резолуције исте врсте усвојило је и Веће безбедности.

Скупштина и Комитет Европског савета усвојили су, такође, један број резолуција и препорука усмерених на предузимање мера за спречавање отмица ваздухоплова (резолуција 599. скупштине и резолуција Комитета од априла и јуна 1970. године) (9).

(6) G. Guillaume — G. Levasseur, *Terrorisme international* — par G. Guillaume, *Le terrorisme aérien*, Paris, 1976/1977, pp. 5 et s.; J. W. F. Sundberg, *La piraterie aérienne*, «Revue internationale de droit pénal», 1970, №, 1. et 2, pp. 165 et s.; Б. Златарић, *Отмица ваздухоплова*, Загреб, 1974, стр. 13 и сл.

(7) Уп. G. Guillaume, *Le terrorisme aérien*, Paris, 1976/1977, p. 14.; в. Б. Златарић, *Тероризам и напади на зрачну пловидбу*, „Правни живот“, 1973, 10, стр. 23 и сл.

(8) Б. Златарић, *Отмица ваздухоплова*, Загреб, 1974, стр. 31.; Б. Филиповић, *Отмица ваздухоплова у светлу норми међународног и утореног права*, Београд, 1973, стр. 79—80.

(9) G. Guillaume, *Le terrorisme aérien*, Paris, pp. 14 et s.

О противправним актима управљеним против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја дискутовало се и на научним скуповима. Тако је, Институт за Међународно право на својој седници одржаној у Загребу 1971. године (10), расправљао о овој проблематици, а Међународно удружење за кривично право је подвргло испитивању ову материју у два маха на својим редовним конгресима. Први пут то је било на VII међународном конгресу за кривично право, одржаном у Атини 1957. године у оквиру теме „Кривична дела извршена у ваздухоплову и њихове последице“ (11), а други пут на XI међународном конгресу за кривично право, одржаном у Будимпешти 1974. године када је у дневни ред ушла и тема „Сузбијање незаконитих отмица ваздухоплова“ (12). Појаве отмице ваздухоплова и други видови противправних напада на безбедност лета ваздухоплова су привукли пажњу и других међународних организација које су ове проблеме са крајњом озбиљношћу узимале и разматрале.

Напори међународне заједнице на правном регулисању заштите безбедности цивилног ваздушног саобраћаја најбоље су изражени у једном броју међународних конвенција репресивног карактера, од којих су најзначајније: Токијска од 14. септембра 1963. године, Хашка од 16. децембра 1970. године и Монтреалска, од 23. септембра 1971. године.

### III. ПОЛМОВНО ОДРЕЂИВАЊЕ КРИВИЧНИХ ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У ОДРЕДБАМА МЕЂУНАРОДНИХ УГОВОРА

#### 1. Појам отмице ваздухоплова

Међународна конвенција о кривичним делима и другим актима извршеним у ваздухоплову, донета у Токију 1963. године (13), покушала је да одреди садржај отмице ваздухоплова. У том смислу члан 11. конвенције говори да „кад, противправно и силом или претњом силе, неко особа у ваздухоплову у лету, заплени овај ваздухоплов, или над њим успостави контролу, или кад се припрема да непосредно изврши такав акт, државе уговорнице предузму све потребне мере да се успостави или сачува контрола над ваздухопловом од стране законитог заповедника“. У ставу 2. истог члана каже се да „у случају предвиђеном у претходном ставу, свака држава уговорница у којој ваздухоплов слети дозволиће путницима и посади да наставе њихов пут чим је то

(10) B. „Revue général de droit Public“, 1971, pp. 1255 et s.

(11) Уп. A. Meyer, *Les infractions commises à bord des aéronefs et leurs conséquences*, Rapport général, présenté au VII-ème Congrès International de Droit pénal, „Revue internationale de droit pénal“, 1957, №, 3—4, pp. 589 et s.

(12) Уп. XI Congrès International de Droit Pénal, „La repression de la capture illicite d'aéronefs“, „Revue internationale de droit pénal“, 1976, №, 3 et 4.

(13) 14. IX 1963. године у Токију је потписана Конвенција о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима. СФРЈ је ову Конвенцију ратификовала 22. X 1970. године — „Службени лист СФРЈ“, бр. 47/1970, стр. 1153—1160. Опом Конвенцијом се не прописују кажњиве радње, већ се у њој говори да се примењује на кривична дела предвиђена кривичним законима, као и на друга дела која нису прописана као кривична, али која могу да угрозе или угрожавају безбедност ваздухоплова или лица и добара у њему. Примена ове Конвенције је била искључена на политичке деликте и деликте који су засновани на расној или верској дискриминацији. О овој Конвенцији детаљно в. Б. Златарић, *Токијска конвенција о кривичним делима у авионима*, „Зборник Правног факултета у Загребу“, Загреб, 1966, бр. 3—4, стр. 428—440.

могуће. Она ће вратити ваздухоплов и његов товар онима који су овлашћени да их држе“.

Из цитираног текста произлази да су овде у питању акти насиља или угрожавања људи који представљају одређена кривична дела по свим националним кривичним законима, без обзира на могуће разлике у квалификацијама. Конвенција том приликом не употребљава израз „отмица“ ваздухоплова. Ипак, запажа се да она тежи да наведе неке елементе који се односе на појам једног новог кривичног дела. Али, остаје чињеница да се овим чланом Конвенције не даје дефиниција отмице ваздухоплова, у смислу једног новог посебног кривичног дела (*delictum sui generis*) (14). Она не предвиђа, такође, ни кривичну санкцију за цитиране акте понашања. Из тога произлази да је смисао овог решења усмерен на прихватање обавезе држава да предузму све потребне мере, да се успостави или сачува контрола над ваздухопловом од стране законског заповедника и врати ваздухоплов и његов товар, и најзад, обавеза државе уговорнице у којој ваздухоплов слети да олакша путницима и посади да наставе пут. Овакав смисао свакако има своју тежину и значај који се не може никако занемарити. Али треба, ипак, констатовати да са гледишта међународног кривичног права, Токијска конвенција није представљала нову етапу у појмовном и суштинском одређивању једног новог кривичног дела, које по својој опасности по људе и добра, очигледно превазилази оквире једне земље и добија међународни карактер.

Оно што Токијска конвенција није успела, учинила је Хашка конвенција о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова донета 16. децембра 1970. године (15). У уводу ове Конвенције констатује се да „незаконити акти заплене или вршења контроле ваздухоплова у лету излажу опасности безбедност особа и добара, озбиљно ометају коришћење ваздушних услуга и подривају поверење народа читавог света у безбедност цивилног ваздухопловства“. Због тога „је неодложно предвидети одговарајуће мере у погледу кажњавања“ учиниоца ових заплена.

Хашка конвенција у чл. 1. утврђује дефиницију отмице ваздухоплова у смислу једног новог кривичног дела. У овом члану се говори да чини кривично дело „свака особа која, у ваздухоплову у лету: а) незаконито и силом, или претњом да ће употребити силу заплени ваздухоплов, или врши контролу над њим, или покуша да изврши један од ових аката; или б) је саучесник неке особе која врши или покуша да врши један такав акт“.

Из горе изложене садржине чл. 1. Хашке конвенције јасно произлази да ова конвенција употребљавајући појмове као што су „незаконито запослени“ или „врши контролу“, установљава једно ново кривично дело описујући његове конститутивне елементе. Како се из описа дела види да оно може да буде извршено „у ваздухоплову у лету“, то члан 3. Конвенције предвиђа да „ваздухоплов се сматра да је у лету од момента када су после укрцавања сва спољна врата била затворена до

(14) N. D. Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime*, Sijthoff, Leiden, 1974, pp. 140 et s.; G. Schmidt — Reantsch, *Die internationale Luftrechtsskonferenz in Tokio (1963) und das Abkommen über strafbare und bestimmte andere Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen*, »Zeitschrift für Luftraum und Weltraum«, 1964, s. 75.

(15) СФРЈ је ову Конвенцију ратификовала 16. XII 1972. — „Службени лист СФРЈ“, бр. 33/1972, стр. 631—635.

момента када једна од ових врата буду отворена ради искрцавања. У случају принудног спуштања, лет се сматра продуженим док надлежни орган не предузме бригу о ваздухоплову и о особама и имовини у њему“.

Према члану 2. Хашке конвенције, државе потписнице су обавезне да спречавају вршење овог дела „строгим казнама“. Ова одредба Конвенције у ствари установљава обавезу за државу потписницу конвенције, да кривично дело предвиђено у члану 1. Конвенције уведе и предвиди за њега санкцију у свом националном кривичном закону.

Конвенција се не може применити на оне случајеве отмице када је у питању ваздухоплов који се употребљава у војне, царинске или полицијске сврхе (став 2. члана 3).

Сагласно ставу 3. члана 3. Хашка конвенција се примењује искључиво на летовима са елементом иностраности, тј. код којих се место узлетања или место стварног слетања ваздухоплова, на којем је учињено кривично дело отмице ваздухоплова, налази изван територије државе регистрације тог ваздухоплова, без обзира да ли се ради о ваздухоплову у међународном или унутрашњем саобраћају.

## 2. Појам угрожавања безбедности лета ваздухоплова

За разлику од Токијске и Хашке конвенције које су тежиле да одреде појам отмице ваздухоплова као дела са једним општим прецизним циљем и ограничењем — принуђивање да ваздухоплов скрене са редовног пута, Монреалска конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухоплова, донета 23. септембра 1971. године (16), има за предмет кажњавање неких других аката који улазе у појам кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова.

Акти предвиђени у Монреалској конвенцији као кривично дело су побројани и дефинисани у њеном члану 1. Овај члан најпре установљава противправан и умишљајан карактер ових аката, затим их дефинише да би, најзад, предвидео кажњивост за њихов покушај и саучесништво.

Према ставу 1. члана 1. Конвенције, да би одређени акти представљали кривично дело, нужно је да они буду извршени „противправно“ и „умишљајно“. Конвенција не одређује смисао употребљеног појма „противправно“, али дâ се претпоставити да овај појам треба схватити тако да учинилац треба да ради противно праву, без овлашћења које би било у сагласности са законом или каквим другим ауторитетом или без икакве околности која би оправдавала његово понашање. Конвенција, такође, не дефинише, ни термин „умишљајно“. Међутим, може се претпоставити да овај појам обухвата свест учиниоца да предузима одређене акте и вољу да са њима постигне резултат који треба да проузрокују. После овако одређеног карактера понашања у смислу кривичног

(16) Ову Конвенцију СФРЈ је ратификовала 28. VI 1972. године, Закон о ратификацији и текст објављени су у „Службеном листу СФРЈ“, бр. 33/1972, стр. 627—630. Опширније и овој Конвенцији в. Н. Ј. Féraud, *La Convention de Montréal du 23 septembre 1971. pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, «Revue de science criminelle et de droit pénal comparée», 1972, № 1, pp. 1—29.

дела установљеног овом Конвенцијом у њеном члану 1. одређују се и конкретни акти или групе аката који сачињавају ово дело. То су следећи акти: а) акт насиља против лица које се налази у ваздухоплову у лету, ако је природа овог акта таква да може да угрози безбедност ваздухоплова; б) акт уништења ваздухоплова „у саобраћају“ или његовог оштећења који га чини неспособним за лет или угрожава безбедност у лету; в) акт постављања или омогућавања да се постави у ваздухоплов „у саобраћају“ на било који начин справа или супстанција које би могле да ваздухоплов униште или да га тако оштете да овај постане неспособан за лет или које могу да угрозе његову безбедност у лету; г) акт уништења или оштећења уређаја за навигацију или ометања њиховог функционисања, ако то доводи у опасност безбедност ваздухоплова у лету; д) акт давања обавештења за која лице које их даје зна да су лажна, због чега може довести у опасности безбедност ваздухоплова у лету.

Сваки од горе наведених аката или групе аката који су извршени противправно и умишљајно сачињава кривично дело. Покушај извршења ма којег од ових кривичних дела је кажњив, истовремено саучесништво неке особе у извршењу или покушају ма којег од ових дела повлачи за собом кажњавање (став 2. члан 1).

Појам „ваздухоплов у лету“ је употребљен у свим случајевима става 1. члана 1. у којима се дефинишу кривична дела. Тако кривично дело предвиђено у првом случају садржајно у свом бићу га има као један од његових конститутивних елемената: акт насиља треба да буде извршен против лица које се налази у „ваздухоплову у лету“. Истовремено код одређених аката обележених под б) в) г) и д) овај израз се налази међу траженим условима за постојање кривичног дела у смислу Конвенције. Због тога је од значаја питање шта сматра ова Конвенција под појмом „ваздухоплов у лету“. Из садржаја одредбе става 1. члана 2. Монреалске конвенције види се да је појам „ваздухоплов у лету“ одређен на исти начин као у Хашкој конвенцији (члан 3). С друге стране, Конвенција тражи код неких случајева, нарочито оних предвиђених под б) и в) става 1. члана 1., да је ваздухоплов био „у саобраћају“ у моменту када је био извршен одређен акт (уништење или тешко оштећење; остављање справа или супстанци или другог). Отуда се поставља питање садржаја појма „у саобраћају“ од којег зависи домашај примене конвенције. Ово питање има свој одговор у одредби става 2. члана 2. Конвенције, која одређује да се ваздухоплов сматра „у саобраћају“ од момента када је особље на земљи или екипа започела припреме у погледу одређеног лета до истека једног рока од 24 часа после сваког слетања. Сагласно овој одредби, а због свеукупности, време када се један ваздухоплов налази „у саобраћају“ протеже се и на оно време када се налази „у лету“ у смислу става 1. члана 2. Конвенције.

Према члану 3. ове Конвенције државе уговорнице се обавезују да за усвојене инкриминације предвиде строге казне у свом националном кривичном законодавству. Примена Конвенције је, иначе, ограничена само на ваздухоплове који се не употребљавају у војне, царинске или полицијске сврхе (став 1. члана 4).

Монтреалска конвенција садржи у себи и одређени елемент иностраности (став 2—6. члана 4). Наиме, хтелo се то да се Конвенција

примењује само на случајеве кривичних дела (узимајући у обзир овде и покушај и саучесништво) где су у питању интереси најмање две земље. У тим случајевима се код извршења свих кривичних дела, осим оног предвиђеног под г) захтева да се место полетања или слетања, стварног или намераваног налази изван територије државе у којој је регистрован ваздухоплов. Ово правило, међутим, није апсолутно с обзиром да се Конвенција примењује и у случају када се учинилац дела налази на територији државе која није држава регистрације ваздухоплова. Уколико се ради о кривичном делу предвиђеном под г) става 1. члана 1. (уништење или оштећење навигационих уређаја), тражи се за примену Конвенције да су уређаји у питању били коришћени у међународном ваздушном саобраћају.

#### IV. МЕЂУНАРОДНО КРИВИЧНО ПРАВО И УГОВОРНА КРИВИЧНА ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Кривично право штити друштвено економско уређење одребене земље од кривичних дела са којима се повређују или угрожавају најважније вредности појединаца и заједнице. Ова заштитна функција кривичног права се реализује системом законских прописа којима се утврђују услови за примену казни и других санкција према учиниоцима кривичних дела. Заштита друштвено-економских односа путем кривичног права остварује се искључиво прописивањем кривичних санкција према лицима која не поштују одређена друштвена правила. Нека од тих правила су одређена посебним законским прописима, што кривично право доводи у везу са другим гранама права, а нека правила произлазе из самих норми кривичног права. Прописујући санкције за недозвољена понашања кривично право додирује разне области друштвеног живота правно уређене одговарајућим прописима. Прописи кривичног права, као и њихова примена, повезани су у један тачно одређен систем, што кривично право даље повезује и то веома чврсто са целокупним законским системом дате државе.

Примена и остварење заштите функције кривичног права једне државе ограничена је могућношћу њене репресивне власти. Због тога држава не може да се ангажује са успехом у борби са криминалитетом који у својој еволуцији данас превазилази националне границе једне земље и поприма међународни карактер.

Право чија је мисија да штити појединца и друштво, има и мора да одигра важну улогу и на ширем, међународном плану у борби са међународним криминалитетом са којим свет данашњице живи. Међународно кривично право постоји да више и све темељније продуби проблеме који се тичу кривичног права с елементом иностраности и који захтевају да буду законски уређени у међународним размерама.

У горе реченом смислу, уговорна кривична дела отмица ваздухоплова и угрожавање безбедности лета ваздухоплова појављују се као један типичног међународног криминалитета наше епохе коме се могу супротставити многа средства на плану његовог сузбијања. Али, одмах треба рећи да се проблеми овог вида међународног криминалитета, као уосталом и других видова тог криминалитета, издижу изнад компетен-



ције унутрашњег, националног кривичног права једног одређеног друштва и захтевају да буду подвргнути универзалном систему репресије или компетенције. Успешан ангажман у борби са међународним криминалитетом у области ваздушног саобраћаја или некој другој области друштвеног живота међународне заједнице налаже потребу постојања једног изостреног чула виђења данас присутне дисциплине међународног кривичног права са једне стране и, са друге, постојање одређеног напора да се настави прогресивни развој ове дисциплине.

Појам међународног кривичног права све до данашњих дана није јединствено формулисан, а и сам израз употребљаван да означи ову дисциплину је подвргаван оштрој критици (17). Међутим, намера нам није да овде подвргнемо испитивању појмовно одређивање међународног кривичног права. Желимо само да забележимо да није могуће садржајно одредити међународно кривично право простим преношењем института унутрашњег, националног кривичног права у међународно право. Међународно кривично право треба, по нашем мишљењу, схватити у једном знатно ширем смислу, као правну дисциплину, која се односи на кривичне проблеме с елементом иностраности у најширем смислу, садржајно изражену у укупности правних норми које, с обзиром на њихове изворе, произлазе како из унутрашњег права тако и из међународног права. При свему томе ова дисциплина, с обзиром да се налази у сталном свом развоју, крчи пут сарадњи међу државама у домену сузбијања криминалитета уопште, а посебно у случају кривичних дела са међународним карактером.

У горе реченом смислу треба рећи да се основни садржај правних норми међународног кривичног права односи на утврђивање која се друштвено опасна понашања човека за међународну заједницу сматрају међународним кривичним делима, затим која се лица сматрају кривично одговорним и најзад на санкције које се могу применити на учиниоце тих дела. У вези са тим настаје питање која се кривична дела могу сматрати међународним кривичним делима и да ли уговорна кривична дела—отмица ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова имају карактер таквих дела?

У теорији међународног кривичног права међународно кривично дело се уопште дефинише као сваки акт насиља општег међународног права опасан за правно заштићене интересе са становишта међународне заједнице, који се кажњава средствима кривичног права (18). Према једној другој дефиницији, међународним кривичним делом сматра се забрањен акт кривично одговорног лица, спречаван и санкционисан међународним правом, штетан за међународне друштвене односе у међународној друштвеној заједници (19). Из цитиране дефиниције, било једног или другог типа, произиђе да једно кривично дело стиче карактер међународног кривичног дела на основу тога што: а) оно представља противправан (забрањен) напад тј. дело које је усмерено на добра или интересе односно друштвене односе који су од виталног значаја за међународну заједницу; б) оно је утврђено међународним

(17) Уп. Б. Златарић, *Међународно кривично право*, Загреб, 1971, стр. 32.

(18) С. Lombois, *Droit pénal international*, Paris, 1971, p. 32.

(19) S. Plawski, *Etude des principes fondamentaux du droit international pénal*, Paris, 1972, pp. 74, 75 et 139.

правом (међународним уговором или конвенцијом); и в) његово кажњавање проистиче из међународне обавезе држава (20). Управо у овом смислу извесно је да друштвено опасна понашања у виду уговорних кривичних дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова треба сматрати међународним кривичним делима и да она, као таква, уђу у оквир дисциплине међународног кривичног права. Ову тврдњу је неопходно подврћи испитивању и доказивању међународног карактера ових дела, а тиме уједно и дати одговор на горе постављено питање.

Међународни карактер кривичног дела отмице ваздухоплова из чл. 1. Хашке конвенције и кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова из чл. 1 Монреалске конвенције огледа се у следећим карактеристикама:

1. Понашања садржана у наведеним кривичним делима представљају међународна кривична дела, зато што су друштвено опасна и противправна са гледишта међународне заједнице држава.

а) Друштвена опасност поменутих кривичних дела се означава у његовој опасности и штетности за међународну заједницу држава. То значи да ова дела наносе извесну повреду или угрожавање неком друштвеном добру или интересу од већег значаја услед чега се она појављују као штетна и друштвено опасна за међународну заједницу држава. Из овога проистиче питање које је то друштвено добро, односно интерес, овде од значаја.

Да би се дао одговор на постављено питање, није потребно да се изврши нека нарочита и дубока анализа садржине наведених кривичних дела, јер се обичним прегледом њихове садржине види да свако од њих стоји у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја с елементом иностраности, па се у основи она појављују као угрожавање или повреда ове безбедности.

Такво кривично дело отмице ваздухоплова (чл. 1. Хашке конвенције) се састоји у заплени или вршењу контроле над ваздухопловом у лету употребом силе или претњом да ће се употребити сила. Према томе, кад се ово дело врши у ваздухоплову у лету, онда је несумњиво да се овим напада и угрожава безбедност ваздушног саобраћаја. Затим, кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова (чл. 1. Монреалске конвенције) састоји се у предузимању акта насиља против лица које се налази у ваздухоплову у лету, ако је природа овог акта таква да може да угрози безбедност ваздухоплова, предузимању акта уништења ваздухоплова у саобраћају или његовог оштећења који га чини неспособним за лет или угрожава безбедност у лету, као и у предузимању других аката означених у ст. 1. члан 1. Монреалске конвенције. Како се предузимање ових аката у основи појављује као угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја с елементом иностраности, то се ова безбедност и у овом случају појављује као добро, односно интерес, који се напада извршењем овог кривичног дела.

Када тако стоји ствар, онда је безбедност ваздухоплова с елементом иностраности доиста једно друштвено добро или интерес од ви-

(20) Вп. S. Plawski, *La capture illicite d'aéronefs*, »Revue internationale de droit pénal«, 1976, №, 2—4, p. 257.; исти аутор *Le détournement d'aéronefs*, »Revue de science criminelle et de droit pénal comparé«, 1973, №, 2, p. 314.

талног значаја за међународну заједницу држава коме се пружа кривичноправна заштита од угрожавања односно повреде кривичним делом отмице ваздухоплова из чл. 1. Хашке конвенције и кривичним делом угрожавања безбедности лета ваздухоплова из чл. 1. Монреалске конвенције (21). Како се ова дела појављују као напад тј. угрожавање поменуће међународне друштвене вредности, она су штетна и друштвено опасна за међународну заједницу држава па се против њих предвиђају санкције у међународном праву (чл. 2. Хашке конвенције односно чл. 3. Монреалске конвенције).

б) Да би наведена друштвено опасна дела за међународну заједницу држава представљала и међународна кривична дела, потребно је да су противправна. Противправност ових дела се изражава у чињеници да је њихов учинилац радио тј. понашао се противно праву, без овлашћења које би било у сагласности са законом или каквим другим ауторитетом, или без икакве околности која би оправдавала његово понашање (22). У опису бића кривичног дела отмице ваздухоплова (члан 1. Хашке конвенције) употребљен је израз „незаконито“ управо да би се конкретизовао његов елемент противправности. Исто тако, код кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова из чл. 1. Монреалске конвенције изричито се употребљава појам „противправно“ да би, такође, означио његов елемент противправности.

Према изложеном, може да се сматра утврђеним да су поменућа кривична дела садржана у Хашкој и Монреалској конвенцији друштвено опасна и противправна са гледишта међународне заједнице држава потписница ових међународних конвенција као и свих других држава које им буду приступиле, односно преузеле из њих инкриминације ових дела.

2. Друга карактеристика кривичних дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова осветљава њихов међународни карактер, са гледишта извора међународног кривичног права (23). Полазећи од тога да се међународно кривично право данас изграђује помоћу оних извора права који проистичу са једне стране из међународне заједнице (међународно јавно право — обичајно и конвенционално), а са друге стране од законодавне власти поједине државе (интерно, национално право) треба одмах нагласити да су кривична дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова настала из међународних конвенција у којима се предвиђају као кривична дела која се морају инкорпорирати у национална законодавства. Сходно овоме обележје дела (како отмице ваздухоплова тако и угрожавања безбедности лета ваздухоплова) које конституише свако кривично дело (па и ова кривична дела) — предвиђеност дела у закону, проистиче из једне норме међународног права. Ова дела представљаће кривична дела у једном друштву-држави једино у случају ако ова међународна норма

(21) S. Glaser, *Quelques observations sur le détournement d'aéronefs*, «Revue générale de Droit International Public», 1972, Tome LXXVI, p. 18.; исти аутор, *Droit international pénal conventionnel*, Bruxelles, 1970, pp. 152 et s.

(22) H. J. Féraud, *La Convention de Montréal du 23 septembre 1971. pour la repression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, «Revue de science criminelle et de droit pénal comparé», 1972, №, 1, p. 5.

(23) Уп. Б. Златарић, *Међународно кривично право*, Зарепб, 1971, стр. 51.; в. S. Plawski, *Le détournement d'aéronefs*, «Revue de science criminelle et de droit pénal comparé», №, 2, pp. 315 et s.

буде инкорпорирана у национални кривични закон те државе. Ако одредба националног кривичног закона садржи исте конститутивне елементе кривичног дела, као што је то случај са одредбом члана 1. Хашке конвенције и чланом 1. Монреалске конвенције, тада међународна правна норма остаје извор ових кривичних дела. Према томе, као једна особина кривичних дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова, по којој се она разликују од других кривичних дела која нису међународна кривична дела предвиђених у интерном, националном кривичном законодавству, лежи у изложеном карактеру извора настанка њихових инкриминација који њиховом конститутивном елементу предвиђености, даје посебан колорит а самом кривичном делу у питању доноси карактер међународног кривичног дела.

3. Најзад, треба рећи да кривична дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова спадају у она кривична дела, која се спречавају и кажњавају на основу међународне обавезе државе потписнице међународног уговора у којој су предвиђена ова дела (24). У овом смислу, државе потписнице су се ангажовале у борби против криминалитета који превазилази националне границе једне државе и поприма карактер међународног криминалитета. Борба против одређених облика криминалитета у међународним размерама упућује на међународну сарадњу држава у домену сузбијања оваквог криминалитета. Манифестација такве сарадње изражена у једној међународној конвенцији о спречавању вршења кривичних дела, ствара за државу потписницу обавезу према свим другим државама потписницама, да за таква дела предвиди казне у свом националном кривичном законодавству, које на тај начин представљају један продужетак међународног права. Како је то случај са државом потписницом Хашке конвенције и Монреалске конвенције, која је инкорпорирала у своје национално кривично законодавство кривична дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова, следи да кривични судови ове земље примењујући на конкретне случајеве унутрашње, национално право истовремено примењују и међународно право утраћено у национално кривично законодавство.

На основу свега изложеног може се закључити да се међународни карактер кривичних дела садржаних у Хашкој и Монреалској конвенцији састоји у следећим њиховим карактерним особинама: а) друштвеној опасности и противправности ових дела за међународну заједницу држава; б) предвиђености у међународним изворима права и в) кажњавању и спречавању њиховом на основу међународне обавезе државе проистекле из међународног уговора.

Због поменутих карактерних особина, ова кривична дела се у основи појављују као међународна кривична дела, јер се по њима разликују од других кривичних дела која нису међународна кривична дела предвиђених у унутрашњем, националном законодавству.

На овај начин ова кривична дела треба да уђу у оквир дисциплине међународног кривичног права и допринесу да се са њима настави прогресивни развој ове дисциплине.

## V. МЕЂУНАРОДНА КРИВИЧНА ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У НАЦИОНАЛНИМ КРИВИЧНИМ ЗАКОНОДАВСТВИМА

Када се има у виду да међународна кривична дела управљена против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја представљају кривична дела данашњице, појмљиво је да извршан број националних кривичних закона, нарочито оних старијих, не садржи посебне инкриминације за ова кривичноправна понашања. У случајевима када се остварују оваква понашања у земљама са таквим законима, она су се углавном могла подводити под већ постојеће квалификације у кривичним законима ових земаља.

У *француском праву*, у случајевима понашања везаних за отмицу ваздухоплова, ова су се могла квалификовати у оквирима више већ постојећих инкриминација. Тако уподобљавање отмице ваздухоплова понашању садржаном у крађи помоћу насиља (члан 382. Code Pénal) је било могуће. Поред овога, могла је доћи у обзир примена члана 381. CP, који се односи на крађу ношењем оружја уколико су извршиоци дела отмице ваздухоплова носили оружје било скривено или отворено. Ако је, пак, дошло до телесне повреде путника или чланова посаде ваздухоплова могле су се применити одредбе члана 309. CP, које се односе на кривично дело телесне повреде. Исто тако, дошле би у обзир за примену и инкриминације које се односе на противправно лишење слободе (чл. 341. CP) или кривично дело принуде (чл. 305 CP) (25). У погледу других кривичноправних понашања са којима се напада безбедност цивилног ваздушног саобраћаја било је места примени чланова 434. CP о кажњавању за деликте уништења или оштећења ствари општеопасним средствима као што су пожар или експлозив.

Недостатак постојања посебних инкриминација о заштити безбедности цивилног ваздушног саобраћаја у француском праву је решен у новије време веома повољно. Тако још пре потписивања Хашке конвенције кривично дело отмице ваздухоплова било је установљено Законом од 15. јула 1970. увођењем у члан 462. француског Code Pénal-a (26). Према овом члану CP свако лице које се налази у ваздухоплову у лету које, силом или претњом силе, заплени овај ваздухоплов или преузме контролу над њим, биће кажњено затвором (réclusion criminelle) од пет до десет година. Ако су последице ових дела повреде или нарушавање здравља, казна ће бити затвор од десет до двадесет година. Ако је последица смрт једног или више лица, казна ће бити доживотни затвор, при чему се не искључује примена, ако има места за њу, чланова 302, 303, и 304. Code Pénal-a (27). Овај садржај члана 462. CP био је у сагласности са доцније усвојеном Хашком конвенцијом од 16. децембра 1970. па због тога касније није био преиначаван. Ипак, приликом ратификације ове конвенције, француски законодавац је, Законом од 5.

(25) G. Levasseur, *Les qualifications pénales possibles des agissements tendant au détournement d'aéronefs en vol en droit pénal français*, »Revue de droit pénal et de criminologie«, 1971—1972, №, 3—4, pp. 353 et s.

(26) Уп. Code Pénal, éd. Dalloz, Paris, 1980—81, pp. 320—321.

(27) Ови чланови имају у виду свирепо убиство, оцетубство, акте тортуре и варварске акте и још неке одређене случајеве убиства — уп. R. Vouin — M. L. Rassat, *Droit pénal spécial*, Paris, 1983, pp. 121 et s.

јула 1972. године, извршио допуну члана 462. СР, додавши му једну нову алинеју да би се прецизирала дефиниција „лета“ у вези са овом Конвенцијом.

У Француској се више година оклевало са ратификацијом Монтреалске конвенције и тек Законом од 10. децембра 1975. приступило се овој Конвенцији (28). У међувремену, законодавство Француске било је измењено у погледу кажњавања инкриминисаних аката Монтреалском конвенцијом. Тако чланови 295, 309. и 310. СР „допуштали су кажњавање аката против личности, инкриминисаних у чл. 1. под а) Монтреалске конвенције, а чланови 435, 436. и 445. СР и чланови 409. до 411. Закона о војном праву покривали су дела означена у члану 1. под б) и ц) ове Конвенције. Поред изложеног, треба додати да је Закон од 4. јула 1973. санкционисао кривична дела обележена у члану 1. под д) Монтреалске конвенције, уводећи у Закон о цивилној авијацији одредбу члана L 282-1 (29). По овом члану, кажњава се затвором и новчаном казном свако лице које умишљајно: 1) уништи или оштети непокретности или инсталације које су одређене за обезбеђење контроле ваздушног саобраћаја, аеронаутичке телекомуникационе уређаје, навигационе авионске уређаје или средства метеоролошке помоћи; или 2) уништи или оштети авион у затвореном аеродрому. Ако су последице ових дела повреде или нарушавање здравља, казна ће бити затвор од десет до двадесет година. Ако је последица смрт једног или више лица, казна ће бити доживотни затвор, под условом да се не искључује примена, ако има места за њу, чланова 295. до 304. СР. Члан L 282-4 истог Закона предвиђа могућност кажњавања организатора истом казном као да је сам извршио сва дела, ако су она била извршена у оквиру банде.

Доцније, Закон од 11. јула 1975. уводи у Code Pénal члан 462-1, којим се инкриминише дело довођења у опасност безбедности ваздухоплова у лету давањем информација за које се зна да су лажне (30). С овом инкриминацијом француско кривично право је покрило и последње дело означено у члану 1. под е) Монтреалске конвенције.

У *праву Савезне Републике Немачке* акти са којима се напада безбедност цивилног ваздушног саобраћаја могли су, слично као и у Француској, да буду подведени под неке већ постојеће инкриминације у немачком Кривичном законик (StGB). Тако, кад се ради о отмици на учиниоца могао се применити члан 240. StGB, који дефинише акт принуде (Nötigung). Критеријум за примену овог члана изналазио се у оцени да се те ради о нападу на слободу одлучивања, који се манифестује кроз чињенице да је пилот принуђен да изврши промену правца тј. на један акт употребом силе или претњом да ће иста бити примењена и да, заједно са путницима и другим лицима у ваздухоплову, трпи овај акт одричући се сваког отпора (31). Поред реченог, на учиниоца отмице ваздухоплова могле су се применити и одредбе које се односе на кривична дела лишења слободе (чл. 239. StGB), неовлашћене употребе возила (чл. 248-b. StGB) и др. Када се ради о другим актима напада на безбедност цивилног ваздушног саобраћаја имало је места примени члану

(28) G. Guillaume, *Le terrorisme aérien*, Paris, 1976/1977, p. 45.

(29) R. Vouin — M. L. Rassat, *op. cit.*, pp. 173 et s.

(30) B. Code Pénal, Dalloz, Paris, 1980—81, pp. 320 et 321.

(31) D. Oehler, *La piraterie aérienne en droit pénal allemand contemporain et futur*, „Revue de droit pénal et de criminologie“, 1971—1972, № 3—4, pp. 409 et s.

315. StGB, који има у виду акте напада на шински, бродски и ваздушни саобраћај садржаних, између осталог, и у уништењу превозних средстава, затим изазивању експлозије (чл. 311. StGB) и др. (32).

Актуелна законска ситуација у СР Немачкој је веома повољна у погледу спречавања аката против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја. Криминални карактер оваквих аката је дефинисан у члану 316-ц StGB (опасни напади на ваздушни саобраћај) (33). У оквиру овог члана предвиђена су два кривична дела и то најпре отмица ваздухоплова (ст. 1. т. 1.), а затим напад („атентат“) на ваздухоплов садржан у уништењу или оштећењу ваздухоплова, у лету или његовог товара употребом ватреног оружја, предузимањем експлозије или изазивањем пожара (ст. 1. т. 2). За ова кривична дела предвиђена је казна од најмање пет година лишења слободе. У случају да је из ових дела произашла смрт неког лица, учиниоца је могла да погоди казна доживотног лишења слободе или казна лишења слободе најмање десет година.

У *кривично право Холандије* Законима од 31. марта и 10. маја 1973. године уведена су три кривична дела у циљу заштите безбедности цивилног ваздушног саобраћаја (34). У члану 385-а Кривичног законика Холандије уграђено је дело отмице ваздухоплова као самостално кривично дело за које се предвиђа казна лишења слободе до дванаест година, а у тежим случајевима до петнаест, односно до двадесет година затвора. Друго дело је у члану 385-б холандског КЗ дефинисано као насилни акт (дело) извршен против неког лица које се налази у ваздухоплову у лету услед којег може да дође до опасности за безбедност овог ваздухоплова. Треће кривично дело се односи на умишљајну предају информација за које се зна, или се основано претпоставља, да су нетачне, а са тиме се може довести у опасност ваздухоплов у лету (члан 385-ц хол. КЗ). За дело из чл. 385-б предвиђена је казна до девет година затвора, а у тежим случајевима до петнаест година затвора, док је дело из чл. 385-ц кажњиво затвором до четири године.

У *савременом праву Аустрије* кажњива понашања са којима се напада безбедност ваздушног саобраћаја су дефинисана у оквиру два кривична дела (35). У члану 185. аустријског КЗ (StGB), предвиђа се кривично дело ваздушног пиратства. Оно се карактерише тиме што извршилац коришћењем посебног опасног стања ваздушног саобраћаја, силом или путем опасне претње једном лицу које се налази у ваздухоплову, односно неком лицу које може да утиче на курс ваздухоплова или његову безбедност, ваздухоплов стави под своју власт или контролу или њиме загосподари. За ово кривично дело забрањена је казна од једне до десет година затвора. Поред овог кривичног дела, установљено је у члану 186. StGB кривично дело умишљајног угрожавања безбедности лета ваздухоплова. Сагласно одредбама овог члана, инкриминисано дело има три облика. Први облик се састоји у употреби силе или претње да ће се употребити сила против неког лица које се налази у ваздухоплову.

(32) B. Schönke — Schröder, *Strafgesetzbuch, Kommentar*, München, 1970, s. 1544.

(33) H. Preisendanz, *Strafgesetzbuch, Lehrkommentar*, 29. Aufl., Berlin, 1975, s. 817.; R. Maurach — F. Ch. Schroeder, *Strafrecht*, Besonderer Teil, Teilband 2. Lehrbuch, Heidelberg — Karlsruhe, 1981, s. 30.

(34) Yn. *Das niederländische Strafgesetzbuch, Stand von 1 Mai 1976*, übersetzt von D. Schaffmeister, Berlin, 1977, s. 172.

(35) B. E. Foregger — E. Serini, *Strafgesetzbuch*, Zweite Aufl., Wien, 1978, s. 322—326.; O. Leukauf — H. Steiniger, *Kommentar zum Strafgesetzbuch*, Eisenstadt, 1979, s. 1168—1175.

ву у лету, оштећењу ваздухоплова који се налази у саобраћају (*im Einsatz befindliche*) (36) или уништењу или оштећењу уређаја ваздушног лета или наношења неке штете њиховој употреби (чл. 186. став 1. тачка 1,2,3.StGB). У оквиру т. 1. ст. 2. члана 186. StGB предвиђа се дело проузроковања неспособности ваздухоплова за лет садржано у уништењу или таквом оштећењу ваздухоплова да није више способан за безбедан лет. Најзад, у т. 2, ставу 2. члана 186. StGB дефинише се трећи облик дела који се састоји у довођењу у опасност лет ваздухоплова давањем једног саопштења за које се зна да је нетачно.

У Јапану је 1970. године донет посебан закон о кажњавању за понашања садржана у виду отмице ваздухоплова, према којем је за ово дело била предвиђена казна лишења слободе, најмање седам година, а за неке теже случајеве чак и доживотно лишавање слободе (37).

У САД федерално законодавство све до 1961. године није садржало дефиницију неког посебног кривичног дела којим би се пружала заштита безбедности цивилног ваздушног саобраћаја (38). Појава све чешћих напада на безбедност поменутог саобраћаја учинила је да у САД 1961. године дође до измене и допуне Федералног закона о ваздухопловству („Federal Aviation act“) (39). Поменуте измене и допуне увеле су у члан 902. наведеног Закона злочин „разбојништва над ваздухопловом“ кажњив смртном казном или затвором најмање двадесет година. Елементи овог кривичног дела су били тако формулисани да се под ову квалификацију да подвести свака отмица, одузимање контроле путем силе, насиља, или претњом употребе силе или насиља, извршени у ваздухоплову у лету који се налази у функцији комерцијалног превоза (40).

Поред изложеног, могу се применити на друштвено опасна понашања са којима се угрожава безбедност ваздушног саобраћаја и друге одредбе присутне у кривичном законодавству Сједињених Америчких Држава. У овом смислу, наводимо инкриминацију дела садржаног у намерном оштећењу ваздухоплова за које је предвиђена казна затвора до двадесет година и новчана казна (41).

У праву СССР-а проблематика друштвено опасних понашања која угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја била је узрок доношења Указа Президијума Врховног совјета СССР од 3. јануара 1973. године о кривичној одговорности за насилно одвођење ваздухоплова (42). У складу са овим Указом, Президијум Врховног совјета РСФСР својим Указом од 17. априла 1973. године (43) извршио је допуне кривичног

(36) H. Haberl, *Strafgesetzbuch*, Graz, 1983, s. 246.

(37) Sch. Dando, *La repression de la capture illicite d'aéronefs au Japon*, «Revue de droit pénal et de criminologie, 1971—1972, № 3—4, p. 397.

(38) A. Lee Bradford, *The Legal Ramification of Hijacking Airplanes*, «American Bar Association Journal», p. 1035, цит. према Б. Филиповић, *Отмице ваздухоплова у светлу међународног и унутарног права*, Београд, 1973, стр. 128.

(39) Federal Aviation Act донет је 1958. године, а 1961. године његовом чл. 902. је додата једна подсекција у коју је уграђено ново кривично дело „ваздушно гусарство“ (*aircraft piracy*), уп. Б. Филиповић, *оп. cit.*, 128.; В. Камбовски *Грабњивањето на ваздухоплови*, „Годишник на Правниот факултет во Скопје“, 1973, Томе XVII, стр. 420.

(40) Уп. Б. Златарић, *Отмица ваздухоплова*, Загреб, 1974, стр. 56; В. Камбовски, *оп. cit.*, стр. 420.

(41) Законом од 14. јула 1956. измењеним 3. октобра 1961. и Законом од 7. јула 1965, цит. према Б. Филиповић, *Отмица ваздухоплова у светлу норми међународног и унутарног права*, Београд, 1973, стр. 129.

(42) „Ведомости Верховного Совета СССР, 1973, № 1, ст. 3.

(43) Указ Президиума Верховного Совета РСФСР „О внесении дополнений и изменений в Уголовный кодекс РСФСР“ от 17. апреля 1973. г. (ст. 1). — „Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1973, № 16, ст. 352.



законодавства РСФСР-а инкриминишући дело насилног одвођења ваздухоплова у члан 213<sup>з</sup>. Кривичног законика РСФСР.

Према Кривичном законик у РСФСР (44) кривично дело насилног одвођења ваздухоплова („угон ваздушног судна“) је инкриминисано у виду обичног одвођења ваздухоплова и у виду његових тежих облика. По ставу 1. члана 213<sup>з</sup>. КЗ РСФСР дело насилног одвођења ваздухоплова се састоји у одвођењу ваздухоплова који се налази на земљи или у лету. У совјетској теорији се под насилним одвођењем („угон“) ваздухоплова схвата незаконито, самовољно, насилно завладавање (господарење) ваздухопловом, који се налази на земљи или у ваздуху, тако да овај следи лет по маршрути коју је изабрао учинилац кривичног дела (45). Тежи облик овог кривичног дела може се изрећи казна од осам до петнаест одвођење ваздухоплова, који се налази на земљи одн. у лету, или заузеће („захват“) таквог ваздухоплова у циљу насилног одвођења ваздухоплова, извршено употребом силе или претње уз наступање хаварије (оштећења) ваздухоплова или неке друге теже последице (ст. 2. чл. 213<sup>з</sup> КЗ РСФСР) (46). Ако је приликом извршења кривичног дела из ст. 1. ст. 2. чл. 213<sup>з</sup>. наведеног Закона наступила последица садржана у губитку људских живота или наношењу тешких телесних повреда у питању је најтежи облик овог кривичног дела.

За основни облик овог кривичног дела предвиђена је казна од три до десет година лишења слободе, а за тежи облик од пет до петнаест година лишења слободе са или без конфискације имовине. За најтежи облик овог кривичног дела може се изрећи казна од осам до петнаест година лишења слободе са конфискацијом имовине или смртна казна са конфискацијом имовине.

## VI. МЕЂУНАРОДНА КРИВИЧНА ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У ПРАВУ СФРЈ

Међународне обавезе СФРЈ преузете ратификацијом Хашке и Монреалске конвенције биле су испуњене доношењем Закона о изменама и допунама Кривичног законика из 1951. године, извршеним почетком 1973. године (47). Овај Закон увео је у наше тада важеће кривично законодавство нове инкриминације — кривично дело отмице ваздухоплова (чл. 272-а КЗ) и кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова (чл. 272-б КЗ).

У данас важећем кривичном законодавству ова кривична дела предвиђена су у члановима 240. и 241. Кривичног закона СФРЈ у оквиру главе XXI. која носи назив *Кривична дела против безбедности ваздушног саобраћаја* (48). Поред наведених дела, у овој глави КЗ СФРЈ пред-

(44) „Уголовный Кодекс РСФСР“, Москва, 1978, с. 71.

(45) „Советское уголовное право“, Часть Особенная, група аутора под редакцијом М. И. Ковалева, Москва, 1983, с. 420 и сл.; Н. И. Загородников, „Советское уголовное право“, Общая и особенная части, Москва, 1975, с. 522.

(46) Уп. Н. А. Беляев са групом аутора, „Курс Советского уголовного права“, Т. 5, Ленинград, 1981, с. 121.

(47) В. „Закон о изменама и допунама Кривичног законика“, објављен у „Службеном листу СФРЈ“, бр. 6/1973, стр. 135—139.

(48) „Кривични закон СФРЈ“, донет 28. IX 1976. године (исправке у бр. 36/77), ступио на снагу 1. јула 1977. године.

виђено је још кривично дело уништења и уклањања знакова који служе безбедности ваздушног саобраћаја (чл. 242) и кривично дело злоупотребе телекомуникационих знакова (чл. 243) (49).

## А. Кривично дело отмице ваздухоплова (члан 240. КЗЈ)

Са кривичноправном одредбом члана 240. КЗЈ, СФРЈ је потврдила да следи у свом најновијем законодавству обавезу коју је преузела ратификацијом Хашке конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова („Служб. лист СФРЈ“, 33/1972). Поступајући по обавезама из ове конвенције својевремено, а и приликом доношења најновијег законодавства, СФРЈ је одредила ово дело шире него што то захтева наведена конвенција. Наиме, у законском пропису члана 240. КЗЈ предвиђена су два облика кривичног дела отмице ваздухоплова, један основни, а други тежи облик овог кривичног дела.

### 1. Основни облик кривичног дела отмице ваздухоплова

У законском смислу дефинисан основни облик кривичног дела отмице ваздухоплова састоји се у преузимању контроле над ваздухопловом који се налази у лету, употребом силе или озбиљном претњом да ће се употребити сила; казна за ово дело је затвор од најмање једне године (став 1).

Из дефиниције појма кривичног дела отмице ваздухоплова произлази следеће:

1) да заштити објект код овог кривичног дела јесте безбедност ваздушног саобраћаја, а и живот и телесни интегритет посаде ваздухоплова и путника, али и имовина већег обима.

2) Да нападни објект дела је сваки ваздухоплов који је уведен у ваздушни саобраћај. Објект дела дакле није један ваздухоплов који није укључен у ваздушни саобраћај или који се налази на оправи. За разлику од Хашке конвенције која неће бити примењена на војне, царинске или полицијске ваздухоплове (чл. 3. ст. 2), инкриминација отмице ваздухоплова у нашем праву је знатно шира, јер пружа заштиту и таквим ваздухопловима (50).

Појам „ваздухоплов“ одређује се у правилима међународног и унутрашњег права. У смислу наших законских прописа, под ваздухопловом се сматра свака справа изграђена и снабдевена потребним уређајима који јој обезбеђују безбедно летење (51). То може да буде авион, једрилица, хеликоптер, дирижабл и др.

3) Временско заштитно подручје ваздухоплова обухвата само фазу док траје лет тј. док је ваздухоплов „у лету“ (ст. 1. чл. 240. КЗЈ).

(49) Проблеми везани за ова кривична дела неће бити обухваћени у овом раду због његове оријентисаности на понашања везана за садржај Хашке и Монреалске конвенције.

(50) Љ. Лазаревић, *Кривично право*, Посебни део, Београд, 1981, стр. 428.

(51) Уп. В. Камбовски, *Грабњавањето на Ваздухоплови*, „Годишник на Правниот факултет во Скопје“, Скопје, 1973, стр. 428.

Појам „у лету“ ушао је као обележје у опис кривичног дела отмице ваздухоплова. Он претпоставља момент када је лет отпочео и момент када се завршио. Како по КЗЈ ово није дефинисано, то се ово питање мора решити у смислу члана 3. става 1. Хашке конвенције, јер је она у нас ратификацијом добила снагу закона. По чл. 3. ст. 1. ове Конвенције, ваздухоплов се налази „у лету“ од момента када су после укрцавања путника и товара сва ополна врата на њему затворена, па до момента кад нека од ових врата буду отворена ради искрцавања. Поред реченог треба овде још додати да израз „лет“ у смислу ст. 1. члана 240. КЗЈ обухвата летове ваздухоплова који се одвијају како на међународним, тако и на унутрашњим линијама ваздушног саобраћаја. У том смислу, он у потпуности поклапа оне летове које има у виду Хашка конвенција, тј. летове с интернационалним елементом, односно код којих се место узлетања или место стварног слетања ваздухоплова на којем је учињено кривично дело отмице ваздухоплова налази изван територија државе регистрације тог ваздухоплова (чл. 3. став 3. Хашке конвенције).

4) Да се радња извршења овог кривичног дела састоји у преузимању контроле над ваздухопловом (у лету). Међутим, Хашка конвенција у опису кривичног дела отмице ваздухоплова наводи као радњу извршења запленивање ваздухоплова или вршење контроле над њим (чл. 1). Будући да је запленивање ваздухоплова у ствари једна врста преузимања контроле над ваздухопловом, то конкретизована радња извршења, у бићу кривичног дела из чл. 240. савезног КЗ. У потпуности допушта да наведене делатности у чл. 1. Хашке конвенције буду у њој обухваћене. Управо, Конвенција је желела да посебно обележи два случаја: први кад отмичар сам преузме руковање ваздухопловом, и други кад под силом или претњом употребе силе принуди пилота и посаду да се покоравају његовим наредбама. Због тога треба под преузимањем контроле разумети како горе наведене делатности, тако и сваку другу делатност која омогућава отмичару да лет ваздухоплова усмери у жељеном правцу.

Преузимање контроле врши се принудно, тј. употребом силе или претњом да ће се употребити сила. Употреба силе или претње да ће се употребити сила појављује се овде као средство ради преузимања контроле над ваздухопловом у лету.

Сила пре свега означава употребу снаге која физички делује. Али, у смислу чл. 113. ст. 10. КЗ СФРЈ, под силом треба подразумевати и примену хипнозе или омамљујућих средстава у циљу да се неко лице доведе у несвесно стање или да се онеспособи за отпор.

Код кривичног дела отмице ваздухоплова, сила треба да је управљена против пилота, копилота, или другог члана посаде ваздухоплова, против путника или других лица која се налазе у ваздухоплову и то ради спречавања или савлађивања отпора. Код отмице ваздухоплова може да се ради о отпору који се даје у моменту извршења отмице, али постојаће ово дело и онда, ако се сила употребљава ради спречавања отпора који се очекује у вези с извршењем отмице ваздухоплова. Сила треба да је таква да је објективно довољна да спречи отпор наведених лица да препусте контролу над летом ваздухоплова.

Претња овде значи да ће се непосредно употребити сила. Претња, у смислу овог кривичног дела, мора да буде објективно посматрано

озбиљна и могућа (52). Али, претња је озбиљна и онда ако је отмичар не би могао остварити из разлога који су непознати лицу коме се прети, у моменту извршења овог кривичног дела.

Употреба силе или претње да ће се употребити сила треба да се врши ради преузимања контроле над ваздухопловом у лету. Из овога произлази следеће: употреба силе или претње да ће се употребити сила, треба да претходи преузимању контроле над ваздухопловом у лету, она треба да се појављује као средство за омогућавање овог. Преузимање контроле над ваздухопловом треба да је једновремено или да уследи у једном разумном времену после употребе силе или претње да ће се употребити сила.

Пошто употреба силе, или претња да ће се употребити сила, чини саставни део радње извршења код овог кривичног дела, покушај код овог дела почиње са употребом силе или претње да ће се она употребити.

Могуће је да једно лице употребљава силу или претњу да ће се употребити сила, а друго лице у вези с овим да врши преузимање контроле над ваздухопловом у лету. Оба лица у таквом случају сматраће се као саизвршиоци кривичног дела отмице ваздухоплова из члана 240. КЗ СФРЈ.

5) Да је последица кривичног дела отмице ваздухоплова стање преузете контроле над ваздухопловом у лету. Ово стање објективно настало обојено је колоритом апстрактне опасности тј. даље могућности да дође до повреде ваздухоплова у лету и живота или телесног интегритета људи који се налазе у њему. Сходно овоме, за постојање кривичног дела није неопходно да је дошло до конкретне опасности за поменута заштитна добра, нити је нужно то посебно доказивати. За појам кривичног дела без значаја је колико траје противправно стање преузете контроле над ваздухопловом у лету. Тако преузета контрола над ваздухопловом у лету могла је да траје врло кратко, па ипак то је довољно за постојање кривичног дела.

6) Да извршилац овог кривичног дела може да буде свако лице, било домаћи или страни држављанин.

У вези с одређивањем учиниоца овог кривичног дела може да настане питање која се лица могу сматрати саучесницима у овом делу. У том погледу, по нашем КЗ СФРЈ, важе опште одредбе о саучесништву (чл. 22—27), а то значи да су обухваћени и они саучесници који се нису налазили у ваздухоплову за време отмице. Како се у чл. 1. Хашке конвенције изричито каже да чини „кривично дело свака особа која, у ваздухоплову у лету: а) незаконито и насилно или претњом... заплени ваздухоплов или врши контролу над њим...; или б) је саучесник неке особе која врши или покуша да врши један такав акт“) следи да је наш законодавац у погледу заштите од овог кривичноправног понашања отишао знатно даље од своје међународне обавезе, протежући кривичну одговорност и на саучеснике који се нису с отмичарем налазили заједно у ваздухоплову за време отмице.

7) Да у погледу виности за постојање овог кривичног дела је потребан умишљај. Умишљај се овде састоји пре свега у садржају свес-

(52) В. Васиљевић, *Нова међународна кривична дела у југословенском кривичном законодавству*, „Анали Правног факултета у Београду“, Београд, 1973, бр. 2, стр. 43.

ти о околностима којима се конкретизује радња извршења овог дела, затим свести о последици и свести о узрочној вези између радње и последице.

Свест о стварним околностима које конкретизују радњу извршења кривичног дела отмице ваздухоплова обухвата пре свега свест о самој радњи извршења тј. да се предузима контрола над ваздухопловом у лету употребом силе одн. претње да ће се употребити сила према неком лицу. Затим, свест о последици се изражава у свести да се означеном радњом извршења иде на стварање стања преузете контроле над ваздухопловом у лету. Свест о узрочном односу између радње и последице огледа се у свести учиниоца да је његова радња узрок последице (преузете контроле над ваздухопловом у лету).

За кривичну одговорност учиниоца поред свести о стварним околностима дела, тражи се и хтење или пристајање тј. саглашавање са последицом кривичног дела.

## *2. Квалификовани облик кривичног дела отмице ваздухоплова*

Поред основног облика кривичног дела отмице ваздухоплова из чл. 1 ст. 1. 240. КЗЈ, постоји још један тежи (квалификован) облик овог дела и то из ст. 2. поменутог члана.

Према ставу 2. чл. 240. КЗЈ постоји тежи облик кривичног дела отмице ваздухоплова из става 1. поменутог члана ако је ово дело извршено у особито тешком случају.

Да би се поменути облик отмице ваздухоплова могао ближе да одреди, потребно је да се зна шта се подразумева под особито тешким случајем. Наш законодавац ово сам одређује у чл. 47. КЗ СФРЈ, па се под особито тешким случајевима има да сматра, ако дело представља појачану друштвену опасност, због тога што је учинилац при његовом извршењу испољио нарочиту одлучност, упорност или безобзирност и што је дело или изазвало нарочито тешке последице или је учињено под другим особито тешког случаја нужно да постоји бар једна (с обзиром да су алтернативно означене) од наведених субјективних и једна од наведених објективних околности, пошто их закон кумулативно наводи (53).

Према овоме, тежи облик кривичног дела отмице ваздухоплова из ст. 2. чл. 240. КЗ СФРЈ постојаће ако је неко лице под околностима означеним у чл. 47. КЗ СФРЈ, извршењем основног кривичног дела отмице ваздухоплова проузроковало нарочито тешке последице или је оно извршено под нарочито отежавајућим околностима.

С обзиром на изложено, овај облик отмице ваздухоплова разликује се од основног облика из ст. 1. поменутог члана поред већег интензитета субјективних околности које се тичу учиниоца односно његове „нарочите“ одлучности, упорности или безобзирности, још и по својој последици, која је наступила или по околностима под којима се дело

(53) Ул. Н. Срзентић, А. Стајић, Љ. Лазаревић, *Кривично право СФРЈ*, Општи део, Београд, 1979, стр. 383.

извршило. Последица у овом случају треба да буде нарочито тешка, а то значи да она по свом квалитету превазилази последицу изражену у стању преузете контроле над ваздухопловом у лету, тј. апстрактној опасности за безбедност лета ваздухоплова и за живот и телесни интегритет људи који се налазе у ваздухоплову у лету из става 1. овог члана. Као таква последица може се сматрати нпр. угрожавање живота путника или посаде ваздухоплова или тешко оштећење ваздухоплова. Што се тиче околности под којима је дело извршено, оне треба да су особито отежавајуће, што значи да оне морају да буду таквог значаја, да отмица ваздухоплова представља због тога дело нарочите друштвене опасности. У том смислу се може узети да смо у присуству особито отежавајуће околности, ако је извршење отмице ваздухоплова било праћено тешким насиљем према пилотима, или другим члановима посаде, односно путницима или другим особама које се налазе у ваздухоплову у лету.

За постојање тешког облика отмице ваздухоплова, као и из ст. 1. такође је потребно да је последица настала.

Казна за ово дело је затвор од најмање пет година или затвор од двадесет година.

## Б. Кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова (члан 241. КЗЈ)

Са увођењем кривичноправне одредбе члана 241. КЗЈ, СФРЈ је показала да се својим најновијим законодавством држи и даље обавезе коју је била преузела ратификацијом Монреалске конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухоплова („Служб. лист СФРЈ“, 33/1972). У складу с обавезама из ове Конвенције, Југославија је одредила ово дело тако да су у њему обухваћени не само акти предвиђени овом Конвенцијом, већ и један број других понашања са којима се угрожава безбедност лета ваздухоплова. У законском пропису члана 241. КЗЈ предвиђена су два облика кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова, један основни, а други тежи облик овог кривичног дела.

### 1. Основни облик кривичног дела из члана 241. КЗЈ

У омислу става 1. члана 241. КЗЈ основни облик кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова састоји се у довођењу у опасност безбедност лета ваздухоплова: а) постављањем или уношењем у ваздухоплов експлозивне или друге сличне направе или супстанције; б) уништењем или оштећењем уређаја за навигацију или навођењем друге штете на ваздухоплову; в) давањем лажним обавештења у вези са летом ваздухоплова; г) непрописним и неправилним управљањем летом ваздухоплова; д) пропуштањем дужности или надзора у вези са безбедности ваздушног саобраћаја или б) на други начин; казна за ово дело је затвор од једне до десет година. Према ставу 4. овог члана уколико је дело учињено из нехата казна је затвор до три године.

Из горе изложеног законског појма кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова произлази следеће:

1) да заштитни објект овог кривичног дела јесте безбедност ваздушног саобраћаја као и живот и телесни интегритет чланова посаде ваздухоплова и његових путника, али и имовина већег обима.

2) Да је нападни објект сваки ваздухоплов који је укључен у ваздушни саобраћај. О појму ваздухоплова овде важи све што је раније о томе речено код кривичног дела отмице ваздухоплова.

3) Да код овог дела треба расправити питање временског домаћаја заштите ваздухоплова у смислу овог дела. У законском опису његовог бића о овом питању се изричито не говори, али ипак се наводи да се назначеним радњама извршења доводи у опасност безбедност „лета“ ваздухоплова. Закон, дакле, има у виду „лет“ ваздухоплова. Али шта под „летом“ ваздухоплова овде треба разумети? Одговор на то лежи једино у смислу употребљених појмова у бићу кривичног дела. Налазимо да смисао употребљених појмова у диспозицији ст. 1. члана 241. КЗЈ говори да заштита ваздухоплова не треба да обухвата само време ефективног трајања лета, него и фазе које су функционално непосредно заједнички повезане са његовим ефективним летом. Због реченог, сматрамо да израз „лет“ у смислу овог кривичног дела треба пројумачити тако да временски домаћај заштите ваздухоплова обухвата време када се један ваздухоплов налази у лету или у саобраћају у погледу једног одређеног лета, подразумевајући под тим све оне случајеве које има у виду члан 2. Монреалоке конвенције (54). Сходно овоме, може се закључити да инкриминација овог дела пружа заштиту једном ваздухоплову од момента када се налази у саобраћају тј. од момента када је особље на земљи или посада започела припреме у погледу одређеног лета до истека једног рока од двадесет четири часа после сваког слетања. Период када се један ваздухоплов налази у саобраћају обухвата у себи сва стања када се овај налази у лету, која има у виду инкриминација кривичног дела отмице ваздухоплова.

4) Да се из законског описа кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова из чл. 241. КЗЈ као радња извршења овог дела појављује: а) постављање или уношење у ваздухоплов експлозивне или друге сличне направе или супстанције; б) уништење или оштећење уређаја за навигацију или наношење друге штете на ваздухоплову; в) давање лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова; г) непрописно и неправилно управљање летом ваздухоплова; д) пропуштање дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја и б) свака друга радња са којом се на неки начин доводи у опасност безбедност лета ваздухоплова. Према томе, кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова може да се изврши само помоћу ових радњи, јер оне дају типично обележје овом кривичном делу. По свом опису, ово кривично дело садржи у себи више различитих радњи извршења од којих је свака поједина довољна за извршење овог кривичног дела и заснивање кривичне одговорности. Другим речима, за извршење кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова потребно је да се ос-

(54) Уп. *Convention pour la repression d'actes illicites dirigés contre la securité de l'aviation civile* (Montréal, 23. septembre 1971), „Revue de droit pénal et de criminologie“, 1971—1972, №, 3—4, p. 474.

твари једна од наведених алтернатива из ст. чл. 241. КЗЈ, пошто оно има диспозицију са алтернативним обележјима кривичног дела.

Према својој радњи извршења кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова може да се појави у шест облика у погледу којих би могло да се наведе:

а) *Постављање или уношење у ваздухоплов експлозивне или друге сличне направе или супстанције.* — Под постављањем се подразумева свако стављање, намештање или утврђивање експлозивне или друге сличне направе или супстанције у делове мотора ваздухоплова, његове команде, крила, точкове и др. Уношење је, пак, остављање или смештање експлозивне направе или супстанције у унутрашњости ваздухоплова.

Под појмом „експлозивне или друге сличне направе“ у смислу овог кривичног дела треба схватити сваку справу или машину која у себи садржи какву експлозивну материју, тј. материју која може да експлодира. Сходно одредбама Закона о експлозивним материјама (55), то су оне материје које се употребљавају за рушење или обликовање објеката и материјала енергијом ослобођеном хемијским реакцијама експлозивног разлагања. Према томе, то је свака она материја која — кад се активира — најчешће путем притиска на неки ослобађајући фактор — мења своје агрегатно стање, своју дотадашњу форму и обим и има снагу да у оваквом стању заузима што већи простор. Отуда она има уништавајуће и разорно дејство које се повећава са још смртоносним дејством гасова, који се шире на живи организам, чак и по свом физичком дејству. Експлозивне материје могу бити у чврстом или течном стању и као такве могу да се назначе барут, динамит, односно нитроглицерин, бензин итд.

б) *Уништење или оштећење уређаја за навигацију или наношење друге штете на ваздухоплову.* — Уништење у смислу овог кривичног дела не мора да значи уништење саме супстанције ствари које чине навигационе уређаје једног ваздухоплова. Довољно је ако се потпуно уништи њихов дотадашњи састав, облик и форма тако да фактички не представљају оне уређаје који су служили у навигационе сврхе, јер су овим постали потпуно неупотребљиви. Оштећење је делимично уништење навигационих уређаја, тако да се смањује њихова вредност, односно употребљивост (на пример, изазивање квара на радарским уређајима). Наношење друге штете на ваздухоплову значи повреду других уређаја или делова ваздухоплова, као што су уређаји за комуникацију, унутрашњи зид ваздухоплова и др. Ова оштећења на ваздухоплову треба да су таква да објективно доводе у опасност безбедност лета ваздухоплова.

в) *Давање лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова.* — Прихватајући ову инкриминацију законодавац је усвојио једну формулу ограничену на давање лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова које доводи у опасност безбедност његовог лета.

Давање лажног обавештења је обавештење које не одговара стварности тј. давање на знање да постоји нека чињеница која стварно не постоји или да не постоји једна чињеница која стварно постоји. Оба-

(55) „Закон о експлозивним материјама, запаљивим течностима и гасовима“, „Службени Гласник СР Србије“, бр. 44/1977), измене у „Службеном Гласнику СР Србије“, бр. 45/1985.



вештење може бити лажно делимично или у потпуности, што значи да се могу дати на знање полумистине или потпуне неистине. По правилу, давање лажних обавештења се врши чињењем. Ћутањем није могуће извршити ово дело. Али, могуће је то остварити прећуткивањем у току давања обавештења посади ваздухоплова. То ће бити случај ако се приликом давања обавештења износе истините чињенице али се из његовог садржаја испуштају поједине важне и битне чињенице тако да се добија искривљена и погрешна представа о одређеном догађају или збивању. Лажно обавештење треба да се односи на чињенице које су у вези са летом ваздухоплова. Из овог произлази да та обавештења треба да се дају у вези са летом ваздухоплова или у току лета ваздухоплова. То могу да буду, на пример, обавештења о чињеницама које се односе на метеоролошке услове лета (подаци о узлетању или слетању, видљивост сигнализације, магла и др.) или на сам лет ваздухоплова (правац, брзина лета, коридор у коме се летелица налази и др.), али то може бити и обавештења о каквој другој чињеници, рецимо да се у ваздухоплову налази подметнута бомба и овим се издејствује једно веома тешко и опасно принудно слетање летелице.

Због свега до сада реченог, а у прилог јасног поимања овог кривичног дела, треба овде рећи да је потребно да постоји извесан однос између давања лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова и безбедности његовог лета и то такав однос који јасно говори да су овде релевантна само она лажна обавештења која се односе на чињенице од значаја за безбедност лета ваздухоплова.

г) *Непрописно и неправилно управљање летом ваздухоплова.* → Ова инкриминација представља дело нашег интерног, унутрашњег права, јер Монреалска конвенција није предвидела његово кажњавање. Као што се види из самог законског прописа, дело се може извршити непрописним и неправилним управљањем летом ваздухоплова.

Норме које ближе одређују појам овог кривичног дела су познате под именом ваздушна саобраћајна правила, односно правила о ваздушном саобраћају. Већина ових правила јесу у исто време и позитивни прописи, који се налазе у Закону о ваздушној пловидби из 1986. године (56), или у другим прописима као, на пример, у Уредби о безбедности и реду на ваздушном пристаништу такође из 1981 (57), Правилнику о начину издавања одобрења за летење ваздухоплова (58) и другим.

Повреде горе цитираних правила, односно прописа, може се појавити као ово кривично дело ако су испуњени сви његови елементи. Како се за кривично дело тражи да буде извршено непрописним и неправилним управљањем летом ваздухоплова, то је за његово постојање од значаја да се оваквим понашањима повређују она правила, односно прописи, који се односе на управљање ваздухопловом при лету. Непрописно управљање летом ваздухоплова се састоји у повреди тј. кршењу

(56) „Закон о ваздушној пловидби“, објављен у „Службеном листу СФРЈ“, бр. 45/1986.

(57) В. „Уредба о безбедности и реду на ваздушном пристаништу“, „Службени лист СФРЈ“ бр. 35/1981.

(58) Уп. „Правилник о начину издавања одобрења за летење ваздухоплова“, „Службени лист СФРЈ“, бр. 43/1982.

најчешће правила, односно прописа, о узлетању, слетању или самом лету ваздухоплова. Тако, на пример, постојаће ово дело ако ваздухоплов узлети или слети на писту аеродрома без дозволе за слетање, затим кад вођа ваздухоплова не изврши наређење контроле лета о скретању да би се избегло опасно приближавање другом ваздухоплову, лет ваздухопловом који нема уопште или нема уредно уверење о његовој пловидбности тј. о способности за безбедну ваздушну пловидбу. Исто тако, кривично дело ће постојати ако ваздухопловом управља лице које нема прописану стручну спрему, или не испуњава посебне здравствене или друге услове, или нема дозволу за рад, затим ако је лице које управља ваздухопловом под утицајем алкохола, дроге или психоактивних средстава за време вршења својих послова, итд. Неправилно управљање летом ваздухоплова постоји онда када се при лету ваздухоплова крше постојећа техничка и друга правила као, на пример, правила о сигнализацији или о руковању командама ваздухоплова и др.

д) *Пропуштање дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја.* — И ова инкриминација је дело нашег интерног, унутрашњег права, пошто није предвиђена у одредбама Монреалске конвенције.

Сигурност ваздушног саобраћаја не може се потпуно обезбедити ако се не предвиди као посебно кривично дело пропуштања дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја. Ово кривично дело постоји кад лице које је, према одговарајућим прописима (на пример Закону о ваздушној пловидби и другим прописима), дужно да врши одговарајући надзор над ваздушним саобраћајем пропусти да изврши дужност или надзор који произлази из одређених прописа о вршењу такве дужности или надзора.

Под пропуштањем дужности или надзора овде се подразумева пропуштање да се изврше одређене радње на које је једно лице стварно и месно надлежно и на које је дужно и обавезно да предузме према прописима своје службе. Обавеза одређеног лица на означено чињење, односно вршење дужности или надзора произлази из самог радног односа у коме се оно налази према организацији удруженог рада односно установи са којом је удружило свој рад. Зато, када и у којим случајевима пропуштање да се изврши дужност или надзор, односно када и коју дужност или какав надзор је одређено лице било обавезно да изврши у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја, има да се цени према прописима који регулишу функционисање службе коју овај обавља. Појавне форме пропуштања дужности или одговарајућег надзора могу бити различите. Тако у погледу овог вреди поменути пропуштање обавеза да се проверава и одржава ваздухоплов, мотор, елиса, падобран и опрема ваздухоплова у стању које осигурава безбедну ваздушну пловидбу, у складу са Законом о ваздушној пловидби и прописа о одржавању ваздухоплова донесених на основу овог закона. Затим, ако се пропусти да изврши основни преглед ваздухоплова после обнове или оправке већег дела носеће структуре или после измене која утиче на битна својства ваздухоплова или ваздухоплов коме је рок важења пловидбности истекао. Исто тако, ако се пропусти да врши надзор над ваздушним саобраћајем, на пример ако контролор летења или помоћник контроле летења не предузму одговарајуће мере у случају опасног при-

лижавања ваздухоплова препреци или другом ваздухоплову у циљу отклањања опасности од судара и друго.

Пропуштање дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја може да се појави на два начина. Први начин постоји ако се пропусти да изврши уопште једна радња, односно не донесе један акт у вези са вршењем своје дужности или одговарајућег надзора над ваздушним саобраћајем (формално и материјално пропуштање да се изврши дужност или надзор). Други начин постоји ако одређено лице врши своју дужност или одговарајући надзор, али на такав начин, у време и на месту да се тиме не постиже одговарајући резултат (формално извршење али материјално невршење своје дужности, односно обавезе на спровођење дужног надзора) (59).

Између пропуштања да се изврши дужност или одговарајући надзор у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја и последице овог кривичног дела, треба да постоји узрочна веза. Пропуштање дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја сматраће се као узрок последице ако ова не би наступила, да је одређено лице извршило ону радњу на коју је било обавезно.

б) *Довођење у опасност безбедност лета ваздухоплова на други начин.* — Овим кривичним делом су инкриминисане све друге делатности које се не могу подвести под неку од претходно изложених. Али за појам овог кривичног дела од значаја је то да те друге делатности буду такве да су подобне да доведу у опасност безбедност лета ваздухоплова. Сматра се да је једна делатност подобна да буде радња извршења овог кривичног дела ако је она способна да објективно доведе у опасност безбедност лета ваздухоплова. Тако се у погледу овог може навести делатност стављања препрека на полетно-слетну стазу ваздушног пристаништа. Затим, оштећење уређаја за сигнализацију на полетно-слетној стази ваздушног пристаништа. Потом, насилни акт против неког лица у ваздухоплову у лету који није предузет у циљу отмице ваздухоплова, и друго.

5) Да се као последица овог кривичног дела појављује конкретна опасност у коју је доведен ваздухоплов у његовој функцији лета тј. у опасности у коју је доведена безбедност лета ваздухоплова услед извршене неке од горе изложених радњи извршења.

Овако изражена последица кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова је унета у законски опис самога дела као елемент његовог бића и означена је засебним изразима одвојено од његове радње извршења. Услед тога су радња извршења и последица код поменутог дела термилошки одвојени, што је ређи случај код кривичних дела (60). Док је радња извршења код овог дела изражена речима „постављање... уношење... уништење... оштећење... давање... непрописно и неправилно управљање... пропуштање... или на други начин“ дотле се последица изражава „у довођењу у опасност“ безбедности лета ваздухоплова тј. у конкретној опасности за ваздухоплов у његовој функцији лета. Како се код кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова последица уноси у законски опис самога

(59) В. Ј. Таховић, *Кривично право*, Посебни део, Београд, 1961, стр. 462.

(60) Т. Живановић, *Основни проблеми кривичног права*, Београд, 1930, стр. 90.

дела као елемент његовог бића, то се при његовом ислеђивању или пресуђивању појављује потреба да се иста утврди (61).

6) Да извршилац кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова може да буде свако лице у случајевима када се појављује у виду облика под а), б) и в), док код осталих појавних облика то може да буде само одређено лице. Дело давања лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова може да изврши само оно лице које је по својој радној обавези надлежно да даје таква обавештења (на пример, контролор летења надлежне службе контроле летења и вођења ваздухоплова). Непрописно и неправилно управљање летом ваздухоплова може да изврши пре свега летачко особље које има прописану стручну спрему, испуњава посебне здравствене и друге услове и има дозволу за рад на пословима управљања летом ваздухоплова (на пример пилот, копилот). Међутим, ово дело могу да изврше и друга лица која немају стручну спрему нити испуњавају друге законске услове за управљање летом ваздухоплова. Код кривичног дела пропуштања дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја извршилац може да буде само оно лице које је сагласно својој радној обавези дужно да врши овај надзор.

7) Да код овог кривичног дела виност може да буде изражена у облику умишљаја или нехата.

Умишљај се састоји у садржају свести о свим стварним околностима (елементима) дела као и у вољи учиниоца да изврши ово дело.

Ово кривично дело биће учињено из нехата кад је учинилац био свестан да услед предузете радње извршења може наступити последица овог кривичног дела, али је олако држао да ће је моћи спречити или да она неће наступити, или кад није био свестан могућности наступања последице овог кривичног дела, иако је према околностима и према својим личним својствима био дужан и могао бити свестан те могућности.

8) Да је прописана казна за умишљајно извршење кривичног дела затвор од једне до десет година, а за нехатно — затвор од три године. Овим се у потпуности испуњава међународна обавеза наше земље из чл. 3. Монреалске конвенције о предузимању строгих казни против учиниоца кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова.

## *2. Квалификовани облици кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова*

Поред основног кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова из ст. 1. члана 241. КЗЈ, постоје још два тежа (квалификована) облика овог дела и то из ст. 2. и ст. 3. поменутог члана.

а) Према ставу 2. члана 241. КЗЈ постоји тежи облик кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова из ст. 1. поменутог члана ако је услед његовог извршења дошло до теже последице садржане у смрти једног или више лица или у уништењу ваздухоплова. За постојање овог облика кривичног дела потребно је да основно дело из

(61) А. Трајнин, *Учење о бићу кривичног дела*, Београд, 1949, стр. 94.

ст. 1. цитираног члана буде извршено са умишљајем или из нехата и да је услед тога наступила нека од наведених тежих последица која се може приписати нехату учиниоца.

Прописана казна за ово кривично дело је затвор од најмање пет година или затвор од двадесет година, ако је основно дело извршено са умишљањем, односно затвор од једне до осам година ако је основно дело извршено из нехата.

б) По ставу 3. члана 241. КЗЈ постоји најтежи облик кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова ако је при извршењу основног дела из става 1. поменутог члана неко лице са умишљајем лишено живота.

По својој конструкцији, овај облик кривичног дела је сложено кривично дело, састављено од кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова и кривичног дела убиства. За постојање овог облика кривичног дела угрожавања безбедности лета ваздухоплова без значаја је да ли се ради о обичном или квалификованом убиству, али је нужно да се лишавање живота остварује у вези са угрожавањем безбедности лета ваздухоплова.

Са гледишта виности оба дела у саставу законске конструкције кривичног дела из ст. 3. члана 241. КЗЈ морају да буду извршена са умишљајем. У случају да је неко лице лишено живота из нехата постојало би дело из ст. 2. члана 241. КЗЈ.

Предвиђена казна за овај облик кривичног дела је затвор од најмање десет година или смртна казна.

*Dr. Dušan Jakovljević,  
Associate Professor of the Faculty of Law in Belgrade*

## INTERNATIONAL CRIMINAL OFFENCES AGAINST THE SAFETY OF AIR TRAFFIC

### *Summary*

By introducing provisions of articles 240 and 241 into its federal Criminal Law (of 1977), the SFR of Yugoslavia has confirmed its adherence to international commitments assumed by the ratification of the Convention on Suppressing Hijacking of Aircrafts (the Hague, 1970) and of the Convention on Suppressing Illegal Acts Against the Safety of Civil Aviation (Montreal, 1971). In concordance with commitments out of these conventions, the SFRY has incorporated into its criminal legislation the international criminal offences of hijacking of aircrafts (article 240 of the CLY) and of threatening the safety of flight of an aircraft (article 241 of the CLY), while widening their substance more than required by these conventions. This why the incriminations of these offences in the Yugoslav criminal law include not only the acts provided for in mentioned conventions, but also a number of other kinds of conduct by which the safety of air traffic is imperilled.

The international criminal offence of hijacking of an aircraft in Yugoslav criminal law is defined in such a way so as to include as perpetrator any person which, by force, or threatening to use force, undertakes the control over aircraft in flight. Threatened penalty for this offence is the imprisonment of at least one year, while if it has been committed under particularly aggravating circumstances, the penalty is the imprisonment of at least five years or imprisonment up to twenty years.

The second international criminal offence — namely, the threatening of safety of an aircraft in flight, consists in the criminal law of the SFRY of putting in danger the safety of flight of an aircraft by placing of bringing into aircraft an explosive or other similar device or substance, of destroying or damaging installations for navigation, or of inflicting other types of damage to the aircraft, of providing false information in relation to flight of the aircraft, by unlawful and irregular operation of the aircraft in flight, by omitting one's duties or supervision in relation to the safety of air traffic, or by doing similar acts. The penalty for such an offence is imprisonment of one up to ten years; if the offence is committed out of negligence, the penalty is imprisonment up to three years. If, due to premeditated committing of the criminal offence of threatening of safety of an aircraft in flight, death of one or several persons occurs, or if the consequence is the destruction of the aircraft, the penalty is imprisonment for at least five years, or imprisonment up to twenty years. If mentioned grave consequences ensue due to negligent committing of such offence, the imprisonment term is between one and eight years. If in course of committing the criminal offence of threatening the safety of an aircraft in flight a person is murdered in a premeditated way, the perpetrator shall be punished by imprisonment for at least ten years or by death penalty.

*Dr Dušan Jakovljević,*  
*professeur à la Faculté de droit à Belgrade*

## LES DELITS PENAUX INTERNATIONAUX CONTRE LA SÉCURITÉ DU TRAFIC AÉRIEN

### *Résumé*

En introduisant les dispositions pénales contenues dans les articles 240 et 241 de la Loi pénale fédérale (1977), la RSFY a démontré que par sa législation pénale la plus récente continue à tenir ses obligations internationales assumées par la ratification de la Convention sur la suppression des enlèvements d'aéronef illégaux (La Haye, 1970) ainsi que celles assumées par la Convention sur la suppression des actes illégaux dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal, 1971). Conformément aux obligations desdites conventions, la RSFY a instauré dans la cadre de sa législation pénale la plus récente les délits pénaux internationaux — l'enlèvement de l'aéronef (art. 240 LPY) et la mise en péril de la sécurité du vol de l'aéronef (art. 241 LPY) — en leur donnant un contenu plus étendu que celui exigé par les conventions mentionnées. Pour cette raison l'incrimination de ces délits pénaux dans le droit pénal yougoslave n'englobe pas seulement les actes prévus dans lesdites conventions, mais aussi un certain nombre d'autres comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité du trafic aérien.

Le délit pénal international d'enlèvement de l'aéronef est défini dans le droit pénal yougoslave de manière qu'il est rendu par toute personne qui, par voie de force ou par voie de menace sérieuse de faire recours à la force, assume le contrôle de l'aéronef en état de vol. La peine prévue pour cet acte est un an de prison au minimum. Cependant, s'il est commis dans un cas particulièrement grave, la peine minimale est de cinq ans de prison ou de vingt ans de prison.

L'autre délit pénal international — la mise en péril de la sécurité du vol de l'aéronef — consiste, d'après le droit pénal de la RSFY en mise en danger de la sécurité du vol de l'aéronef en y installant ou en y introduisant des mécanismes explosifs ou d'autres mécanismes ou substances de nature semblable, en détruisant ou en endommageant les appareils de navigation ou en causant d'autres dommages à l'aéronef, en donnant de fausses informations concernant le vol de l'aéronef, en dirigeant le vol de

l'aéroplane de manière irrégulière et contraire aux prescriptions, en omettant l'accomplissement des devoirs et la surveillance relative à la sécurité du trafic aérien, ou d'une autre manière. La peine prévue pour cet acte est d'un an à dix ans de prison; si l'acte est commis par négligence, la peine s'étend à trois ans de prison. Toutes les fois que le présent acte commis avec préméditation cause le décès d'une ou de plusieurs personnes ou la destruction de l'aéroplane, la peine est au minimum cinq ans de prison ou vingt ans de prison. Si cet acte commis par négligence engendre les graves conséquences mentionnées, la peine sera d'un an à huit ans de prison. Si lors de l'accomplissement de l'acte de mise en péril de la sécurité du vol de l'aéroplane une personne est privée de sa vie avec préméditation, l'auteur sera puni d'une peine de dix ans de prison au moins ou de la peine capitale.